

# てっけん

T E K K E N

2019 年度

## 冬合宿紀行文 ～関西&名古屋～



### 合宿の行程:

1・2日目:

小田原～浜松～

名古屋～大阪近郊～名古屋

3日目:

名古屋近郊～小田原



編集:

湘南学園  
鉄道研究部

# 目次 ~Index~

---

## 0. 序文

### 1. 小田原～大垣

### 2. 大垣～大阪・京都

### 3. 大阪自由時間①～④

特別寄稿:二つの顔を持つ市 ~兵庫県尼崎市

### 4. 大阪～名古屋

### 5. 名古屋(夜)

### 6. 名古屋自由時間①～④

### 7. 名古屋～小田原

# 鉄道研究部

てつどうけんきゅうぶ Railway Club

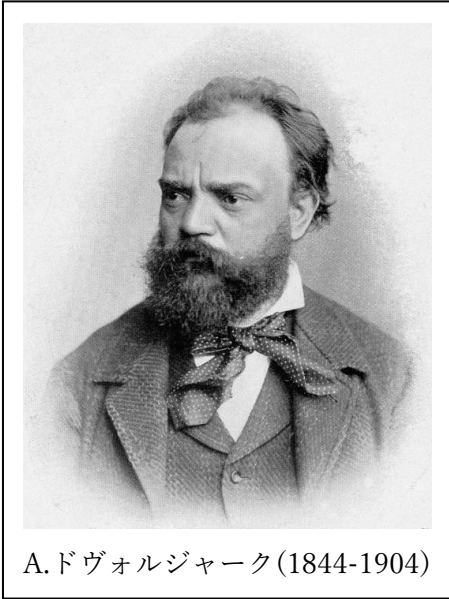
なつがっしゆく  
Summer Camp

ふゆがっしゆく →  
Winter Camp



集合写真：名古屋駅銀の時計前にて

## 序文：偉大なる鉄道<sup>おたく</sup>教徒ドヴォルジャーク氏を称えて



A.ドヴォルジャーク(1844-1904)

師走である。年の瀬である。人々が忙しく町を行き交う中で、ひと時の安らぎを音楽に求める。巷に流れるポップなクリスマスソングではなく、ちょっと高級なクラシックをコンサートで聴いてみる。年末と言えば「第九」、ベートーヴェン作曲の交響曲第9番「合唱付き」である。「第九」と言えばベートーヴェン、「第九」と言えば年末と相場が決まっているのだが、皆さんは二番目に有名な「第九」をご存じだろうか。それはA.ドヴォルジャーク作曲の交響曲第9番「新世界より」に他ならない。この曲の第2楽章のメロディーは「家路」として知られており、様々な場所で聞く機会がある。また、第4楽章の力強い旋律や雄大なオーケストレーションも有名である。

A.ドヴォルジャークは1841年にチェコに生まれた作曲家で、チェコや隣国オーストリア、さらにドイツを中心に活躍し幅広いジャンルに足跡を残した偉大な人なのだが、実は鉄道教徒だったという知られざる一面もある。1877年以降に住んでいた場所が、プラハ中央駅の近くだったことも大いに関係しているようだ。作曲に行き詰まると散歩がてらプラハ中央駅に鉄道を見に行くというのが日課だったと伝わっている。ドヴォルジャークのすごいところは、機関車の種類だけでなく、時刻表や運転士の名前まで暗記していたというのだから恐れ入る。ドヴォルジャークは故郷のチェコに強い愛着を感じている人であったのだが、ある時、大西洋を隔てたアメリカの音楽院で院長として音楽の指導をしてほしいとのオファーが舞い込む。院長のポストや仕事内容は魅力的であったが、如何せん故郷からずいぶん遠い。迷いに迷うドヴォルジャークを説得した決め台詞は一説によると「新大陸アメリカでもいろんな鉄道を見られますよ」というものだったらしい。そんなわけで、ドヴォルジャークはアメリカに渡り、3年の間、音楽院の院長としての職務に当たりつつ、鉄道を楽しんだのだった。この異国の地にて生まれた名曲が、先ほど挙げた交響曲第9番「新世界より」なのだ。アメリカという新世界より、故郷のチェコを想って作曲された曲であり、ドヴォルジャークの代表曲だ。演奏される機会も多い。

ドヴォルジャークが筋金入りの鉄道教徒だったことを示すエピソードは他にもある。所用があって鉄道を見に行けない時には、代わりに弟子(!)に鉄道を見に行かせてたというものだ。曰く「今日は重要な仕事で、鉄道を見に行けないんだが、〇〇時××分発の列車を見てきてくれ。車体番号は△△で、運転士は□□氏のはずだから。きちんと報告してくれたまえよ」

今度、ドヴォルジャークの音楽を聴く機会があった時には、この偉大な作曲家氏が鉄道教徒であったことを思い出してほしい。取っつきにくいと思われがちなクラシック音楽がちょっと身近なものに感じられるかもしれない。



プラハ中央駅の現在の様子

さて、前置きが長くなってしまったが、我が鉄道研究部は総勢 11 名で大阪・名古屋方面に冬合宿に行ってきた。いきなり、ムーンライトながらが 3 時間以上遅延した挙句、浜松駅で運転打ち切りになるなどのトラブルに見舞われたが、部員一同無事に予定を終了できた。総勢 11 名なので、11 通りの振り返り方があることだろう。ここに紀行文という形で振り返りをしてみようと思う。以前も紹介させてもらったが、紀行文を書く上でとても示唆に富む名言があるので再度ご紹介させていただきたい。明治の文豪ラフカディオ・ハーン（日本名：小泉八雲）が語った言葉だ。

「第一印象は、できるだけ早く書き残しておきなさい。第一印象というのは、しだいに消えてゆくものです。そしていったん薄れてしまうと、もう二度と戻ってきません。どんな不思議な感動をこれから受けようとも、初めての印象ほど、心が動かされることはないでしょう。」

さあ、第一印象が薄れてしまう前に紀行文を書いてみよう！！  
なお、この紀行文は湘南学園鉄道研究部のホームページに掲載される予定である。

2019年12月27日 「国鉄再建法」発布・施行の日に

鉄道研究部代表顧問  
山本 一八

追記：アフター・コロナの世界

3月：「2020年はどんな年になるのだろうか？」そんなことを思っていた冬合宿から大分時間が過ぎてしまった。すべてが変わってしまった日常。学校も休校になり、町からも活気が失われている。通いなれたジムも閉鎖になってしまった。さりとて、適度に運動はしないといけない。人通りの少ない10時以降にランニングに繰り出す。そうだ、電車を見に行こう。辻堂駅方面へと歩を進める。電車が見える。一瞬、回送列車に見えたが、先頭車両にはしっかりと行き先が表示されている。誰も乗っていない電車。遮るものがないせいか、車内の明かりが煌々として見える。静寂。なんだか幻想に包まれたみたいだ。さながら人類最後の日の夜といった感じか。感傷的な気分が襲われる。そんな私を気にかけることもなく電車は過ぎゆく。

5月：あのすべてが「普通」だった日常がふと恋しくなってくる。あれほど好きだった電車にも乗らなくなった。いや、乗ることを恐怖していたのかもしれない。自然とアフター・コロナの生活圏は自転車で行動できる範囲にとどまっている。春先に計画していた大回り乗車の話も自然と立ち消えになってしまったことをふと思い出した。この生活がどこまで続くのだろうか。閉塞感を感じずにはいられない。

6月以降：学校も一部再開され、少しずつ日常が戻ってきた。遅くなってしまったが、編集のため改めて冬合宿の紀行文を見直してみた。コロナ以前に書いたものがこんなに違って見えるとは！！懐かしい日常を見つけた嬉しさ。それに複雑に混ざり合う喪失感。コロナは何もかもを変えてしまったのだ。街、人、そして考え方も！！失って初めて気づいた日常。なんて愛おしいことか。残念ながら、今回の紀行文がコロナ前の日常を記述した記録になってしまった。だからこそ、この紀行文を完成させなければならない。そう強く思った。この紀行文が、コロナ前の日常を思い出させ、読者のみなさんのひと時の楽しみとなれば幸いである。

2020年7月10日 コロナウイルス(covid-19)と戦うすべての人に敬意を表して

鉄道研究部代表顧問

山本 一八

NEXT→小田原～浜松

# 浜松駅で4時間停車!?

## お尻爆発!快速ムーンライトながら

M3B 川嶋海晴

我々は夜 10:00、小田原駅に集合した。今回乗車するのは今回が最後の運行になると思われる臨時夜行快速列車ムーンライトながら。毎年大人気で発売から 5 分で完売するほどだ。来年、185 系の定期運行が終了することでおそらく最後のムーンライトながらになると言われている。

さて、12:31 に小田原駅を発車するムーンライトながらだが 2 時間半ほど時間が余っている。結構暇なので長谷川達と撮影することになった。

顧問に許可を貰い、30 分の自由行動が認められた。



主な撮影内容だが、殆どが湘南ライナーの回送を軽くスナップを撮ったりしたりした。停車時間が若干長いため撮影には適している。

色々撮影をしていたら 30 分経ってしまい、僕たちは改札前に戻った。

顧問や部員達と雑談していたらあっというまに 0:00 になった。

と行こうとしたとき、とある男性が声をかけてきた。

「18 切符を一緒に使いませんか？」

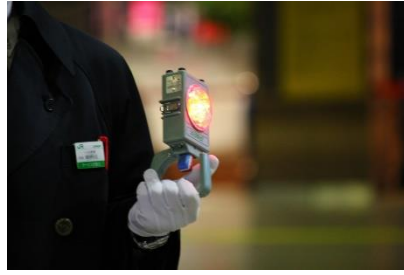
どうやらその男性はムーンライトながらの切符は持っているものの、18 切符は持っていないらしい。話を聞くと大学生で、低予算で九州一周するらしい。しかし我々は九州まで行かない。話し合いの結果、大阪駅まで一緒に行動することになった。

改札に入るときに駅員からこんなアナウンスが入った。

‘えー、快速ムーンライトながら大垣行は、横浜駅での車内点検の為、15 分ほど遅延しております。’

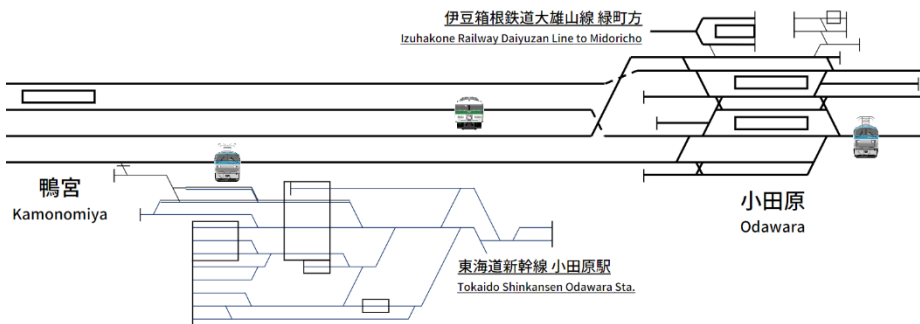
なんだと!?!185 系が車両点検なんて.. 幸い車両故障ではなかったため、運行が中止されることはなかった。





右上：東邦産業  
製薄型 LED 合図  
灯  
今度は駅の窓口  
から列車無線が  
聞こえた。

‘9391M 大船で車両点検実施中’ ひええ.. だんだん遅れが延びていく。  
結局小田原に着いたのは 0 : 51。  
今回は大遅延が発生する為、路線図と車両の位置を図で紹介する。



これは、東海道  
線と貨物線の  
配線図にその  
時の状況を書  
いている。  
185 系は鴨宮～  
小田原を走行  
中。

後ろからは小田原 0 : 54 小田原通過の貨物が迫ってきている。185 系が小田原に着いてから  
すぐに発車しないと  
貨物列車を遅らせることになる。だがここで問題発生。  
小田急電鉄からの終電から乗り換えるお客さんを待つため、少し停車することになった。そ  
の為、後続の貨物は先に通すことになった。  
10 分後、列車は発車。既に定刻から 30 分遅れており、大垣駅での始発列車への待ち合わせ  
はほぼ不可能であることが確定した。  
小田原を発車。車内は混雑していた。



前に座っているのは顧問と奥さん。  
顧問は早速寝始めた。早いなあ..  
列車では、遅延に関するお詫びと翌朝大垣到着直  
前までは放送を中止するというおやすみ放送が  
流れた。



僕の隣は近藤。二人とも運転台マニア(?)の為、早速付属編成の運転台に行ってみた。

こちらの付属編成はB6編成。前には先頭の編成、C7編成が連結されている。185系の運転台の機器をじっくりと見られるのはMLながら

ならでは。先頭の編成には車掌がいて若干目が何度か合い、気まずかった。

30分ほど見たのち、席に戻った。時刻は1:30。

ここでML恒例?夜食の会が開かれた。~~ヲタヲイユ~~などを食べた。

僕と近藤はじゃがりこを食べた。

しばらく乗車していると熱海駅で乗務員交代があった。

そしてまたMLは進んでいく。

その時、JR東海の草薙駅で30分ほども停車した。

草薙駅では待避線があり、待避線にしばらく停車していたが他の貨物などに通過されることは一切なかった。従来は運転停車もしない為、先行の貨物に追いつきそうになって間隔を調節しているのか?何も知らせがないまま発車。

気づけば静岡駅に停車。



静岡駅では2分の停車。乗車してくる乗客は全くいない。そして発車。次の駅は浜松駅。浜松駅では20分ほどの停車があるが、今回の遅延でなくなるだろうと思っていた。最後のMLながら号を撮影しようとした我々はがっかり。しかしここでニュースが飛んでくる。

藤枝駅付近で貨物列車との触車事故が発生。運転見込みは不明のこと。

つまり人身事故である。撮影できる!と嬉しく思った反面、今回の鉄研合宿は大幅に乱れることになった。

ここでデッキに集まり、顧問と緊急会議。とりあえず30分の自由行動が許された。車掌さんに聞いた所、再開見込みは不明のこと。既に浜松駅に1時間以上停車している。乗客の中には、途中で乗車を辞め、新幹線に乗り換える者もいた。

車内は結構アツイ。(二つの意味で)今回は鉄オタも多く乗車しており、撮影している人は非常に多かった。



まずは近くから撮影。JR 東日本では回送となっていたが、JR 東海の優しい車掌さんは臨時快速に変えてくれた。毎年恒例となっているのだが、



185 系の方向幕は必ず狂う。昨年乗車したときは踊り子幕だった。続いて車掌さんとのスナップ。今後このような写真は撮れなくなるだろう。ちなみにこの車掌さん、この後 3 時間以上同じ位置に立ち続けていた。



続いて車両の撮影。臨時快速の方向幕の文字色は赤色の為、見づらくなっている。臨時快速幕を見られるのはこれで最後だろう。やっぱカッコイイ！結構時間を持て余したが、まだ発車しない。

車内は暑くて外にいた方が快適だった。さて、3 時間遅れの 3:30 ごろに 185 系は再び発車した。しかし、ML ながらはこの後運行を取りやめることになった。

浜松駅。

3 時間 40 分の遅れで運行取りやめを決定。ML ながらでは前代未聞だ。もう始発がそろそろ到着する頃。浜松駅のホームは ML の乗客で埋め尽くされていた。そんな中、来た車両はこいつ。



←これだった気がする

313系は通常は特急運用だが、稀に普通運用につく場合がある。今回はそのパターンだった。車内は大混雑。デッキには人が大量にたまっていた。

ここからは普通列車を乗り継いでいく。



←※イメージ

他の駅でも複数乗り換え。313系にも乗車した。

313系の運転台は1ハンドル。メーターはアナログ、最近路線通告を知らせるCASTシステムを搭載したタブレットも載せるようになってきた。

あれこれして大垣駅に到着。結構時間の遅れが響いている。今後が心配だ。

## 筆者自己紹介



川嶋海晴 (かわしまかいせい)

小さい頃から鉄道を愛し、鉄道博物館に通い詰める一般的な鉄オタ。休日は鉄道シミュレーターのプログラミングにあたっている。その他、撮り鉄運転台鉄モーター鉄など興味の幅が広いと思われる。好きなモーター音は三菱GTO-VVVFインバーター。(209系の未更新)最近は鉄道部品も集めている。PC系が得意なため、PC部に入っていると勘違いされる方も多くいる。鉄道研究部に入っていることを伝えると顔色が変わる。

NEXT→大垣～京都・大阪

# 大垣→京都・大阪

M2C 江黒 桜太

ムーンライトながらの終着駅の予定だった大垣を過ぎ、関ヶ原をこえて米原、そして京都に向かいました。

京都、大阪まであと少し、と思い大垣で乗り換えました。大垣からはまず、

J R東海の東海道本線に乗り、米原へ向かいました。

僕は、大垣からは座れませんでした。なので、前面展望を見ながら大垣に向かいました。外の景色は畑や田んぼが中心なので、途中から飽きてきました。

途中関ヶ原駅を通り、米原に到着しました。

米原駅は、J R東海の東海道本線 新幹線 J R西日本の湖西線 北陸本線と近江鉄道本線が乗り入れる駅です。駅前に新幹線の実験車両が展示されています。

米原駅からは、たぶん湖西線の新快速姫路行に乗りました。なぜたぶんかという、ムーンライトながらが遅れていたため、浜松からの乗車電の時間が予定と違ったからです。でも米原駅の京都方面の列車は、朝方は、快速 加古川行か新快速 姫路行の繰り返しなので、乗車電が新快速というのは覚えていたので、新快速 姫路行と分かりました。車両は、223系1000番台8両と223系2000番

台の4両の12両編成でした。

223系はJR西日本の色々なところで走っています。

223系に乗って京都に向かいます。米原からは、座席に座れました。

外の景色を見ながら、京都に着きました。

11時30分ぐらいに京都に着きました。

京都駅 JR西日本の琵琶湖線 京都線 奈良線 嵯峨野線 湖西線 新幹線

京都市営地下鉄烏丸線 近鉄奈良線が通っており、JR西日本の京都駅は、0番

線から34番線まであり0番線は558mもあり日本一長いホームとされています。

そして1番線には、ホームがなく通貨線として線路だけがあります。京都駅

からは、自由行動です。

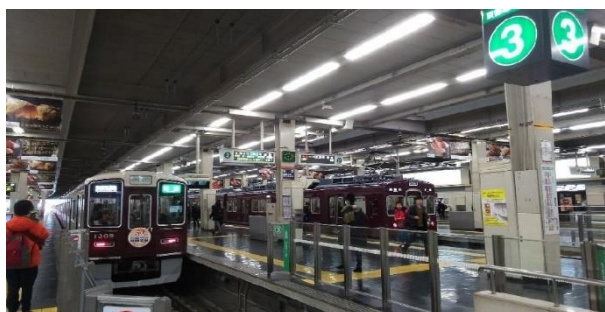
自己紹介 M2A 江黒 桜太 乗り鉄 撮り鉄 模型鉄です。

1番好きな路線は、山の手線です。

NEXT→大阪自由時間①

## 大阪自由時間①

木村圭太



そんなこんなで京都駅に着き、私たちは下車し、江黒氏の要望で鉄道模型の店に行くことになった。どこの店に行ったかは割愛するが、私は何も買わなかった。その後、バスで四条通りに向かい、阪急京都本線に乗車した。

大阪梅田で少し撮影した後、また模型店に行った。

その後、阪神で西宮まで往復。(ちなみに本当は、神戸三宮まで行くつもりだった…ムーンライトながらの影響すげえ…)



大阪梅田に戻り、まだ時間に余裕があったため、JR 車の撮影をした。

そんなこんなで集合時間になった。



木村圭太 神戸出身の名鉄ガチ勢。鉄道よりも海軍とかアニメの方が分かるかもしれない。最近、戦艦比叡がお気に入り。最後に、個人的に気に入ってる車両の一覧を載せておく。阪神 9300 系、阪神 5500 系、阪急 8000 系、京阪 9000 系、京阪 800 系、名鉄 1700 系、名鉄 3700 系、東武 30000 系、東急 300 系、伊豆箱根鉄道 3000 系、富士急 6000 系、205 系、321 系、811 系、他多数。



個人的に気に入っている写真一枚

NEXT→大阪自由時間②

## 大阪自由時間②

M2C 岸田能大

### 「尼崎のトロッコ」

僕は、「トロッコ大好き」というブログを見て、尼崎の製鉄所内のトロッコをどうしても見たくなった。遊覧鉄道や保存鉄道を除けば、非電化でナロウゲージの現役トロッコはもう日本ではここだけかもしれないからだ。幸い、同じ班の山本先生も賛同してくれたので、行くことになった。

工場内のトロッコだから時刻表など当然ないので、一般道と交差する踏切で待ち伏せ作戦をとった。ずっと待たされるかと思ったが、意外にも頻繁に通った。

第一印象は「ディーゼルだからやはり列車の走行音ばいな」と思った。小さいトロッコなのに普通のディーゼル車並みの音がするなんて、かっこいい！貨車は2両しか連結していなかったが、頻繁に運行しているところを見ると、きっと工場内で活躍しているのだろう。できるだけ長く現役でいてほしい。

### 「尼崎の可動橋」

上記のトロッコの近くに「東高須橋」という可動橋がある。僕は昔から、可動橋が動くところを見るのが夢だった。これまで、勝鬨橋、羽田可動橋、アーバンゲートブリッジなどを見に行ったが、すでに動いていなかったり、動く時間に間に合わなかったりして、まだ一度も見ることがない。東高須橋には親切にも時刻表があるので、今度こそ見られると思っていた。

が…。肝心の時刻表をスクショしなかったので、行き当たりばったりになってしまった！結果、動く時間には間に合わなかった…涙。この橋はアーバンゲートブリッジよりも大きいため、見ごたえがあったはず…非常に残念だった。

### 「大阪城」

城好きの山本先生の希望で大阪城に行った。僕は、早朝に浜松駅で人混みの中をダッシュして乗り継いだので、へとへとに疲れていたし、そもそもお城にあまり興味がないので、印象がほとんどない。



【写真】



「尼崎の可動橋」



「大阪城」

NEXT→大阪自由時間③

## 大阪自由時間③

M3D 近藤大輔



ムーンライトの遅延によって大幅に遅れて京都駅に到着した。京都で18きっぷを見せていったん改札を出て京都から僕たちのグループともう片方のグループに分かれ、僕たちはこれから京都鉄博に行く。京都鉄博は二回目だがこの魅力は個人的に車内放送が自由にできるところだと個人的には思っている。今まで大宮、リニアと3つ行ったことがあるが大宮は有料（しかも大きいお兄さんたちがいっぱい）

でリニアも有料だ。だがここは無料で自由に放送できる。

そのため放送するのを楽しみにしながら京都鉄博最寄り駅の梅小路京都西駅へ向かう。



←駅名標

この駅は前回のダイヤ改正の時に開業した新しめの駅だ。

梅小路京都西に到着し急ぎ足で鉄博まで向かう。

そして前日に買った入館券で入館するとC62（蒸気機関車）、80系（電車）、0系（新幹線車両）が迎えてくれる。そして中に入った。

そのあと運転シュミレーターの抽選権引換所へ行き自分は見事に外れた。しかしもう一人が当た

ったのでその人の一区間分だけやらせてもらった。このように京都鉄博は抽選式なので個人的には大宮の方がいいと思う（並ぶけど…）。

シュミレーターが終わり、ちょうど昼頃だったので昼食を食べることにした。



去年と同様今回もあのラーメンを食べることにした。これで800円ちょっと。

食べ終わったところで車内放送体験の場所に行く。もう一人の方が何しゃべっていたか忘れてしまったが自分はすべてJR東日本管内の路線の放送をした。

このほかにも運転台が展示されているのでそこに時計をつけてみたり…体験の所で車輪を引っ張ってみ

たり…

ドア開閉を体験してみたりと色々なことができて楽しかった。



↑0系新幹線の運転台と鉄道模型

↑車輪を引っ張る体験

など普段行っている大宮鉄博では体験できないこともたくさんありとても楽しかった。  
こうして館内を周った。

この後は山崎駅にて車両を撮影するために先ほど分かれたグループともう一度合流する。  
山崎に到着後数十分してからもう一つのグループが到着した。その後駅から少し歩いて踏切付近の撮影地(?)に到着して撮影していた。

僕は撮影をしないので撮影する人達と列車を眺めていた。

そうして撮影が終了して集合場所まで戻った

NEXT→大阪自由時間④

# 大阪自由時間④

2019/12/24 北迫 慶士

## 1. いきなり出遅れ

ムーンライトながらの遅延、打ち切りにより、予定より大幅な遅れをとって自由時間がスタートした。大阪駅で解散し、京都駅に向かった。まだ朝食を終えていなかったのも、近くのスタバに駆け込み、軽く朝食を済ませた。約 15 時間半ぶりに、固形物を胃の中に入れた。11:30 のことだ。「この後大阪でご飯食べる」と、聞いていたので、パンだけで済ませた。が、この後これが原因で、予期せぬ事態になることを誰も知らなかった。

## 2. いざ平等院鳳凰堂へ

この話はさておき、僕たちは平等院を見に行った。京都駅からみやこ路快速に乗り宇治駅へ。その道中、ふと気が付いたことがあった。奈良線が単線だという事だ。前まで知らなかったが、一部を除きほとんど単線らしい。

そんなこんなで宇治駅に到着した。そこから歩くこと 15 分ほど。平等院が見えてきた。

## 3. 平等院鳳凰堂

入場券を買い、いざ中へ。早速正面に向かい、写真撮影を開始。そこまで天気は良くなかったが、だいぶいい写真が撮れた。その後、博物館のような所を見に行った。そこで、極楽浄土の絵を見て、あっけにとられた。だいぶ色々なものを見て、満足していたところで、他の行動班との待ち合わせ時間までギリギリだということに気が付き、急いで京都駅まで引き返した。その途中、宇治駅にまさかの 103 系が降臨した。103 系は、もう引退したかと思っていたが、こんな所で活躍していた。

## 4. 無限に続く (?) 0 番線

京都駅に着き、トイレついでに 0 番線を見に行った。しかし、その長さは想像を絶するものだった。端からもう片方の端を見ようとしても、水平線の彼方に消えていくら目を凝らせても見えない。元々 0 番線はなく、1 番ホームがあったらしいが、駅のホーム拡張や、アナウンスの言い間違い防止のため、貨物用通過線の乗降用ホームの無い線路が 1 番判定となり、消えたという。そんなこんなで 0 番ホームを後にした。

## 5. FUGUNABE

待ち合わせ場所の山崎駅に行くため、島本駅まで行き、一駅戻った。島本駅に行く列車にふぐ鍋の広告があり、よけいにお腹が空いた（まだ昼食を食べていない）。

## 6. ちょっとした発見

島本駅に到着した時、少し奇妙な物をみた。関東ではあまり見ない、ロープのホームドアだ。少し新鮮な感じだった。

## 7. サントリーカーブ

一駅戻り、山崎駅に到着した。そこでは、待ち合わせしていた別の行動班が先に待っていた。合流し、場所を確認して、サントリーカーブへ向かった（口が裂けてもサントリーカーブのことをその日初めて知ったなんて誰にも言えない）。

目的についていざ撮影。と思ったが、なかなかうまくいかない。フェンスがあり、どこでとればいいのか全く見当がつかない。そうこうしているうちに、大阪での集合時間にぎりぎりだということが判明した。

## 8. 全て察してしまった…

急いで電車に乗り、大阪に向かった。そこで僕は察してしまった。「このままじゃ昼食抜きだ」と。そして、何とか我慢して夕食まで待つ覚悟を決めた（この後夕食を食べ過ぎてお腹を壊したのはまた別の話）。

数十分電車でゆられ、大阪駅に着き、長い長い自由時間の幕が閉じた。

### 1. いきなり出遅れ（写真）



### 2. いざ平等院鳳凰堂へ（写真）



### 3. 平等院鳳凰堂



### 4. 無限に続く (?) 0 番線 (写真)



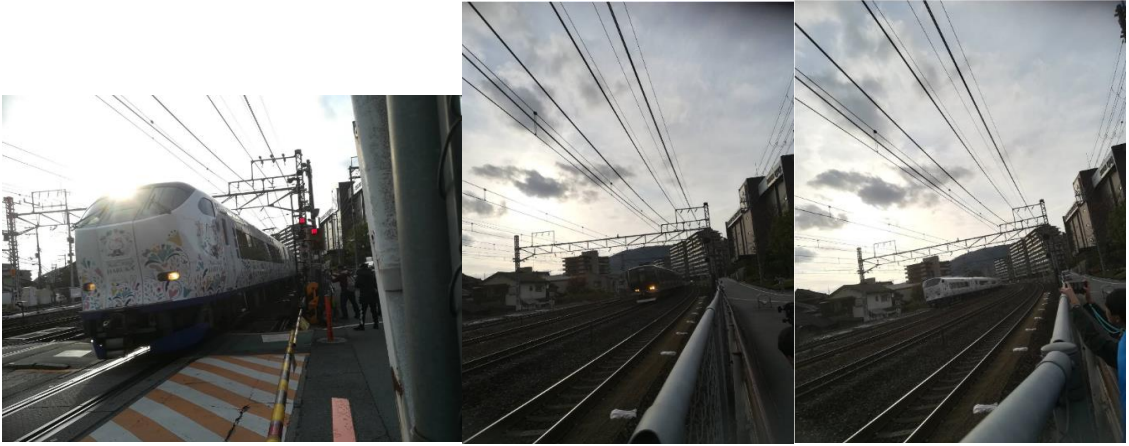
### 5. FUGUNABE (写真)



### 6. ちょっとした発見 (写真)



7. サントリーカーブ (写真)



NEXT→特別寄稿

## 特別寄稿：二つの顔を持つ市 ～ 兵庫県尼崎市

筆者：山本 碧

### 1. いざ行かん、尼崎

大阪駅に到着後、筆者と山本先生と部員の岸田君は尼崎駅へ向かった。ところが、大阪駅は大阪梅田駅と同じ駅であるためかなり駅構内が複雑である。その上、尼崎駅と一口に言っても阪神尼崎駅と JR 尼崎駅とでは別々の駅で、両駅は直線距離で約 1800 メートル離れており徒歩で約 30 分かかかる。尼崎市内を訪れる際は、どちらの尼崎駅を利用するかをあらかじめ確認しておかないと、労力と時間、場合によっては金銭を浪費することにつながるので注意が必要である。

さて、今回は阪神尼崎駅に向かわなければならないので、大阪梅田駅構内にある阪神線ホームへ向かう。大阪梅田駅から阪神尼崎駅までは各駅停車では 8 駅だが、尼崎駅には快速急行をはじめとした急行電車が全て停車する。お急ぎの場合は特急電車を利用することを強く勧める。

兵庫県尼崎市は 1916 年に市制が施行された市で、人口は約 45 万人と県内では四番目に大きな市である。江戸時代には尼崎藩 5 万石の城下町として灘の酒造産業などで繁栄し、明治時代からは尼崎紡績（現・ユニチカ株式会社）の設立により工業都市に発展したという経緯を持つ。今では日本製鉄株式会社をはじめとした多くの企業が市内に工場を誘致し、「鉄のまち」として阪神工業地帯における鉄鋼産業の重要な一点を担っている。しかし、その一方で負の歴史もあり、工業地帯から排出される排気ガスなどで深刻な大気汚染が生じ、喘息や慢性気管支炎の患者が多発したため尼崎大気汚染公害訴訟が行われた。

ここで、簡単に尼崎大気汚染公害訴訟について紹介を行う。この訴訟は国道 43 号線などの幹線道路を走る運搬トラックが排出するガスなどの差し止めを求めて、当時の公害患者やその遺族ら約 500 名が 1998 年と 1995 年に国や各企業を訴えたもので、2000 年に神戸地裁が大気汚染物質の排出差し止めを命じ、その後国がトラックなどの大型車の規制を推進することを決めた。その後、2013 年 6 月 13 日に原告団と国や関係企業の間で和解協議が成立している<sup>1</sup>。

現在は明治時代に廃城となった尼崎城が 2018 年に再建されたことに伴い、人情の「情」と尼崎城の「城」をかけたキャッチフレーズである「ジョーのある町尼崎」を掲げ、観光都市としての新たな街づくりが試みられている。

---

<sup>1</sup> 「主張 尼崎公害訴訟協議が終結 成果受け継ぎ青い空実現を」『兵庫保険医新聞』2013 年 7 月 25 日（1725 号）



更に、尼崎市内には近松門左衛門の墓所がある広済寺があり、墓所は1966年9月2日に国指定史跡に指定されている。

近松門左衛門とは江戸時代中期に活躍した歌舞伎狂言・浄瑠璃の作者で、『国姓爺合戦』や『出世景清』、『曾根崎心中』をはじめとした数々の作品を生み出したことから「東洋のシェークスピア」と呼ばれている。



尼崎市は1986年に市制70周年を記念して「近松のまち・あまがさき」をテーマとした街づくりを試みたことがある。代表的な施策としては、当時から制作され始めていた高速道路にある市町村境の看板、通称カントリーサインに近松門左衛門の有名な作品の一つである『曾根崎心中』を用いたことである。残念ながら2017年1月にこの看板はなぜか撤去されてしまったが、(そのため今回は当時の絵を再現したものを筆者が描くことにした) 尼崎城がない当時、灰色の雲に覆われた尼崎市のイメージを向上させるためにいかに近松門左衛門の活躍が期待されたかがうかがい知れる。

ちなみに『曾根崎心中』のあらすじを簡単に説明すると、醤油屋の若旦那徳兵衛と遊女のお初が身分違いの恋に落ちるも、トラブルによりどちらも大阪にいられなくなったため絶望から心中を決意し、その後トラブルが解決し心中を止めようとするも二人は曾根崎の森で心中を行った後であった、という涙なしでは見られない悲恋物語である。ちなみにこの『曾根崎心中』は後に心中ブームを引き起こしたため、一時期上演禁止となっている。

さて、今回尼崎市を訪れる目的は二つある。

一つは、市内の大工場の一つである日本製鉄尼崎製造所の敷地内にある専用鉄道およびその廃線の見学を行うためである。専用鉄道とは、民間企業などが事業などを行う際に必要とみなしたうえで敷く鉄道のこと<sup>2</sup>であり、かつては各種工業地帯や港湾地区にて工場等と企業を結ぶ上で多数存在していたが、1984年2月1日の国鉄ダイヤ改正、通称「59-2改正」により貨物列車の使用に関する合理化が図られた<sup>3</sup>ことにより、専用鉄道の使用が下火となっていった。今回は全国的に珍しいものとなりつつある専用鉄道そのもの及び廃線となった専用鉄道跡を同時に見るのが目的である。

---

<sup>2</sup> 専用鉄道の定義は「専ら自己の用に供するため設置する鉄道であつて、その鉄道線路が鉄道事業の用に供される鉄道線路に接続するもの」である。(鉄道事業法第二条第六項より)

<sup>3</sup> 具体的な変更点は貨物列車それ自体の本数の削減、貨物列車を輸送するにあたっての車扱貨物から現在のコンテナ貨物への変更、貨物輸送の拠点間直行輸送切替である。

もう一つは日本国内に 38 基ある可動橋のうちの一つである東高洲橋<sup>4</sup>が可動する瞬間を見ることである。可動橋とは橋が架かっている河川において船舶の航行をスムーズに行うために橋桁が動く方式の橋のことで、橋桁が跳ね上がる「跳開式」、橋桁が上下する「昇開式」、橋桁が水平方向に回転する「旋回式」、橋桁をスライドして引き込む「引き込み式」の四種類に分類される。現在、日本全国には合計 38 基の可動橋が存在し、うち一番有名な勝鬨橋(かちどきばし)<sup>5</sup>をはじめとした 9 基が現在稼働しておらず、更に 1 基が休止中であるため、現役の可動橋は日本国内では大変珍しいものとなっている。

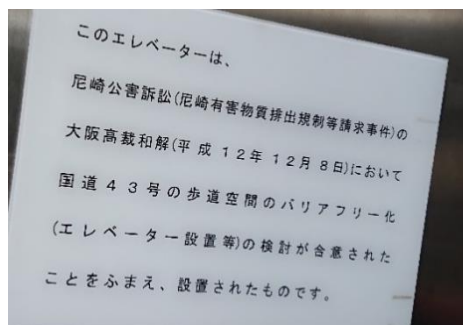
専用鉄道と可動橋。珍しいものとなりつつあるこれらを見るために、一行は尼崎市の地を踏むことにしたのである。

## 2. 尼崎到着

阪神尼崎駅の駅ターミナルを出てから市街地に入ると、どこにでもあるような住宅街が広がっていた。国道 43 号線沿線に出ると、飲食店などの様々な店やモダンな造りのマンションなどが立ち並ぶ。住宅街特有の賑やかさや温かみを感じながら、まさにここは「ジョーのある町」だと感じた。

しかし、国道 43 号尼崎市出屋敷交差点歩道橋を越えると別の世界が広がっていた。この交差点を境目に尼崎市の顔は「ジョーのある町」から「鉄のまち」に変わる。

まず、この大きな歩道橋にはエレベーターが設置されているが、このエレベーターは先ほど紹介した尼崎公害訴訟の協議の過程で設置されたものであり、内部にもその説明が設置されている。確かに和解条項の一つには公害病患者が病院に通院するための国道 43 号線の歩道橋へのエレベーター設置は掲げられている。今回渡った出屋敷交差点歩道橋のエレベーターは 2015 年 3 月に設置されたもので、これを以てこの和解条項は達成されたのだそう<sup>6</sup>。



そして、エレベーターを降りた一行を待ち構えていたのは、大きな工場に広々とした国道

---

<sup>4</sup> 東高洲橋は東堀運河にかかる跳開式可動橋である。1966 年に完成され、現在も可動している。可動に伴い国道 43 号線が通行止めとなるため、専用の踏切も設けられている。

<sup>5</sup> 勝鬨橋は隅田川にかかる跳開式可動橋で、1940 年から 1970 年まで可動していた。2007 年に日本最大の跳開橋として重要文化財に認定された。

<sup>6</sup> 「尼崎公害訴訟患者ら笑顔で渡り初め 環境対策の歩道橋にエレベーター」『産経ニュース』2015 年 4 月 1 日号

43号線、殺伐とした雰囲気、そして歩道に不自然な位に植えられている低木植物であった。この植物についても、沿道に配慮した緑化促進が尼崎公害訴訟の和解条項の一つに加えられていたために植えられているもので、2001年より始まった『尼崎 21世紀の森』構想の一環で日本製鉄株式会社が沿道との境界となるブロック塀を解体し植樹活動を行ったためにできたものである。何もかもが「鉄のまち」尼崎の顔の存在を我々に強く語っていた。

### 3. 専用道路・東高洲橋



草木に大げさなまでに彩られたプロムナードを歩き、日本製鉄尼崎製造所に向かう。日本製鉄尼崎製造所の前で岸田君が止まり、専用鉄道の線路を見つけた。国道43号線を横切るように設置された専用道路とそれを走る専用の車。惜しくも車が走る瞬間を捉えることには失敗したが、筆者にとっては何とも不思議な光景であった。近くには線路の一部だけが残った廃線も存在していたが、稼働していた時の記憶を読み取る

ことができればいかに面白いことだろうか。かつてはこの廃線跡にも車が走っていたのだろう。もしかしたら尼崎公害訴訟の関係で専用鉄道の本数自体を減らされたのかもしれない。いや、もしかしたら単純に不要になっただけか。様々な想像が掻き立てられる。

その後、市内の可動橋である東高洲橋を見学した。本来ならば可動している瞬間を見る予定であったが、惜しくも指定されている時間が過ぎていたので、休憩を兼ねて、橋そのものや東堀運河を見学することにした。尚、後日判明したことだが、橋桁が上がること自体、船の通行という条件が加わらないと行われず、現在は輸送の大半が陸上に移ったため船の通行自体が稀とのこと<sup>7</sup>なので、実際橋桁が上がる瞬間を見ることができるのは一か月に一度程度なのだそうだ。我々の目的のハードルは想像以上に高かったようだ。



### 4. 尼崎城

国道43号線の歩道にて自転車に乗った工具数名とすれ違う。皆ヘルメットを被り、サングラスやマスクにて顔を防備している。確かに、様々な努力を行

---

<sup>7</sup> 東「せり上がる車道何かの発射台？ 尼崎の東高洲橋」『神戸新聞 NEXT』（2019年8月18日号）

っているとはいえ、空気は淀んでいるから対策は必須だ。同じ労働者として、心の中で彼らに敬礼しながら、「鉄のまち」と「ジョーのある町」の境目となる出屋敷交差点歩道橋に向かう。目的は一応達成したが、尼崎には二つの顔がある。ならばもう一つの顔も確認しておかなければなるまい。



住宅街を抜け、駅に向かったところに尼崎城はある。「琴浦城」という別名を持つ尼崎城は1617年に戸田氏鉄（とだうじかね）により築城され、「大阪の西の守り」及び尼崎藩の藩庁として活躍した城であった。広さは約300平方メートルであり、3重の堀に4重の天守、2重の付け櫓が設けられていた、5万石にしては豪華な城であったという。しかし、明治時代の廃藩置県政策に伴う廃城令<sup>8</sup>で取り壊しを余儀なくされ、長らくその姿はなかった。

では、なぜ2018年に再建されたかということ、尼崎市で創業した株式会社ミドリ電化（現株式会社エディオン）の創業者である安保証（あぼあきら）氏の尽力によるものである。安保証氏は2015年に尼崎市の地域振興のために建設費用約10億円を負担することを条件に尼崎市役所に天守閣の再建を依頼した。本丸跡地には既に小学校が建設されていたため、本丸跡地から約300メートル離れた公園に新しい尼崎城が再建されることになった。再建工事は約3年かかり、建設費用は当初の予定を上回る約12億円であった。最終的に一般公開されるようになったのは2019年3月29日で、現在は尼崎市の新しい観光スポット及び歴史資料館となっている<sup>9</sup>。もし、尼崎市のコントリビューションを新たに設置する場合は、「ジョーのある町ニ崎」というフレーズと共に尼崎城が描かれる可能性があるとは私は予測している。

さて、この新しい尼崎城の出来だが、確かに城の外観自体は当時の絵図面に基づいた出来というだけあって不自然な新しさを除けば当時の優美さがうかがい知れるが、堀のあたりに謎の像が飾られている点は不思議でたまらなかった。いくら調べてもあれが何かはわからないまま今に至る。もしかしたら答えは内部にあるのかもしれないが、尼崎城の内部についてはまた来た時の楽しみにしておくことにした。

---

<sup>8</sup> 廃藩置県政策に伴い1873年明治政府によって発せられた命令で、正式名称は「全国城郭存廃ノ処分並兵營池塘選定方」。「城郭取壊令」や「存城廃城令」とも呼ばれる。。

<sup>9</sup> 「旧ミドリ電化創業者、尼崎城を市に寄贈」『産経WEST』（2018年12月1日号）、「尼崎城公開 再建の門出祝い記念式典」『産経WEST』（2019年3月29日号）

## 5. 昼食

昼食は尼崎駅構内にある立ち食い蕎麦屋「阪神そば」に立ち寄った。このそば屋は尼崎駅にしかなく、昆布やサバ、ウルメ、カツオを基にしただし汁と店内で手作りしているトッピングが売りだという。山本先生と筆者は「阪神セット」を、岸田君は「きつねうどん」を注文した。

さて、「阪神セット」ではうどんに卵かけご飯がついてくるが、うどんはいわゆるおかめうどんに竹輪がトッピングされており、卵かけご飯にはオニオンライスとネギがトッピングされているという豪華なものだ。味はとてもよく、また尼崎に行くときにはここに寄ろうと考えている。

腹ごしらえを終えたところで、一行は次の目的地、大阪に向かった。



筆者紹介：

山本 碧

普段は関東地方にある某大学で留学生を相手とした業務を行っている。今回の合宿には特別なオファーがあったため参加。

幼少期より高速道路にある市町村境を表す標識（カントリーサイン）に興味があり、それが高じて日本の地理・歴史・文化に興味を持つようになる。現在は職業柄、日本に興味を持つ外国人と関わるが多いため、外国人の日本観光という視点から趣味活動を行うようになった。鉄道については素人だが、鉄道を通じた日本文化の発信には関心がある。

カントリーサインの他には「ドアーズ」や「エアロスミス」、「ガンズ・アンド・ローゼズ」、「レッド・ツェッペリン」、「ジミ・ヘンドリックス」などの洋楽ロックが好き。邦楽では「くるり」や「CHARA」、「YUKI」、または彼女たちが参加しているグループの楽曲を聴く。また、世界の公共広告集めも趣味であり、学生時代は公共広告の勉強をしていたことがある。サンリオのキャラクターも大好きでポチャッコ、ペックルがデスクの相棒。今行きたいところは日本なら全国、海外ならロシア、タイ、ベトナム、スペインのバスク地方。

NEXT→米原～名古屋

いやー！困った！

何が困ったって？ そうなんです。紀行文のネタが無いんですよー。

一応、電車が止まるっていうイベントがあったものの、スマホのバッテリーが無くて原因が詳しく分からなかったんです(たしか、踏切故障だったはずです)。

そして、思ったよりも早く電車が動き始めてしまったので、このネタは紀行文には使えなかったんですね(結局使ってんじゃねーかよ)。

もう、犬のおまわりさんより困ってしまったので、グーグルに助けを求めたのであった。

忘れていであろうが、自分たちが今向かっているのは名古屋駅だ。名古屋といえば手羽先やら八丁味噌やら、やたらとおいしそうなのが頭に浮かぶが、我々は鉄道研究部員なのである。電車好きの視点で見ると、名古屋駅＝名鉄なのです。多分そんな人は少数派だが、自分は紀行文を書いている途中でそんな認識になった。名古屋駅といえばもちろん JR。まさかだが人によっては、あおなみ線を想像する人もいるだろう。色々な選択肢の中からわざわざ名鉄をえらんだ理由はとにかく名鉄名古屋駅が日本屈指のカオス駅だからだ。

前置きがかなり長くなってしまったので、そろそろ本題に入る。

名鉄名古屋駅は名古屋鉄道の駅で、1941年から使われていて、駅番号は NH36。地下駅で、3面2線。珍しい構造だ。

分かりやすくいうと、ホームが3つあって、線路がホームの間を2本通っているということ。

2005年に新名古屋駅から今の名前に改称された。

ようやくそれっぽいことを書くが、なぜ名鉄名古屋駅はカオス駅なのか。

答えは簡単で、

1. 駅を発着する電車が多すぎ
  2. 種別と行先の組み合わせが多すぎ
  3. そもそもこれらを3面2線で捌いているから
- の3つの要因が挙げられる。

まずは1つめの要因から見ていく。

この近辺の私鉄といえば、小田急、相鉄、京急、東急、東武、西武、京成、京王だろうか。

この8社の利用者が最多の駅の、平日14時台の本数は、

小田急 新宿駅 小田原・藤沢方面で16本/h

相鉄 横浜駅 海老名方面で15本/h

京急 横浜駅 品川・羽田方面で18本/h

東急 渋谷駅 中央林間方面で14本/h

東武 池袋駅 川越・小川町方面で16本/h

西武 池袋駅 所沢・飯能方面で15本/h

京王 新宿駅 八王子・橋本方面で15本/hといったところだが、我らが名鉄名古屋駅はどうだろうか。

なんと、豊橋・空港方面で**26本/h**もあるのだ。詰め込みすぎである。

次に、2つめの要因を見ていく。

ここも上に挙げた8社を使うが、例えば東急の渋谷駅下りの電車の行先は、鷺沼、長津田、中央林間だ。そして3種類種別があって、それぞれ急行は長津田行きと、中央林間行きの2種類。準急も急行と同じ組み合わせで2種類。各駅停車は鷺沼行き、長津田行き、中央林間行きの3種類だ。

なので、東急の行先と種別の組み合わせは、 $2 + 2 + 3$ で7通りだ。

これと同じように数えると、

小田急 新宿駅 小田原・藤沢方面で33通り

相鉄 横浜駅 海老名方面で12通り

京急 横浜駅 品川・羽田方面で23通り（浦賀方面14通り）

東急は上にも書いたので説明は省いて7通り

東武 池袋駅 川越・小川町方面で14通り

西武 池袋駅 所沢・飯能方面で16通り

京王 新宿駅 八王子・橋本方面で27通りだ。

そして、みんな大好き名鉄名古屋駅はなんと**47通り**もある。中までたっぷりだ。（岐阜・犬山方面は33通りだ。それでも多い。）

ちなみに、この駅のアナウンスは自動放送ではない。

これは別に名鉄がケチっている訳ではなく、放送する内容が多すぎて自動放送が導入できないらしい。恐ろしい...

最後に、3つめの要因を見ていく。

2つめの所に書いた行先と種別の組み合わせを使うが、名鉄以外で一番組み合わせが多いのは、小田急の33通りだ。新宿駅なので上下合わせて6面4線だ。これにロマンスカーも加わるが、なにせ線路とホームが多いので、毎時16本を捌くには十分だ。

しかし、名鉄はそんなあまっちゃよい話ではない。

ひとつの線路で26本/hも捌かないといけないので、平均して2分ちょっとの間隔で次から次へと電車が入線してくる。もはや常時通勤ラッシュダイヤだ。

それでもまだ終わりではない。勘が鋭い人ならもう気付いていると思うが、名鉄名古屋駅

に入線してくる電車はすべて、豊橋・中部空港方面に向かう電車ではない。**岐阜・犬山方面に向かう電車を忘れてはいけない**。普通、この駅は、外側のホームから乗って、内側のホームに降りるという動線(一部例外はある)だが、これでは朝の通勤ラッシュ時には内側のホームに降りられず、先に外側のホームのドアが閉まってしまい、「降りられるけど、乗れない。」という意味不明な状態になってしまう(らしい)。



知っている人も多いと思うが、名鉄の車両は3ドアや2ドアなどと統一されておらず、一部特別車など、編成のなかでも車両によってドア数が変わるため、一般的な整列乗車はできない。そのため、天井にカラフルな表示を設けてどこに並べばいいかわかるようになっている。

ちなみにこの写真では分からないが、次に到着する電車の場所はライトが点滅するようになっている新設設計もある。

そうこうしているうちに名古屋駅に着いてしまった。次は何をしようか、というありきたりなメになってしまった。私の紀行文作成能力がパンクしたところで自分の範囲を終わる。

## 筆者紹介

名前 川口大翔(かわぐちひろと)

この頃名前の漢字を見て「ダイショウ?」と言われることが多くなった「ヒロト」だ。好きな電車はE F 65ということになっている。全般的に貨物が好き。

実は(電)クルマの方が好きという異端児っぷりを時折見せる。恐らく、日本で一番クルマに詳しい鉄道研究部だろう。基本的に、『「A E」と言えば?』の答えでクルマ好きか電車好きか判断できると思っている。

ちなみに、キハ40を「キハフォーティ」と言うとフェラーリっぽくなります。

NEXT→名古屋の夜



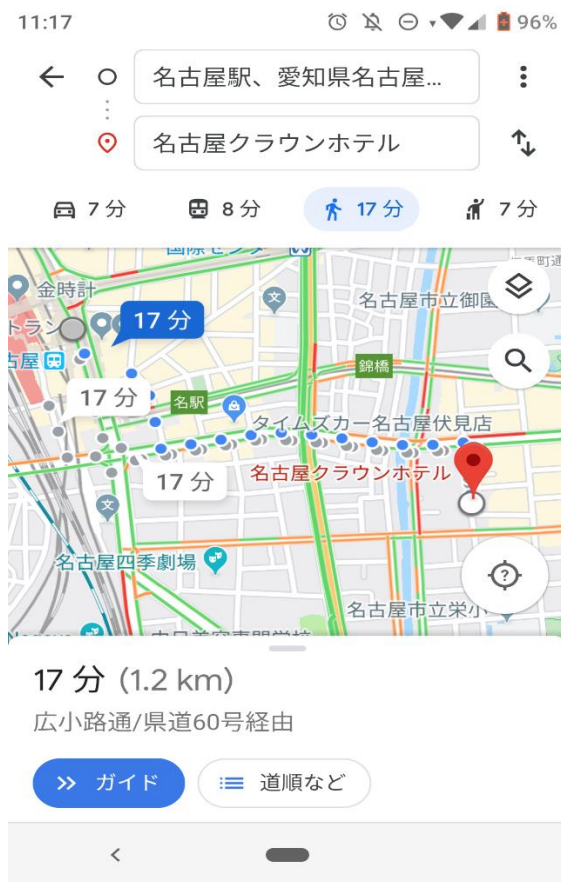
# 名古屋の夜

M2A 原田 大寛

僕らは20時ぐらいにJR名古屋駅に着いた。

名古屋駅から15分ぐらい歩いてホテルに着いた。ホテルのすぐ近くにあるコンビニで夜ご飯を買った。各自部屋でご飯を食べた。そして風呂に入り、ミーティングを行った。

そして明日の準備をして23時ぐらいに寝た。



駅からホテルまでのルート。 朝食。種類が多くおいしかった。

朝 6 時半頃起きて準備をした。前日の疲れがたまっていて、ぐっすり寝れた。ホテルで朝食を食べて、8 時半ぐらいにホテルを出た。

自己紹介 中学 2 年 A 組の乗り鉄です。好きな路線は東海道線です。

NEXT→名古屋自由時間①

## 名古屋自由時間①

M2A 江黒 桜太

名古屋で解散した後にはまず TOICA を購入しに行きました。

TOICA とは、交通系 IC カードです。

TOICA は、東海地区でしか買えないので元々欲しかったのでうれしいです。

そのあとに、名鉄名古屋駅に向かいました。名鉄名古屋駅で次は、MANAKA

Aを買いました。MANAKAも交通系 IC カードです

まずは、名鉄で神宮前まで向かいました。

神宮前からミュースカイに乗り、中部国際空港セントレアに向かいました。



乗車したミュースカイです

セントレアについて、そこから行きたかった

FLIGHT OF DREAMS に向かいました。

セントレアの中にあり、ボーイング787が展示されています。

ボーイング787は、一部を日本で作っています。

周りにお店などがありとても楽しかったです。

そのあとに、名鉄線に乗り神宮前にむかいました。神宮前で乗り換東岡崎に向か

いました。

東岡崎からは、イオンモール岡崎行のバスに乗り、イオンモール岡崎に向かいま

した。 イオン岡崎には、ポポンデッタという鉄道模型店があります。

ポポンデッタで、楽しんだ後バスでJRの岡崎駅に向かいました。

しかしバスが遅れてしまったため待ち合わせ時間に間に合わなくなりました。

そして岡崎駅に着きました。調べた所待ち合わせ時間の1分遅れで着く電車が

あったので乗り名古屋駅に着きました。

NEXT →名古屋自由時間②

## 名古屋自由時間② リニア鉄道館

M3C 川嶋海晴

川嶋と近藤は、名古屋の金城ふ頭にあるリニア鉄道館へ行った。

今日 12/25 はクリスマス。皆公立の学校も休みということもあり、混んでいるだろうと思っていた。しかし、実際に行くと開館 15 分前なのに誰も並んでいなかった。大宮の鉄道博物館とは大違いだ。



早速一番に並ぶことができ、とても嬉しかった。入り口付近には、クリスマスツリーなどが飾られておりクリスマスモード満載だった。

9:55 5分前に開館。中に入館ゲートの前まで先に待つことが出来る。

10:00 開館。シミュレーター整理券求めて受付へ。

館内は白を基調として作られていて、とても綺麗だ。

入館料は 500 円。そこそこといったところだ。

さて、次ページで車両紹介をしていきたいと思います。

### 0系21形式新幹線電車



東海道新幹線の開業時（1964年）から使用した0系と同型の先頭車両。世界で初めて最高速度210km/hで営業運転を行い、東京～新大阪間を3時間10分で結んだ。車内公開もしている。後ろに連結しているのは36形式と37形式。食堂車である。0系の食堂車は日本でもあまり公開されていない為、非常に貴重である。

### 300系322形式新幹線電車



270km/h運転を実現した300系量産先行試作車。軽量化を追求し、高速走行、省エネルギーなどの性能がそれまでの新幹線電車に比べて大きく向上した。自分が若い頃（3歳ごろだったかな）にラストランを迎えた。当時のラストランチラシを今でも大切に持っている。

### 運転台の写真



イベント公開時に見に行った。通常はみることのできないものだ。



運転台モニタ。



方向幕。

### 100系123系形式新幹線電車

0系の後継者として、1985年から営業運転開始した100系の先頭車両。優れた居住性は世界でもトップクラスのものとなった。結構席が柔らかいと聞いたため、実際に座ってみたがフカフカだった。



続いて、700系だが、車両本体の写真を撮って  
いなかった..何故なら、運転台が特別に公開され  
ると聞いて浮かれてしまったからだ。

700系の運転台はアナログの速度計から、ディ  
スプレイのようなデジタルに変化している。新幹  
線専用の列車無線も見ることができ、とても貴重  
な体験だった。



←車掌窓で遊ぶ近藤君

車掌窓も開けて下さり、車掌のように身を乗り出し  
てみることも体験できた。こんなことは一生できな  
い。非常に貴重な体験となった。



←これは、非常時にドアをこじ開けて脱出することが出来る非常ドアロックである。蓋を開けて中を見る事が出来た。意外とレバーは固い。ちなみに、走行中にレバーを動かしても、速度が10km以下になるまではドアを開くことが出来ない。

700系にあった灰皿。



↓車内の非常ボタンを押している様子。



続いて体験ブース。



←ロープを引いてパンタグラフを上げてみようというもの。とても重かった。



←歴代のマルス端末の展示。写真は現在で使用されているMR32。右にあるキーで券の枚数などを入力する。

↑パタパタ発車標。その名の通り、板がパタパタ回る。現在では、殆ど使用されていないが、極まれに使用されている場合がある。例として江ノ電藤沢駅にて使用されている。





←自動的に運転されていて、自分で運転することは出来ないが、映像と速度計などが連動している。0系の速度計が動いている姿日本でリニア鉄道館ぐらいだろう。

話を戻して、車両紹介の続編です。クハ117系



① 方向幕が入っています。

関西圏の新快速電車として登場。従来の近郊形電車とは別格の居住性を提供し、「シティライナー」の愛称で親しまれた。名古屋地区ではトイレの設置などの改良が施されて投入され、「東海ライナー」の愛称で親しまれた。

方向幕は定期的に別の種別へ変更されている。今回は新快速方向幕だった。

(方向幕を変えるのは、色があせないようにする為)

⑨幕が見てみたいのだが、なかなかレア幕には変えてくれない..

当時は快速運用が中心だったらしいです。



クモハ 165 系

←車内見学したかった..

信越本線・中央本線等の勾配路線区・寒冷地向けに開発された 165 系急行形電車の先頭車。急行「アルプス」等の山岳夜行列車としても活躍した。

個人的には大好きな車両で、貫通扉とカラーがポイントです！

列番表示機（列車番号表示機）に番号幕が入っていないのが非常に残念ではありますが...

今後、貫通扉を開けるとかそういうイベントをやってほしいですね。



サロ 165 系

165 系急行形電車の 1 等車で、リクライニングシートで優れた乗り心地を提供した。片側の車端部には構内入換用の運転台があり、屋根上にヘッドライトが付いている。一等車というのは、今でいうグリーン車的なもの。当時はとても快適だったらしい。実際に座って確かめてみたい。



### モハ63形式電車

戦時下における旅客輸送を目的に製作された通勤形電車。戦争による資材と熟練工の不足を補うため、車体構造は徹底的に簡素化された構造で設計。戦後まで大量に製造されました。車内は、椅子なども含め全て木製。

この車両の特徴の一つとして、三段窓がある。写真からは見るのが難しいが、三段窓は車内の風通しをいかに良くするかを考えて作られた、画期的なものだった。しかし、それが思わぬ悲劇をもたらす。

昭和26年4月24日の午後、横浜駅近くの桜木町駅に進入しようとした京浜東北線のモハ63形が、垂れ下がっていた架線をパンタグラフが巻き込んでしまい、出火。室内は木製、また、窓が三段窓なので窓からは脱出できない..乗務員がドアを開けない..

この事故を桜木町事故と言い、国鉄の中でも代表的な事故の一例です。

これを踏まえ、車両を燃えない材質に変えたり、非常ドアコックを取り付けたりと、現在の鉄道技術に応用されています。



### キハ82系気動車

特急形気動車キハ82系の先頭車。高い信頼性と優れた居住性を備えた洗練された先頭部のデザインはその後に登場する様々な車両に影響を与えた。この塗装大好きですw国鉄色というかなんというか..国鉄マークもカッコイイ～



### 100系168系形式新幹線電車

新幹線でも珍しい新幹線初の2階建て車両(食堂車)。2階が客席、1階がキッチンで大きな窓からの見晴らしを楽しみながらの食事は好評だった。結構窓が広い。一階部分は窓が1つぐらいしかないwまあキッチンだから関係ないか



↑二階部分



↑満席表示ランプ

写真を見ればお分かりの通り、2回の食事スペースが結構広い！窓も大きくて景色も最高。実際に食事をしてみたい。



当時のメニュー表を再現したもの。  
ステーキセットやスパゲッティなど。とても美味しそう。

その他、ビールなども販売されていたらしい。当時とても人気だったことはこういうことなのか。



キハ 48000 形式電車

複数の車両を 1 つの運転台で総括制御ができるようにしたキハ 45000 形式のグループの 1 形式。それまで 1 両運転が常識だった気動車の複数車両による連結運転を可能にして輸送力を著しく向上させた。この気動車を中心として、全国的に気動車の普及が広まった。



クハ 110 形式電車

顔の主張が強すぎてスンマセン

斬新なシステムをいくつも採用し、「新性能電車」と総称された電車群の中で東海道本線などの中距離輸送用として開発した 111 系電車の先頭車。近年まで輸送の一線で活躍した。俗にいう湘南色の塗装。カボチャとも呼ばれる。

東海道線などでも過去に活躍した。列車番号表示機も搭載。エモい..灰皿が車内にあるのも時代を感じる大きな要因といえるだろう。

この車両は、かつて佐久間レールパークで展示されていたが、閉館に伴い、リニア鉄道館に譲渡された。この車両は高運転台タイプらしい。



←クモハ111の運転台。

2ハンドルで自動空気ブレーキを搭載している。現在のよう  
に、運転台にある戸閉灯は無く、速度計の上の部分が発光することによって戸閉を知らせていたらしい。高運転台タイプ。



クモハ12形式電車

←列車番号幕はあるはずなのに..

鉄道省初の鋼製電車モハ30形式として誕生し、幾度かの改造を経て1両のみでも運転可能なように車体の両端に運転台を取り付けたもの。晩年は飯田線で活躍した。なぜ、ゲタ電と呼ばれているのかというと、

下駄ばきで気軽に乗れる電車という理由からつけられたらしい。飯田線では、モハ52電車など、他のゲタ電も多く活躍していたが、1983年に定期運用から脱退。だが4年後の1987年に元祖ゲタ電号として復活。飯田線沿線の観光地の宣伝などで活躍した。

2002年引退。佐久間レールパークで保存後にリニア鉄道館に譲渡。

また、YouTubeでクモハ12ゲタ電で調べると、当時の大変貴重な走行音動画を聞くことが可能だ。是非、聞いてほしい。



オヤ31形式建築限界測定車

←棒の先にはセンサーがついていた。

車体の周囲に接触式センサーが付いており、走行しながら建築物に支障しないか測定する車両。新たに線路を敷設したときなどに使用された。

建築限界試験とは、新線開通や電化開業時など、線路  
辺の建造物に大きな変化が生じた場合に、駅舎などの建造物が建築限界（線路を走行する車両に障害物が触れないようにするため、周囲の建造物が越えてはならない限界線）内に収まっているか測定する試験である。（by ウィキペディア）

ちなみに棒はたたむことも可能らしい。（非検測時）ちなみにJR東海が所持していたのは、7編成の内の、1編成。この車両も佐久間レールパークからの譲渡。

## ※佐久間レールパークとは

飯田線中部天竜機関区跡に1991年に開設されたJR東海の車両展示施設。

飯田線ゆかりの車両をはじめ、国鉄末期に解体されるのを歴史的意義で認められ保管されていた車両などが集められた。

そのため事業用車に改造された車両が多いことも特徴だった。

2011年3月開館の同じくJR東海による「リニア・鉄道館」に大半の車両が移設されるため2009年11月1日閉館となった。

佐久間レールパークでは、殆どの車両が綺麗な状態で保存されリニア鉄道館に譲渡される際に解体されたのは僅か2両のみだった。

当時は大人気で、臨時快速佐久間レールパーク号という専用列車が出るまでと凄かったみたいです。快速なのでもちろん青春18きっぷが使えます！

18切符で行けるなんて.. すごえ ( )

再び、体験コーナーへ。



←L0系を模したモックアップ。

この体験では、リニアモーターカーL0系の乗車体験ができる。座席が実際に揺れたり、窓から景色が見えたりと凄かった。今度は実際に乗ってみたい。(内部撮影禁止の為外部の写真のみ)



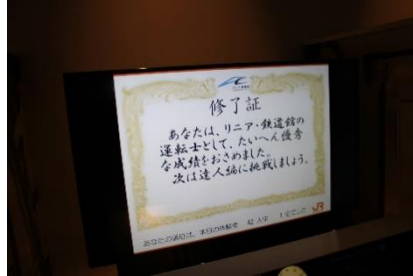
続いて、僕と近藤大好きな鉄道シミュレーターコーナー。

←1ハンドルタイプ。313系。

まず、一つ目、313シミュレーター。CGシミュレーターで架空の路線を3区間～4区間を運転できる。速度計や圧力計などは全て裏からディスプレイで映している。圧力計の挙動が若干おかしい所が多々あるものの、針が滑らかに動くため、誤魔化しが効いている

(京都鉄道博物館は針もカクカク挙動もおかしく最悪) ブレーキは結構効くため、初心者も運転しやすい。

このシミュレーターは見習い編と練習編、達人編が準備されていて、いずれも天候が選択できる。雪などもあるが、空転などは再現されていないのが残念である。だが、勾配起動などが再現されており、マニアックな部分は十分だといえる。



左：シミュレーター運転中の様子 右：優秀な成績を取った。

シミュレーターは10台並んでいて、313系と211系バージョンの2種類がある。211系バージョンは2ハンドルである。

スタッフ（運転士用時刻表）は事前に準備されており、体験時にスタッフの番号を指定される。（10種類ぐらいあり、天候によって異なる）



続いて、N700系新幹線シミュレーター。

←映画館並みに大きいスクリーン

東京から名古屋間を運転できる。途中の小田原駅など通過駅は全て省略。

実際の距離を五分之一に割った距離ぐらいだ。今回は雪モードでプレイした。しかし、ブレーキは結構効き停止位置ピッタリに止めることができた。

運転評価は優秀と表示された。

シミュレーター計三種類をプレイして分かったのだが、点数（評価）は停止位置と速度制限のみが影響を与える。揺れとか急ブレーキは一切加味されない。（非常ブレーキを使用して停車しても満点）

結構採点が甘く、ブレーキも良く効くため幼稚園児でも駅にピッタリ停車できる程だ。新幹線シミュレーターでは、他の無線機やスイッチなどが全て再現されており、非常にリアルだった。

リニア鉄道館の評価（自分の評価）

リニア鉄道館は、他の鉄道博物館と比べ、敷地面積が狭いが、殆どの車両内を見られるという大きな点がある。大宮の鉄道博物館でもすべての車両には入れない。当博物館では貴重な車両を含め全て見られるというすごい博物館だ。

しかし、シミュレーターなど体験展示の殆どが有料なのが非常に残念である。大宮の鉄道博物館では、3種類のシミュレーターが無料でできる。

だが、100円で在来線のシミュレーターは出来るので複数回チャレンジしている者も少なくない。（近藤と俺も複数回プレイし、スタッフは苦笑いしていた）

見学も可能なので見学してから体験するのもいいだろう。

あくまで余談だが、前回の合宿でリニア鉄道館を訪れた際に博物館で流れている映像の駅の読み仮名が間違っていることをスタッフに伝えた部員がいた。今回再確認したところ、直っていた。

終

#### 参考文献

リニア鉄道館公式 HP

保存車メニュー佐久間レールパーク

リニア・鉄道館に行こう(36) 気動車の先駆車キハ 48000 形

NEXT→名古屋自由時間③

## 名古屋自由時間③

M3A 長谷川大稀

ホテルから睡魔と戦いながら名古屋駅まで向かった。駅までは1 kmほどあったので、普段歩かない人間からしたらなかなかの距離である。服等の重い荷物が詰まった鞆を持ちながらぜえはあ言いながら歩いた後、ようやくの思いで名古屋駅に着いた。(まあなんか壮大な冒険でもしたのか?なんて事思わす内容ではあるが、実際は何度も言うが、1 km。たったの15分間の出来事である。)

とまあ、自由行動が始まったわけなのだが、どういう訳かまだ自由行動の予定を決めていなかった。なので、偶然目の前にあったスタバに駆け込んで作戦会議・・・なんてしようかと考えていたのだが(まあ、実際したことにはしたのだが)なんかいつの間にか1時間経っていた。「ん?これ結構まずくないか?」ということに気づいた。

(気づくのが遅すぎですね。はい。)そして、スタバを後にし、そそくさと名古屋駅に向かった。

名古屋駅に着いた。とりあえずもうすぐキハ85(主にワイドビューひだなどの運行に就いている車両。写真①参照)に岐阜まで乗ることにした。

この文章を書いている今は元日なのだが、この日JR東海が新型車両を作るとの発表があった。今回発表のあった車両は現行の211系、213系、311系を置き換えるものとなる。

(写真②、③、④参照)



②211系



③213系



④311系

JR東海の車両一斉置き換えが始まる訳なので乗るなら今のうち。

さて、とりあえずは切符を取れた。

時刻は10時ちょうどくらい…。さて、30分程時間ができたので、名鉄名古屋駅で撮り鉄をすることした。

名鉄名古屋駅からJR名古屋駅までは歩いておよそ10分程なのだが、名古屋駅の構造を



よく理解していなかったためか少し時間がかかったが、名鉄名古屋駅について。

名鉄名古屋駅は3面2線の駅。このホームだけじゃさばききれない量の電車が毎時間のようにくる。名鉄名古屋駅が一日で裁く列車の量は、全国有数の多さだ。

しかし、今の名鉄名古屋駅を見ることができるのはあと少しである。

名鉄名古屋駅は2面4線になる。(まあ、あんな秒単位で列車が来る駅、流石に改築しないと…ねえ) 個人的にはひとホームあたりの本数が少なくなるのは嫌ではあるが・・・

さてさて、撮り鉄を始めたわけなのだが、まあカッコいい。びっくりした。

ここまで興奮したことは振り返ってみても類を見ない。

意外と古い車両が多いのも興奮させてくれた要因の一つかもしれない。

### ↓そのとき撮った写真



←名鉄名古屋駅にある謎の滑り台。

これは、何かというと夕刊を列車で運ぶためにホームまで送る滑り台である。

そろそろ特急の時間が迫ってきたということでJR名駅に向かった。ホームに上がってみると、もうすでに止まっていた。

少し撮影をした後乗車。車内には自販機等があり、とても設備は充実しているように見えた。

キハ85はハイデッカー構造になっていたり、フットレストが付いていたり、そしてシートも柔らかかった為とても快適であった。

列車が動き出す。途中岐阜までは進行方向が座席の向きとは逆側に走行する。

「違和感があるのかな？」などと思っていたがそこまで違和感はなかった。

むしろ快適なくらいである。

## ↓その時撮った写真



岐阜駅に着いた。僅か17分間であったが、とても快適で楽しい時間だった。

岐阜駅にきた目的は、撮影をするためである。ここには約1年ほど前に一度合宿できたことがある。綺麗に撮れた印象があったのでまたここに来た次第である。

キハ85を撮るのが目的だったのだが、残念ながら来ることはなかった。

その代わりにEF65が通過していった。これはうれしかった。(下写真参考)

岐阜駅で撮り鉄をしていたらいつの間にか11:30になっていた。

「あれ、これ結構やばくね？」ってことで岐阜駅を発った。

次の目的地は稲沢駅である。

## ↓岐阜駅で撮った写真



稲沢に着いた。ここには国鉄時代、稲沢操車場が置かれていた駅である。

その名残から今でも稲沢駅にはJR貨物の稲沢駅が置かれていたり、貨物列車の乗務員交代の駅となっていたりする。

何故ここに来たか、それは紀行文のネタ探しの為である。

機関車が多く留置されているこの駅ならなにかしらネタが見つかるだろうという根端である。  
(実際そこまでネタはなかったですけどもね)

そもそも何故稲沢操車場ができたのか。少し調べてみた。  
すると、大正時代、名古屋駅の操車機能をこの駅に移したのが始まりらしい。  
又、稲沢操車場は新鶴見や吹田のように独立した貨物駅という訳ではなく、あくまで、稲沢駅の構内という扱いだっらしい。

※操車場…貨物列車の機関車取換や組換を行う場所。トレイン・ヤードとも呼ばれる。

### ↓写真



(トブナンじゃんw)

そろそろお昼も近かったこともあり、名古屋駅に戻った。

「さすがに昼食はひつまぶしだろ」ってことで駅ビルに入り店を探したがどこも高い・・・  
仕方なくあきらめマックで昼食を済ませることにした。

昼食も食べ終わった頃にはもう集合時間15分前。ということで集合場所に向かった。

(観光班というよりは撮り鉄班のような感じでしたねw)

N E X T → 名古屋自由時間④ (小牧・犬山放浪記)

紀行文：小牧・犬山編

## 名古屋自由時間④：小牧・犬山放浪記

鉄道研究部代表顧問

山本 一八

「名古屋～、名古屋～、お出口は右側です。お忘れ物・落とし物ございませんようお気を付けてください。」何度この放送を聞いただけだろうか。今まで東海道新幹線に乗った回数は数知れず。されど、名古屋で降りたことはなし。車窓から眺める駅前の賑やかさだけが、私の知る名古屋であった。今回の冬合宿では、その名古屋で自由時間を過ごせるということではないか。なんだか楽しみだなあ。名古屋市内だけでなく、その周辺も見に行こう。そう思ったのも束の間、合宿の3日目（実質2日目か?）になってしまった。一緒に行動する岸田君と相談の上、まずは小牧駅で廃線となった桃花台線小牧駅跡を見てから、犬山城に行くこととなった。



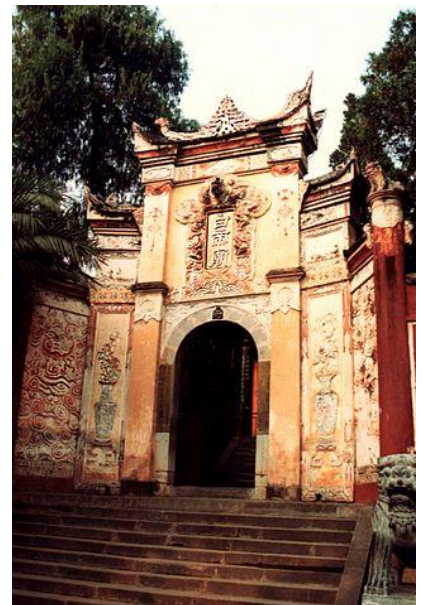
初めて名鉄に乗る。さすが、中部私鉄の雄。駅も立派だし、車両も快適である。犬山駅で乗り換えたら、あっという間に小牧にたどり着いた。小牧駅は半地下構造になっており、まずは、改札を抜けたところで駅周辺の地図を確認する。ふと、奥に目をやると何とも不自然なシャッターが目立つ。「ここが桃花台線の小牧駅につながっていた通路だよ。」岸田君が叫ぶ。熱心に写真を撮っている。なるほど、何気ない風景にも、知識さえあればいろんな事情（この場合は在りし日の桃花台線）を感じ取れるものだ。一通り写真を撮り終えた岸田君が、地上に出ようと言う。エスカレーターに乗る。岸田君が速足でエスカレーターを昇っていく。ちょっと待ってくれ～！！昨日の長旅の疲れ（序文に書いたように、ムーンライトながらの遅延・運転打ち切りによる乗り換え地獄に起因する）のせいか、足が少し重いように感じる。やれやれ。

地上に出てみると、ありました。桃花台線小牧駅の看板と閉鎖された駅の入り口が。桃花台線の部分はガムテープで隠されていたが、半分くらい剥げている。そりゃそうだ。桃花台

線が廃線になったのは2006年だから、さもありなん。ちょうど小牧駅は終着駅かつ始発駅でもあり、転車台替わりのループ構造が残されている。よく見るために、ループ構造近くの歩道橋に上がる。なるほど。こんな構造なのか。レールの方が歩道橋より5メートル近く高くなっているのが残念だ。レールがどうなっているか見てみたかったから。

そもそも、なんで桃花台線ができたのだろうか？岸田君に聞いたところベッドタウンと小牧駅を繋ぐために、作られたらしい。なるほど。ベッドタウンの呼び込みとして桃花台線ができたということか。それでも、一度住んでしまえば「やっぱり車がないと不便だな」という風になってしまったのだろう。ベッドタウンにお住いの皆さんは車を買うことになる。今度は、車を買ったら買ったで、わざわざ桃花台線に乗って出かけることも少なくなっていく。当然、桃花台線の収入は大幅にダウン。結局は廃線の憂き目に、といった塩梅だろう。時代を感じさせる。率直に言えば20世紀的な思考の生んだ「無駄遣い」である。もっとも、廃線マニアにとっては聖地であることに違いないのだが。

さて、小牧駅はこれくらいにして、お目当ての犬山城へと向かう。犬山駅から犬山城を仰ぎ見る。丘の上に立つ犬山城の気品に圧倒される。歴史に詳しい人ならご存じだと思うが、日本の城の中で天守閣が現存しているのは12か所のみで、そのうち天守閣が国宝に指定されているのは5か所のみ。そのうちの1つが犬山城というわけだ。さらに言えば、犬山城は日本唯一の個人所有の城だったということも特徴だ。もともと犬山城の城主であった成瀬家が、明治期のごたごたの最中、「壊れた城を修理すること」という単純明快な条件のもとに城をタダでもらい受けたのだ。それ以降代々、犬山城は成瀬家が所有してきたが、相続や改修の大変さからなのか、2004年には成瀬家の運営する財団の所有となっている。ちょっと残念な気もするが、時代柄仕方ないのだろう。でも、一度でいいから「なあ、このお城俺のもなんだぜ」って自慢してみたかったな。そんな柄にもないことを考えてしまう。この犬山城には、「白帝城」という別名がある。本家の白帝城は中華人民共和国重慶市に存在する。三国志の英雄、劉備玄德がこの城で亡くなったことは有名である。本家の白帝城に思いをはせつつ犬山城へと歩いていく。



本家の白帝城にある白帝廟



駅前から伸びる道をどんどん歩いていくと、犬山城の城下町通りと交差する。ここには時代を感じさせる雰囲気がある。観光客もそれなりにいるが、完全に観光地と化しているわけではなく、にぎやかさがあつつも品格のある雰囲気だ。こうした雰囲気が楽しめる場所はそう多くない。通りのお店を眺めながら城へと向かう。お土産屋さん、食べもの屋さん、着物レンタル店などなど。食べ物のいいにおいが漂ってくる。帰り道で食べよう。そう心に決めて、城へと歩を進める。ふもとの神社までたどり着く。

神社にはまだ、年が明けていないのに「迎春 あけましておめでとうございます」の横断幕がかかっている。あわてんぼうのサンタクロースならぬ「あわてんぼうの宮司さん」だろうか。まだ年は明けてないよ～！ちょっと苦笑しつつ神社の階段を上がっていく。急な階段も天守閣に近づいていると思えば足取りも自然と軽くなる。階段を上りきるとそこには立派な石垣が。戦国期に用いられた野面積みという自然石をくみ上げていく工法で作られたものだ。自然石をカットせず用いるものなので、積み上げるセンスが問われる。もちろん表面が多少凸凹したり、石と石の間に隙間があったりするのだが、水はけがよく丈夫だという利点もある。犬山城の石垣が放つ圧倒的なオーラ（ただし歴史マニアにしかわからないものだが）に感動しつつ本丸への入り口へとたどり着いた。「この鉄門を潜り抜けると本丸がある。」そう考えると、自然と気持ちが昂る。いよいよだ。





犬山城に関して、私は真に驚くべき気品を見つけたが、この紀行文のページはそれを書くには狭すぎる。百聞は一見に如かず。みなさんも一度犬山城を訪れることをお勧めする。さりとて、紀行文を書いているのだ。できる限り城の様子をお伝えしたい。城の中を見るために入口へと向かう。履き物を脱ぎ、袋に収納する。目の前に見える階段の急なこと。階段の裏には石垣が顔をのぞかせている。まず、1階を見てみる。正面端の方に張り出し構造がある。ここの窓から石垣を見てみると、その機能が一目瞭然だ。なるほど、この窓から、城の石垣を登ろうとする兵を弓で射り火縄銃で銃撃するのだなど。中央には威厳を放つ殿様の居室があり、武者隠しと呼ばれる、控えの武士が待機する

場所が背後にある。回廊を一回りした後は、2階へ。2階の中央には武具の間と武具を置く棚が設置されている。犬山城は、戦国期に作られた「戦闘のための城」であり、江戸期の「役所」的な城ではないということを改めて思い知らされる。3階に上がると唐破風とよばれる飾り窓に起因する出っ張り構造がある空間になっていた。ここからが、お目当ての4階。4階は外側に回廊があり、城の周囲を見渡すことができる。ここの風景は圧倒的だ。城下町の賑わい。それに木曾川の守りと水運。城の裏手は断崖絶壁。まさに守りやすく攻めにくい、尚且つ水運による経済的な利点もしっかり押さえている。城下を眺めていると穏やかな風が吹いてくる。風、澄んだ空、そして雄大な眺め。しばし、俗世間を忘れる。澄んだ空気を大きく吸い込む。



木曽川の雄大な流れを犬山城楼閣から望む

後ろ髪惹かれる思いで、城を後にする。先ほど通ってきた城下町の通りで小腹を満たすとするか。まずは、大根の八丁味噌田楽を食べる。うまい！八丁味噌とよく煮込まれた大根の調和が絶妙だ。ちょっとかかった柚子胡椒もいい刺激だ。ど真ん中剛速球1ストライク。次は、揚げヨモギ餅。1つにするか串刺しの3つにするかさんざん迷ってから、3つを注文。ついでに気になった「もんじゃまん」も買ってしまった。ヨモギ餅を揚げるという発想はなかったな。これまた不意打ちの直球2ストライク。もんじゃ焼きを肉まんの具にするというアイデアも奇抜でいい。ちょっと意地悪な変化球の3ストライク、(胃袋がノック)アウト！といったところか。さらに、古民家を改造したこじゃれた定食屋で漬けマグロ丼を食べてしまう。ゲフー。お腹一杯。糖分が体中を巡り、眠気が襲ってくる。いかん、いかん。これから名古屋へと戻らねばならないのに。眠気をこらえながら、犬山駅へともどる。もう一度犬山城を眺めてから駅のホームへ。ちょうどタイミングよく来た名古屋方面行きの電車に滑り込み、そのまま車内でウトウト。目覚めたのは、名鉄名古屋到着寸前だった。あぶない、あぶない。乗り過ごすところだ。

こうして今回の名古屋の旅を終えることになった。ん、待てよ！？名古屋市内の観光をしていないではないか！！そんな単純な事実気づいたのはこの紀行文を書く段階になってからだった。名古屋はまたの機会のお楽しみ。そう言っておいて、いつまでたっても名古屋に行かないオチがついてしまいそうだ。そうなるかならないかは神のみぞ知る。



## 筆者紹介

山本 一八 本名「かずや」 通称「いっばち」 略称「ばち」



英語科教諭、教員生活 8 年目。現在所属する学年は高校 2 年。吹奏楽部顧問を兼務。東京外国語大学外国語学部東南アジア課程ベトナム語専攻（当時）を卒業。鉄道に限らず幅広くいろんなことに興味関心がある一方で、飽きやすいのか長続きしない。最近はゴールドジムでのトレーニングにハマっているが、いつまで続くのかは誰にもわからない。自称無駄な知識の宝庫。ただし、家にテレビがないため芸能ネタには疎い。テレビがないことをNHKの取り立て屋に信じてもらえず、激しくマークされ困っている。普段聞く音楽は主にクラシック音楽だが、ジャズやHR/HMも聞く。

日本フィルハーモニー管弦楽団東京及び横浜定期会員。音楽に負けず劣らず読書も大好きだが、登場人物の心情理解が苦手な故、小説はほとんど読まず、専ら新書系を読んでいる。既婚。妻とは大学の教職課程で知り合う。結婚 4 年目。子どもはいないが、子どもを通り越して孫が欲しいと思い始めている今日この頃。

NEXT→名古屋～小田原

## 7. 名古屋～小田原

M3A 長谷川大稀

旅もいよいよ終盤。部員達は名古屋駅に集合した。集合場所にて記念撮影を終えた後、新幹線ホームへと向かった。なぜだろう。普段先ず通らない有人改札だからなのか、不正乗車をした気分になれた。無論不正乗車ではない。

新幹線ホームに降り立つと、目まぐるしく新幹線が出入りする。このような光景を見ると、都会に来たような気分になれる。残念なことに700系を見ることは叶わなかったが、沢山のN700系を見ることができて満足だ。

そうこうしていると、今回の旅の終点までお世話になる新幹線が到着した。車内で若干アクシデントも起こったが、新幹線は発車した。

やはり、新幹線車内での醍醐味と言ったら車内販売で買うアイスだろう。ということでスタージェアのいちごアイスを購入。

市販のアイスに比べて若干高いのが残念だが、その分味は確かである。車内販売で買うアイスの残念な点といえば、やはりその「アイスの硬さ」ではないだろうか。「すぐに食べたいのに中々食べられない…」そんなもどかしさと葛藤しながらもアイスを食べ始めた。

アイスを食べ終わった頃にはもう遠江か駿河かの境目のような場所まで来ていた。買ったのは名古屋駅出てすぐだったはずなのだが・・・

「どれだけ食べるのに時間がかかったんだよ」、という話である。

新富士や三島を通過したのだろうか。富士山が見えてきた。この日の静岡は晴れだったみたいで、雲は被っていたものの頂上も見え、綺麗に見えた。

三島を通過したらもうすぐ今回の旅の終点小田原だ。三島を過ぎるととても早く感じた。旅の終わりを匂わせるような雰囲気の流れているように感じ、少しさびしさを感じた。

車内放送がかかった。もう少しで小田原だそうだ。アクシデントに次ぐアクシデントで予定が何度も狂った旅だったが、その分普通じゃ体験できないような体験もでき、貴重な体験ができた合宿だったと思う。

小田原駅に着いた。人数確認を済ませ、改札を出た。  
簡単に伝達事項を伝えた後解散した。

---

解散後、踊り子号に乗った。  
偶々次の列車が踊り子号であったからである。  
ここ3日で185系に乗るのは3回目なのだが、それぞれ違った雰囲気を  
感じることができ、飽きないものである。  
僅か50分程しか乗らないわけだが、普通列車ではこのような体験はできまい。国鉄とJRの  
車両ではこの醸し出す雰囲気が最大の違いだろう。  
車内検札を済ませている間にもう大磯付近である。非常に速い。  
あと少しで大船ではないか。  
談笑していたら、藤沢～大船の見慣れた光景が広がってきた。  
旅も終わりに近づいているのをつくづく感じる。  
下車準備が終わったと思ったらもう大船である。  
大船で下車した。ここで旅もフィナーレを迎えてきた気がしてきたものである。

筆者紹介

長谷川大稀

撮り鉄が趣味の鉄オタ。

鉄オタといいつつも、鉄道の知識は皆無である。

恐らく、この紀行文を今読んでいるであろうその小学生の方が詳しいと思う。

中央線やそこを走る車両は基本的に好きなのだが、

その中でもE257系がとて好きだ。

# 鉄道研究部

てつどうけんきゅうぶ Railway Club

なつがっしゅく  
Summer Camp

ふゆがっしゅく →  
Winter Camp