

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ひします。

私は埼玉大学鐵道研究会の現会員では2人しかいない、教養学部にも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ひますので、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「まあい緑の山手線」と歌われているように、山手線は東京23区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。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ひますので、せっかくなので地形図でその様子を見てゆきたいと思ひます。

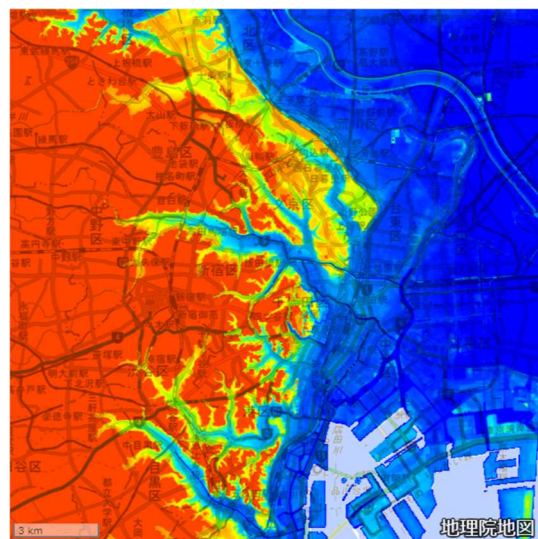


写真1 23区の地形図

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。

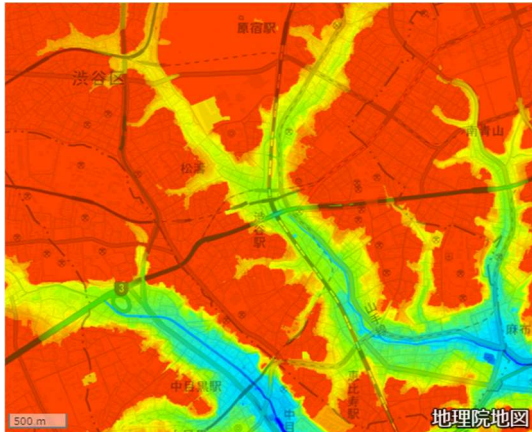


写真2 渋谷駅周辺の地形図

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して中目黒方面に線路が伸びていることが分かります）。さらに渋谷駅からほぼ南方向に進んだ中目黒駅周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通り谷となっていて、そこに地下鉄など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。

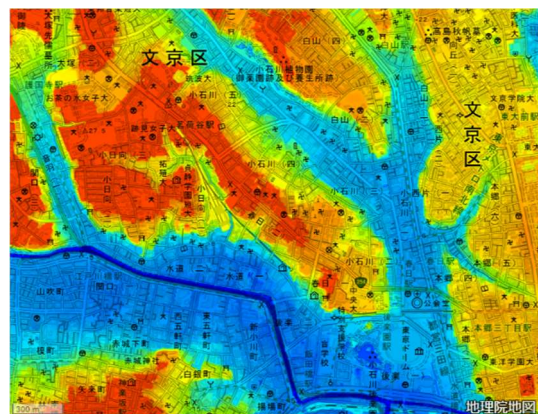


写真3 茗荷谷駅周辺の地形図

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。

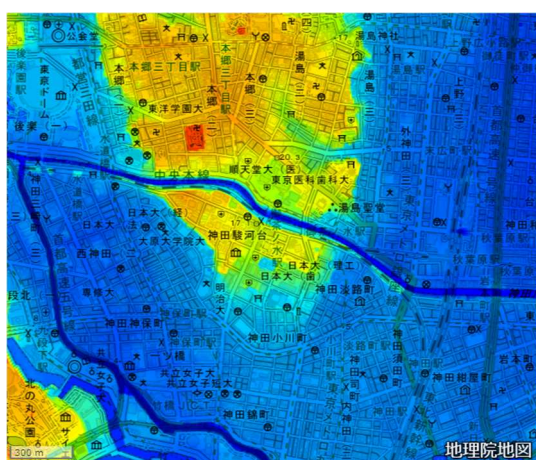


写真4 御茶ノ水駅周辺の地形図

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っています。ここからさらに南、神保町駅方面に向かって大きく坂になっていますが、この先は神田や東京駅方面といったいわゆる丸の内エリアであり、この先は東京湾に至るまで低地が広がります。また西方向に進むと湯島や秋葉原、北東に進むと上野方面に至り、下町の低地が広がります。このように神田駿河台は地名の通り「台地」の上であり、ここより西側に進むと下町方面といった低地に、南に進んでも丸の内方面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えます。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？」と思って車窓を眺めて、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→木曾福島 19:35 着
中央本線 普通中津川行 838M

木曾福島 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ふ、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曾福島～中津川という短距離で特急に乗ることになっていた。

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に乗ることになる。乗り込んだのは発車の数分前だったのでクロスシートは埋まっていたが、ロングシートに空席を見つけて座ることができた。今日乗る最初の気動車はほぼ定刻に長岡駅を発車した。小千谷で多くの人が降車し、立客はいなくなった。越後川口で運転士を交代し、列車はいよいよ非電化単線である飯山線へと入っていく。これか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にもあったが、駅の前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。信濃川では工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、おいこつとと交換した。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乘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



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

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、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。

日本海側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)

～険しい谷に行く～

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、旅行者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、木曾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。またさらに名古屋駅で東海道本線に乗り換えができなかったときは、東海道新幹線を使うことも考えていた。しかし、名古屋駅に着く前に最終こだま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 大系線211系 信濃大町駅にて

ベルが鳴り、18時9分に大系線松本行は発車した。大系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。大系線の線路の横、ホームはない篠ノ井線の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系が途中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 途中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ぎ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、復旧に向けた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

ユーチャイムが鳴り、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。木曾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分に醒ヶ井に到着。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→木曾福島 20:29 着
中央本線 普通上松行 1840M
木曾福島 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きた。ここで、まだ乗ったことがなかった中央本線の辰野支線の、塩尻～辰野間に乗っていくことにした。塩尻からE127系に乗車し、辰野駅を目指した。辰野にはなぜか4分遅れて着いた。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

1. 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.jreast-timetable.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.sagano-kanko.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、鐵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。来場して下さった方々、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鐵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。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もらいたいです。

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えます。埼玉大学鐵道研究会も、伝統は守りつつ、どんどん変化していけるように、頑張ってもらいます。

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、埼玉大学鐵道研究会」と「空転防止」をよろしく願いました。

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會報

空 轉 防 止

第 **964・64** 合併号

.....

埼玉大学鐵道研究会

2023 年 4 月 (改訂版) 発行

©2023 埼玉大学鐵道研究会