地形から見る東京の鉄道

松永 紘武 (教養学部 新4年)

1. はじめに

皆さん、こんにちは。2022 年度、副会 長を務めます、松永です。どうぞよろしく お願いします。

私は埼玉大学鐵道研究会の現会員では2 人しかいない、教養学部に所属している会員です。私は教養学部の中でも、社会科学を中心に構成された現代社会専修の地理学専攻に所属し、一応地理を専攻しています。(現代社会専修はその他社会コミュニケーション専攻と文化人類学専攻があります。)

この記事では私が最近、自然地理学系の 授業で学び、調べた東京の地形と鉄道との 関連について述べたいと思います。東京の 鉄道を地形という視点から見てゆくと、普 段見慣れた光景でも新たな発見があるかと 思いますので、最後までお付き合いくださ い。

2. 山手線はなぜ「山の手」か?

東京のJR路線でおなじみの路線と言えば山手線でしょう。某カメラ屋のCMソングで「まあるい緑の山手線」と歌われているように、山手線は東京23区内を環状に走る路線です。山手線の始まりとされる路線は明治18年、当時の赤羽から品川を結ぶ路線として開業したもので、当初は環状ではありませんでした。その後次第に現在の様な形になっていきますが、その中でも最後にできたとされるのが東京駅周辺の線路です。東京駅は、「中央停車場」という名前でもおなじみですが、かつて貨物輸送

の中心であった上野は、旅客輸送のターミナルでもあり、手狭であったことなどから東京丸の内、当時の東京の中心に新しいターミナル駅を建設することとなりました。このようにして上野と新橋、品川方面が繋がったことで、現在のような環状線が形成されたという歴史があります。

では、なぜ山手線は「山の手」という名前なのでしょうか。山の手という名前はもちろん、山なので土地が高いエリアであることを指します。土地が高いエリアというのは、東京23区内でも西部エリアを指し、いわゆる武蔵野台地へと繋がります。というように言葉で説明しているだけでは分かりにくいと思いますので、せっかくなので地形図でその様子を見てゆきたいと思います。

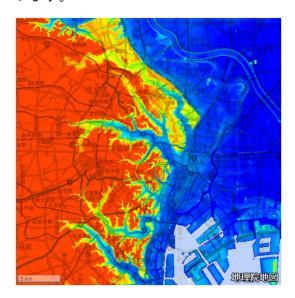


写真1 23区の地形図

こちらは地理院地図から引用した東京 23 区、山手線が走るエリアの地形図で す。赤に近づくほど土地が高く、青に近づ くほど土地が低くなることを表します。色 が濃いので少々分かりづらいかもしれませ んが、上野駅付近から京浜東北線の王子駅 付近までは線路が、土地が高いエリアと低 いエリアのほぼ境界を走っていることが分 かります。山手線はこの境界よりも西側の 「山の手」エリアを走る路線であるから山 手線という名前がついているということに なります。

ちなみに先ほども述べたように、明治期 から大正初期にかけて東京の中心は丸の内 エリアでした。もちろん現在でも丸の内エ リアはオフィス街として東京の中心的機能 を担っていることは変わりありません。し かしながら、現在は都庁が新宿にあるとい ったように、東京23区西部にも様々な都 市機能が集中し、発展していることが分か ります。これについては(私の知る限りで は)23 区西部が発展する一つの要因は関東 大震災であると考えられます。関東大震災 によって東京の下町は大規模な火災など、 大きな被害が生じました。下町地域は木造 住宅密集地であり、当時の人口密度も非常 に高かったということが理由として挙げら れます。そのような下町から東京の山の手 エリアや 23 区西部エリアに大震災後に移 住する人が増加し、現在もターミナル駅と して機能する池袋、新宿、渋谷などの 23 区西部の主要駅が形成され、そこから延び る東武、西武、JR 中央線などの各線が通 勤路線として重要な機能を有するようにな っていったという歴史があります。このよ うに23区の西部エリアは、当時の中心で

あった 23 区東部エリアからの移住者によって開発が進み、いわば東京における郊外 化第一世代によって形成されたエリアであると言えます。また新宿などは 70 年代以 降の再開発によって淀橋浄水場の開発をは じめとして様々なビルが作られ、現在の西 新宿、都庁周辺のいわゆる副都心エリアが 形成されたという歴史があります。

ちなみに先ほど述べた「山の手と下町の 境界」については、王子駅前の飛鳥山公園 もそれに含まれるでしょうし、そこから南 に上野方面へ列車に乗っていくと山手線、 京浜東北線の各駅(田端、西日暮里、日暮 里、鶯谷などの各駅)は、ホームから見て 片側の壁(東北本線の線路と反対側)が崖の ようになっています。これがおそらく、境 界に当たると考えられますので、ご乗車の 際には是非チェックしてみてください!

※ここまでの引用、参考文献

- ·国土地理院地図 GIS map
- ・三井トラスト不動産 写真でひも解く街 の成り立ち 東京丸の内 大手町

https://smtrc.jp/town-

archives/city/marunouchi/p04.html#:~:text=%E6
%98%8E%E6%B2%BB%E4%B8%AD%E6%9C%
9F%E3%81%AB%E6%96%B0%E6%A9%8B%E3
%81%A8,%E5%A7%BF%E3%81%AB%E5%BE%
A9%E5%8E%9F%E3%81%95%E3%82%8C%E3
%81%9F%E3%80%82

・NHK 首都圏ナビ 山手線の環状運転はいつから?歴代の車両は?鉄道博物館で企画展

https://www.nhk.or.jp/shutoken/newsup/ 20211015.html

3. 渋谷は名前の通り「谷」である

山手線でもう一つ注目したいのが渋谷。 近年再開発が進む渋谷も名前の通り「谷」 になっていることが分かると思います。こ こで渋谷の地形図を紹介します。

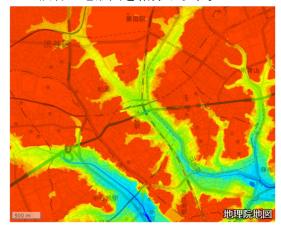


写真 2 渋谷駅周辺の地形図

こちらが渋谷駅周辺の地形図です。このように見ると、渋谷駅から山手線に沿って土地が低くなっているのが分かります。ここは渋谷川という川が流れています。近年東横線の旧線路跡を活用し、「渋谷ストリーム」という商業施設が開業したことでも知られますが、この渋谷川沿いに谷の地形になっていることが分かります。

さらに渋谷駅と言えば銀座線。銀座線の 渋谷駅も移設工事が完了しましたが、現在 も高架線上に設置されています。これは青 山方面から地下を走っていた銀座線が、渋 谷駅で急に谷に差し掛かるからで、終点の 渋谷駅だけがこのような高架駅となってい ることが分かります。

さらに先ほども登場した東横線については、東横線の渋谷駅は新たに開業した副都 心線との接続駅でホームは地下にあります。一方で代官山駅周辺は比較的土地が高くなっており、ここまでを急カーブで上る

形の線路となっていることが分かります (確かに乗ると非常に高低差があることが 分かりますし、地図でも分かるように中目 黒駅に向かって渋谷駅から南に進みます が、この際に渋谷川から大きくカーブが中 目黒方面に線路が伸びていることが分い 進んだ中目黒駅間辺は目黒川が流れている ため、中目黒駅は高架駅となっています。 このように渋谷駅周辺も地形的には名前の 線路が通されているため、あのような「地 下鉄なのに高架駅」ができたということに なります。

同様に東京の中でも沿線を川が流れており、地形的に複雑なのが地下鉄丸ノ内線沿線です。特に地名でも「茗荷谷」など

「谷」の名前が見られますし、御茶ノ水駅 付近で一瞬だけ顔を出して神田川を越える といったように、複雑な地形を縫うように 走っていることが列車に乗りながらもお分 かりいただけるかと思います。

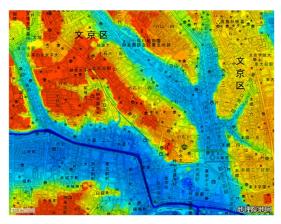


写真3 茗荷谷駅周辺の地形図

こちらが茗荷谷駅周辺です。茗荷谷から 小石川などは台地の上に位置しています が、東京ドームのある後楽園駅周辺は谷と なっていることが分かります。これは南側を神田川が流れているからで、神田川沿いには飯田橋駅が見えます。また東大の赤門などがあるエリアは土地が高くなっているほか、本郷三丁目駅付近も高くなっています。丸ノ内線は茗荷谷駅からしばらく高架線を走りますが、この区間はちょうど谷の地形に当たることが地形図からも分かります。

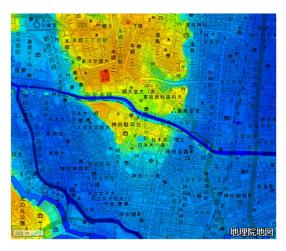


写真4 御茶ノ水駅周辺の地形図

こちらは御茶ノ水駅周辺の地形図です。 ほぼ中央に御茶ノ水駅が見えますが、この 付近は神田川が流れており谷の地形とないます。ここからさらに南、神保町駅が 面にたなって大きく坂になっていますがいたいます。この先は神田や東京駅方面といったいますが る丸の内エリアであります。また西と出来で低地が葉原、北東に進むとより、下町の低地が広がります。このようには地名の通り「台地」のように、この低地に至るといったように、この付近も 台地と低地の境目であることが分かります。そしてこの台地上には地名にも残るように駿府の屋敷や湯島聖堂及び聖堂学問所、さらに本郷には各藩の大名屋敷など、江戸時代から様々な重要施設が立地していたことが覗えます。

4. 最後に

ここまで東京の地形について鉄道との関わりについて見てきましたが、このように東京 23 区内も地形的にかなり面白く、また実際に鉄道に乗ってそれを目で確かめることで東京の地形を実感いただけるかと思います。ここで紹介した地形はほんの一例ですが、私も、今後も東京で鉄道に乗った際には、「ここはどんな地形なんだ?」と思って事窓を眺めて、新たな発見があったらよいと思っています。皆さんも是非東京の鉄道をご利用の際には車窓に広がる「地形」に注目して、地理的な視点から東京を楽しんでみませんか?

※画像引用はいずれも国土地理院地図 GIS map

夏旅行にたどり着く話

水野 開

(工学部 新3年)

1. はじめに

私も参加した 2022 年の鐵道研究会の夏旅行は関西方面であり、当初の予定での集合は京都府の亀岡駅に12時40分であった。私は夏旅行初日の午前中に小浜線に乗ってから亀岡に向かうことを計画し、敦賀駅を7時49分に出る小浜線東舞鶴行に間に合う、米原駅前に前夜の宿を予約していた。

ところが夏旅行前日、列車の運休に巻き 込まれ、宿にたどり着くことが危ぶまれる 事態となった。今回の記事ではその日 1 日 に絞り、何を考え、どう動いたのかを書いて みたい。

2. 旅行の計画

私は夏旅行の 2 日前に宮城県にいる予定があり、そこからどのように関西へと向かうかと考えた末に、ローカル線に乗りたいということで前日の計画を次のように立てた。

長岡 7:27 発→戸狩野沢温泉 9:47 着 上越線・飯山線直通 普通戸狩野沢温泉行 1122D、十日町より 164D

戸狩野沢温泉 9:50 発→長野 10:49 着 飯山線 普通長野行 130D

長野 11:18 発→妙高高原 12:02 着 しなの鉄道北しなの線 普通妙高高原行 329M

妙高高原 12:06 発→直江津 12:55 着 えちごトキめき鉄道妙高はねうまライン 普通直江津行 2351M 直江津 13:03 発→糸魚川 13:46 着 えちごトキめき鉄道日本海ひすいライン 普通泊行 1640D

糸魚川 15:13 発→南小谷 16:16 着 大糸線 普通南小谷行 430D 南小谷 16:18 発→信濃大町 17:13 着 大糸線 普通信濃大町行 5348M 信濃大町 17:19 発→塩尻 18:29 着 大糸線・中央本線直通 普通富士見行 1542M 塩尻 18:50 発→木曽福島 19:35 着 中央本線 普通中津川行 838M 木曽福島 19:48 発→中津川 20:25 着 中央本線 特急しなの 24 号名古屋行 1024M

中津川 20:35 発→名古屋 21:21 着 中央本線 快速名古屋行 2760M 名古屋 22:00 発→米原 23:10 着 東海道本線 区間快速米原行 2705F

宮城県から新潟県の長岡に移動して宿泊し、翌朝の長岡駅始発の列車で飯山線に乗車、第3セクター鉄道を乗り継いで糸魚川へ、さらに3本の列車で大糸線に乗るという、信越地方の2つのJRのローカル線に乗るプランであった。青春18きっぷを使うので基本的に普通・快速列車に乗るが、宿に着くのが遅くなってしまうため木曽福島~中津川という短距離で特急に乗ることにしていた。

3. 実際の旅行

①飯山線 ~山と川~

朝、長岡駅の3番線ホームに降りると、単行の気動車が既に停まっていた(写真1)。上越線は電化しているので、ここから越後川口までは架線下を走るディーゼル車の数がになる。乗り込んだのは発車の数がになったのでクロスシートは埋まって座を見つけば、ロングシートに空席を見つけばないたができた。今日乗る最初の気動車はとができた。今日乗るはいなくなった。越後川を強いないよいよいよりにで運転士を交代し、列車はいよいよ。これで運転士を交代し、列車はいよいよ。これがら沿っていくこととなる信濃川を渡った。トンネルでは携帯電話が圏外になるようになった。

十日町では少々停車するとともに越後川 口行の列車と交換した。ここで1人掛けの クロスシートに席を移ることができた。十 日町止まりの 1 両が到着してから、発車し た。十日町での乗り換え路線である北越急 行ほくほく線の線路は高架でまるで新幹線 のようでもあったが、駅の先では高架を降 りて地下に消えていった。風景は田んぼか らだんだんと山になっていき、雪の対策と 思われる、屋根の勾配が急な家があるのが 目についた。トンネルが時々あるほか、ロッ クシェルターが多くあった。信濃川ではエ 事をしている箇所を何か所も見た。東日本 各地に被害をもたらした豪雨の影響なのだ ろうか。風景からは、河岸段丘を感じた。森 宮野原は長野県で、昭和 20 年の 7.85mと いう日本最高積雪地点を示す碑が立ってい る。



写真1 電化区間に乗り入れる飯山線キハ 110 形 長岡駅にて

戸狩野沢温泉で対面に停まっていた、2 両 編成の長野行に乗り換えた。

飯山線で乗車したキハ 110 系は、元々は 特急秋田リレー用に製造された車両で、現 在は普通列車用に改造されているが、車内 の蛍光灯カバーや窓枠の台などに痕跡が残 っていた。新幹線も停車する飯山を過ぎ、豊 野からはしなの鉄道北しなの線に合流した。 三才では、おいこっとと交換した。北長野付 近では様々な車両が並ぶ長野総合車両セン ターを左に見て、長野駅へと到着した。

豊野~長野間はしなの鉄道であり 18 きっぷでは乗ることができないため、有人改札で 260 円を清算した。

②しなの鉄道→えちごトキめき鉄道 ~山から海へ~

長野駅では乗り換え時間が 29 分あったので、一度駅の外に出て街を歩いた。駅に戻り、妙高高原までの切符を買ってホームに降りると、これから乗る北しなの線の車両は新型の SR1 系であった(写真 2)。赤い車両に乗り込むとまだ新しい匂いが少しした。

長野駅を発車後、豊野までは先ほど乗っ てきた線路を行く。その先列車はだんだん と標高を上げていく。黒姫では、緑と白の、 初代長野色の 115 系を見た。左側には大き く妙高山の姿が見えてきて、妙高高原の駅 には、妙高はねうまラインの車両が待って いた(写真3)。





写真 2(左) しなの鉄道 SR1 系 長野駅にて 写真 3(右) えちごトキめき鉄道 ET127 系 妙高高原駅にて



写真 4 妙高はねうまラインの車窓から見えた妙高山 関山~二本木間にて

妙高高原駅の改札で、トキ鉄 18 きっぷを 購入して列車に乗り込んだ。当日有効の青 春 18 きっぷを持っていると買うことので きるトキ鉄 18 きっぷは、1000 円でえちご トキめき鉄道が全線乗り放題のお得なきっ ぷである。乗車したのはえちごトキめき鉄 道の ET127 系であるが、先ほどまで乗車し ていた SR1 系の先頭車両がクモハ SR111 形 であるのに対して、ET127 系の先頭車両は (クハ)ET126 形であり、妙高高原駅を境とし て逆になっているということに気が付いた。 関山は再び新潟県に入っている。はねうま ラインからも妙高山がよく見えた(写真4)。

二本木はスイッチバックをする駅で、自 動放送で説明が流れた。まず二本木駅の行 き止まり式のホームに停車し、運転士は窓 から顔を出して逆向きに発車した。来た線 路とは違う、引き込み線で停車すると、駅の 右側の線路へ元の向きで発車していった。 また、対向列車の新潟色のラッピングの車 両はこのスイッチバックを同時に逆向きに 辿り、駅で交換を行った。ホームへ同時に進 入するなど、とても面白いスイッチバック であった。だんだんと山を下りていき、上越 妙高は飯山に続いて北陸新幹線の駅である。 地上のホームでは特急しらゆきの E653 系 1100番台が停車していた。高田で多く乗っ てくるなど学生が増えていき、直江津に到 着した。直江津では自動改札に乗客が列を なしていた。直江津駅構内には何編成もの E129 系などが停車していた。

直江津から乗車する日本海ひすいラインは電化路線であるが、気動車で運行されている。乗り込んだのは ET122 形のトップナンバーであった(写真 5)。直江津を出て一駅目の谷浜で既に海が近かった。晴れていてきれいな日本海を見ながら古そうな駅舎のある有間川、長いトンネルを抜けて名立、トンネル内にある駅として知られる筒石と停車していく。

糸魚川駅では乗り換え時間が 1 時間半ほどあり、どうしようかと考えていたが、一駅手前で降りて、ヒスイ海岸を歩いて見に行き、海沿いを歩いて糸魚川駅に向かう時間がありそうだったので、えちご押上ひすい海岸駅にて下車した。2021 年に開業した新駅である。







写真 5 えちごトキめき鉄道 ET122 形 直江津駅にて

③糸魚川 ~海、暑さ~

駅を出て線路を踏切で渡り、海の方へと歩く。押上という名の交差点があった。国道8号に出るとその向こうが海であり、地下道をくぐるとヒスイ海岸、糸魚川海水浴場であった(写真6)。砂浜は砂のほかに、ごろごろとした石が多く転がっていた。すぐにヒスイが見つかるわけではないが、海水に洗われた石たちに触れるのは楽しかった。この日はとても天気が良く、晴れた青空と一面青緑の日本海の組み合わせは美しいと感じた。

一方で、この日の糸魚川の気温は 14 時で 30.2℃と暑い日であり、ここから糸魚川駅 まで 30 分弱歩くのがつらく感じた。そこで コンビニでパンといった食料とともにアイスキャンディーを買い、海を眺めながら食べた。暑い中、海を前にして、どんどんと溶けていくアイスを食べることに、夏を感じた。ちなみに当り棒を引いた。

少し涼しくなって歩き、駅の近くの海沿いにある日本海展望台に昇ってみた。展望台は名前の響きで想像していたよりも小さなものだったが、海と陸の両側を見渡せた。すぐ近くに糸魚川駅を見ることができ、糸魚川駅が日本海に一番近い新幹線駅であるというのを実感できた。

写真 6(左) ヒスイ海岸 糸魚川海水浴場 写真 7(右) トワイライトエクスプレスの再現車両

日本海口から糸魚川駅に入り反対の山側、アルプス口には糸魚川ジオステーションジオパルという施設がある。駅舎から突き出す形でレンガの車庫が復元されている外観が特徴的で、中にはキハ52形が保存されている。月に数回ほどはキハ52を移動させ、外に顔を出して展示しているという。また、寝台特急トワイライトエクスプレスの再現車両も置かれており(写真7)、車内の見学は15時までであったので間に合い豪華な車内を見学することができた。他にもジオラマや様々な鉄道部品などが展示されており、楽しめた。

④大糸線(JR 西日本区間)

~険しい谷を行く~

糸魚川でのしばしの休憩を終えて、大糸線で再び長野県に向かう。JR 西日本の管轄である、大糸線の南小谷〜糸魚川間は非電化で、乗ったのは 1 両のキハ 120 形である(写真 8)。

糸魚川を出て、姫川、頸城大野と停車していき、根知ではキハ120形と交換した。気動車はごろごろと大きな岩が転がっている姫川に沿って険しい谷を走り、ロックシェッドが多く設けられていた。川の対岸を通る道路も同様だった。北小谷駅があり、次が

南小谷駅かと思うと間には中土駅があった。 外沢トンネルのように、川の片側に鉄道と 道路が並んでいる区間もあった。電化区間 で架線が張られている南小谷駅に到着した。

南小谷に着いて、乗り換え時間が 2 分と わずかであるので、ホームの向かい側に停 車している E127 系へすぐに乗り換えた。こ こからは JR 東日本の区間であり、駅名標が JR 東日本仕様のものであることからもその ことを感じた。



写真8 大糸線(JR 西日本)キハ120形 糸魚川駅にて

⑤大糸線(JR 東日本区間) ~異変~ 乗り換えてしばらく経ち、発車時刻を過ぎているはずだがなぜか列車が発車しない ことに気がついた。

16 時 20 分頃、車内放送でこの先の信濃 大町~南大町間で人身事故が発生し、発車 することができないという一報が入ってき た。あんまり遅れると宿に着くことができ ないので困ると心配になった。16 時 23 分 に乗ってきた気動車は糸魚川へと折り返し ていった。

続いて、特急あずさ号が人身事故だと分かった後に、この列車は運休になる見込みだと知らされたのが 16 時 28 分であった。いよいよ今日の予定が崩壊したかと思った。

この後 17 時 57 分発の列車の時刻で運転になるようだった。代行バスが出るかと運転士に問い合わせている乗客がいて、運転士は出るかの確認を行っていた。

16 時 34 分、白馬交通の大型バスが手配済みであり、信濃大町まで代行になるのでとりあえず駅舎の方へ行くように案内された。乗り換えた列車を降り、跨線橋を渡り駅舎へと向かった。乗ったがその先へと進むことができなかった車両はクモハE127-103以下2両、E127系のA3編成であった(写真9)。

駅舎では、駅員により目的地が確認された。信濃大町など大糸線沿線が多く、旅行客の中には八王子や名古屋といった中央本線の駅名を告げた人もいたが、私の米原というのは一番遠く離れていたと記憶している。

16 時 45 分に代行バスとなる白馬交通の バスがやってきて、順次案内される。16 時 51 分、16 人の乗客を乗せて代行バスは発車 した(写真 10)。





写真 9(左)

乗るはずだった大糸線(JR 東日本) E127 系 写真 10(右) 白馬交通の大糸線代行バス 2 枚とも南小谷駅にて

本来の予定では南小谷駅は 2 分乗り換え なので、駅の外に出る予定ではなかったが、 代行バスとなったことで降り立つこととな った。駅舎にあったスタンプは押したが、駅 から見えた道路のトンネルなどの写真は撮らなかったことをバスに乗ってから気がついた。

代行バスは基本的に線路に沿って走っていく。川の対岸に線路が見えるところもあり、乗りたかったなと思わずにはいられなかった。信濃大町駅に着いたらその先は動いていることを願いつつ、冷静さをために、意識して口角を上げて笑顔になるようにしていた。時刻表などで調べ、松本を19時7分に出る、木曽福島から乗る予定だった特急しなの24号に乗ることができれば、遅れを取り戻せることがわかったので、その可能性を信じていた。

17 時 05 分、白馬駅前に停車。ツアー客を 含め 26 人ほどと多くの乗客を乗せ、17 時 11 分に発車した。この代行バスは駅前に大 型バスが入れる駅に立ち寄って乗客を拾っ ていき、小さい駅には別にタクシーが手配 されているようだった。小さな駅で降りた い乗客がいるときには、駅の近くの道路上 で少しの間だけ停車して降ろしていたこと もあった。

しなの 24 号への乗り換えがだめだったときは、次の普通列車に乗ってその先で特急に乗り換えれば間に合うことも調べ、そのパターンも考えていた。またさらに知る事のである。またさらないた。しかし、名古屋駅に着く前に最終では出てしまっていて、のぞみで京都駅に出て戻るとしても、米原行の上り最終に間に合う、最終の 1 本前ののぞみは名古屋駅での乗り換え時間がわずかであるため、その時間できっぷを購入して乗り込むことは難しそうであった。

焦りと不安を抱えながら乗っていた代行 バスだったが、森の中の道路も走っていた ことや、木崎湖の滑らかな水面が見えたこ とが印象に残っている。17 時 50 分、信濃大 町駅前に到着した。

信濃大町駅に入った直後の、17 時 53 分に本来 16 時 22 分発の臨時快速のリゾートビューふるさと長野行が発車していった。 どうせなら松本まで乗せてほしかったが、代行バスの乗客が押し寄せるわけにもいかないし、後から考えるとそういえば全席指定であった。

ホームでは 211 系が待っていた(写真 11)。 15 時 53 分発予定の列車の遅れで、18 時 10 分から 18 時 15 分頃に発車予定というよう に放送では案内されていた。車両に表示さ れていた列車番号と松本駅でもらった遅延 証明書から、17時19分発の、本来乗る列車 の遅れとして運転されていたことが後に判 明した。折り返し南小谷行となる列車がま もなく着き、それが着いたら発車になると いう。18時に大町市の防災行政無線の夕焼 け小焼けのチャイムが流れたのち、18時3 分ごろに南小谷方面からの列車が到着した。 車両が気になったので見てみると、E127系 の A5 編成で、流石に南小谷駅で一度乗った 車両ではなかった。1本前の南小谷発信濃大 町行であると思われる。



写真 11 大糸線 211 系 信濃大町駅にて

ベルが鳴り、18時9分に大糸線松本行は 発車した。大糸線の普通列車で信濃大町か ら松本へは通常約 50~65 分で、しなの 24 号は松本を19時7分に発車する。そのため 上手くいけばもしかしたら間に合うかもし れないと希望を持ち続けていた一方で、単 線でこの先も行き違いがあると考えられる のでどうなるかわからないとも思っていた。 18 時 15 分ごろに停まった信濃常盤では、 本日のみ出口が右側と放送があり、珍しく も右側通行で 211 系の下り列車と交換して 驚いた。松本到着は概ね19時頃だが遅れる 場合があると案内されていた。松本までス ムーズに走ってくれることを願うばかりで あった。18時32分、有明に停車、ここには この駅始発の列車と思われる松本行の E127 系が停車していた。ここで、東京ビッグサイ トがない方の有明だなということを思い、 少し張りつめた気が緩んだ気がした。18時 35分、穂高に停車。この駅で行き違いのた め停まり、37分にただいま行き違い列車は 豊科を発車したとの案内があったが、豊科 は2駅も先であった。18時41分に211系 の下り列車がやってきて交換、18 時 43 分 に穂高を出た。

列車は回復運転のために速度を出しているのは感じるが、だんだんと間に合わなそうな気がしてきた中、45分に着いた柏矢町を出た後の47分に松本到着は19時10分頃と案内された。

列車は各駅わずか二十数秒ほどの停車時間で、着実に進んでいった。18 時 49 分豊科、51 分南豊科、53 分中萱。56 分に一日市場で信濃大町行 211 系と交換。59 分梓橋、19 時 01 分に島高松着発であった。松本駅は4番線に着くと放送があった。

そして 19 時 06 分、北松本着。大糸線の 線路の横、ホームはない篠ノ井線を特急し なのが通過していった。19 時 08 分、しなの が発車していくのが見えながら松本駅に到 着した。ホームに降りたつと、駅を出ていく 383 系のテールライトが見えた。

⑥篠ノ井線・中央西線 ~可能性~

松本駅でしなの 24 号に乗り換えること はぎりぎり惜しくも叶わず、残された可能 性に懸けることとなった。

E353 系が中間で切り離された状態で入れ替えを行っているのがホームから見えて、とても驚いた(写真 12)。



写真 12 中間で切り離されている E353 系 松本駅にて

313 系の普通列車に乗り込んだ。列車はひた走り、塩尻駅に到着した。この列車は塩尻駅で10分の停車時間があるが、数分遅れていたため7分ほどしかなかった。一度改札を出て外の空気を吸い、駅に戻るとこの先で特急に乗る区間の切符を券売機で購入した。きっぷは乗車券と自由席特急券が1枚のきっぷではなく、2枚に分かれていた。塩尻駅には、店舗の改札の内側のスペースが狭いことで有名な立ち食いそば屋がある。当初の予定では、塩尻駅での乗り換え時間でそばを食べたいと考えていたので、待合

室の中側の店舗を横目で見ながら、そば食 べたかったなということを強く考えていた。





写真 13(左) 313 系の中央本線普通上松行 写真 14(右) この先は JR 東海 2 枚とも塩尻駅にて

ホームに停まっている列車に戻り(写真 13)、駅名標を見ると、藪原方面の線はオレ ンジ色であり、ここから先は JR 東海のエリ アであった(写真14)。この先上手くいくよ うにということを願いながら乗車していた。 上松行の普通列車は塩尻駅から先はワンマ ンとなった。特急に乗り換える木曽福島駅 は終点の上松駅の 1 駅手前であり、行って しまうと乗り換えの時間までに戻れなくな るので寝過ごさないようにということは強 く意識していた。夜の闇の中である木曽路 を走っていた 20 時 15 分頃に、翌日の集合 後に乗る予定であった嵯峨野トロッコ列車 で落石によるものと推定される倒木があり、 復旧に向ける調査に時間を要するため翌日 も終日運転見合わせになったという情報が 旅行に参加する他の会員からもたらされた。

夜の山の中を一駅ずつ止まりながら走る 列車の乗客はだんだんと減っていき、木曽 福島駅では5人ほどになっていた。

木曽福島駅には 20 時 29 分に到着し、数 人を降ろした列車は走り去っていった (写 真 15)。



写真 15 木曽福島駅に到着

木曽福島は中山道の宿場町で、駅前にも 土産店があるが、この時間では当然全て閉 まっていた。崖の下には木曽川が流れるの を感じ、線路の反対側の山を通る国道 18号 の車の音が響いていた。駅の横には D51 775 が保存されていて、闇の中で照明に照らさ れていた(写真 16)。





写真 16(左) 駅前の D51 775 写真 17(右) 383 系特急しなの 26 号 木曽福島駅にて

しばし時間をつぶし、ホームへと戻った。 先に下り最終しなのである、しなの 25 号が やってきて、発車する頃に、乗車するしなの 26 号がやってきた(写真 17)。

上り最終しなのであるこの列車の中で、 糸魚川で買ったパンを食べたのが夕食となった。21 時 47 分に着いた中津川では 315 系 が留置されていたのが見えた。多治見にも 止まり、22 時 34 分に最後の途中停車駅千 種に到着、金山を過ぎると名鉄のパノラマ super と並走した。最後の放送ではワイドビ ューチャイムが鳴り、22 時 41 分、名古屋駅 10 番線に到着したのだった。特急しなのは中央本線を名古屋まで走り切った。

ホームの階段を下りて、一度通路を逆の 方に向かいかけたが、冷静に判断して東海 道本線下りのホームへと向かう。階段を上 がると、6 番線には 313 系の新快速米原行 が停車していて、乗り込むことができた。

最後は、できることをした自分と、列車が 定刻に着くことを信じるだけであった。こ の列車に乗り換えることができ、米原まで つながりそうで本当に良かったと思った。

⑥東海道本線 ~本日のゴールへ~

乗り換えに無事成功し、座っていると、遅れている関西線からのお客様の連絡を待つので発車が5分ほど遅れる見込みとの案内があった。22時50分に無事に東海道本線新快速米原行、米原方面の最終列車は名古屋駅を発車したのだった。木曽川を越えて岐阜県へと入り、岐阜に停車。岐阜からは各駅に停車する。元のダイヤで大垣に5分停車することになっているので、大垣発車で遅れはなくなった。大垣付近では夜間工事の準備をしているのが見えた。

滋賀県に入り、柏原に停車した。次の停車駅は、近江長岡であった。この日の朝は長岡からスタートしたことを思い出し、笑ってしまった。23時54分に醒ケ井に到着。そしていよいよ目的地である、米原に0時ちょうどに到着した(写真18)。本日の列車は全て終了という案内が発車標と放送でされていた。駅を出ると、新幹線の工事車両を見ることができ、とても格好良いと感じた。

こうして、無事、米原駅近くの宿にたどり 着いたのであった。



写真 18 無事米原駅に到着!

翌朝は朝の北陸本線敦賀行に乗り、小浜 線に乗車、その後京都市内へと向かい、大阪 駅で他の会員と合流、夏旅行に参加した。

4. 実際の乗車列車

大糸線の遅延のため予定より大きく変わったこの日の旅程を以下に書く。

長岡 7:28 発(1 分遅れ)

→戸狩野沢温泉 9:47 着

上越線・飯山線直通 普通戸狩野沢温泉行 1122D、十日町より 164D

戸狩野沢温泉 9:50 発→長野 10:49 着 飯山線 普通長野行 130D

長野 11:18 発→妙高高原 12:02 着 しなの鉄道北しなの線

普通妙高高原行 329M

妙高高原 12:06 発→直江津 12:55 着 えちごトキめき鉄道妙高はねうまライン 普通直江津行 2351M

直江津 13:03 発

→えちご押上ひすい海岸 13:43 着 えちごトキめき鉄道日本海ひすいライン 普通泊行 1640D

糸魚川 15:13 発→南小谷 16:16 着 大糸線 普通南小谷行 430D 南小谷 16:18 発→信濃大町 17:13 着 大糸線普通信濃大町行 5348M

南小谷駅 16:51 発

→信濃大町駅 17:50 頃着

代行バス 白馬交通

信濃大町 17:19 発→塩尻 18:29 着 信濃大町 18:09 発→松本 19:08 着

大糸線 普通富士見行 松本行 1542M

松本 19:19 発→塩尻 19:37 着(2 分遅れ)

塩尻 19:45 発→木曽福島 20:29 着

中央本線 普通上松行 1840M

木曽福島 21:11 発

→名古屋 22:41 着(1 分早着) 中央本線 特急しなの 26 号名古屋行 1026M

名古屋 22:50 発(5 分遅れ)

→米原 0:00 着(1 分遅れ)

東海道本線 新快速米原行 2353F

5. 余談

3 日間の夏旅行を終えて名古屋駅にて解散した後、関東へは中央本線経由で帰宅することにした。高蔵寺、瑞浪、中津川と列車を乗り継ぎ、塩尻駅に着いた。3 日ぶりの塩尻駅であり、JR東日本のエリアに戻ってに戻った。こで、まだ乗ったことがなかった中央では気がないの長野支線の、塩尻から E127 系に乗車しいくことにした。塩尻から E127 系に乗車しいた。上にした。塩尻から E127 系に乗車した。 辰野駅を目指した。 辰野にはなぜか 4 分後の折り返しで塩尻へと戻れて着いた。4 分後の折り返しで塩尻へと戻った。このとき往復乗った車両が、E127 系の A3 編成であり、大糸線で南小谷から乗ることができなかった編成であった (写真 19)。3 日前には運休となりすぐに降りたが、不思議な巡り合わせを感じた。



写真 19 辰野支線で再会した E127 系 辰野駅にて

6. まとめ

今回のこの一日では、元から少し宿に早めに着く計画を立てていた。そのため結果として、遅延で計画が乱れてもなんとか宿に、そして翌日の鐵道研究会の夏旅行にたどり着くことができた。

改めて、全ての列車の運行に関わる人々 に頭の下がる思いである。

旅行においてここまで大きく計画が乱れ、 危機に陥ったのは初めての経験だった。無 事に着けたことは良かったと思う。半年ほ ど経つ今でも、この日の経験は大きなもの であったと感じる。

自分の春休みの旅行の計画も立てる頃だが、今回のように列車が遅れることもある というのは念頭に置いておきたい。

参考文献

- 全国版コンパス時刻表 交通新聞社
 2022 年 8 月号
- 2. 時刻表: JR 東日本 https://www.jreasttimetable.jp/index.html
- 3. アクセス検索 | JR東海 https://railway.jr-central.co.jp/cgi-bin/timetable/tokainr.cgi
- 4. 気象庁 | 過去の気象データ検索 https://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/view/hourly_a1.php?prec_no=54&block_no=0539&year=2022&month=8&day=22&view=
- 5. おしらせ | 嵯峨野観光鉄道 https://www.saganokanko.co.jp/news.php?id=475

編集後記

空転防止第 964・64 合併号をお読み頂きありがとうございます。空転防止編集長の工学部新 4 年大山 陽哉(おおやま はるや)と申します。

今年度は、なんといっても「むつめ祭」が出来たことが一番でした。私は、鐡道研究会のむつめ祭連絡担当も担っており、むつめ祭本部からの連絡を伝達する立場でした。私自身、入学してから初めてのむつめ祭だったため、なかなか苦労しました。しかしながら、むつめ祭経験者の先輩をはじめとする、他の会員などの協力を得ながらなんとか乗り切ることができました。「第73回 むつめ祭報告」でも述べたように、「装飾(屋内)部門の準グランプリ」を取ることもできました。来場してくださった方々、本当にありがとうございました。

この編集作業が、私にとって最後の埼玉大学鐡道研究会としての主な仕事になります。1年生のころから入会し、コロナウイルスの影響でなかなか直接コミュニケーションを取ることができませんでしたが、2年、3年となっていくうちに直接会う機会が増えていくと同時に、先輩になったという実感をすることができました。私は今年の4月で4年になり、就活等であまり活動に参加できなくなります。次の代の方々に頑張っていただきたいです。

コロナウイルスの名称変更や、3月からのマスク着用のルール変更など、社会的に様々な変化が起きている時代だと思います。埼玉大学鐡道研究会も、伝統は守りつつ、どんどん変化していけるように、頑張ってまいります。

空転防止第 964・64 合併号を最後までご覧いただき本当にありがとうございました。「今後とも、埼玉大学鐡道研究会」と「空転防止」をよろしくお願いいたします。

2023 年 2 月 埼玉大学鐵道研究会 空転防止編集長

大山 陽哉

(工学部新4年)

埼玉大学鐵道研究会会報

空転防止

第 964・64 合併号

埼玉大学鐵道研究会 2023 年 2 月 発行

◎2023 埼玉大学鐵道研究会