



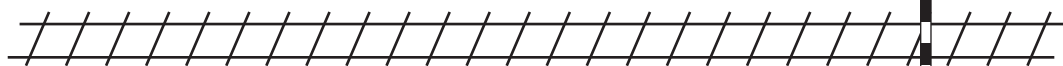
vol.157

2026 文化祭号 I





もくじ



| | |
|--|----|
| 鉄研旅行記 | 1 |
| 冬のひがし北海道旅行記と終電調査 | 33 |
| 【永久保存版！】関西の聖地紹介 (※ただしネット上に訪問記がないものに限る) | 54 |
| あっ！方向幕だ！.docx | 59 |
| わたしが鉄道に関係した原稿を書けるわけない じゃん、ムリムリ！（※ムリだった!?) | 66 |
| 岡山旅行記 | 69 |

2025 年度鉄研旅行記

まえがき

東北といったら皆さんは何を思い浮かべるでしょうか？ 雄大な自然、西日本よりちょっとだけ涼しそうな気候、太平洋側に吹き付けるやませ、美味しい名物料理（福島の円盤餃子、仙台の牛タンやずんだ餅、盛岡の盛岡冷麺やじゃじゃ麺など）などでしょうか。中には2011年に起きた東日本大震災を想起する人がいるかもしれません。このように、沢山の魅力がある東北地方を、今回私たちは4泊5日で旅行しました。

ここで旅程の概要をお話します。

1日目は新大阪駅にまず全員集合しました。そして東海道新幹線と特急しなの号を利用して松本駅まで向かい、松本駅から大糸線を走る観光列車「リゾートビューふるさと」などに乗車し、大糸線を完乗して糸魚川駅に、そこからえちごトキめき鉄道、信越本線を経由して長岡に向かう大糸線班、大糸線班と同じ東海道新幹線と特急しなの号に乗車してこちらは長野駅まで向かい、長野駅から飯山線を経由して長岡に向かう飯山線班、新大阪駅から特急サンダーバードに乗車し、敦賀駅からひたすら旧北陸本線の第三セクター鉄道を乗り継ぎ北陸三セク班の三つの班で長岡駅まで移動します。

2日目は両毛線、東武鉄道、野岩鉄道、会津鉄道などを経由し、途中SL大樹ふたら号に乗車する野岩鉄道会津鬼怒川線班、新潟エリアのローカル線乗り潰した後、只見線にも乗車する新潟ローカル線班、SLばんえつ物語に乗車するSLばんえつ班の三つの班で福島駅まで移動します。

3日目は気仙沼線のBRT区間に乗車する気仙沼線BRT班、大湊線に乗車し、また青い森鉄道・IGRいわて銀河鉄道を完乗する大湊線班、阿武隈急行に乗車した後、八戸線、三陸鉄道の旧北リアス線区間、山田線に乗車する北リアス線班の三つの班で盛岡駅に向かいます。

4日目は、大船渡線のBRT区間、三陸鉄道の旧南リアス線及び旧JR山田線区間、山田線の近くを走る106特急バスなどに乗る南リアス線班、北上線などに乗車し秋田駅へ、その後東能代駅から観光列車「リゾートしらかみ」に乗車するリゾートしらかみ班、この班は当初秋田縦貫鉄道に乗車する予定でしたが当路線が災害により不通となり、秋田観光へと

変更がありました。そして青森をなんと8時間も観光する青森観光班の三つの班で弘前駅に向かいます。

5日目は、弘前を観光する弘前観光班、前日の大湊線班と同様に青い森鉄道・IGRいわて銀河鉄道を完乗する、秋田内陸鉄道班改め東北三セク班(これも秋田内陸鉄道の不通のため)、仙台を観光する仙台観光班の三つの班があって、その後東北新幹線と東海道新幹線で新大阪駅に帰還するという構成です。日本海側や山形県が若干希薄な気がしますが気にはいけません。私たち鉄研部員は、このようなプラン案の下で様々なことを体験し、色々なことを学びました。その様相をこの鉄研旅行記から読み取っていただけると嬉しいです。

【文責 club captain】

実際の行程表は、以下のQRコードよりご覧いただけます。(オンライン版部誌と共通のQRコード)



1日目 大系線班

今年の集合場所は新大阪駅。そこから新幹線で名古屋まで移動。名古屋からはしなので松本まで。名古屋で駅弁を購入しようか迷いましたがやめました。名古屋からは特急しなのに乗り。車内はかなりの混雑でした。名古屋出発時にはワイドビューチャイムが流れました。しなの5号は名古屋を出ると千種、多治見、中津川、木曾福島、塩尻、松本、篠ノ井、長野の順に停車。これがしなのの基本停車パターンですが、金山、恵那、南木曾、上松、明科、聖高原にも一部のしなのが停車します。松本では、昼食に駅そばを食べました。

駅そばを食べ終えたら列車が到着していました。ここからは長野から松本を経由し南小谷へ向かう快速リゾートビューふるさと（本日のメイン）に乗っていきます。これは夏季を中心に運行される臨時列車です。使用車両はHB-E300系。HBというのはハイブリッドのことで、従来のエンジンと蓄電池を組み合わせて走行します。列車は松本の次に穂高に停車。ここでは穂高神社に参拝する時間が設けられていて、31分間停車します。さすがに待っていても暇なので神社へ。穂高神社は交通安全、産業安全の守り神のよう



です。ここで松本で取れなかったリゾートビューふるさとの写真を撮影しました。

神社の駅ということもあり、駅舎もいい感じ（語彙力）。

穂高を出ると、晴れの日には北アルプスが見えるエリアに入ります。ただ、この日はあい



く曇天。その後しばらくすると左手に仁科三湖が見えてきます。木崎湖、中綱湖、青木湖の3つです。



3つともきれいな湖でした。その後白馬駅ではE353系と遭遇。2025年ダイヤ改正で南小谷乗り入れが廃止された大系線あ

ずさです。白馬を出ると姫川沿いを走ります。白馬を出てからは体感10分で南小谷に到着。この後乗る糸魚川方面の接続列車はなぜか1時間後。会社の境界といえ、観光列車で終点まで来た人に強制1時間待機は無いです。

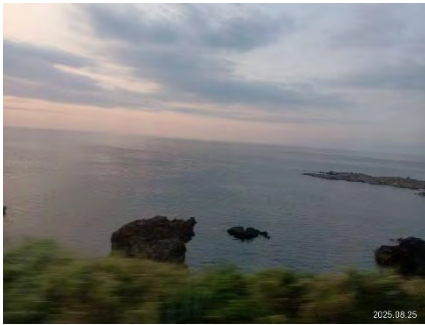
ということで自由行動ですが、南小谷の駅前は何かもない。一応駅から徒歩10分で小谷村郷土館というものがあるらしく、そこへ行くことにしました。田舎の昔の暮らしの展示や化石に岩石、昔の大系線の写真などがありました。まさに郷土館という感じです。

ここからはJR西日本区間です。車両はキハ120。オレンジと赤の帯です。糸魚川までは姫川に沿って北上。それにもかかわらずトンネルが多い。そんな中で強い眠気に襲われました。早起きが影響しているのでしょうか。眠気と格闘していたらいつの間にか糸魚川に到着しました。こりゃ乗客も増えんわ。

糸魚川では40分ほど時間をとる予定でしたが、1本前に乗れそうだったので予定を変更して1本前に乗ることになりました。それにより北陸三セク班と一旦合流。さて、日本海ひすいラインと言ったら筒石駅。トンネルにあることで有名。筒石駅のあるトンネルはかなり長くて寒かったので、トンネルを出たときには窓が曇ってまったく景色が見えなくなりました。列車は40分ほどで直江津駅に到着。

先程1本前の電車に乗れたので、直江津では1時間ほど自由行動がありました。直江津には特に観光名所がないので日本海の海岸へ。チキンレースに失敗し靴が濡れました。水だけならまだいいのですが砂まで侵入する羽目に…

直江津からは特急しらゆきによって直接今日の宿



泊地、長岡に向かいます。特急しらゆき5号の停車駅は上越妙高、直江津、柿崎、柏

崎、長岡、見附、東三条、加茂、新津、新潟です。柿崎～柏崎間では海に近い区間を通ります。その中でも青海川駅は特に近く、「日本一海に近い駅」と呼ばれています。確かに駅の奥には海しかありません。柏崎では、越後線と分岐。ここからは内陸部を走ります。柏崎を出てから30分ほどで長岡に到着。鉄研旅行1日目大系線班、終了です。

【文責 83 回生 S.T.】

1 日目 飯山線班

おはようございます。今日は8月25日、新大阪駅は中央改札前にいます。これから4泊5日で東北旅行に行くわけですが今日は一度も東北地方と呼ばれる場所に足を踏み入れない予定です。~~なんでなんやろ?~~ まず個人旅行ではほぼ確実に使わない新幹線というブルジョアな手段で名古屋に行きます。指定席が20人分も真ん中の号車に空きがあるわけがないので端の方まで追いやられました。歩くのだから。車内に入ると早々に鉄研旅行の醍醐味であるドボンを始めます。東海道新幹線はまだオタクじゃ無かった頃から乗りなれているので景色はろくに見てません。ごめんなきい。名古屋につくとお土産兼おやつとしてえびせんべいのゆかりを買います。あまり時間がなかったのでジュースなどは買えなかったのでそのあとの特急しなので多少苦勞しました。しなのの車内からは今年の模型コンテストの題材でもあった寝覚ノ床が見えて興奮しました。途中の木曾



福島駅では東京行きの高速バスの看板がありとても驚きました。そんな田舎から直通バスが出



ているなんで! まあ特急停車駅ではあるからあってもおかしくはないでしょう。松本までは諸事情で乗

ったことがありますが、松本長野間は初めての乗車だったのでとても楽しみでした。中でも、日本三大車窓の一つである(今見ることはできるのはここだけだけど)姨捨付近の景色をずっと見てみたいと思っていました。残りの二か所は不通となっている肥薩線(旧鹿児島本線なんで山に通じた)矢岳越えと、根室本線狩勝峠越え(線形改善工事により消滅)です。早急に新日本三大車窓を決めるべきだと思います。姨捨の景色は想像していたほどではなく、よくありそうないい景色でしたが、長野の市街地と棚田が同時に見えて綺麗でした。長野につくとしなの鉄道の115系が止まっていました。今年廃車になってしまった岡山の湘南色を供養するためしなの鉄道で湘南色を見れたらいいなと思っていましたが、そうまくはいかないようです。信州と言ったらそばということでそばをホームで食べていたら、えちごトキめき鉄道の試運転が来て撮るのに夢中になっていたら、時間がぎりぎりになってしまいました。

大急ぎで長野電鉄長野駅に行くとオプションとちょっと外れて長野電鉄の終点、湯田中まで行きました。道中に関しては長野電鉄オプションの文章があると思うのでこちらをご覧ください。湯田中駅の周りは想像の5倍ぐらい栄えた温泉街で温泉に入りたかったです。大阪行きの表記があつて驚きました。帰りの長野電鉄特急スノーモンキーは個室を取り、非常に快適な旅をする





ことができました。長野駅に戻るといよいよ本日のメインである飯山線。なんと観光列車で使われるおいこつと車両が代走(?)で運用にしていたのです! これは普通の車両なんか乗ってられんと思いいこつと車両の席を確保。観光列車なのにシートの種類は普通車と一緒に少し悲しかったです。飯山線では飯山駅や森宮野原駅で少々停車時間があつたので車両を撮ったり、スタンプを押したりしました。森宮野原駅にはなんとJR日本最高積雪地点の看板(?)が立っていました。飯山線は冬の雪深い季節もまたまったく違う姿を見せてくれると思うのでまた乗る機会があれば乗りに行きたいです。最後にこの日、宿泊地である長岡で食べた夜ご飯について話そうと思います。フレンド CoCoLo 長岡店で「ナポリタン」という焼きそば麺にトマトソースをかけたような味でした。初めての味でおいしかったです。グダグダでしたが僕の文章はこの辺で終わりにしようと思います。最後まで読んでいただき、ありがとうございました。

【文責 82 回生 H.R.】

1 日目 長野電鉄 OP

81 回生の I.K. です。長野に降りたち、お昼ご飯を食べようということで入場券を買ってもう一度駅に



入ります。長野のお昼ご飯といえばやっぱり蕎麦ですよね。列車の時間まであまり余裕がないので駅そばを食べます。ごぼう天とちくわ天をトッピングしました。リーズナブルに名物の信州そばを食べられて満足です。初日ということでやはり儉約したいところです。

JR の長野駅と長野電鉄の長野駅は離れていて、地



下への移動が必要です。長野電鉄の長野駅へ移動するとお土産やお菓子、りんごやシャインマスカットなどの農作物が販売しており驚きました。駅員さんに持って行って購入できるようです。

最初に乗車する列車は A 特急スノーモンキー号です。車両はもともと東

京都と成田空港を結ぶ成田エクスプレスとして使われていたものです。この他にも、もともと新宿と箱根を結ぶロマンスカーとして使われていた列車もあります。3 両編成で 1 両指定席、残りの 2 両は自由席でした。オプション長として威厳を保つため、指定席に乗りました。自由席でも全く問題なく座れそうな感じでした。

長野駅から 2km ほどは地下区間です。平成レトロな駅を特急列車で通過する感覚は新鮮でした。地上区間には住宅街が広がっています。千曲川を渡ると、ヨーグレットの工場らしきものが見え、驚きました。調べてみるとアトリオン製菓株式会社本社で、パチパチパニックなども作っているそうです。工場を過ぎると住宅もまばらになってきます。昔の列車特有のパネの揺れ、夏の雲、長野の山々を眺めながら指定席で優雅な時間を過ごします。

信州中野につくと終点湯田中まで乗車する人と別れ降車します。信州中野駅は中野市の中心ということもあり、ローカル鉄道には大きめな駅だという印象です。駅の窓口で購入できる売店がここにもありました。長野電鉄の有人駅にはよくあるのでしょうか。

帰りは普通電車で折り返します。車両は東京メトロで使用されていたものです。附属中学前駅で大量の小学生が乗ってきてびっくりしました。やはりこういうローカル鉄道は地元の通勤通学需要が一番の稼ぎ頭なのだろうと思いました。長野駅に帰ってきて無事顧問と班長に出会えたので途中離脱の多かつたこのオプションも終わりです。

【文責 81 回生 I.K.】

1 日目 北陸三セク班

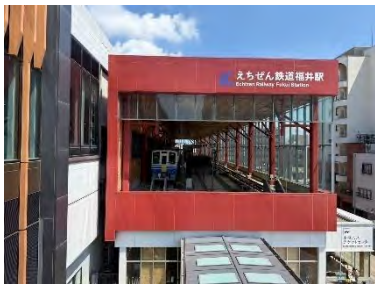
83 回生 U.S. です。今日は、7 時 20 分に新大阪駅

に集合なので、5時起きの眠い目を擦りながら最寄駅を出発。途中の駅で某I君、某Nk君と合流して7時ごろに新大阪に到着。集合した後、他の2班はのぞみ号に乗って出発します。そして、自分たちが乗るサンダーバードは8時14分発。約30分待ち。一本前のサンダーバードに乗れただろ。出発時刻に近くなると、ホームに向かいます。ホームに行くと、向かいには期間限定くろしおラッピングの車両が停まっています。今じゃない。それから数分待つと、サンダーバードがようやく入線。そして列車に乗り込むと、録音したかった北陸浪漫の音楽が流れました。不意打ちで録れませんでした。新大阪の次は、高槻に停まります。今回乗ったサンダーバードは、珍しい高槻・堅田・近江今津停車便で、普段よりも時間がかかります。それでも、さすがサンダーバード。新大阪から25分で京都に到着です。2時間半ぶりの京都だ。京都を出ると、ここでも北陸浪漫の不意打ちを受けました。がっかり。そこからは、湖西線に入って約30分北へと進みます。途中の小野駅を通過したあたりから、進行方向右手側に琵琶湖が見えてきました。琵琶湖の写真を撮っていると、北陸本線との合流地点である近江塩津のあたりまで来ました。今回は、敦賀到着前の北陸浪漫を録音できました。敦賀では、ハピライン福井に乗り換えです。敦賀での乗り換えがとても遠かった。

(新幹線よりも)

ハピライン福井に乗り、しばらくすると北陸トンネルに入りました。このトンネルは、元々サンダーバードやしらさぎなどの北陸特急も走っていましたが、今は走っていません。北陸トンネルを抜けるのに、10分弱かかりました。このあたりから、車内で

鉄研に代々変わる？ドボンというカードゲームをしました。先に一定の得点に到達した方が福井まで立つというルールでやっていましたが、途中までは完全に自分が立つことになりました。でも途中で某D君がジョーカーを残して



立つことになりました。ラッキーまああと20分ぐらいなのでマシな方だと思います。ところで、このハピライン福井には敦賀福井間を40分

1000円で結ぶ快速列車が運行されていて、新幹線の20分3000円より圧倒的にコスパがいい列車になっています。そして、福井に到着。福井駅で「今庄そば」というそばを食べました。正直、普通のそばと何が違うのか？という感じでしたが、美味しかったです。その後、福井駅で写真撮影したら、金沢へと向かいます。

今回も、ハピライン福井の車両が充当されていました。もう乗ったのでつまらないです。正直あまり書くことはありませんが、ハピラインの駅で流れている車内メロディが印象的でした。今回もドボンをしたら、某Ng君が金沢まで立つことになりました。

金沢に到着しました。金沢では、テレビで見るような赤い門（鼓門というらしい）の写真を撮ったり、お土産の店に立ち寄ったりしました。お土産の



店に入りはしたものの、まだ東北にすらついていないのにここで買った荷物が増えると思いき、結局水だけ買いました。北鉄の駅に行く時間はありませんでした。金沢から富山へと向かう列車には、IRの車両が充当されていました。

車内は思ったより混んでいて、今

回の旅で初めて立つことになりました。田舎の路線なのに思ったより利用者はいるんですね。会社境界駅の倶利伽羅あたりでようやく座ることができました。高岡で多くの人が降りていき、やっと空ののかな、と思ったらやはりたくさんの方が乗ってきました。高岡を出ると、あっという間に富山に到着です。富山では、対面の2分のりかえで、駅名標の写真は撮れませんでした。今回は、あいの風の車両です。この車両で泊まで向かいます。今回もやはり混んでいて座れませんでした。滑川のあたりを過ぎると座れました。この辺りでは富山地铁と並走していますが、大阪環状線のように数分間隔で列車が来るわけではないので運よく列車は来ませんよね。

(フラグ) と思っていたら来ました。咄嗟のことだったので、写真は撮れませんでした。悔しい。このあたりで、車窓の風景を1枚。

そして、泊に到着。泊では、対面…ではなく縦列停車の2分乗り換えです。泊からは、えちごときめ



きの車両に乗り換えて直江津へと向かいます。この車両で、ようやく尺西のクロスシートから脱却。敦賀からずっと同じ座席でした。えちごと

ときめき鉄道は、オレンジ色のボックスシート。そして、トキ鉄区間に入るとようやく日本海を望むことができました。そして、列車はなぜか有名な親不知に到着。断崖絶壁が見れました。そして、糸魚川では15分間停車。なんでかな、と思ったら、大糸線の列車との待ち合わせで、大糸線班の人たちが乗ってきました。なんやかんやあって、糸魚川駅を出発。そして少し行くと、筒石という駅があり、この駅はトンネルの中にありました。トンネルの中にある駅というと、土合や後に紹介する美佐島という駅などがありますね。駅の中は結構暗かったです。必要最低限の電気しかつけていないような感じでした。筒石を出てしばらくすると、直江津に到着。直江津では、少しの待ち時間があるので直江津レールパークへと向かいました。ですが、休館日でした。入れませんでした。奥には国鉄の特急？に似た何か鎮座していました。直江津からは、北越急行ほくほく線に乗り換えて90分ほど東へと進みました。直江津の次は、犀潟です。サンダーバード以来

の通過がありました。また、厳密には直江津犀潟間はJR東日本の管轄となっています。ほくほく線内に入ってから、のどかな田園風景が続く…と思ったら、すぐにトンネルに入りました。北越メトロに改名した方が電波が繋がらないので、LINEができません。しばらくして、六日町に到着。飯山線との乗り換え駅です。六日町を出ると、再びトンネルが続きます。先ほどあげた、美佐島というトンネル駅はこの辺りにあります。十日町からは再びJR東日本に乗り入れ、越後湯沢に到着。ここからは、E7系しかいなくて面白くない上越新幹線に乗って長岡へと向かいます。



JR東日本の新幹線はどこのオレンジや青のJRと比べて何かと設備がよく、快適でした。自由席なのにね。そして、あっという間に長岡に到着。駅からホテルまではすぐでした。ホテルに入ると、自分のベッドにダイブして、すぐに出ました。この日の夜は洋風カツ丼を食べに行きました。(83全員で)初めて食べましたが、カツ丼にケチャップやデミグラスソースが乗っているのが斬新でとてもおいしかったです。それではこの辺で終わります。自分の鉄研旅行記を読んでいただきましてありがとうございます。ちなみに、写真は某Ng君に選んでもらいました。ありがとうございました。

【文責 83回生 U.S.】

2日目 野岩鉄道会津鬼怒川線班

おはようございます。朝の7:00に目覚めました。ここルートイン長岡ではなんと一人部屋だったので大変快適に過ごせました。いよいよ自分も年功序列の恩恵を受ける側になったのだと実感させられます。身支度を済ませ、先発の班を横目にコンビニ(セブンイレブン)に向かい、朝食を買いました。しかし、財布の紐が緩んでしまい、1000円以上買ってしまいました。いくらセブンイレブンといえども流石に買い過ぎと一目でわかる値段です。ホテルに戻り、荷物を回収してロビーに集合。今日も昨日に引き続き班長を務めます。これも年功序列の副作用でしょうか。尤も、自ら引き受けた職ではありません

が。

全員が集まったことを確認し、ホテルを出発しま



す。少し歩いて長岡駅に向かい、そこから上越新幹線に乗ります。高崎駅までのあまり長くない距離だったので、自由席に乗りました。それ故に、遭難防止のため私たち生徒は同じ号車に固まって乗るようにしました。顧問の干先生はもつと前の号車に行きましたが、



新幹線の中で買い過ぎた朝食の中から冷たいまま食べるチキン南蛮だけを食べ、残りを昼食に回していたらあつという間に高崎駅に到着。高崎駅では1時間の自由時間があつたため、上信鉄道に一駅だけ乗りました。往復ともに元JR東日本

107系でした。

そして高崎駅に戻り、そこから両毛線に乗ります。両毛線は211系に乗った(写真撮り忘れ)以外特筆すべきことがない上、結構な時間意識がなくなっていました。途中あしががフラーパーク駅に停まったことは覚えています。



両毛線を栃木駅まで乗り、栃木駅からは東武鉄道に乗りました。鉄研旅行で関東大手私鉄に乗るなんて前代未聞のことなんじゃ

ないでしょうか。ホームに上がって電車を待っていたら対向ホームにスペースXがやってきました。いつかは乗ってみたいですね。しかし私たちが乗るのは普通のスペースです(また写真撮り忘れ)。それでも結構豪華でした。車内で朝余らせた昼食を完食し、あつという間に下今市駅に到着しました。下今市駅からはSL大樹ふたら号に乗車します。SL大樹を牽引していたDE10を見て、最初はDL大樹



に差し替えられたのかと錯覚しました。入線してから少し経って折り戸が開き、車内に入ります。座席は「ボタンシート」という俗称がある簡易リクライニングシートでした。簡易リクライニングシートは、リクライニングにロック機能がなく、しっかり腰掛けていないとすぐに戻ってしまう座席のことで、実際にリクライニングを倒しましたが体を起こすとすぐに音を立てて戻ってしまい、また倒しても同じことの繰り返し。諦めてリクライニングせずに座りました。座席に悪戦苦闘したのちに沿線の

自然や、SLを歓迎する沿線住民を見るなどして鬼怒川温泉駅まで36分のSL旅を過ごしました。

鬼怒川温泉駅に到着したら温泉に入りたいところですが、隙



間時間が30分しかなかったり団体乗車券の扱いが面倒だったりでそもそも改札を出られませんでした。無念。SLの写真を撮ったり駅員室にあった石炭を見たりして微妙な時間を潰しました。鬼怒川温泉駅からは野

岩鉄道の6500系に乗りました。ただの古めかしい車両かと思いきや、なんと車内に方向幕がついていました。検札のために隣の車両にいた顧問を連れてきたり、NRCの伝統的なトランプゲーム「ドボン」に明け暮れていたりしていたらあつという間に会津田島駅に到着。会津田島駅からは会津鉄道に乗車。途中数駅間だけ中国人観光客の集団が乗っていた点以

外は、THE ローカル線という感じでした。

そんなこんなであったという間に会津若松駅に到着。37分の空き時間がありましたが、次の快速の座席確保のために割とすぐに集合しました。そして、快速あいつ号に乗車。ちょうど指定席ブースの横だったので、すぐく指定席に座りたい気分になりました。首都圏の座席とそんなに変わらない快速に1時間ほど揺られて、郡山駅に到着しました。郡山駅はホームが狭かったり人がそこそこ多かったので集合が少し大変でした。

18分乗り換えだったので急いで乗り換えをし、東北新幹線に乗ります。なんと福島駅までの1駅だけ



という贅沢っぷり。これも鉄研旅行の醍醐味？乗車電はE2系でした。N700系以降の新幹線に慣れていた身としては、E2系の大きな窓に驚かされました。

たった14分間の短い新幹線移動を終えて福島駅に到着。夜はたまたま福島に来ていたOBの方々等と一緒に円盤餃子を食べました。

【文責 club captain】

2日目 新潟ローカル線班

おはようございます。時刻は朝の5時半です。朝風呂に行くわけでもないのに中途半端に早く起きて部屋でだらだらしているとあつという間に集合時刻になり、ロビーへ向かいました。今日は、新潟県内でだらだらと移動した後只見線に乗り、福島に向かうという行程です。ホテルを出て駅に向かう途中、83の一人がホテルのスリッパで来ていることに気づき、急いでホテルに引き返しました。

長岡からは東三条に向かい、弥彦を經由して越後線で柏崎まで向かっていきます。東三条まで特筆することもないので略します。東三条からは弥彦線に乗っていきます。弥彦線の吉田～東三条は高校や新幹線があり、朝の時間だったのでかなり利用者がおおかったです。沿線の三条市と燕市は江戸時代から仲が悪く、燕は昔から食器の製造が有名で、三条の商人がそれを買うということをしており、商売の関係で仲が悪く、上越新幹線が燕と三条に通る時にも激しい誘致合戦が起こり、だらだら話し合っている

ことに腹立ったた田中角栄が仲裁(一喝)して決めたそうです。燕市は「燕三条」三条市は「新三条」を駅名に主張したそうです。吉田で乗り換えて弥彦に行きます。途中駅は1駅しかなくすぐ着きました。弥彦駅は弥彦神社の近くにあり、一面一線の構内ですが、神社をモチーフに紅白で彩られていて、



南海高野線沿線みを感じました。途中、新潟らしく一面田んぼに覆われて

いるところを何度も見かけました。吉田に戻ってきました。越後線に乗って柏崎に向かいます。とちゅう礼拝(らいはい)という礼拝をしてそんな駅や妙法寺という神戸市営地下鉄の駅、刈羽という原発があることを通り柏崎に到着。

接続があるわけもなく、1時間弱の待ち時間がありますが、ここから犀潟、六日市、小出、只見を經由して郡山までろくな滞在時間がないので貴重な食糧確保タイムです。尺束の駅にはびこっているNewDaysで飲み物と弁当を買いました、地域の商店などものぞき、列車に乗り込みます。途中青海川で綺麗な日本海を見たりしらゆきとすれ違ったりして、犀潟に到着。直江津まで行かせろここからは北越急行という存在意義をなくした線路は高規格収益は低規格の路線に乗っていきます。もともと長野新幹線だったころは越後湯沢から金沢までを結ぶ特急「はくたか」が速達性のために北越急行という会社を作り、線路をつくらせました。赤字を見越した賢い戦略ですね2015年に北陸新幹線が金沢まで延伸し、特急が走らなくなったこの路線は今現在まで赤字を生み続けています。その結果トンネルと高架ばかりの豪華な路線が誕生しました。やってきたのは、2両編成の普通列車。一つはゆめぞら号でした。犀潟がある上越市は2005年に上越市、安塚町、浦川原村、大島村、牧村、柿崎町、大潟町、頸城村、吉川町、中郷村、板倉町、清里村、三和村、名立町が合併し、くびき、うらがわ、ほくほく大島などの小学生にもやさしい謎にひらがなの駅もあります。線路を直線に通したせいで需要があまりみこめず、ちょっとやばい路線です。昨日北陸三セク班だった班はもう一度北越急行にのるそうです。駅舎が独特なくびき駅を出ると、大池いこの森流出おおたかの森に到着します。ちかくにキャンプ場が

あるそうですが、田んぼしか見えませんでした。トンネルを繰り返し十日町に到着。ここでかなりの人が乗ってきました。北越急行は車内にトイレがなく、10分の停車時間にトイレに行ってきました。途中美佐島という駅に到着。この駅はトンネル駅で、昔ははくたかが高速で通過しており、開業直前に強風でガラスが割れることが判明し急速重厚な扉をつけることになったそうです。そのため、現在もそのような仕様になっています。六日町に到着。いそいで上越線に乗り換え、小出に向かいます。途中浦佐という駅に停車しました。この駅は上越新幹線との乗換駅ですが、新幹線の駅で唯一みどりの窓口が廃止され、乗客も1200人ほどで上越新幹線のなかで一番少ないです。もともとはバブルのスキー需要のために建設されましたが、バブルもはじけ、ガラガラ湯沢に客をとられ少なくなっていました。

小出からは只見線に乗ります。2両編成ですが、席はかなり埋まっており、そのほとんどは乗りとおす人でした。新潟県と福島県の移動が新幹線だと大宮を経由しないといけないので、普通列車を使う人もある程度はいそうです。只見線は、新潟側から一日4本しか出ておらず、しかも一本は新潟県最後の駅の大白川止なので乗りとおすのは一日3本しかありません。陸の孤島新潟県を抜け出し、只見駅に到着。ここで10分ほど停車するようで、駅舎を覗い



てみましたが、只見駅は只見町に業務を委託しており、切符の出札などを担っています。

また、駅舎内には只見線のグッズ販売や只見町の紹介をしており、買おうとおもいましたが、おつりが足りず、会津川口で買ってくださいと言われました。また、駅前には本数は少ないですが、会津田島行きの路線バスがあり、驚きました。10分はあっという間にすぎ、2011年に豪雨で不通となり、2022年に全線が復旧した区間に入っていきます。只見線は線路を福島県が管理しており、津軽線などと違って自治体がお金を出して復旧させたのだと思います。途中何度も景色がいい区間の通り、霧も発生していて非常に幻想的な風景が続いていました。それよりも会津越川の駅名標汚すぎる会津川口でも10分の停車。ここでは対向とすれ違うため、かなりの人が



滞在していました。ここで先ほど買えなかったものを購入。模擬硬券や天然の炭酸水も売っていました。

会津若松市街に近づくと高校生が乗ってきて車内が混み始めてきました。少し遅れていましたが、西若松で回復し、会津若松に到着。会津若松～郡山は本数が少なく1時間かかるにも関わらず、それぞれ10万都市、30万都市なのでかなりの乗客が乗っています。快速あいづなので指定席もありましたが、もちろん自由席です。ここで、友人が只見線の車内にかばんを忘れたことに気づき、電話をかけていました。後日郵送で送られてきたようです。途中猪苗代湖畔という臨時駅（現在は廃止）を見たりして、郡山に到着。郡山～福島は贅沢に新幹線を使って移動。郡山駅で時速300kmではやぶさが通過し、怖かったです。福島では謎に食レポさせられな



がら中学生みんなで円盤餃子を食べました。この日「は」1時に寝るといふ旅行中屈指の健康生活を送りました。

【文責 まほろば】

2日目 ばんえつ班

83回生のI.H.です。まず、この場を借りて謝罪と感謝を述べさせていただきます。人生初の鉄研旅行の初日にホテルで寝坊をしまい申し訳ありませんでした。起こしに来てくれた先生や友人の某T君、待っていてくれた皆さんありがとうございます。二度寝は良くないですね。

寝起きで動かない頭と体をなんとか動かして長岡駅へ。長岡駅を8:12に出発し信越線を北上。周囲にはたくさんの田んぼが広がっていました。上沼垂色と言われる、485形で使用されていた塗装にラッピングされたE653形しらゆき号とすれ違ったりドボ

ンでドベになったりしながら新津駅に9時10分に到着。新津駅で50分ほど時間があつたので改札を出てSLばんえつ物語弁当という駅弁を購入。駅周辺に観光地は特に何も無かつたので暇でした。(別に市にはなんもなかつたわけではないです。どうかごかいしないでいただきたいです) 9時45分ごろにホームへ。すでにSLは入線してましたね。変に改札出てる暇あつたら大線見れたじゃねえか

まあ寝坊した人に文句を言う権利なんかないですね。牽引しているSLはC57-180。Wikipediaによると1946年に製造された機関車らしいです。約80年前の列車が走っているなんてすごいですね。ばんえつ物語号には展望車があり、天井まで届くくらいの大きな窓があります。その様子がまるでJR西日本管内を走るTWILIGHT EXPRESS 瑞風に似ていてテンションが上がりました。そして編成最後尾に連結されているグリーン車には後面展望が楽しめるパノラマ展望室があり、後ろが全てガラス張りになっていました。今回僕たちが乗車したのは指定席だったため入れなかつたのですが次乗る機会があればぜひグリーン車に乗車してみたいです。そんなこんなで乗車です。車内はすごくレトロでした。

そして10時5分、定刻より2分遅れて新津駅を出発。さすがSL、加速が超絶遅いです。坂道で電源が切れた電動自転車並みの速度でホームを後にしました。昔ブルートレインなどで良く使われていたハイケンスのセ



レナーデが流れ、友達みんな録音をしようとしていましたが、僕には良さがあまりわからず、それよりも車窓みたいから窓側行かせてくれと思いながら天井にスマホを向ける友達を見ました。そしてなんとこの列車、窓が開きます！ 風や音を直に感じながら旅が出来るのは非常に素晴らしいですね。ただ、トンネル内ではSLの出す煙が車内に入る可能性があるののでしっかり閉めましょ。ここで僕は混む前に、と思い5号車の売店に行きました。出発したばかりなのでならばないかと思いましたが思いの外

4人くらい並んでいました。その30分後くらいに通り返した時は誰も並んでいなかったのがタイミングをミスりましたね。売店ではポストカード、キーホルダーなどのグッズや弁当、ジュースや水、灘校鉄研の大好物シンカンセンスゴイカタアイス(呼び名は諸説あり)まで様々なものが売られていました。

三川駅手前で日本有数の大河である阿賀野川を渡ります。水面がキラキラと輝いていてとても綺麗でした。



次の停車駅である津川ではSLの点検などで15分ほど停車。この間にSLの写真を撮りに行きました。

やっぱりC57は貴婦人と言われるだけあってとても気品がありますね。日本を代表するSLと言えばC57の他にもD51などがあるのですが僕は圧倒的にC57の方が好きです。津川駅の待合室はオコジョのデザインを纏ったものになっており、オコジロウの家と書いてありました。そういえばばんえつ物語号の1号車にもオコジョルームなるものがありました。なんでオコジョやねん。待合室内では子供連れが数組いらっしやり、入りたい気持ちはやまやまでしたが気まずくて入れませんでした(笑)。約2分遅れて津川駅を発車。しばらくドボンをしたり展望車に行ったりして過ごしました。信越線の車内で惨敗したためリベンジをするつもりでドボンに参戦しましたが、相変わらず惨敗。弱い、とても弱いです。さあこの夏の旅行で強くなることは出来るのでしょうか。

そんなことをしていると、気が付けば時刻は12時。新津で買った駅弁を食べることにします。鮭やいくらなどいろいろなものが入っていてとてもおいしかったです。高かったですが買ってよかったです。弁当を食べ終わると同時に二度目の長時間停車を行う駅、山都駅に到着。ここではホーム上で冷たい米茶などが売られていました。入れ物が独特な形をしていました。僕は米茶を一本購入。とてもおいしかったです。新津駅発車から3時間ほどで名前を聞くだけでお腹が空く、喜多方駅に到着。ああー、

ラーメン食べたい…。喜多方駅を発車すると進行方向左側には綺麗な山が見えました。そして新津駅から約3時間30分ほどで終点の会津若松駅に到着。とても楽しくてもっと乗っていたかったです。3時間半もSLに乗れるところはなかなかないと思います。いい経験ができました。駅を発車するたびに鳴らす汽笛もとてもかっこよかったです。会津若松駅でも1時間ほどの待ち時間があつた為改札を出て駅周辺を散策したりお見上げを買ったりしました。やはり会津若松は赤べこが至る所に描かれています



ね。赤べこのお土産や置物もたくさんありました。駅前にはとても大きな

赤べこの置物があり、ボタンを押すと喋り始めて可愛かったです。

赤べこのガチャガチャをしてお土産にしました。中身を見ると桃色の赤べこのフィギュアでした。桃色の赤べこって、それはもはや赤べこじゃないか？。会津若松駅を14時20分に出発する普通郡山行きに乗車し再び磐越西線を東へ。翁島駅付近では雄大な磐梯山を臨むことができました。猪苗代～上戸では猪苗代湖の近くを走りますが、トンネルがあり、猪苗代湖の姿を見ることはあまりできませんでした。関都～上戸の途中にホームらしきものがありました。通過していったので廃駅かと思ったのですが、某T君(再び)によると、あれは猪苗代湖畔という臨時駅らしいです。湖畔なんかまったく見えなかったけどな。線路は直線ととんでもない曲線が連続するような感じでした。途中で磐梯熱海という駅があり、静岡の熱海みたいに絶景が見れるのかと思つたら何にも無かつt(((失礼しました、とてもどかな雰囲気か熱海に負けないくらいすばらしかったですハイ。ただ、熱海と同じく温泉はあるようでした。名前の由来をこれまたWikipediaで調べたところ、静岡の熱海温泉の熱海を鎌倉時代に拝借し、静岡の方特別するために磐梯をつけているらしいです。やっぱり静岡の方と関係があつたんですね。温泉はどこも好きなのでし読んでくださって

いる方に磐梯熱海に住んでいる人がいたらどうか許してください。新津は田舎という意味では言ってません！だから大丈夫！そして時刻は15時36分。郡山駅へ到着しました。郡山駅ではあまり時間がなくすぐに乗り換えしました。機会があればもう一度訪れたいです。郡山を15時42分に出発し、東北本線を北上。会津若松からの磐越西線もそうだったのですが、トンネルに入るたびに警笛を鳴らします。東北の方の鉄道はどこもそうなのでしょうか？ちなみに次の日の青い森鉄道も同じく汽笛を鳴らしていたので何か事情があるのかもしれないですね。そして16時28分に今回の宿泊地である福島駅に到着。ホテルが駅の目の前だったので部屋から線路が見えるかもと思つてワクワクしながら部屋に入りましたが無慈悲にも窓の外にはたくさんの建物が…。某T君(またまた)が煽りメッセージを送ってきやがりました。ヤツは線路側だったようです。なんでだよお……。まあ寝坊したやつに文句を言う権利はありませんね。むかついたので同じく敗北者の某K君(初登場)と二人で部屋に突撃。あけんかいゴラァアア!!!ドンドン(一)なんやこれむっちゃ線路見えるやん。ヤツの部屋からは新幹線から在来線まで全てを見渡すことができました。E5形が窓の外を高速通過していった時は流石に(以下略)。この後の自由時間に、飯坂温泉に行くか、福島駅で新幹線を見に行くか悩みましたが某T君(またまた登場)が猛烈プレゼンしてきたので新幹線を見に行くことに。どうやら銀つば(E3系復刻塗装のこと)とE2形がくるらしいです。もし来なかつたらすぐ福島駅なんか出て行って飯坂温泉行くつもりでしたが無事来たのでよしとします。本来なら福島駅でラーメン食べて寝るつもりだったのですが、思いの外飲食店がなく、会津のわっぱめし駅弁を購入しホテルで食べることに。きのこふきなど、山の幸が盛りだくさんでした。下に敷かれた卵そばろごはんもとてもおいしかったです。飯坂温泉は明日の朝に行こうと思つ、時間を調べましたが、なんとホテルに着く予定時間が明日の集合時間を5分オーバーしてしまうことが発覚。なんとも無念な結果です。まあまた福島に行く理由ができたということでもよしとしましよ。それではこの辺りで終わりにさせていただきます。僕の鉄研旅行記を読んでいただきありがとうございました。

【文責 83回生I.H.】

3日目 福島交通 OP

おはようございます。現在時刻は朝の5時半です。え!?!もう5時半!?!5時45分に集合の予定なので、とんでもなく焦って準備を済ませ、一階の集合場所に着いたのは5時41分頃。けれどもロビー(集合場所)にはまだ1人も集合場所に来ていませんでした。その驚きで、眠気が完全に吹っ飛んでしまいました。そらぁ驚きますよ。時間にルーズな灘校生らしさがとても感じられるワンシーンですね()そしてなんやかんやメンバーが全員集合し、ホテルから出発しました。

その後、福島交通の福島駅に到着。何人かは駅スタンプを集めるために、隣の曾根田駅まで徒歩で移動していったので、今僕と一緒に行動してるのは同じ学年の某I君を含め3人。彼はまだホテルの部屋のことを根に持っているようでした。もう終わったことなんだし、忘れましょうよ、ね。(何のことかわからない人はばんえつ物語班の記事も併せてお読みいただけたら幸いです。)福島交通の福島駅は、阿武隈急行と同じホームを使用しているということ



を初めて知りました。阿武隈急行の車両を見送ったとほぼ

同時に、福島交通の車両が入線。車両は元々東急の1000形として使われていた2両編成の車両です。

愛称は「にこ電」。なんだか可愛らしい名前ですね。車内は冷房がガンガンに効いてて、半袖短パンで突っ込んだことは間違いだと強く反省しました。

なんやかんやで6時12分、福島駅を出発。なんかホテルの方向から見たことあるようなないような顔の人たちが手を振って見送ろうとしているのが見えたような。ま、気のせいかな。ちなみに、この電車が始発だったようで、車内は超ガラガラでした。なんなら途中から1両目は灘校生貸し切り状態となりました。早朝から僕たちのためにがんばって運転してくれる運転士さんには感謝の気持ちでいっぱいになります。そして福島駅を出発してすぐ左側に、山形新幹線の新アプローチ線が見えてきました。2027

年ごろから、この線路を山形新幹線の車両が通り、



現在の
ような
本線を
またいで
逆入線
してくると
いうカ
オスな
東北新

幹線福島駅ではなくなるようになります。これからの活躍に期待ですね。

曾根田駅まで歩いた人たちと合流したのですが、その後ろにもう引退したはずの列車が止まっています。???って思ったら、どうやら引退した車両を活用して作られた自習室なんだそうです。皆さん



も福島に
来た時
には、
ぜひ一
度行っ
てみて
はいか
がでし
ょうか
?

そして
23分
後に

終点の飯坂温泉駅に到着。7分の折り返しなので惜しくも温泉には入れませんでしたが、福島駅からすぐ着くので、今度また入ってみたいものです。

駅舎の写真の撮り、駅スタンプを押して、折り返しの電車に乗車。

家から学校まで近いからいつも8時間くらい寝たらしく、ここで睡魔の襲撃に合い、気づいたら福島駅。座席が柔らかくてついつい寝てしまいました。ああモッタイナイ。

これにて、一時間弱の短い福島交通オプションは終了です。

このあとの大湊線班も僕が書いたものとなっておりますので、そちらも併せてご覧ください。それでは、ご精読ありがとうございました。

【文責 83回生 T.Z.】

3日目 気仙沼線班

初めまして。ネットではひゃっきとして話してい

る人です。

7:40 にホテルを出発。結局アニメイトに行けず寂しい気持ちで福島を旅立ち、E721 の固めなボックスに乗って仙台へ。ちなみに私は1日目にずっと補助席でシリラウスをしていた変人なので全く気になりませんでした。

仙台でずんだのお菓子を買った後 701 で小牛田に行き、そこからキハ 110 で柳津まで行きました。私はドジなので松島の写真を撮ろうとしたらトンネルに入り結局取れませんでした。

柳津のトイレ渋滞地獄の後、気仙沼線 BRT に乗りました。恐らく日野・ブルーリボンシティハイブ



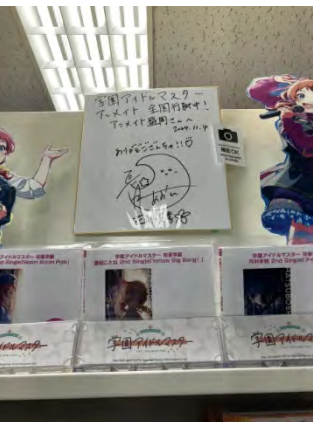
リッドです。ちゃんとした形式は有識者じゃないので分かりません。教えてください。

BRT は道路の状態が雨水のたまり具合から明らかに分かるほど悪く、かなり揺れたのですが、それが心地よいのか疲労か

らか殆どの人が寝ました。私もその一員です。

気仙沼市内は港付近に家屋が無く、明らかに市の規模と釣り合いな大きな河川堤防や防潮堤があり、津波の凄惨さとそれを踏まえた対策の重要性を実感しました。

微妙に長い気仙沼の滞在後、再びキハ 110 に乗り一ノ関へ。ドボンをした記憶が朧気ながらあります。あと石灰石の鉱山が迫力あって驚きました。



一ノ関からは 701 (盛岡色) で盛岡へ。勿論シリラウスを七ました。

盛岡のホテルに着いてからは日本史レポートの手直しをした後、福島の恨みを晴らすように盛岡のアニメイトに行き物色をした後、先に席を取っている Y 君に



「店員に早く来るようにと言われてた」らしいので地下道を爆走して盛岡冷麺の店に行きました。JK2 大にガン見されましたが関係ありません。ちなみに最後に来た人は Y 君が来た 2 時間近く後に来ました。大湊線班が青森に何故か鈍行で往復し

ているのが悪いです。82 回生もとい 2024 年度の編入生 (自分が新高生の F さんと呼んだ) で食べた冷麺は美味しかったです。(小並感)

ちなみに私は行ったのになぜか冷麺の写真を撮らない変な子なので R 君の写真を借ります。

冷麺と減茶苦茶高い焼肉の話は北リアス線班の R 君に任せるとして私は短いですがここで終わろうと思います。財布が怖くて食べられなかったからね仕方ないね

【文責 ひゃっき】

3 日目 大湊線班

福島交通オプションが終わり、大湊線班の人と合流しました。まずは大湊線に乗るために新幹線で八戸までワープします。福島駅でやまびこ号を待っていると、後ろで E8 系と E5 系が連結していました。

関西では新幹線の連結なんて見ることができないので、嬉しかったです。



そして乗車電のやまびこが入線。え！？自由席なのに座席に枕ついてる！？

ぞっかの 16 両の新幹線も見習ってはいいもので

すね。

そしてたった20分で仙台駅に到着。乗車電が到着してすぐに、次の列車の接近アナウンスが流れてきました。「まもなく、はやぶさ・こまち1号がまいります。」

なんとはやぶさこまち1号に乗車。寝過ごしたら新函館北



斗という恐怖を感じながらも、約1時間半の快適な時間でした。

途中、盛岡出てすぐに車内販売でシンカンセンスゴクカタアイスの東北新幹線バージョンを買いました。東海道新幹線で売ってるアイスほどカタくはなかったですが、結局八戸までに溶けきれずに、そのあとの電車の車内で食べる羽目になりました。

なんやかんやで八戸に到着。そしてこの後、快速しもきた号に乗り換えていきます。車両はJR東日本管内でよく見るキハ110,,,によく似たキハ100です。こいつらどうやって見分けるんだよお,,,

八戸駅には701系モドキや、キハE-132などを目撃することができました。徳島駅や粟生駅みたいな一時間に一回いろんな方向から電車が集結してくるタイプの駅みたいです。

まあそんなことはさておき八戸駅を出発。すぐに進行方向右側に車庫が見えてきました。八戸線のレストラン列車



「TOHOKU EMOTION」も居ました。今度来た時には乗ってみたいですね。北上町駅手前では、進行方向右側に小川原湖が、そして大湊線のほぼ全区間で、進行方向左側に陸奥湾を望むことができます。

そして、ここでも睡魔に襲撃を食らい、気づいたら終点の大湊でした。

は～あ、昨日もっと早く寝ればよかったな～よし、今日の夜は早めに寝よう！（まあ先輩の部屋で深夜4時まで大狼ゲームをしてしまっただけで次の日寝坊七てしまったんですけどね）



まあそんなことは気にせずに、（もっと気にしろ）大湊駅に到着です。ここまで来たならせっかくなので大間崎まで行ってみた

かったのですが、時間がなくて断念。大湊観光は、ちょっと歩いたところから恐山（だと思われる山）の写真を撮って終了です。

そして、折り返しのしもきた号に乗車。運よく4人掛けのボックスシートに座れましたが、この班には83回生が6人いたので、2人座れないという事態が発生。そこで、鉄道研究部伝統のトランプゲーム「ドボン」をして、最下位と下から二番目の二人が次に立つというルールで野辺地までの時間を楽しみました。（そこで某U君が弱すぎてなかなか座れないという伝説が生まれたわけですが）そして、野辺地駅に到着。ここからは青い森鉄道に乗り換えて青森を目指します。

椅子は固いけど全席ボックスシートのE721系がやってきました。ここでも先輩と仲良くドボンをしてたら、アテンダントさんがやってきて、グッズ販売をするとのこと。せっかくの機会なので青い森鉄道の公式キャラクター「モーリー」のキーホルダーを購入しました。

そして列車は青森駅に到着。到着前の車内放送で新青森までならリゾートしらかみ号に乗車券だけで乗車できると放送が流れたので、乗るしかないでしょということで何人かの友達と一緒に新青森まで乗りました。青森駅で止まっていたのは僕としては一番気になっていた樺編成で、すぐくうれ

しかったです（4日目のリゾー+しらかみ班でまた撫編成がやってきて絶望）



新青森駅で、少し時間があつたので駅の中を散策



していると、すごいものを見つめました。

え 全部リンゴジュースじゃん

いやーとて

もびっくりしました。さすがりんごの生産量日本一の県ですね。ちなみに青森駅にも同じ自販機がありました。新青森駅のほうがリンゴジュースの種類が多いのでいろんな種類のリンゴジュースを飲み比べたいなら新青森駅の自販機をおすすめします。そのあとに青森駅まで折り返してきて、青函連絡船な



どを見て、青森観光の1時間があつという間にすぎてしまいました。

このあと、来た道を折り返して鈍行で盛岡まで行きました。もうちょい青森で観光して新幹線ですぐ帰ればよかったの



に誰だこんなプラン作ったやつ(自分)

ちなみに青い森 701 系は一部ロングシートで、我ら灘校生は見事に座席争奪戦に敗北してしまったため、ロングシートで八戸まで、そのあとの IGR701

系は地獄のオールロングシートだったので、ここでは睡魔の襲撃に合わずに済みました。なんか某 I 君が野辺地から盛岡まで立ち続けるとかいうことしてたけどただ疲れるだけじゃんなにでんの。

そして、盛岡駅に到着。盛岡ではわんこそばを食べようと思っていましたが値段が高すぎて断念。けれども、急遽食べに行った盛岡冷麺がまあなんとおいしかったこと。（僕は辛いのがあまり得意ではな



かったの
で辛味別
で注文し
たけど、
あとから
辛味を入
れすぎて
結局大辛
くらい辛
くなって

しまったのも今ではいい思い出)

ということで、こんな読みにくい長文をわざわざ読んでくれた読者の皆様、ご精読ありがとうございました。

【文責 83 回生 T.Z.】

3 日目 北リアス線班

前日 1 時に寝るという健康的な旅行をしている(アラゲ)おかげが飯坂線に乗るため 5 時に起きてもあまり苦痛を感じませんでした。飯坂線で福島に帰ってくる時間と班の集合時間が近いので、身支度をしていると、時計がないことに気づきました。

(察し)おそらく、昨日の夜大浴場に行った後そのまま忘れたのだと思います。はたして届いているでしょうか、、、届いていました。届けてくれた人には本当に感謝です。曾根田まで歩きましたが、曾根田には引退した車両が休憩所みたいに解放されており、入ってみました。ほぼ弘南鉄道大鰐線の車両で七た。飯坂線に乗って、福島駅に戻ってきました。福島交通と阿武隈急行のホームは同じで、朝の通学時間帯には大変混雑しています。切符は、団体乗車券ではなく、中高生夏割ワンコインきっぷというものを顧問以外個人で買いました。阿武隈急行線は単



線ですが、本数は結構多いので多くの途中の駅で5分ほど停車していきます。また、途中切り離しを行ったりして、槻木に着きました。内容は薄いのはドボンでぼろ負けした記憶七かないからです。阿武隈急行線の槻木駅は無人駅で、車内で切符を

わたすようです。乗り換えて仙台へ。東北の中心である仙台ですが、僕はなんとこの旅行で13分しか仙台に滞在しません。()牛タンやずんだシェイクを横目に新幹線ホームへ。さっさとのりこみさっさと着席。途中盛岡では、こまち号と連結解除するためそれを見に行きました。少しするともう八戸に着。八戸駅は想像



よりきれいで新しく、にぎやかでした。正直青森の第三都市の駅とかタソしょばいと思っていました。改札に向かおうとすると反対の盛岡方面のホームに列車が通過するそうです。せっかくなので時速300kmで通過する新幹線をもう一度見ようと思うと、なにやら銀色の列車が高速で通過していきました。最初E3系の銀つばだと思いましたがなわけないJR東日本の試験車両ALFA-Xが通過したのだと気づきました。だいたい仙台で三十分常駐しているイメージでしたが、八戸まで来ていたみたいです。八戸では一時間の滞在時間があります。駅構内や外には売店や新しいみどりの窓口など



非常

非常に新しく、印象に残りました。昼食のお弁当やお土産を買い、入場券で駅構内に入ってみました。また、新幹線が八戸に停車しましたが、かなりの人が降り、八戸の都会さを感じました。ふたたび集合し、八戸線に乗ります。八戸線は朝の八時に21分間隔で来る列車がありますが、昼間は一時間間隔、しかもその多くは市街地の鮫まででそこから先はかなり本数が少ないです。また、日曜の朝には快速館鼻岸壁朝市号(読めない)や風っこうみねこ号(トロッコ車両)などの観光列車もあります。八戸市の中心は本八戸ですが、意外にも市街地で降りる人は少なく、植物やうみねこで有名な種差海岸でちょっと降りたぐらいです。そして、乗客の6割ぐらいが終点の久慈まで乗っていました。途中、八戸で買ったお弁当を食べましたが、サーモンが非常においしかったです。久慈に到着。ここで三セクとして日本最長を誇る三陸鉄道リアス線に乗り換えます。乗り換え時間も少なく、急いで乗り換えました。途中、記念乗車証が配られたり、沿線解説があったり、三陸の美しい景色を見ながら、宮古まで移動します。途中さまざまな市町村を通りましたが、ふと普代村の中心駅普代駅の住所を見るとなんと岩手県特有のもので、村内の小区分を表し、何丁目かを



非常



非常



非常

表すみたいです。たぶん。途中謎に駅間バグってる新田老～田老を通り、宮古に到着。ドボンの成績は9回中4回勝ったのに最下位という謎の成績を出しました。記念乗車証を見せておりました。ここからは山田線に乗り換えて盛岡に向かいます。山田線はまさかの車掌さんが添乗しており、途中駅で停車したかと思えば乗客がいないのでドアを開けずそのまま出発という目を疑うようなことをしていました。そもそもキハ110には整理券用の箱がついておらず、車掌さんが車内で切符を発行するのですが、(飯山線とかはそう) 駅数も少ないしそもそも乗客もいないのでこうやってドアすら開けないようです。要は券売機より大件費が安いぐらい過疎路線ってことです。川の近くを走っているののできれいな車窓を見ることができますが、三日間それしかしていませんので暇です。途中、茂市などの交換設備がある駅にも停車しましたが、対向列車は来ず、人は乗ってこず、そのまま発車しました。あとで知ったのですが、茂市駅の近くにファミリーマートがあります。ええええええ J R 東日本の在来線の最も長い駅間は、この先にある上米内～区界で、かつてはここに3駅ほどあったのですが、廃止になりました。また、近くには平津戸駅という2022年に休止、2023年に廃止になった駅もあり、ホームはそのままでした。また、この駅は普通列車も通過する駅だったので、まあ廃止も当然だと思います。上米内に着きましたが、乗客が乗ってくる気配はありません。山田線が過疎ってる原因の一つは沿線の高校生などがいないので、(いるけどこんな路線使うわけない) ももちろん乗ってきません。宮古を出発して、終点の盛岡の2つ手前の山岸駅まで、一度も乗客が乗ってこず、一度もドアを開けていません。途中駅全廃してみやこ路快速宮古行きとかにした方がよきそうです。山岸駅でようやく1人、上盛岡で数人が乗ってきました。盛岡に到着。涼しいですね。3時間半も列車に乗りましたが、8月上旬に飯田線を7時間乗ったのでこの程度なんともありません。盛岡駅前にルートインがありますが、なぜか徒歩15分も歩いたドーミンに宿泊します。ドーミンは共立リゾートの傘下なので、サービスが豪華ですが、立地が不便なのでルートインより安かったそうです。ちなみに最寄り駅は山田線上盛岡駅です () 気仙沼班の友人が盛楼閣という某西園寺も行った有名な冷麺と焼肉のお店があり、急いでいきます。並んでくれた友人に感謝です。そして、なぜか気仙沼班の執筆者に食レポを振られています。頼んだのは盛岡冷



麺と、肩ロース。盛岡冷麺のほうは、スイカ、辛味などの赤色やきゅうりの緑色、卵やスープのやさしい黄色など色とりどりです。スープは酸味かと思いきや牛骨の甘みが来る絶品です。麺も韓国冷麺のようではなく、非常に食べやすか

ったです。焼肉のほうも一切れ400円弱の重みがあり、肉厚でたれもおいしくジューシーでした。破産しました。ホテルに戻り、夜泣きそばを食べたり、温泉でゆったりしたりして、友人の部屋で人狼をしていましたが、調子に乗って4時前まで起きていました。()これのせいで翌日遅刻者が出ました。夜更かしはほどほどにしましょう！

【文責：まほろば】

4日目 南リアス線班

おはようございます。83回生のN.A.です。時刻は5時20分。午前4時とかいう時間に目が覚めて、ホテルの漫画コーナーで漫画を読んでいたら、そのまま寝落ちしちゃって、目覚めたらもうこんな時間。集合は5時35分なので、いそいで準備をして、何とか間に合いました。起こしてくれたK君、ありがとう。集合時刻5時35分とかOPでもないのに早すぎだろ。あとホテルから盛岡駅までがまあまあ遠い。というわけでなんやかんやで盛岡駅に到着。ここから新幹線で一ノ関へ向かいます。そして車内に乗り込んだとたん、爆睡してる人が何名か。どうやら、昨日のホテルで深夜4時近くまでホテルの部屋に集まって、遊んでいた人がいたようです。さらに、青森観光班の某H君と某I君は盛大に寝坊をしていたようです。何やっとなねん。まあ僕も翌日、1時ぐらいいまで人狼をやっ、寝坊しそうになるんですが。来年からは気を付けます。

約30分ほどで一ノ関に到着。一ノ関からは、大船渡線に乗ります。大船渡線は、路線の線形が特徴的で、その特異な線形から、「ドラゴンレール」という愛称がついています。僕は、気仙沼まで、後面展望を楽しみました。そして、どうやら大船渡線はポケモンとコラボした観光列車が走っているようです。子供に人気そうですね。気仙沼駅にポケモンのスタンプや駅名標がありました。

そして、気仙沼からは、BRTに乗ります。BRTとは、バス・ラピッド・トランジットの略で、バス輸送の柔軟性と、鉄道のような高速・高頻度運転を組み合わせた公共交通機関です。見た目はまんま普通のバスです。

大船渡線は、東日本大震災により、甚大な被害を受けました。そして、その内の気仙沼～盛の間は鉄道として復旧することが困難だったため、BRTとして復旧することになりました。BRTについて語るのもここまでにしておいて、車内をみると、あれ、また爆睡している人がいる。車内で牛乳を飲んでいる部員も野球ゲームをしている部員もいる。多様性だね(?)そして、僕はスマホを見ていて、奇跡の一本松を見ることができませんでした。スマホなんて見るんじゃなかった。盛に着きました。気仙沼も、盛も、駅前に特筆すべきものは、なにも無かったです。田舎ですね。失礼致しました。盛から宮古まで三陸鉄道に乗ります。

三陸鉄道は、久慈から盛までの、日本一長い第三セクター鉄道路線です。僕は前日北リアス班で、久慈～宮古間に乗ったので、今日で、三陸鉄道を全線走破したことになります。三陸鉄道は、平地などなく、山ばかりの厳しい地形のリアス海岸を走るた

め、トンネルの割合がものすごく多くなっています。三陸メトロって改名したほうがいいんじゃないや、

トンネルとトンネルの合間に見える海の風景がとても綺麗でした。

この地域は東日本大震災の時も

そうですが、頻りに津波が来るのでとても大きな防潮堤が設置されています。鉄研の先輩に、その先輩が旅行に行くともものすごい高確率で大雨やら台風やら大雪など災害に見舞われる先輩がいて、今回の旅行には来ていないですが、もし来ていたら、どうなっていたのだろうかということ僕は防潮堤を眺めながら思っていました。こいつ罰当たりだな。

ところで三陸鉄道の駅にはそれぞれ愛称がついていて、地域住民や、地元の学校の生徒、沿線自治体が考えているらしく、地元の人に愛されている路線なんだなと思いました。中には、山口団地駅の愛称「黒森の鼓動」などというめっちゃ中二病感満載のものもありました。

ここで、残念なお知らせが。今日の夕食に先輩達と大人数でとある店に食べに行こうとなっていたのですが、なんとその店が今日は定休日らしいです。がっかり。ディーゼルカーに揺られながら、列車は終点の宮古駅へ。約2時間半の旅でした。

宮古で時間があったので、ぼくはN君と、宮古市魚菜市場に行っていました。生のウニやホタテやカキやサンマが売っていました。僕たちが市場に行っている間に、K君(再登場)が、おいしいと評判のソフトクリームの店に行っていたらしいです。僕は時間がなかったので食べられませんでした。そして、三陸鉄道のグッズを買うと、時間ギリギリにな



ってしまいました。



今から宮古と盛岡を結ぶJR山田線の切符で、盛岡駅まで向かいます。乗るのはもちろん鉄道…ではなく特急バスです。

これは、JR東日本と岩手県北バスが提携して実現したJR山田線の乗車券で宮古か盛岡まで行く特急バスに乗れるという特例です。これは鉄道とバスの運行時間の空白を補完しあうためにとられた措置です。僕は昨日北リアス班で山田線に乗ったので、鉄道とバス両方に乗れることになります。。今日乗る特急バスは、どこぞの山田線とは違い、座席にクライニングが付いており、座り心地が全然違います。また本数もバスの圧勝で、盛岡～宮古間はバスが一日10往復なのに対し、山田線は一日3往復。とどめに、所要時間はバスが1時間40分に対し、山田線が2時間半。何やってるんですかJR東日本。このままだと乗客がすべてバスにとられちゃいますよ。さすが政治家に「サルでも乗せるつもりか」と言われた路線ですね。

現に、バスは、山田線の3倍以上の人数の乗客が乗っていました。こんな状況じゃ山田線が廃線になっても仕方ないとしか言えないじゃないか。ということバスに乗りながら思っていると、あれ、リゾートしらかみ班の同級生のA君とT君から、写真と共に「リゾートしらかみ最高！」というメッセージが送られて来ました。煽りのメッセージも。リゾートしらかみ班を第一希望としていた僕にとって羨ましい限りです。後で覚えておけよ。

そんな本当にどうでもいい話をしていたら本日二度目である盛岡に到着。1時間40分でした。山田線と比べてとても早いですね。山田線が遅すぎるだけか。

盛岡から、新幹線で新青森へ。僕らは再速達のはやぶさ号に乗っていたので、新青森までの停車駅は、八戸のみと、とても少なく、みんなで、灘校鉄研に代々伝わるトランプゲームのドボンをしていたら、あっという間に新青森に到着しました。

新青森からは奥羽本線の普通列車で弘前へ。本当に意外だったんですが、かなり混んでいました。周りは暗かったので、景色とかは見れませんでした。

40分ほどで弘前に到着。晩御飯の時間です。弘前は、あまり都会ではなく、よさそうな店がなかったので普通にサイゼリヤへ。美味しかったです。その後、ホテルに戻り、入浴をすませ、先輩達と人狼ゲームをしました。もう日付をまたいで最終日ですが、最終日も楽しみたいと思います。では、おやすみなさい！

【文責 83回生 N.A.】

4日目 リゾートしらかみ班

盛岡からおはようございます。盛岡の宿はドリーイン盛岡でした。このホテルは漫画コーナーがあり、コナンも置いてあったので最高でした。夜鳴きそばもありますしね。私は朝はちゃんと起きることができました。ところが、**なんと班長と副班長その他2人が寝坊しました。班長と副班長が、ですよ？**びっくり。眠りが浅かったからか部屋に行って、ドアをたたきながら大声で名前を呼んでやったら全員すぐ起きたので、よかったです。

さて、このホテル立地が少し不便で、盛岡駅まで15分あるか歩かないといけません。しばらく歩くと、開運橋を通ります。開運橋は、北上川にかかる橋梁で、どうやら盛岡の象徴とも呼ばれているそうです。別名は二度泣き橋で由来は、転勤族の人が辺境の地まで来たなあと涙を流し、帰る時は名残惜しいと涙を流すと、2回涙ぐむことからだそうです。私たちは転勤族ではなくただの旅行者ですが盛岡を離れるのが名残惜しい気分でありました。開運橋の信号は割と間隔が長いですね。結構面倒です。

さて、そんなことを考えていると地下通路を通って盛岡駅に到着。やまびこ50号の東京行きに乗ります。盛岡発東京終点のやまびこの始発です。盛岡駅の発車メロディである、小田和正さんのダイジョウブがホームに響き、出発。ほんとと神曲です。

次の停車駅は新花巻です。私の祖父母の家が東北新幹線沿いなので灘に行く前、東京に住んでいた頃は、よく帰省して東北新幹線やこの辺りの鉄道は使っていました。盛岡の市街地を過ぎると人家がまばらになり、田んぼ、畑が見えてくるようになります。しかし、山は超えないのでトンネルは一個もないです。人家が再び見え出して、新花巻到着。新花巻は花巻のかなり東にあります。発

車メロディは星めぐりの歌です。車内からだて鉄琴(?)の音しか聞こえなかったのが少し残念。昔は釜石線の方でSL 銀河用の発車メロディとして使われたようですが、SL 銀河の廃止に伴い新幹線用に切り替わったらしいです。私は在来線用も新幹線用もどちらも好きです。

新花巻を出発するとすぐ北上に着きます。盛岡から新花巻までずっとデッキに立っていたので、弁当を食べていないということで、新花巻から北上まで弁当チャレンジ(弁当を北上に着くまでに食べられるか)をしましたが、無理でした。私食べるのは早いと言われるんですけどね。

北上駅は風と共にV2が使われています。東北の新幹線駅は天井が高く、空気が澄んでいるので、風と共にV2のような冷たい曲がよく合っている印象です。

北上の観光地といえば展勝地ですが、私は北上から花巻温泉まで結ぶ自転車専用道を走ったことがあります。実際は途中で、道の続きがわからなくなってリタイアした記憶があります。今思うと完走したかったなと感じます。ぜひ走ってみてください。北上駅で北上線に乗り換えます。ここで、私の祖父母が出迎えてくださいました。久々に会ったので大変喜んでおりました。私も会えてとても良かったです。岩泉のヨーグルトをみなさんで分けてねということで、大量にいただきました。とても美味しかったです。

朝の通勤ラッシュだったので、高校生が大量に乗ってきていました。隣の人と、どこの高校か当てようということになり、調べたところ、北上市と横手市以外では、一つしか高校がないようです。ほっとゆだ駅の少し北の方にあったので、おそらくほっとゆだからバスを使うのかなと思いました。

お腹が痛くなってきたので、トイレに行きました。和式だったり、トイレトペーパーが切れていたりしていたらどうしよう!と思ったのですが、なんと全然そんなことはなくて想像以上に綺麗で感動しました。北上線でさっきの弁当の続きを食べます。しばらく進むと山間部に入り、和賀川の絶景を眺め、ほっとゆだに到着。この駅はほっとゆだという温泉があります。子供の頃入ったことがあります。湯がゆるい、ふつう、熱いのように(もっと種類あった気がしたんだが……)ランク分けされていたのですが、全体的に湯が熱く、「ぬるい」でも十分熱いと感じるほどでし

た。あと、浴室内に信号機があり、列車の到着時間がそれで分かるのですが湯気で少し幻想的だったことを覚えています。ほっとゆだから先は意識が朦朧としており、いつのまにか横手駅に着いていました。

さて、横手で20分ほど自由時間があります。まず、トイレに行って、どこに行くかって決めていたらどこも行く時間なくて悲しい。Y2プラザみたいなのがあり、行きたかったのですが…ベンチでしばらくくつろいで、秋田行きの奥羽本線に乗ります。

横手といえば、昔秋田ふるさと村を行ったことを覚えています。1番強烈だったのは、5mの落下式滑り台でした。写真で見ると怖いですが、足を捻挫するのではないかととても心配でした。

元々の予定では大曲で盛岡方面に戻り、角館から秋田内陸縦貫鉄道に乗る予定だったのですが、比立内から角館で運休しているらしく、この秋田経由のルートに変更になりました。ただ、もともとのルートより秋田経由のルートの方が結果的には見どころが多く、良かったと個人的には思います。

さて、横手を出発。701系でしたが、直線区間をかなり飛ばします。秋田を出て最初の駅が後三年。実際後三年の役とゆかりがあるようです。ただ、資料館とかがあるのはもうすこし東のほうですね。そのあと大曲に到着。秋田新幹線はここでスイッチバックをして、私たちの行く秋田方面へと合流するようです。また、駅名は大曲ですが、駅のある市は大仙市なのでややこしいですね。

大曲は花火が有名で、新幹線の発車メロディは「夢の空」です。私は小学校の頃、毎日作文を書かされていたのですが、好きな発車メロディをテーマにして書いて、そこで夢の空を挙げていたのを記憶しています。花火大会の曲ですから、絶対渋いやつって思われた。

神宮寺から峰吉川まで珍しい三線軌条になっています。この区間以外では新幹線用の軌道と、在来線用の軌道が一本ずつ設定されています。しかし、それだと新幹線同士のすれ違いができないためこのように三線軌条の区間が設定されている訳



です。秋田に到着。秋田で3時間ほど観光時間がありました。地下鉄運転シミュレーターができると聞いたの

で、秋田自然科学学習館に行きましたが、目的のものはありませんでした。そんなに広くなかったです。まあとはいえ知らないことが知れたので良かったです。どうやら地下鉄運転シミュレーターがあるのは仙台市科学館だと後で聞きました。

この後どうしようと思って、暇を潰せるところを探していたら、秋田大学鉱業博物館というところを発見したの



で、そこに行くことに決めました。バスが12:00発だったので、それまでに昼飯を食べようということで、末廣ラーメン本舗 秋田駅前分店に行きました。

1938年創業の京都の老舗ラーメン店「新福菜館」がルーツで先代店主が新福菜館からレシピを直伝されて暖簾分けし、東北人の舌に合うようにアレンジを加えたのが末廣ラーメン本舗だそうです。あさりラーメンというものがあり、興味があったのでそれを注文しました。ねぎがかけ放題となっていたので、野菜は大事だねーということ

で大量に投入しました。美味しかったです。秋田駅前からバスに乗ります。秋田駅のバスは西口に集中しています。島式のプラットフォーム



が3個並んでいたのが印象的でした。乗ったバスは手柄山経由大学病院線でした。鉱物博物館入口で下車し歩くことになります。30分くらいで帰らないとなーと思いつつ中に入ると思っていたよりサイズが大きく、これが3階分あるの気づき、自分の想定が誤っていたことに気づきました。1階が鉱石で2階が岩石化石で3階が鉱山の歴史といった構造でした。1階の鉱石コーナーはかなり広く、おそらく鉱物図鑑に載っている大抵の鉱物は網羅しているのではないのでしょうか。

2階には天体望遠鏡が設置されており、おそらく自分で回すことができたはずですが、自分で回そうとしたのですが、回し方がわからず自分の知識のなさが露呈しました。岩石と化石もたんまりとありました。3階の鉱山関連のところは興味が薄かったので流して終わり。もっとも全然時間が余ってなかったので流し見のようになってしまったのが残念です。よかったら行ってみてください。



お土産コーナーで初の鉱物を購入しました。特別好きな鉱物がなくとも迷ったので孔雀石を買いました。一方向に完全な劈開があり、割れやすいえ、硬度もそんなにないので大切に保管したいと思います。

とやっていたら時間がなくなったので秋田駅に帰還しようとダッシュで走りました。秋田駅東西歩道橋というものがあって、最初そこに行こうとしましたが、もしかしたら、秋田駅に通じてないのではと思ってやめました。(ちなみに通じてます)そして今度は大きな駐車場があって、裏道みたいなのがあり、行けるんかなと思っていましたが中1が引き返してきたので断念。ちなみに駐車場からは秋田駅引き上げ線が見えて、701系のかっこいい姿を拝むことができます。こうしているうちに集合時間が迫ってきて、若干焦りました。が、なんとか、帰還しました。ところが……

なんと副班長が帰還してこない！



副班長と同じコインロッカーを使っていただけにこれは大変まず

いです。どこにいるのでしょうか。顧問が人海戦術で探しましょうと言って、秋田駅構内を探し回っていましたが、どうしようもないでしょう。しかし、色々探しているうちに副班長がまずいという顔をして、ダッシュで到着。危なかったですね。ちなみに、この秋田観光で、他の人はどこに行っていたのか紹介します。まず、男鹿線を往復している人がいました。これはオプションとして提示されていたもので多くの人がそれに乗っていました。久保田城跡に行っている人もいました。副班長は久保田城跡に行っていました。他にも佐竹資料館に行った人もいるのでしょうかね。わかりませんけど。

秋田から普通弘前行きに乗ります。これに乗ってもホテルに着くことができます。リゾートしらかみは秋田始発なので秋田からリゾートしらかみに乗ることもできますが、もともと東能代から席を取っていたので変えるなら普電に乗る方が楽だ

ということでしょう。この普通に乗ると秋田到着が16:11になるようです。ちなみに今回のリゾートしらかみを使うと弘前18:54です。

秋田を出ると泉外旭川に停車。「いずみそとあさひかわ」と読みます。せんがいと呼んでいたから変換に出てこなかった。2021年に開業した駅です。昔、この駅が開業するというニュースを見て印象に残っています。駅の北側が外旭川地区、南が泉地区になっています。この2つの地区の住民の強い願いによって完成した駅になります。当たり前ですが駅前には住宅街で、特に面白いものはないと思います。この駅の秋田側は秋田貨物駅となっており、それを挟むようにして、上下線が分離しています。

次の駅は土崎駅です。土崎駅の入線メロディはご当地メロディの港ばやしという祭りの曲になっています。土崎は旧雄物川の秋田運河の終点であり、古くから港町として発展したようです。今も秋田クルーズターミナルがあります。

上飯島に停車し、追分に到着。追分の入線メロディはどじょっこふなっこという曲です。童謡らしいですがよくわかりません。近くに秋田県立博物館があり、由利高原鉄道の運転台が置いてあるようです。

追分を出発すると、男鹿線とバイバイして、八郎潟の東側を走ります。八郎潟は昔とても大きな湖だったのですが食糧生産を支えるために湖の大部分を干拓して、今はもうリング状にしか湖が残っていません。湖がなくなるのは寂しいものですが今は桜並木と菜の花ロードという北海道を感じさせるまっすぐな道路があるらしいです。干拓資料館も行ってみたい。八郎潟を電車から眺められましたが、もう今や川みたいですね。井川さくら駅という人名にしか見えない駅として有名な駅を通ります。

そんなこんなで東能代に到着。五能線の始点であり、五能線の由来は五所川原と東能代を結ぶからだそうですね。実際は川部と東能代を結んでいますが、いろいろあったのでしょうか。昔の能代線と五所川原線が合わさって今の五能線になっています。

東能代駅の連絡通路を見ていたら、なんか、レコーダーを放送機器に擦り付けてる(!?)謎の人間を発見しました。この人もリゾートしらかみに乗るのでしょうか。実は東能代駅は列車到着時に、しらかみ三兄弟のテーマというなんとも言い難い

曲が流れます。能代駅でも流れる(?)ようです。リゾートしらかみ到着時にしか流れません。なるほどさっきの謎人間はこれを録音しようとしていたんですね。このメロディ、とても長いので、腕が疲れるでしょうに、ご苦労さんですなあ。

東能代にはしらかみの響きというベルがあって、鳴らすことができます。

東能代のトイレに宇宙の街能代という、ポスターが貼ってありました。厨二病チックで、いいんですが、共和国と書かれたり、カタカナだったりするところを見るとロシアの傀儡国家なのではな



いかととても心配になりました。ここは、ノシロ共和国の領土だそうです。近くに能代ロケット実験場があり、はやぶさ打ち上げ用ロケットなどの地上燃焼試験が行われたそうで、今も燃焼試験などの実験の場として

使われていると書かれていました。

さてリゾートしらかみ号に乗車します。リゾートしらかみは歌詞にもあったように青池編成、樫編成、くまげら編成で運転されます。このうちくまげら編成は毎度お馴染みキハ40です。まあ前面だけ見るとキハ40になんて見えませんが、連結部とか見るとキハ40だなということがわかんと思います。樫編成と青池編成はHB-E300系という観光用気動車を使用しています。元々キハ40だったのですが2010とか2016にアップグレードされました。私たちが乗ったのは樫編成でした。

電車は4両編成で、1,3,4号車は普通席、2号車がボックス席です。1号車の前よりは展望スペースがあるようで前面展望を楽しむことができます。2号車のボックス席は座席がフルフラットになります。ややこしいことに一部の座席はフルフラットにできないようなので注意。3号車は一部がカウンター席となっており、売店の跡が残っています。今では、無人の売店が新設されており、そこで買うか、もしくは駅でご飯を受け取るサービス(うけとりっぶ)があるようです。なおこ

の無人の売店はICカードとクレジットカードしか使えないため、クレジットカードを持っていない場合はICカードが使えないと詰みです。不便になっているのは間違い無いでしょう。

なんで、カウンター席の売店廃止したんですか？(涙目)

座席はオレンジ色を基調とした模様で、私としては良いと思います。

東能代でリゾートしらかみは方向転換を行います。なので、停車時間は少し長めに取られています。

また、秋田からOBの人(鉄研旅行に便乗してきている)と別件旅行班の人(この鉄研旅行が高すぎたので別でプランを組んで同じ時期に東北を周っている人たち)が乗っていました。なんと顧問の隣の席はOBが座る席なのでした。OBが席に座ると顧問はたいそうびっくりしていました。ほかの別件旅行メンバーはボックス席を取っていました。

東能代を出発するとすぐに能代駅に到着。ここはバスケの街と言われているようです。一部の列車では停車時間が取られており、バスケ体験ができます。私たちの乗ったときは1分しかなく、バスケ体験はできませんでした。能代駅の方が東能代駅よりも中心部に近く栄えています。

次はあきた白神駅に止まります。駅目の前に観光地が集約されている印象。ホテル温泉と産直施設、あきた白神駅体験センターがあるようです。

(ほぼ車用だろ)

あきた白神をすぎると小入川鉄橋というエモ写真スポットがあるそうです。岩館に着きます。次は十二湖です。

岩館から大間越の区間は絶景スポットで、途中で徐行運転を行います。綺麗でしたよ。また、この区間で県境を超え、青森県に入ります。通過する白神岳登山口駅から白神岳に登ることができません。

十二湖駅は十二湖の最寄駅です。この駅からハイキングルートが設定されており、1時間ほど歩くと、美しい湖を眺めることができます。行きたいなあ。この十二湖は12個あるように見えて実は33個あります。なお津軽鉄道の終点津軽中里の北には十三湖がありますが、この湖は一個しかありません。

この後ウェスパ椿山駅に到着。厳かな日本海沿いの駅にカタカナがあるのは変な感じがします。

もともとウェスパ椿山というリゾート施設があったのですが2020年に閉館しました。リゾート施設の最寄りということで、西洋風の駅となっています。今はここから不老不死温泉行きのバスが出ていますが、最寄りは鱸作駅なんですよ。

深浦駅で15分ほど自由時間がありました。まず記念撮影をして、あとは海があるので穏やかに海を眺めていました。と言いたいのですが、海面



まで高さがあるんですよ。落とすぞと言う人がいて、この高さ

で落とされたら、怪我するとしても面倒臭いです。幸い誰も落ちずに帰還。深浦駅は行き違い設備があります。また一部の列車の始発駅となっています。

深浦駅を出発すると、そのうち轟木駅を通過します。この駅は五能線の秘境駅となっており、映画やポスターに使われているので、有名です。私がこの駅の存在を知らせたとき、皆さん見たような顔をしていました。私はGoogleMapを見ていたので駅を観測できたのですが、他の人は駅を見逃したみたいで、ほらあれだよといったら通り過ぎていました。無慈悲ですね。

千畳敷で15分ほど観光時間がありました。

ここの岩石は緑色凝灰岩という火山灰が海底で大量に堆積した地層からできています。そんな事お構いなしにOBたちはでかい岩に登ろうと頑張っていました。この駅で作業服を着た顧問が猫を



追い回して捕まえている様子が見られて私は大変うれしかったです。出発3分前に警笛が鳴り、出発を知らせます。本当

に全員いるか心配でしたが全員いて安心しました。

鱸ヶ沢に着きます。ここからはいよいよ海の景色とはお別れです。UNOをしようということになり遊んでいました。しかし、一部の人がイカサマを



しているのと聞いて、何も気づかなかった

自分が恥ずかしくなりました。

木造駅は、土器のような形の駅舎で有名です。残念ながら線路からはその土器のような駅舎を見られませんでした、が雰囲気は掴むことができました。近くに、つがる市縄文住居展示資料館カルコというところがあるそうです。行きたいなあ。

五所川原に到着。この駅は津軽鉄道の始点となっています。乗りたいよーという私の気持ちと裏腹に列車は出発。すぐに陸奥鶴田に停車。こんなところで鉄緑会を思い出すなんてなんか嫌ですねえ。

ところで、青森といえば、りんごですよ。弘前平野はりんごの生産地なのでりんご農園を一目見ようと思いましたが、かなり暗かったのですが、やはり見る事ができました。背が低いのが多い印象です。真夜中になったら視界が遮られて怖そうだなと思いました。岩木山も見えるらしいですが、暗くて見えませんでした。

板柳、藤崎と止まり川辺に到着。藤崎はりんごの有名な品種ふじが誕生した場所です。

川部でまた進行方向が変わります。一旦弘前へとバックして、その後青森を目指すので奇妙なルートだと思います。

ようやく弘前に到着しました。弘前は何もないとかあーだこーだ言われてましたが、私は弘前も青森も同じだと思います。ホテルのチェックインをして、さっきのOBとほかの部員と4人ではっぴい食堂に行きます。このOBはお金ないしということで弘前の快活で夜を過ごすそうです。弘前の快活って調べたら歩いて30分かかるらしいけど歩いたんですか..?

はっぴい食堂で全員が十和田バラ焼きを注文しました。バラ焼が何かわかりませんが、生姜焼きみたいな感じで美味しかったです。旅行部長に何度も君ははっぴいですか？とかはっぴーになった？とか聞かれました。

弘南鉄道弘南線に乗ります。田んぼで囲まれて良い景色なんだそうですが暗くて何もわかりませんね。学生が多かったです。平賀に到着。ここで降ります。学生の人がものすごい沢山降りました。すごいですね。学生を先に通しました。

平賀駅前は何もありませんでした。弘南鉄道の車庫のようなものがあります。それを観察した後、お店を求めて歩きます。まず焼き鳥屋がありましたが、開いていませんでした。いやいや、GoogleMapには開いているって書いてあるやん。気まぐれだったのか？ファミリーマートもあります。やはり営業している店があると安心するものですね。ハイチュウの柔らかい版を買ったのですが、絶妙に美味しくなかったです。やはりハイチュウはあの形じゃないと。平賀駅は平賀市ではなく平川市に属しています。なので少しややこしいですね。戻って、改札を待っていたら、機嫌の悪そうな駅員さんが私一人のために、検札をしてくれました。ありがとうございます。

あなたへの招待状～平川よりが流れ、列車が入線します。これの収録目的でこの駅に来ていたのでした。駅員には見透かされていたのでしょうか。とても良い曲だと思います。真っ暗な中来る電車は大変心強いものです。住宅地から市街地へと戻る電車なのでガラガラでした。そうしたら、鉄研旅行に参加していた中1を発見。終点の黒石まで往復していたのでしょうか。黒石は平賀よりはなんかありそうとは思いました。できるなら田んぼアートを見たかったのですが暗い中列車内から見られるものだったのでしょうか。よくわかりませんが。弘前 20:54 到着。ホテルの裏の公園のようなところを見物していたので、門限に 2,3 分遅れて到着しました。公園は大学生の集団、一人でスマホ見ている高校生みたいな構成で、この公園が積極的に利用されているんだと実感しました。ホテルのロビーで録った曲を聴いていたら、明らかに鉄研旅行勢と思われる集団が到着。僕より遅れとるやんけ。門限破りが常態化しているのは良くないと思います。門限が早すぎるとも思いますけどね。わたしも 10 分門限を過ぎたので人のこと言えません。

弘前では一部の人は 2027 年度の廃止が見込まれる弘南鉄道大鰐線に乗車し、温泉に入っていました。弘前城もありますが行った人がいるかは不明です。私も温泉行けばよかったかな...

最後まで私の駄文を読んでもくださりありがとうございます。

この後の記事もぜひお楽しみください。

【文責 79 回生 F.K.】

4 日目 青森観光班

82 回生の M.D. です。鉄研旅行の 4 日目、ぼくは青森を観光しました。3 日目は大湊線班だったので、青森市内に来るのはこれで 2 回目です。

まずはスーツケースをコインロッカーに入れようとしたのですが、ほんのちょっと大きくて入らず、仕方なく持ち歩くことになりました。とりあえず青森名物の「のっけ丼」を食べに行き、そこでスーツケースを預けることができました。



のっけ丼は、あらかじめ買ったチケットで好きな海の幸を選んで、ご飯の上に自由にのせていくスタイルです。初めてのシステムだったので少しびっくりしましたが、やっぱり港町ということもあって、普段食べるよりずっと新鮮で、とても美味しかったです。

お腹もいっぱいになり、津軽線 OP までまだ時間があったので海を見に行きました。めっちゃうっすらでしたが、北海道が見えました。感動しました。ところが青森駅に戻って電車に乗ろうとしたとき、友だちに「スーツケースは？」と言われ、一瞬何のことかわからなくなりました。思い出すと、のっけ丼のお店に預けっぱなしでした。慌てて引き返して無事に取り戻しましたが、そのせいで津軽線 OP には行けませんでした。仕方ないので、ひとりで浅虫温泉に行くことにしました。

ちょうど市営バスがあったので乗りましたが、山道がかなりきつくて酔いそうになりました。浅虫温泉に着くと、目の前に「湯の島」という小さな島があり、赤い鳥居と弁財天の祠があって、とてもきれいでした。時間もあったので温泉にも入りました。



3日間の疲れが一気にとれて、本当に気持ちよかったです。さすが観光班の強みだと思いました。駅

前の足湯にも入りましたが、熱すぎて足が真っ赤になってしまいました。帰りは青い森鉄道に乗って青森駅に戻りました。

そのあと友だちと合流し、三内丸山遺跡に行くことにしました。でも近くに青森県立美術館があると知り、先に寄ってみました。有名な「あおり犬」を見ることができて良かったです。時間がなくてゆっくりはできませんでしたが、印象に残りました。



そして三内丸山遺跡へ。教科書で見た建物が実際に復元されていて、テンションが上がりました。ちょうど発掘調査もしていて、生で見られたのがすごかったです。資料館では出土品のほとんどが重要文化財で、「さすが世界遺産だな」と思いました。

ただ、帰ろうとしたときには青森駅行きのバスが終わっていて絶望しかけました。でも15分歩いたところに「三内温泉前」という停留所があり、そこからバスに乗ることができて助かりました。

いろいろハプニングはありましたが、1日の間にたくさん詰め込めたと思います。今度も青森に来られるなら、ねぶた祭を生で見たいです。

【文責 82回生 M.D.】

4日目 津軽線蟹田 OP

3つめ 青森観光班で青森に到着したあと、津軽

線の時間まで少々時間があり、駅から近くにある青森魚菜センターでのつけ丼を食べることにしました。市場に入ってすぐ、カウンターがあり、そこで魚介と引き換えることができる券を購入します。値段は12枚2200円でした。市場の中では自分が好き



なネタを自由に選んで乗せることができ、うに、えんがわ、えび、さけ、たこ、ほたて、それと

漬物のねぶた漬けを選びました。特にほたては陸奥湾で捕れたばかりの非常に新鮮なネタで、大きく、食べ応えがありました。津軽線が怠惰なせいでまだ時間が余っており、青森港にも行きました。海からは下北半島や北海道を望むことができます。そろそろ列車の時間なので駅に戻ります。

津軽線は青森～三厩間を結ぶ路線ですが、現在蟹田～三厩間は不通となっております、2027年度の廃止を見込んでいます。（正確には新中小国信号所～三厩）津軽線は津軽海峡線の一部をなしており、かつては北斗星や急行はまなすなどの寝台列車がたくさ



ん走る特急街道でしたが、現在は貨物列車と普通列車が通るのみとなっております、

衰退ぶりを見ることができます。蟹田に到着。ザラセトイレに入り浸っていたので景色はほぼ見えませんでした。蟹田駅はかつてはJR北海道とJR東日本の乗務員を交代するため全列車が停車する駅でしたが、いまはその面影もなく三厩方面は緑化運動の努力の兆しが見えるような風景でした。また、蟹田で降りる人は結構多かったです。蟹田駅自体も、みどりの窓口や待合室があり、かなり充実していました。ここで北海道へ向かう貨物が蟹田駅に到着。乗車中も青森に向かう貨物とすれちがったので、かなりの貨物が行き来していると感じました。30分後の折り返しに乗って青森方面に帰る予定でしたか、こ

いつ何を血迷ってか「一人で」(ミニ重要)わんタクに乗り三厩まで行くことにしました。わんタクは定員が9席で、それを超えると乗車できなくなることは知っていましたが、なんとすでに7席埋まっており、竜飛崎まで行く観光客や、今別に住んでいる人、そこに紛れ込む用もないのに三厩に行く大などが利用しています。途中、踏切とすれ違いましたが、貨物を通る区間はかなり整備されていましたが、それよりは先の休止区間はかなり草が生えており、廃線跡の空気を醸し出していました。中小国を過ぎたあたりで、新幹線の高架と在来線の線路が見えました。この付近にある新中小国信号所で津軽線と海峡線が分岐し、海峡線は新幹線の線路と合流し、北海道へ向かいます。2027年度をもって、分岐する片側の津軽線は休止から廃止となり、蟹田～新中小国信号所の旅客輸送はなくなります。新中小国信号所～蟹田は四季島号が通るので理論上は乗ることができます。大平山元遺跡という旧石器時代や縄文時代の古い遺跡が発掘された世界遺産を抜けると山間部に入っていきます。すると、突然高くて新しい人工物が見えてきました。日本で一番利用者が少ない新幹線駅、奥津軽いまべつに着きました。あとで寄るので説明は省きますが、5分ほどのトイレ休憩があり、ここで帰りのわんタクを予約しました。今別町の中心は今別駅周辺でもなく奥津軽いまべつ付近でもなく役場や小学校が近くにある津軽浜名周辺ではないかと思われました。青森から今別に行く地元民のためか、今別町内では団地や病院などの近くを周回しながら頻繁に止まりました。途中青函トンネル入り口にもより、



り、竜飛崎まで行く観光客や、今別に住んでいる人、そこに紛れ込む

も用もないのに三厩に行く大などが利用しています。途中、踏切とすれ違いましたが、貨物を通る区間はかなり整備されていましたが、それよりは先の休止区間はかなり草が生えており、廃線跡の空気を醸し出していました。中小国を過ぎたあたりで、新幹線の高架と在来線の線路が見えました。この付近にある新中小国信号所で津軽線と海峡線が分岐し、海峡線は新幹線の線路と合流し、北海道へ向かいます。2027年度をもって、分岐する片側の津軽線は休止から廃止となり、蟹田～新中小国信号所の旅客輸送はなくなります。新中小国信号所～蟹田は四季島号が通るので理論上は乗ることができます。大平山元遺跡という旧石器時代や縄文時代の古い遺跡が発掘された世界遺産を抜けると山間部に入っていきます。すると、突然高くて新しい人工物が見えてきました。日本で一番利用者が少ない新幹線駅、奥津軽いまべつに着きました。あとで寄るので説明は省きますが、5分ほどのトイレ休憩があり、ここで帰りのわんタクを予約しました。今別町の中心は今別駅周辺でもなく奥津軽いまべつ付近でもなく役場や小学校が近くにある津軽浜名周辺ではないかと思われました。青森から今別に行く地元民のためか、今別町内では団地や病院などの近くを周回しながら頻繁に止まりました。途中青函トンネル入り口にもより、



時間調整のためか数分停車しました。展望台やトンネル神社が併設さ

れており、トンネルの入り口には「青函隧道」と書かれており、物々しさを感じます。三厩に到着。三厩は2005年まで三厩村として存在していましたが、蟹田町などと合併し、外ヶ浜町となりました。

(今別町は合併していないので飛び地状態)三厩は、伝説として源義経が蝦夷へ逃れようとしたときに、海峡が荒くれており、わたることができず、3頭の馬を与えられ、それをつないだとされる厩石にちなんで、と名付けられました。徐々に訛り、現在の三厩になったとされています。駅前には「三厩村駅前駐輪所」と書かれたスペースがあり、かつて栄えた痕跡が見えます。旧三厩村の中心地は三厩駅からかなり離れており、そこまで線路を作っていれば多少の乗客は見込めたかもしれません。また、駅舎自体はかなりきれいで当時の状態をそのまま残しています。窓口跡や太宰治の「津軽」の一節を絵にしたものもあり、多少の復活の希望を残しているようにも見えます。しかし、ホームはひび割れや草がひどく、とても青函トンネル工事で栄えた過去を垣間見ることはできません。また、列車も一日5往復しかなく、最果てということを感じさせます。駅名標だけ津軽線オリジナルデザインで現役です。駅前にも商店はなく、自販機があるだけです。帰りの便まで1時間強あったので、津軽海峡から北海道を望むために、海の方へ歩いていきます。三厩付近からは再び外ヶ浜町なので、龍飛へ歓迎するための帆があります。涼しい風に吹かれながらさざ波を見ているとあつという間に時間がたち、帰りのバスに乗り込みます、こっちは意外とすいていましたが、10分弱遅れていました。奥津軽いまべつでの乗り換え時間は20分しかなく、少し焦っていましたが、かなり飛ばして、なんと3分早く奥津軽いまべつに着きました。この駅は津軽線津軽二股駅と道の駅が併設されていましたが、当然道の駅はスルーで駅を観察していました。駅前には「日本一小さい新幹線の駅」と書かれた碑が立っていました。そんなことを堂々と書いて悲しくならないんでしょうか。奥津軽



いまべつのほうは改札が高いところにあ



り、津軽線を見下ろすことができず、時代の最先端を駆け行く新幹

線と廃線のような津軽線の対比が悲しさを物語っています。立席特急券を買い、入場。寒さ対策なのか、階段を下って扉がありました。駅員さんがアナウンスしていましたが、利用者は僕だけでした。電光掲示板を見ると15時の次は19時。利用者のことを考えていません。初めて乗ったJR北海道の区間が奥津軽いまべつ～新青森になったことに気づきながらつがるで浪岡に移動(?????) リンゴジュースを買って青森に戻ります。(?????) 弘前に行った後弘南鉄道大鰐線に乗りましたが、かなり乗客もいて廃止するのはもったいないと思いました。中央弘前まで戻ってきましたが、ホテルは弘前駅の方なのでかなり歩かないといけません。それだけだったらいいですが、スマホの充電がありません。しかしモバイルバッテリーを持ってきたので安心!と思いきやコードをホテルに忘れたことに気づきました。() 1時間弱かけて死んだ目で夜の弘前を彷徨い、ホテルに到着。そのまま寝落ちしました。

【文責 まほろば】

5日目 弘前観光班

久しぶりにゆっくり起きれた5日目の朝です。今日で最終日だと考えると寂しく思いました。弘前観光班は10:57弘前発まで観光するだけなので6:30の集合からホテルのロビーで休憩していてもよかったのですが先生以外の人は皆普通に出て行きました。ここからは僕の話です。まず朝模型を見てブックオフに向かっている途中、青森土産を買ってないことを思い出して、青森駅に行きました。しかし青森駅に着いた時に、2日前に大湊線班として青森駅に来た時にお土産を買ったことを思い出し、リゾートしらかみとつがるを撮って帰りました。ちなみに弘前～青森間は結構利用人数が多く、新幹線乗り換え駅の新青森を出ても結構人が乗ってしまし

た。その後弘南鉄道に乗ればよかったと帰りの車内で後悔していました。その後弘前駅に帰ってから弘前城に行くバスを待つ間に先日泊まったホテルのロビーでくつろいでいました。その後バスの時間を間違えて友達に城につくと伝えた時間から1時間ほど遅れるという、人として最悪なことをしたものの無事城に着きました。ちなみに弘前のバスは小さいので大きい荷物を持っていると大変です。



弘前城は

1611年に落成されました。しかしなんと築城から16年後の1627年に天守の鯨に落雷し吊り下げられていた鐘が真っ赤に燃えそのまま地下に落下し火薬庫に誘爆、大爆発を起こしたそうです。その後

幕府の方針で天守が再建できず築城から200年後の1810年に9代目城主のうそ手腕でやぐらとして天守が再建されました。しかしヤグラとして建設したため城の端になってしまいました。この天守は東北で唯一、現存している天守です。またこの時スーツケースを持って天守の中を見ていたのですが階段が急すぎて結局置いて行きました。また弘前城は桜で有名ですが夏だったので桜は見れませんでした。(いつか春にリベンジしにくる) 天守からの眺めは素晴らしく、遠目に弘前駅も見えました。こうして観光を終了し、さあ帰ろうという段階でバスの停留所を勘違いし、弘前駅まで歩いて帰りました。弘前駅で駅弁を買い、列車に乗りました。ちなみに青森駅まで行ったのですがこの区間に乗るのはその日で3回目で勝手に飽きていました。新青森駅からは東北新幹線に乗りましたが、東北新幹線の『はやぶさ』、『こまち』などでは車内販売が残っておりそこで宮城土産を買いました。その後東京駅でS園寺が紹介していた日本橋口でおり、東海道新幹線に移動しました。座席が前にスライドし、枕もしっかりあり、柔らかい座席で、車内販売がある東北新幹線から東海道新幹線に移動すると少し残念に思いました。新大阪駅で解散してついに終わったのだと悲しくなりました。来年も絶対に行こうと決意しました。も

し、灘の鉄研に入ったのならば是非鉄研旅行に行ってください。これで終わります。

【文責 83 回生 K.T.】

5 日目 東北三セク班

83 回生の D.T. です。

この班は秋田内陸縦貫鉄道で鷹巣、角館を通って盛岡に行くはずだったのですが、残念ながら大雨で秋田内陸縦貫鉄道が不通になってしまったので、青森と岩手の第三セクターの鉄道に乗ることになりました。

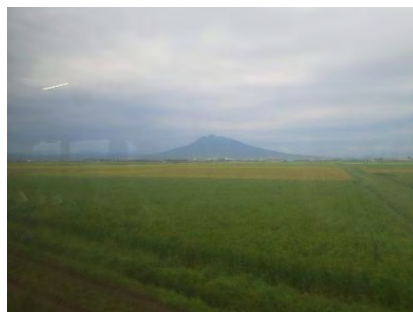
その秋田内陸縦貫鉄道、一部が9/1も復旧しましたが、そのすぐ後に大雨が降り、しかも、復旧した区間に限ってピンポイントに大雨が降ったことにより、結局全線不通となってしまいました。しかもそのあとに台風まで来たり。秋田の被害はあんまりなかったですが、台風さん、空気読んでください。顧問の先生によると、秋田内陸縦貫鉄道の方は私たちをすごく楽しみにしてくださっていたそうなので、また東北に鉄研旅行に行く時に、秋田内陸縦貫鉄道に乗ってリベンジしたいものです。

朝、ご飯を食べるのがもたついてしまい、集合時刻の30秒前に出ることになりました。部屋が3階だったので、エレベーターを待つ時間ももったいないと判断し、同じ部屋の先輩と階段を駆け下りました。が、悲しいことに1階のフロント前には顧問の先生方と朝食会場に行かれる一般の方しかおらず、灘校生の姿はなし。集合時刻を15分ほど過ぎたら全員揃い、とりあえず快速電車には間に合いました。だから早めに行動するって大事ですね。

弘前駅構内には、りんごジュース専門自販機があり、5本くらい買い込んでいる人もいました。品種もさまざま。あの時に買っておけばよかったかな...。快速列車は青森市への通学でたくさん学生が

乗っていましたが、昨日は頂上に雲を被っていた岩木山が鮮明に見えました。

そして、朝ラッシュで混雑がひど



どかった快速からも降り立ち、急いで青い森鉄道の

電車に乗り換えました。「まもなく〇番線から電車が発車します。ご注意ください」とアナウンスが流れたときはあせりましたが、ドアが閉まる前に乗り込むことに成功。しかし、何人かの地元学生はギリギリ乗り遅れてしまい、動き始める電車のドアボタンを懸命に押していました。なんで需要はあるのに本数が少ないのか、不思議で仕方ありません。

そのあとは初めの方の駅で学生がぞろぞろ降りて、座れる状態になるまで空きました。写真は学生が歩いて行った高校です（青森東高校だそうです、



これともう一つ学生が降りていった駅がありました。学校は見当たりませんでした。し

かし僕の気分で、わざと立っていました。

あと余談ですが、この八戸行きの電車の運転士さんの名札を見ると、「青い森鉄道 八戸」と書かれており、この運転士さんが本当に八戸さんなら面白いなと思いました。

あと、青い森鉄道のキャラクターがすごくかわいく、心をひかれました(木の形をしたキャラクター)。

そして八戸からは IGR いわて銀河鉄道の車両に乗り込みました。近くには、JR、青い森鉄道、IGR いわて銀河鉄道の車両が停まっており、行先表示も「青森」「盛岡」など、いろいろな行先を表示して



おり、しかも IGR7000 系と青い森鉄道 700 系の見た目があまりにも似ている（それはどれも JR 東日本 701 の譲渡だか

ら）、いつ間違えてもおかしくない状態でした。

そして、IGR の運転士さんも盛岡さんだった...とやうわけがなく、運転士さんのバッグにタイムふる

しきのキーホルダーがついていました。複線なので、すれ違った列車の運転士さんにあいさつをするなど、関西の運転士さんとは違う行動にも驚きました。

さて、旅も終わりが近づき、盛岡駅に到着。待ち時間が長かったので、仙台牛タンのお弁当を買いました。なんで盛岡で仙台の駅弁を買うんだ…。

でも、すごくおいしかったです。家族やほかの班員に分けたいくらい。

そして、はやぶさに乗りました。関西に来る前は、東北新幹線沿いのところに住んでいたの、新幹線に乗りながら懐かしみました。

東京駅につき、JR 東日本の関東とは違う通勤電車を楽しみつつ、素早く乗り換え、のぞみ号に乗車。名古屋、米原と来ると、「あー、もうすぐ見慣れた関西の街並みに入るなあ」と思いました。

ついに、新大阪駅に到着。疲れ切っていた人もいれば、まだ元気のある人もいました。

なんやかんやで大変だった鉄研旅行ですが、無事に帰ることができただけでも、うれしかったです。そして、楽しめたことでよりうれしさが増しました。

【文責 83 回生 D.T.】

5 日目 仙台観光班

仙台までは割愛しますが弘前に泊まって 6 度目の浪岡と別れ新青森から新幹線で 10 時頃仙台へ。観光時間はおよそ 3 時間、東北第一の都市を観光し切れるわけがないので興味のある仙台城付近、青葉区に照準を定めて行きます。まず駅前からほど近くの仙台朝市へ行きました。宮城県ほか東北各地の野菜や果物が販売されていましたが、8 割方は海産物でした。今朝釣れたマグロなどがそこそこの安価で売られていたのですが、自身の生もの管理能力を鑑みたところ海苔とコロケを購入しました。そういや八戸の朝市行ききたかったなあ次に、瑞鳳殿に行きました。戦国武将であり仙台藩初代藩主でもある伊達政宗から伊達家の歴代藩主が祀られているところです。途中で東北大学の敷地内を通り 20 分ほど歩いて着きました。伊達政宗が生前自身の墓を作れと命じたとされるところに作られており、山の上にあったのでカートは途中で置かせてもらえましたがしんどかったです。住所が霊屋下と書いてあり自然と怖かったです。東日本大震災で灯籠が倒れた話などを語り部の方から聞きました。かなり派手でした。そ

して、青葉城とも呼ばれる仙台城に行きます。時間ヤバいなどと思いつまづは城の麓にある仙台市博物館に行きました。仙台や宮城の旧石器から昭和あたりまでの歴史が説明されており、非常に分かりやすかったです。また、なんと石器や瓦の実物に触れることができ驚きました。中学生なので 110 円。神コスパ。そして荷物を置き仙台城まで坂道を走り着きました。前日 18 キロ歩いた疲労と戦い、100 名城スタンプと写真を撮って仙台市を見渡した後は地下鉄経由で仙台駅へ。10 分もないのに仙台土産を爆買して集合場所へ。何事も計画的に、時間には余裕を持って。

新大阪に着き、遅延している尺西を見てほっとしました。

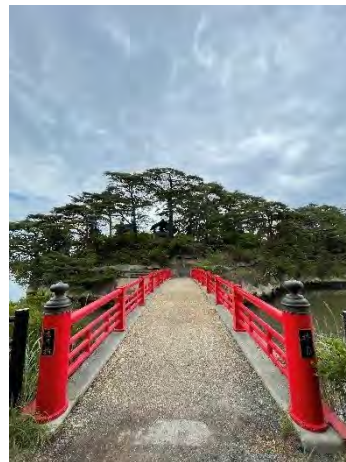
【文責 82 回生 K.M.】

5 日目 松島 OP

82 回の M.S. です。宮城県を代表する名勝、松島へ行ってきました。

この松島 OP、松島の観光を趣旨として用意されたものだと思うのですがなんと観光の時間が 1 時間もないんです。こんな短時間で松島を堪能できるわけがありません。

まずは仙台駅から松島海岸駅まで向かいます。仙石線を使うのですが、仙石線は仙台駅に乗り入れる



JR 路線のなかで唯一地下にホームを持つ路線です。仙石線は西に青葉通りまで伸びていて仙台駅で列車を待っていると青葉通り方面にマンガタンライナー II が入線してきました。入線してきたのは 2 代目で 1 代目のマ

ンガタンライナー I は 2025 年の 3 月に運行を終了しました。このマンガタンライナー I の KATO の N ゲージが 2025 年の鉄道模型コンテストにて限定販売されていました(¥18700)。

仙台はさすがに 100 万都市というべきか、車内はそれなりに混んでいます。

30分ほどで松島海岸駅に到着。松島ではそんなに滞在時間もないので松島海岸駅に比較的近い「雄島」という島を訪れます。島には108もの岩窟があったといわれ、板碑、岩窟の中には五輪塔や壁面に法名の彫られたものが多くあります。中世の松島は「奥州の高野」と称される死者供養の場だったようです。

漆塗りの渡月橋を渡れば雄島です。松島の名の通りたくさん松の木があります奥へ進むと視界が開けてテレビなどでもよく紹介されるような景色が現れます。行ったときは生憎曇り空でしたがそれはそれで渋さがあったいいですね。

そして松島はやはり植物の生え方が美しい！ 私

はこういうのには素人ですが緑で埋め尽くされているのではなく所々に隙間があって遠くの色が見えるのが良いと思います。あと松島はリ



アス海岸の溺れ谷に海水が流れ込んで高い場所が島として残った地形なので島自体がゴツゴツしていて迫力を生んでいると思います。

ところで松島といえば何が有名でしょうか。そうです。皆さん大好き「牡蠣」ですよ！ というわけ



牡蠣ですね。

まあ1時間ですることは大体できたんじゃない

かという感じはします。また来る機会があるのなら遊覧船に乗ったり本格的な貝焼きを食べたりしたいですね。

【文責 82回生 M.S.】

あとがき

こんにちは。二年連続で旅行部長を務めているK.Y.です。今回の鉄研旅行について、計画段階から少しまとめてみます。

今年の鉄研旅行は最初から大変でした。6月半ばに部員の投票によって選ばれた鉄研旅行の旅程案は、多数の寝坊者を出した去年の鉄研旅行（それでも一部変更・中止したためかなり緩い旅程）よりもハードなもので、これでは寝坊者のみならず乗り換え時間の不足、寝過ごし、忘れ物の増加により旅程通りの行動ができない事態に陥ると考え、旅程案作成者や部長などとの協議の末に今回の旅程が決定しました。ただ、この変更によって陸羽東線の鳴子温泉に行くことを断念するなど、一部元の旅程から行けなくなってしまう場所もありました。そこから部員の投票により実際に催行する班を決め、班長などを決める段階に入ります。この段階で山形や秋田のあたりを回る班が消失し、山形鉄道や羽越本線に1mも乗車しない鉄研旅行となってしまいました（羽越本線は元の家でも由利高原鉄道のために秋田～羽後本荘間を往復するのみでしたが）。

次の波乱は期末考査が迫る7月の頭でした。とある事情により、例年鉄研旅行の統括を担っていた顧問の先生ではなく、急遽他の顧問の先生が鉄研旅行の統括を担うことになりました。旅行部長として何か行うということは特には無かったのですが、新しい統括の先生はその多忙さで非常に大変だったと思います。

最後の波乱は、秋田内陸縦貫鉄道の運休です。鉄研旅行直前の大雨によって土砂崩れが発生し、全線での運休が発表されました。秋田内陸縦貫鉄道は4日目のリゾートしらかみ班と5日目の秋田内陸縦貫鉄道班の旅程中で乗車することになっており、旅程の変更を強いられました。最初は並走する国道で代行バスを走らせるかもしれないというのと、乗り換え時間が1時間ほどあったため仮に復旧して徐行による遅延が発生しても対応できると考えていたのですが、代行バスが運行されないとの発表を受けて秋田内陸縦貫鉄道は利用しないという方針を決定しました（これは鉄研旅行2日目の夜）。そして代わり

の行程を考えた結果、4日目についてはリゾートしらかみが後ろからついてくる奥羽本線普通列車に乗車することで解決しました。まあ急な旅程の変更なのでリゾートしらかみの指定席を新規でとめることは難しく、仮に取れた場合でも東能代で席を移動する必要があると思われたのでこのような措置となりました。そして5日目については元の旅程を大幅に変更し、青い森鉄道といわて銀河鉄道を完乗する旅程になりました。…これって大湊線班の最後と同じでは？ はい、盛岡観光の時間が一時間取られている以外は一緒です。仮にそうでなかったとしても秋田内陸縦貫鉄道という風光明媚で観光に適した路線ではなく旧東北本線という何の変哲もない通勤路線（乗降客のいない温泉つき）を乗りとおすのは少し味気ない気もしますけどね。あと、秋田内陸縦貫鉄道側は我々の利用を心待ちにしてくださっていたということで今回利用できないのを大変残念にされていたそうです。次に東北に鉄研旅行に行くときは、後輩たちがアクシデントなく利用してくれるといいなと思います。

……真の最後の波乱は鉄研旅行記です。期限を一週間が過ぎてやっと最後の記事の執筆が終わりました。なんでさっさと書いてくれないんですかね……。過ぎたことに愚痴を言うのも大人げないので長くは書きませんが、期限は守りましょう。

さて、自分の高校生活も終わろうとする中鉄研旅行を終え、部活動として部員と共に日を跨いで過ごすという経験はおそらく最後と言うことになりました。時がたつのは早いもので……自分は鉄研旅行に五回参加しましたが、今回が一番楽しかったなと思います。温泉に多く入れたのは嬉しかったです。飯坂温泉で入った公衆浴場はとても熱かったです、かなり「効く」ように感じました。大鰐温泉で入ったのは駅前の交流センターで、公共交通で訪れる人も車で訪れる人も利用しやすい立地の上に、中も広々としておりとても気持ちよかったです。もしまだ東北に行く機会があったときに行きたいのは浅虫温泉とほっとゆだ（湯田温泉峡）ですね～。

温泉の話ばかりしていると温泉同好会と間違われるのでこの辺で温泉談義は止めさせていただきます。今年も忘れ物とか寝坊とかが相次いでいることについては来年以降も危機感を持って対応してほしいと思います。特にプラン案を決める段階から、そこは気を使ってほしいと思います。観光班は休憩のために存在しており、観光がメインではないので…。

150字くらいしか書いてないのにもう温泉の話がしたくなってきたので温泉に関係する話をします。弘南鉄道大鰐線は2027年度に休止されることが決定していますが、今回大鰐温泉に入りに行く際に中



央弘前から乗りました。改札も手で鉄を入れ、田園やりんご畑の広がる沿線風景も相まってレトロなローカル線感を感じました。車両も東急から譲渡されてきた車両で、二両の列車には乗客も十人ほどいた気がしますが（廃線ラッシュ客は一人、二人く

らい）。夏休みの午後二時には十分ではないでしょうか、と言いたいところですが、これを毎時運行しているのは確かに元がとれなさそう。キハ120一両でも十分なところを電車で運行しているわけですから運行コストもかさみますよね。あと中央弘前のあたりがあまりにも寂れており、そこから少し北に行った商業地帯に行っても、ちょうど一年前に中三という百貨店の最後の店舗である弘前店が閉業したらしく、やけに立派な建物が廃墟として突っ立っていました。結構奇抜な形をしていたため、一度は入って見たかったのですが…。そんなこんなで、大鰐線に限らず地方の（コロナショックに限りませんが）衰退と言うのを目の当たりにした五日間のように思いました。それに対してどうすればいい、とか言うつもりはありませんが、不可避の問題としてこれから国が立ち向かわねばならないのが悩ましい限りです。

さて、今回の鉄研旅行記は去年よりも班数が多い代わりに各記事の内容が若干少なくなっています。これは今回初めて鉄研旅行記を書く中学一年生・二年生が多く、長文を書くことに慣れていないからだと思われます。合算した量が去年と比べて多くなるのか少なくなるのかはわかりませんが、温かい目で見てくださいればありがたいです。こんなにあとがきで文字数を取ってもつまらないと思うので、この辺で終わりにさせていただきます。鉄研旅行記を最後まで読んでいただき、ありがとうございました！

【文責 79回 K.Y.】

2.行程

※ ウトロ温泉ホテル群を 9:30~9:44 にかけて巡回

注) 日付はいずれも 1 月

3. 1 日目

まずは女満別空港へ向かいますが、航空便の接続が非常に悪く、羽田経由・新千歳経由のどちらを選択しても女満別空港に午前中に着けません。さらに今回は JAL のみを利用するため、13:20 の到着となります。

女満別空港では、

①北見行(北海道北見バス)②網走行(網走バス)③網走経由ウトロ温泉行(斜里バス)の3本のバスに接続します。今回は網走方面に向かうので②、…ではなく③の便を利用します。②は女満別中心部や呼人周辺にも停車しますが、③は網走駅前まで停まりません。いわば快速便となっています。バスは女満別市街地を過ぎると左手に網走湖が見えますが、湖面が完全に凍っており、一瞥するだけでは平原だと錯覚してしまいます。氷上にはテントが集積しており、ワカサギ釣りに興じている人々が見られます。

網走湖から流れ出る網走川沿いを走っていくと、まもなく網走駅に到着します。普通ならここで降りて釧網本線に乗り換えませんが(鉄道ファンにおける”普通”。一般人はそもそも鉄道で道東を旅しない)、今回はここでは降りません。

バスは網走市街を抜けてオホーツク海沿いを東へ進みます。釧網本線と並行するため、鱒浦駅、藻琴駅が車内からも確認できます。ちなみに、網走駅~藻琴駅間では道路が海側ですが、藻琴駅付近で交差し、藻琴駅~知床斜里駅間では線路が海側となります。そして北浜駅前を通過すると白鳥公園入口バス停に到着します。まずは白鳥公園に向かいます。白鳥公園が位置するはサロマ湖と同じ汽水湖で、特に冬には白鳥が飛来することで有名です。実際に当日も白鳥がつどっていました。

しばらく滞在したのち白鳥公園を去って、北浜駅に向かいます。道路は雪かきがされているものの凍結しており、足元に気を配っていなかったため、滑って転げ落ちてしまいました。灘中入試当日に限って、非常に縁起が悪いです。冬道も入試も滑らないようにしましょう。



気を取り直して、北浜駅はオホーツク海に面する著名な駅で、多くの映画やドラマの撮影地として使われました。駅舎は隣の藻琴駅と同じ木造駅舎で、駅舎内に喫茶「停車場」がありますが、営業時間は 11:00~14:00 で、訪問した時には既に閉店していました。駅舎内には、国鉄時代からの風習だそうで、壁が見えなくなるほどきっぷや名刺が貼られています。ホーム上には展望台が設置され、2 月ごろには流水を望むことができるでしょう。駅を散策していると、車に乗ってやって来て写真を撮影して去っていく観光客がやっ

て来ました。それだと JR 北海道に一銭も入らないので列車にも乗ってほしいものです。やって来た列車は単行で思いのほか混雑しています。列車は小清水原生花園に差し掛かると、まもなく原生花園駅を通過します。当駅は冬季休業の臨時駅です。次の浜小清水駅は交換可能駅で、道の駅葉菜野花小清水が併設されている、というよりは道の駅の中に駅があるといった様相です。「葉菜野花」は地名ではなく、「はなやか」の当て字で自然豊かなことと掛けているだけです。酒に酔った勢いで命名したのでしょうか。気候的にも洒落的にも寒い当駅の次は、駅にラーメン店「えきばしゃ」を擁する止別駅です。冷えた身体をラーメンでも食べて温めましょ



う。止別駅～知床斜里駅間は地図で見ると海沿いですが、林によって遮られ、海を直視できる場所は少ないです。そして列車は知床斜里駅に到着し、ウトロ温泉へのバスに乗り換えます。

このバスは時刻表上では、朱円・峰浜・日の出・オシンコシンの滝・道の駅うとろにしか停まらないように見えますが、実際には時刻表に掲載されていないバス停が無数にあります。途中の民家は少ないのにバス停が多く、1軒に1停留場といった具合の場所もあり、途中の停留場には通過してばかり。さらに日が暮れて道も一本道なので、終点のないバス(循環バスという意味ではない)に乗っているような錯覚が起きてしまいます。結局すべてのバス停を通過して、終着のウトロ温泉 BS に到着しました。

4.2 日目

今日は 9:30 ごろに出発して 16:00 前に到着するという緩いプランです。しかし、釧網本線は乗車する 1 本前の列車が知床斜里 7:25 発でウトロ温泉発の始発のバス(斜里 BS 8:00 着)でも間に合わないため、仕方なくこの時間になったというわけです。それならウトロ温泉に泊まらなければいいのですが、それは悪しからず。帰りも当日中に次の目的地の根室に到達することは可能ですが、翌日快速はなさきに乗りたいため結局は同じ列車になることから、釧路で留めておくというわけです。それなら納沙布岬にでも行けばいいのですが、そこは悪しからず。

帰りのバスは女満別空港行の知床エアポートライナーで、昨日に女満別空港～白鳥公園入口間で乗車したバスと同じ系統です。こちらは斜里始発のバスとは異なり途中のバス停には停まりませんが、昨日の様子を鑑みるに実質同じです。斜里までの道程では昨日は日没後で見えなかった海が見えます。崖と海の狭間に無理やり道路を通したようです。斜里 BS には 10:25 分ごろと定刻よりも約 15 分早着しました。列車の出発は 11:14 で待ち時間がありますが、斜里町の観光資源は専らウトロ・知床で町中心部には特に見どころはないため、駅で大人しく待ちましょう。

次に乗車する普通列車は「しれとこ摩周号」という愛称がつけられています。普通列車に愛称とは珍しいですが、というのもこの列車、旧来は快速列車でしたが、停車駅の増加と通過駅の廃止により、結局普通列車との停車駅の差異が細岡駅のみとなってしまったため、普通列車に格下げされたという経緯を持ちます。快速列車の愛称付与は多いため納得できますね。この列車は2両で運転されることもあって、昨日の列車よりも空いていました。

列車は中斜里駅・清里町駅・札弦駅に停車しますがいずれも乗降はありません。快速運転の方がよいのでは？ 次の緑駅は駅の利用者自体は少ないものの列車交換ができ、また朝晩に当駅始発・終着の列車が1往復設定されています。ただし当駅で夜間停泊するわけではなく、旅客(いるのかは不明)を降ろした後、知床斜里駅まで回送されます。また、JR北海道の廃止検討駅の一つでもあります。緑駅～川湯温泉駅間は本格的な峠越えでエゾシカと遭遇することもしばしば。

川湯温泉駅は木造駅舎が有名な川湯温泉への玄関口ですが、予想よりも乗車はありませんでした。美留和駅はJR北海道お得意の貨車駅舎で、イラストが描かれていますが完全に雪で隠れています。次の摩周駅は弟子屈町の中心駅で運行上の拠点駅ですがここでも目立った乗降はありません。当駅は摩周湖や屈斜路湖への拠点駅ですが、摩周湖展望台行は1日1本10:30発で22時間待ち、屈斜路湖行は学休日運休の1日2本で、この日は休日なので18時間待ち、阿寒湖行のバスは既に廃止され、待ち時間は死ぬまでです。アクセスとなる釧網本線でさえも日中は釧路方面8:34/12:16/17:13、網走方面8:00/10:12/15:34/18:01のみで非常に少ない。JR北海道は釧網本線を観光路線として活性化させようとしています。これでは観光客はみなレンタカー、JRに乗るのは鉄道ファンだけ、という状態でも致し方ないと思います。

磯分内駅を過ぎ、標茶駅は標茶町の中心駅でSL冬の湿原号の始発駅ですが、ここでは降りません。当駅では往路のSLを降りて5分の待ち時間を経て当列車に乗り込む人が多く、驚きました。せっかく標茶町まで来たのですからもう少し滞在すればいいでしょうに…。13.9kmの長い駅間を走行し、茅沼駅に到着。ここで下車します。当駅はログハウス風の駅舎を有し、「タンチョウが来る駅」として有名です。その理由は、かつてこの駅にも配置されていた駅員がタンチョウに餌を与えていたためですが、無人駅となった今でも地元の方が餌付けを続けています。タンチョウは列車が去ると駅のホームや線路に飛来してきました。人馴れをしているようで、近づいてもなかなか飛び立ちません。タンチョウは冬にはよく現れるらしいので、SL冬の湿原号に乗る際は標茶駅でなく当駅で下車するのもお勧めです。

茅沼駅はJR北海道が廃止を検討しているということもあって、駅前にはgoogle mapに記載がないような建物が1軒あるのみです。タンチョウを見ながら物思いにふけて1時間



30分を待つというのも悪くはないですが、今回は駅から徒歩約20分の距離にある「釧路湿原かや沼観光宿泊施設 ぽん・ぽんゆ」へ向かいます。この施設は元々「茅沼温泉」という寂れた温泉施設を建築家・隈研吾などの手によって改装し、施設名も先進的なもの(思考停止のZ世代が好みそうな平仮名名称)に変更して近代的な施設に生まれ変わったものです。隈研吾は一部では評判が好ましくありませんが、それでも有名建築家なので外装も現代的に仕上がっています。数十年たつと朽ち果ててしまいそうですが、ここで、帰りの歩きが憂鬱だ…と、考える必要はありません。SL冬の湿原号の特典として、土休日限定で茅沼駅までSLの時刻に合わせた送迎バスを利用できます。体力不足の人にはありがたい措置です。

茅沼駅では、タンチョウの代わりに撮り鉄がつどっています。轟音と共にSLが入線してくると警笛が鳴り、煙がホームを覆いつくします。不定期の観光列車だからよいものの、毎日がこれでは流石に辟易してしまいます。明治時代に鉄道敷設に反対した住民の気持ちも分かります。

SL冬の湿原号は2023年にリニューアルされ、たんちょうカー(1,5号車)、ストーブカー(2~4号車)、カフェカー(2号車前方)に分かれています。今回はたんちょうカーのカウンター席に乗車しましたが、ストーブカーもリニューアル前の趣も残しており(=それ程リニューアルされていない)、お勧めです。

列車は煙を吐きながら、北の大地を疾走します。次の塘路駅では行き違いのため12分の停車時間があり、SLの撮影会のようになっていました。(右写真)なお、標茶駅に大規模な転車台がない関係で、復路はC11-171号機が逆向きでの運転となっているため、往路の方が画にはなります。実際SL冬の湿原号と検索してヒットする画像はほとんどが往路のものとなっています。多様性がないですねえ。



塘路駅を出発すると塘路湖を源流とする釧路川に沿うように走ります。まもなく細岡駅に差し掛かりますが、当駅は冬季休業中なので全列車が通過します。釧路湿原駅が1991年に常設駅化されたのと対照的に当駅は利用者数が過少であることから2023年に臨時駅に格下げされました。細岡駅~釧路湿原駅は比較的駅間が短く、すぐに釧路湿原駅に到着します。当駅は常設駅ですが冬季は多くの列車が通過し、SLを除くと網走方面2本、釧路方面1本しか停車しません。当駅を出発してしばらくすると釧路湿原の区間は終了し、住宅地の中にあり観光需要が皆無の遠矢駅を通過します。SL及びノロッコ号の唯一の通過駅となります。次の東釧路駅も釧路市街地の駅ですが花咲線の分岐駅のため停車します。そして川幅の広くなった釧路川を渡ると終着・釧路駅に到着です。本日は釧路市内のホテルに宿泊するため、ここで打ち切りとなります。

5.3 日目

昨日はさすがに乗車時間が少なかったため、今日は始発に乗車しようと思います。ということで、釧路駅 8:21 発の根室行に乗車します。嘘をついたわけではなく、この列車が花咲線の始発列車です。これでは通学にすら利用できません。これほど遅いのは、始発の釧路 5:35 発の快速はなさき号が廃止されたためです。

なお、花咲線は JR 北海道で置き換えが進んでいるキハ 54 が残っていますが、本日はその中でもルパンラッピング列車が充当されていました。このラッピング車両、側面の主張が強いだけでなくシートが特急型車両から流用されたもので、快適な乗車が保障されます。また、当列車を含め、上下の始発列車は絶景区間でアナウンス・徐行運転を行います。

JR 北海道はほかの JR 各社と比べて後進的な印象を受けますが、駅ナンバリングはほとんどの線区で導入されています。ただし、この花咲線を筆頭に、留萌本線・室蘭本線(岩見沢駅～沼ノ端駅)・日高本線・北海道新幹線では導入されていません。北海道新幹線を除いて JR 北海道が注力していない路線ばかりです。

隣の東釧路駅で昨日乗車した釧網本線と分岐します。武佐駅を過ぎると、釧路町の中心駅の別保駅に到着します。釧路町は釧路市と同一名称で混同しやすいですが、これは元々現・釧路市域と現・釧路町域が合同で釧路町を形成していたためです。当時の北海道では町村のほかに区(札幌区・函館区など 5 つ)が設置されており、釧路町は区制施行を望んでいました。しかしながら釧路町は面積に対する市街地の割合が小さく、区制施行の要件を満たしていませんでした。そのため人口の少ない別保地区や湿原地帯を釧路村(現・釧路町域)としてバツサリと切り捨て、1920 年に釧路町は晴れて釧路区(現・釧路市域)となりました。そして釧路区が 1922 年に釧路市に、釧路村が 1980 年に町制施行で釧路町になり、現在の状態となっているわけです。最近になって釧路市が白糠町・音別町・阿寒町・釧路町・鶴居村・標茶町・弟子屈町・厚岸町・浜中町と合併構想を掲げ始めましたが、釧路町は前述の因縁もあって、真っ先に拒否し、続いて他の自治体も協議会を次々と離脱、結局釧路市は阿寒町・音別町のみと合併して今に至ります。

別保駅の 1 日平均乗車人員は 2.2 人しかおらず、分離されたのも納得の数値です。そして別保駅～上尾幌駅間は駅間距離が長く、花咲線では少ない本格的な山越えの区間となっています。列車がしばしば警笛を鳴らして徐行したりしますが、これは絶景区間だからではなく、シカが線路内にいたためです。花咲線は動物との接触回数が他線区に比べて多くなっています。尾幌駅は貨車駅舎が名物です。

厚岸駅は花咲線の主要駅の一つです。ホーム端には無造作にシカの置物が置かれて…、と錯覚しましたが本物の野生のシカが居ました。厚岸町の中心である当駅にシカが居るとは想定していませんでした。厚岸駅を出発すると再び絶景区間となりますが、ここで望めるのは厚岸湾と繋がる厚岸湖です。厚岸湖の北端を通過すると別寒牛湿原の中を走り抜けます。湿原は夏と冬では趣が異なり、このように季節ごとに景色を楽しめるというのも花咲

線の魅力の一つと言えます。この先の落石駅付近でも落石湾が望め(右写真)、徐行運転を行います。茶内駅はルパン三世の作者の出身地である浜中町内にあり、作品に関する立て看板が数多に置かれています。浜中町は観光資源が乏しいのか、やけにルパン三世を推しているようです。もう少し控えめにしてもよいのでは…。当列車を含む日中の全列車は当駅で行き違いを行います。続く浜中駅、姉別駅も剣を抜く人物や銃を向ける怪盗のパネルがあり、いやに物騒です。



列車は浜中町を抜けてに入り、厚床駅に到着します。ルパン三世の立て看板は綺麗さっぱりなくなります。当駅はかつて標津線(標茶～根室標津/厚床～中標津)が分岐していましたが、特定地方交通線に指定されて1989年に廃止されました。標津線の奥行白駅は駅が保存されており、一見の価値があります。ただし冬季閉鎖です。

厚床駅～別当賀駅間には2019年に廃止された初田牛駅跡があります。別当賀駅も1日平均乗車人員が0.4人で当然JR北海道の廃止検討駅に含まれており、花咲線で最も存続が危ぶまれている駅と思われます。次の昆布盛駅ももれなく廃止検討駅です。森林に囲まれており秘境駅の雰囲気ですが、駅よりも海側に集落が形成されています。次の西和田駅は快速ノサップ、5625Dが通過し、次の根室方面の列車は18:36までありません。乗り逃しが恐ろしいですが、バスもありますし、日豊本線・宗太郎駅や山田線・区界駅などと比べると大したことはありません。西和田駅～根室駅間には廃駅が2つ存在します。1駅目は花咲駅。花咲線の由来であり花咲港の最寄駅ですが2016年にさっさと廃止されてしまいました。路線愛称に選ばれたからといって慈悲などありません。駅跡地には記念プレートが設置され、車内からでも注視すれば確認できます。

2駅目は東根室駅。日本最東端の駅として鉄道ファンには有名で、利用者も(花咲線内では)多かったようですが、2025年に廃止されました。現在、「日本最東端の駅」の木製の記念碑は青いビニルシートで覆われています。当駅の廃止により根室駅は「日本最東端の有人駅」という負け犬の遠吠えのような称号から晴れて日本最東端の駅となりました。ライバルの自滅で脚光を浴びるようになった、というわけです。

2時間30分の道程を経て辿り着いた根室駅はわずか20分で折り返し、快速はなさき号に乗り込みます。

花咲線は2種類の快速が運行されており、それぞれの停車駅は以下のようになっていま

す。(右下写真は根室駅)



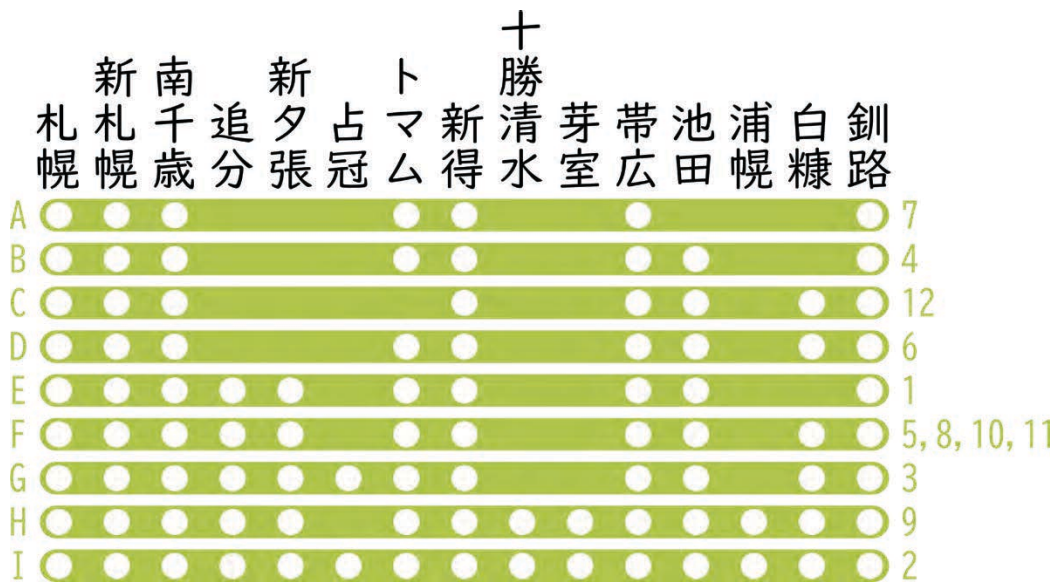
快速ノサップは釧路駅～上尾幌駅まで各駅に停車、厚岸駅～根室駅間を中心に通過運転を実施します。一方、快速はなさきは根室駅～厚床駅まで各駅に停車する一方、厚岸駅～釧路駅間をノンストップで運行するという、かつての京葉線通勤快速のような停車駅になっています。

列車は厚床まで乗降はないのに律儀に各駅に停車します。通過しても変わらないです。厚床駅を出発すると最初の通過駅である姉別駅を颯爽と通過します。ちなみに、Google Mapに「JR 姉別駅待合室外トイレ」がホテルとして掲載されています。某鉄道系(野宿系)チャンネルの Bench Hotel のように Toilet Hotel に泊まるのでしょうか。茶内駅では快速ノサップと行き違いを行い、花咲線の2種の快速が集結します。

まもなく列車は厚岸駅に到着しますが、当駅では事前に予約した「かきめし弁当」を受け取ります。氏家待合所のかきめしは厚岸駅の名物ともいえる駅弁です。しかし、かきめしに構っている暇などなく、ここからが快速はなさきの本領発揮です。門静駅・尾幌駅・上尾幌駅・別保駅・武佐駅・東釧路駅と、6駅連続で通過運転を行います。町の中心駅だとか路線の分岐駅だとかは関係がありません。特に東釧路駅を通過する営業列車はSLやノロッコ号も含めても当列車のみです。なお、東釧路駅～釧路駅には分岐駅通過特例が設定されていますが、勿論これが利用できるのは東釧路駅を通過する列車のみなので、当列車で釧路駅に到着し、改札を出ずに網走方面に向かう場合にしか適用されない、という必要性の薄い特例となっています。

釧路駅では特急おおぞら号に乗り換えて新得駅へ向かいます。特急おおぞら号は停車パターンが豊富で、上下計12本しか運転されていないにも関わらず9つのパターンが設定されています。各停車パターンは以下のようになっています。





基本となるのがFパターンで、札幌・新札幌・南千歳・追分・新夕張・トマム・新得・帯広・池田・白糠・釧路に停車します。下りは5,11号、上りは8,10号が該当します。

EパターンはFから白糠を除いたもので、下り始発の1号が該当します。

DパターンはFから追分・新夕張を除いたもので、上り6号が該当します。速達便の基本となる停車パターンです。

CパターンはDからトマムを除いたもので、上り最終の12号が該当します。おおぞら12号、とかち9号は2025年ダイヤ改正以降、深夜時間帯の需要がないトマムを通過するようになりました。新得～南千歳間は132.4kmと、在来線特急のノンストップ区間として、最長距離を誇ります。

BパターンはDから白糠を除いたもので上り6号が該当します。

AパターンはBからさらに池田を除いたもので上り7号が該当します。池田は2025年ダイヤ改正で通過に改められ、大きな反響がありました。途中停車駅は札幌・新札幌・南千歳・トマム・新得・帯広・釧路のみで、札幌～釧路間を4時間の大台を切り、3時間54分で走破します。

一方、GパターンはFパターンに占冠を加えたもので下り3号が該当します。

HパターンはFパターンに十勝清水・芽室を加えたもので下り9号が該当します。両駅は帯広着発の特急とかち号は全列車が停車しますが、特急おおぞら号は当列車を含め2列車しか停車しません。

IパターンはHパターンに占冠を加えたもので上り2号が該当します。最鈍足便で、図に記されている全駅に停車します。所要時間は4時間23分で、最速達便の7号と比べて29分の差です。

今回乗車するのは8号なので、一般的なFタイプの停車駅です。列車は出発してまず新富士駅を通過します。実は東海道新幹線の新富士駅(1988年開業)よりも半世紀以上古い

1923年に開業しています。若輩よりも知名度が劣るとは哀れな駅です。2駅先の大楽毛駅～庶路駅間には2025年に新設された恋問踏切を通ります。現在の法律では踏切の新設を禁止していますが、周辺に線路を横断できる道路がなく、余りにも不便だったため、物流促進と津波避難の迅速化を目的に特例的に設置されました。例外のない規則はない、という規則もありますから。(自己矛盾)

白糠駅、池田駅と停車し、帯広駅では乗客が大きく入れ替わります。帯広市は今回の旅で通過する自治体の中では最も人口の多い都市で、駅前には再開発事業を行っています。16万都市・帯広市の中心駅だけあって高架駅として整備されています。15万都市の中心駅ながらも国鉄時代の駅舎を修繕してせせこましく使っている、道東の某駅とは大違いです。

新得駅には7分遅れて16:18に到着しました。当駅はかつて根室本線と石勝線が分岐する鉄道の町として発展しましたが、その根室本線(富良野駅～新得駅間)は2024年に廃止されてしまいました。しかしながら今でも特急おぞら号・とかち号の全列車が停車する主要駅の一つです。その割には当列車では乗降はほとんどなく、数年後には池田駅のように新得駅通過の列車が出現してもおかしくない状況です。

当駅からは今は無き根室本線の代替バスとなるノースライナー号に乗車します。帯広と旭川を結ぶバスで、新得～富良野間の停留所は落合・道の駅南ふらの(幾寅)・山部のみとなっています。このうち落合はJR根室本線の廃止に伴って新設された停留場です。バスの乗車率は低く、根室本線が廃止になったのも頷けます。

新得～落合間の狩勝峠は国鉄時代から難所として知られ、現在の石勝線は新狩勝トンネルを経由しますが、トンネル開通以前の旧線時代は眼下に十勝平野が一望でき、肥薩線の矢岳越え・篠ノ井線の姨捨と並んで日本三大車窓に選ばれるほど絶景だったようです。

道の駅南ふらの付近にはドラマ『鉄道員』で幌舞駅として登場した旧根室本線の幾寅駅が保存されていますが、既に閉館しています。南富良野町を過ぎると、旧根室本線はかなやま湖に沿って線路が敷設され、金山地域(東鹿越駅・金山駅・下金山駅)を経由するルートであるのに対し、バスは湖北の西達布地域を経由するルートとなっています。ただし西達布地域の需要は並行する路線バスの西達布線に任せ、ノースライナー号の停留場は設置されていません。

富良野駅前に18:24に到着し、ホテルに向かいます。冬の富良野は外国からのスキー客で賑わっており、宿泊した駅付近のホテルでさえ宿泊客のほとんどが訪日観光客(とりわけ欧米人)でした。

6.4日目

今日は連日に比べると朝が早く富良野駅を7:41に出発します。ところで富良野駅前にはレプリカの駅名標が設置されていますが、7年ほど前に来た時と何ら変わっておらず、廃止された根室本線の布部駅の表示が残っています。どうやら根室本線が営業していた頃の記憶を残し続けるため、当時のまま保存しているそうです。なお、2017年に廃止された

隣の島ノ下駅は野花南駅に書き換えられています。島ノ下駅の記憶は不要なのでしょう
か。

根室本線の滝川駅～富良野駅間はキハ54の残党で運転されています。キハ54は置き換
えが進んでおり、2025年現在運行されているのは根室本線(滝川駅～富良野駅及び釧路駅
～根室駅)と宗谷本線(名寄駅～稚内駅)、留萌本線とその直通列車のみです。これらの線区
もいずれH100形に置換されるでしょう。

列車は富良野市から芦別市へと入ります。芦別駅では一定の乗車がありましたが、車内は
依然として空いています。次の赤平市は人口が全国ワースト4位の市で、炭鉱で栄えた
1960年には6万人に迫った人口も現在は1万人を割って
います。なお、最下位から順に、歌志内市、夕張市、三笠
市、赤平市となっており、いずれも道央に位置する、かつ
て炭鉱で栄えた市となっています。赤平駅は市の規模に反
して中世の城を彷彿とされる立派なレンガ造り・6階建て
の駅舎を備えており、札幌駅を除くJR北海道の駅としては
最高層建築となっています。これは駅が赤平市交流センタ
ーを兼ねているため、というよりは交流センターの中に駅
があるといった様相です。この言い回し、1日目の浜小清水駅でも使いましたね。それに
しても巨大です。箱物行政ですかね。当駅付近は経由地の中でも特に雪深い地域で、特に
ホーム端の駅名標は雪に埋没していました。(右写真)



滝川駅に到着し、深川駅までの1区間ですが特急列車を利用します。こういった短距離の
特急利用が気安くできるのも、「JALCP ひがし&きた北海道パス」のおかげです。僅か
15分足らずの乗車で深川駅に到着します。乗客は大半が札幌駅～旭川駅間の通し利用者
で、滝川駅や深川駅で乗降する人はほとんどいませんでした。その深川駅で降りた少ない
旅客の大半が留萌本線へと乗り込みます。深川駅では8分の対面乗換と接続が考慮されて
います。留萌本線は廃止を惜しむ鉄道ファンで満員かと思いきや空席も目立つような乗車
率です。やはり平日の火曜日だからでしょうか。留萌本線はかつて増毛駅まで線路が続
き、国鉄時代は羽幌線(留萌駅～幌延駅)と接続し隆盛を誇っていましたが、現在は全長
14.4キロと本線最短、深川駅を除き全駅が一面一線の棒線駅というこぢんまりとした路
線となりました。乗客はほとんどが鉄道ファンですが、僅かながらも地元住民も乗車して
います。

1 駅目の北一已駅は已然形の「已」の字が使われる日本で唯一の駅です。

北一已駅～秩父別駅間で忌まわしき深川留萌自動車道と交差します。留萌本線廃止の遠因
はもちろん過疎化とモータリゼーションですが、直接的な原因はこの高速道路の開通と言
わざるを得ません。衰退してゆく都市と消えゆく鉄道をよそに、高速道路の建設は次々と
進められています。

2 駅目は秩父別駅です。当駅は後ほど訪れるため説明は割愛します。

3 駅目は北秩父別駅ですが、当列車は通過します。留萌本線は早朝に送り込みを兼ねたノ

ンストップ便が運行されていますが、それ以外にも上下計7本が当駅を通過します。逆に停車するのは上下計6本のみで、特に石狩沼田方面の始発は16:21です。古い駅舎は既に取り壊され、物置小屋のような待合室が残されるのみです。1日の平均乗車人員は0.0人ですから、利用者を見た人は運がいいですね。

終点の石狩沼田駅には9:28に到着し、15分の短い旅路です。留萌駅まで続いていたはずの線路は当駅で打ち切られており、哀愁が漂います。乗車していた人のほとんどが駅舎の撮影を終えると折り返しの列車に乗り込みます。駅舎は国鉄時代のもので、片隅に留萌本線の余命を記したパネルが掲げられています。訪問時はあと71日でした。駅窓口は無人ですが、土休日にはファンをあてにした記念きっぷや鉄道グッズの販売が行われるそうです。もちろんカモの少ない平日には実施していません。

(左から)キハ54 (@石狩沼田駅)・石狩沼田駅・秩父別駅



留萌本線に乗るのも最後なので折角ですから、復路は秩父別駅で下車しましょう。秩父別駅は秩父別町の中心駅で、1日平均乗車人員は20.0人を数えますが、ほかに降車した人はいませんでした。駅舎は1971年に改築された木造駅舎で、コンクリート製の石狩沼田駅とはまた違った趣があります。駅舎内はストーブや椅子、駅ノート程度しかなく、簡素なつくりです。ここから本数の少ない留萌本線で深川駅に戻ろうとすると13:01まで待つ必要があります。来年には解体されるだろう駅舎内で物思いにふけて3時間を待つというのも悪くはないですが、せっかちなもので、バスで戻ることとします。この言い回し、2日目の茅沼駅でも使いましたね。というこの言い回しも本日の赤平駅でも使いました。駅前にはバス停がなく、国道233号付近にあります。市街地も国道周辺に形成されており、やはり地方の車社会化を実感させられます。

秩父別町を通るバスは留萌駅～深川駅～旭川駅の沿岸バスと沼田駅～深川市立病院の空知中央バスの2路線が設定されています。前者は留萌本線・石狩沼田駅～留萌駅間の代替交通、後者は将来的に深川駅～石狩沼田駅間の代替交通となります。今回は時刻の近い沿岸バスに乗車しました。

深川駅からは岩見沢駅へ向かいますが、滝川駅までは普通列車に乗車します。滝川駅からは特急列車に乗車するため結局は当駅から特急列車に乗車しても変わらないのですが、前述の通り滝川駅～旭川駅間は普通列車の本数が少ないため、折角なので乗っておこうという算段です。普通列車ですから往路は通過した妹背牛・江部乙にも停車しますが、乗降は

なく、特急列車が通過する必然性を感じます。滝川駅からは特急カムイ 18 号に乗車しますが、こちらは窓側が全て埋まるほどの混雑です。やはり札幌の求心力が大きいのでしょう。特急オホーツク号・宗谷号の一部が通過する砂川駅・美唄駅でも一定の乗降があります。岩見沢駅には 12:00 に到着しますが、当駅でも多くの乗車が見られます。岩見沢駅～札幌駅は普通列車の本数も多いですが速達性に欠けるため、特急の需要が大きいでしょう。

新千歳空港へは札幌駅経由が主流ですが、今回は岩見沢駅で下車し、あえて邪道の追分駅経由で向かいます。距離的には追分駅経由の方が短いですが、特急列車を利用しないなら所要時間でも優位に立ちます。しかし本数が圧倒的に少ないため利用する人はまずいません。

追分駅にて↓

岩見沢駅から乗車する室蘭本線の岩見沢駅～沼ノ端駅間(通称岩苔線)は JR 北海道でも影の薄いローカル路線で、注目されることは少ない印象です。そのためか乗客のほとんどは地元住民でした。発車すると確かに雪に覆われた平地がゆったりと流れて行くのみで、車窓のハイライトは特にありません。近畿圏で例えると和歌山線や万葉まほろば線のような雰囲気です。鉄道ファンが釧網本線や花咲線の方を好むのも納得できます。特筆すべき内容もないので、追分駅まで割愛します。

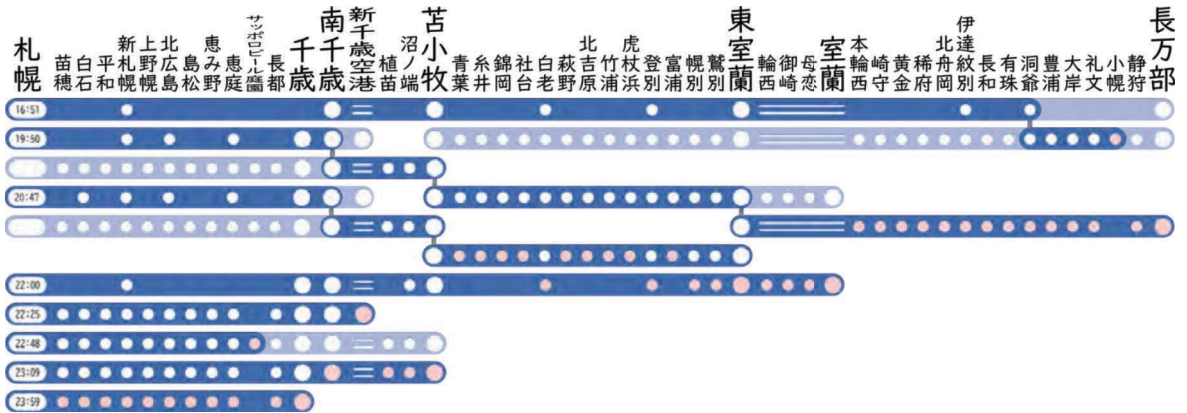


追分駅が位置する安平町は、交通の拠点は追分駅、町役場は早来駅で、市街地は追分駅・早来駅周辺、町の名前を冠するのは間の安平駅と少々歪な地理関係にあります。この理由は安平町が追分町と早来町が合併して生まれた町だからでしょう。追分駅は室蘭本線・石勝線が分岐するターミナル駅で、この時間帯は室蘭本線苫小牧行・岩見沢行・石勝線千歳行が一堂に会します。

乗り換えるのは石勝線千歳行ですが、当列車は上下計 5 本の新夕張駅始発の普通列車です。新夕張駅や川端駅から乗る人はほとんどいないようで、乗車券のみで特急列車に乗車できる特例区間(新夕張駅～新得駅)を延ばさないために運転されているともいえそうです。南千歳駅までは 1 駅ですが、駒里信号場・西早来信号場と 2 つの信号場が設置されています。石勝線は特急列車の運転本数に対して駅が少なく、また、廃駅が信号場へと姿を変えていく(滝ノ上信号場・東追分信号場など)ため、このように信号場が多数設置されています。南千歳駅では混雑した快速エアポートで新千歳空港に到着します。本日の新千歳空港は雪の影響で欠航が相次ぎ、混乱していましたが、搭乗する便だけ運航しています。帰りの便など欠航で良いのに、運が良いのか悪いのかわかりません。結局 15 分遅れで搭乗便は伊丹空港に到着しました。

第 2 章 終電調査

1. 千歳線・室蘭本線 (札幌～長万部)



※ 薄赤色はその列車が終電となる駅を表しています ※ =は経由しないことを表しています

| 順 | 駅 | 時刻 | 行程 |
|-----|--------------------|-------|---|
| 1 | 平和～千歳(サッポロビール庭園除く) | 23:59 | 札幌23:59-(1788M) |
| 47 | 南千歳～苫小牧 | 23:09 | 札幌23:09-(2784M) |
| 52 | サッポロビール庭園 | 22:48 | 札幌22:48-(2782M) |
| 61 | 新千歳空港 | 22:25 | 札幌22:25-(994M) |
| 62 | 北老～室蘭の特急停車駅 | 22:00 | 札幌22:00-(特急すずらん12) |
| 132 | 苫小牧～東室蘭の特急通過駅 | 20:47 | 札幌20:47-(快速エアポート186)-南千歳21:23/21:31-(2776M)- 苫小牧21:50/21:56-(456M) |
| 154 | 本輪西～長万部(小幌除く) | 19:50 | 札幌19:50-(快速エアポート172)-南千歳20:24/20:33-(2774M)- 苫小牧20:53/21:00-(454M)-東室蘭21:55/22:00-(488D) |
| 247 | 小幌 | 16:51 | 札幌16:51-(特急北斗20)-洞爺18:48/19:58-(484D) |

※ 順: JR北海道全駅+新青森駅の全317駅中の終電時刻の順位 時刻: 札幌駅の出発時刻 ※ 詳細な該当駅は上の図を確認ください

上記の範囲で最も終電が早かったのは小幌(16:51 発)です。生粋の秘境駅で夜間の列車は全て通過するため周辺の駅よりも終電が早くなっています。終電で下車しても絶望が待っているのが良識のある人はやめましょう。苫小牧～東室蘭間では特急すずらん号が終電となるため、通過駅は終電が1時間ほど早くなっています。サッポロビール庭園は夜間の一部列車は通過するため 22:48 発が終電となっています。

ところで小幌の 16:51 発が 247 位(/317 駅)とは、北海道といえども終電はそれほど早いわけではないのかと思った方もいるでしょう。残念、これより下位は格が違います。

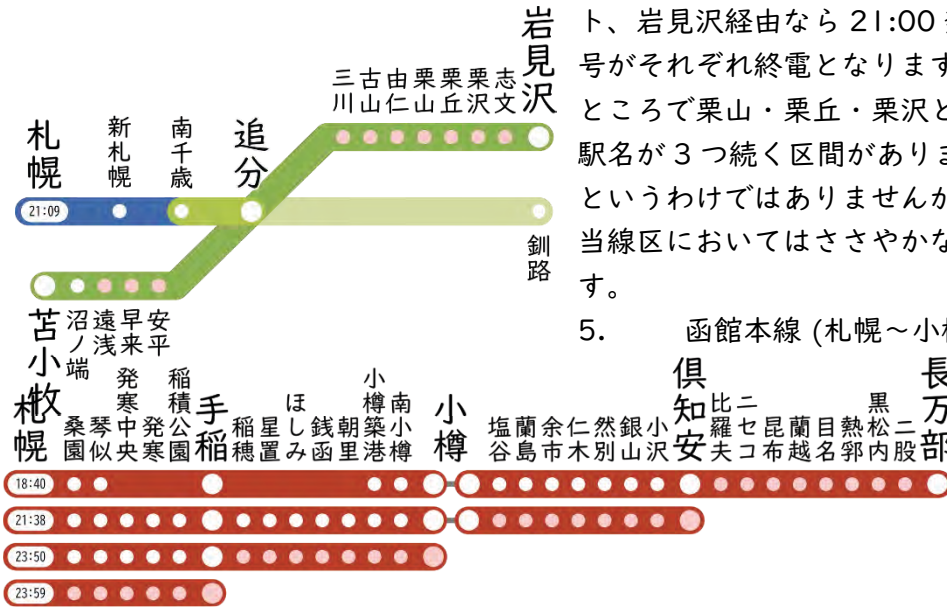
10.根室本線以降の項を読むと分かるでしょう。

2. 函館本線 (長万部～函館)

| 順 | 駅 | 時刻 | 行程 |
|-----|---------------|-------|---|
| 185 | 八雲～函館の特急停車駅 | 18:46 | 札幌18:46-(特急北斗22) |
| 185 | 国縫～山崎 | 18:46 | 札幌18:46-(特急北斗22)-八雲21:25/22:00(折返)-(893D) |
| 247 | 山越～石倉 | 16:51 | 札幌16:51-(特急北斗20)-長万部19:14/20:22-(890D) |
| 185 | 駒ヶ岳～仁山 | 18:46 | 札幌18:46-(特急北斗22)-新函館北斗22:14/22:51-(4835D) |
| 185 | 七飯～桔梗 | 18:46 | 札幌18:46-(特急北斗22)-新函館北斗22:14/22:38-(1368M) |
| 247 | 砂原支線各駅(東森～鹿部) | 16:51 | 札幌16:51-(特急北斗20)-森19:57/20:03-(2846D) |
| 247 | 木古内～新青森 | 16:51 | 札幌16:51-(特急北斗20)-新函館北斗20:23/20:43-(はやて98) |

ト、岩見沢経由なら 21:00 発の特急カムイ 43 号がそれぞれ終電となります。
 ところで栗山・栗丘・栗沢と「栗」が含まれる駅名が 3 つ続く区間があります。だから何だというわけではありませんが、観光資源のない当線区においてはささやかな名所となっています。

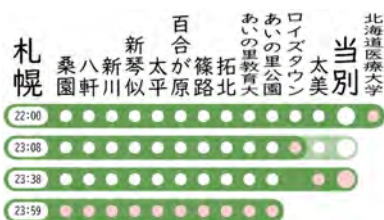
5. 函館本線 (札幌～小樽～長万部)



| 順 | 駅 | 時刻 | 行程 |
|-----|--------|-------|--|
| 1 | 桑園～手稲 | 23:59 | 札幌23:59-(4995M) |
| 37 | 稲穂～小樽 | 23:50 | 札幌23:50-(286M) |
| 74 | 塩谷～倶知安 | 21:38 | 札幌21:38-(270M)-小樽22:24/22:30-(1966D) |
| 201 | 比羅夫～二股 | 18:40 | 札幌18:40-(快速エアポート145)-小樽19:17/19:30-(2960D) |

距離に応じて終電の早さが決まる順当な結果となりました。倶知安行の最終列車が遅いため、74 位と距離の割に順位が高くなっています。ちなみに札幌発の終電は 4 方向同時発車のため、千歳方面・岩見沢方面・小樽方面・あいの里公園方面は全て 23:59 発で同率 1 位となります。

6. 札沼線



| 順 | 駅 | 時刻 | 行程 |
|----|-----------|-------|-----------------|
| 1 | 八軒～あいの里公園 | 23:59 | 札幌23:59-(1653M) |
| 51 | ロイズタウン | 23:08 | 札幌23:08-(649M) |
| 45 | 太美, 当別 | 23:38 | 札幌23:38-(651M) |
| 62 | 北海道医療大学 | 22:00 | 札幌22:00-(2643M) |

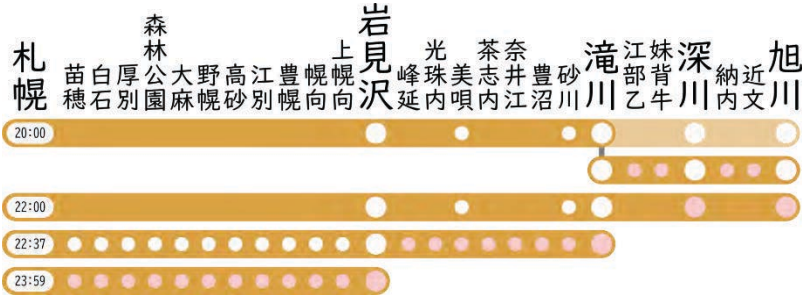
全区間が札幌近郊に収まっており、終電時刻は全体的に遅くなっています。北海道医療大学・ロイズタウンは駅の設置目的から考えるに夜間の需要はないため、比較的終電が早くなっています。あいの里公園は札幌市と当別町の境界付近に存在するため、終電を含めて当駅止まりの列車が多数設定されています。

新十津川まで延びていた時点では、

石狩金沢～石狩月形 20:45 発 / 豊ヶ岡～浦臼 17:00 発 / 鶴沼～新十津川 6:58 発
 となり、1 日 1 便の新十津川付近は当然の如く最下位となります。(JTB 時刻表 2019 年

6月号参照)

7. 札幌～旭川 (函館本線)



| 順 | 駅 | 時刻 | 行程 |
|-----|-------------|-------|---|
| 1 | 苗穂～岩見沢 | 23:59 | 札幌23:59-(283M) |
| 53 | 峰延～滝川 | 22:37 | 札幌22:37-(2273M) |
| 62 | 深川, 旭川 | 22:00 | 札幌22:00-(特急カムイ45) |
| 141 | 滝川～旭川の特急通過駅 | 20:00 | 札幌20:00-(特急ライラック41)-滝川20:52/21:35-(2377M) |

特急カムイ 47 号(札幌 23:05 発)の廃止が響き、深川・旭川へは 22:00 発の特急カムイ 45 号が最終となりました。滝川～旭川間は普通列車の本数が少ないため、特急停車駅と通過駅では終電時刻に 2 時間の差が現れました。苗穂～岩見沢間は 5. で説明したように同率 1 位となります。

8. 留萌本線

| 順 | 駅 | 時刻 | 行程 |
|-----|----------------|-------|---|
| 182 | 北一巳, 秩父別, 石狩沼田 | 19:00 | 札幌19:00-(特急ライラック39)-深川20:05/20:30-(2933D) |
| 243 | 北秩父別 | 17:00 | 札幌17:00-(特急ライラック33)-深川18:05/18:10-(4931D) |

留萌本線は始発が早いわりに終電は遅くないため、納得できる結果と言えます。旅行記でも触れたように、北秩父別は上下計 7 本が通過し、終電もそれに該当するため、終電がさらに早くなっています。

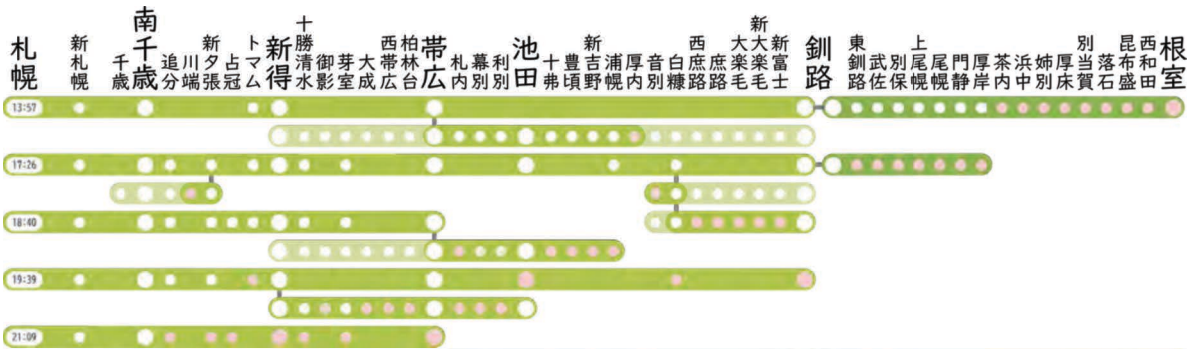
9. 根室本線(滝川～富良野)・富良野線

| 順 | 駅 | 時刻 | 行程 |
|-----|----------------|-------|--|
| 99 | 赤平～富良野 | 21:00 | 札幌21:00-(特急カムイ43)-滝川21:52/21:59-(2487D) |
| 99 | 神楽岡～上富良野, 中富良野 | 21:00 | 札幌21:00-(特急カムイ43)-旭川22:25/22:34-(743D) |
| 243 | 西中, 鹿討, 学田 | 17:00 | 札幌17:00-(特急ライラック33)-旭川18:25/18:39-(739D) |

根室本線・富良野線ともに札幌 21:00 発の特急カムイ 43 号が終電となります。ちなみに富良野着は根室本線経由の方が圧倒的に早いため、根室本線の方に掲載しています。西中・鹿討・学田の各駅は終電と 1 本前の列車が通過するため、他駅に比べて終電が 4 時間早くなっています。

さて、ここまで下位の駅があまり登場していません。残る路線は宗谷本線・石北本線・石勝線・根室本線(新得～根室)・釧網本線。ここからが調査の本番と言えるでしょう。

10. 根室本線 (新得～根室)



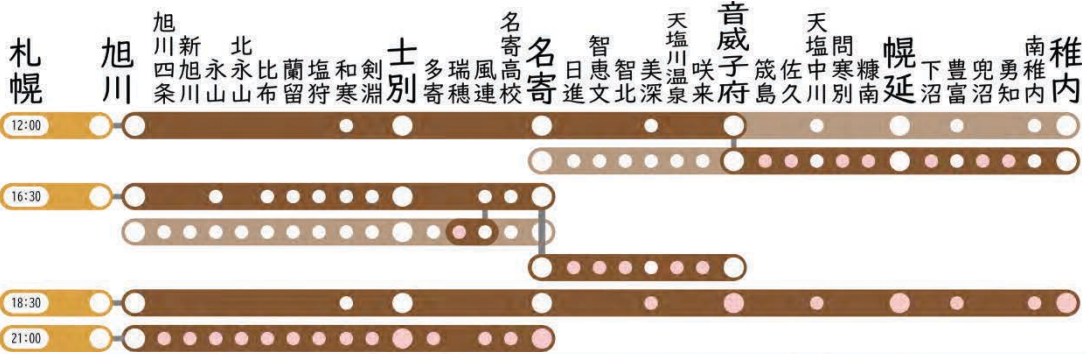
| 順 | 駅 | 時刻 | 行程 |
|-----|-----------------|-------|--|
| 82 | 追分～帯広の特急停車駅 | 21:09 | 札幌21:09-(特急とちかち9) |
| 229 | 川端 | 17:26 | 札幌17:26-(特急おおぞら9)-新夕張18:32/18:42(折返)-(2632D) |
| 171 | トナム, 池田, 白糠, 釧路 | 19:39 | 札幌19:39-(特急おおぞら11) |
| 171 | 新得～池田の特急通過駅 | 19:39 | 札幌19:39-(特急おおぞら11)-新得21:48/21:56-(2567D) |
| 201 | 十勝～浦幌 | 18:40 | 札幌18:40-(特急とちかち7)-帯広21:21/21:32-(2563D) |
| 286 | 厚内 | 13:57 | 札幌13:57-(特急おおぞら7)-帯広16:19/18:00-(2531D) |
| 229 | 音別 | 17:26 | 札幌17:26-(特急おおぞら9)-白糠21:31/22:14(折返)-(2588D) |
| 229 | 西庶路～新富士 | 17:26 | 札幌17:26-(特急おおぞら9)-白糠21:31/22:49-(2591D) |
| 229 | 東釧路～厚岸 | 17:26 | 札幌17:26-(特急おおぞら9)-釧路21:50/21:59-(5631D) |
| 286 | 茶内～根室 | 13:57 | 札幌13:57-(特急おおぞら7)-釧路17:51/19:40-(5629D) |

根室本線は全体的に低い順位となりましたが、最下位ではありません。花咲線だと予想した人、残念でした。

釧路への最終特急おおぞら11号は札幌19:39発ですが、当列車が帯広や池田に着くころには普通列車の運転は終了しているため、特急通過駅の各駅への終電はより早くなっています。それでも、ほとんどの駅は何らかの形で普通列車に乗り換えることで札幌17:00以降の終電となります。しかし厚内は下り最終浦幌行、上り最終音別行と、区間列車の網に漏れ、一駅悲しく地の果て根室と同率・札幌13:57発の特急おおぞら7号が終電となります。また、川端は上下計5本/日の普通列車に乗らなければならず、距離のわりに順位がすこぶる悪くなっています。この区間の普通列車の下り終電は南千歳17:42発の2631Dですが、後続の特急おおぞら9号でも新夕張で折り返し便に乗り換えれば当日中に到達できます。

リゾート地であるトナムは深夜の需要など無に等しく、最終のとちかち9号は通過するため、1本前のおおぞら9号が終電となります。それでもトナム21:26着と十分遅いですが。

11. 宗谷本線



| 順 | 駅 | 時刻 | 行程 |
|-----|---------------|-------|---|
| 99 | 旭川四条～名寄(瑞穂除く) | 21:00 | 札幌21:00-(特急カムイ43)-旭川22:25/22:34-(335D) |
| 261 | 瑞穂 | 16:30 | 札幌16:30-(特急カムイ29)-旭川17:55/18:00-(快速なよろ5)- 風連19:06/19:32(折返)-(330D) |
| 213 | 美深～稚内の特急停車駅 | 18:30 | 札幌18:30-(特急ライラック37)-旭川19:55/20:06-(特急サロベツ3) |
| 261 | 名寄～音威子府の特急通過駅 | 16:30 | 札幌16:30-(特急カムイ29)-旭川17:55/18:00-(快速なよろ5)- 名寄19:15/19:30-(4333D) |
| 306 | 音威子府～稚内の特急通過駅 | 12:00 | 札幌12:00-(特急ライラック17)-旭川13:25/13:35-(特急サロベツ1)- 音威子府15:24/17:02-(4331D) |

日本最北の鉄路、宗谷本線は札幌から遠いことも相まって全体的に終電が早くなっています。特に音威子府～稚内の特急通過駅へは札幌を12:00に出発する必要がありますが、最下位ではありません。宗谷本線だと予想した人、残念でした。瑞穂は夜間の列車は全て通過するため、終電が早くなっています。なお、下りの終電は旭川16:40発の329Dのため、1駅名寄方の風連で折り返した方が遅くまで滞在できます。

12. 石北本線



| 順 | 駅 | 時刻 | 行程 |
|-----|-------------|-------|---|
| 141 | 南永山～上川 | 20:00 | 札幌20:00-(特急ライラック41)-旭川21:25/22:07-(4535D) |
| 220 | 白滝～網走の特快停車駅 | 17:30 | 札幌17:30-(特急ライラック33)-旭川18:55/19:05-(特快大雪/3593D) |
| 267 | 瀬戸瀬 | 15:30 | 札幌15:30-(特急オホーツク3)-遠軽19:04/19:45(折返)-(特快大雪/3594D) |
| 267 | 遠軽～北見の特快通過駅 | 15:30 | 札幌15:30-(特急オホーツク3)-遠軽19:04/19:22-(4667D) |
| 267 | 北見～網走の特快通過駅 | 15:30 | 札幌15:30-(特急オホーツク3)-北見20:02/21:30-(4669D) |

上川以東は特快停車駅と通過駅で約2時間の差が見られました。瀬戸瀬の下り最終列車は上川11:20発の4623Dですが、遠軽で折り返すことで札幌に15:30まで滞在できます。また、旭川発上川行の通称上川シャトルのおかげで旭川～上川間は終電が比較的遅くなっています。

13. 釧網本線



| 順 | 駅 | 時刻 | 行程 |
|-----|-----------------|-------|--|
| 267 | 遠矢～川湯温泉 | 13:57 | 札幌13:57-(特急おおぞら7)-釧路17:51/19:24-(4736D) |
| 313 | 緑～中斜里, 原生花園 | 11:46 | 札幌11:46-(特急おおぞら5)-釧路15:50/16:29-(4732D) |
| 286 | 知床斜里～桂台(原生花園除く) | 15:30 | 札幌15:30-(特急オホーツク3)-網走20:52/21:00-(4733D) |

両端が釧路・網走と不利な釧網本線は下位を独占する形となりました。特に緑～中斜里・原生花園は宗谷本線の各駅をも越して最下位となりました。当該駅は網走19:00発の緑行でも到達できませんが、網走での接続が悪いため、釧路経由の方が遅い出発となります。なお、航空便を利用すれば新千歳空港16:05発の女満別空港行の便でも間に合います。このほか、釧路～川湯温泉は釧路経由、知床斜里～網走は網走経由と分かれる結果となりました。

14. 全体順位

| 順 | 路線 | 駅 | 時刻 | 順 | 路線 | 駅 | 時刻 |
|-----|-------|--------------------|-------|-----|--------|-----------------|-------|
| 1 | 千歳線 | 平和～千歳(サッポロビール庭園除く) | 23:59 | 185 | 函館本線 | 八雲～函館の特急停車駅 | 18:46 |
| 1 | 函館本線 | 桑園～手稲 | 23:59 | 185 | 函館本線 | 駒ヶ岳～仁山 | 18:46 |
| 1 | 函館本線 | 苗穂～岩見沢 | 23:59 | 185 | 函館本線 | 七飯～桔梗 | 18:46 |
| 1 | 札沼線 | 八軒～あいの里公園 | 23:59 | 185 | 函館本線 | 国縫～山崎 | 18:46 |
| 37 | 函館本線 | 稲穂～小樽 | 23:50 | 201 | 函館本線 | 比羅夫～二股 | 18:40 |
| 45 | 札沼線 | 太美,当別 | 23:38 | 201 | 根室本線 | 十弗～浦幌 | 18:40 |
| 47 | 千歳線 | 南千歳～苫小牧 | 23:09 | 213 | 宗谷本線 | 美深～稚内の特急停車駅 | 18:30 |
| 51 | 札沼線 | ロイズタウン | 23:08 | 220 | 石北本線 | 白滝～網走の特快停車駅 | 17:30 |
| 52 | 千歳線 | サッポロビール庭園 | 22:48 | 229 | 石勝線 | 川端 | 17:26 |
| 53 | 函館本線 | 峰延～滝川 | 22:37 | 229 | 根室本線 | 音別 | 17:26 |
| 61 | 千歳線 | 新千歳空港 | 22:25 | 229 | 根室本線 | 西庶路～新富士 | 17:26 |
| 62 | 室蘭本線 | 白老～室蘭の特急停車駅 | 22:00 | 229 | 根室本線 | 東釧路～厚岸 | 17:26 |
| 62 | 函館本線 | 深川,旭川 | 22:00 | 243 | 留萌本線 | 北秩父別 | 17:00 |
| 62 | 札沼線 | 北海道医療大学 | 22:00 | 243 | 富良野線 | 西中,鹿討,学田 | 17:00 |
| 74 | 函館本線 | 塩谷～倶知安 | 21:38 | 247 | 室蘭本線 | 小幌 | 16:51 |
| 82 | 室蘭本線 | 志文～三川 | 21:09 | 247 | 函館本線 | 山越～石倉 | 16:51 |
| 82 | 室蘭本線 | 安平～遠浅 | 21:09 | 247 | 函館本線 | 砂原支線各駅(東森～鹿部) | 16:51 |
| 82 | 石勝線など | 追分～帯広の特急停車駅 | 21:09 | 247 | 北海道新幹線 | 木古内～新青森 | 16:51 |
| 99 | 根室本線 | 赤平～富良野 | 21:00 | 261 | 宗谷本線 | 瑞穂 | 16:30 |
| 99 | 富良野線 | 神楽岡～上富良野,中富良野 | 21:00 | 261 | 宗谷本線 | 名寄～音威子府の特急通過駅 | 16:30 |
| 99 | 宗谷本線 | 旭川四条～名寄(瑞穂除く) | 21:00 | 267 | 石北本線 | 瀬戸瀬 | 15:30 |
| 132 | 室蘭本線 | 苫小牧～東室蘭の特急通過駅 | 20:47 | 267 | 石北本線 | 遠軽～北見の特快通過駅 | 15:30 |
| 141 | 函館本線 | 滝川～旭川の特急通過駅 | 20:00 | 267 | 石北本線 | 北見～網走の特快通過駅 | 15:30 |
| 141 | 石北本線 | 南永山～上川 | 20:00 | 267 | 釧網本線 | 知床斜里～桂台(原生花園除く) | 15:30 |
| 154 | 室蘭本線 | 本輪西～長万部(小幌除く) | 19:50 | 286 | 根室本線 | 厚内 | 13:57 |
| 154 | 日高本線 | 勇払～鶴川 | 19:50 | 286 | 根室本線 | 茶内～根室 | 13:57 |
| 171 | 石勝線など | トマム,池田,白糠,釧路 | 19:39 | 286 | 釧網本線 | 遠矢～川湯温泉 | 13:57 |
| 171 | 根室本線 | 新得～池田の特急通過駅 | 19:39 | 306 | 宗谷本線 | 音威子府～稚内の特急通過駅 | 12:00 |
| 182 | 留萌本線 | 北一已,秩父別,石狩沼田 | 19:00 | 313 | 釧網本線 | 緑～中斜里,原生花園 | 11:46 |

<主要駅の時刻>

函館 18:46 発 (185 位) 小樽 23:50 発 (37 位) 旭川 22:00 発 (62 位) 帯広 21:09 発 (82 位)

釧路 19:39 発 (171 位) 網走 17:30 発 (220 位) 稚内 18:30 発 (213 位)

東京 14:46 発 *参考

【永久保存版！】 関西の聖地紹介(※ただしネット上に訪問記がないものに限る)

80 樋口

【永久保存版！】 関西の聖地紹介(※ただしネット上に訪問記がないものに限る)

1.はじめに

はじめましての方ははじめまして、久しぶりの方はお久しぶりです。80 回生の樋口です。今回私が紹介していくのは関西にあるものの、ネット上にはほぼ情報がない「聖地」です。アニメや映画、漫画に出てきた実在の場所をファンが訪れる聖地巡礼というものはかなり一般的なものになってきました。関西だと「けいおん！」に出てきた豊郷小学校旧校舎群や、「涼宮ハルヒシリーズ」に登場した珈琲屋ドリームなどがあげられます。そういった聖地を巡礼した紀行記なんかはネットを探したらいっぱい見つかるんですが、ふと思ったことがあります、

みんな行ってるところに行っても操られてる感じがして面白くね~~~~~

実際に存在する場所なんですから、もちろん変わったりはせずに登場した当時の姿を残していることに対してすごいと思ったり、変わっていたとしたらなくなってしまったのかという感慨深さはあるのですがそれ以上の気持ちが生まれませんよね。それよりも聖地巡礼をすでに行っている人の note とかに踊らされてる感じがするので、自分で新たな聖地を見つけ出したいという気持ちが強くなったのでこの文章を書いています。ここに載せた聖地は最初に載せた聖地以外には行ったことがないですし、最初に載せた聖地もネット上には情報を上げていないので、皆さんが訪れて、ネットに上げれば第一人者になることができます！！

能書きはこれぐらいにして早速紹介していきたいと思います。

2. 歳納神社

みなさんはゆるゆりという作品をご存じだろうか？ なもりが描く「七森中☆ごらく部」を舞台としたコミック百合姫にて連載されている、ゆるゆる百合コメディだ。アニメ化も何度かされており、発行部数は400万部を超えている大人気作品である。その中には歳納京子という大人気キャラクターが存在している。

2025年7月、同級生と小旅行に能勢電鉄で行く先に困っていた僕はある神社を見つける。歳納神社だ。この文字列を見た瞬間神社とゆるゆりが好きな僕は即決で行くことを決めた。2025年7月18日ついにその日がやってきた。阪急線に乗り、友達と合流し目指すは川西能勢口。川西能勢口からは能勢電鉄に乗り日生中央へ。途中では三ツ矢サイダーの始めの地がこの辺にあることに驚きを感じながら進んだ。日生中央では泉北線の和泉中央が寂れた土地みたいだなあという感想を抱いて山下を經由し、妙見口へと向かう。妙見口からはグーグルマップを頼りに道を進んでいき、川を渡り、蛇が出そうな山を登り歳納神社へと着いた。歳納神社は一般に「オの神(塞の神)さん」と呼ばれている。道祖神を祀ったものである。塞の神は外部から侵入する妖神悪神を塞ぐ神としてよく村の入り口や道の分岐点に祀られている。吉川村にはこれより川下に民家がなかったようで、ここが実質的に村の入



り口だった。」(<https://www.toyokan.net/bora3/bookF.htm> 2026/03/21 閲覧) ようなのでとりあえずクイズ大会の団体優勝を祈願した。執筆一週後にあるので優勝できていたらとてもうれしい。

3. ラッキー・ブレイク

ラッキー・ブレイクは大阪市内のデザイン会社フジサワ産業を舞台とした平つくねが描くドタバタお仕事コメディ四コマ漫画です。めちゃくちゃ絵がかわいくて話としても面白いのでぜひ読んでほしいです。BOOKOFFで110円とかで売っているので求めやすいと思います。良ければ手元に単行本を用意してからご覧ください。(キシモンと赤井さんが好きです)



肝心の聖地巡礼部分です。4話(1巻39p~)では展示会に行くために大阪空港に向かうのですが、途中から運転を代わ

った陸(主人公)が高速道路で道を間違えて困るという話なのですが、43pの左下のコマで左に行くと大阪空港、池田で右に行くと環状・と書いてある分岐が出てきます。11号と1号が交わるJCTはどこか探してみると中之島JCTが条件に合致するので多分そこなのでしょう。直接的な描写は出てきていないもののオフィスが四ツ橋あたりにあることを考えると妥当ではあります。(あまりにもオフィスを出発してすぐすぎるのでは?)

5話(47p~)ではいよいよ展示会に到着で、47pのコマを見ると明らかに正三角形を3つ集めたような特徴的なフォルムが映っているので、東京ビックサイトでしょう。コミケが行われることでオタクにはおなじみなのですが、そもそも正式名称が東京国際展示場(最寄りのりんかい線の駅名も国際展示場)なので、展示会が本業なんですよ。親も展示会に行ったことがあるらしいです。

6話、7話(55p~)では豊岡にある工場に行き温泉に泊まる、いわゆる温泉回です。手掛かりになりそうなものはなかったのですが、豊岡の温泉なので多分城崎温泉でしょう。

城崎温泉には、JR には珍しく鉄道むすめ (城崎このり) がいます。

10 話(87p〜)では遅刻しそうな陸達が頑張る回なのですが、阪京(急)豊中から梅田に出て地下鉄に乗り換えて南に向かう話となっています。87p のコマではまだ発車表示票がパタパタ式時代の豊中駅が、90p では十三で四両目から一両目に移って何とか乗り換え時間を短縮しようとしたり、91p では谷町線の路線図と四つ橋線と御堂筋線の乗換案内が見えることから谷町線であると考えられます。

3 巻まで出ているのでよかったら皆さんも探してみてください (放棄)

4.今日はまだフツーになれない

「かわいい女の子が好きなフリーター・高橋 (27 歳) と、マイペースだけど繊細な漫画家・山下 (27 歳) 。高校生活の終盤、就職も進学も志望しなかった二人は進路希望で居残りになって以来、一緒にいる。進学、就職、結婚...人生でたびたび遭遇する「フツー」に悩みながらも、なんだかんだ前向きに生きていく。女子二人。ゆるっと心に染みる、ちょうどいい関係。」 (カバー裏より)

5p からいきなり高槻駅の外観が出てきてびっくりします。多分中央口です。元茨木市民からすると高槻って新快速、さらには特急も止まるんでうらやましかった記憶があります。12p では高槻駅のペDESTリアンデッキが出てきます。

34p では山下が出版社に持ち込みをした後に夜行バスを待つ時に京王新宿駅の外観 (京王百貨店口) が出てきます。

36p ではメイド喫茶に行くために日本橋 (にっぽんばし) のオタロードを訪れます。オタクなので日本橋はそこその頻度で訪れるのですが、メイド喫茶は行く機会がなくて行ったことないんですよね。

60p ではユミバーサルスタジオジャパン (ユミバ) のエントランスにあるクソデカ地球儀が出てきます。弓道のテーマパークなんですかね..... ?

11 話 (103p ~) では山下がオフ会をした後友人を見送るシーンで大阪駅と 223 系が出てきます。大阪駅の駅名標のフォントが丸っこくて違和感があります。また、120p では回想でえびすばしのショッピングセンターが出てきます。

13話ではたぶんひらパーに行こうとして KEIHAN の京橋駅で乗り換えをするも、途中で山下が徹夜して漫画を描いていたため体調不良になり見知らぬ駅で降ります。この見知らぬ駅はホーム端まで屋根がある島式ホームと若干線路に斜め向いてるマンションから守口市駅だと考えられます。

5.おわりに

いかがでしたでしょうか？ 僕としては書きたいことは書けたので良かったかな、と思います。みなさんも好きな作品に出てくる場所を自分で特定してそこに行ってみてはいかがでしょうか？ ~~(あときららと百合姫を読もう)~~ありがとうございました！

あっ！方向幕だ！.docx

79 回生 K.Y

こんにちは、LED 担当の K です。毎回 LED 展示ブースの隣に印刷して張り出しているパワポの名前が「あっ！方向幕だ！.pptx」なので、LED を紹介するこの記事は「あっ！方向幕だ！.docx」という名前にしました。この記事では、我が灘校鉄道研究部における LED 方向幕展示について、点灯の仕方や歴史、操作方法、製作過程などをお見せしていこうと思います。後年の継承者に向けた引継ぎ資料も兼ねているので、少しわかりにくい部分もあるかもしれませんがご了承ください。それでは早速行きましょう。

①灘校鉄研の LED 史

灘校鉄研で LED 方向幕の展示を始めたのは 2021 年の文化祭からです。2019 年の秋から着手していたらしいのですが(現在は全く更新されていない鉄研ブログより)、製作の難航やパンデミックによる文化祭のオンライン化によって、一般に向けて初めて公開したのは 2021 年の文化祭ということになっているようです。記念すべき LED 第一回は JR225 系電車の LED を再現していたようですね(写真は自分が中一の新入部員の時に試験点灯していたもの)。この頃は Raspberry Pi という小さなコンピュータを使って、電子工作とプログラミングに悪戦苦闘しながら、アマチュア無線研究部の力も借りて製作しており、機器の破損や白煙などが発生している様子がブログで確認できます。Raspberry Pi を用いた LED 方向幕の製作については灘校鉄研の公式ブログをご覧ください。



2022 年には阪神電車の LED を再現しましたが、初代担当が現役で関与するのはここで終わり。2023・24 年は二代目に担当が移ります。ここで二代目の担当があることに気づきます。それは、LED の作り方や光らせ方が、LED マトリクスパネルを購入した「akibaLEDピカリ館」の公式サイトで公開されていることです。いろんなサイトやブログを検索しなくても、自分でややこしいプログラミングやはんだ付けをしなくても、このサイトに書いてある部品を買い、PC にソフトを DL すれば簡単にできていました。…まあ本人のスキルとして身についたものがあるでしょうから、無駄ではないですけどね、初代の方は少し気の毒ではあります。自分でもネタにしたしたいっか。

この辺りからこの記事を書いている筆者(三代目)が主体的に LED データ製作に関わるようになり、2023 年には阪急(コウペンちゃんコラボ幕)、2024 年には N700 系新幹線のデータを製作しました。しかし、前述の「あっ！方向幕だ！.pptx」は Raspberry Pi を用いた製作方法で説明してあった他、LED 方向幕を設置するための台がボンドで接着してあり、年一回とはいえ繰り返し使うことに難があったことから、いくらかの問題が生じていました。前者については、文化祭に来ていた将来の灘校生のお父様から「これ Raspberry Pi って書いてあるけどこの装置ラズパイじゃないよね？」というご指摘をいただいたこと、後者については二代目担当の「この台去年使えれば十分と思ってたのに、まさかボンド剥がして再利用するとは思ってなかった…」という発言から、改善の意識が湧いてきました。

そして 2025 年には筆者である私が大阪メトロ 400 系・30000 系の LED 方向幕を製作し、

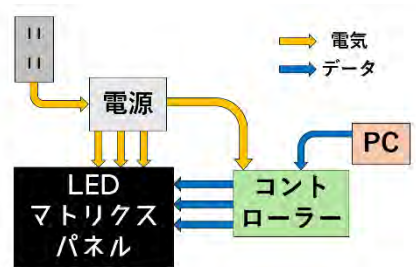
「あっ！方向幕だ！.pptx」の大幅改訂、LED 設置台の新規製作を行いました。具体的な様子については、2026 年の展示をご覧ください。前者は後で解説するので後者だけここで説明すると、接合部分をすべてネジで止め、年によって色やサイズが変わる表側の部分を取り外し可能な薄い板にしました(説明が難しいが見ればわかる)。またクランプで挟んで机に固定する板を用意したことで安全性の向上にも努めました。

ここまで説明してきましたが、2026 年の展示は(何か大幅な変更が無ければ)223 系・225 系の LED 方向幕を展示する予定です。225 系 LED 方向幕は 2021 年にも展示しましたが、そこからさまざまな路線に 227 系が投入されたことで増えた幕を追加し、223 系については自分が中学生の時から製作してきたものの集大成として展示する心意気です。皆様に楽しんでいただける展示ができれば嬉しいです(執筆は 3 月)。

②LED の製作方法

電子機器の部分については「あっ！方向幕だ！.pptx」及び akibaLED ピカリ館様のサイトをご覧ください。マトリクスパネルは P3 RGB 64x32 を 6 枚(縦 2×横 3)、コントローラーは 5A-75、電源は MEAN WELL 5V LRS シリーズ LRS350-5 です。[継承者向け]電線(赤黒の線)やフラットケーブル(データを送る線)の繋げ方は鉄研連絡ツールの写真を見てください。製作段階については、電線は正負(赤黒)を間違えないように気を付けて電源に取り付け、ケーブルについてはコントローラーの J1 が上で J2 が下になるようにパネルの左端に繋げ、短いケーブルを隣り合うパネルに右へ順に繋げてください。

台の部分については写真があればいいのですが無いので CAD と文字で説明すると、マトリクスパネル 2×3 枚の大きさだけ穴をあけたパネルと同じくらいの厚さの木の板を用意し、後ろに柱を立ててネジで板を固定します。パネル一枚の大きさはおよそ 95x192(mm)です。厚さは忘れましたが 15mm も無いでしょう。このときパネルの境目を支えるために端だけでなく間にも柱を建てます。この柱が太いと隣り合うパネルにつなぐケーブルが繋がらないので 2x2 材より細いものにしましょう。後ろ側にはクランプで挟む用の 2x3 材を伸ばしておきます(金折で固定)。CAD の画像は上が表側で下が裏側です。一応色付けはしましたがこれ白黒印刷だとちゃんと見えるんですかね？見えることを祈ります。マトリクスパネルは半透明の黒いガラスみたいな感じで表現しています。実際にはこの台の表側に薄い板を磁石で




くっつけて、光らせるサイズのマトリクスパネルだけ見えるようにしています。

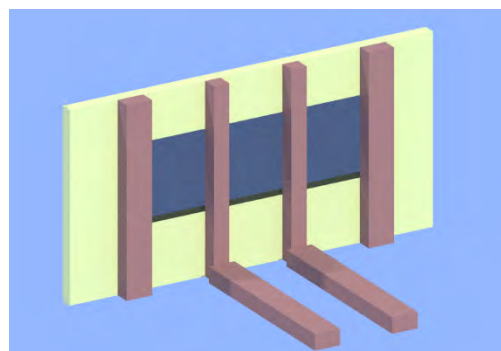
LED 方向幕のデータの打ち方についてはネットに転がってるのでそちらをご覧ください。あるいはうちのブログで紹介しているものも、ドットの打ち方については今やっている方法とほとんど変わらないので、そちらを参照するのもいかがでしょうか。

③LED の操作方法

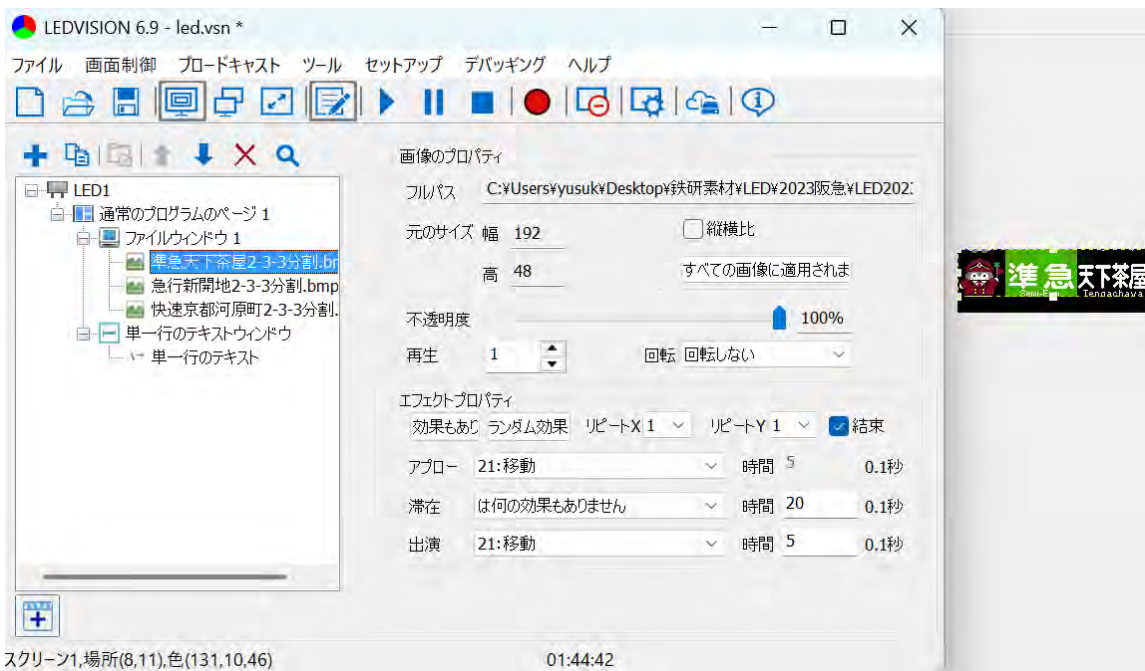
LED マトリクスパネルを並べ、電源・コントローラーに繋ぎ、台に置いただけでは何も表示されません。コントローラーと PC を LAN ケーブルでつなぎ、操作する必要があります。鉄研では LEDVISION というアプリを用いて点灯させています。私は V6.9 を用いていますが、それより新しくても古くてもだいたい同じ動作をします。言語が日本語になっていることを確認したら(右から 3 つ目の Setting>Language から変更可能)、ソフトウェアの設定を上手いことしましょう(継承者は動画を見て ください)。その次は

「画面のサイズと数→  ←」を押すとポップアップウィンドウが開くので、サイズを変更します。このサイズは使っているマトリクスパネルのドット数(私たちの場合は列 $64 \times 3 = 192$ 、行 $32 \times 2 = 64$)を入力します。場所は PC 画面上の場所を指定するものなので微調整したい方はご自由に。

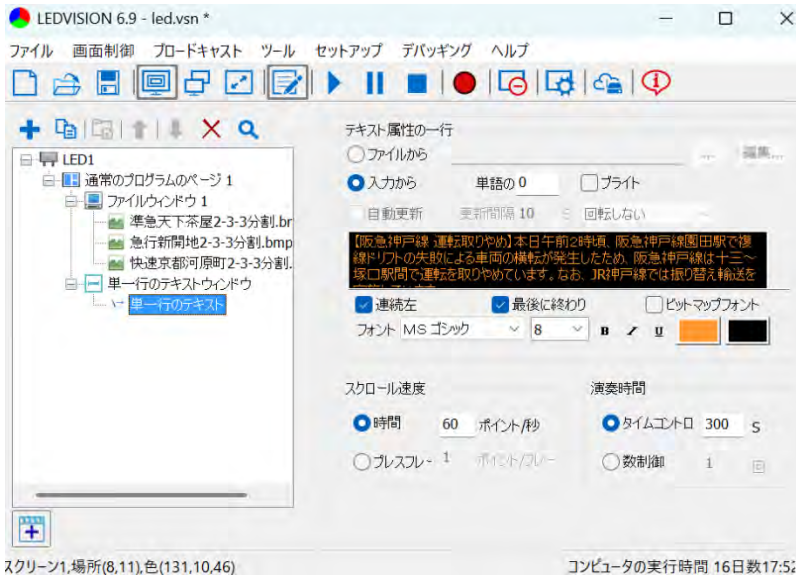
ここまで来れば LED を光らせる準備は万端です。すでにデモ表示が光っていますが、端の方でチカチカ点滅したり変な絵のつながり方をしたりする場合はサイズが間違っているので確認してください。サイズが間違っていない場合はパネルやケーブルの不良が考えられるので使用を中止してください。



では、青い“+”ボタンから「通常のプログラムのページ」を選択し、右側で背景色を指定しましょう。背景画像は「には背景画像をしません」を選択し、今回は背景色に黒色を設定します。まあこの色は方向幕にはそこまで関係ないですが、消費電力・パネルの寿命のためにも黒にしておきましょう。もう一度“+”ボタンを押すといろんなものが出てきます。今回は方向幕データを読み込ませるために「ファイルウィンドウ」を選択し、ウィンドウプロパティ、つまりマトリクスパネル全体の中でファイルを表示させる場所、サイズを調整します(ミニウィンドウでも直接調整できます)。全長は表示時間を表していますが、この後の操作に応じて勝手に変化するので使いません。使いたかったらご自由にどうぞ。さらにもう一度“+”ボタンを押し、「画像を追加します」から画像を選択すれば画像が追加されます。この時「画像のプロパティ」内の元のサイズとウィンドウプロパティのサイズが同じならば、画像データがきれいに映ります。不透明度や回転はご自由に。何回か“+”ボタンを押すか複数画像を一度に選択すれば、複数画像が同じファイルウィンドウに入ります。そのため、同じファイルウィンドウの画像は同じサイズであることが望ましいです。この場合、ファイルウィンドウ内の画像は上から順の一つずつ表示されます。「再生」の数を増やすと、同じ画像がグループの最後に表示されるようになります(「再生」が1以上の画像→2以上の画像→3以上の画像…といった感じ)。「エフェクトプロパティ」からは画像の登場シーン(以下イントロ)と退場シーン(以下アウト



ロ)を調整できます。「アプロー」がイントロ、「出演」がアウトロです。イントロとアウトロの演出がかなり豊富にあるので、遊んでみましょう。「結束」を外せば、イントロとアウト



ロが別々に表示されるようになり、各々のエフェクトを自由に選択できるようになります(つまり終了の状態では、ある画像のアウトロと次の画像のイントロが一緒に流れており、強制的にどちらのエフェクトも同じものになります)。この演出は同じファイルウィンドウに入っている画像全てに適用されます。「滞在」のエフェクトは点滅を選ぶことができますが、あまり使いません。右側では各エフェクトや「滞在」の時間を


0.1秒単位で調整できます。ちなみに「滞在」を0にすると画像が変化し続けます。ここでエフェクトを終了、「移動」や「ダウン」にすると、幕回しのような見た目になり面白いです。「リピート X」「リピート Y」はエフェクトを縦横にn分割して表示できるもので、まあ使いません。

さて、今度はファイルウィンドウを増やしてみましょう(「通常のプログラムのページ」を選択し、「+」から追加)。すると、同じ時点で二つのファイルウィンドウが存在することになります。これで複数のファイルを同時に表示できるようになりました。あるいはここで「単一行のテキストウィンドウ」を追加し(位置とサイズを調整)、「単一行のテキスト」を追加します。すると一行のテキストを表示することができます。「テキスト属性の一行」で「ファイルから」を選ぶとtxtファイルから文章をインポートできます。「入力から」だと、下の欄で文章を入力できます。「単語の」は文字と文字の間の空白を数px空けられます。「ブライツ」は何かわかりません。「ページ」は、ウィンドウのサイズと文字の大きさや文章の長さから自動的に決められる、いわば「何枚の画像で表示できるか」を表したものです。「回転しない」はそのままでいいでしょう。右側のマークは左詰め、中央、右詰めを設定できます。「連続左」と共に後ほど触ります。フォントやサイズはご自由にどうぞ。ただ、サイズはpxではない感じです。多分2倍かな?太字、斜体、下線は全ての文字に適用されます。「ビットマップフォント」は分かりません。その下の色は、左が文字色で右が背景色です。エフェクトプロパティは画像で説明した通りです。ここで文字を左詰めにし、イントロとアウトロを結合してエフェクトを「左」にすると、文章がいくつかに分けられて左へ流れていくようになります。あるいは「連続左」を選択すると、文章全体がゆっくりと左へ流れていきます。基本的に単一行のテキストは連続左の使い方が多いですかね。上手いこと使ったら特急はまかぜのLEDを再現できそうですが、そこまでの技術はありません。「連続左」を選択するとエフェクトプロパティが消え、代わりに「スクロール速度」と「演奏時間」が表示されます。スクロール速度は文字が動くスピードを指定でき(px毎秒かpx毎フレーム)、演奏時間はこの文章を表示する時間を指定できます(秒か回数)。また「最後に終わり」を選ばなかった場合(デフォルト)は、ウィンドウサイズの都合で文章の最後に大きな空白が残るのですが、選ぶと文章の最後と始めの間に全

角スペース一個分の隙間だけ残ったまま連続で表示できるようになります。

こんな感じで説明してきましたが、異なるサイズの画像を別々のタイミングで表示させたいときはどうすればいいのでしょうか？そんなときは「通常のプログラムのページ」を別に用意すれば、今表示されている通常のプログラムのページが終わった後に次の通常のプログラムのページが表示されるようになります。ぜひ使ってみてください。ちなみに「プログラム全体のページ」は通常のプログラムのページと関係なく必ず表示されます。時計とかに使うんかな？

さて、ここで一旦ファイルウィンドウに戻ります。ファイルウィンドウ内で指定されているものは実はファイルのデータではなく、ファイルのパスです。そのため、インポート元のファイルを移動するとエラーが吐かれます。また、パス先のファイルを編集すると表示されるファイルも変わります。これを利用して、任意.bmp みたいなファイルを用意し、最初のファイルウィンドウに入れておくことで、任意.bmp を編集するだけでお客様の要望に応えることができます。

ここまで来ればあとは表示するだけです。上の  を押すと入力した通りの映像が流れるようになります。今回の入力の場合は上 48px に阪急の幕が、下 16px には JR 西の発車標・電光掲示板で表示されているような運転取りやめのお知らせが流れるようになります。文章は気にしないでください。あと、多分眩しいので画面制御>明るさ調整から手動明るさ調整をしておきましょう。というか先にやればよかった。文化祭で使う部屋は暗いので 40% くらいでも割と見えています、明るい屋外で展示する場合などは 70% くらい要るかもしれません。状況に応じて変えてください。

④ これからの鉄研 LED

たいそうな名前にしましたが、割と深刻な問題です。現状後継者がいません。また表示する方向幕がネタ切れ気味です。正直使いまわしでもいいのですが、JR 西以外では使いまわしの際に新しい幕を追加するということがあまりありません。この場合幕データの製作技術が継承されないことが危惧されます。自分たちでも色々検討してはみたのですが、これまで製作幕で関西で見られるだいたいの幕はコンプリートしてしまい、新しく幕を作って表示しようとしても種類が非常に少ないか製作が難しいものばかりです。たとえば京都市営地下鉄は、烏丸線はフルカラーLED で作りにくいですし(どこに金かけとんねん)、東西線は幕の種類が乏しいです。ただ東西線は京津線乗り入れもあるので若干幕が増えるのですが、神戸市営地下鉄は 20 幕も無いです。ちなみに去年の大阪メトロがこれまでに最少の 50 幕くらいなので、あんまり…。新幹線は正直二度とやりたくないの北陸もパス。となると京阪と南海くらいしか残っていないのですが、新幹線と同じタイプの幕だったり情報が乏しかったりするのやりたくないです。うーん…。

ただ、ここで鉄研 LED の文化を終わらせるわけにはいきません。LED が模型など他の活動と異なる点として、ほとんどの活動を PC 上で行うという特徴があります。鉄研としては鉄道好きな人ならだれでも入ってよしという体制を取っているため、様々な人に合った活動を用意することは鉄研の規模を拡大させることの助にもなります。その点で LED 方向幕の活動は代えがたいものであると言えるでしょう。…とまあつらつら並べてみましたが、それよりも LED 方向幕の製作や展示が楽しいことを伝えていきたいという思いの方が強いですね。LED 方向幕の製作は非常に楽しいです。幕を描いているときもそうですし、LEDVISION を操作しているときもそうです。また、LED は基本的に LEDVISION が勝手に表示してくれるので、

文化祭を訪れる皆さまとのコミュニケーションがとりやすいのが一つメリットとしてありますね。裏側を簡単に見られることからラズパイ指摘父さんみたいな人が突っ込んできやすいのもそうですし、ピカピカ光っているものは子供も食いつきやすいです。お客様の要望に応えた展示をしやすいので、記念撮影も捗っていました。また、去年の場合 2025 大阪関西万博の幕を製作したりしたのですが、ミャクミャクは凄い人気ですね。あまりにも見せてくれという声が多くてびっくりしました。あるいは自分が LED の隣でぼけーっと突っ立ってるだけだと思って(ほとんどそうなのですが)鉄研や弊社について質問する方も結構いました。こういう話ができるのは楽しさもありつつ驚きが得られることもあり、貴重なものだと感じています。是非後輩にはこういうものをこれからも続けてもらいたいと思います。

締め切りがぎりぎりなのでこの辺で終わりにしようかと思えます。最後は少し LED とは関係ない、文化祭の話になってしまいましたが、弊社鉄研の LED について一通りのことが語れたと思います。これを読んで LED に興味が出た部員は引き継いでくれたら嬉しいです。あるいは自分でも LED をやってみようと思った他校生の方やその他の方はぜひ連絡してください。自分がわかるところだけでも応援させていただきます。

LED 方向幕がこれからの鉄研の未来を明るく照らすことを祈っています。

最後の画像は WESTER を普及させるために勝手に作った幕です。白黒では見えないと思いますが。



わたしが鉄道に関係した原稿を書けるわけじゃないじゃん、ムリムリ！（※ムリだった!?!）

82回生 ひゃっき

0. 挨拶と注意事項と説明

初めまして、82回生のひゃっきです。

☑私は悪ノリをしてしまう人間であるため鉄道とほぼ関係がない文章を提出する

☑私はエアブであるためわたなれのネタが入っていない文章を提出する

☑私は検索不足であるため明らかに非効率的な動きをする

☑そのためつまらないのに研究的な価値もない文章を提出する

□あなたはそれでもこの文章を読む変人であるため文句を言わない

私は去年の5月上旬にアニメ『ウマ娘 シンデレラグレイ』放映を記念したスタンプラリーをして、ついでに個人的に好きな漫画『負けヒロインが多すぎる!』の聖地である豊橋を訪れました。

↓当時のスタンプラリー

https://www.meitetsu.co.jp/pr/meitetsu_umamusume/

1. まず笠松競馬場に向かう

おはようございます。時刻は朝の8時。私は今名鉄名古屋中央改札口にあります。

この後すぐに帰るので持ってきた荷物をロッカーに預けて準備万端！

サービスセンターに滅茶苦茶な人が並んでいて今からこれに並ばないといけないのかと戦々恐々としていたらスタンプラリーの切符はミューチケット売り場で買うらしいので関係ないらしい。

なんであんなに並んでんだらう(フラグ)

階段を下りた瞬間に岐阜行きの特急が出ていく悲しい事件がありました私には元気です。

名古屋に異常にあるファミリーマートサークルKに入ってご飯を買ってとりあえず岐阜に行きましょう。

今回のスタンプラリーで回る場所は岐阜、笠松、名古屋、金山、太田川、中京競馬場、刈谷ですわ。そのため岐阜から回った方がいいですよ(お嬢様)まく考えたらどっちにしろ変わらないなんて日が裂けても言えないですわー

そんでもって着いたのは名鉄岐阜。改札で出て戻る奇跡のターンを見せつけ衆目の

目を浴びた(浴びてない)後スタンプを押しましょう。あれ、そういやスタンプを台紙に

押しさないといけないんだよな…どこで交換すればいいんだ(フラグ回収)

調べるとスタンプラリーの景品と交換するための台紙は名鉄名古屋のサービスセンター、笠松、中京競馬場前、太田川で引き換えしないとイケないらしい。

だからサービスセンターあんなに並んでたんすね…でも並びすぎじゃない？

まあとりあえず笠松に行きましょう！

駅から降りて台紙を引き換えしてもらい外に出ます。小雨が降ってきたらしい。傘

を持っていないので競馬場まで急ぎます。道中は雨と馬の臭いがすごかったです。

聖地巡礼を済ませたらさっさと木曾川に向かいます。ちなみにスタンドに無料で入れることを知らずにコースは間近で見ず、きしめんは完全に忘れていました。

ということで木曾川の堤防に行きます。

昔この辺りには東笠松という駅がありました。その駅は笠松と木曾川堤の間にある盛土の上に設置された相対式ホーム2面2線の駅で、2005年に廃止されました。



東笠松は当時笠松競馬場の最寄駅で、競馬開催日は臨時停車も行なわれていました。

今日の鉄道の話ここだけだからな～(某英語教師並感)

それはそうと堤防で聖地巡礼をした後遠巻きで競馬場を見て帰ります。ちゃんとスタンプを押した後岐阜行き

の電車に乗り、その後Uターンします。先に笠松に行っていればな

まあセントレア行きの特急に乗れたのは高ポイント

次は太田川ですわ～！

2. 太田川を折り返して金山へ

さて着いたのは常滑線と河和線の分岐駅、太田川。要塞駅とか近くの新日鉄前とか話せることはありますが話

七ません！スタンプを押したらすぐに戻ります。時間がやばいしお腹も空いたんだ。あと充電もやばい。急行に乗り降りしたのは金山。スタンプを押したら外に出てご飯を探します。適当にアスナルも見ましたが結局

サイゼに帰結します。美味しくて安くて良かったです。忘れ物以外は。

私は注意散漫であるためイヤホンを忘れます。

私はモバイルバッテリーを持っていないため忘れていることに帰る時まで気づきません。

3. 中京競馬場を見に行く

ちょうど来た準急で5駅、降りたのは中京競馬場前です。スタンプを押したら坂を登って中京競馬場へ。

すごく大きいですね中央は。なんか子供連れもいるじゃないですか。皆さんも仁川とか淀とか行ってみてはどうでしょうか。

適当にパノスパとかを見て散策し終わったら駅に戻って準急に乗り、前後で急行に乗り継いで知立で三河海線に乗り換えます。太田川のような要塞駅の建設中で今はとても乗り換えが面倒くさいですが完成したらとても便利になる予定です。

その三河線で2駅進むと刈谷に着きます。太田川にも言えることですが施設が新しくて活力のある都市って感じがしますね。写真を撮ってスタンプを押したら駅員さんにクリアファイルを交換してもらってスタンプラリー終了です！って書こうとして見たらなんか写真ないんですが…なんならパネルの写真が4枚しかない…

私は注意散漫であるため旅行に行った目的を果たせませんでした。

そんなこと知る由もない私は知立行きの電車まで時間があるのでキヨスクで帰りのバスで食べるおやつを買って電車に乗り込みます。

帰りのバスまで: およそ3時間

4. 豊橋とんぼ返り聖地巡礼

知立についたらさっきと同じホームに戻って豊橋行きの特急に乗ります。思ったより混んでいましたが東岡崎でかなり緩和しました。

豊橋に着きました！時間が無いことはわかっていたので最小限だけ巡って帰ります。まず精文館書店本店にお邪魔し、マケインのグッズやシングレの書籍を買ってすぐに水上ビルに行き、ちょっと写真を撮ってすぐに豊橋に戻り、ガスト豊橋橋良店に行こうとしていたのですが、時間がないのでアニメイトに行き、気づいたら手にはアニメイトのテープがついたマケインのトレーディングカードのバックが！ちなみに買う直

前まで学マスのCDを買うか悩んでいたらしいです。まあ高いしね

そして新鵜沼行きの快速特急に飛び乗り、学年LINEに怪文書を送って携帯の電源を切ります。

帰りのバスまで: 1時間半強



5. あまったじかんでなにしよう

まあそんなに時間はないんですが、着いたときには既にバスまでは 30 分くらいしか猶予がありません。その間にまだ名駅で出来ていないことをやります。

とりあえずベルノライトのパネルの写真を撮り、スタンプを押してクリアファイルを交換してもらってなんかグッズを売っているらしいのでサービスセンターに行きます。

はい。そうです。大体売り切れていました。何か売れ残っていたかは覚えていません。落胆しながらロッカーに行き荷物を取り出して地下街を練り歩きエスカカに向かいます。地上の東西通路は人が多いんですね。

そのままビックカメラに入り、エスカレーターで 6F まで上がります。そう、アイマスオフィシャルショップですね！学マスのガチャガチャを買ったあとシーズのヴァイスコラボデッキを買いシャニマスのくじを引きます。缶バッジが当たったらしいです。にちかの缶バッジを交換して下に降ります。

あとなんかエスカレーターで上ってる途中で王道篇第 4 弾「悪魔神、復活」を 1 パック買ったらしいです。

ギリギリでバスに乗り込み忘れずにスマホを充電しこの旅は終わりを迎えました。

6. 総括

今回の旅で得られたもの: スタンプラリーの台紙、クリアファイル、咲季の下敷きもどき、佳樹とにちかのグッズと韻率音愛 ハーフツインとゆかいな仲間たち(デュエマとヴァイスとビルディバイドなど)、写真、記憶

得損ねたもの: 一部のパネルの写真、岐阜行きの特急、2200 系のコラボ塗装、マーチのアクスタ、名鉄百貨店のポップアップストア、サイン入り系統板の抽選権、きしめん、カヌレ(回収済み)、山盛りポテト、マーチとオグリの東海ダービーでの対決、文才

失ったもの: 多大なる金銭、イヤホン、学年 LINE 内での私の尊厳(元から)、この原稿(2.5 ページ)

最後までこの文章を飽きずに読んだ変人へ

マーチ T かつにちか P の佳樹の兄より

岡山旅行記

83 回生 I.H・U.S・N.A

1.はじめに (U.S)

初めての中間審査が終わった直後の5月31日、この部誌を執筆している3人と他の2人で岡山へ日帰りで旅行に行きました。この部分の執筆を担当した人はローカル線や観光列車に乗ったことがこれまでにほぼなく、とても楽しかったです。具体的な行程は、表を見ていただいた方がわかりやすいと思いますが、新大阪に7時30分ごろに集合し岡山まで、もうすぐなくなるかもしれない500系に乗り、岡山に到着後、倉敷へ向かい、班に分かれ倉敷美観地区や水島臨海鉄道に乗った後、岡山へ戻り、「SAKU美SAKU楽」という観光列車に乗って津山へ行きました。そこでは、「津山まなびの鉄道館」という、旧津山扇形機関車庫を併設している鉄道博物館や、津山城へ行きました。そこから、「姫新線」というローカル線に乗って佐用まで行き、スーパーはくとに乗り換えて京阪神に帰る班と、佐用からも姫新線に乗り続け姫路まで行き、姫路駅名物の「えきそば」を食べてから新快速で京阪神に帰るルートに分かれて帰りました。

2.旅程 (U.S)

| 出発駅 | 出発時間 | 路線 | 列車(種別行先) | 到着駅 | 到着時間 |
|-----|------|-------|----------------|-----|------|
| 新大阪 | 0740 | 山陽新幹線 | 超特急こだま 841号/博多 | 岡山 | 0845 |
| 岡山 | 0903 | 山陽本線 | 普通/三原 | 倉敷 | 0921 |

~~~~倉敷観光班~~~~

略

~~~~水島臨海鉄道班~~~~

| 出発駅 | 出発時刻 | 路線 | 列車(種別行先) | 到着駅 | 到着時間 |
|-----|------|---------|----------|-----|------|
| 倉敷市 | 0930 | 水島臨海鉄道線 | 普通/三菱自工前 | 浦田 | 0943 |
| 浦田 | 0951 | 水島臨海鉄道線 | 普通/倉敷市 | 倉敷市 | 1004 |

| 出発駅 | 出発時間 | 路線 | 列車(種別行先) | 到着駅 | 到着時間 |
|-----|------|----|----------|-----|------|
|-----|------|----|----------|-----|------|

| | | | | | |
|----|------|------|----------------------|----|------|
| 倉敷 | 1023 | 山陽本線 | 普通/瀬戸 | 岡山 | 1040 |
| 岡山 | 1055 | 津山線 | SAKU 美 SAKU 楽 2 号/津山 | 津山 | 1227 |

~~~~津山観光~~~~

略

~~~~姫新線班~~~~

| 出発駅 | 出発時間 | 路線 | 列車（種別行先） | 到着駅 | 到着時間 |
|------|------|---------|----------|------|------|
| 津山 | 1626 | 姫新線 | 普通/佐用 | 佐用 | 1727 |
| 佐用 | 1734 | 姫新線 | 普通/播磨新宮 | 播磨新宮 | 1803 |
| 播磨新宮 | 1811 | 姫新線 | 普通/姫路 | 姫路 | 1842 |
| 姫路 | 1856 | 山陽・東海道線 | 新快速/長浜 | 大阪 | 1958 |

~~~~スーパーはくと班~~~~（佐用まで姫新線班と同行）

| 出発駅 | 出発時間 | 路線            | 列車（種別行先）          | 到着駅 | 到着時間 |
|-----|------|---------------|-------------------|-----|------|
| 佐用  | 1751 | 智頭急行線・山陽・東海道線 | 特急スーパーはくと 14 号/京都 | 京都  | 2006 |

### 3.新大阪→岡山→倉敷（U.S）

執筆者は U.S です。よろしく申し上げます。

7時20分ごろ、新大阪駅に集合し、某I君が買ってくれた特急券を受け取り新幹線の改札に入りました。乗るのは、山陽新幹線こだま号博多行です。この列車には、今のうちに乗らないと引退するかもしれない500系が充当されていて、のぞみ、さくら、みずほといった列車と大差ない時間で岡山まで行くことができるので、この列車に乗ることにしました。乗るのはもともとグリーン車だった6号車で、今では通常の指定席と変わらない値段で乗車することができます。5人なので、2列+2列シートであるため自分が孤立しました。



↑ 500 系旧グリーン車の座席      ↑ 相生駅で 500 系が並ぶ光景      ↑ Urara

また、500 系の 8 号車（端）には運転台もどきがあり、実際に操作することができます。もちろん運行には影響しません。鉄道に興味がない人にとってはただの飾りです。）7 時 40 分ごろに新大阪駅を出発し、友達とカードゲームをしながら、新神戸・西明石・姫路の順に停車し、次は相生です。このあたりで 8 号車にある運転台もどきを操作しに行きました。そして、相生に停車すると、向かいにも 500 系が止まっている。ということで、退避時間にこの珍しい光景を写真に収めに行きました。そして、岡山に到着。岡山では駅スタンプを押し、岡山市電の乗り場の近くまで行き、車両を撮りました。そして、次に乗るのは倉敷方面行きの山陽本線普通電車。充当されている列車は 227 系 Urara でした。鉄道に興味がない人にとっては国鉄型の車両の置き換えはメリットですが、鉄道ファンにとっては国鉄型を残してほしいので、Urara アンチの人もいます。ここで某 K 君が乗り遅れる。（何を四天王。）そして、20 分ほどで倉敷に到着。倉敷美観地区や水島臨海鉄道に行きました。詳しくはこれ以降の章をご覧ください。

#### 4.水島臨海鉄道（N.A）

ここから執筆者は僕、N.A になります。よろしくお願ひします。

倉敷では水島臨海鉄道に乗る人と、美観地区へ行く人の 2 組に別れます。

僕は、某 N 君と 2 人で水島臨海鉄道に乗りに行きました。

倉敷に着くと、水島臨海鉄道の乗り場へ移動しました。そこには水島臨海鉄道の車両 MRT300 形が停車していました。列車に乗り込み、発車するとゴゴゴゴというディーゼル音が聞こえてきました。そう、この水島臨海鉄道は、電化されていない、つまり、非電化の路線なのです。電化とは、線路の上の架線から電気を取り込み、列車などを走らせる方式のことで、非電化とは、架線から電気を取り入れず、軽油を燃料とするディーゼルカーなどで列車を運行する方式のことで、前者の方が一般的で、後者は主に田舎の路線などでしか見られません。ところで、水島臨海鉄道には旧国鉄の車両であるキハ 30 形がまれに走っています。今となってはかなりレアなので、いつか乗ってみたいです。今回は時間の都合により、途中の浦田駅までしか乗車できませんでした（泣）。次行く時はキハ 30 形に乗ることに合わせて全線乗車したいです。浦田で折り返し、倉敷に到着。次は岡山方面へ戻り、観光列車の SAKU 美 SAKU 楽に乗ります。ここで一旦執筆を終わります。



←水島臨海鉄道の MRT300 形

## 5.美観地区+倉敷→岡山→津山 (I.H)

執筆者変わりました、I.Hです。よろしくお願いします。

9時半ごろ、倉敷に到着しました。駅から徒歩15分の場所には江戸時代の街並みを残した美しい街並みに、カフェ・雑貨店などが立ち並ぶ国内有数の観光地であり、年間約350万人が訪れるとされている、倉敷美観地区があります。“せっかく岡山に行くのならここは外せない！”と無理やり倉敷を旅程に組み込みました。駅から出てテクテクと歩き倉敷美観地区に到着！



倉敷美観地区では散歩したり、お土産を買ったりして過ごしました。倉敷川沿いに植えられた柳の緑と白壁の屋敷が情緒にあふれる景観を作り出しており、とても楽しい時間を過ごすことができました。ベンチで食べたむらすいめ（倉敷銘菓）がとてもおいしくて、お土産として大量に持って帰りました笑。今回はあまり時間がなかったのですが、再び訪れてゆっくり楽しみたいと思いました。※乗り遅れた某K君とは無事合流できました。

さて、倉敷駅に戻り、水島臨海鉄道班と合流の後、岡山へ帰ります。やってきた車両は115系A-01編成。1963～1983年にかけて1921両製造されたとされている115系の中でも最初に製造された編成です。レアですね(?)とはいっても座席はリニューアルされていて座り心地はとてもよかったです。どうやらこの115系も、岡山ー倉敷で乗った227系uraraによって数年で置き換えられてしまうようで…。国鉄王国岡山の終焉も近いのかもしれない。



別日別編成友人撮影

岡山に帰ってきました。おのこの列車の撮影をしたり、駅弁を買ったりして過ごします。SAKU美 SAKU 楽の発車時刻が近づき、一同ホームに集まります。どうやってみんなで記念写真を撮ろうか…と困っていると、なんとアテンダントさんが記念撮影をしてくださいました！ありがたい限りです。そうして列車に乗り込みます。ここで、SAKU美 SAKU 楽についての解説をしましょう。SAKU美 SAKU 楽とは、津山地区で運転されていたキハ40系気動車を、車内で豪華な弁当やスイーツを楽しむことができる列車へと改造し、2022年7月から岡山ー津山間で運転を開始した1両の短い観光列車です。途中駅での停車時間を活用しての小散歩なども楽しむことができ、津山線を味わうのならこれ！といった観光列車となっております。

10時55分、列車は定刻で岡山駅を離れます。この津山線はユニークな途中駅が多いことで知られています。その一つが岡山から8駅目に当たる、福渡駅です。シャボン玉のお出迎えを受けながら到着です。いかにも福がありそうな駅名だからか、駅名表には七福神のかわいいイラストが描かれていました。地元の方の盛大なお見送りを受けながら福渡駅を発車です。ここで、そろそろスイーツをいただかないとまずいということに気が付き、食べることにしました。私たちが予約したのは「岡山のスイーツセット」で、岡山の人気タルト店のスイーツが4種類も楽しめます。どれもとてもおいしかったです。そうして次の停車駅、亀甲駅に到着です。この亀甲駅の駅舎は駅名の通り亀の形をしていることで有名です。亀の目が時計になっていたり、駅舎の前に3匹のカメの石像が置いてあったり、なんと生きている亀までいる、とても面白い駅でした。亀甲を出ると終点津山まではあつという間です。12時27分、美作地区のターミナル、津山駅に到着です。



福渡停車中のSAKU美SAKU楽 亀亀亀エ！！の亀甲駅

## 6. 津山観光

執筆者変わりました、再びN.Aです。

津山に着くと、津山まなびの鉄道館へ行きました。津山まなびの鉄道館は、現存する日本で2番目の規模を誇る「旧津山扇形機関車庫」を中心とした鉄道博物館で、扇形車庫や貴重な蒸気機関車、ディーゼル機関車を展示しており、ジオラマや実物を通して鉄道の歴史や仕組みを学べます。



鉄道館の扇形車庫はとて大きかったです。また、ジオラマは、津山の町並みがとても精巧に作られていました。皆さんも機会があればぜひいってください！その後、津山城へ行って、中の備中櫓にも入りました。櫓から見た下の街の眺めがとても綺麗でした。

津山はとてもいい街だったので、また行きたいです。

これで僕の執筆を終わります。ここまで

読んでいただきありがとうございました！

## 7.津山→佐用→播磨新宮→姫路→大阪（U.S）

執筆者変わりました、U.Sです。

津山で、津山まなびの鉄道館や津山城での観光を終え、津山駅へ戻りました。しかし、乗る予定の姫新線の列車までは1時間待ち。1本前の列車ももう出発しているので、津山駅の構内で待つしかありません。（その間、某I君がスーパーはくとの切符を買っていました。時間はほとんど変わらないのに）いろいろあって、津山駅を出発。佐用までは約1時間かかります。姫新線はローカル線で、座席が関西エリアで見るとは違い、向かい合わせになっている席が

多かったです。また、前面展望を見ていると、上月付近で「時速 25 km制限」というものがありました。これは JR 西日本が、もし事故が起こっても被害を最小限にとどめるために設定したものだそうです。そして、佐用駅に到着。駅スタンプは見当たらない。智頭急行線の駅スタンプは、近くの上郡・大原・智頭といった主要駅に置かれているそうです。そして、佐用でスーパーはくとに乗る人たちと別れ、姫新線播磨新宮行きに乗り換えました。JRの駅スタンプはどこにあるんだま。車両の両数が津山から佐用に比べて増えています。佐用からはローカル線とはいっても関西エリアの中だからでしょうか。30分ほどで播磨新宮に到着。播磨新宮で姫路行きに乗り換えます。ここにも駅スタンプはなかった。特にいうことはありませんが、30分ほどで姫路駅に到着。この間にスーパーはくとに追い抜かれたようです。スーパーはくとに乗っても大阪や京都につく時間は20分しか変わらないのに4000円もするんですね。個人的には高いと感じました。姫路駅で駅スタンプを押し、播但線の撮影などして山陽本線のホームへ向かいます。列車の出発まで残り10分ほどしかありませんが、爆速で姫路駅名物の駅そばを食べました。きつね駅そばや姫路たこ焼き駅そばなど様々な種類がある中、自分は天ぶら駅そばを選びました。立ち食いそばのお店に行くのはこれが初めてでしたが、とても美味しかったです。その後、新快速に乗車し、途中、舞子を通りあたりで瀬戸内海（大阪湾？）を眺めながら1時間で大阪駅に到着。やっぱり時速130kmの力はすごい。大阪から京都までもわずか30分で到着。京都駅から某路線に乗り換え、自分の今回の旅は終了です。初めてこういう旅をしたけど、とても楽しかったです！

## 8.佐用→智頭急行線経由→姫路→大阪→京都 (I.H)

変わりました、再びI.Hです。

佐用駅で姫新線班を見送り、改札を出ます。佐用駅は無人駅で、待合室には自販機があるだけでした。駅舎は…豆腐ハウスみたいな感じでした。はい。え〜ここで、智頭急行線の解説です。智頭急行線はJR山陽線上郡駅から佐用、大原を通り、JR因美線智頭駅までを結ぶ、智頭急行という会社の鉄道路線です。京阪神地区から山陰方面へのアクセスを向上させるために建築されました。線路は高架で直線区間も多く、まるで新幹線のような作りになっているためこの区間を走る列車は普通列車でも110 km/h、特急列車なら130 km/hまで出すことができます。智頭急行線を経由して京都一倉吉間を走る特急スーパーはくと号は、同じく大阪一鳥取間を播但線・山陰線経由で結ぶ特急はまかぜ号と比べてなんと約110分も短い150分で大阪一鳥取間を結んでいます！（智頭急行が〜）いざ、スーパーはくとに乗車です。17時51分定刻で発車。なんとこの列車、指定席なのに足置きがあります！手すりも机も木目調！車内には自販機も！？そしてそして、なんとこの列車の一部座席は展望席になっていて、大きな窓で前の景色を楽しむことができちゃいます！超豪華！快適快適♪高規格路線を130 km/hで爆走し、あっという間に姫路に到着。なんと、姫路到着時点で佐用駅で見送ったはずの姫新線班を追い越してしまっていたようです。わあびっくり。ここからも終点京都まで最高時速130 km/hの区間が続きます。夕暮れの瀬戸内海を眺めながらのんびりのんびり過ごしました。（スマホには姫新線班の恨みに満ちた通知がたあくさん。まあ僕が写真を送り付けたのが悪いんですけどねハッ。君らも乗ればよかったのに〜あ〜快適快適△△）京阪神の夜の中を疾走し20時6分京都に到着です。と同時に僕の旅も終了！あ〜楽しかった。お疲れさまでした！



🖱️ 大迫力な展望が楽しめる！！

## 9.おわりに (I.H)

中1による岡山、津山旅行記はどうだったでしょうか？今回が初めての執筆ということもあり、つたない部分もあったと思いますが、楽しんで読んでいただけていたら僕たちはとてもうれしいです。この旅の感想としては、まず500系ってすっげー丸いんだなあということ。窓に映る顔がムンクみたいになってました。

もう一つが、実際に経験することは大きな価値があるんだなということ。旅先で見た景色、列車の中で食べたスイーツの味、地元の方との会話…。どれも実際に旅に出ないと経験できないことばかりで、旅に出ることの素晴らしさを感じました。最後に1つ。とても楽しかった！！締め切りギリギリなのでこの辺で終わりにしたいと思います。最後まで読んでいただき、ありがとうございました！！



# 表紙写真の解説



<表紙 阪急 7000 系>

写真は神戸市内高架延伸線開通 90 周年に合わせてフルマルーン化し、登場時の姿に復元されたもの。現在阪急神戸線を中心に活躍している。

<表紙のウラ 500 系ハローキティ新幹線>

2026/5/17 に惜しまれつつも引退するハローキティ新幹線。2018 年にエヴァンゲリオン新幹線に変わって登場し、主に新大阪博多間のこだまとして運用された。

<裏表紙のウラ DD51 重連・14 系サロンカーなにわ>

国鉄時代、日本最古のジョイフルトレインサロンカー東京とほぼ同時期に誕生したジョイフルトレイン。2025/6/21 に営業運転を終了した。

<裏表紙 えちごトキめき鉄道 413・455 系>

1986 年に登場以来北陸の近郊電車として活躍。その後 2021 年に引退したがえちごトキめき鉄道の急行列車として活躍している。3 月に新北陸色へと塗装変更した。



しんどんこう

vol.157

2026 文化祭号 I



しんどんこう 100 番台 57 巻  
(2026 年度文化祭号 通算 157 巻)  
2026 年 5 月 2 日初版第一刷発行  
発行 灘校鉄道研究部  
神戸市東灘区魚崎北町 8-5-1  
代表発行者 高校三年 多田真陽

当部の平素の活動については下記のページや SNS にて公開しております。

ご意見・ご質問などありましたら、[railway@nada-sc.jp](mailto:railway@nada-sc.jp) まで。公式 X (旧 Twitter) @Nada\_NRC

# トキハ

vol.158

2026 文化祭号Ⅱ





# もくじ



|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| 岡山旅行記（じゃない方）                  | 77  |
| 関東列車の旅と JR 首都圏ダイヤ考察           | 82  |
| 阪急 8000 系                     | 88  |
| 阪急京都線踏破紀                      | 96  |
| 旅客営業規則を読もう                    | 101 |
| 鉄道・市町村クイズ                     | 135 |
| 私鉄だけで大阪から東京に行くにはどうすれば良いか      | 142 |
| 地獄の飯田線 7 時間耐久紀行、廃線間際の久留里線を添えて | 149 |
| 鉄道用ディーゼルエンジンを徹底解剖～めざせディーゼル博士～ | 152 |

# 岡山旅行記（じゃない方）

83 回生 T,Z K,S

## 1.はじめに

初めまして。 83 回生の T です。僕は先ほどのページにある他の 83 回生の人たちが行っていた岡山旅行に行くことができなかったのですが、2026 年 1 月に、同じく上の旅行に行けなかった K 君と旅行に行ってきたので、その旅行を記したいと思います。主な旅行目的は、115 系末期色の撮影・500 系に乗車・etSETOra の撮影などです。旅程は以下の通りです。

| 発駅   | 発時刻  | 列車名・行先        | 着駅   | 着時刻  | 備考         |
|------|------|---------------|------|------|------------|
| 芦屋   | 0702 | 快速 網干行        | 西明石  | 0742 | 新幹線に乗り換え   |
| 西明石  | 0742 | こだま 941 号 博多行 | 岡山   | 0845 | 500 系が充当予定 |
| 岡山   | 0916 | 普通 新見行        | 北長瀬  | 0920 | 105 系の撮影   |
| 北長瀬  | 0935 | 普通 三光行        | 中庄   | 0943 | 115 系の撮影   |
| 中庄   | 1028 | 普通 福山行        | 大門   | 1059 | 115 系の撮影   |
| 大門   | 1120 | 普通 糸崎行        | 福山   | 1134 |            |
| 福山   | 1212 | 普通 三原行        | 備後赤坂 | 1216 |            |
| 備後赤坂 | 1239 | 普通 福山行        | 福山   | 1245 |            |
| 福山   | 1309 | 普通 岡山行        | 岡山   | 1410 | いろいろ撮影     |
| 岡山   | 1445 | 普通 児島行        | 大元   | 1448 | いろいろ撮影     |
| 大元   | 1519 | 普通 宇野行        | 早島   | 1532 | いろいろ撮影     |
| 早島   | 1643 | 普通 岡山行        | 岡山   | 1659 |            |
| 岡山   | 1710 | 普通 姫路行        | 姫路   | 1844 | 駅そばで夕食     |
| 姫路   | 1856 | 新快速 長浜行       | 芦屋   | 1945 |            |

## 2 500 系（笑）で岡山へ

午前 7 時、住吉駅で二人は合流し、西明石駅へ移動しました。西明石からは新幹線に課金しました。なぜ課金したかというと、500 系新幹線に乗るためです。500 系新幹線は近年引退する見込みであるため、こらで乗車することにしました。なにに、どうやら 500 系と新しくできた N700 系が同じ運用らしいですが、知ったこっちゃないですね（圧）。そんなことを考えながら、西明石駅で通過する新幹線を撮っていたら、（写真

1) 乗車する列車の接近放送が流れてきました。乗車位置で待っていると、奥から乗る予定の電車が見えてきたのですが、、、(写真2)

なんとということでしょう。N700系が入線してきました。500系に乗りたかったのに乗れなかった悲しさがこみ上げてきたので、もうクタクタです。

N700系の中でぐちぐち言っていたら、あっという間に岡山に到着です。岡山駅までしか乗車券を買っていなかった僕は一度改札を出て、特急南風3号を撮りました。(写真3) 赤いほうのアンパンマン列車が充当されてました。繁忙期は基本的に南風は5両で運転するものですが、この電車は4両でしたね。

無事に写真を撮り終えたら、なんとK君が切符をなくしたらしい。急いで新幹線改札に戻り、対応してもらいましたが、このせいで乗る予定だった電車を逃すことに。本来はこの後中庄駅まで行って105系を撮影するつもりだったのですが、間に合わないので仕方なく後続の電車で隣の北長瀬駅まで行って撮ることにしましよ

### 3 115系などの撮影

北長瀬駅は、2面3線、真ん中に貨物の引き込み線がある構造の駅です。撮る画角が影になっているので、いい写真が撮れるかわからなかったし、なんなら乗車予定の電車に間に合うのかわからなかったのですが、なんとか撮れました。(写真4)

やってきた115系に乗って中庄駅に移動。ここでは、115系のG編成+G編成と、D編成+D編成を撮ります。

まず来たのは、G編成+G編成です。G編成は、2026年のダイヤ改正で引退した。通称「食パン電車」です。

2両編成で、西側だけ食パン(切妻)型、東側は普通の115系の顔をしているので、G編成+G編成は、食パン顔と普通の顔が連結している面白い編成なのです。(写真5、写真6)

続いて、D編成+D編成です。こちらは基本的に2か3両の岡山地区では珍しい、3+3両の6両編成で運行されている車両です。こんなに長い黄色い電車はみたことないので、新鮮な気持ちになりました。

さて、中庄駅での撮影も終わり、227系(Urara)に乗車し、次の撮影スポットへ。

新しいピンクの電車で揺られ、次の撮影地、大門駅に到着です。この駅は極端にカーブをしている面白い駅。停車した電車の車内でまともに立つこともできないくらいです。この駅では、115系のA編成を撮影します。A編成は、4両編成の115系です。カーブしているのでいい写真が撮れるのかと思いきや、構図が面縦しかない!

仕方なく面縦で撮ったのですが、これが意外とよく、自分なりに満足な写真が撮れました。(写真7)

### 4 etSETOraの撮影(笑)

115系たちの撮影を終えて満足した我々一行は、T君の誘いを受け、福山にetSETOraの撮影をしに行きました。etSETOraとは、JR西日本が広島駅～福山駅間で運行する観光列車です。瀬戸内海の絶景を眺めながら、名産のスイーツやお酒を楽しめる全車指定の快速列車として、主に金土日祝に運行されています。この日は土曜日であったため、etSETOraは運行していません。

227系(Urara)に揺られて、大門から福山駅にやってくると、すごいことに気がつきました。福山駅は柱がたくさん立っており、全く撮影に向かない駅でした。その後、備後赤坂駅付近に撮影地があるようでしたので、向かうことにしました。227系(Redwing)に乗って備後赤坂駅につきました。(写真8)ここから歩いて10分くらいのところの撮影地に向かおうとした、その時!備後赤坂駅の運行情報に何やら、「運休のお知らせ」が。

### ～ 呉線倒木の影響により、竹原～三原間で運転見合わせ

#### そのため etSETOra は竹原駅で運転打ち切り ～

なんと狙いのetSETOraが運休になったというのです。etSETOraをとりたかったT君はものすごく凹み、プ

チギレていました。（その時、グループラインでは先輩からめっちゃ煽られていました。）etSETOra が運休になったことで、急いで岡山駅に引き返し、瀬戸大橋線をとることになりました。

## 5 瀬戸大橋線での撮影

115 系に揺られて岡山駅に引き返してきた我々一行は、瀬戸大橋線の大元駅にて撮影を敢行することにし、列車の時間までは、岡山駅で撮影することにしました。撮影をしていると、213 系・227 系・キヤ 141 の 3 種類が同時に入線してきました。213 系は珍しく、特にキヤ 141 は検測車で、滅多に巡り会えない車両です。（写真 9）我々はもちろん、キヤ 141 を撮影しましたが、後からあの時入ってきていた 213 系は 213 系の中でもレアな車両だと分かり、複雑な気持ちになりました。

そんなこんなで、大元駅にやってきました。ここでは、特急南風と快速マリンライナーを撮影しにきました。特急南風号は赤のアンパンマンラッピングの車両でした。（写真 10、11）この時、とても風が強く、撮影するのはとても難しかったです。そのため、我々は早島駅に移動することにしました。

早島に着くと、隣のホームに移動する必要があり、跨線橋を渡りました。その時、重度の高所恐怖症である僕はとても怖かったです。早島駅はその時、岡山方面に行く電車を取るととても逆光で、仕方がなく後追いでとりました。この時の写真は自分的にはあまり満足いくものではなかったですが、まあよかったですよ（写真 12）

## 6 帰路

早島での撮影も終わり、後は帰るだけとなりました。まず岡山駅に移動し、お土産を買いました。岡山駅で 213 系が隣のホームに来たので撮り、岡山にさよならを告げました。もうクタクタだったので、気づいたら夢の中。起きたら相生駅でした。相生駅で接続していた普通に乗り換え、姫路を目指します。姫路駅では、綺麗にライトアップされた姫路城も見えました。さて、ここで時刻は午後 6 時前。まだ夜ご飯には少し早い時間ですが、せっかく姫路駅に来たので、駅そばを食べましょうかね。

なんと言ってもこの駅そば、安いし美味しいすぐに食べれるという、コスパもタイパも完璧な飲食店なのです。まあ話し出したら長くなるので来年の部誌にでも魅力を書いておきましょうかね。（写真 13）

さて、駅そばも食べ終わり、ホームに出てみると本日最後の電車。新快速がホームで待機していました。この電車に乗ってしまうとあっという間に関西圏。流石是新快速ですね。一時間もすると最寄り駅の芦屋駅に到着。これにて当旅行は終了です。

## 7 終わりに

本日は当旅行記を最後までお読みいただきありがとうございます。500 系に乗ろうとしたら N700 系が来るわ、etSETOra は運休するわ、色んなハプニングに見舞われましたが、いいと思える写真がたくさん撮れたので、いいとしましょう。長くて読みづらい文を最後まで読んでいただきありがとうございました。また来年の部誌でお会いしましょう～

写真 1



写真 3

写真 2



写真 4



写真 5

写真 6



写真 7

写真 8

写真 9



写真 10



写真 11



写真 12



写真 13

## 関東列車の旅と JR 首都圏ダイヤ考察

82回生 N.M

まえがき

82回生の N.M です。今回初めて部誌を書きました。今年1月に行って来た関東旅行についてと自分で勝手に考えた京葉線、埼京線、総武線などのダイヤを紹介します。温かい目で最後まで読んでいただけると嬉しいです。

### 1 日目行程

| 発時刻   | 発駅   |  | 着時刻   | 着駅   |  | 路線名             |
|-------|------|--|-------|------|--|-----------------|
| 9:06  | 新大阪  |  | 11:33 | 東京   |  |                 |
| 11:44 | 東京   |  | 12:00 | 池袋   |  | 東京メトロ丸ノ内線       |
| 12:30 | 池袋   |  | 13:47 | 西武秩父 |  | 西武池袋線・秩父線ちちぶ15号 |
| 14:56 | 御花畑  |  | 15:17 | 三峰口  |  | 秩父鉄道            |
| 15:43 | 三峰口  |  | 16:41 | 寄居   |  |                 |
| 16:54 | 寄居   |  | 17:11 | 小川町  |  | 東武東上線           |
| 17:14 | 小川町  |  | 17:27 | 森林公園 |  |                 |
| 17:30 | 森林公園 |  | 18:19 | 池袋   |  | 川越特急            |
| 18:29 | 池袋   |  | 18:48 | 有楽町  |  | 東京メトロ有楽町線       |
| 18:55 | 東京   |  | 18:57 | 八丁堀  |  | JR 京葉線          |

まず初日は秩父に行きました。Uターンラッシュということもあり、新幹線は10分ほど遅れていましたが、余裕のある行程にしていたので問題はありませんでした。早速ラビューに乗車しましたが、やはり窓がものすごく大きく、南側の席だったのでとてもまぶしかったです。（東飯能で逆向きになったのでちょうどよかったです。）そして山を越えたのち、秩父に到着です。秩父でかつ丼を食べ、秩父鉄道で終点の三峰口に行きました。秩父駅からちょうど一日一本の上り急行羽生行きが来ていたので、それに乗って帰りたいのですが、完乗したいので三峰口まで行きました。三峰口は雄大な雪景色が広がり、高い橋の上から見下ろす景色は今でも鮮明に覚えています。バンジージャンプがありましたが、もちろんしませんでした。そして寄居まで行き、東武東上線で池袋まで行きました。森林公園からは川越特急に接続していたのですが、とても早くてあつという間でした。関東では珍しく、追加料金なしのクロスシート車なのですが、座面がとても固く、背もたれの角度も急だったので正直乗り心地はロングシートの秩父鉄道（元東急）のほうがよかったです。ちなみに折り返しTJライナーとなっていました。この後有楽町線で有楽町まで行き、京葉線に乗り換えたのですが、地下鉄有楽町駅と京葉線東京駅は東京国際フォーラムの地下を通じてつながっており、一度も地上に出ずに行くことができるため他路線の東京駅からの遠い乗り換えよりはるかに楽で早いです。



秩父駅に停車中のラビュー  
2 日目行程



秩父駅に停車中の羽生行き

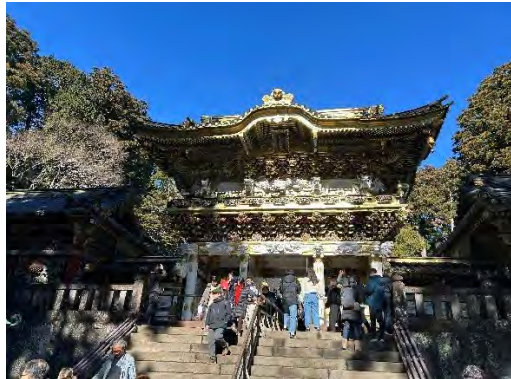
|       |       |  |       |       |  |           |
|-------|-------|--|-------|-------|--|-----------|
| 8:18  | 八丁堀   |  | 8:22  | 人形町   |  | 東京メトロ日比谷線 |
| 8:29  | 人形町   |  | 8:36  | 浅草    |  | 都営浅草線     |
| 9:00  | 浅草    |  | 10:50 | 東武日光  |  | スペースX3号   |
| 11:07 | 日光    |  | 11:15 | 安川町   |  | バス        |
| 11:30 | 日光東照宮 |  |       |       |  |           |
| 12:59 | 東武日光  |  | 13:08 | 下今市   |  | 東武日光線     |
| 13:30 | 下今市   |  | 14:06 | 鬼怒川温泉 |  | SL 大樹     |
| 15:06 | 鬼怒川温泉 |  | 15:35 | 下今市   |  | 東武鬼怒川線    |
| 15:42 | 下今市   |  | 15:51 | 東武日光  |  | 東武日光線     |
| 16:19 | 日光    |  | 17:02 | 宇都宮   |  | JR 日光線    |
| 17:35 | 宇都宮   |  | 18:18 | 上野    |  | 東北新幹線     |
| 18:40 | 上野    |  | 18:50 | 八丁堀   |  | 東京メトロ日比谷線 |

2 日目は日光、鬼怒川温泉に行ってきました。浅草駅からスペースXのコックピットラウンジに乗車し、終点の日光まで行きましたが、さすがとても広く、先頭車両なので全面展望も見る事ができてとても楽しく快適に移動することができました。（チケットが取れたのはとてもラッキーでした。）そしてバスで日光東照宮に移動し、一時間ほど観光し、昼食でラーメンを食べて戻ってきました。東武日光駅の特急列車の発車メロディーを録音するために早めに戻ってきたのですが、残念ながら遅延の影響で発車メロディーを流さず素早く出発してしまいました。そしてそのあとの普通電車で下今市まで移動し、SL 大樹に乗車します。C11 形蒸気機関車にひかれて SL 大樹が入線。客車は国鉄感あふれ、開放型の展望デッキまでついていました。SL は時速 30 キロほどでゆっくり走行します。終点の鬼怒川温泉では SL が転車台に乗って回転していました。鬼怒川温泉では足湯に入ってすぐに引き返しました。そのあと日光まで戻り、JR で宇都宮まで行きました。なぜ宇都宮まで来たかという、宇都宮ライトラインを見るため（と JR 日光線を完乗するため）です。そして U ターンラッシュで指定席の通路までぎゅうぎゅうで乗り切れない人がいるくらいの超満員の新幹線に乗って帰りました。

スペーシア X



日光東照宮



← 転車台の SL 大樹

4 日目行程

|       |             |  |       |       |                   |
|-------|-------------|--|-------|-------|-------------------|
| 6:55  | 舞浜          |  | 7:12  | 八丁堀   | JR 京葉線            |
| 7:18  | 八丁堀         |  | 7:44  | 中目黒   | 東京メトロ日比谷線         |
| 7:45  | 中目黒         |  | 7:57  | 武蔵小杉  | 東急東横線             |
| 8:33  | 武蔵小杉        |  | 8:41  | 武蔵溝ノ口 | 南武線               |
| 8:41  | 武蔵溝ノ口       |  | 8:46  | 溝の口   | 徒歩                |
| 9:26  | 溝の口         |  | 10:18 | 押上    | 東急田園都市線・東京メトロ半蔵門線 |
| 11:18 | とうきょうスカイツリー |  | 11:21 | 浅草    | 東武スカイツリーライン       |
| 12:30 | 浅草          |  |       |       |                   |
| 13:00 | 浅草          |  | 13:05 | 上野    | 東京メトロ銀座線          |
| 13:17 | 京成上野        |  | 13:21 | 日暮里   | 京成本線              |
| 14:05 | 日暮里         |  | 14:13 | 北千住   | JR 常磐線            |
| 14:48 | 北千住         |  | 15:08 | 東京    |                   |
| 15:30 | 東京          |  | 18:00 | 新大阪   |                   |

3日目はウエスタンリバー鉄道にのりました。4日目はまず武蔵小杉と溝の口の朝ラッシュを見に行きました。両駅ではさまざまな種類の電車を見ることができます。朝ラッシュということで本数がとても多く、7時台の東急線上市列車の本数は武蔵小杉では45本、溝の口では46本となっています。東急線は様々な私鉄に乗り入れしているため他社の車両同士が同時入線する様子も見られます。武蔵小杉では東急、東京メトロ、東武、西武、横浜高速鉄道、埼玉高速鉄道、都営地下鉄、相鉄の8社、溝の口では東急、東京メトロ、東武の3社の車両を見ることができます。そして溝の口で駅そばを食べ、スカイツリーに行きました。展望台からは関東平野を一望でき、東京駅近くのビル群をも見下ろすことができます。そして発車メロディーを録音しに浅草駅に行きました。東武浅草駅では Passenger という曲が使われ続けているのですが、北千住や池袋などほかの駅ではこの曲が最近になって廃止されていて、今では浅草駅のみとなっています。浅草駅でももうすぐ廃止されてしまうかもしれないと思い、録音しに行きました。2日日も浅草駅に行っているのですが、スペースXでは専用の発車メロディーが使われており、この曲を聴くことができませんでした。そしてそのあと、せっかく浅草まで来たので浅草寺に行きました。予想通りとても混んでいましたが、住吉大社や戎神社に比べると断然ましでした。最後に、JR東日本の発車メロディーを録音しに日暮里駅と北千住駅に行きました。両駅はJR東日本の主要駅では珍しくまだIKSTに変更されていません（執筆時点）。いずれ変更されるかもしれないので録音しに行きました。そして島根での地震の影響で新幹線が遅れていましたが、駅弁を食べながら無事に帰ることができました。

## 5. 現状と僕が考えた理想のダイヤ

近年、JR東日本では、通勤快速の廃止や快速の減便などが相次いで行われ、特に遠距離通勤をしている人にとっては痛手となっています。関西ではライバル私鉄の存在からなのか、追加料金なしの新快速が日中でも毎時4本走ることになると、利便性がかなり低くなっています。そこで、個人的に理想だと思うダイヤを妄想してみました。

### 1 日中パターンダイヤ

上野・東京ライン、湘南・新宿ライン、横須賀線、総武線、京葉線、武蔵野線、中央快速線、埼京線などは15分サイクル、山手線、京浜東北線、横浜線、南武線、総武緩行線、常磐緩行線などは10分サイクルにしました。まず、埼京線、京葉線についてですがりんかい線を介して直通します。しかし、これは運賃計算の都合上不可能で、京葉線とほかのJRの路線との乗換駅に乗り換え改札を設置したとしても、武蔵野線や外房線などほかの路線にも乗り入れているため、乗客の経路を調べることができません。つまり、りんかい線を吸収しない限り直通できないわけなのですが、直通したと勝手に仮定しています。そして、まず特別快速を設けました。停車駅は、川越～大宮の各駅と武蔵浦和、大宮、板橋、十条、池袋、新宿、渋谷、恵比寿、大崎、大井町、天王洲アイル、国際展示場、新木場、海浜幕張、蘇我からの各駅です。武蔵浦和で各停に接続、南船橋で各停を追い抜き（ちなみに南船橋は2面4線だが真ん中2線は折り返しで使われ退避できる構造になっていない。）、海浜幕張で各停に接続します。埼京線快速は武蔵浦和で当駅始発の各停に接続し、りんかい線、京葉線では各停になります。京葉線快速は南船橋で各停に接続し、海浜幕張で当駅止まりの各停に接続されます。

新木場駅の時刻表の凡例（下り）

- 00 特別快速（埼京線始発）
- 01 普通（東京始発）
- 05 快速（東京始発）
- 06 普通（埼京線始発）（海浜幕張止まり）



最近（特に社長が変わってから）京葉線の通勤快速の廃止や運賃の値上げ、大規模運休などのJR東日本に関するニュースを多く耳にし、JR東日本はあまり利用者のことを考えていないのではないかと個人的に思い、利用者にとって便利になるようにダイヤを作りました。僕の妄想なので不完全なところがたくさんあったかもしれませんが、最後まで温かい目でご覧いただきありがとうございました。

# 阪急 8000 系

81 回生 K.K

はじめに

8000 系は阪急創立 90 年を迎えた 1988 年に記念車両として登場した形式です。2000 系から受け継がれてきた従来の正面形状から一変し、窓を方向幕の部分まで拡大した額縁スタイルであり、新しいイメージの車体となっています。また、貫通窓は従来よりも下に伸びており、小さな子供でも前面展望を楽しめるようになりました。制御方式は、以前の車両で試験されてきた VVVF インバータ制御が本格的に採用されました。また、8033F からは走行時の空気抵抗を低減するため、前面のスタイルが一変し、「く」の字型の前面形状となっています。8000 系と並んで京都線では 8300 系が 1989 年に、神戸線ではその後の 1995 年に 8200 系がデビューしています。ここでは、神戸線で活躍している 8000 系、8200 系について触れようと思います。

※この記事を作成するために筆者はできる限りの調査をしましたが、本当にすべて本当のことを書いているかはわかりません。間違っていたらすみません。また、ここでは、〇〇〇〇編成のことを〇〇〇〇F、単車(編成内の 1 両)のことを C#(カーナンバー)〇〇〇〇と表記しています。(この記事の最後のページに 8000 系の編成表を載せています)

## 8000F

運用路線 神戸線

運用開始 1989 年 1 月(宝塚線)

前面形状 額縁(空気抵抗低減)

制御方式 東芝 IGBT-VVVF

8000F は 8000 系の第一編成であり、宝塚線で運用が開始された。1995 年までは宝塚線で走っていたが、阪神淡路大震災の際に、神戸線復旧のために 5 か月間貸し出され、その後 1997 年 9 月に 8006F とトレードされ、神戸線の所属となった。8000F は 8007F、8331F+8312F とともに 2008 年 12 月から 2009 年 7 月まで「エコトレイン 未来のゆめ・まち号」としてラッピング装飾された。

現在は 1000 系が「SDGs トレイン 未来のゆめ・まち号」として各線で走っている。また、8000F は 8000 系 30 周年を記念して、飾り帯、H マーク、旧社章を復刻した classic8000 となり 2019 年 1 月から 4 月まで走った。しかし、復刻が好評だったため 8004F、8300F とともに classic8000 として再度走っていた。しかし、2020 年 11 月の脱線事故によって緊急入場し、classic8000 は 8002F に引き継がれた。その入場時、リニューアル工事を受け、種別、行先表示器のフルカラーLED 化、前面の車両番号標記の移設、車内の木目化粧板の取替、ロングシートの肘掛の増設、日除けを鍍戸からカーテンへの変更、32 インチの情報案内装置の設置などが行われるなどして 2021 年 7 月より運用復帰した。また、この際 VVVF 制御方式が東芝 GTO から東芝 IGBT へ変更されている。また、同年 10 月には memorial8000 の編成に抜擢され、ヘッドマーク、H マークを正面につけて 2026 年 3 月現在も走っている。

## 8001F

運用路線 神戸線

運用開始 1989 年 3 月(今津北線)

前面形状 額縁(空気抵抗低減)

制御方式 東芝 IGBT-VVVF

Memorial8000 として神戸線を走る 8000F



8001F は、8000F の次に製造された第二編成である。この編成は最初 6 両編成で登場したが、1989 年 6 月に C#8601、C#8781 が遅れて組み入れられ、8 両編成として神戸線での運用についた。90 年 2 月に登場した 8003F によって一時期宝塚線に移っていたものの同年 10 月に 8004F の登場で神戸線に戻った。この編成は 2012 年に C#8001 のインバータが、2016 年に C#8601、C#8501、C#8101 のインバータが東芝 GTO から東芝 IGBT に更新されたり、24 年の入場で肩車番が付いたりしたものの 8000F のような大きなリニューアルは施されておらず、正面車番も貫通窓の位置から変更されていない。



### 8002F

運用路線 神戸線  
 運用開始 1989 年 12 月(神戸線)  
 前面形状 額縁(空気抵抗低減)  
 制御方式 東芝 IGBT-VVVF

Classic8000 として走る 8002F

8002F は 8 両編成で神戸線に配属され、この編成から 8007F までは神戸、宝塚方 2 両がセミクロスシート(以下クロスシート)となっている。クロスシートは座席が幅をとるため、収客数が減り、朝ラッシュなど混んでいる時には非常に混雑するため、利用者からのイメージはあまりよくないようだが、座ることができるいつもの神宝線とは違う特別感が味わえる。ただ、窓の位置がロングシート車と同じなので微妙に座席と窓の位置がずれていて外が見にくいという問題がある。また、この列車は 8000F の代替として 2020 年 11 月から復刻を行い、2024 年 8 月まで classic8000 として走った。その後検査入場したものの、大規模な更新は受けず、神戸線の 8000 系 8 両編成では 8001F とこの編成の 2 編成のみが中央車番で走っている。



### 8003F

運用路線 神戸線  
 運用開始 1990 年 2 月(神戸線)  
 前面形状 額縁(空気抵抗低減)  
 制御方式 東芝 IGBT-VVVF

8003F は 8002F 同様、クロスシート車を連結した車両としてデビューした。この編成は方向幕の LED 化、正面車番の位置の変更、クロスシートの撤去など大規模なりリニューアルを受けている。



## 8004F

運用路線 宝塚線

運用開始 1990年9月(宝塚線)

前面形状 額縁(空気抵抗低減)

制御方式 東芝IGBT-VVVF

8004Fはクロスシート車を連結した8000系では初めて宝塚線に配属された。この編成は classic8000 として復刻されていたが、現在は 8003F 同様大規模なりニューアルを受け、クロスシートも撤去されている。また、8004Fはmemorial8000として現在走っている。



## 8005F

運用路線 宝塚線

運用開始 1990年11月(宝塚線)

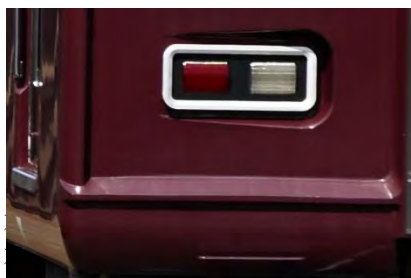
前面形状 額縁(原型)

制御方式 東芝IGBT-VVVF

8005Fも8004F同様クロスシート車を連結して宝塚線でデビューした。この編成までは登場時前面に反射板がついていたが、以降の8006Fからはつかなくなり、以後元々ついていた編成も撤去されてしまった。8005Fは大規模な更新を受けることなく現在に至り、額縁も削られていない。また、クロスシートも撤去されておらず、宝塚線、能勢電鉄で唯一のクロスシート車連結編成として日生エクスプレスなどで活躍している。



空気圧低減工事後の額縁と原型の額縁



### 8006F

運用路線 神戸線  
運用開始 1991年9月(神戸線)  
前面形状 額縁(空気抵抗低減)  
制御方式 東芝 IGBT-VVVF

この編成もクロスシート車を連結して神戸線でデビューした。元々クロスシート車は神宝線にそれぞれ3編成ずつの配属の予定だったが、1997年の日生エクスプレス運用開始に伴い同列車すべてにクロスシート車を使用できるよう宝塚線に移籍した。その後クロスシート撤去などの大規模なリニューアルを受け、2026年1月に神戸線に転属した。



神戸線に転属した 8006F

### 8007F

運用路線 宝塚線  
運用開始 1992年1月(宝塚線)  
前面形状 額縁(空気抵抗低減)  
制御方式 東芝 IGBT-VVVF

この編成は8000系で最後のクロスシート車連結編成としてデビューしたが、現在ではクロスシートは撤去され、オールロングシートとなっている。



「さくら」ヘッドマークをつけた 8007F

### 8008F

運用路線 神戸線  
運用開始 1992年3月(神戸線)  
前面形状 額縁(空気抵抗低減)  
制御方式 東芝 IGBT-VVVF

この編成は阪神淡路大震災の3年前に製造されており、阪神淡路大震災の際には被災車両の取換用パンタグラフを供出するため、1996年3月に当編成のパンタグラフが換装され、シングルアームパンタグラフを8000系で唯一装備するようになった。また、この編成を最後に8000系の8両編成の新造は終了した。



### 8020F

運用路線 神戸線  
運用開始 1992年7月(神戸線)  
前面形状 額縁(空気抵抗低減)  
制御方式 東芝 GTO-VVVF

この編成は山陽電鉄乗入れのため6両編成でデビューし、編成番号は6両編成を表す20番台となっている。この6両編成以降は2両編成のみが8000系列では新造されている。6両編成で登場した8020Fだが、デビュー3年後の1995年3月に、震災で廃車となった車両の代替として建造されたC#8620とC#8790を組み込んで8両編成とされた。これによって現在では編成番号20は意味をな



していない。この編成は前面の車番の位置の変更などはあったものの、制御方式は8000系の特徴であるGTOのままである。

### 8030F

運用路線 宝塚線

運用開始 1992年10月(箕面線)

前面形状 額縁(原型)

制御方式 東芝GTO-VVVF

8030F、8031Fは1992年12月のダイヤ改正で登場した宝塚線10連急行用に建造された増結2両編成であり、宝塚線の増結運用のない今、8034Fと連結して箕面線用となっているが、箕面線の運用は6000系、7000系が多くなっている。

### 8031F

運用路線 今津北線

運用開始 1992年10月(宝塚線)

前面形状 額縁(空気抵抗低減、原型)

制御方式 東芝GTO-VVVF

こちらも宝塚線用増結2両編成として建造されたが、2002年に神戸線に転属した。その後は神戸線の6連7000系と連結して8両編成として走ったり、ラッシュ時の増結として走ったりしていたが、2025年2月のダイヤ改正より8033F、8200Fと連結して今津北線で走っている。また、この編成はC#8031側は額縁が削られているものの、C#8151側は額縁が削られていない。



### 8032F

運用路線 神戸線

運用開始 1992年12月(神戸線)

前面形状 額縁(空気抵抗低減、原型)

制御方式 東芝GTO-VVVF

この編成は神戸線の増結用として導入されたものの、8035Fの神戸線への導入により宝塚線に転属。しかし、2002年に再び神戸線に戻った。この編成は2015年から2017年まで併結していた7017Fとともに「爽風(かぜ)」としてラッピングされた。現在、この編成は6両編成である7003Fと連結して、神戸線で8両編成として運転している。この編成も大阪方は先頭になるため額縁が削られているが、三宮方は普段連結面になるため額縁は削られていない。



### 8033F

運用路線 宝塚線

運用開始 1993年9月(今津北線)

前面形状 額縁(くの字1)

制御方式 東芝 GTO-VVVF

この編成から前面の印象が大きく変わっていて、いわゆる「くの字」型である。この編成も宝塚線の増結2両として登場したが、2001年に神戸線に転属した。転属当初は7000系の神戸方に連結されてC#8153が先頭に出ていたこともあったようだ。この編成は、2025年2月のダイヤ改正で神戸線10連が消滅するまでは10両編成の通勤特急のための増結編成として活躍していた。また、ダイヤ改正後は役目のなくなった8031Fと8200Fの間に挟まれて今津北線で走っている。



8034F

運用路線 箕面線

運用開始 1993年11月(宝塚線)

前面形状 額縁(くの字1)

制御方式 東芝 IGBT-VVVF

8035Fとともに建造された増結2両編成で、宝塚線に配属された。この編成は宝塚線の10両運用がなくなった後8030Fと連結している。

8035F

運用路線 神戸線

運用開始 1993年11月(神戸線)

前面形状 額縁(くの字1)

制御方式 東芝 IGBT-VVVF

この編成は8034Fと異なり神戸線に配属された。神戸線10両編成が消滅するまでは10両編成の前2両として運転されることもあったが、今は6両編成の7023Fと連結して8両編成で神戸線で走っている。また、この編成は一度も他路線へ転属したことがない。また、この編成は大規模なリニューアルを受け、方向幕がLED化されたりしている。



8200F,8201F

運用路線 神戸線

運用開始 1995年6月(今津北線)

前面形状 額縁(くの字2)

制御方式 東芝 GTO-VVVF

番号的には8040系列のほうが先だが、8200系のほうが製造された時期が早いのでこちらについて先を書く。8200F、8200Fは神戸線の朝ラッシュの混雑緩和を目的として製造された2両編成である。これらも形状は「くの字1」と似ているものの、正面の方向幕を覆っている窓が下方向に伸



び、車番が窓の中に入っている。これらは、座席を折り畳み式の収納座席として、ラッシュ時には座席を収納してなくすことで極限まで人を乗せることができた。しかし、2007年には混雑の緩和などにより通常の固定座席に取り替えられた。その後も引き続き神戸線の増結編成として走っていたが、2025年2月のダイヤ改正からは8200Fは今津北線で運用につき、8201Fは6016Fとともに休車となっている。

**8040F,8041F**

運用路線 宝塚線  
 運用開始 1997年3月(箕面線)  
 前面形状 額縁(くの字2)  
 制御方式 東芝 GTO-VVVF

8040Fから8042Fは40番台となっており、8035Fの製造から3年がたったため性能が8200系列のものになっている。8040形は宝塚線の日生エクスプレス向け増結編成として製造されたが、2015年に日生エクスプレスが8両運転になったのちは8040Fと8041Fが連結し、箕面線での運用についたり、4両編成の7024Fと連結して8連を組み、宝塚線で走ったりしている。



**8042F**

運用路線 宝塚線  
 運用開始 1997年3月(神戸線)  
 前面形状 額縁(くの字2)  
 制御方式 東芝 IGBT-VVVF

この編成は日生エクスプレス10連が消滅したのちも宝塚線の10連増結運用についていたものの、2019年に神戸線に移籍した。その後は10連増結編成として走ったり、7000系の6連と連結して走ったりしていたが、今は神戸線で6両の7001Fと連結して走っている。また、この編成は大規模なリニューアルを受け、方向幕がLED化されたりしている。



**おわりに**

ここまで、阪急8000系の各編成について述べてきました。その中で、おもしろい特徴、今までの経歴について触れてきましたが、今まで調べてきた中で、まだまだクセとはあったかなと思います。また、自分が8000系について、その中で、8000系の面白さを改めて実感しました。読んで持ってもらえたら嬉しいです。



8000 系編成表

出典

鉄道ピクトリアル 2018・10  
月号  
阪急ファンクラブ会報 2026  
vol.115  
鉄道ホビダス

|      | M2   |      |      | T2   | T1   |      |      |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 8000 | 8600 | 8550 | 8750 | 8780 | 8650 | 8500 | 8100 |
| 8001 | 8601 | 8551 | 8751 | 8781 | 8651 | 8501 | 8101 |
| 8002 | 8602 | 8552 | 8752 | 8782 | 8652 | 8502 | 8102 |
| 8003 | 8603 | 8553 | 8753 | 8783 | 8653 | 8503 | 8103 |
| 8004 | 8604 | 8554 | 8754 | 8784 | 8654 | 8504 | 8104 |
| 8005 | 8605 | 8555 | 8755 | 8785 | 8655 | 8505 | 8105 |
| 8006 | 8606 | 8556 | 8756 | 8786 | 8656 | 8506 | 8106 |
| 8007 | 8607 | 8557 | 8757 | 8787 | 8657 | 8507 | 8107 |
| 8008 | 8608 | 8558 | 8758 | 8788 | 8658 | 8508 | 8108 |

|      | M2   | T1   |      |      |      | M1   |      |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 8020 | 8620 | 8570 | 8770 | 8670 | 8790 | 8520 | 8120 |

|      | Tc   |
|------|------|
| 8030 | 8150 |
| 8031 | 8151 |
| 8032 | 8152 |
| 8033 | 8153 |
| 8034 | 8154 |
| 8035 | 8155 |
| 8040 | 8190 |
| 8041 | 8191 |
| 8200 | 8250 |
| 8201 | 8251 |

凡例  
 Mc1,2;運転台付きモーター車  
 M1,2;モーター車  
 T1,2;付属車  
 Tc;運転台付き付属車

阪急ファンクラブ会報をもとに自作

<https://rail.hobidas.com/rmnews/342002/>  
 阪急の車両装飾

<https://www.rail.ac/hankyu/decoration/eco.html>

### 1. まえがき

80 回生の阪急快速です。文章を書くのはあまり得意ではありませんがよろしくお願ひします。ということで、京都河原町から阪急沿線沿いを歩いて大阪梅田駅まで歩きました。本来、京都線の起点は十三のはずですが、キリが悪いので梅田まで歩きました。ということで、その時の様子と、あと一駅ずつ軽く駅紹介、雑談をしていきたいと思ひます。

※文中に京都要素がいっぱい出てきます。筆者は京都人なので許してください。

### 2. ルート紹介

京阪間を最速で徒歩で移動するには、河原町通りを南下し、竹田駅からは名神高速に沿って高槻まで、高槻からは枚方大橋を渡り国道 1 号と歩き梅田へ、所要時間 10 時間 23 分(google map より)というルートですが、そんなんではこの鉄研の部誌にならないと思ひましたので、遠回りの阪急沿線沿いを選びました。このルートですと、所要時間は 11 時間 57 分(google map より)。意外と遠回りじゃないんですね。下調べを完了させ、さあ行きましょう。

### 3. スタート!

私は洛中の住まいなので、京都側からスタートです。2 月の某日の午前 5 時 15 分、昔は縦列停車を行っていた京都河原町をスタートです。

ここら辺は歩きなれたところですのでサクサク行きましょう。まだコンビニしか開いていない四条通を歩き続け 5 時 27 分、烏丸に到着。昔は京都河原町の方が乗降客数が大きかったのですが、JR に客を取られてからはこちらのほうが多くなりました。引き続き四条通を歩き続け 5 時 36 分、大宮に到着。昔は京都の繁華街はこのあたりにあったらしいです。さらに歩き続け 5 時 54 分、西院に到着。昔は特急停車駅でした。



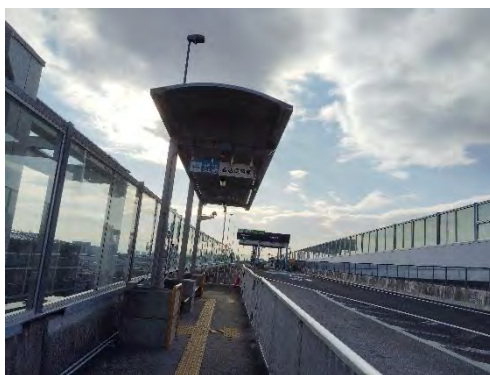
ここからは長く歩き続けた四条通をはなれ、地上に顔を出した京都線の線路沿いを歩きます。西院をでると、洛外に出ます。洛中の定義はいろいろありまして、自分の親はもともと市電が走っていた中(北大路通、西大路通、東山通、九条通)を洛中としていて、市民の方もそういう認識だと思ひます。洛中といえば、豊臣秀吉が京都を復興した際に一般的なものになりました(と自分は認識している)が、wikipedia によると、東は河原町通、西は西大路通、南は九条通、北は御園橋あたりまでだったそうです。さらには、江戸時代には、大和大路通(鴨川よりも東)、千本通、鞍馬口通、九条通の中だとされていたらしく、それだと大宮駅も洛外ということになります。洛中住みと唄っている人を撃退するにはいいかもしれません。あ、ちなみに私には効きませんよ(笑)

それはさておき、6 時 20 分、西京極に到着。この駅が最寄りのわかさスタジアム京都は、昔松竹ロビンス、阪急ブレーブス、近鉄バファローズが本拠地、或いは準本拠地としていたそうです。そして 6 時 49 分、京都線の拠点駅の一つであり嵐山線との乗換駅の、桂に到着。この駅は、全国的にも珍しい C 号線があります。このルーツについては、もともと留置線だった線

路をホームを付けたので、留置線時代の時び方が残っている、ということです。

ここで10分ほど休憩して、前へ進みます。7時20分、洛西口に到着。もともとは、個々の近くに物集女という駅があったらしいのですが、戦時中に廃止されたようです。また、2003年の開業からは、当駅始発の列車も存在します。続いて7時38分、東向日に到着。洛西口開業前は、当駅始発列車が存在しました。ここからは線路沿いを離れ、西国街道沿いに歩きます。西国街道は、京都から下関までの街道であり、これらを山陽沿いで結ぶ道路です。意外と2車線の細い道で、これをずっと行くと下関に行くというのはなんだか心がときめいたりしなかったり…

また歩き続け7時58分、西向日に到着。ここは、東向日と同じく、向日町競輪場で競輪が開催される時、急行が臨時停車していたそうです。2001年を最後に臨時停車は取りやめられたそうです。長岡天神までは少し迂回して歩かなければいけません。小畑川という川を渡り、西国街道を南へすすみます。長岡京市役所の横を通り、長岡天神駅に到着です。2010年から2022年にかけて設定され、私のペンネーム(?)の由来にもなっている京都線の下り(梅田方面)の快速は、1本を除いてこの駅始発でした。快速は設定当初は早朝に3本、朝ラッシュの始まりに1本設定されていましたが、2年後の2013年のダイヤ改正で朝ラッシュはじめの便は廃止されました。足が相当疲れたので、駅前のすき家で朝食を兼ねた休憩。注文したのは焼鮭たまかけ朝食。これが500円ちょっとで頂くことができるというのは我々朝飯を抜いた学生には大層ありがたいものです。1時間ほどお邪魔して、先へ進みます。9時14分、西山天王山に到着。この駅は、高速長岡京という高速バスのバス停が近くにあり、容易に乗り換えができます。筆者も行って見ました。成程、改札横のエレベーターから出入りできるようですね。改札を出てから1分もかかりません。これは楽です。もっと知られてもいいような便利な場所だと思いました。西山天王山を出ると、すぐに大山崎町に入ります。下から見ると迷路のような大山崎ジャンクションのそばを通り、気づけば阪急とJRの並走区間。たまに阪急とJRが並走しますが、この辺りは新快速が普通を走りながら追い抜くのが頻繁に見ることができます。しばらく府道67号線を歩き、JRと離れたところで、今度は東海道新幹線と合流。合流してすぐ、9時45分、大山崎駅に到着。西山天王山からは坂が多かったので、足がちょっと疲労気味。この駅は、阪急とJRの駅同士の距離が非常に近く、私はこの駅で乗り換えることもしばしば。



大山崎からは、国道 171 号線をひたすら歩きます。大山崎を出てすぐ、府県界標があります。ここで、5 時間近く歩いてきた京都府からはお別れ。大阪府と京都府の境なので、府界標或いは府府界標なのでは、と思いつつ、10 時 15 分、大阪府最初の駅、水無瀬に到着。駅名の「水無瀬」とは、川の水が伏流して流れ、地表は潤れたようになっている様子を指すらしいのですが、全然そのような様子は見当たりません。続いて、10 時 33 分、上牧駅に到着。もう足が限界で、次の上牧~高槻市間は京都線で一番駅間が長いので、一休み。10 分ほど休憩し、高槻市駅へ向かいます、やはり駅間 4.3 キロは長く、疲れた足にとっても応えます。一時間ほどかけ、11 時 40 分、なんとか、高槻市駅へ到着。朝食を食べてから 3 時間ほどしかたっていませんが、足が限界なので、ここで大きい休憩を取ります。高槻市すぐの逆写真詐欺でおなじみのコマダ珈琲で休憩。カツサンドを頂き、90 分ほど休憩。足の疲れも少し癒えたところで、今度は京都線で 2 番目に駅間距離が長いところを歩きます。その距離 3.3 キロ。上牧~高槻市間よりは 1 キロほど短いですがそれでも十分遠いです。

13 時 55 分、阪急全体で 2 駅しかない通過線をもつ富田駅に到着。ちなみにもう一つは六甲駅です。この駅は、上り(河原町方面)のみ通過線があります。もともとは 2 面 2 線の相対式ホームだったのですが、高槻市駅が高架化工事を行う際、地上時代の高槻市駅の上りの待避線が資材置き場になったため、急遽その代替として隣の富田駅に通過線が設けられたというわけです。当時、急行は高槻市駅において普通と緩急接続をしていましたが、富田駅に待避設備が移設された結果、接続ができず、通過待ちとなり、利便性が大きく低下しました。高槻市駅高架化工事完了後は、ラッシュ時を中心に数本が富田で待避していましたが、2022 年のダイヤ改正で消滅しました。阪急もお金がありませんので元の 2 面 2 線に戻すことはないかなと思います。

話がそれました。先へ行きましょう。総持寺駅の手前に、高槻市と茨木市の境があります。14 時 11 分、総持寺着。駅について特に特筆することがないので、駅名の由来の総持寺について書きます。この寺の創始者の藤原山蔭は、かの有名な四条流庖丁道の創始者であり、それに伴って総持寺も料理人の信仰を受けているそうです。安威川を渡り、11 時 34 分、茨木市に到着。この駅は、高槻市と瓜二つといわれ、利用者数もほぼ同じです。コロナ前までは、茨木市の方が利用客が多い状態がありました。駅を出て 10 分ほど歩くと、茨木市立と思われる市民プールがありました。京都には街の外れにしかないの、実際に使うかは置いておいて便利だなと思いました。高速道路が見えるとすぐ、南茨木駅に到着。1970 年の万博開催の際臨時駅として設けられそれがそのまま常設駅に昇格しました。過去には特急いご都エクスプレスという臨時特急も止まったりするなど平成初期ごろは阪急もこの駅に新規客の掘り起こしに力を入れていたのではないかと思う駅です。茨木市あたりから太陽が隠



話がそれました。先へ行きましょう。総持寺駅の手前に、高槻市と茨木市の境があります。14 時 11 分、総持寺着。駅について特に特筆することがないので、駅名の由来の総持寺について書きます。この寺の創始者の藤原山蔭は、かの有名な四条流庖丁道の創始者であり、それに伴って総持寺も料理人の信仰を受けているそうです。安威川を渡り、11 時 34 分、茨木市に到着。この駅は、高槻市と瓜二つといわれ、利用者数もほぼ同じです。コロナ前までは、茨木市の方が利用客が多い状態がありました。駅を出て 10 分ほど歩くと、茨木市立と思われる市民プールがありました。京都には街の外れにしかないの、実際に使うかは置いておいて便利だなと思いました。高速道路が見えるとすぐ、南茨木駅に到着。1970 年の万博開催の際臨時駅として設けられそれがそのまま常設駅に昇格しました。過去には特急いご都エクスプレスという臨時特急も止まったりするなど平成初期ごろは阪急もこの駅に新規客の掘り起こしに力を入れていたのではないかと思う駅です。茨木市あたりから太陽が隠



れ、寒風吹きすさぶ中を歩いていたので腹が冷えたのでしょうか、差し込むような痛みが襲ってきたため、阪急の定期を利用して、南茨木のトイレに駆け込みました。幸い、トイレから出た後は腹痛は収まりました。阪急の駅を定期によってトイレで使うという阪急にとっては迷惑な使い方をしてしまって申し訳ございません。この場で日ごろお世話になっている阪急電車にお詫び申し上げたいと思います。若干の後ろめたさを感じつつ、摂津市駅へ向かいます。摂津市駅へ向かう途中、大きな工場に出くわしました。どうやら、ここはKALDIでみかけるコーヒーの試飲をやっているキャラメル珈琲グループの物流センターだそうです。KALDIのコーヒー部門って別の会社がやってるんですね。境川と呼ばれる小さな川を渡ります。筆者は相撲が好きなのですが、境川といえば両国関がやっている境川部屋ですよね。大関豪栄道を輩出した部屋です。その由来となった境川とはまた別らしいのですが、ともかく、川を渡ると15時53分、摂津市に到着。京都線の中で一番新しい駅です。続いて、16時20分、正雀に到着。車庫が併設されており、試運転などを撮る撮り鉄の方にとってはなじみのある駅なのではないでしょうか。正雀からさらに歩き進めると、東吹田検車場があります。阪急線のそばにありますが、管轄は大阪メトロ（正式名称 Osaka Metro）で、普通阪急の電車は止まっていませんが、9300系の中でプライベースが組み込まれず、また一般車化改造されたいない9309fが止まっていた。もちろん、これは例外的な措置と思われる。茨木市の手前で渡った安威川をもう一度渡るため、少し遠回りして17時24分、相川に到着。相川始発の列車は足がふらふらになっており、google map上では38分で行けるところを1時間以上もかかっています。とはいえ、次の上新庄駅は準急停車駅で、相川よりも店が充実している上、距離も1キロないぐらいなので我慢していくことにします。こんどは神崎川を渡し、疲れた足を引きずりながら17時50分、上新庄へ到着。この駅は、今里筋線瑞光4丁目駅が徒歩15分ぐらいのところであり、さらに近鉄布施行きバスもあり、京都、北摂方面から行きにくい東大阪方面へは隠れた交通の結節点だと勝手に思っています。それはさておき、駅前のミスドで休憩。30分ほど休憩した後、淡路へ向かいます。ここからはあんまり景色を覚えてませんが、ラウワンがあったことを覚えています。18時37分、淡路に到着。この駅で行われている高架化工事は本来2013年には終了していましたが、現在も工事中で、完成は2031年の模様です。高架化工事を横に見て、19時、崇禅寺に到着。

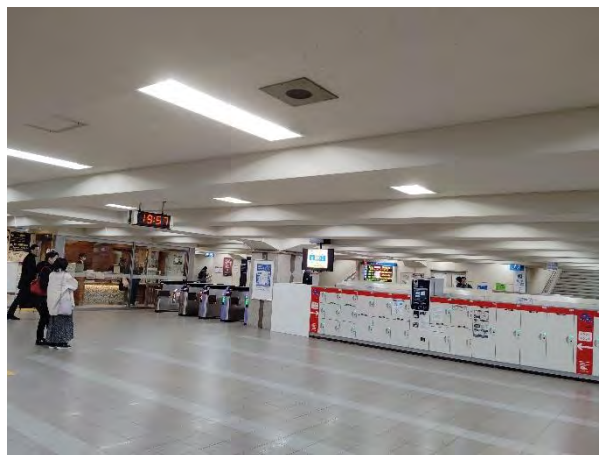
現在は普通しか止まりませんが、設定当初の準急は停車していました。19時10分、南方に到着。京都線沿線の方はこの駅で御堂筋線に乗り換えて新大阪や難波を目指す方も多いのではないのでしょうか。昔通った希学園十三教



室(閉校済み)を懐かしく思いながら、京都線の起点駅、十三駅に19時20分に到着。言わずと知れた阪急の主要駅ではありますが、京都線の特急が止まるようになったのは意外と遅く、1961年からです。

主要駅でありながら、駅の周りにはロータリーやマンションなどはなく、商店街に囲まれており、商店街を歩きかう人でにぎわっています。

さあ、ラストスパートです。はるばる京都の宮津からやってきた国道176号を通り、日本第二の都市、大阪(第一は京都)の中心部、梅田に向かいます。十三からは三複線にな



った阪急とともに淀川を渡ります。京都線の列車が走る線路は扱い上は宝塚線なので、正式には神戸線の伏線と宝塚線の複々線が並行して走っているだけです。よって三複線は阪急には存在しません。歩き続けていると、京都線だけホームがない中津を通り過ぎ、19時57分、梅田に到着!! 所要時間は休憩時間含め14時間23分。電車がなかった江戸時代以前の先人は京阪間を移動するだけでこれだけ苦勞するということを身をもって知ると同時に、江戸走りの有効性と、文明の利器の有用性のありがたみを感じました。

また、よく考えたら、マラソン選手って京阪間と同じぐらいの距離を2時間ぐらいで走ってますもんね。アスリートと一般人の差は歴然としていますね。マラソン選手ってバケモンですね。

#### 4.あしがき

梅田から帰るとき、足が動かなくなって帰るのにとっても苦勞しました。また、足が痛くて歩けなかったので学校を休みました。みなさんも、ウォーキングは計画的に。

ここまで読んでくださった方、ありがとうございました。拙い文ではあり大変申し訳ございませんでした。興味を持った方、ぜひ長距離ウォーキングに挑戦してみたいかがでしょうか!

# 旅客営業規則を読もう

81 回生 ら

## 1 はじめに

こんにちは。81 回生の、らです。みなさんは JR を使ったことはあるでしょうか？別に、他の交通機関でも大丈夫です。この灘校に訪れているという時点でほぼ確実に交通機関を利用していることでしょう。交通機関に限らず、世の中にあるほとんどのサービスには約款が定められており、約款に基づいて契約が締結されています。なにか困ったことがあったときのためにも、世の中にあるサービスを利用する上で約款は必ず読まなければならないものです。この記事では鉄研に訪れてくれた方がよく使われるであろう JR の約款である、旅客営業規則を解説していこうと思います。

ここで例に挙げる旅客営業規則は「**JR 東日本旅客営業規則（2025 年 5 月 15 日現行）**」(<https://www.jreast.co.jp/ryokaku/>) および、「**東日本旅客鉄道株式会社旅客営業規則の一部改正（2026 年 3 月 14 日から施行等）**」(<https://www.jreast.co.jp/kippu/yakkan/pdf/history260226-9.pdf>) とします。ほとんどが国鉄時代のものを継承しているので他 JR 会社でもほぼ同じものが定められていると考えていただいて大丈夫です。まあこれより実務的な旅客営業取扱基準規程というものがあるのですが旅客営業規則を補完したものですし、一般旅客が使うことはほとんどないし、書こうとしたらこの部誌の文字数が大変なことになるので気にしないで大丈夫です。と言いつついくつか解説していますがここで例に挙げている旅客営業取扱基準規定は「**JR 東日本旅客営業取扱基準規程（2011 年 3 月 12 日現行）**」

(<https://www.desktoptetsu.com/ryoki/kijunkitei.htm>) です。

執筆時期の関係上 2025 年版のサイトを用いて執筆した後 2026 年改正を反映しています。

解説する必要があると感じたもののみ解説を行うので不要と感じたものは略させていただきます。また、しっかりとした解説でなくても JR を利用する上で知っておくべきものについては記述しています。

あと、こいつはどの立場でこれを書いているんだと思われるかと思いますが、筆者は、社会人しか使い道がないことでおなじみの国家資格である、国内旅行業務取扱管理者ですので最低限の知識は有しているつもりです。ただし、誤りを含む場合がございますので当文章を鵜呑みにせず、わからないことは適宜 JR に問い合わせるようにしてください。

## 2-1 第1編総則

**第5条** 旅客の運送等の契約は、その成立について別段の意思表示があった場合を除き、旅客等が所定の運賃・料金を支払い、乗車券類等その契約に関する証票の交付を受けた時に成立する。

**2** 前項の規定によって契約の成立した時以後における取扱いは、別段の定めをしない限り、すべてその契約の成立した時の規定によるものとする。

契約成立は旅客が金銭を払い、その対価としてきっぷを受け取った時ということになります。また、きっぷを購入したあとに規則が変更されたとしても変更前の規則で取り扱われるということです。ANA、JAL、貸切バス、フェリーだと購入日ではなく乗車日での規則となりますから間違えないようにすべきです。

**第7条** 列車の運行が不能となった場合は、その不通区間内着となる旅客又はこれを通過しなければならない旅客の取扱いをしない。ただし、運輸上支障のない場合で、かつ、旅客が次の各号に掲げる条件を承諾するときは、その不通区間内着又は通過となる乗車券を発売することがある。

(1) 不通区間については、任意に旅行する。(2) 不通区間に対する旅客運賃の払いもどしの請求をしない。

**3** 列車の運行が不能となった場合であっても、当社において鉄道・軌道・自動車・船舶等の運輸機関の利用又はその他の方法によって連絡の措置をして、その旨を関係駅に掲示したときは、その不通区間は開通したものとみなして、旅客の取扱いをする。

不通区間が発生した時は基本的にその区間を経由する乗車券等は発売しないものの、不通区間も何らかの手段で旅行をするし、不通区間があることを理由に払い戻さないことを承諾した場合のみ乗車券を発売するということです。また、これには後述の第 23 条の 2 も用いられます。この規則は長距離のきっぷで、長期運休が発生しており、その区間で代行輸送が存在しない場合に用いられることがあります。

例: [https://x.com/chino\\_cafu/status/1911535576224026683](https://x.com/chino_cafu/status/1911535576224026683) 「不通区間を理由に払戻をしないことを了承の

上発売」

不通区間で代行輸送が行われる場合は不通とはせず通常通り乗車券等が発売されます。

**第8条** 営業キロ又は第14条の2に規定する擬制キロ若しくは運賃計算キロを用いて運賃・料金を計算する場合の1キロメートル未満の数は、1キロメートルに切り上げる

よって運賃計算で用いる距離はすべて整数の値となります。

**第11条** 旅客の運送等の契約に関して、旅客等が当社に提示又は提出する書類は、墨、インキ又はボールペンをもって記載し、かつ、特に定めるものについては、これに証印を押すものとする。この場合、発行日付等にあつては、元号で表示されているものであつても西暦で記載することができる。

例えば学割の記入事項をシャーペンで記入することはできません（3敗）。窓口で注意されることは少ないですが。

## 2-2 第2編旅客営業

### 2-2-1 通則

**第16条の2** 次の各号の左欄に掲げる線区と当該右欄に掲げる線区とは、同一の線路としての取扱いをする。

- (1) 東海道本線中熱海・神戸及び山陽本線中神戸・新下関間と東海道本線（新幹線）中熱海・新神戸及び山陽本線（新幹線）中新神戸・新下関間
- (2) 東北本線と東北本線（新幹線）
- (3) 高崎線、上越線及び信越本線と高崎線（新幹線）、上越線（新幹線）及び信越本線（新幹線）
- (4) 鹿児島本線中博多・新八代間及び川内・鹿児島中央間と鹿児島本線（新幹線）中博多・新八代間及び川内・鹿児島中央間
- (5) 長崎本線中諫早・長崎間（現川経由）と長崎本線（新幹線）

2 前項の規定にかかわらず、次の各号に掲げる区間内の駅（三島、静岡、名古屋、米原、新大阪、西明石、福山、三原、広島、徳山、福島、仙台、一ノ関、北上、盛岡、熊谷、高崎、越後湯沢、長岡、新潟、博多、久留米、筑後船小屋及び熊本各駅を除く。）を発駅若しくは着駅又は接続駅とする場合は、線路が異なるものとして旅客の取扱いをする。

(1) 三島・静岡間 (2) 名古屋・米原間 (3) 新大阪・西明石間 (4) 福山・三原間 (5) 三原・広島間 (6) 広島・徳山間 (7) 福島・仙台間 (8) 仙台・一ノ関間 (9) 一ノ関・北上間 (10) 北上・盛岡間 (11) 熊谷・高崎間 (12) 高崎・越後湯沢間 (13) 長岡・新潟間 (14) 博多・久留米間 (15) 筑後船小屋・熊本間

**第16条の4** 東北新幹線盛岡・新青森間、北陸新幹線高崎・敦賀間、九州新幹線新八代・川内間、北海道新幹線新青森・新函館北斗間及び西九州新幹線武雄温泉・諫早間については、単一の線路として旅客の取扱いをする。

新幹線は在来線の高規格な新線という名目で建設されているため、在来線と新幹線は同じ路線として扱われます。ただし、第16条の2第2項に定められた15の区間内には新幹線単独駅が存在するため、在来線と新幹線は同じ路線としては扱われません。また、並行在来線を第三セクター化している、または並行在来線と新幹線が離れすぎている場合は並行在来線が存在しないものとし、新幹線が単独の路線として扱われます。

2026年改正から、東京～熱海は在来線（JR東日本）と新幹線（JR東海）で違う路線として扱われるようになりましたので、乗車券購入時は自分の利用する経路をしっかりと確認するようにしてください。

**第16条の3** 次の左欄に掲げる線区と当該右欄に掲げる線区に関し、第26条第1号ただし書に規定する普通乗車券の発売、第68条第4項に規定する旅客運賃計算上の営業キロ等の計算方法及び第242条第2項に規定する区間変更の取扱いにおける旅客運賃・料金の通算方又は切方については、前条第1項の規定を準用する。山陽本線中新下関・門司間及び鹿児島本線中門司・博多間と山陽本線（新幹線）新下関・小倉間及び鹿児島本線（新幹線）小倉・博多間

新下関～博多の経路は、JR西日本が運営する山陽新幹線とJR西日本及び九州が運営する山陽、鹿児島本線

の2通りが考えられます。これらの2つの経路は本州 JR 会社と三島 JR 会社で運賃率が異なることから、運賃が異なります。また、その他の取り扱いについても他の区間とは異なる特殊な取扱いを行います。そのため、この区間は幹在同線とも幹在別線とも言い難い特殊な区間であるとして、定められています。

**第16条の5** 常磐線北千住・綾瀬間相互発着となる旅客に対しては、乗車券類の発売を行わないものとする。

この区間に乗りたい場合は東京メトロの乗車券を購入することになります。というのも北千住～綾瀬の常磐緩行線の線路の所有は東京メトロとなっているため、松戸方面から常磐緩行線（各駅停車）の列車に乗って行くと、そのまま東京メトロ千代田線に行かざるを得ません。線路の所属会社を前提にすると、金町や亀有から上野まで行きたい人は綾瀬～北千住だけ東京メトロの乗車券を購入する羽目になってしまい、運賃計算が打ち切られるため損をしてしまいます。そこで千代田線直通の常磐緩行線に乗って、北千住で常磐快速線に乗り換える場合は JR だけに乗っていると想定して運賃計算が行われます。しかし、綾瀬と北千住間だけを乗る場合は東京メトロの区間なので、JR として乗車券を売るわけにはいきません。そこでこの規定をもってこの区間の JR 乗車券の発売を制限しています。なお、常磐線経由でない経路で北千住～綾瀬を移動する場合は通常通り乗車券が購入できます。

**第20条** 駅において発売する乗車券類は、その駅から有効なものに限って発売する。ただし、他駅から有効な乗車券類を発売することがある。

2026年改正前までは指定券と乗車券を同時に購入する場合や、指定券や特別車両券を単独購入する場合は、他駅でも購入する事が可能であると明文化されていましたが、改正後は削除されました。しかし、「ただし」という規定が現存することから改正後もそのような場合の購入は可能だと思われます。乗車券単独購入の場合も購入できるかはわかりません。

なお、「駅において発売する乗車券類」とある通り、e5489 やえきねっとなどのネット発売や、旅行会社ではどこの区間でも任意に購入する事が可能です。

**第21条** 乗車券類は、発売当日から有効となるものを発売する。ただし、次の各号に掲げる乗車券類は、当該各号に定めるところによって発売することがある。

(1) 普通乗車券 有効期間の開始日の1箇月前の日から。

(2) 定期乗車券 有効期間の開始日の7日前の日から発売する。(中略)

(4) 自由席特急券、普通急行券又は特別車両券(指定特別車両券を除く。以下これを「自由席特別車両券」という。) 有効期間の開始日の1箇月前の日から。

(5) 指定券 当該列車(未指定特急券にあっては、指定した乗車日の列車群のうち、始発駅を最も早く出発する列車)が始発駅を出発する日の1箇月前の日の10時から。ただし、立席特急券については、別に定める日から。

(6) 特定特急券 別に定める日から。

指定券や乗車券の1か月前の10時から発売開始となります。ただし、1か月前に同じ日付が存在しない場合は次の日の10時に発売開始となります。例えば、5月3日の指定券の発売日は4月3日です。また、5月31日の指定券の発売日は4月31日としたいところですが、4月31日は存在しないため翌日の5月1日に発売開始となります。

なお、第21条に具体的な発売日の記載はありませんが実務上、乗車券も1か月前から購入する事ができず、2026年改正により明記されました。

定期乗車券は第21条には7日前の日から発売するとありますが、こちらは新規購入か継続購入かで発売開始日が異なる他、JR各社によっても発売日が異なります。JR北海道と東日本では新規は7日前から、継続は14日前からの発売となりますが、JR東海、西日本、四国、九州では新規、継続ともに14日前からの発売となります。

なお、2026年改正から「ことがある」という任意規定となりましたが、なぜ任意規定としたのかわかりません。

**第23条の2** 当社が業務上特に必要と認めた場合は、旅客運賃・料金の払いもどし・乗車変更の取扱いについて、特別の約束をして乗車券類を発売することがある。

これは第7条でもふれたとおり、「〇〇を理由に払い戻しをしないことを了承の上発売」というような事例で用いられます。また、青春18きっぷに代表されるようなフリー切符の多くは遅延や運休が発生した場合でも払い戻せないのですが、それはこの規則に基づいていると思われます。

#### 2-2-2 普通乗車券の発売

**第28条** 東日本旅客鉄道株式会社学校及び救護施設指定取扱規則（昭和62年4月東日本旅客鉄道株式会社公告第6号）第2条に規定する学校（以下「指定学校」という。）の学生又は生徒が、営業キロ（2枚の割引普通乗車券を発売する場合は、それぞれの営業キロ）が100キロメートルを超える区間を旅行する場合、次条の規定による学校学生生徒旅客運賃割引証を提出したときは、その旅客運賃割引証1枚について1人1回に限り、割引普通乗車券を2枚まで同時に発売する。

今まで往復の乗車券を購入する際は学割証が1枚でよかったので、学割乗車券1枚購入につき学割証が1枚必要だったのですが、2026年改正で往復乗車券が消滅したことで、往復の乗車券を購入する際は学割証が2枚必要ということになってしまいます。それを、避けるために学割証1枚につき学割乗車券を2枚購入することが可能になりました。なお、往復にはならないそれぞれ別個の区間であっても、営業キロが101km以上である場合は、学割証1枚につき学割乗車券を2枚購入することが可能です。

#### 2-2-7 急行券の発売

**第57条** 旅客が、急行列車に乗車する場合は、次の各号に定めるところにより、急行列車ごとに特別急行券又は普通急行券を発売する。（中略）

##### ニ 特定特急券

次に定める区間を、特別車両以外の座席車又は第13条第3項の規定によりB寝台を設備した寝台車に乗車し、自由席（自由席のない列車にあっては、指定席）を使用する場合に、乗車できる列車及び乗車区間を指定し、特定の特別急行料金によって、座席の使用を条件としないで発売する。ただし、（イ）のjに定める区間にあっては、乗車する日、特別車両以外の座席車及び座席を指定して発売することがある。（中略）

（ハ）（イ）及び（ロ）の規定にかかわらず、別に定める区間において特定特急券を発売することがある。

長すぎるので（イ）、（ロ）はこちらでまとめさせていただきます。

##### （イ）新幹線

a 隣接駅間（九州新幹線、郡山～福島、敦賀～越前たけふ除く）及び以下の区間

東京～新横浜、三島～静岡、静岡～浜松、豊橋～名古屋、福山～三原、三原～広島、新山口～新下関、東京～大宮、古川～一ノ関、一ノ関～北上、北上～盛岡、熊谷～高崎、博多～久留米、新大村～長崎

b 東京～新下関の新幹線停車駅と新鳥栖又は久留米との相互間

c、d 小倉と筑後船小屋・鹿児島中央間の新幹線停車駅との相互間と小倉～新鳥栖と小倉～久留米

e 東京～博多を運転するのぞみ又は新大阪～鹿児島中央を運転するみずほに乗車する場合の新幹線停車駅相互間（博多～鹿児島中央の新幹線停車駅相互間及びa～dまでに定める区間を除く）

f 東京～八戸の新幹線停車駅と奥津軽いまべつ駅との相互間

g、h 七戸十和田～木古内及び七戸十和田～新函館北斗、七戸十和田～奥津軽いまべつ

i 盛岡～新函館北斗間の各駅相互間（a、f、g及びhに定める区間を除く）

j 郡山～福島間

##### （ロ）在来線

鳥取～出雲市及び米子～益田（100キロメートル以内の区間を除く。）

山形及び秋田新幹線区間

上記の区間について、自由席を利用した場合、特急料金が他よりも安くなります。また、郡山～福島については指定席でも安く乗車することが可能です。

**第57条第2項** 前項本文の規定にかかわらず、次の各号に定めるところにより急行列車に乗車するときは、1個の急行列車とみなして1枚の急行券を発売する。(以下略)

こちらも長いのでこちらでまとめます。(4)については現在この規則に該当する列車が廃止されたため省略しています。

(1) 東北、上越、北陸新幹線内で改札を出ずに乗り継ぐとき。ただし、大宮乗り継ぎであり小山以遠と熊谷以遠を利用するときと高崎乗り継ぎで上毛高原以遠と安中榛名以遠を乗り継ぐときを除く。

(2) 岡山～宇和島及び高松～宇和島の特急停車駅相互間に乗車する場合で、宇多津、丸亀、多度津、松山において出場しないで乗継ぐとき。ただし、岡山～宇多津の特急停車駅と高松～宇多津の特急停車駅相互間を利用する場合又は全車グリーン車で運転する特急に乗車する区間を除く。

(3) 岡山～窪川及び高松～窪川の特急停車駅相互間に乗車する場合で、宇多津、丸亀、多度津、高知において出場しないで乗継ぐとき。ただし、岡山～宇多津の特急停車駅と高松～宇多津の特急停車駅相互間を利用する場合又は全車グリーン車で運転する特急に乗車する区間を除く。

(5) 徳島～高知の特急停車駅相互間に乗車する場合で、阿波池田において出場しないで乗継ぐとき。

(6) 福島～新庄の特急停車駅相互間に乗車する場合で、山形において出場しないで乗継ぐとき。

(7) 京都～鳥取及び新大阪～鳥取の特急停車駅相互間に乗車する場合で、福知山において出場しないで乗継ぐとき。ただし、京都～福知山の特急停車駅と新大阪～福知山の特急停車駅相互間を利用する場合を除く。

(8) 札幌～稚内の特急停車駅相互間に乗車する場合で、旭川において出場しないで乗継ぐとき。

(9) 武雄温泉～長崎で2個以上の新幹線に乗車する場合であって、駅において出場しないで乗継ぐとき。

上記の区間では特急料金が通算となり、1枚の特急券で乗車することができます。

#### **第57条第7及び8項 条文略**

東海道、山陽、九州新幹線内ののぞみ、みずほや東北、北海道新幹線内のはやぶさ、こまちにはのぞみ料金やハイスピード料金という、他の列車よりも速度をだして目的地まで早く着くというサービスに対する料金がかかります。第57条7項及び8項ではのぞみ、みずほ、はやぶさ、こまち以外の列車とこれらを乗り継ぐ場合でも全区間に対してのぞみ料金やハイスピード料金がかかるということを定めています。

**第57条9項** 急行列車と普通列車とが直通して運転する列車又は次の各号に掲げる一部区間を普通列車として運転する急行列車の指定席に、急行列車と普通列車を相互に連続して乗車する場合は、1個の列車とみなして、1枚の急行券を発売することがある。

(1) 宮崎・宮崎空港間を普通列車として運転する特別急行列車にちりん号、にちりんシーガイア号、ひゅうが号、きりしま号及び海幸山幸号。

(2) 吉塚・博多間を普通列車として運転する特別急行列車かささぎ号。

(3) 早岐・佐世保間を普通列車として運転する特別急行列車みどり号。

(4) 前各号以外で、旅客鉄道会社が特に定めた一部区間を普通列車として運転する急行列車。

一部区間を普通列車として扱う特急については1つの列車とみなして1枚で特急券を発売されます。

**第57条10項** 次の各号に掲げる区間を全車両特別車両で運転する特別急行列車に乗車する場合は、乗車区間が当該各号末尾のくっこの内の駅発又は着となる場合に限り、指定席特急券を発売する。

(1) 予讃線松山・八幡浜間(松山) (2) 土讃線多度津・大歩危間(大歩危) (3) 土讃線高知・窪川間(高知)

全車グリーン車で運転される観光列車についてはくっこの内の駅を発着とする場合にのみ特急券が発売されます。つまり、運行区間内の停車駅相互間で乗車することはできません。なお、(1)は伊予灘ものがたり、

(2)は四国千年ものがたり、(3)は四国土佐時代ものがたりが該当します。例えば(1)の場合、松山～伊予大洲で伊予灘ものがたりに乗車することは可能ですが、伊予大洲～八幡浜で伊予灘ものがたりに乗車することはできません。

**第57条の3第2項** 前項の規定によるほか、新幹線以外の線区であって、次の各号に定める区間に乗車する

ときは、特定の特別急行料金によって指定席特急券、立席特急券、自由席特急券又は特定特急券を発売する。

(1) (条文略)

(2) 七尾線中津幡・和倉温泉間に運転する特別急行列車の51km以上の停車駅相互間

(3) 四国旅客鉄道会社線内に運転する特別急行列車の25km以内の停車駅相互間。ただし、立席特急券及び自由席特急券に限る。

(4) 東海旅客鉄道会社線内の次に掲げる区間

イ 関西本線中名古屋・亀山間及び紀勢本線中亀山・新宮間（伊勢鉄道株式会社線が中間に介在する場合、これを通じて特別急行券を発売するときを含む。）、身延線、飯田線、高山本線中岐阜・猪谷間又は中央本線中多治見・塩尻間に運転する特別急行列車の50km以内の停車駅相互間。ただし、立席特急券及び自由席特急券に限る。

ロ 御殿場線中松田・沼津間に運転する特別急行列車の30km以内の停車駅相互間。

ハ 東海道本線中次に掲げる区間に運転する特別急行列車の51km以上の停車駅相互間。ただし、立席特急券及び自由席特急券に限る。

(イ) 三島・静岡間 (ロ) 静岡・浜松間 (ハ) 豊橋・名古屋間

(5) 博多南線に運転する特別急行列車の博多・博多南相互間

(6) 上越線に運転する特別急行列車の越後湯沢・ガーラ湯沢相互間

(7) 北海道旅客鉄道会社線内に運転する特別急行列車の150km以内の停車駅相互間

(8) 前各号の規定にかかわらず、別表第1号の2第1項に定める列車群に含まれる特別急行列車の停車駅相互間。ただし、同列車群に含まれるいずれかの特別急行列車に乗車する場合に限る。

第57条の3、2項の(1)ではB特急料金体系区間はどこかを定めています。それ以外の(2)～(8)ではA、B特急料金体系以外の独自の料金区間がどこであるかを定めています。

#### 第57条の3第4項 (条文略)

東北新幹線と山形及び秋田新幹線を、改札を出ずに乗り継ぐ場合に割引を行うことを定めています。具体的には山形及び秋田新幹線の区間に対しては指定料金530円がかかりません。

#### 第57条の3第5及び6項 (条文略)

山陽新幹線と九州新幹線を乗り継ぐとき、または東北新幹線と北海道新幹線を乗り継ぐときには通常の料金計算だと会社をまたぐため割高になってしまいます。そこで、割引を行うことを定めています。具体的には九州新幹線及び北海道新幹線の区間に対しては指定料金530円がかかりません。

#### 第57条の3第7及び8項 (条文略)

西九州新幹線長崎～武雄温泉と武雄温泉～門司港の在来線特急を武雄温泉で改札を出ずに乗り継ぐ場合と北陸新幹線富山～敦賀と敦賀～大阪のサンダーバードまたは敦賀～名古屋のしらさぎを敦賀で改札を出ずに乗り継ぐ場合は独自の料金表が適用されます。きっぷには「幹特在特」と印字されます。

第57条の5第1項 急行券を発売する際に、急行列車が約2時間以上遅延している場合又は約2時間以上遅延することが確実な場合は、当該列車が遅延したときであっても急行料金の払いもどしの請求をしないことを条件として遅延特約の急行券を発売する。この場合、割引の急行料金によって遅延特約の急行券を特別な条件を付して発売することがある。

遅れ承知特急券というもので、通常ならば特急料金が払い戻されるほどの遅延であっても払い戻しを受けない代わりに特急料金が半額となります。なお、2時間遅延している時点で特急料金が払い戻されるためこの遅れ承知特急券が発売されることはほとんどありません。なお、最近では2022年に発売された

([https://x.com/Litmus\\_t/status/1545724868209311744](https://x.com/Litmus_t/status/1545724868209311744)) ようですが駅員の独断で発売されたそうなので、これ以降発売されることはないと思います。この場合券面には「遅れ承知」と印字されます。

第57条の5第3及び4項 のぞみ、はやぶさ号等の車内において指定席特急券を発売する場合は、満席等に

より一部指定席を使用できなくなった場合であっても当該不使用区間に対する特別急行料金の払いもどしを請求しないことを条件として、のぞみ、はやぶさ号等の指定席の使用を開始した駅から前途ののぞみ、はやぶさ号等に乗車する全区間について指定席を使用するとみなして、指定席特急券を発売する。（同様の文言であるため3、4項を統合）

**第57条の5第5項** 東京・京都間の新幹線停車駅と新鳥栖・鹿児島中央間の新幹線停車駅との相互間を乗車する場合の車内において指定席特急券を発売するとき（ただし、指定席使用区間が東京・小倉間の新幹線停車駅と新鳥栖・鹿児島中央間の新幹線停車駅との相互間となる場合に限る。）は、満席等により一部指定席を使用できなくなった場合であっても当該不使用区間に対する特別急行料金の払いもどしを請求しないことを条件として、当該乗車の指定席の使用を開始した駅から前途の新幹線の特別急行列車に乗車する全区間について指定席を使用するとみなして、指定席特急券を発売する。

例えば新大阪～東京をのぞみの指定席で移動する場合に、名古屋～新横浜が満席だったとします。通常ならば新大阪～東京の指定席特急券は発売できませんが、名古屋～新横浜で指定席に着席できなかったことを理由に払い戻しを行わないことを条件に新大阪～東京の指定席特急券を発売するということです。繁忙紀には使うことがあるかもしれない制度です。

## 2-2-8 特別車両券の発売

**第58条2項** 前項本文の規定にかかわらず、次の各号に定めるところにより急行列車の特別車両に乗車するときは、1個の急行列車とみなして1枚の特別車両券を発売する。（以下略）

第57条2項に定められた区間では特急料金だけでなく特別車両料金（グリーン料金など）も通算されます。

**第58条4項** 第1項本文の規定にかかわらず、旅客が第130条第1項第2号ハに規定する区間内相互間を運転する2個以上の普通列車の自由席特別車両に途中出場しないで乗り継いで乗車する場合、1個の普通列車とみなして1枚の自由席特別車両券（B）を発売する。ただし、次の各号に掲げる場合を除く。（以下略）

JR東日本の首都圏にある、普通車グリーン車では改札を出ずに乗り継ぐ場合は料金が通算されますが、以下の区間で乗り継ぐときは料金が通算されません。別系統で運転される区間や、中央本線八王子方面から立川に向かい青梅線に入るルートのような厳密には違うものの折り返しのような区間が通算されません。

- (1) 来宮以遠（伊豆多賀方面）の各駅と函南以遠（三島方面）の各駅
- (2) 高輪ゲートウェイ以遠（田町方面）の各駅と大崎以遠（五反田方面）の各駅
- (3) 東十条以遠（王子方面）の各駅と尾久以遠（日暮里方面）の各駅
- (4) 川崎以遠（蒲田方面）の各駅と新川崎以遠（武蔵小杉方面）の各駅
- (5) 西大井以遠（武蔵小杉方面）の各駅と大井町以遠（大森方面）の各駅
- (6) 土呂以遠（東大宮方面）の各駅と宮原以遠（上尾方面）の各駅
- (7) 東千葉以遠（都賀方面）の各駅と本千葉以遠（蘇我方面）の各駅
- (8) 鎌取以遠（誉田方面）の各駅と浜野以遠（八幡宿方面）の各駅
- (9) 酒々井以遠（成田方面）の各駅と南酒々井以遠（榎戸方面）の各駅
- (10) 三河島以遠（南千住方面）の各駅と尾久以遠（赤羽方面）の各駅
- (11) 神田以遠（秋葉原方面）の各駅と新日本橋以遠（馬喰町方面）の各駅
- (12) 有楽町以遠（新橋方面）又は神田以遠（秋葉原方面）の各駅と神田以遠（御茶ノ水方面）の各駅
- (13) 神田以遠（御茶ノ水方面）の各駅と新日本橋以遠（馬喰町方面）の各駅
- (14) 新大久保以遠（高田馬場方面）の各駅と代々木以遠（千駄ヶ谷方面）又は大久保以遠（東中野方面）の各駅
- (15) 代々木以遠（原宿方面）の各駅と代々木以遠（千駄ヶ谷方面）又は大久保以遠（東中野方面）の各駅
- (16) 日野以遠（豊田方面）の各駅と西立川以遠（東中神方面）の各駅

## 2-3 旅客運賃・料金

### 2-3-1 通則

**第 67 条** 旅客運賃・料金は、旅客の実際乗車する経路及び発着の順序によって計算する。

**第 68 条** 営業キロ又は擬制キロを使用して旅客運賃を計算する場合は、別に定める場合を除いて、次の各号により営業キロ又は擬制キロを通算して計算する。

(1) 営業キロ又は擬制キロは、同一方向に連続する場合に限り、これを通算する。

(2) 当社と通過連絡運輸を行う鉄道・軌道・航路又は自動車線が中間に介在する場合、これを通じて連絡乗車券を発売するときは、前後の旅客会社の区間の営業キロ又は擬制キロを通算する。

**4** 前各項の規定により、旅客運賃・料金を計算する場合で次の各号の 1 に該当するときは、当該各号に定めるところによって計算する。

(1) 計算経路が環状線 1 周となる場合は、環状線 1 周となる駅の前後の区間の営業キロ、擬制キロ又は運賃計算キロを打ち切って計算する。

(2) 計算経路の一部若しくは全部が復乗となる場合は、折返しとなる駅の前後の区間の営業キロ、擬制キロ又は運賃計算キロを打ち切って計算する。

(3) 新下関・博多間の新幹線の一部又は全部と同区間の山陽本線及び鹿児島本線の一部又は全部とを相互に直接乗り継ぐ場合は、次により計算する。

イ 山陽本線中新下関・門司間及び鹿児島本線中門司・小倉間の一部又は全部（同区間と同区間以外の区間をまたがる場合を含む。）と山陽本線（新幹線）中新下関・小倉間（同区間と同区間以外の区間をまたがる場合を含む。）とを新下関又は小倉で相互に直接乗り継ぐ場合は、新下関又は小倉で営業キロ又は運賃計算キロを打ち切って計算する。

ロ 鹿児島本線中小倉・博多間の一部又は全部（同区間と同区間以外の区間をまたがる場合を含む。）と鹿児島本線（新幹線）中小倉・博多間（同区間と同区間以外の区間をまたがる場合を含む。）とを小倉又は博多で相互に直接乗り継ぐ場合、小倉又は博多で営業キロ又は運賃計算キロを打ち切って計算する。

（注）東海道本線中金山・名古屋間と中央本線中金山・名古屋間とは同一の線路である。

例えばスーパーはくとに乗車して大阪から倉吉を移動することを考えましょう。大阪～神戸は東海道本線、神戸～上郡は山陽本線、上郡～智頭は智頭急行線（通過連絡運輸を行っている鉄道線）、智頭～鳥取は因美線、鳥取～倉吉は山陰本線を走行します。このとき、第 67 条に基づき東海道本線、山陽本線、智頭急行線、因美線、山陰本線の順に運賃が計算されます。また、第 68 条 1 項 1、2 号に基づき東海道本線、山陽本線、因美線、山陰本線の営業キロ、運賃計算キロが通算されます。

第 68 条 4 項では料金通算が打ち切られるときについて定められており、同じ駅を 2 回通過する、または同じ区間を 2 回通過する場合に打ち切られます。

また、山陽本線新下関～門司及び鹿児島本線中門司～小倉の一部又は全部と山陽新幹線新下関～小倉を新下関又は小倉で相互に直接乗り継ぐ場合は、新下関又は小倉で営業キロ又は運賃計算キロが打ち切られます。また、鹿児島本線小倉～博多の一部又は全部と山陽新幹線小倉～博多を小倉又は博多で相互に直接乗り継ぐ場合、小倉又は博多で営業キロ又は運賃計算キロが打ち切られます。

例えば、「折尾（鹿児島本線）博多（山陽新幹線）小倉」という経路の乗車券は一般的な幹線区間であれば購入する事ができるものの、第 16 条の 3 や第 68 条第 4 項 3 号で定められている通り、博多で直接在来線と新幹線を乗り継ぐ経路の乗車券は購入できません。よって「折尾→博多（経由:鹿児島線）」と「博多→小倉（経由:博多、新幹線）」という 2 枚の乗車券を購入する事になります。

**第 69 条** 第 67 条の規定にかかわらず、次の各号に掲げる区間の普通旅客運賃・料金は、その旅客運賃・料金計算経路が当該各号末尾のかつこ内の両線路にまたがる場合を除いて、○印の経路の営業キロ（第 9 号については運賃計算キロ。ただし、岩国・櫛ヶ浜間相互発着の場合にあっては営業キロ）によって計算する。この場合、各号の区間内については、経路の指定を行わない。

(1) 大沼以遠（新函館北斗方面）の各駅と、森以遠（石倉方面）の各駅との相互間  
東森經由函館本線/○大沼公園經由函館本線

(2) 日暮里以遠（鶯谷又は三河島方面）の各駅と、赤羽以遠（川口、北赤羽又は十条方面）の各駅との相互間

尾久經由東北本線/○王子經由東北本線

(3) 赤羽以遠（尾久、東十条又は十条方面）の各駅と、大宮以遠（土呂、宮原又は日進方面）の各駅との相互間

戸田公園・与野本町經由東北本線/○川口・浦和經由東北本線

(4) 品川以遠（東京・高輪ゲートウェイ又は大崎方面）の各駅と、鶴見以遠（新子安、国道又は羽沢横浜国大方面）の各駅との相互間

西大井經由東海道本線/○大井町經由東海道本線

(5) 東京以遠（品川、有楽町又は神田方面）の各駅と、蘇我以遠（鎌取又は浜野方面）の各駅との相互間  
京葉線/○総武本線・外房線

(6) 山科以遠（京都方面）の各駅と、近江塩津以遠（新疋田方面）の各駅との相互間  
東海道本線・北陸本線/○湖西線

(7) 大阪以遠（塚本又は新大阪方面）の各駅と、天王寺以遠（東部市場前又は美章園方面）の各駅との相互間

福島經由大阪環状線/○天満經由大阪環状線

(8) 三原以遠（糸崎方面）の各駅と、海田市以遠（向洋方面）の各駅との相互間  
呉線/○山陽本線

(9) 岩国以遠（和木方面）の各駅と、櫛ヶ浜以遠（徳山方面）の各駅との相互間  
山陽本線/○岩徳線

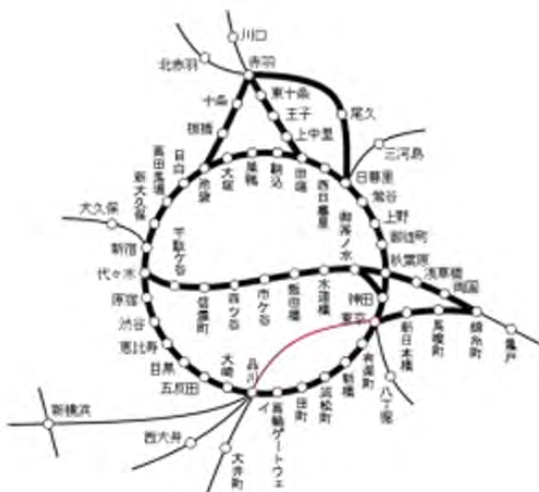
**3** 新岩国以遠（広島方面）の各駅と、徳山以遠（新南陽又は櫛ヶ浜方面）の各駅との相互間（新幹線經由のものに限る。）における新岩国・徳山間の普通旅客運賃・料金は、第67条の規定にかかわらず、岩徳線岩国・櫛ヶ浜間及び山陽本線櫛ヶ浜・徳山間の経路の営業キロ（普通旅客運賃については、運賃計算キロ）によって計算する。

上記区間の通過利用では2つの路線が平行しておりどちらの経路で運賃計算を行うかをきめておく必要があります。この場合、短い方の路線の営業キロ又は運賃計算キロを利用して運賃計算を行います。また、この区間では経路の指定が行われないためもう一方の路線内でも途中下車することが可能です。例えば京都～敦賀の移動では、運賃は湖西線經由で計算されていますが、山科～近江塩津の東海道本線、北陸本線の駅でも途中下車を行うことが可能です。

また、新岩国～徳山の運賃、料金は岩徳線經由の運賃計算キロで計算されます。

**第70条** 第67条の規定にかかわらず、旅客が次に掲げる図の太線区間を通過する場合の普通旅客運賃・料金は太線区間内の最も短い営業キロによって計算する。この場合、太線区間内は、経路の指定を行わない。

(注) 東海道本線（新幹線）中東京・品川間は太線区間に含まない。



**2** 前条第1項第5号に掲げるいずれかの経路を経由し、かつ、前項に掲げる図の太線区間を通過して、蘇我以遠（鎌取又は浜野方面）の各駅と、大久保以遠（東中野方面）、三河島以遠（南千住方面）、川口以遠（西

川口方面)又は北赤羽以遠(浮間舟渡方面)の各駅との相互間を乗車する場合の普通旅客運賃・料金は、第67条及び前条第1項第5号の規定にかかわらず、外房線中蘇我・千葉間、総武本線中千葉・錦糸町間及び前項に掲げる図の太線区間内の最も短い経路の営業キロによって計算する。この場合、太線区間内は、経路の指定を行わない。

3 東海道本線(新幹線)中東京・品川間を經由し、かつ、第1項に掲げる図の太線区間を通過して、品川以遠(新横浜、大井町又は西大井方面)の各駅と大久保以遠(東中野方面)、北赤羽以遠(浮間舟渡方面)、川口以遠(西川口方面)、三河島以遠(南千住方面)又は亀戸以遠(平井方面)の各駅との相互間を乗車する場合の普通旅客運賃・料金は、東京・新宿間、東京・赤羽間、東京・日暮里間又は東京・錦糸町間の最も短い営業キロによって計算する。この場合、太線区間内は、経路の指定を行わない。

4 第1項の規定にかかわらず、東海道本線(新幹線)中東京・品川間を經由し、かつ、第1項に掲げる図の太線区間を通過して、京葉線中八丁堀・千葉みなと間の各駅と大久保以遠(東中野方面)、北赤羽以遠(浮間舟渡方面)、川口以遠(西川口方面)、三河島以遠(南千住方面)又は亀戸以遠(平井方面)の各駅との相互間を乗車する場合の普通旅客運賃・料金は、太線区間内の旅客の実際に乗車する経路の営業キロによって計算する。ただし、本項に基づき普通旅客運賃・料金を計算する場合であっても、前条第1項第2号及び次条第1項第1号の規定を適用する。

(注)東京駅において普通旅客運賃の計算経路が環状線1周となる経路で乗車する場合は、第26条ただし書の規定により、東京駅の前後の区間に対してそれぞれ乗車券を発売する。

上記区間では実際の乗車経路にかかわらず最も短い経路の営業キロを用いて運賃計算が行われます。

**第70条の2** 次の各号に掲げる場合で、当該各号の末尾の「かっこ内」の上段の区間を乗車するときは、第67条の規定にかかわらず、○印の経路の営業キロによって急行料金及び特別車両料金を計算する。

(1) 赤羽以遠(川口方面)の各駅と池袋以遠(目白方面)の各駅との相互間を、東北本線及び山手線経由で直通運転する列車に乗車するとき

東北本線及び山手線/赤羽線

(2) 代々木以遠(新宿方面)の各駅と錦糸町以遠(亀戸方面)の各駅との相互間を、山手線、東海道本線及び総武本線経由で直通運転する急行列車に乗車するとき

山手線、東海道本線中品川・東京間及び総武本線中東京・錦糸町間/○中央本線及び総武本線

(3) 岡谷以遠(下諏訪方面)の各駅と塩尻以遠(洗馬又は広丘方面)の各駅との相互間を中央本線(辰野経由)で直通運転する急行列車に乗車するとき

中央本線(辰野経由)/○中央本線(みどり湖経由)

(4) 尼崎以遠(塚本方面)の各駅と和田山以遠(養父方面)の各駅との相互間を、山陽本線、播但線及び山陰本線経由で直通運転する急行列車に乗車するとき

山陽本線、播但線及び山陰本線/○東海道本線、福知山線及び山陰本線

(5) 赤羽以遠(川口又は北赤羽方面)の各駅と品川駅との相互間及び、品川以遠(大井町又は西大井方面)の各駅と赤羽駅との相互間を、東北本線及び山手線経由で直通運転する列車に乗車するとき

東北本線及び山手線/○東北本線及び東海道本線

2 前項各号に掲げる列車で当該各号の末尾の「かっこ内」の上段の区間を乗車する場合、その区間内において途中下車しない限り、第67条の規定にかかわらず、○印の経路の営業キロによって旅客運賃を計算することができる。このとき、乗車券の券面の経路は、旅客運賃の計算の経路を表示する。

第69条の料金計算バージョンです。また、上記区間においては乗車券面には運賃計算を行った方の経路が表示されていますが、上記区間内で途中下車しない限りもう一方の経路で特急列車または直通列車に乗車することが可能です。

## 2-3-2 普通旅客運賃

**第86条** 次の各号の図に掲げる東京都区内、横浜市内(川崎駅、尻手駅、八丁畷駅、川崎新町駅及び小田栄駅並びに鶴見線各駅を含む。)、名古屋市内、京都市内、大阪市内(南吹田駅、高井田中央駅、JR河内永和駅、JR俊徳道駅、JR長瀬駅及び衣摺加美北駅を含む。)、神戸市内(道場駅を除く。)、広島市内(海田市

駅及び向洋駅を含む。)、北九州市内、福岡市内(姪浜駅、下山門駅、今宿駅、九大学研都市駅及び周船寺駅を除く。)、仙台市内又は札幌市内(以下これらを「特定都区市内」という。))にある駅と、当該各号に掲げる当該特定都区市内の◎印の駅(以下「中心駅」という。))から営業キロが200キロメートルを超える区間内にある駅との相互間の普通旅客運賃は、当該中心駅を起点又は終点とした営業キロ又は運賃計算キロによって計算する。この場合、第2号にあっては、新横浜駅から東海道本線(新幹線)に乗車し、又は新横浜駅まで東海道本線(新幹線)に乗車するときは中心駅を新横浜駅とし、それ以外のときは中心駅を横浜駅として普通旅客運賃を計算する。

ただし、特定都区市内にある駅を発駅とする場合で、普通旅客運賃の計算経路が、その特定都区市内の外を経て、再び同じ特定都区市内を通過するとき、又は特定都区市内にある駅を着駅とする場合で、発駅からの普通旅客運賃の計算経路が、その特定都区市内を通過して、その特定都区市内の外を経るときを除く。(図略)

2 前項第1号の場合であって、普通旅客運賃の計算経路に東京・品川間を含むときは、東京・品川間の旅客運賃計算経路を東海道本線として計算する。ただし、普通旅客運賃の計算経路に東海道本線(新幹線)中品川・新横浜間を含む場合であって、品川駅を出口の駅として東京都区内の外に出るとき又は品川駅を入口の駅として東京都区内へ入るときは、東京・品川間の旅客運賃計算経路を東海道本線(新幹線)として計算する。

乗車券の発駅または着駅が特定都区市内(札幌、仙台、東京都区、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸、広島、北九州、福岡)にある場合で中心駅(札幌、仙台、東京、横浜(新横浜)、名古屋、京都、大阪、神戸(新神戸)、広島、小倉、博多)までの距離が201km以上の乗車券については中心駅を発駅または着駅として運賃を計算します。ただし、特定都区市内にある駅を発駅とし、乗車経路が特定都区市内の外へ行きその後、特定都区市内を通過して外へ出るときは除かれます。

なお、横浜市内において東海道新幹線を用いて新横浜に到着した時点で旅行が終了となる場合は新横浜を中心駅として扱います。また、神戸市内において山陽新幹線を用いて新神戸に到着したことで旅行が終了となる場合は新神戸を中心駅として扱います。新横浜の規定については2026年改正で明文化されましたが、新神戸の規定については明文化されませんでした。

また、東京都区内を発着とする場合、基本的に東京～品川は東海道本線経路で距離、運賃が計算されます。しかし東海道新幹線品川～新横浜が経路に含まれる場合であって、品川を東京都区内の出入口駅となる場合は、東京～品川は東海道新幹線経路で距離、運賃が計算されます(2026年改正で追加)。

この制度を用いた場合、乗車券面には「券面表示の都区市内各駅下車前途無効」と印字されます。ただし、特急券との一葉券の場合は「券面の都区市内各駅下車前途無効」と印字されます。

なお、山陽新幹線に大阪駅が存在するものとして運賃を計算するいわば仮想大阪駅特例というものが存在します。仮想大阪駅特例は、大阪市内の判定及び運賃計算について、山陽新幹線で大阪市内を出るまたは入る場合に、山陽新幹線上に大阪駅が存在するものとみなすという特例です。この特例は、第16条の2第2項の規定による山陽新幹線新大阪～西明石と東海道本線新大阪～神戸及び山陽本線神戸～西明石が異なる線路として取り扱われるときに意味をもちます。第16条第1項の規定によりこれらの線路が同一のものとして取り扱われるときに山陽新幹線上にも大阪駅の存在が仮想されるからです。

(例1)「天王寺(大阪環状線)大阪(東海道本線)新大阪(山陽新幹線)西明石(山陽本線)加古川(加古川線)谷川(福知山線)福知山(山陰本線)八鹿」と乗車する場合を考えます。発駅である天王寺は大阪市内に含まれるので、第86条の規定が適用されるかどうかの判定を行います。この経路における大阪市内の出口駅は新大阪なので、判定経路は「大阪(東海道本線)新大阪(山陽新幹線)西明石(山陽本線)加古川(加古川線)谷川(福知山線)福知山(山陰本線)八鹿」であり、この営業キロは204.5kmであり200kmを超えるため、発駅が大阪市内となるはずですが、しかし、仮想大阪駅特例により山陽新幹線上に大阪駅が存在するものとみなすため出口駅は大阪となり、判定経路は「**大阪**(山陽新幹線)西明石(山陽本線)加古川(加古川線)谷川(福知山線)福知山(山陰本線)八鹿」となり、この営業キロは196.9kmと200kmを超えないため、第86条は適用されず、元の経路通りに運賃計算が行われます。なお、この区間は旅客営業取扱基準規程第114条により、着駅を1駅延長して江原とすると大阪市内→江原(運賃計算キロ209.3km、3740円)となるので天王寺→八鹿の運賃を3740円とすることが可能です。また、新大阪及び新神戸で途中下車をしないのであれば、「天王寺(大阪環状線)大阪(東海道本線)神戸(山陽本線)加古川(加古川線)谷川(福知山線)福知山(山陰本線)八鹿」という経路の乗車券(天王寺→八鹿、運賃計算キロ212.5km、3740円)を使用して、

旅客営業規則第 157 条第 1 項第 29 号（後述）の規定により元の経路で乗車することも可能です。

| 分割前の発駅 | ⇒ | 分割前の着駅 | 運賃     | キロ数      | 備考                |
|--------|---|--------|--------|----------|-------------------|
| 天王寺    | ⇒ | 八鹿     | 4070 円 | 215.2 キロ | 幹線「新幹線別線扱い」 (114) |

（例 2）大阪市内→広島市内（経由：東海道・山陽）という普通乗車券を所持する旅客が大阪で入場し東海道本線で新大阪駅まで向かい、山陽新幹線に乗車して新神戸で下車したとします。第 157 条第 1 項第 29 号（後述）は新神戸での途中下車を認めていないため適用できませんが、この場合は区間変更は必要ありません。すなわち、実乗経路の乗車に必要な乗車券は仮想大阪駅特例により大阪市内→広島市内（経由：大阪・新幹線・西明石・山陽）となり、これは第 16 条の 2 第 1 項の規定により旅客が所持している乗車券と同一なので、経路上の新神戸での途中下車が可能となります。なお大阪～新大阪が重複乗車となりますが、第 160 条の 3 第 1 項（後述）の規定により問題ありません。

（例 3）「大阪（東海道本線）新大阪（山陽新幹線）西明石（山陽本線）神戸（東海道本線）尼崎（福知山線）福知山（山陰本線）高津」と乗車する場合、判定経路は仮想大阪駅特例によって「大阪（山陽新幹線）西明石（山陽本線）神戸（東海道本線）尼崎（福知山線）福知山（山陰本線）高津」（営業キロ 218.8km）となって大阪市内が適用され、運賃は 201km 以上 220km 以下に適用される 3740 円となります。なお、元の経路の営業キロは 226.4km なので、仮想大阪駅特例により運賃が安くなっています。

| 分割前の発駅 | ⇒ | 分割前の着駅 | 運賃     | キロ数      | 備考               |
|--------|---|--------|--------|----------|------------------|
| 大阪市内   | ⇒ | 高津     | 3740 円 | 226.4 キロ | 特定都区市内発「新幹線別線扱い」 |

[https://note.com/kisoku\\_yakkan/n/nb2555bfa2f8d](https://note.com/kisoku_yakkan/n/nb2555bfa2f8d) より引用（一部改変）。

※旅客営業取扱基準規程第 114 条とは、特定都区市内または東京山手線内の適用に伴って発生する運賃の逆転（遠い方が安い）を是正する特例を定めている規則です。なおこの規則は条文の末尾に「することができる」とあるため任意規定です。すなわち特例を適用しない高額な方の運賃で発売しても正当であり、1 つの区間に 2 つの運賃が存在するような状態になっています。これは特例の適用には外方の運賃の計算という通常では乗車券の発売時に行わない作業が必要なので、特例の適用要件を満たすことに気付かない可能性が高いためだと考えられます。また、区間変更や払いもどしについては特例の適用が可能な区間の運賃を、特例を適用しない高額なものとして計算した方が旅客に有利なケースがあります。また、この規則は運賃に関するものであり、効力等には関係しません。例えば、特例を適用したとしても、乗車券の券面には特定都区市内は表示されず、特定都区市内にある駅でも途中下車が可能です。さらに、この規則の適用が可能な区間には、マルスが規則に対応している区間と対応していない区間とがあります。なお対応しているか否かについては明確な理由はなく、JR 側が必要と判断した区間のみに対応していると思われます。

「**旅客営業取扱基準規程第 114 条** 特定都区市内にある駅と、その駅に関連する特定都区市内の中心駅からの営業キロが 200km 以下の区間にある駅との相互間についての普通旅客運賃は、その関連する特定都区市内の中心駅から同一の方向及び経路による営業キロが 200km を超える区間にある駅との普通旅客運賃と比較して、これよりも高額となる場合は、その同一の方向及び経路による規則第 86 条の規定の適用を受ける最近の駅までの普通旅客運賃をもつて、この区間の旅客運賃とすることができる。

**2** 東京山手線内にある駅と東京駅からの営業キロが 100km 以下の区間にある駅との相互間についての普通旅客運賃は、前項の規定を準用することができる。」

[https://note.com/kisoku\\_yakkan/n/n980c615633aa](https://note.com/kisoku_yakkan/n/n980c615633aa) より引用（一部改変）

**第 87 条** 前条第 1 項第 1 号に掲げる図中の太線区間（以下「東京山手線内」という。）にある駅と、中心駅から営業キロが 100 キロメートルを超え 200 キロメートル以下の区間内にある駅との相互間の普通旅客運賃は、当該中心駅を起点又は終点とした営業キロ又は運賃計算キロによって計算する。ただし、東京山手線内にある駅を発駅とする場合で、普通旅客運賃の計算経路が、東京山手線内の外を経て、再び東京山手線内を通過するとき、又は東京山手線内にある駅を着駅とする場合で、発駅からの普通旅客運賃の計算経路が、東京山手線内を通過して、東京山手線内の外を経るときを除く。

2 前項の場合であって、普通旅客運賃の計算経路に東京・品川間を含むときは、東京・品川間の旅客運賃計算経路を東海道本線として計算する。ただし、普通旅客運賃の計算経路に東海道本線（新幹線）中品川・新横浜間を含む場合であって、品川駅を出口の駅として東京山手線内の外に出るとき又は品川駅を入口の駅として東京山手線内へ入るときは、東京・品川間の旅客運賃計算経路を東海道本線（新幹線）として計算する。

第 86 条の東京山手線区間バージョンです。ただし、乗車券の距離は 101km 以上 200km 以下のみとなります。中心駅は東京になります。この制度を用いた場合、乗車券面には「山手線内各駅下車前途無効」と印字されます。

**第 88 条** 新大阪駅又は大阪駅と姫路駅以遠（手柄山平和公園、京口又は播磨高岡方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、姫路駅を経由する場合に限り、大阪駅を起点又は終点とした営業キロ又は運賃計算キロによって計算する。

大阪、新大阪から姫路以遠に向かう場合は大阪を起点または終点として運賃が計算されます。この特例を用いて発売された条件では新大阪から山陽新幹線に乗車する場合に限り、大阪～新大阪の運賃を支払うことなく乗車できます。この場合、乗車券面には発駅又は着駅として「大阪・新大阪」と印字されます。例えば大阪から岡山に向かう場合、乗車券には「大阪・新大阪→岡山」と印字され、大阪から在来線で新大阪に行き、新大阪から新幹線に乗車することが可能です。

2026 年改正で、手柄山平和公園開業に伴い、英賀保から文面が変更されました。

**第 89 条** 北新地駅と尼崎以遠（立花又は塚口方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、加島駅を経由する場合に限り、大阪駅を起点又は終点とした営業キロ又は運賃計算キロ（いずれも塚本駅を経由するものとする。）によって計算する。ただし、第 86 条の規定により普通旅客運賃を計算する場合を除く。

大阪と北新地は運賃計算上同一駅として扱われるという規則です。ただし、乗車券の有効期間など、運賃計算以外で距離を用いる場合は北新地経由での営業キロが用いられます。

ほかにも大阪と北新地を同一駅扱いする規則は存在します。旅客営業取扱基準規程第 145 条第 2 項第 1 号です。大阪市内発着の乗車券を所持する旅客は北新地～大阪を乗り継ぐためなら第 156 条 3 号（後述）の規定にかかわらず北新地、大阪で下車することができます。なお、同様に神戸市内発着の乗車券を所持する旅客も新幹線を利用するためなら三ノ宮、元町、神戸、新長田、新神戸で下車することができます。

また、旅客営業取扱基準規程第 153 条の 2 により、以下の区間で有効な定期乗車券を所持する旅客は、定期券に表示された経路及び区間にかかわらず、途中駅で下車しない限り右の経路で乗車することが可能なのですが、大阪と北新地に限って途中下車することが可能です。これは大阪と北新地を同一駅扱いしているといでしょう。

- (1) 塚本經由尼崎～大阪      加島經由尼崎～北新地
- (2) 加島經由尼崎～北新地      塚本經由尼崎～大阪
- (3) 桜ノ宮經由京橋～大阪      大阪城北詰經由京橋～北新地
- (4) 大阪城北詰經由京橋～北新地      桜ノ宮經由京橋～大阪

**第 92 条** 第 28 条の規定により学生又は生徒に対して割引普通乗車券を発売する場合は、大人普通旅客運賃の 2 割を割引する。

乗車キロが 101km 以上の学割証を提出した旅客については乗車料金が 2 割引となります。特急料金などは割引にはなりません。

## 2-4 乗車券類の効力

### 2-4-1 通則

**第 147 条第 6 項** 乗車券類は、乗車以外の目的で乗降場に入出する場合には、使用することができない。

第 147 条 6 項に乗車券類は乗車以外の目的で改札内に入れずとしており、フリーきっぷ（18 きっぷなど）を入場券代わりに用いることはできません。きちんと入場券を購入しましょう。

**第148条** 乗車券類は、次の各号に掲げる場合は、前条の規定にかかわらず、使用することができる。（中略）

(3) 乗車券類の券面に表示された発着区間内の途中駅から乗車する場合

**第150条** 旅客は、第148条の規定により乗車券類の券面に表示された発着区間内の途中駅から旅行を開始し、又は同区間内の途中駅で下車した後に前途の駅から乗車した場合の不乗区間については、乗車の請求をすることができない。

乗車券類の発着区間内にあり、発駅以外の駅から旅行開始することは可能だということです。ただしこの場合、発駅から旅行開始駅の区間は前途放棄とみなされ、後で乗車するということはできません。

## 2-4-2 乗車券の効力

**第154条** 乗車券の有効期間は、別に定める場合の外、次の各号による。

(1) 普通乗車券

イ 片道乗車券 営業キロが100キロメートルまでのときは1日、100キロメートルを超え200キロメートルまでのときは2日とし、200キロメートルを超えるものは、200キロメートルまでを増すごとに、200キロメートルに対する有効期間に1日を加えたものとする。ただし、第156条第2号に規定する大都市近郊区間内各駅相互発着の乗車券の有効期間は、1日とする。

(2) 定期乗車券

イ 通勤定期乗車券及び通学定期乗車券

1箇月・3箇月又は6箇月とする。（以下略）

2 第69条から第71条まで及び第86条から第88条までの規定によって、旅客運賃の計算をする普通乗車券の有効期間は、その旅客運賃を計算する場合の営業キロによって計算する。この場合、運賃計算キロによって旅客運賃を計算するときにおいても、当該区間の営業キロによる。

3 旅客運賃が同額のため、2駅以上を共通の着駅とした普通乗車券の有効期間は、第1項第1号の規定にかかわらず、その最遠駅着の営業キロによって計算する。

乗車券の有効期間を求める場合、以下の式を用いることができます。ただし  $n$ [km]は乗車区間の営業キロ、 $\lceil \quad \rceil$ はガウス記号です。

$$\left\lceil \frac{n}{200} \right\rceil + 2(n > 100)$$

ただし、 $n \leq 100$ の場合と大都市近郊区間内発着の場合の有効期限は1日です。

通勤、通学定期乗車券の有効期限は1、3又は6か月であり、購入時に選択することができます。

**第155条** 入場後に有効期間を経過した当該使用乗車券は、途中下車をしないでそのまま旅行を継続する場合に限って、その券面に表示された着駅までは、第147条の規定にかかわらず、これを使用することができる。この場合、接続駅において設備又は時間の関係上、旅客を一時出場させて、列車に接続のため待合せをさせるときは、指定した列車に乗り継ぐ場合に限り、継続乗車しているものとみなす。

例えば、1日間有効の乗車券で23時45分発の列車に乗車し、日付が変わった後に下車した場合、有効期限はすでに切れていますが継続乗車扱いとし、乗車券は使用可能です。

第155条後半については、三河安城における東海道本線と東海道新幹線の乗り換え（乗り換え改札が存在しないため一度駅の外に出る必要がある）のように設備や時間の関係上一度改札外に出なければいけないような場合は前途下車無効の乗車券でも継続乗車扱いとし、再び乗車券を買いなおすことなく再び乗車可能です。

**第156条** （条文略）

101km以上の乗車券を持つ旅客は乗車券の発着駅の範囲内で途中下車をすることが可能です。ただし、大都市近郊区間内（仙台、新潟、東京、大阪、福岡）発着の乗車券では途中下車することができません。また、特定都区市内（札幌、仙台、東京都区、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸、広島、北九州、福岡）や東京山手線内と乗車券面に印字されている乗車券については券面に表示された特定都区市内または東京山手線内の駅では途中下車できません。また、この駅なら特例で途中下車してもよいと定められている場合はその定められた駅以外では途中下車できません。

さらに区間変更する場合（区間変更については後述）で、原乗車券の発駅から変更着駅までの区間が大都市近郊区間内相互発着となるときは、変更後の乗車券の券面区間内の駅では途中下車できません。

2026年改正により東京近郊区間に大糸線穂高～白馬が追加されました。

**第157条** 旅客は、次の各号に掲げる各駅相互間（略図中の二線区間以遠の駅と一線区間以遠の駅若しくは◎印駅相互間）を、普通乗車券又は普通回数乗車券（いずれも併用となるものを含む。）によって旅行する場合は、その所持する乗車券の券面に表示された経路にかかわらず、各号の末尾に記載した同一かつこの区間又は経路のいずれか一方を選択して乗車することができる。ただし、2枚以上の普通乗車券又は普通回数乗車券を併用して使用する場合は、他方の経路の乗車中においては途中下車をすることができない。（以下略）

**2** 大都市近郊区間内相互発着の普通乗車券及び普通回数乗車券（併用となるものを含む。）を所持する旅客は、その区間内においては、その乗車券の券面に表示された経路にかかわらず、同区間内の他の経路を選択して乗車することができる。

（注）東北本線（新幹線）中東京・那須塩原間、高崎線（新幹線）中大宮・高崎間、東海道本線（新幹線）中新大阪・新神戸間及び山陽本線（新幹線）中新神戸・西明石間、信越本線（新幹線）中長岡・新潟間並びに東北本線（新幹線）中郡山・一ノ関間は大都市近郊区間に含まないが、大都市近郊区間内相互発着の普通乗車券及び普通回数乗車券であっても、その旅客運賃計算経路が第16条の2の規定により同一の線路として取り扱う線区を経由する場合（第70条第1項に掲げる図の太線区間を通過するため、同区間内の経路の指定を行わない場合を含む。）に限り、乗車の取扱いをすることができる。

**4** 全区間の営業キロが100キロメートルまでの区間に対する普通乗車券又は普通回数乗車券を使用して第1項第20号から第25号までの規定により乗車する旅客が、列車を乗り継ぐために下車を希望するときは、第156条ただし書第1号及び第4号の規定にかかわらず、次の各号に定めるところにより下車することができる。ただし、2枚以上の普通乗車券又は普通回数乗車券を併用して使用する場合を除く。

（1）第1項第20号から第22号までの規定により乗車する旅客は、富士駅で下車して出場した後に新富士駅で列車に乗り継いで、又は新富士駅で下車して出場した後に富士駅で列車に乗り継いで旅行することができる。ただし、富士駅又は新富士駅発又は着となる普通乗車券又は普通回数乗車券を使用する場合を除く。

（2）第1項第23号から第25号までの規定により乗車する旅客は、岐阜駅で下車して出場した後に岐阜羽島駅で列車に乗り継いで、又は岐阜羽島駅で下車して出場した後に岐阜駅で列車に乗り継いで旅行することができる。ただし、岐阜駅又は岐阜羽島駅発又は着となる普通乗車券又は普通回数乗車券を使用する場合を除く。

以下の54組108の区間では、区間の始終駅以遠に行く場合、乗車券面に表示された経路にかかわらずどちらか一方の区間を選択して乗車することができます。例えば、「大阪→名古屋（經由:東海道本線）」の乗車券を所持する旅客が東海道新幹線に乗車し同区間に乗車しようとしたときに第157条が存在しない場合は、米原～名古屋が幹線別線であるため、少なくとも米原～名古屋を新幹線経由に乗車変更する必要があります。しかしこれは面倒であるため第157条で選択乗車を定めることで米原～名古屋は東海道新幹線でも東海道本線でもどちらでも乗車可能となり、乗車変更の手間を省くことができます。ただし、東京～熱海については幹線別線である(2026～)もの選択乗車について定められていないため、乗車券に表示されている経路と異なる経路で乗車する場合は乗車変更を行う必要があります。

以下は区間をまとめており、規約のニュアンスとは異なりますので必ず規約を参照してください

([https://www.jreast.co.jp/ryokaku/02\\_hen/04\\_syo/02\\_setsu/04.html](https://www.jreast.co.jp/ryokaku/02_hen/04_syo/02_setsu/04.html))。

また、100km以下の乗車券を所持している場合、（23～25）では新富士と富士を、（26～28）では岐阜羽島と岐阜を相互に乗り換え可能です。

- （1）仙台～古川～一ノ関（東北新幹線経由）と仙台～小牛田～一ノ関（東北本線経由）
- （2）北上～新花巻～盛岡（東北新幹線経由）と北上～花巻～盛岡（東北本線経由）
- （3、4）一ノ関～水沢江刺～北上（東北新幹線経由）と一ノ関～水沢～北上（東北本線経由）
- （5～7）仙台～くりこま高原～一ノ関（東北新幹線経由）と仙台～新田～一ノ関（東北本線経由）
- （8）小牛田～くりこま高原（東北新幹線経由）と小牛田～新田（東北本線経由）
- （9～11）福島～白石蔵王～仙台（東北新幹線経由）と福島～白石～仙台（東北本線経由）

- (12) 長岡～燕三条～新潟（上越新幹線經由）と長岡～東三条～新潟（信越本線經由）  
 (13～15) 高崎～上毛高原～越後湯沢（上越新幹線經由）と高崎～後閑～越後湯沢（上越本線經由）  
 (16～18) 熊谷～本庄早稲田～高崎（上越新幹線經由）と熊谷～本庄～高崎（高崎線經由）  
 (19) 塩尻～小野～辰野（中央東線經由）と塩尻～岡谷～辰野（中央東線經由）  
 (20～22) 静岡～新富士～三島（東海道新幹線經由）と静岡～富士～三島（東海道本線經由）  
 (23～25) 米原～岐阜羽島～名古屋（東海道新幹線經由）と米原～岐阜～名古屋（東海道本線經由）  
 (26) 大阪～新神戸～西明石（山陽新幹線經由）と大阪～神戸～西明石（東海道、山陽本線經由）。この場合、乗車券面に表示された経路以外では、途中下車不可。  
 (27～29) 新大阪～新神戸～西明石（山陽新幹線經由）と新大阪～神戸～西明石（東海道、山陽本線經由）  
 (30) 東岡山～和気～相生（山陽新幹線經由）と東岡山～坂越～相生（赤穂線經由）。  
 (31) 伊予大洲～伊予長浜～向井原（予讃線經由）と伊予大洲～内子～向井原（予讃、内子線經由）。  
 (32～34) 福山～新尾道～三原（山陽新幹線經由）と福山～尾道～三原（山陽本線經由）  
 (35～37) 三原～新広島～広島（山陽新幹線經由）と三原～西条～広島（山陽本線經由）  
 (38～40) 徳山～新岩国～広島（山陽新幹線經由）と徳山～岩国～広島（山陽本線經由）  
 (41) 小野田～宇部～居能（山陽、宇部線經由）と小野田～雀田～居能（小野田線經由）  
 (42) 宇部～厚東～新山口（山陽本線經由）と宇部～宇部新川～新山口（宇部線經由）  
 (43～45) 久留米～新鳥栖～博多（九州新幹線經由）と久留米～鳥栖～博多（鹿児島本線經由）  
 (46～51) 熊本～新玉名～新大牟田～筑後船小屋（九州新幹線經由）と熊本～玉名～大牟田～筑後船小屋（鹿児島本線經由）  
 (52～54) 浦上～長与～喜々津（長崎本線經由）と浦上～現川～喜々津（長崎本線經由）

**第157条の2** 大都市近郊区間内相互発着の普通乗車券及び普通回数乗車券（併用となるものを含む。）を所持する旅客は、その区間内においては、その乗車券の券面に表示された経路にかかわらず、同区間内の他の経路を選択して乗車することができる。

この規定を用いて大都市近郊区間内発着の乗車券を用いて大回り乗車を行うことができます。同じ駅を2度通れない、改札を出られない、来た道を戻れないなどの大回り乗車についてのルールは他の旅客営業規則に基づいています。ただし、第160条の4第2項（後述）に該当する場合に限り、同じ駅を2度通ることが可能です。なお、ICカードを用いた大回り乗車についてはICカード乗車券取扱約款第19条2項に定められています。

**第160条の2** 次の各号に掲げる各駅相互間発着（第157条第2項の規定により当該区間を乗車する場合を含む。）の乗車券を所持する旅客は、当該各号に定める区間のうち左方の駅以外の駅において途中で出場しない限り、当該区間について乗車券面の区間外であっても乗車することができる。（以下略）

以下の11の区間は複数の運行系統が通る分岐駅において一部の運行系統がその駅に停車しないため乗車券で指定された経路通りの移動が不可能または不便になる場合に乗車券の区間外の乗車が可能であり、乗車券の区間外の運賃を請求しないというものです。例えば、「JR難波～西九条」の乗車券を所有する旅客は、乗車券面の経路上は「JR難波（関西本線）今宮（大阪環状線）西九条」であるものの、特例を用いて、「JR難波（関西本線）新今宮（大阪環状線）西九条」と乗車することが可能です。これは今宮を一部列車が通過するため特例が制定されています。

この特例の対象になるのは、条件に該当する区間の乗車券を所持しているか、または第157条第2項の条件に該当する区間を乗車している場合のみであり、ICカードを使用する場合は該当しません。また、この特例については分岐駅に停車する列車同士を乗り継ぐ場合についても適用されます。

(1) 西日暮里以遠（田端方面）と、三河島以遠（南千住方面）の相互間 **日暮里～東京（定期乗車券は、特別車両定期乗車券を除き、日暮里～上野に限る）**

(2) 日暮里、鶯谷又は西日暮里以遠（田端方面）又は三河島以遠（南千住方面）と、尾久との相互間（特別車両定期乗車券を使用する旅客を除く） **日暮里～上野及び鶯谷～上野**

(3) 西大井以遠（武蔵小杉方面）と、品川以遠（高輪ゲートウェイ方面）の相互間 **品川～大崎**

- (4) 横浜以遠（保土ヶ谷又は桜木町方面）と、羽沢横浜国大との相互間 **鶴見～武蔵小杉**
- (5) 新川崎と羽沢横浜国大との相互間 **新川崎～武蔵小杉**
- (6) 鶴見、新子安、東神奈川又は川崎以遠（蒲田又は尻手方面）、国道以遠（鶴見小野方面）又は大口以遠（菊名方面）と、羽沢横浜国大との相互間 **鶴見～横浜、新子安～横浜、東神奈川～横浜、鶴見～武蔵小杉**
- (7) 鶴見、新子安、東神奈川又は川崎以遠（蒲田又は尻手方面）、国道以遠（鶴見小野方面）又は大口以遠（菊名方面）と、新川崎、西大井又は武蔵小杉以遠（武蔵中原又は向河原方面）の相互間 **鶴見～横浜、新子安～横浜、東神奈川～横浜**
- (8) 武蔵白石又は浜川崎以遠（小田栄又は昭和方面）と、大川との相互間 **武蔵白石～安善**
- (9) 今宮又は芦原橋以遠（大正方面）と、JR 難波との相互間 **今宮～新今宮**
- (10) 松島又は愛宕以遠（品井沼方面）と、高城町以遠（松島海岸又は手樽方面）の相互間 **松島～塩釜**
- (11) 宇多津以遠（丸亀方面）と、児島以遠（上の町方面）の各駅との相互間、ただし、坂出以遠（八十場方面）と児島以遠（上の町方面）を直通する列車に乘車する場合に限る **宇多津～坂出**

**第 160 条の 3** 特定都区市内発若しくは着又は東京山手線内発若しくは着となる普通乗車券を所持する旅客は、列車に乗り継ぐため同区間内の一部が復乗となる場合は、当該区間について乗車することができる。

**2** 次の各号に掲げる第 86 条の規定により発売した特定都区市内発又は着の普通乗車券を所持する旅客は、当該各号に定める区間において途中で出場しない限り、当該区間について乗車券面の区間外であっても乗車することができる。（図略）

(1) 第 86 条第 2 号の規定により発売した横浜市内発又は着の普通乗車券 **鶴見・武蔵小杉間**

(2) 同条第 5 号の規定により発売した大阪市内発又は着の普通乗車券 **塚本・尼崎間及び尼崎・加島間**

(3) 同条同号の規定により発売した大阪市内発又は着の普通乗車券 **加美・久宝寺間及び久宝寺・新加美間**

第 160 条の 3 第 1 項では特定都区市内発着または東京山手線内発着となる乗車券を所持する旅客は列車に乗り継ぐために一部区間が重複乗車となっても構わないとしています。先ほど「第 86 条における仮想大阪駅特例」で例に挙げたように、大阪市内発着の乗車券で山陽新幹線に大阪駅が存在を仮想する場合でも大阪～新大阪を重複乗車することは可能です。他の例は思いつきませんでした。

第 2 項の区間については、横浜市内または大阪市内の範囲外であるものの、範囲内の駅間を移動するために乗車することが必要であるため途中下車をしない場合乗車することが可能です。

**第 160 条の 4** 次に掲げる区間の左方の駅を通過する列車に乘車するため、同駅から分岐する線区にまたがる乗車券を所持する（次に掲げる区間の左方の駅を通過する列車からの乗継を含む。）旅客（定期乗車券を所持する旅客を除く。）が、同区間を乗車する場合は、当該区間のうち左方の駅以外の駅において途中で出場しない限り、乗車券面の区間外であっても乗車することができる。

東釧路・釧路間/新旭川・旭川間/白石・札幌間/桑園・札幌間/沼ノ端・苫小牧間/川部・弘前間/追分・秋田間/羽前千歳・山形間/北山形・山形間/安積永盛・郡山間/余目・酒田間/宮内・長岡間/宝積寺・宇都宮間/神田・東京間/代々木・新宿間/新前橋・高崎間/倉賀野・高崎間/東神奈川・横浜間/塩尻・松本間/金山・名古屋間/近江塩津・敦賀間/山科・京都間/新大阪・大阪間/尼崎・大阪間/東岡山・岡山間/倉敷・岡山間/備中神代・新見間/伯耆大山・米子間/宇多津・丸亀間/多度津・丸亀間/池谷・勝瑞間/佐古・徳島間/佃・阿波池田間/向井原・伊予市間/北宇和島・宇和島間/海田市・広島間/横川・広島間/幡生・下関間/西小倉・小倉間/吉塚・博多間/久保田・佐賀間/城野・小倉間/浦上・長崎間/宇土・熊本間/田吉・南宮崎間

（注）西小倉・小倉間又は吉塚・博多間について、新幹線に乗車する場合の取扱いは別に定める。

**2** 次に掲げる区間に限り、第 157 条第 2 項の規定により乗車中の場合は、前項に準じて当該区間について乗車券面の区間外であっても乗車することができる。

羽前千歳・山形間/北山形・山形間/宮内・長岡間/神田・東京間/代々木・新宿間/新前橋・高崎間/倉賀野・高崎間/東神奈川・横浜間/塩尻・松本間/山科・京都間/新大阪・大阪間/尼崎・大阪間/西小倉・小倉間/吉塚・博多間/城野・小倉間

**第 160 条の 6** 次に掲げる区間を折り返して直通運転する列車に乘車する旅客は、当該区間のうち左方の駅以外の駅において途中で出場しない限り、当該区間について乗車券面の区間外であっても乗車することができ

る。  
白石・札幌間/川部・弘前間/北山形・山形間/宮内・長岡間/日暮里・上野間/金山・名古屋間/倉敷・岡山間/備中神代・新見間/宇多津・高松間/長門市・仙崎間/幡生・下関間/西小倉・門司港間/西小倉・小倉間/江北・肥前浜間

第160条の4第1項に定められた区間について左側の駅を通過する列車に乗車する場合であり、定められた区間内で途中下車をしない場合、重複乗車をすることが可能です。ただし、左側の駅で途中下車をすることは可能です。左側の駅に停車する列車に乗車する場合はこの特例を用いることはできません。

第2項に定められた区間については、大都市近郊区間内で大回り乗車をしている場合でも左側の駅を通過する列車に乗車する場合に限り、重複乗車をすることが可能です。左側の駅に停車する列車に乗車する場合はこの特例を用いることはできません。

第160条の6については折り返しを行う直通列車に乗車するときに適用されます。リゾートしらかみや、サンライズ瀬戸の琴平延長運転などが当てはまります。

例えば「長浜→草津（経由:北陸本線、近江塩津、湖西線、山科、東海道本線）」という乗車券Aと「長浜→草津（経由:北陸本線、米原、東海道本線）」という乗車券Bの2通りの乗車券で「長浜（北陸本線特急しらさぎ）敦賀（湖西線、東海道本線特急サンダーバード）京都（東海道本線新快速）草津」という経路Cを乗車することを考えます（経由についてマルスでの実際の印字とは異なります）。経路Cについては乗車券面に表示されていない経路、つまり区間外として近江塩津～敦賀と山科～京都に乗車しています。この乗車券A、Bを用いて経路Cを乗車することは可能でしょうか？乗車券Aについては普通乗車券を用いているため第160条の4第1項を適用して、経路Cを乗車することが可能です。しかし、乗車券Bについては第157条第2項により大都市近郊区間内の大回り乗車を行っているため第160条の4第2項が適用されます。ただ、第2項には近江塩津～敦賀の区間外乗車が定められておらず、経路Cを乗車することはできません。しかし、山科～京都は定められているため「長浜（北陸本線新快速）近江塩津（湖西線新快速）近江今津（湖西線、東海道本線特急サンダーバード）京都（東海道本線新快速）草津」という経路で乗車することは可能です。

~~第160条の5 矢野以遠（坂方面）の各駅と三原以遠（糸崎方面）の各駅相互間を乗車する旅客が、新幹線に乗車（広島～東広島間を除く。）する場合は、第16条の2第2項の規定にかかわらず、三原～広島間を同一の線路とみなして、広島～海田市間のうち海田市駅以外の駅において途中で出場しない限り、当該区間について乗車券面の区間外であっても乗車することができる。~~

この規則が効力を持ったのは東広島開業後で、それ以前は「三原（山陽新幹線）広島（山陽本線）海田市（呉線）矢野」と乗車した場合の運賃計算は第16条に基づいて幹線同線として扱うため、第160条の4第1項を適用して運賃計算上は「三原→矢野（経由:山陽、海田市、呉線）」となっていました。しかし、東広島開業により三原～広島を幹線別線として扱う必要が生じたことにより以前より運賃計算に係るキロ数が増え、場合によっては以前より運賃が上がるケースが発生しました。そこで第160条の5を新たに作り、第16条の2第2項の規定に関わらず三原～広島を幹線同線とみなして、海田市～広島で途中下車をしない限り、第160条の4第1項を適用して、区間外乗車をすることができるというものです。

例えば「呉ポートピア（呉線）海田市（山陽本線）広島（山陽新幹線）岡山」と乗車するときは、第160条の5に基づいて三原～広島を在来線とみなし、最短経路で乗車券を販売します（経由は「呉線、海田市、新幹線、岡山」と表示）。この場合、海田市～広島で途中下車する場合は海田市から途中下車駅までの往復分の乗車券が必要となります。

ところが、この条文の最後の一文をみると「乗車することができる」とあるため、第160条の5を適用しないことも可能です。この場合は第16条の2第2項に基づいて三原～広島を幹線別線とみなすため、「呉ポートピア（呉線）海田市（山陽本線）広島（山陽新幹線）岡山」と乗車するときは、乗車経路通りに運賃が計算され、海田市～広島でも追加料金なしで途中下車が可能です。ただし、マルスではこれに対応していないので基本的には出札補充券で発売されます。なお、JR西日本POSでは出札補充券でなくても発売することが可能なので、JR西日本POS券が欲しい方は第160条の5不適用案件（いわゆる海田市案件）を頼んでみましょう。ちなみに灘校の近くのJR西日本POS設置駅は大阪、三ノ宮です。

なんと160条5条が削除され、以下の内容に更新されました。

**第160条の5** 小倉・門司港間を折り返して直通運転する列車に乗車する旅客は、小倉・門司港間のうち小倉駅以外の駅において途中で出場しない限り当該区間について乗車券面の区間外であっても乗車することができる。

(解説略)

### 2-4-3 急行券の効力

**第172条の3** 未指定特急券を所持する旅客は、第172条第1項の規定によるほか、乗車した列車に空席がある場合は座席を使用することができる。ただし、当該座席に有効な指定席特急券を所持する他の旅客が乗車した場合又は満席の場合は、立席の利用となる。

未指定特急券は主にJR東日本において設定されている乗車券類で、座席指定を行っていないものの列車に空席がある場合はそこに着席することができます。ただし、満席の場合は着席できません。

**第173条** 指定席特急券(未指定特急券を除く。)は、これを所持する旅客が、その指定の乗車駅で乗車しない場合は、他の旅客にその座席又は旅客車を指定して急行券の発売をすることがある。この場合、指定駅で乗車しなかった旅客は、当該急行券に指定された座席を請求し、又は旅客車に乗車することができない。

「A→B」の区間の指定席特急券を所持する旅客がA駅からその特急に乗車しなかった場合は、その座席をマルスに戻し、他の旅客に対してその座席を発売することがあります。条文に「**することができる。**」と書かれているようにJR側の任意規定であり座席が戻されないことが多いです。主に車掌の判断によってこれが行われます。

### 2-5 乗車券類の様式

#### 2-5-1 通則

##### **第184条第8項** (条文略)

東海道山陽新幹線において東京発着と品川発着の自由席特急券または特定特急券は同じものとして扱われるため、券面には「東京・品川→○○」もしくは「○○→東京・品川」と表示された自由席特急券または特定特急券が発売されます。

### 2-6 乗車券類の改札及び引渡

#### 2-6-1 通則

**第228条第2項** 前項の規定による外、旅客は、係員の請求があるときは、いつでもその所持する乗車券類の改札を受けなければならない。当該乗車券類の使用が証明書等の携帯を必要とするものであるときの証明等についてもまた同じ。

改札で乗車券類を提示または自動改札機に乗車券類を入れて改札内に入場した場合でも、係員から乗車券類の提示を求められた場合は提示する必要があります。また、証明書の携帯が必要な乗車券類についてはその証明書の提示を求められた場合は提示する必要があります。例えば学割乗車券を所持している場合の学生証や、障害者割引乗車券類を所持している場合の障害者手帳などです。

#### 2-6-2 乗車券類の改札及び引渡 ※第229条は2-6-1に分類されます。

**第229条** 旅客は、その所持する乗車券類が効力を失い、若しくは不要となった場合又はその乗車券類を使用する資格を失った場合は、当該乗車券類を係員に引き渡すものとする。

**第230条第2項** 普通乗車券を使用する旅客は、旅行を終了した際に、当該乗車券を係員に引き渡すものとする。

例えば、券面に表示された区間の終端に到着した場合の乗車券類などは効力を失っていますし、特急が2時間以上遅延したなどの状況下においての払い戻しを受けられるので払い戻した場合の乗車券類は不要となり使用する資格を失った場合になります。この場合、係員または自動改札機などにその乗車券類は回収されます。ただし、後者の場合は厳格に乗車券類を回収されるものの、前者の場合は係員の許可があれば無効印の押印および磁気情報の破壊を行ったうえで乗車券類を持ち帰ることができます。なお、マルスによって発売された乗

車券類の場合は高確率で持ち帰ることができますが、補充券によって発売された乗車券類は持ち帰ることができず回収されることが多いです。

## 2-7 乗車変更等の取り扱い

### 2-7-1 通則

#### 第 238、239 条 (条文略)

旅客都合の払い戻しの場合は、払い戻しができる場合でも、乗車券類発行日の翌日から起算して1年以内しか払い戻すことができません。また、JR 都合の払い戻し（列車が2時間以上遅延して目的駅についた、など）の場合は、払い戻しの事由が発生した日の翌日から起算して1年以内しか払い戻すことができません。例えば、5月3日に乗車予定の特急が運転を見合わせた場合、この特急券の料金は払い戻し対象であり、翌年の5月3日までは特急券を払い戻すことが可能です。

運賃や料金の払い戻しは、旅客が支払った運賃、料金を限度額として行われます。慰謝料などと言って実際に支払った運賃、料金より多く払い戻されることはありません。

### 2-7-2 乗車変更等の取り扱い

#### 2-7-2-1 通則

**第 242 条 2 項** 前項の場合で、区間変更の取扱いをするときで、非変更区間と変更区間とを通じた経路が第 68 条第 4 項の規定により営業キロ、擬制キロ又は運賃計算キロを打ち切って計算する場合は、この取扱いをしない。ただし、営業キロ、擬制キロ又は運賃計算キロを打ち切る駅までの区間に対しては、乗車変更の取扱いをすることができる。

区間変更後の経路が、経路上で同じ駅を2度通る経路である場合や同じ区間を2度通る場合は、一度運賃計算を打ち切る駅が存在するため、区間変更を行うことはできません。また、山陽新幹線新下関、小倉、博多及び山陽、鹿児島本線新下関、小倉、博多で、新幹線と在来線を直接乗り換える経路の場合は、一度運賃計算を打ち切る駅が存在するため、区間変更を行うことはできません。ただし、運賃計算打ち切り駅までは区間変更を行うことができます。

#### 第 243 条第 2 項 (条文略)

割引証を提示して割引を適用した乗車券類を乗車変更した場合で、割引適用条件を満たさなくなった場合でも、割引証を返してもらうことはできません。例えば、運賃計算キロが120kmであり学割を適用した乗車券を乗車変更したとします。乗車変更後の運賃計算キロが80kmだった場合、学割適用条件（運賃計算キロ101km以上）を満たしていないため学割は適用できませんが、学割証を返してもらうことはできません。

#### 第 245 条 (条文略)

有効期間を経過した乗車券を使用して継続乗車している場合、乗車変更を行うことはできません。

### 2-7-2-2 旅行開始前又は使用開始前の乗車変更の取扱い

#### 第 248 条 (条文略)

急行券、特別車両券、寝台券、コンパートメント券又は座席指定券を所持する旅客は、旅行開始前又は使用開始前に、あらかじめ係員に申し出て、承諾を受け、1回に限って、当該乗車券類から同種類の他の乗車券類に変更（この変更を「乗車券類変更」、以下「乗変」と省略する）することができます。以下の場合も同種類の乗車券類として扱われます。

- (1) 指定急行券以外の急行券相互間の変更
- (2) 自由席特別車両券（グリーン券を含む）相互間の変更
- (3) 指定券（グリーン券、寝台券、コンパートメント券及び座席指定券を含む）相互間の変更
- (4) 指定急行券以外の急行券又は自由席特別車両券から指定券への変更

ただし、未指定特急券から指定席特急券への乗変は、変更前後で、乗車日及び有効区間が同一である場合に限り、乗変回数に含まず、指定特急券から未指定特急券への変更はできません。

また、指定券を原券として乗変をする場合は、乗車券類の発売時間において発売のできる指定券への変更に限って取り扱い、原券に表示された列車が乗車駅を出発する時刻までしか乗変できません。ただし、未指定特急券を原券として乗変する場合は、その券面に表示された乗車日までしか乗変できません。

乗変する場合は、原類に対するすでに収受した運賃及び料金と、変更する乗車券類に対する運賃及び料金とを比較し、不足額は収受され、過剰額は払いもどされます。ただし、原券に割引が適用されており、乗変後の区間に対しても適用できる場合には、乗変後でも割引が適用されます。

### 2-7-2-3 旅行開始後又は使用開始後の乗車変更の取扱い

#### 第249条 (条文略)

普通乗車券、自由席特急券、特定特急券（指定券除く）、普通急行券又は自由席特別車両券を所持する旅客は、旅行開始後又は使用開始後に、あらかじめ係員に申し出て、その承諾を受け、当該乗車券類に表示された着駅、営業キロ又は経路について、以下の場合に変更（この変更を「区間変更」、以下「区変」と省略する）することができます。

(1) 区変後の着駅又は営業キロが、原券の着駅を超えた駅又は原券の営業キロを超えた営業キロへの変更

(2) 区変後の着駅が、原券の着駅とは異なる方向の駅への変更

(3) 区変後の経路が、原券とは異なる経路への変更

(1) の場合、変更区間に対する運賃が収受され、(2) (3) の場合、変更区間に対する運賃と、原券の不乗区間に対する運賃とを比較し、不足額は収受され、過剰額は払いもどされません。ただし、大都市近郊区間内の駅相互発着の乗車券で、同区間内の駅に区変するときと、100km 以内の乗車券で区変するときは、実際の乗車区間に対する運賃とを比較されます。

乗車券の場合、原券が割引乗車券（学割乗車券除く）であって、その割引が区変後でも適用できる場合は、変更区間及び不乗区間に対する運賃が割引されます。

自由席特急券、特定特急券（指定券除く）、普通急行券又は自由席特別車両券の場合、原類に対するすでに収受した料金と、実際の乗車区間の営業キロ又は同区間に対する料金とを比較し、不足額は収受され、過剰額は払いもどされません。

#### 第250条の2 (条文略)

営業キロが101km 以上で、東海道本線又は東海道新幹線東京～熱海の一部又は全部が含まれた乗車券を区間変更する場合で、原券が割引乗車券（学割乗車券除く）であって、その割引が区変後でも適用できる場合は、変更区間及び不乗区間に対する運賃が割引されます。

- 1 東京近郊区間内相互発着の乗車券を、東海道本線または新幹線東京～品川を經由して、その前後の区間がそれぞれ東京近郊区間内相互発着となる区間に変更する場合
- 2 東海道本線または新幹線品川～熱海の一部又は全部を経路する乗車券を、東海道本線または新幹線東京～品川を經由し、その前後の区間がそれぞれ東京近郊区間内相互発着となる区間に変更する場合
- 3 東海道本線または新幹線東京～品川を経路し、その前後の区間がそれぞれ東京近郊区間内相互発着となる乗車券を、東京近郊区間内相互発着となる区間に変更する場合

#### 第251条 (条文略)

自由席特急券、特定特急券（指定券除く）、普通急行券又は特別車両券を所持する旅客は、使用開始後に、あらかじめ係員に申し出て、その承諾を受け、1 回に限って、当該乗車券類について、以下の種類の変更（この変更を「種類変更」）をすることができます。ただし、種類変更は原券の全区間について変更する場合しかできません。

(1) 自由席特急券、特定特急券（指定券除く）又は普通急行券の相互間の変更

(2) 自由席特別車両券(A)又は自由席特別車両券(B)の相互間の変更

なお、自由席特別車両券 A とは急行列車の自由席、B は普通列車の自由席のことです。

また、種類変更する場合は、原券に対するすでに収受した料金と、実際の乗車区間の営業キロ又は同区間に対する料金とを比較し、不足額は収受され、過剰額は払いもどされません。

### 第252条 (条文略)

指定急行券、指定特別車両券、寝台券、コンパートメント券又は座席指定券を所持する旅客は、使用開始後に、あらかじめ係員に申し出て、その承諾を受け、1回に限って、乗車列車が同じ場合に、当該乗車券類について区間又は利用施設の変更（この変更を「指定券変更」、以下「指変」と省略する）をすることができます。さらに、自由席急行券または自由席特別車両券を所持する場合、使用開始後にあらかじめ係員に申し出て、その承諾を受け、当該急行券又は自由席特別車両券を指定券（グリーン券、寝台券、コンパートメント券及び座席指定券を含む）に変更することができます。

ただし、のぞみ、みずほ、はやぶさの指定席、東京～京都の新幹線停車駅と新鳥栖～鹿児島中央の新幹線停車駅との相互間の指定席並びにグランクラスへの変更はできません。また、指定券から未指定特急券への変更はできません。

なお、のぞみ、みずほ、はやぶさの指定席使用開始駅からのぞみ、みずほ、はやぶさに乗車する全区間について指変を行った後、一部区間で指定席を使用できない場合でも不使用区間に対する特急料金の払いもどしを請求しない場合、指変できる場合があります。

また、東京～京都の新幹線停車駅と新鳥栖～鹿児島中央の新幹線停車駅との相互間の指定席から、それと同様の条件を満たす区間に変更する場合は、指変を行った後、一部区間で指定席を使用できない場合でも不使用区間に対する特急料金の払いもどしを請求しない場合、指変できる場合があります。

また、グランクラスの使用開始駅からグランクラスに乗車する全区間について指変を行った後、一部区間で指定席を使用できない場合でも不使用区間に対する特急料金の払いもどしを請求しない場合、指変できる場合があります。

指変する場合は、原券に対するすでに収受した料金と、実際の乗車区間の営業キロ又は同区間に対する料金を比較し、不足額は収受され、過剰額は払いもどされません。

## 2-7-3 旅客の特殊取り扱い

### 2-7-3-1 通則

#### 第261条 (条文略)

割引証を提示して割引を適用した乗車券類を払い戻した場合でも、割引証を返してもらうことはできません。

### 2-7-3-2 乗車券類の無札及び無効

**第264条** 旅客が、次の各号の1に該当する場合は、当該旅客の乗車駅からの区間に対する普通旅客運賃と、その2倍に相当する額の増運賃とをあわせ収受する。

- (1) 係員の承諾を受けず、乗車券を所持しないで乗車したとき。
- (2) 別に定める場合を除いて、乗車券に入鉄を受けないで乗車したとき。
- (3) 第167条の規定によって無効となる乗車券（偽造の乗車券を含む。）で乗車したとき。
- (4) 乗車券改札の際にその呈示を拒み、又はその取集めの際に引渡しをしないとき。
- (5) 乗車する列車を指定した定期乗車券を使用して指定以外の列車に乗車したとき。

2 前項の場合、旅客が、第167条第1項第6号の規定により無効となる2以上の普通回数乗車券で乗車したときは、当該各普通回数乗車券の券面に表示された区間と区間外とを通じた区間に乗車したものとして計算した前項の規定による旅客運賃及び増運賃を、当該旅客から収受する。

**第266条** 第264条の規定により旅客運賃・増運賃を収受する場合において、当該旅客の乗車駅が判明しない場合は、その列車の出発駅（出発駅の異なる2個以上の列車を併結運転している場合は、その最遠の出発駅。また、接続列車のある場合でその接続列車に乗車したことが明らかなき場合は、その接続列車の出発駅）から、また、乗車車両が判明しない場合で、その列車に特別車両が連結されているときは、その特別車両に乗車したものとみなして同条の規定を適用する。

乗車券類を所持していない状態で乗車し、そのまま乗車券類を下車する不正乗車を行った場合、正規運賃および正規運賃の2倍の増運賃を合算した、3倍の運賃が請求されます。また、例えば「A→B→C→D」という区間を乗車する場合で「A→B」と「C→D」の乗車券のみを所持して「A→D」を乗車する、すなわち「B→C」の運賃を払わずに乗車するキセル乗車（=不正乗車）を行った場合も乗車全区間の運賃の3倍の運賃が請求されます。

この3倍の運賃を請求する場合に旅客の乗車駅がわからない場合には、乗車列車の始発駅（接続する列車から乗車したことが分かっている時はその接続駅）からの運賃を用いて計算します。また、乗車車両がわからない場合でその列車に特別車両が連結されている場合はその特別車両に乗車したとして運賃を計算します。

### 2-7-3-3 乗車券類の紛失

**第268条** 旅客が、旅行開始後、乗車券類を紛失した場合であって、係員がその事実を認定することができないときは、既に乗車した区間については、第264条・第266条又は前条の規定による旅客運賃・料金及び増運賃・増料金を、前途の乗車区間については、普通旅客運賃・料金を収受し、また、係員がその事実を認定することができるときは、その全乗車区間に対する普通旅客運賃・料金を収受して、増運賃及び増料金は収受しない。

**第269条** 前条の規定によって普通旅客運賃・料金及び増運賃・増料金を支払った旅客は、紛失した乗車券類を発見した場合は、その乗車券類と再収受証明書とをもより駅に差し出して、発見した乗車券類1枚につき手数料220円（指定券にあっては、340円）を支払い、再収受証明書に記入された旅客運賃・料金について払いもどしの請求をすることができる。ただし、普通旅客運賃・料金及び増運賃・増料金を支払った日の翌日から起算して1箇年を経過したときは、これを請求することができない。

乗車券類を紛失した場合、JR側が、旅客がかつて乗車券類を所持していたことを判明しない、すなわち不正乗車の可能性がある場合は、紛失した区間の運賃、料金を用いてその3倍の運賃、料金が収受されます。旅客がかつて乗車券類を所持していたことを判明する場合は紛失した区間の運賃、料金が再び収受されます。この場合、再び購入した乗車券類には「紛失再」と印字されます。これによりJR側が運賃、料金を再収受したことが証明されます。仮に、紛失した乗車券類が見つかった場合は、それと、「紛失再」と印字された乗車券類を窓口を持って行くことで、手数料は取られますが、2回目に支払った運賃、料金が返金されます。ただし、2回目に支払った日から1年以内に持って行かないと返金はされません。

### 2-7-3-4 任意による旅行の取りやめ

**第271条** 旅客は、旅行開始前に、普通乗車券が不要となった場合は、その乗車券の券片が入鉄前で、かつ、有効期間内（前売の乗車券については、有効期間の開始日前を含む。）であるときに限って、これを駅に差し出して既に支払った旅客運賃の払いもどしを請求することができる。この場合、旅客は、手数料として、乗車券1枚につき220円を支払うものとする。

2 前項の規定にかかわらず、第64条の規定によって証明をした普通乗車券については、同条の規定によって証明をした指定券を同時に提出し、かつ、指定された列車が乗車駅を出発する時刻まで（未指定特急券にあっては、その券面に表示された乗車日まで）のものにあっては、これらの料金の払いもどしをともに請求しなければならない。

**第272条** 前条第1項の規定は、有効期間の開始日前の定期乗車券並びに使用開始前の普通回数乗車券、指定急行券以外の急行券（団体乗車券又は貸切乗車券によって発売したものを除く。）及び自由席特別車両券（団体乗車券又は貸切乗車券によって発売したものを除く。）について準用する。

3 第63条第2項の規定によって発売した普通急行券について第1項の払いもどしをする場合は、同時に発売した特別車両券、寝台券又は座席指定券とともに請求するときに限って、この取扱いをする。この場合、払いもどし手数料は、特別車両料金、寝台料金又は座席指定料金について第1項又は次条第1項の規定により収受し、普通急行料金については、これを収受しない。

旅行開始前、つまり乗車券の入鉄前であれば、手数料220円を支払うことで運賃を払い戻してもらうことができます。これは指定急行券以外の急行券（自由席特急券、特定特急券など）も同様です。ただし、指定券と乗車券を同時に購入した場合（第64条を適用した場合）、指定した列車が乗車駅を出発する前に、指定券と

乗車券を同時に払い戻す必要があります。この場合、手数料がかかります（払い戻す日によって手数料が変動します）。また、特別車両券と急行券を同時に購入した場合（第 63 条第 2 項を適用した場合）、指定した列車が乗車駅を出発する前に、特別車両券と急行券を同時に払い戻す必要があります。この場合、手数料がかかります（払い戻す日によって手数料が変動します）。

### 第 273 条（条文略）

めっちゃややこしく長々と書かれていますが、すなわち以下の表のように手数料が定められるということです。ただし、10 円未満の端数は切り捨てられます。また、2 つ以上の列車を 1 枚の指定券で指定している場合、先に発車する方の列車の乗車駅のしゅばつ時間までに払い戻す必要があります。

| きっぷの種類                                      | 払いもどし条件                                      | 手数料                                          |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 普通乗車券<br>急行券<br>自由席特急券<br>特定特急券<br>自由席グリーン券 | 使用開始前で有効期間内<br>(前売りの乗車券については有効期間の開始日前を含みます。) | 220円                                         |
| 立席特急券                                       | 出発時刻まで                                       | 220円                                         |
| 指定券                                         | 指定席特急券<br>特定特急券※<br>指定席グリーン券<br>寝台券<br>指定席券  | 列車出発日の2日前まで<br><br>340円<br><br>30%、ただし最低340円 |

上表は JR 東日本公式サイト (<https://www.jreast.co.jp/kippu/22.html>) より引用しました。指定券の特定特急券は郡山～福島のものに限られます。

補足として、未指定席特急券を払い戻す際は、手数料 340 円が必要です。これは払い戻し時期で変動しません。また、指定席特別車両券、寝台券又はコンパートメント券と、同時に発売された指定席特急券の払いもどしをする場合の払いもどし手数料は、特別車両料金、寝台料金又はコンパートメント料金の手数料のみ収受され、指定席特急料金も手数料は収受されません。

**第 274 条** 旅客は、普通乗車券を使用して旅行を開始した後、旅行を中止した場合は、その乗車券が、有効期間内であって、かつ、その現に使用している券片の乗車しない区間の営業キロが、100 キロメートルを超えるとき（乗車変更の取扱いをしたため 100 キロメートルを超える場合を除く。）に限って、これをその旅行を中止した駅に差し出し、既に支払った旅客運賃から既に乗車した区間の普通旅客運賃を差し引いた残額の払いもどしを請求することができる。この場合、旅客は、手数料として、乗車券 1 枚につき 220 円を支払うものとする。

旅行中止をするときで、途中まで使用した乗車券が有効期間内であり、乗車していない残りの区間の営業キロが 100km を超える場合、その乗車券を払い戻すことができます。この場合、乗車券の運賃から使用区間の運賃と手数料 220 円を差し引いた額が払い戻されます。ただし、乗車変更を行うことで、100km を超える場合は除かれます。

**第 275 条** 旅客は、次の各号に掲げる不乗区間等については、旅客運賃・料金の払いもどしを請求することができない。

(1) 第 155 条及び第 175 条の規定により継続乗車中に、前条又は第 278 条の規定により旅行を中止した場合の不乗区間

(2) 第 148 条の規定により乗車券類の券面に表示された発着区間内の途中駅から任意に旅行を開始した場合又は同区間内の途中駅で下車した後、前途の駅から任意に乗車した場合の不乗区間

(3) 第 148 条の規定により特別車両定期乗車券を使用して特別車両以外の座席車に乗車した場合又は自由席特別車両券(A)を使用して普通列車の自由席特別車両に乗車した場合の当該区間

(4) 特別車両以外の座席車又は寝台車に任意に乗車した場合の特別車両券の不使用区間

「継続乗車中に旅行を中止した場合の未使用区間の運賃 (1)」、「乗車券類の発着区間内の途中駅から旅行を開始した場合の発駅からその途中駅までの運賃や、発着区間内の途中駅から途中下車し、その駅から、その駅から着駅までの間にある駅までに乗車せず、ある駅から旅行を再開した場合の、その駅からある駅までの運賃 (2)」、「グリーン定期券を使用して、グリーン車以外に乗車した場合のその乗車区間の料金、または急行列車の特別車両券を用いて、普通列車の自由席特別車両に乗車した場合のその乗車区間の料金

(3)」、「特別車両以外の座席車や、寝台車に乗車した場合の、特別車両券の不使用区間の料金 (4)」を払い戻すことはできません。

(2) について例をあげます。「大阪(東海道本線)東京」の乗車券を用いて乗車する場合で、大阪～京都はこの乗車券を使用して移動し、京都～名古屋はこの乗車券を使用せずに移動し、名古屋～東京はこの乗車券を使用して移動する場合を考えます。この使用方法は第 148 条第 3 号に定められているように問題ありません。ただし、第 275 条第 2 号に定められているように、この乗車券の不使用区間である京都～名古屋の運賃を払い戻すことはできません。

## 2-7-3-5 運行不能及び遅延

### 第 282～288 条 (条文略)

旅行開始後又は使用開始後に、以下に該当する事由が発生した場合には、事故発生前に購入した乗車券類について、それぞれに事由ごとのいずれかの取扱いを選択のうえ請求することができます。ただし、定期乗車券及び普通回数乗車券を使用する旅客は、第 284 条に規定する無賃送還(定期乗車券による無賃送還を除く)、第 285 条に規定する他経路乗車又は第 288 条に規定する有効期間の延長若しくは旅客運賃の払いもどしの取扱いに限って請求することができます。また、旅行開始前又は使用開始前に、以下の事由が発生した場合、事故発生前に購入した乗車券類が不要となった場合は、これを駅に差し出して、すでに支払った運賃及び料金を払いもどすことができます。ただし、乗車券、自由席特急券、特定特急券(指定券除く)、普通急行券及び自由席特別車両券にあっては、その乗車券類が、有効期間内(前売のものについては、有効期間の開始日前を含む)のものであるときに限られます。

#### (1) 列車が運行不能となったとき

##### イ 第 282 条の 2 に規定する旅行の中止並びに旅客運賃及び料金の払いもどし

乗車券の場合、旅行中止駅～着駅に対する運賃が払い戻されます。この場合、原券が割引乗車券であるときは、割引条件によらず、旅行中止駅～着駅間に対する割引運賃が払い戻されます。また、原券が特定都区市内及び東京山手線内に関連する乗車券であるときは、旅行中止駅～特定都区市内及び東京山手線内の中心駅間に対する運賃が払い戻されます。また、原券が 2 駅以上を共通の着駅とした乗車券であるときは、旅行中止駅～当該最遠駅間に対する運賃が払い戻されます。

急行券の場合、急行料金の全額が払い戻されます。ただし、指定された急行列車(指定急行券以外の急行券又は未指定特急券の場合は、乗車した急行列車)にその全部又は乗車後その一部を乗車することができなくなった場合のみ払い戻されます。

特別車両券の場合、特別車両料金の全額が払い戻されます。ただし、指定された特別車両(自由席特別車両券の場合は、乗車した列車の特別車両)の全部又は乗車後その一部を使用できなくなった場合のみ払い戻されます。

寝台券の場合、寝台料金の全額が払い戻されます。ただし、当該寝台券に表示された寝台を、使用開始後～6 時に一部区間使用できなくなった場合のみ払い戻されます。

コンパートメント券の場合、コンパートメント料金の全額が払い戻されます。ただし、指定されたコンパートメント個室車の全部又は乗車後その一部を使用できなくなった場合のみ払い戻されます。

座席指定券の場合、座席指定料金の全額が払い戻されます。ただし、当該座席指定券に表示された座席を使用開始後一部区間使用できなくなった場合にのみ払い戻されます。

なお、第 286 条によると、運賃や料金の払いもどしの請求は旅行中止駅で行わなければなりません。

例えば、「大阪（東海道本線）神戸（山陽本線）上郡（智頭急行線）智頭（因美線）鳥取」の経路を通る「大阪・新大阪～鳥取」の乗車券及び、「大阪～鳥取」のスーパーはくとの特急券及び、「大阪～鳥取」のスーパーはくとのグリーン券を所持した旅客が、スーパーはくとに乗りしており、そのスーパーはくとが途中で運転不能となったことを考えます。この場合で第 282 条の 2 項を適用した場合、「大阪～鳥取」の運賃及び、「大阪～鳥取」の特急料金及び、「大阪～鳥取」のグリーン料金が払い戻されます。

#### ロ 第 283 条に規定する有効期間の延長

乗車券、自由席特急券、特定特急券（指定券を除く）、普通急行券及び自由席特別車両券について有効期間が延長されます。なお、有効期間の延長を申請する場合は、あらかじめ、関係の駅に申し出て、当該乗車券類を駅に預けなければなりません。

列車が運行不能となった場合は、当該乗車券類を預けた日から開通後 5 日以内において旅行を再開する日の前日までの日数が延長されます。このとき、旅行を再開する際、乗車券類に有効期間延長の証明を受けたいえこれを受け取らなければなりません。ただし、延長できる期間を原券の有効期間に加算して計算された有効期間内に旅行を再開しないときは、その乗車券類は無効となります。

#### ハ 第 284 条に規定する無貨送還並びに旅客運賃及び料金の払いもどし

無貨送還は、その事由が発生した際使用していた乗車券の券片に表示された発駅までの区間（以下「無貨送還区間」）を直前に旅客が乗車した列車（急行列車を除く）に乗り降りし、事由が発生した駅から無料で発駅まで戻ることができます。ただし、以下の場合、無貨送還区間を急行列車、特別車両又はコンパートメント個室車に乗り降りすることがあります。なおこれは任意規定であり、対応した駅員の判断で乗り降りできるかが決まります。まあ乗り降りできない場合は、旅客営業規則を持ってこさせて、この条文を見せたいえでござって、最悪その JR のお客様センターに電話すれば乗り降りできると思います。

急行券を使用し乗り降りしていた場合、急行列車により、急行券の発駅までの区間に乗り降りできることがあります。ただし、特急券以外の急行券を使用し乗り降りしていた場合、特急列車に乗り降りすることはできません。

特別車両券（グランクラス、プレミアムグリーン及びスーパーリアグリーン券を除く）又はコンパートメント券を使用し乗り降りしていた場合、特別車両（グランクラス、プレミアムグリーン及びスーパーリアグリーンを除く）又はコンパートメント個室車により、特別車両券又はコンパートメント券の発駅までの区間に乗り降りすることができます。ただし、乗り降りする列車に相当の旅客車がない、又は満員等により相当の旅客車に乗り降りできないときは、その他の旅客車に乗り降りできます。

グランクラス/プレミアムグリーン/スーパーリアグリーン券を使用し乗り降りしていた場合、グランクラス/プレミアムグリーン/スーパーリアグリーンにより、その特別車両券の発駅までの区間に乗り降りすることができます。ただし、乗り降りする列車にグランクラス/プレミアムグリーン/スーパーリアグリーンがない、又は満員等によりグランクラス/プレミアムグリーン/スーパーリアグリーンに乗り降りできないときは、その他の旅客車に乗り降りできます。

急行券を既に使用した場合でも、駅員がその事実を認定したときは、当該急行券の発駅までの区間を、急行列車により乗り降りできることがあります。ただし、原券で途中下車をしていた場合、最近の下車駅までの区間までしか乗り降りできません。

無貨送還は、乗車券の券面に表示された経路でのみ乗り降りできます。ただし、やむを得ない事由によって乗車券に表示された経路により無貨送還の取扱いができないときは、他の経路の列車により乗り降らせることがあります。

また、無貨送還中は、途中下車できません。ただし、旅客が途中下車禁止での乗り降りを拒んだときは、無貨送還を行いません。

さらに、無貨送還を行った場合は、以下の通り、運賃及び料金が払いもどされます。

乗車券で、発駅まで無貨送還の場合、すでに収受した運賃の全額が払い戻されます。発駅に至る途中駅まで無貨送還をしたとき又は無貨送還中の途中駅に下車した場合で原券が無割引の時は途中駅～着駅の無割引運賃

が、原券が割引を適用している時は途中駅～着駅の割引運賃が払い戻されます。なお、着駅が定都区市内及び東京山手線内に関連する乗車券であるときは、当該中心駅を着駅とし、また、2 駅以上を共通の着駅とした乗車券であるときは、その最遠駅を着駅として計算します。さらに、旅客が当該乗車券を使用して途中下車をしていたときは、その途中下車駅を途中駅とみなして計算されます。

急行券の場合、急行料金の全額が払い戻されます。ただし、指定された急行列車（指定急行券以外の急行券又は未指定特急券の場合は、乗車した急行列車）にその全部又は乗車後その一部を乗車することができなくなった場合のみ払い戻されます。

特別車両券の場合、特別車両料金の全額が払い戻されます。ただし、指定された特別車両（自由席特別車両券の場合は、乗車した列車の特別車両）の全部又は乗車後その一部を使用できなくなった場合のみ払い戻されます。

寝台券の場合、寝台料金の全額が払い戻されます。ただし、当該寝台券に表示された寝台を、使用開始後～6 時に一部区間使用できなくなった場合のみ払い戻されます。

コンパートメント券の場合、コンパートメント料金の全額が払い戻されます。ただし、指定されたコンパートメント個室車の全部又は乗車後その一部を使用できなくなった場合のみ払い戻されます。

座席指定券の場合、座席指定料金の全額が払い戻されます。ただし、当該座席指定券に表示された座席を使用開始後一部区間使用できなくなった場合にのみ払い戻されます。

なお、第 286 条によると、運賃や料金の払いもどしの請求は無賃送還終了駅で行わなければなりません。

## ニ 第 285 条に規定する他経路乗車並びに旅客運賃及び料金の払いもどし

乗車券面に表示された着駅と同一目的地（不通区間以遠の駅において途中下車をする予定があった場合は、その駅を含む）まで、他の最短経路によって乗車できます。ただし、定期券又は回数券を使用している場合、他経路乗車中に途中下車できません。仮に途中下車した場合は、他経路への分岐駅から下車駅までの区間に対する運賃が収受されます。

また、特急に乗車しており、その列車が運行不能になった場合は、他経路の特急に乗車できます。また、特別車両に乗車しており、その列車が運行不能になった場合は、他経路の特別車両に乗車できます。この場合で特別車両に乗車できなかったときは、第 290 条 2 項の規定により払いもどすことができます。なお、のぞみ、グランクラス、プレミアムグリーン及びスーパーリアグリーンには JR が認めた場合でないと乗車できません。

このとき、既に収受した運賃及び料金と実際に乗車した区間の運賃及び料金を比較して、過剰額は払いもどされ、不足額は収受されません。また、原券が割引乗車券である場合、割引条件のいかんにかかわらず、実際乗車した区間に対する割引運賃を用いて計算します。ただし、定期券や回数券を使用している場合、過剰額の払いもどしや不足額の収受は行われません。

なお、第 286 条によると、運賃や料金の払いもどしの請求は旅行終了駅で行わなければなりません。

## ホ 第 287 条に規定する不通区間の別途旅行並びに旅客運賃及び料金の払いもどし

列車の運行不能による不通区間を、JR 線以外で別途に旅行し、乗車券の有効期間内に、先の駅から乗り継ぐときで、あらかじめ係員に申し出て不乗証明書の交付を受け、不通区間の旅行を終えた後、乗車券にその証明書を添えてその先の駅に差し出した場合、その証明書に記載された不乗区間に対する運賃の払いもどすことができます。

例えば、「JR 難波（関西本線）天王寺（阪和線）和歌山（紀勢本線）御坊」という乗車券で旅行をする場合で、阪和線が運転見合わせとなったとします。このとき例えば、新今宮で係員に申し出て不乗証明書を交付され、新今宮～和歌山市を南海本線によって乗車し、和歌山で不乗証明書と乗車券を同時に提示したとします。このとき、新今宮～和歌山市の南海の運賃は自分で払う必要がありますが、新今宮～和歌山の JR の運賃は払い戻せます。

## へ 第 288 条に規定する定期乗車券若しくは普通回数乗車券の有効期間の延長又は旅客運賃の払いもどし

定期券もしくは回数券の有効期間の延長又は運賃の払いもどしをする場合、列車が運行休止のため引き続き 5 日以上その乗車券を使用できなくなったときに限られ、その乗車券を駅に差し出して、相当日数の延長又は

払いもどしを受けることができます。

定期券の場合、使用できない区間（2区間以上ある場合は、その区間の営業キロを通算する）の原券と同一の種類及び有効期間による定期運賃を以下に示された日数で割ってその小数点以下を切り上げて算出された1日あたりの額に、休止日数をかけて、1の位を切り上げた額が払い戻されます。

有効期間が1箇月の場合30日/有効期間が3箇月の場合90日/有効期間が6箇月の場合180日

回数券の場合、回数券運賃に残余の券片数をかけて総券片数で割り、1の位を切り上げた額が払い戻されます。

(2) 列車が運行時刻より遅延し、そのため接続駅で接続予定の列車の出発時刻から1時間以上にわたって目的地に出発する列車に接続を欠いたとき（接続を欠くことが確実なときを含む。）又は着駅到着時刻に2時間以上遅延したとき（遅延することが確実なときを含む。）

イ 第282条の2に規定する旅行の中止並びに旅客運賃及び料金の払いもどし

(1) のイを参照してください。

ロ 第283条に規定する有効期間の延長

乗車券、自由席特急券、特定特急券（指定券を除く）、普通急行券及び自由席特別車両券について有効期間が延長されます。なお旅客が、有効期間の延長を申請する場合は、あらかじめ、関係の駅に申し出て、当該乗車券類を駅に預けなければなりません。

「列車が運行時刻より遅延し（中略）2時間以上遅延したとき」や、「車両の故障その他旅客の責任（中略）の払い戻し」の場合は、有効期限が1日延長されます。このとき、旅行を再開する際、乗車券類に有効期間延長の証明を受けたうえこれを受け取らなければなりません。

ハ 第284条に規定する無貨送還並びに旅客運賃及び料金の払いもどし

(1) のハを参照してください。

(3) 車両の故障その他旅客の責任とならない事由によって、当該列車に乗車することができないとき

イ 第282条の2に規定する旅行の中止並びに旅客運賃及び料金の払いもどし

(1) のイを参照してください。

ロ 第283条に規定する有効期間の延長

(2) のロを参照してください。

### 第289条第1項（条文略）

急行券を所持して急行列車に乗車した場合で、以下の事由が発生したときは、第282条の規定による取り扱いはほか、同一方向の他の急行列車による旅行の継続ができます。ただし、「東海道本線、山陽本線、鹿児島本線、又は東北本線を経由する特急列車の特急券を所持しており、以下の(1)の事由によりのぞみ、みずほ、又ははやぶさによって旅行を継続する場合（JRが認めた場合を除く）」、「東海道本線、山陽本線、鹿児島本線、長崎本線（現川経由）、東北本線、高崎線、上越線、信越本線の宮内～新潟を経由する特急列車の特急券を所持しており、以下の(2)や(3)の事由により新幹線や特急によって旅行を継続する場合」は、この請求はできません。

(1) 乗車中の急行列車が運行不能となったとき

(2) 乗車中の急行列車が運行時刻より2時間以上遅延したとき

(3) 車両の故障その他旅客の責任とならない事由によって急行の特別車両券を所持する旅客が、その特別車両に乗車することができなくなったとき

### 第289条第2項（条文略）

急行券を所持している場合、第282条の規定による取り扱いほか、以下の(1)～(3)に該当するときは、

その急行料金の全額の、(4)に該当するときはその急行料金の半額を払いもどせます。1枚の急行券に2つ以上の指定を取っている場合、そのうちの1列車が以下に該当する場合であっても、全区間に対して払いもどせます。これがいわゆる「急乗承」です。

- (1) 急行列車が出発時刻に1時間以上遅延したため、又は遅延することが確実なため、当該列車の利用を取りやめたとき
- (2) 第289条第1項の規定により、他の急行列車に乗車したとき
- (3) 急行列車の遅延により、着駅到着時刻に2時間以上遅延して到着したとき
- (4) 車両の故障等により、固定編成車両以外の車両を連結して特別急行列車を全区間運転する場合で、当該車両に乗車したとき

### 第290条 (条文略)

東海道本線(新幹線)を経由する急行列車の急行券、特別車両券、寝台券又は座席指定券を所持しており、下車駅が東京又は新橋であり、品川～東京またはその一部が乗車できなくなった場合を考えます。そのときの払いもどしについては、運行不能駅を下車駅として取り扱い、すでに収受した急行料金や特別車両料金と、乗車した区間に対する急行料金や特別車両料金とを比較して過剰額は払いもどされます。

これは、東北本線(新幹線)、高崎線、上越線、上越新幹線、信越本線、北陸新幹線(高崎～長野)を経由する特急列車の特急券又は特別車両券を所持しており、下車駅が東京であり、上野～東京が乗車できなくなった場合の払いもどしでも同様です。

また、東海道本線及び山手線を経由する急行列車の急行券又は特別車両券を所持するおり、下車駅が品川～池袋の各駅であり、品川～池袋またはその一部が乗車できなくなった場合の払いもどしでも同様です。

さらに、東北本線を経由する急行列車の急行券又は特別車両券を所持しており、下車駅が上野～品川の各駅とであり、上野～品川またはその一部が乗車できなくなった場合の払いもどしでも同様です。

**第290条の2** 自由席特別車両券(特別車両定期乗車券を除く。)を所持する旅客は、第282条の規定によるほか、満員、車両の故障又は連結旅客車の臨時変更により特別車両の座席を使用することができないため、他の旅客車に乗車する場合は、あらかじめ係員に申し出て、当該列車の係員から不使用証明書の交付を受け、前途の駅においてこれを提出し、その証明書に記載された区間に対する特別車両料金の払いもどしを請求することができる。

自由席グリーン車が、満員、車両故障、グリーン車未連結により、グリーン車に乗車することができず、他の車両に乗車するときは、その列車の車掌から不使用証明書を交付され、駅で提出した場合は、グリーン料金を払い戻すことができます。ただし、グリーン定期券は除かれます。

その他の払い戻しに関する規則を3つ紹介します。

**旅客営業取扱標準規定第352条** 次の各号の1に該当する場合は、規則第282条第2項の規定を準用し、旅行開始前又は使用開始前であつても、すでに収受した旅客運賃及び料金の払いもどしをすることができる。

- (1) 乗車予定の列車が出発時刻を、1時間以上遅延して出発することが確実な場合又は1時間以上遅延して出発した場合
- (2) 乗車予定の列車が遅延して着駅(途中下車予定駅を含む。)に1時間以上遅れて到着することが確実な場合  
列車が1時間以上遅延して出発した、もしくは1時間以上遅れて到着した場合には払い戻しを受けることができます。

**旅客営業取扱標準規定第369条の3** 急行列車の冷房装置又は暖房装置が故障した場合は、その車両に乗車している旅客に対して、次の各号に定めるところにより取り扱うものとする。ただし、第1号アただし書、同号イ及び第2号イの規定による取扱いをする場合は、そのつど、支社長の指示により取り扱うものとする。(以下略)

特急列車の冷暖房が故障した場合に以下のいずれかの取り扱いがなされます。

- (1) 故障した車両が指定席又は寝台の車両であるとき

ア 同一列車の他の指定席又は寝台の車両の空席を充当されます。この場合、所持している指定席又は寝台に対する指定席特急料金、特別車両料金、寝台料金、コンパートメント料金及び座席指定料金と実際の料金を比較して、過剰額は払いもどしされ、不足額は収受されません。仮に充当する空席がないときは、特急料金、特別車両料金、寝台料金、コンパートメント料金及び座席指定料金の全額が払い戻されます。

イ 充当される空席があるものの、故障した車両によってそのまま旅行を継続するときは、特急料金、特別車両料金、寝台料金、コンパートメント料金及び座席指定料金の半額が払い戻されます。

**(2) 故障した車両が自由席であるとき**

ア 同一列車の他の自由席に案内されます。ただし、満員等の事由により案内されることができないときは、別に料金を収受されないで、指定席の車両(特別車両除く)に案内されます。

イ 故障した車両が固定編成車両であり、その車両によってそのまま旅行を継続する場合は、特急料金の半額が払いもどされます。

**旅客営業取扱標準規定第 371 条 (条文略)**

以下に該当する場合で、当該列車の指定券を所持しており、他の列車の乗車券類に変更の申し出た場合は、指定券面に表示された列車の乗車駅を出発する日と同じ日に出発する列車(24 時を回った後の最終を含む)に変更することができます。これがいわゆる「事故列変」です。ただし、指定特別車両券、寝台券、コンパートメント券以外の指定券から寝台券への変更はできません。

- (1) 列車が運行不能となった場合
- (2) 列車が出発時刻に 1 時間以上遅延し又は遅延することが確実な場合
- (3) 列車がその運行区間において 1 時間以上遅延することが確実な場合
- (4) 列車が遅延し、接続予定の列車に乗車することができなかった場合又は乗車できないことが確実な場合

合 (5) 運行不能のため不通区間を迂回した経路の指定券を所持しており、不通区間の開通により所定の経路に乗車する場合

このとき、指定券と同一の区間、種類に変更されます。これができないとき、同一区間で異種類へ変更されることがあります。ただし、「指定特別車両券、寝台券、コンパートメント券以外の指定券から特別車両券への変更」及び「グランクラス以外の指定特別車両券からグランクラス券への変更」は、やむを得ない場合に限られます。また、すぐに出発する列車が原券の着駅を通過するなど、やむを得ない場合、原券の区間内の駅が着駅となる乗車券類へ変更されることがあります。

このとき、原券に対する料金と変更した乗車券類に対する料金を比較し、過剰額は払いもどされ、不足額は収受されません。ただし、指定特別車両券、寝台券、コンパートメント券からそれ以外に変更されるときは、原券の特別車両料金、寝台料金、コンパートメント料金を払いもどされます。また、指定席特急券(特別車両券、寝台券含む)から立席特急券又は自由席特急券に変更されるときは、原券の特急料金の半額と特別車両料金や寝台料金が払いもどされます。

これらをまとめると以下ようになります。

**旅行開始前**

|      |                                    |           |
|------|------------------------------------|-----------|
| 運行不能 |                                    | 払い戻し、事故列変 |
| 遅延   | 乗車列車の接続駅の出発時刻から 1 時間以上目的地への列車がないとき | 払い戻し      |
|      | 着駅に 1 時間以上遅延                       | 払い戻し      |

|  |               |           |
|--|---------------|-----------|
|  | 出発が1時間以上遅延    | 払い戻し、事故列変 |
|  | 前途の区間で1時間以上遅延 | 事故列変      |
|  | 接続列車に不接       |           |

1、旅行開始後

|      |                                  |                                     |
|------|----------------------------------|-------------------------------------|
| 運行不能 |                                  | 払い戻し、有効期間延長、無貨送還、他経路乗車、不通区間別途旅行、急乗承 |
| 遅延   | 乗車列車の接続駅の出発時刻から1時間以上目的地への列車がないとき | 払い戻し、有効期間延長、無貨送還                    |
|      | 着駅に2時間以上遅延                       | 払い戻し                                |
|      | 2時間以上遅延                          | 急乗承                                 |
|      | 出発が1時間以上遅延                       | 払い戻し                                |
| その他  | 列車に乗車不可                          | 払い戻し、有効期間延長                         |
|      | 自由席グリーンに乗車不可                     | 払い戻し                                |
|      | 冷暖房故障                            | 席移動または払い戻し                          |

2-7-3-6 誤乗または誤購入

**第291条** 旅客（定期乗車券又は普通回数乗車券を使用する旅客を除く。）が、乗車券面に表示された区間外に誤って乗車した場合において、係員がその事実を認定したときは、その乗車券の有効期間内であるときに限って、最近の列車（急行列車を除く。）によって、その誤乗区間について、無貨送還の取扱いをする。

2 前項の取扱いをする場合の誤乗区間については、別に旅客運賃・料金を収受しない

**第292条** 前条の規定による無貨送還の取扱いは、次の各号に定めるところによる。

(1) 無貨送還は、特別車両以外の車両によって取り扱う。ただし、旅客が特別車両券を所持している場合は、特別車両によって取り扱うことがある。

(2) 無貨送還中は、途中下車の取扱いをしない。

2 旅客が無貨送還中途中駅に下車したときは、誤って乗車した区間及び既に送還した区間に対して、それぞれ普通旅客運賃・料金を収受する。

降り忘れたなどのことにより乗車券の区間外に乗車してしまった場合は、乗車券の有効期間に限り、その誤乗区間に無料で乗車することができます。この無貨送還中においては特別車両券を所持している場合を除き、特別車両には乗車できません。また、急行列車にも乗車できません。この無貨送還中に途中下車はできず、途中下車した場合、誤乗車区間および送還区間の運賃、料金を払う必要があります。

**第293条** 旅客が、誤ってその希望する乗車券、急行券又は特別車両券と異なる乗車券、急行券又は特別車両券を購入した場合で、その誤購入の事由が駅名の同一・類似その他やむを得ないと認められ、かつ、係員がそ

の事由を認めるときは、正当な乗車券、急行券又は特別車両券に変更の取扱いをする。ただし、指定急行券（未指定特急券を除く。）及び指定特別車両券については、この取扱いをしない。

2 前項の場合は、既に收受した旅客運賃、急行料金又は特別車両料金と正当な旅客運賃、急行料金又は特別車両料金を比較し、不足額は收受し、過剰額は払いもどしをする。

乗車券、急行券、特別車両券をやむを得ない事情で誤購入した場合、正しいきっぷに変更してもらえます。このとき、不足額は收受され、過剰額は払い戻されます。ただし、指定急行券、指定特別車両券は変更してもらえません。

## 2-8 入場券

**第294条** 次の各号に掲げる者が、乗車以外の目的で乗降場に入場しようとする場合は、入場券を購入し、これを所持しなければならない。（中略）

5 入場券は、入場する日の当日に発売する。

駅構内に乗車以外の目的で入場する場合は、入場当日に、入場券を購入しなければなりません。

**第296条** 普通入場券は、発売駅で発売当日中に1人1回に限って、定期入場券は、発売日から1箇月間発売駅において記名人に限って使用することができる。この場合、第294条第2項の規定により使用時間を制限して発売した普通入場券にあっては、当該制限された使用時間（以下「制限使用時間」という。）内に限って使用することができる。

2 入場券所持者は、列車に立ち入ることができない。ただし、当社が特に認める場合は、この限りでない。

普通入場券は購入日当日に限り1度だけ使用することができます。使用時間制限があり場合はその間のみ使えます。この使用時間制限の計測開始は、購入時刻です。使用時間制限について、JR北海道、東日本、東海、西日本、九州の場合は2時間以内、JR四国は無制限です。また、入場券だけでは旅客車内に立ち入ることはできません。

## 2-10 手回り品

**第307条** 旅客は、第308条から第309条までに規定するところにより、その携帯する物品を手回り品として車内に持ち込むことができる。ただし、次の各号の1に該当する物品は、車内に持ち込むことができない。

(1) 別表第4号に掲げるもの（以下「危険品」という。）及び他の旅客に危害を及ぼすおそれがあるもの

(2) 刃物（他の旅客に危害を及ぼすおそれがないよう梱包されたものを除く。）

(3) 暖炉及びこんろ（乗車中に使用しておそれがないと認められるもの及び懐炉を除く。ただし、不注意等により内容物が漏れ出ることがないように措置することとする。）

(4) 死体

(5) 動物（少量の小鳥・小虫類・初生ひな及び魚介類で容器に入れたもの、第308条第3項に規定する身体障害者補助犬若しくは盲導犬又は第309条第1項の規定により持込みの承諾を受けた動物を除く。）

(6) 不潔又は臭気のため、他の旅客に迷惑をかけるおそれがあるもの

(7) 車両を破損するおそれがあるもの

2 前項ただし書第1号又は第2号の規定による物品の車内への持込みの防止その他車内及び乗降場内の保安上の理由により、旅客の立会いを求め、手回り品の内容を点検することがある。

4 第2項又は前項の規定による協力の求めに応じたことによって、列車に乗車できないとき（第1項ただし書に定める物品を所持していなかった場合に限る。）は第282条第1項第1号イ、ロ及びハのいずれかの取扱いを選択のうえ請求することができる。

第307条第1項の各号に定められたものを車内に持ち込むことはできません。また、手回り品を点検され、持ち込めないものを所持していなかった場合、払い戻し、有効期間の延長、無賃送還のうちのいずれかの取扱いを請求することができます。

### 第308条の1（条文略）

物品の縦、横、高さの長さの和が250cm以下であり、重量が30kg以内のものは2個まで無料で持ち込めま

す。ただし、いずれかの長さが2mを超えるものは持ち込めません。傘、杖、ハンドバッグ、ショルダーバッグなど身の回り品として携帯するものは個数制限なく、持ち込むことができます。また、解体して専用の袋に収納した自転車や、折りたたんで専用の袋に収納した折り畳み式自転車、専用の袋に収納したサーフボードなどは無料で持ち込むことができます。また、旅客が身体障害者補助犬認定証を所持している場合の身体障害者補助犬、旅客が盲導犬使用者証を所持している場合の盲導犬は車内に随伴させることができます。

**第308条の2** 前条第1項の規定にかかわらず、旅客が、東京・博多間、博多・鹿児島中央間又は武雄温泉・長崎間の新幹線の特別急行列車（ただし、別に定める列車を除く。）に乗車する場合は、前条第1項に規定する制限内であって、かつ、3辺の最大の和が160センチメートルを超える物品（ただし、前条第2項に規定する物品を除く。）については、その乗車区間に対して、当社が別に定める座席を指定する指定券を当該列車に乗車する前に購入することをもって、これを車内に持ち込むことができる。

2 旅客が、前項の規定による指定券を当該列車に乗車する前に購入しないで当該物品を車内に持ち込んだ場合であって、当社が特に認めるときは、第312条の規定にかかわらず、旅客の1回の乗車ごとに持込手数料1,000円を収受したうえで、乗車を継続させることがある。この場合、前項の規定による指定券（満席等のときは、当該座席以外の指定席の座席車又は特別車両の座席を指定する指定券とする。）にかかる発売又は変更等の取扱いを行うものとする。

3 旅客が、前各項の規定にかかわらず、当該物品を車内に持ち込んだ場合であって、次の各号の1に該当するときは、当該物品の持込みを認めることがある。

(1) 第284条第1項第1号ただし書又は同条同項第2号の規定により、無賃送還区間を新幹線の特別急行列車により乗車させるとき

(2) 第285条の規定による他経路乗車の取扱いにより、他の特別急行列車から東京・博多間、博多・鹿児島中央間又は武雄温泉・長崎間の新幹線の特別急行列車に乗車させるとき

(3) 第289条第1項の規定により、同一方向の他の新幹線の特別急行列車に乗車させるとき

4 旅客は、前各項の規定により、当該物品を車内に持ち込んだ場合は、当社が別に定める新幹線手回り品保管場所又は係員が指定する保管場所に当該物品を保管しなければならない。

東海道、山陽、九州、西九州新幹線には特大荷物スペース及び特大荷物スペースつき座席というもの設定されています。縦、横、高さの長さの和が160cmを超え250cm以下の物品（250cmを超えるものはそもそも車内に持ち込めない）が特大荷物と定義されており、これを持って東海道、山陽、九州、西九州新幹線に乗車するときは特大荷物スペース付き座席（各車両最後部座席）を事前に指定しておく必要があります。この席を指定するのに追加料金は必要ありません。なお、指定せずに特大荷物を持ち込んだ場合1000円の持込み手数料が収受されます。

また、無賃送還中、他経路乗車中、第289条1項により同一方向の他の新幹線に乗車しているとき、は事前に予約することができないため予約なしで特大荷物を持ち込めることがあります。

**第309条** 旅客は、小犬・猫・はと又はこれらに類する小動物（猛獣及びへびの類を除く。）であって、次の各号に該当するものは、第308条第1項に規定する制限内である場合に限り、持込区間・持込日その他持込みに関する必要事項を申し出たうえで、当社の承諾を受け、普通手回り品料金を支払って車内に持ち込むことができる。

(1) 他の旅客に危害を及ぼし、又は迷惑をかけるおそれがないと認められるものであって、3辺の最大の和が、120センチメートル以内の専用の容器に収納したもの

(2) 専用の容器に収納した重量が10キログラム以内のもの

2 普通手回り品料金は、旅客の1回の乗車ごとに、1個について290円とする。

小犬・猫・はと又はこれらに類する小動物（猛獣及びへびを除く）であり、他の旅客に危害を及ぼさず、迷惑をかけないと認められたもので、縦、横、高さの長さの和が120cm以下の容器に収納され、その重量が10kg以下の場合、手回り品料金として1個当たり290円を支払うことで持ち込むことができます。

### 3 終わりに

かなりの条文を飛ばしたものの非常に長い文章になってしまい申し訳ございません。できる限り短くするために一部で条文を省略しているため、本来の条文を適宜確認していただけると幸いです。

2026年改正内容は反映しましたが見逃している可能性があります。あらかじめご了承ください。

おそらく誤りを含みますので、この文章を鵜呑みにせずわからないことは適宜 JR に問い合わせるようにしてください。 お読みいただきありがとうございました。

# 鉄道・市町村クイズ

81-ピテカントロプス 81-M.H 81-O.Z 81-T.K 82-まほろば

こんにちは、82 回生のまほろばです。このクイズは、鉄研とその仲間たちによるもので、国内から海外、鉄道から市町村などさまざまなものがあり、難易度も簡単なものから難しいものまであります。では、クイズをお楽しみください！

α：鉄道クイズ

問 1：ある路線の開業によって、それまで 4 時間ほどかかっていた東京駅への移動が約 45 分まで短くなる予定である市の中心駅はどこでしょう？

問 2：この路線の旅客列車はすべて気動車での運行ですが、この路線のすべての特急列車が停車する駅である起点駅から、車両基地があるとある駅まで電化されています。この駅はどこでしょう？

問 3：「日本最高積雪地点」の大きな碑がある、2011 年 3 月の地震によって大きな被害を負った市町村の駅はどこでしょう？

問 4：とある電力会社のダム建設の事情によって付け替えられた路線に存在し、かつてはこの電力会社で働いていた人たちが住んでいた集落もあった(現在は消滅した)、上下合わせて 4 本しか列車がこない秘境駅ランキング 2 位の駅はどこでしょう？

問 5：晩年は現存する JR 北海道の K 駅から市町村 S の代表駅 S 駅を結ぶ片道列車のみの運行だった鉄道会社の名前は？※ K 駅も廃駅予定である。

問 6：以下の条件を満たす駅をこたえよ。

- 1 廃駅である。
- 2 「日本で一番寒い市町村」としても有名な市町村の旧中心駅である。
- 3 この駅を通っていた路線は 2006 年に廃止され、合計 7 つの市町村を通っていた。
- 4 北海道にあった。

問 7：以下の条件を満たす、○○○は何でしょう？

「I 県○○○市に、松尾○○○駅と、大更駅があり、A 県△△市に○○○駅がある。」

※○○○は 3 文字、△△は 2 文字、大更駅は I 県○○○市の中心駅

問 8：2026/3/14 のダイヤ改正で新たに開業した山陽本線の新駅は？

問 9：2025/3/15 のダイヤ改正よりワンマン運転が開始された JR 東日本の路線は？

問 10：2026/4/1 付で廃線となった北海道の路線は？

問 11：留萌本線以外で、全線が廃線となった「本線」を名乗る路線は？

問 12：1967 年創刊で、2025 年 6 月号をもって実質廃刊となった鉄道雑誌は？

問 13：日本一標高が高い JR の駅は野辺山ですが、一番標高が低い JR の駅はどこでしょう？

問 14：では廃止されたものも含めて、世界一標高が低い駅はどこでしょう？

問 15：日本で一番短い路線はどこでしょう？

問 16：三岐鉄道北勢線や四日市あすなろう鉄道で見られる、ナローゲージと呼ばれる軌間の長さは？

問 17：商船三井さんふらわあの大阪-別府航路に 2023 年 4 月に新たに就航したフェリーの名前は？

問 18：日本最長として知られる在来線特急にちりんシーガイア号の運行距離は次のうちどれか。

- ①約 363km ②約 413km ③約 463km ④約 513km

問 19：表定速度が日本一速い特急サンダーバード号の表定速度は？

- ①約 90km/h ②約 94km/h ③約 98km/h ④約 102km/h

問 20：日本の旅客用鉄軌道で最も急な曲線として知られる、豊橋鉄道井原電停付近のカーブの半径は？

- ①11m ②13m ③15m ④17m

問 21：三大そばに含まれないものは、次のうちどれか。

- ①わんこそば(岩手) ②へぎそば(新潟) ③戸隠そば(長野) ④出雲そば(島根)

問 22：万里集九、林羅山が定めたとされる日本三名泉に含まれないものは以下のうちどれか。

- ①草津温泉 ②下呂温泉 ③有馬温泉 ④別府温泉

問 23：古くから三大夜景に含まれないものは、以下のうちどれか。

- ①函館山(函館市) ②摩耶山(神戸市) ③皿倉山(北九州市) ④稲佐山(長崎市)

問 24：日本で最初に電化された鉄道路線はどれか。

- ①甲武鉄道 飯田橋-中野間 ②京都電気軌道(京都市電) ③東京電気鉄道(都電) ④横浜電気鉄道(横浜市電)

問 25：以下のうち、現在準大手私鉄に分類されるものはどれか。

- ①山陽電鉄 ②能勢電鉄 ③神戸電鉄 ④大井川鐵道

問 26：日本一乗り入れ事業者が多い駅は次のうちどれか。

- ①東京駅 ②新宿駅 ③横浜駅 ④大宮駅

問 27：町村に位置する駅としては唯一 3 社が乗り入れている駅は何駅でしょう？

問 28：以下の条件を満たす路線名をこたえよ。

- 1 その路線の北部のみ気動車特急が走る。
- 2 その路線を北から走ると、一時的に県庁所在地から第三市町村を經由し、再びその県庁所在地に戻ってくる。
- 3 この路線から 2 つの第三セクター鉄道が分岐する。
- 4 県を跨ぐ

問 29：以下の条件を満たす特急列車の名前をこたえよ。

- 1 期間限定の臨時特急列車である。
- 2 コロナで運行取りやめになったが去年運行された。
- 3 車両は 373 系である。
- 4 新しい駅の開業にあわせたものである。

問 30：京王の軌間は X m、京急の軌間は Y m、小田急の軌間は Z m である。

このとき、X,Y,Z の積の値としてもっともふさわしいものを以下から選べ。

A:2.0 B:2.1 C:2.2 D:2.3

問 31：以下の新幹線の駅の中で、村に属するものを選べ。

A. 奥津軽いまべつ駅 B.大石田駅 C.新白河駅 D.新花巻駅

問 32：保谷駅(東京都)に停車する西武鉄道の全ての種別を答えよ。全部で 6 つある。

※(臨時列車(種別)は含みません。また 2026 年 3 月現在とし、とある種別の列車が停車するとき、全列車が停車しなくても停車するに含めます。)

問 33：以下の中で駅が最も多い市を選べ。

- A. 益田市 B.浜田市 C.江津市 D.大田市(すべて島根県)

問 34：以下の条件を満たす路線名をこたえよ。

- 1 過去に非電化複々線だった区間がある。
- 2 一つの都道府県で完結する。
- 3 JRの『本線』である。

問 35：以下の条件を満たす駅をこたえよ。

- 1 大阪府と茨城県にある。(それ以外の都道府県にはない。)
- 2 大阪府の方はその駅に車両基地がある。
- 3 茨城県の方は快速が停車しない。

問 36：○聖和駅、○瑞穂駅、○御料駅、○??駅が属する路線は何線でしょうか。

※○には共通する一文字が入り、この路線にはほかに○を用いた駅は存在しない。

また、○??駅は東??町に属し、この町には空港がある。

問 37：飯山満の3文字目(ひらがなで)、祝園の1文字目(ひらがなで)、芦花公園の1文字目(ひらがなで)、京終の4文字目(ひらがなで、促音も1文字にカウントする)を繋げて読むと何になるか。

問 38：以下の中で『かえるの合唱』を駅名とする駅を選べ。

- A. 龍ヶ崎市 B.牛久 C.ひたち野うしく D.荒川沖

問 39：以下の中で世界遺産に登録されていない鉄道を選べ。

- A. レーティシュ鉄道アルブラ線 B.イラン縦貫鉄道 C.ニルギリ山岳鉄道 D.阿里山鉄道

問 40：シベリア鉄道の正式な起点駅を以下の中から選べ。

- A. イルクーツク B.カザン C.チェリャビンスク D.ノボシビルスク

問 41：以下の中でハラマイン高速鉄道が通っている都市としてふさわしくない都市を選べ。

- A. メッカ B.ジッダ C.リヤド D.メディナ

問 42：以下の中からアムトラックの駅が存在しない州を選べ。

- A. ノースダコタ州 B.アイダホ州 C.ワイオミング州 D.ウェストバージニア州

問 43：世界初の地下鉄はロンドンにあるが、世界初の(開業当初から)電化された地下鉄はどれか。

- A. ブダペスト B.プラハ C.ウィーン D.ブカレスト

問 44：1900年代初頭にオスマン帝国によって作られた、ダマスカスからメディナを結ぶ鉄道を何というか。

問 45：以下の中からスペインの高速鉄道システムを選べ。

- A.AVE B.TGV C.ICE D.KTX E.JNR

β：市町村クイズ

問 1：東北新幹線は茨城県の二つの市町村を通る。その一つは猿島郡五霞町であるが、もう一方は何か。

問 2：2024年1月1日16時10分に発生した能登半島地震の震央が位置している、最近人口が1万人を割った市は何市でしょう？

問 3：大田市に漢字を1文字足して、別の市の名前にしてください。

※答えは2個あります。

問4：つくばの影響を受けて人口が増加し、2027年11月に単独市制を施行することが決定した、(2025年度の国勢調査で、人口が5万人に到達しておらず、市制施行を見送った。)茨城県稲敷郡に属する町は何町でしょう？

問5：次の4市のうち、鉄道が通らないのはどれでしょう？

- ①武蔵村山市 ②東大和市 ③清瀬市 ④東久留米市

問6：次の4町のうち、鉄道が通らないのはどれでしょう？

- ①北葛城郡河合町 ②北葛城郡上牧町 ③磯城郡川西町 ④生駒郡安堵町

問7：次の4市のうち、鉄道が通らないのはどれでしょう？

- ①宮若市 ②那珂川市 ③嘉麻市 ④八女市

問8：次の4市のうち、山陽新幹線が通らないのはどれでしょう？

- 1 芦屋市 ②尼崎市 ③宝塚市 ④伊丹市

問9：海部(かいふ)郡があるのは徳島県ですが、海部(あま)郡があるのは何県でしょう？

問10：大阪府にある市町村のうち、名前に「大」が含まれるのは、大阪市、東大阪市、大東市、大阪狭山市と何市でしょう？

問11：中部地方9県にある市町村のうち、名前に「中」が含まれるのは、中野市、中央市、中津川市、中能登町、中川村と何村でしょう？

問12：住吉駅/住吉停留所は6つ存在します。熊本県の住吉駅は何市に位置しているでしょう？

問13：次の4市のうち、最も駅が多いのはどれでしょう？

- ①豊中市 ②吹田市 ③茨木市 ④高槻市

問14：次の4市のうち、最も駅が多いのはどれでしょう？

- ①芦屋市 ②明石市 ③加古川市 ④高砂市

問15：次の4市のうち、最も駅が多いのはどれでしょう？

- ①和泉市 ②岸和田市 ③貝塚市 ④泉佐野市

☆以下の条件を満たす市町村をこたえよ。

問16:A.新幹線の駅がある B.大手私鉄の路線がある C.中核市である D.今年の3月に新駅ができた

問17:A.人口は約3万人 B.スイッチバック駅がある C.鉄道博物館がある D.今年、市内を走る鉄道が復旧する予定である

問18:A.1959年に「ころも市」から改名(実際は漢字表記) B.地下鉄に直通する路線がある C.市内を走る快速/急行列車がない D.JRが通らない市で最も人口が多い

問19:A.新幹線の駅がある B.中心駅の発車メロディが今年の2月に変更された C.空港がある D.とある有名な小説家のふるさとして街おこしをしている

問20:A.2001年に単独市制施行 B.市内を新幹線が通過する計画があった C.大手私鉄の子会社の駅がある D.この会社は高運賃な路線として知られていた

問21:A.スキー場が有名 B.2023年まで、日本唯一の種別の列車が走っていた C.ループ線がある D.同名の市がある

問22:A.銅の生産で有名な地域だった B.2003年、当時離島を除くと人口ワースト2位の村と合併した C.朝のみ運行される特急の始発駅がある D.中心駅の接近メロディがご当地メロディ

問 23:A.市内を走る唯一の JR 路線は、去年 47 日間区間運休を行っていた B.本州最東端の市  
C.市の人口密度ランキングはワースト 3 位 D.「新〇〇駅」がある

問 24: 1 隣の隣の県に読みが同名の市がある。  
2 この市町村で完結する AGT 路線(新交通システム)がある。  
3 2 の路線以外に大手私鉄と JR が通っている。

問 25:  
1 同名の市が存在する。  
2 かつて札幌(厳密には桑園)まで一つの路線でつながっていた。

問 26:  
1 JR と中小私鉄のみが通っている。  
2 新幹線の駅がある。  
3 人口は 5 万人以下である。(2026 年、推計人口)  
4 日本百名山がある。  
5 ひらがなで書いたときに、3 文字が濁る場合とそうでない場合がある。

問 27:  
1 現在 JR の支線のみが通っている。  
2 2005 年までは私鉄も通っていた。  
3 隣の隣の村は、村の人口で日本トップ 5 に入る。  
4 隣の隣の市は県庁所在地である。

問 28:  
1.この市町村と表記、読み含めまったく同じ市町村がある  
2.原発がある

問 29:  
1.この市町村にしか使われていない文字が日本一多い。(例:静岡市は「静」が使われている唯一の市町村である)  
2.名前に半濁点がつく。

問 30:  
1 2026 年 3 月現在、人口が 1 万人以上である。  
2 この市町村の木は桜である。  
3 2025 年度のダイヤ改正でこの市町村にある、とある駅が廃止された。  
4 とある YouTuber がよく行く市町村である。  
5 2 つの有人島に定期船が出ている。

問 31:  
1 2 市 2 町 1 市に接する。  
2 林業が盛んである。  
3 単純アルカリ泉と単純硫黄泉が有名である。  
4 普通鉄道は一度も存在したことがない。  
5 ごみの持ち帰り運動発祥の地がある市町村である。  
6 人口はかなり少なく、人口密度は日本で最も低い水準である。  
7 この市町村内の苗字は主に三つしかない。

問 32:  
1 港があり、そこから出ている定期船は新幹線の駅のある、とある市町村とつながっている。  
2 羽田空港への直行便のある空港がある。  
3 鉄道は通っていない。  
4 キャノンの子会社の本社がある。

問 33:  
1 北海道内に存在する。  
2 この市町村には空港があるが、新千歳・丘珠双方からの便はなく、羽田空港との一日一往復のみである。  
3 冬の一時期的み見ることができるとあるもので有名である。

問 34:  
1 この市町村が属する県初のサイゼリアがある。  
2 この市町村は、この県で最も小さい自治体であり、北側を海に面する。

- 3 この市町村のボーダーから数分歩くと、一部の特急列車が停車する駅がある。
- 4 その駅からは王子製紙へのびる貨物線がある。

問 35:名前に「みさと」とつく市は三郷市と何市？

問 36:名前に「ぢ」がつく市町村は2つあり、その「ぢ」の一文字前はともに同じですがその文字は何？

問 37:全市町村をひらがなで読んだとき1回しか使われていない文字は岐阜県に1つ、北海道に1つありますがそこはどこの市町村でしょう。またその文字は？

問 38:酒がつく市町村は2つありますが、酒田市とどこでしょう。

問 39:市町村で最も大きい数字を含むのはどこでしょう。

問 40:名前にさくらがつく市はさくら市、桜川市、桜井市とあと2個はどこでしょう。

問 41:東京都で田のつく市区町村は大田区、千代田区、世田谷区、墨田区とどこでしょう。

問 42:以下の中で鉄道が通っている市町村をこたえよ。

- A.北海道島牧村 B.奈良県上牧町 C.静岡県牧之原市 D.長野県南牧村

問 43:北淡町、南淡町、東淡町、西淡町のうち、過去一度も存在しなかったのは？

問 44:

以下の条件を満たす都市名をこたえよ。

- 1 3つの国の都市圏鉄道が乗り入れる(この都市が属する国も含める)
- 2 この国唯一の貿易港がある。(この国は海に面し通らず河港である。)
- 3 都市人口はこの国の中で5位以内に入る。また、首都ではない。

以下の空欄に入るものは？

『①の大合併によって、2005年にマキノ町、今津町、朽木村、安曇川町、高島町、新旭町が合併し、琵琶湖左岸に②市が誕生した。この市には、JRの③線が走っており、近江④駅を境に本数も変わり、この駅は一部の特急列車も停車する有人駅である。一方で、市役所は旧⑤町に存在する。』

| クロスワードパズル |     | 旧市町村は、平成期以降に消滅したもののみ、旧駅は令和期に消滅したもののみ表記しています<br>漢字表記が違う駅/市町村もこの読みに沿っていけば同じ列に入れていきます |       |
|-----------|-----|------------------------------------------------------------------------------------|-------|
|           |     | 横のカギ 駅                                                                             | 市町村   |
| 1         | 2   | 1 関東                                                                               | 関東    |
|           | 5 6 | 3 東北                                                                               | 東北    |
| 7         | 8   | 5 東北・近畿                                                                            | 東北    |
|           |     | 7 東北                                                                               | 東北・九州 |
| 10        |     | 9 近畿                                                                               | 近畿    |
| 11        |     | 10 旧九州*1                                                                           | 九州    |
| 13        |     | 13 中部                                                                              | 中国    |
|           | 15  | 14 九州                                                                              | 九州    |
| 17        | 18  | 15 関東                                                                              | 関東    |
|           |     | 17 関東                                                                              | 関東    |
|           |     | 18 関東                                                                              | 関東    |

| 縦のカギ                        |       |                           |
|-----------------------------|-------|---------------------------|
| 1                           | 九州    | 旧中部                       |
| 2                           | 近畿    | 九州                        |
| 3                           | 九州    | 九州                        |
| 4                           | 近畿    | 旧近畿                       |
| 6                           | 近畿    | 東北・近畿・旧中部+北海道・中部・近畿・旧四国*2 |
| 8                           | 関東    | 旧関東                       |
| 9                           | 関東    | 関東                        |
| 11                          | 九州    | 中部・旧九州                    |
| 12                          | 近畿    | 近畿                        |
| 15                          | 中国    | 中国                        |
| 16                          | 関東・中国 | 関東                        |
| *1…廃止ではなく改名したため、駅自体は現存しています |       |                           |
| *2…この7文字は市町村名2つに分割できます      |       |                           |

α：鉄道クイズ

答え

問1 飯田駅 問2 後藤駅 問3 森宮野原駅 問4 尾盛駅 問5 寿都鉄道 問6 陸別駅 問7 八幡平  
 問8 手柄山平和公園駅 問9 南武線 問10 留萌本線 問11 名寄本線 問12 鉄道ジャーナル  
 問13 東京駅(京葉線ホーム) 問14 吉岡海底駅 問15 神戸高速鉄道南北線 問16 762mm 問17 さんふらわあむらさき  
 問18 ② 問19 ④ 問20 ① 問21 ② 問22 ④ 問23 ③ 問24 ② 問25 ① 問26 ③ 問27 寄居駅 問28 因美線  
 問29 特急「御厨」号 問30 D 問31 C 問32 各駅停車、準急、通勤急行、S-TRAIN、通勤準急 問33 D  
 問34 筑豊 本線 問35 万博記念公園駅 問36 富良野線 問37 まほろば 問38 A 問39 D 問40 C 問41 C  
 問42 C 問43 A 問44 ヒジャーズ鉄道 問45 A

B：市町村クイズ

回答

問1 茨城県古河市 問2 珠洲市 問3 大牟田市・大田原市 問4 阿見町 問5 ① 問6 ② 問7 ④ 問8 ③  
 問9 愛知県 問10 泉大津市 問11 中川村 問12 宇土市 問13 ② 問14 ② 問15 ③ 問16 姫路市 問17 人吉市  
 問18 豊田市 問19 花巻市 問20 白井市 問21 湯沢町 問22 新居浜市 問23 宮古市 問24 佐倉市  
 問25 伊達市 問26 沼田町 問27 常陸太田市 問28 泊村 問29 南アルプス市 問30 稚内市 問31 檜枝岐村  
 問32 国東市 問33 紋別市 問34 日吉津村 問35 富里市 問36 お(小千谷・小値賀) 問37 ぱ・ぶ(安八町・比布町)  
 問38 酒々井町 問39 京極町 問40 朝倉市・佐倉市 問41 町田市 問42 D 問43 東淡町 問44 パーゼル  
 ①平成 ②高島 ③湖西 ④今津 ⑤新旭

| 解 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|   | か | い | せ | い | ■ | ひ | ら | な | い |
|   | み | ■ | ■ | さ | か | た | ■ | ■ | ち |
|   | お | ぐ | に | ■ | わ | ■ | た | い | じ |
|   | か | ■ | し | ■ | に | ■ | て | ■ | ま |
|   | ■ | み | な | み | し | ま | ば | ら | ■ |
|   | き | ■ | す | ■ | い | ■ | や | ■ | き |
|   | た | ま | の | ■ | け | ■ | し | ぶ | し |
|   | が | ■ | ■ | は | だ | の | ■ | ■ | わ |
|   | た | か | は | ぎ | ■ | ぎ | よ | う | だ |

# 私鉄だけで大阪から東京に行くにはどうすれば良いか

79 回生 M.H

## 1、はじめに

私鉄だけで大阪から東京に行くことは可能なのだろうか。なお、本稿における「私鉄」とは JR 以外の路線と定義する。多くの人は「豊橋で行き止まりになるから不可能だ」と考えるかもしれない。しかし、それは誤りである。豊橋のすぐそばには豊橋市電の駅前停留所があり、赤岩口まで行くことができる。さらにそこから 2 時間くらい歩くと天竜浜名湖鉄道の新所原（または知波田）に到達できる。筆者も実際に歩いたが、決して不可能な距離ではない。このように考えると私鉄だけで大阪から東京まで行くことの不可能性は否定されるであろう。一般には私鉄だけで大阪から東京に行くには近鉄&名鉄に乗る方法しかないと思われがちだが、実は敦賀まで行ってしまえば北陸 3 セクに乗って東京寄りまで行くことができる。北陸本線や信越本線の三セク化は青春 18 きっぷユーザーにとっては迷惑かもしれないが、私鉄だけで東京に行こうと考える変人にとってはむしろメリットなのかもしれない。大阪から東京に行くには大きく東海道経由、北陸経由、中山道経由の 3 つが考えられる。しかし中央本線沿いには私鉄がほとんどなく、実際中央本線沿いの私鉄は名古屋側は名鉄瀬戸線の尾張瀬戸（愛知県）、東京側は京王高尾線の高尾山口（東京都）までしかなく、その間の岐阜県、長野県、山梨県を全て歩かなければならないことになり、現実的ではない。したがって本稿では東海道経由と北陸経由の二案について検討することにする。なお、歩行時間については google map を参考にし、時刻表のダイヤについては 2026 年 2 月時点での時刻表を参照した。稚拙な文章だが、最後まで読んでいただくと幸いです。

## 2、東海道経由

まずは東海道経由で大阪から東京に行く方法について考察する。なお、これ以降駅名の後ろに駅はつけない。

東海道経由の場合、まず近鉄を使うのが自然だろう。大阪から隣にある東梅田に移動し、大阪メトロ谷町線で谷町九丁目へ。そこから近鉄大阪上本町まで歩く。大阪上本町からは近鉄で伊勢中川へ行き、乗り換えて近鉄名古屋へ。そこから名鉄名古屋まで歩いて名鉄で豊橋へ。ここまでは問題なく進める。豊橋からは豊橋鉄道市内線で赤岩口へ向かう。赤岩口からは天竜浜名湖鉄道の新所原または知波田へ歩く。ちなみにどちらも所要時間は同じくらいだが、新所原の方が道が安全なので推奨できる（赤岩口から知波田へ行くには車しか通らないような国道を通過して山を抜けなくてはならない。筆者も新所原にした。）豊橋から新所原まで歩いてしまっても良いが、少し遠いのでこれからたくさん歩くことを考えれば路面電車に乗って体力を温存しておいて方が賢明であろう。新所原（もしくは知波田）に到着したら天竜浜名湖鉄道で掛川へ行く。問題はここからである。とりえず 2 駅先の金谷で大井川鐵道に乗ることができるので金谷に向かう。掛川から金谷までは（東海道本線で静岡地区に行ったことがある人はわかると思うが）駅間が長く、歩いて 3 時間半かかる。金谷から大井川鐵道に乗れるが大井川鐵道は新金谷までしか東に進まず、その距離であれば歩いて 20 分で行けてしまう。しかも大井川鐵道は 1 時間に 1 本しか走らないので正直歩いた方が早いかもしれない。方法はなんにせよ新金

谷についたとしよう。ここまではなんとか私鉄があったがもう新静岡まで私鉄がない。新金谷から新静岡までは歩いて7時間半かかる。他に手段がないのでこの区間は歩くしか方法がないだろう。新静岡に着くとようやく私鉄に乗れる。しかし静岡鉄道は営業距離が11kmとあまりにも短い。まあこの距離でも歩いたら2時間半かかるので私鉄があるだけでもありがたいであろう。ところで静岡鉄道はアナウンスがJR東海の315系以上にかなり独特である。期間限定のキャラ放送がなされることに加え、英語の車内放送が“This is the local train for Shin-shimi(♪)zu(♫)”というような独特のアクセントである。(ちなみに315系はイギリス風のアクセントで、“The next stop is Shimizu(♪),CA-14”と、駅名の最後が上がり調子なのが特徴だ。個人的にかなり好き)そんなことはともかく、新清水に到着したら吉原(ジヤトコ前のほうがいい?)に向かう。新清水から吉原(ジヤトコ前)まで徒歩約6時間。頑張って歩いて吉原(ジヤトコ前)に着いたら岳南電車で岳南江尾へ。しかし岳南電車も営業距離がかなり短く、JRで考えると吉原-東田子の浦の1駅分しか進まない。さて、岳南江尾に着いたらどう進めば良いか。まず三島、熱海経由が考えられる。その場合、三島駅から伊豆箱根鉄道に乗ることができるが伊豆箱根鉄道は南北方向に走っており、東京に行くには利用しようがないので岳南江尾から小田原まで歩くしかなく、岳南江尾から小田原まで半日歩くことになる。もっといい方法はないのか。実はある。それは岳南江尾から桃源台まで歩く方法だ。その場合歩く時間は8時間30分ですむ(それでも十分長い)。しかしいずれの道もかなりの山道で、車しか通らなそうなので歩く場合は十分な注意が必要だ。桃源台に行ったらとすると、桃源台→(箱根ロープウェイa)→大涌谷→(箱根ロープウェイb)→早雲山→(箱根ケーブルカー)→強羅→(箱根登山電車a)→箱根湯本→(箱根登山電車b)→小田原と、三島、熱海経由より楽なだけでなく箱根観光までできてしまう。小田原についたら小田急のおかげで東京23区まで1本で行ける。今回の目的地は東京駅なので最も妥当な行き方は小田原→(小田急小田原線)→代々木上原→(東京メトロ千代田線)→霞ヶ関→(東京メトロ丸の内線)→東京だろう。

以上、大阪から東京まで私鉄だけで行く方法を考えたが、なかなか大変そうだ。掛川まではラクラクだが、掛川から小田原までは利用できる私鉄がほとんどない。歩く時間は合計約28時間。一日以上歩くことになり、なかなか大変だ。以降(実行する人はいないと思うが)参考ルートを記しておく。

| 日程 | 出発駅   | 出発時間 | 路線       | 列車           | 到着駅   | 到着時間  |
|----|-------|------|----------|--------------|-------|-------|
| 1  | 東梅田   | 5:37 | 大阪メトロ谷町線 | 普通/八尾南       | 谷町9丁目 | 5:47  |
| 1  | 大阪上本町 | 6:03 | 近鉄大阪線他   | 特急ひのとり/近鉄名古屋 | 近鉄名古屋 | 8:06  |
| 1  | 名鉄名古屋 | 8:18 | 名鉄名古屋本線  | 快速特急/豊橋      | 豊橋    | 9:07  |
| 1  | 駅前    | 9:30 | 豊橋鉄道東田本線 | 普通/赤岩口       | 赤岩口   | 9:54  |
| 1  | 赤岩口   | 9:54 | 徒歩       |              | 新所原   | 12:02 |

| 日程 | 出発駅   | 出発時間  | 路線        | 列車         | 到着駅    | 到着時間  |
|----|-------|-------|-----------|------------|--------|-------|
| 1  | 新所原   | 12:23 | 天竜浜名湖鉄道   | 普通/掛川      | 掛川     | 14:40 |
| 1  | 掛川    | 14:40 | 徒歩        |            | 島田(泊)  | 19:22 |
| 2  | 島田    | 7:00  | 徒歩        |            | 新静岡    | 13:39 |
| 2  | 新静岡   | 13:40 | 静岡鉄道      | 普通/新清水     | 新清水    | 14:03 |
| 2  | 新清水   | 15:07 | 徒歩        |            | 富士(泊)  | 19:37 |
| 3  | 富士    | 7:50  | 徒歩        |            | ジヤトコ前  | 8:49  |
| 3  | ジヤトコ前 | 8:56  | 岳南鉄道      | 普通/岳南江尾    | 岳南江尾   | 9:12  |
| 3  | 岳南江尾  | 9:12  | 徒歩        |            | 桃源台(泊) | 17:47 |
| 4  | 桃源台   | 9:00  | 箱根ロープウェイ  | ロープウェイ/大涌谷 | 大涌谷    | 9:30  |
| 4  | 大涌谷   | 9:35  | 箱根ロープウェイ  | ロープウェイ/早雲山 | 早雲山    | 9:55  |
| 4  | 早雲山   | 10:03 | 箱根ケーブルカー  | ケーブル/強羅    | 強羅     | 10:14 |
| 4  | 強羅    | 10:22 | 箱根登山電車    | 各駅停車/箱根湯本  | 箱根湯本   | 11:05 |
| 4  | 箱根湯本  | 11:12 | 箱根登山電車    | 各駅停車/小田原   | 小田原    | 11:27 |
| 4  | 小田原   | 11:33 | 小田急小田原線   | 快速急行/新宿    | 代々木上原  | 12:57 |
| 4  | 代々木上原 | 12:59 | 東京メトロ千代田線 | 各駅停車/我孫子   | 霞ヶ関    | 13:13 |

| 日程 | 出発駅 | 出発時間  | 路線        | 列車      | 到着駅 | 到着時間  |
|----|-----|-------|-----------|---------|-----|-------|
| 4  | 霞ヶ関 | 13:19 | 東京メトロ丸ノ内線 | 各駅停車/池袋 | 東京  | 13:23 |

### 3、北陸経由

次に北陸経由で東京に行く方法について検討する。北陸3セクに乗ってしまえば東京に着いたも同然なので、北陸3セクに接続する方法を考える。北陸3セクに接続する方法として米原-敦賀経由と北濃-勝山経由を思いついたのでそれを書こうと思う。

#### 3a、米原、敦賀経由

まず阪急が京阪かで京都へ行き、京都市営地下鉄で京阪京津・石坂線へ。琵琶湖線に並走するのであれば、近江鉄道を使うのが得策であろう。しかし近江鉄道は津市に乗り入れていないのでどこから乗車すれば良いのか。近江鉄道の最も大津寄りの駅から乗車するのが自然な発想であろうが、近江鉄道の米原から反対側の一番端の駅は貴生川でそこからさらに信楽高原鉄道が走っているので、信楽高原鉄道の終点である信楽に行くのが最も合理的であろう。石山から信楽まで歩いて6時間3分。信楽に着いたら信楽→(信楽高原鉄道)→貴生川→(近江鉄道)→米原と行くことができる。しかし実は京阪石山から6時間14分歩けば近江八幡に着く。近江八幡からは近江八幡→(近江鉄道八日市線)→八日市→(近江鉄道本線)→米原となる。米原から敦賀までは徒歩11時間。なかなか大変だ。米原-敦賀というと、特急しらさぎの始発から終点である。この区間を歩けば、特急が走る距離を歩いたと自慢できるだろう。

#### 3b、北濃-勝山経由

aの方法だと北陸3セクに乗るだけで合計17時間も歩かなければならないことになり、かなり大変だ。北陸新幹線が大阪まで開通して湖西線が3セク化されたりしたらもう少し楽になるのだろうか(個人的にはしてほしくない)。それに対し北濃-勝山経由だと歩く距離が合計13-14時間で済む(それでも十分長い)。まず近鉄で名古屋へ向かい、名鉄犬山線→広見線で日本ライン今渡へ。日本ライン今渡に着いたら30分くらい歩いて美濃太田へ。美濃太田からは長良川鉄道越美南線で美濃白鳥 or 北濃へ向かう。美濃白鳥 or 北濃に到着したらそこから約6時間歩いて九頭竜湖へ。九頭竜湖はJR越美北線の終着駅だ。JR越美北線は元々は越前と美濃を結ぶ越美線となるつもりだったが、福井側と岐阜側だけが開業して北濃-九頭竜湖は未成線となっている。したがって美濃白鳥 or 北濃から九頭竜湖まで歩くだけでも越美南線と越美北線が繋がる喜びを感じられ、充実した旅になるだろう。(北濃-九頭竜湖、美濃白鳥-九頭竜湖はともに現在は歩行者は通行できないので十分に注意されたい。)九頭竜湖に着いたところで私たちの目的は私鉄だけで大阪から東京に行くことを思い出す。九頭竜湖から勝山まで徒歩7時間。北濃/美濃白鳥-九頭竜湖以上の距離を歩かねばならない。勝山に着いたら(恐竜博物館を訪れたのち)えちぜん鉄道に乗り込み、福井へ。ハピラインふくに接続する。

3a、3bいずれの方法においても、敦賀または福井に到着すれば、ハピラインふくい→IR いしかわ鉄道→あいの風とやま鉄道→えちごトキめき鉄道日本海ひすいライン→えちごトキめき鉄道妙高はねうまライン→しなの鉄道北しなの線と乗車して長野まで行くことができる。一気に軽井沢まで行ってしまいたいところだが、長

野から篠ノ井までは三セク化されていないので歩く。長野から篠ノ井までは歩いて2時間少し。篠ノ井についたらしなの鉄道に乗って軽井沢へ。軽井沢からは下仁田へ行くのが良いであろう。軽井沢から下仁田までは歩いて6時間。下仁田からは上信電鉄に乗る。高崎に着いたら、(秩父鉄道の野上まで寄居へ行き、東上線経由で東京へ行くのもありかもしれないが(その場合は馬庭から歩くのが良いであろう)、馬庭から野上まで6時間かかる)上毛電鉄の起点、中央前橋まで歩く。高崎から中央前橋までは歩いて2時間半。中央前橋からは上毛電鉄で赤城へ行き、そこから東武伊勢崎線に乗り何度か乗り換えて東武スカイツリーラインから東京メトロ半蔵門線に直通し、大手町で丸の内線に乗り換え、東京へ。(大手町から東京まで歩いてしまう方が早いかもしれない。) ついに到着だ。

以上、北陸経由で大阪から東京に行く方法を考えたが、この方法では大阪から北陸に行くまでに13時間以上歩かねばならず、大変である(特に米原・敦賀経由の場合は歩く距離の大半が近畿地方である)。ところが北陸三セクにのってしまえば東京まで11時間弱歩くだけで行ける。これらのことより、北陸新幹線の敦賀開業に伴って新幹線ユーザーだけでなく、私鉄オンリーユーザーという変人にとっても北陸が関西よりも関東に近くなったと言えることがわかる。歩行時間は合計約28時間(米原・敦賀経由)、23時間半(北濃・勝山経由)。以下同様、実行する人がいるかわからないが参考ルートを記しておく。

| 日程 | 出発駅    | 出発時間  | 路線     | 列車        | 到着駅    | 到着時間  |
|----|--------|-------|--------|-----------|--------|-------|
| 1  | 大阪梅田   | 6:15  | 阪急京都線  | 準特急/京都河原町 | 京都河原町  | 7:01  |
| 1  | 祇園四条   | 7:13  | 京阪本線   | 普通/出町柳    | 三条     | 7:16  |
| 1  | 三条京阪   | 7:21  | 京阪京津線他 | 普通/びわ湖浜大津 | びわ湖浜大津 | 7:44  |
| 1  | びわ湖浜大津 | 7:48  | 京阪石坂線  | 普通/石山寺    | 石山寺    | 8:04  |
| 1  | 石山寺    | 8:04  | 徒歩     |           | 信楽     | 14:07 |
| 1  | 信楽     | 14:54 | 信楽高原鉄道 | 普通/貴生川    | 貴生川    | 15:17 |
| 1  | 貴生川    | 15:28 | 近江鉄道本線 | 普通/.彦根    | 彦根     | 16:45 |
| 1  | 彦根     | 16:56 | 近江鉄道本線 | 普通/米原     | 米原     | 17:07 |
| 1  | 米原     | 17:07 | 徒歩     |           | 長浜(泊)  | 19:01 |
| 2  | 長浜     | 7:00  | 徒歩     |           | 敦賀     | 16:18 |

| 日程 | 出発駅    | 出発時間  | 路線         | 列車         | 到着駅    | 到着時間  |
|----|--------|-------|------------|------------|--------|-------|
| 2  | 敦賀     | 16:20 | ハピラインふくい   | 普通/福井      | 福井     | 17:12 |
| 2  | 福井     | 17:16 | ハピラインふくい他  | 普通/金沢      | 金沢     | 18:38 |
| 2  | 金沢     | 18:45 | IR いしかわ鉄道他 | 普通/富山      | 富山(泊)  | 19:44 |
| 3  | 富山     | 7:09  | あいの風とやま鉄道  | 普通/泊       | 泊      | 7:56  |
| 3  | 泊      | 8:17  | えちごトキめき鉄道他 | 普通/直江津     | 直江津    | 9:36  |
| 3  | 直江津    | 9:45  | えちごトキめき鉄道  | 普通/妙高高原    | 妙高高原   | 10:49 |
| 3  | 妙高高原   | 10:52 | しなの鉄道北しなの線 | 普通/長野      | 長野     | 11:36 |
| 3  | 長野     | 11:36 | 徒歩         |            | 篠ノ井    | 13:49 |
| 3  | 篠ノ井    | 13:58 | しなの鉄道      | 普通/軽井沢     | 軽井沢(泊) | 15:17 |
| 4  | 軽井沢    | 7:00  | 徒歩         |            | 下仁田    | 12:58 |
| 4  | 下仁田    | 13:04 | 上信電鉄       | 普通/高崎      | 高崎     | 14:07 |
| 4  | 高崎     | 14:07 | 徒歩         |            | 中央前橋   | 16:37 |
| 4  | 中央前橋   | 16:45 | 上毛電鉄       | 普通/西桐生     | 赤城     | 17:23 |
| 4  | 赤城     | 18:00 | 東武桐生線他     | 特急りょうもう/浅草 | 東武動物公園 | 19:15 |
| 4  | 東武動物公園 | 19:25 | 東武伊勢崎線他    | 急行/中央林間    | 大手町    | 20:24 |

| 日程 | 出発駅 | 出発時間  | 路線        | 列車       | 到着駅 | 到着時間  |
|----|-----|-------|-----------|----------|-----|-------|
| 4  | 大手町 | 20:24 | 東京メトロ丸の内線 | 各駅停車/方南町 | 東京  | 20:28 |

| 日程 | 出発駅     | 出発時間  | 路線       | 列車         | 到着駅     | 到着時間  |
|----|---------|-------|----------|------------|---------|-------|
| 1  | 東梅田     | 5:37  | 大阪メトロ谷町線 | 普通/八尾南     | 谷町9丁目   | 5:47  |
| 1  | 大阪上本町   | 6:03  | 近鉄大阪線他   | 特急ひのとり/名古屋 | 近鉄名古屋   | 8:06  |
| 1  | 名鉄名古屋   | 8:23  | 名鉄犬山線    | 快速特急/新鵜沼   | 犬山      | 8:46  |
| 1  | 犬山      | 8:52  | 名鉄広見線    | 普通/新可児     | 日本ライン今渡 | 9:14  |
| 1  | 日本ライン今渡 | 9:14  | 徒歩       |            | 美濃太田    | 9:47  |
| 1  | 美濃太田    | 9:56  | 長良川鉄道    | 普通/北濃      | 北濃      | 12:06 |
| 1  | 北濃      | 12:06 | 徒歩       |            | 九頭竜湖(泊) | 18:06 |
| 2  | 九頭竜湖    | 8:30  | 徒歩       |            | 勝山      | 15:35 |
| 2  | 勝山      | 15:49 | えちぜん鉄道   | 普通/福井      | 福井      | 16:42 |

#### 4、まとめ

今回は私の稚拙な文章を最後まで読んでくださり、ありがとうございました。結論としては、私鉄だけで大阪から東京に行く方法として東海道経由、北陸経由(米原-敦賀経由)、北陸経由(北濃-勝山経由)の3つを考えれば、所要時間が最も短いのは東海道経由、歩行時間が最も短いのは北濃・勝山経由であることがわかった。みなさんも人生で一度は私鉄だけで大阪から東京まで歩いてみてはいかがだろうか。

## 地獄の飯田線 7 時間耐久紀行、廃線間際の久留里線を添えて

82 回生 まほろば

8 月上旬某日、模型コンテストが大阪に帰るときに飯田線を利用しました。朝、千葉県某所から新宿へ向かい、7 時の始発のあずさに乗って、7 時間乗る飯田線の普通列車始発駅の上諏訪まで向かいました。8 月上旬ということもあり、あずさの車内は立川・八王子と進むにつれてどんどん混んでいき、八王子を出るころにはほぼ満席になっていました。列車は順調に進んでいき、大月に到着。ここで僕が座っている席の特急券をもっているおばあさんが登場しました。実は満席で新宿～上諏訪の指定席が取れず、新宿～甲府は立ち席特急券、甲府～上諏訪は指定券という形で切符を買っていました。つまり、大月～甲府の一駅だけデッキに立っていけないということになりました。直前に買った車内販売のアイスを持ちながら転げるようにデッキに出てきました。(そのときにかばんにアイスこぼしましたくそが) 呆然とすること 30 分、席に戻ってることができました。茅野で大量の登山客を横目に、降りる準備をして、上諏訪に到着しました。上諏訪到着直前、車内販売のワゴンがあったので、友人が買ってきてと言ったアイスを購入しました。同行の 2 人はすでに上諏訪についており、ホームにはすでに「豊橋」の文字がありました。気絶上諏訪は温泉も有名で、ホームに足湯もあります。入ろうと思いましたが、時間がなかったので諦めました。



上諏訪で列車に乗り込み、豊橋を目指す 7 時間の地獄が始まった、とおもいきや 2 つ先の岡谷で 10 分間停車がありました。ここで 2 人が食料を購入していないことが発覚、僕は東京駅の駅弁屋で仙台かどっかの牡蠣の弁当を購入していたのですが、2 人は購入していなかったらしいです。あほやん幸い岡谷駅には newdays があり、ぼくが買いに行くことになったんですけど、友達が卵アレルギーでビデオ通話しながら商品を選ば

せるというあほなことをした結果の岡谷で乗り遅れるところでした。開始 10 分で脱落するところでした。なんでビデオ通話したんやろ

飯田線が走っている伊那地域は伊那盆地という非常に細長い盆地で、さらに標高差も大きくそれゆえ柔毛みみたいな線形になっています。また、伊那盆地は伊那谷ともいわれ、伊那谷には 10 以上の市町村があります。駒ヶ根らへんまではまだ救いようのある線形ですが、駒ヶ根を超えると勾配緩和のために柔毛みみたいな線形になります。

7 時間を超える乗車時間で何をして暇をつぶすのかというと、そうドボンです。ドボンが楽しすぎて岡谷から飯田まであつという間でした。僕が弱すぎて飯田つく頃には 2 倍の点差がついてたのは内緒飯田線沿線最大都市、飯田に到着。ここで数分間の停車があると思いきや、0 分しかなかったです。友人は走って駅のホームにある自販機で水を急いで買っていました。そこでお釣りの 500 円を取り忘れたそうです。飯田線は勾配緩和と市街を通るために飯田駅周辺でカーブがありますが、そのため伊那上郷～下山村間でまあまあ時間がかかります。そして飯田



駅に数分ほど停車する便だと、伊那上郷～下山村間を降りて走ることによって降りて見送った列車に再び乗ることができます。それによって金を節約することができる、下山ダッシュという行為があります。乗り遅れたら地獄ですが、勇気のある人は試してください。途中特急伊那路と退避をしました。



飯田市街がとぎれ

る天竜峡駅から、飯田線の醍醐味の一つである山越えが始まります。飯田から終点の豊橋までは激おそ特急「伊那路」も走っています。途中、田本という断崖絶壁の駅や、なんもない小和田などの秘境駅があって見どころ満載です。大嵐駅をでると、列車は急カーブで東側に移動、と思うとまた急カーブで南下します。この区間はほとんどトンネルで、数駅進むと西側に進み、佐久間につきます。こんな線形のいい区間が作られた理由は、昔は天竜川に沿った線路でしたが、中部電力佐久間ダムが作られることによって、集落や線路が湖底に沈むことになり、線路を付け替えることになりました。中部天竜駅に到着。ここでは少し停車時間があり、ホームに降りてみました。この駅には昔佐久間レールパークがあり、いにしへのJR東海の車両が展示されていましたが、すべてリニア鉄道館に移されてしまいました。中部天竜には、この部誌がでるところにはすでに引退している213系も止まっていた。



順調にドボンでぼろ負けしながら、新城に到着。途中、出馬～上市場、池場～東栄などの旧私鉄であることが分かるような駅間など特色のある駅が多くありました。さすがJR東海、お金にずいぶん余裕があるようです。あと下地・船町駅って通過するんですねドボンの点数がおおまそ3倍差になったころ、豊橋に到着しました。上諏訪で買ったアイスは、卵がふんだんに入っており、友人はたべることができ

ず、水分が蒸発して嵩が半分になっていました。せっかく豊橋に来たので、駅構内で鰻丼を購入しました。

JR線で名古屋まで行ってもよかったですがせっかくなんでパノラマカーに乗りたいたいということで、豊橋ですこし待ちました。鰻をたべながら優雅にパノラマカーにより名古屋に到着。おいしいきしめんを食べてJRに乗り込み、大阪に帰ります。大垣から座ることができ、先ほど徳政令が出たドボンの続きをしました。野洲からはAシートに



乗って、神戸までドボンをしながらか移動、そのあと大阪に戻って家に帰りました。

時はもどり、7月末、東海道線をひたすら東に進んでいた僕は、久留里線に乗るために大船から総武線直通の快速に乗りました。途中武蔵小杉を経由するらしく、東京には慣れていない乗り換え案内様の奴隷である僕は乗り間違えたと思って焦りました。途中で寝たりして、木更津に到着。木更津では30分ほど乗り換え時間があったので、トイレに駆け込んだら七で時間をつぶし、列車に乗車。木更津駅で買った木更津ブルーベリーのグミがおいしかったです。



祇園という京都人が見たらキレそうな駅名や、東横田駅という東京ドイツ村の最寄り駅(徒歩50分)を通り、終点の久留里に到着。反対ホームにとまっていた上総亀山行に乗り換え、終点の上総亀山に向かいます。2両編成の中に8人ほど乗っていましたが、上総亀山まで行かずにほとんどが途中の平山や松丘で降りていきました。久留里から18分、終点の上総亀山に到着しました。上総亀山まで乗ったのは僕一人だけでした。折り返すまでの21分間駅周辺を散策しました。駅前には数軒の民家がありましたが、明かりは灯っておらず、駅だけが明るく輝いていました。駅周辺には亀山湖という湖があり、ホテルも数軒あるようですが、当然久留里線で行くはずもなく、寂しい駅前になっていました。ちょうど夕方だったので、淡い空とオレンジの地平線と前照灯で照らされた線路のコントラストや、未開の自然を感じさせるような虫の多さ、北海道の自然を思い出させるような草原、愉快的な虫の鳴き声など、とても東京近郊とは思えないほどのにぎやかな環境に癒されました。折り返しの木更津行きに乗り、木更津につき、そこから乗り換えたりして新宿に行き、ロマンスカーで町田まで行きました。



# 鉄道用ディーゼルエンジンを徹底解剖

## ～めざせディーゼル博士～

さいころ

### §0. まえがき

この部誌は鉄道用ディーゼルエンジンを体系的にまとめて議論をするもので、他の記事よりも資料チックであるので、読み物としてこの記事を見ることは推奨いたしません。また、写真等も少なく、工夫はしていますが長文・駄文となることをご了承くださいませ。

### §1. エンジンとは

#### 1-1 ディーゼルエンジンの構造

このあたりはインターネット上の動画或いは GIF などを見てもらったほうがわかりやすいと思いますので、説明をしておきます。

ディーゼルエンジンは、非常に簡単に言えば、燃料中の化学エネルギーを機械エネルギー（動力）に変換する道具であるといえるでしょう。

エンジンの内部、燃焼室ではピストンが動作していて、これにより空気が圧縮されています。空気が圧縮されると温度が上昇するという性質があり、この性質を利用して、ピストンによって空気が燃料の発火点以上にまで圧縮加熱されます。空気が過熱されたところに、燃料が噴射されます。燃料と加熱された空気の混合気は、ピストンの中で自然着火され、爆発を起こします。この爆発のパワーこそがエンジンの生み出す「動力」なのです。空気と燃料は燃焼したのちに二酸化炭素や水蒸気となります。これらは燃料が加わっても燃焼しませんから、ピストンと弁の働きによって排気され、新鮮な空気が吸気されます。これがエンジンが動力を生み出す1サイクルです。多くの気筒を備えるエンジンではこのサイクルが1気筒ごとに行われています。

空気を送り込む際に使用される「過給機」や、燃料の噴射に使用される「燃料噴射ポンプ」、燃料の噴射方式などはエンジン個々の解説の際に後述しますね。

### §2. いろいろなディーゼルエンジン

#### 2-1 エンジンの命名法則（国鉄式）

ここをしっかりと読んでおかないと後の話が本当にちんぷんかんぷんなことになってしまう可能性がありますから、ここはしっかりと読んでおいてください。

ディーゼルエンジンは、5から7文字程度の、英字と数字の組み合わせで出来ています。たとえば DMH17H とか DML30 とか。一見何を言っているのかわからない文字列にも、実はれっきとした意味があるのです。次ページの図で見てみましょう。

この図では DMH17H というエンジンを例に挙げています。この文字列がどのような意味を持つのか。見ていきましょう。

ディーゼルエンジンの  
命名方式

DMH 17 H

|                                      |          |              |                                 |
|--------------------------------------|----------|--------------|---------------------------------|
| ①<br>ディーゼル<br>エンジン<br>(Diesel Motor) | ②<br>気筒数 | ③<br>総排気量(L) | ④<br>水平<br>シリンダ<br>(Horizontal) |
|--------------------------------------|----------|--------------|---------------------------------|

1 DM

DM というのは Diesel Motor の略で、このエンジンがディーゼルエンジンであることを指しています。ガソリンエンジンであれば Gasoline Motor の略である GM から始まります。(例：GMF13 形、GMF17 形)

2 気筒数

この H は気筒数を表すものです。アルファベット順で H は 8 番目であることから DMH○○○ というエンジンは 8 つの気筒を備えたエンジンであることがわかりますね。同様に L が 12 気筒、F が 6 気筒を備えるエンジンにつけられています。

3 総排気量

この「17」はエンジンの総排気量（エンジン内のすべての気筒が、ピストンの上下で吸い込む空気の体積の合計）を指しています。エンジンの体格のようなものという認識でオッケーです。鉄道用エンジンは自動車用エンジンに比べて、回転数よりもトルクでパワーを高める傾向が強く、自動車用のエンジンよりもこの数字は大きい傾向にあります。

4 追加要素

この H はシリンダーが水平に改良されたエンジンにつけられるもので、水平を指す英語“Horizontal”から取られています。H のほかにも、過給機を表す「S」や中間冷却器を表す「Z」などのアルファベットと、それとは別で改良された順に A,B,C…のアルファベットが一部のエンジンにつけられています。改良したものの派生形で A,B,C…のあとに 1,2,3…とつけられるエンジンもあつたりします。

5 その他

一部のエンジンには前述の 4 要素の後にハイフンがつけられ、その後ろに発電セット用の G (Generator set)、ロータリー式雪かき車を表す R (Rotary) などが表記されています。

ここまでの内容が理解出来たら、例題を解いてみましょう。

### 例題1

以下のA,Bのエンジンについて、(1)~(3)の問いに答えなさい。

(A)DMF15HS-G形 (B) DMP81Z

- (1)それぞれのエンジンの気筒数、総排気量を数字で答えよ。
- (2)エンジンAについて、DMF15形との違いは何か、3つ述べよ。
- (3)エンジンBについて、総排気量の大きさや、エンジンの冷却のための中間冷却器が装備されている点を踏まえて、このエンジンはどのような車両に搭載されていたと考えられるか、述べよ。

### 【解答・解説】

(1) A 気筒数：6、総排気量：15

B 気筒数：16、総排気量：81

(2) ・エンジンが水平シリンダ式(横形)になっている点。

・過給機を装備している点。

・発電用である点。

(3) パワーが必要である、機関車。

ちなみに、DMP81ZはDE50というディーゼル

機関車に搭載されており、このエンジンは国産の中速エンジンでは最高クラスの性能を誇ります。

この例題が満足に解けたら、国鉄式の命名法則は理解できたと考えて良いでしょう。次へ進みます。

## 2-2 エンジンの命名法則 (国鉄式以外)

この辺はおまけ程度に

民営化以降、性能向上のために海外からエンジンを輸入する風潮が起きました。当然、海外メーカーの命名したエンジン名は国鉄式の命名法則に当てはまるはずもありません。しかしそれでは勝手が悪いのか、JRグループではこのエンジンに勝手に国鉄式の法則をあてはめて呼称しています。私鉄ではメーカーの命名のまま呼称するところもありますが、今回はJRグループに倣いたいと思います。

## 3-1 鉄道用ディーゼルエンジンの発展 (戦前)

3章ではエンジンの親形式の登場順を大まかに語ります。

日本で気動車が走り始めたのは1928年のこと、長岡鉄道キロ1形がMAN(独)製の船舶用エンジンを搭載して登場したのが最初とされています。江若鉄道でもドイツのダイムラー・ベンツ製のメルセデス・ベンツ・OM5-Sエンジンを採用したC7形気動車が走り始めました。しかし、当時の地方私鉄では黎明期の複雑なエンジンを整備する技術力がなく、ガソリンカーや客車へと改造されています。ガソリンカーは、当ても普及が進んでいた自動車用のエンジンを流用するだけとあって地方私鉄では採用が多くありました。それでも、神中鉄道などの一部私鉄では国産エンジンを使用し、安定した気動車の運行ができていました。

国鉄はどうでしょうか？国鉄の前身、鉄道省では1935年からディーゼルカー、キハ42500形を試作しましたが実用には至りませんでした。しかし、その過程で150馬力級の気動車用標準形エンジンの基本設計が完了。名前はGMH17。気筒数を8から6に減らしたGMF13も登場、日本各地に普及していく...はずでした。

1937年以降、日本は戦時体制に入ると気動車の運転に必要な軽油の使用が制限、エンジンの開発は停滞します。

## 3-2 鉄道用ディーゼルエンジンの発展 (戦後~民営化前)

戦後、ガソリンカーの引退と気動車の導入の加速を決定づける1件の事故が発生します。西成線

でのガソリンカーの脱線・炎上事故。多くの死傷者を出しました。これを機に簡単に引火するガソリンを燃料として使うガソリンカーは敬遠されるようになりました。脚光を浴びたのが気動車です。国鉄も GMH17、GMF13 を改良、戦後レベルの設計にもっていったものが DMH17、DMF13。ここに日本の気動車史を語るうえで欠かせない名機が生まれました。これらのエンジンが本格的に製造、普及したのは 1951 年以降。戦後復興の波に乗り、このエンジンを積んだ気動車は、北は北海道、南は九州、通勤・近郊型車両から特急型車両まで幅広く分布。動力の近代化に貢献し、各地の蒸気機関車を次々と淘汰していきます。

とはいえ、あくまでもこのエンジンは戦前の設計。低出力が問題となりました。現に、同時期にはアメリカの**カミンズ社**製のエンジンを搭載し、排気量は少ないながらも出力を倍とした気動車が台湾に登場しています。（ここで出てきた**カミンズ**、この会社は覚えていてください。）国鉄は DMH17A・B・C・H などを製造、出力は 150PS から 180PS まで向上。いったんは DMH17 の延命が図られました。しかし、エンジンの過熱を防ぐためエンジンの全開が 5 分までに制限されるなどの問題点があらわに。このエンジンを積んだキハ 80 は特急「はつかり」に充当されましたが、エンジン含め問題点が多く「はつかり、がっかり、事故ばかり」などと揶揄されました。とにかく、このエンジンが列車の高速化への障壁となっており、置き換えが急がれました。

新形式のエンジンが続々と登場します。機関車用の DMF31S はもともと戦時中に海軍によって設計されたエンジンですが定格出力は 370PS と DMH17 の倍以上。このエンジンを 2 つ組み合わせたのが DML61、さらに組み合わせたのが先ほど出てきた DMP81Z です。これらのエンジンはこの出力を買ってか国鉄では多くのディーゼル機関車に採用されました。

旅客用ではどうでしょうか。この DMF31 を改良した DMH31HSA を試作車キハ 60 に搭載、試験結果によっては旅客用にもこのエンジンを載せた気動車を量産しようというたくらみがあったようですが、失敗。とはいえ DMH17 の置き換えは急務。急ピッチで設計が進められ 2 形式のエンジンが登場しました。DML30 と DMF15 です。。これらはすべてエンジンが横置きで設計されたため DML30H、DMF15H として登場。それぞれキハ 90 とキハ 91 に搭載されました。

DML30 から解説しましょう。形式名を見ればわかると思いますが、このエンジンは姉妹形式の DMF15 よりも出力がでかい。特急・急行型に投入されました。しかしこのエンジンもくせ者。このエンジンは見切り発車でキハ 181 に搭載されました。キハ 181 といえば特徴的なのが中間車屋根上のラジエータ。これがなぜ設置されたのかというと、このエンジンの問題点を解決するためだったのです。ラジエータが風にさらして物を冷やす構造であることを考えるとこのエンジンの問題点が見えてくると思います。そう、このエンジンもすぐオーバーヒートするという欠点を抱えていたのです。先代から何も変わらないじゃないか。結局キハ 181 以降、キハ 66・67 などでは意図的にエンジンの出力の抑制が行われました。

DMF15 も行きましょう。こいつは出力が控えめであることから DML30 との競争に敗れたものの、DMH17 よりはいいということで当初は専ら発電用エンジンとして採用。初めて走行用のエンジンとして採用されたのはキハ 40 系の製造時でした。このころはもうすでに DML30 の問題点が明らかになっていたので対策を施したうえで搭載されました。その対策とは何か？もちろん出力の抑制。ただでさえ出力不足で発電用エンジンとしての使用にとどまっていたエンジンを、出力を落として走行用に使用...結果は目に見えていますね。キハ 40 が頑丈な作りだったのも相まって、キハ 40 は非常に性能の悪い気動車になりました。さらにこのエンジンは特急型のキハ 183 にも採用。これらの気動車は民営化後に高出力なエンジンへの交換や、エンジンを高出力なものにマイナーチェンジした車両の登場など、憂き目にあうのですが、それはまたのちの話。

こうして続々と列車の性能向上を行ってきた国鉄ですが、徐々に財布が冷えてきました。そこで、国鉄はのちの離島 3 社と呼ばれる北海道・四国・九州に置き土産を残していくことになりました。ここでは船舶用エンジン 6L13AS を鉄道用にアレンジした DMF13 を採用。最初に出てきた DMF13 は全くの別物です。これはキハ 31・37・38、さらにはキハ 183 のマイナーチェンジ車の N・NN183 系に搭載。このエンジンは比較的問題も少なく、素晴らしい置き土産として離島 3 社の経営を支えました。

そして...

### 3-3 鉄道用ディーゼルエンジンの発展（民営化後）

1987年、国鉄が分割発民営化。私たちの良く知るJRが誕生しました。各社は個性を出しながら、列車の高性能化に努めます。

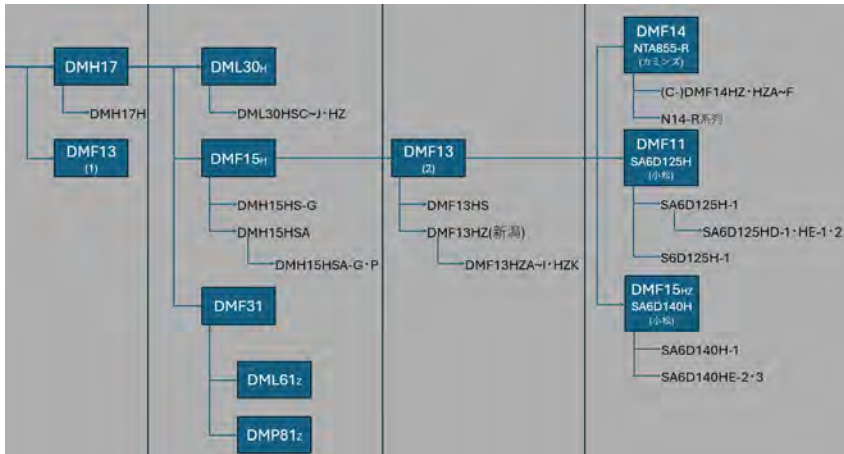
JR東海では、特急ひだ・南紀に使用しているキハ82の置き換えが急務でした。こいつのエンジンはDMH17H。内外装だけでなく、性能も陳腐化していました。高出力で高加速度、小型のエンジン。こんなエンジンあるはずが、、、

ありました。製造元は遠い昔にちょろっと言及したあのカミンズ。なんという巡り合わせ。

NTA855-R1というエンジンをJR東海はC-DMF14HZ(Cは東海のCentralから来たものと思われる)と命名して新型特急車に搭載。こうして晴れて1989年に登場したのがキハ85系気動車。特急ひだでは、名古屋-富山間で1時間10分程度の所要時間短縮、4時間切りを達成しました。これは同駅間を遠回りながらも電車で運行する特急しらさぎと比肩するものだったことから、いかにこの気動車、このエンジンの性能が高かったのかわかると思います。同型のエンジンは東海管内のすべての新造の気動車やキハ40のエンジン換装に用いられたほか、DMF14HZとしてJR東日本のキハ100系列、東日本管内のキハ40のエンジン換装に用いられました。

所変わってこちらはJR四国。同時期に四国島内では急速に高速道路網が整備されます。こうなってくると問題になるのが高速バス。対抗するのはDMF13HSを積んだキハ185系。一刻も早く高性能な車両の導入が急がれます。ここで考案されたのが気動車列車の振子化。試作車なども作られ、完成形としてデビューしたのがJR四国2000系気動車。こちらはコマツ製のSA6D125HをDMF11HSZと命名して1両に2基搭載。従来の気動車ではエンジンの反作用によって振子化が困難となっていたのですが、この車両ではエンジンを対称に2基搭載して問題を解決。列車がカーブの制限速度(本則)を+30km/hで曲がるようになりました。この成功で同様の状況下に置かれるJR北海道にもコマツ製のエンジンが多く導入されました。また、智頭急行HOT7000系を通してか、JR西日本、九州にも浸透。東日本でもキハ100の途中でカミンズからコマツに鞍替え。

特急車は、現在ではカミンズ一筋の東海とコマツ派のその他、という様相を呈しています。



### 4-0 形式別の詳説

皆様、ここまでお疲れ様です。執筆中の私もそろそろ疲れてきました。しかし、ここからが1番大変な章。執筆している段階で締め切りまで時間はあと7時間しかありません。私のエンジンにもようやく火が付いてきました。皆様も頑張ってくださいませ。

ここからは王道を征く4章、エンジンの形式別の詳しい解説を行います。上に家系図的なものを載せておきました。ここの中でもかなり一般的に使われたDMH17H、DML30HSE、DMF15HS-G、DMF15HSA、DMF31S、DMF13HZ、C-DMF14HZ(NTA855-R1)、DMF11(SA6D125H-1)、

DMH15HZ(SA6D140HE-2)の9形式について解説しますよ。

## 4-1 DMH17H

### 4-1-1 DMH17H のスペック

DMH17HはDMH17から派生した、直列8気筒、横置ディーゼルエンジンである。DMH17の渦流室式から、DMH17Hでは予燃焼室式に変更された。総排気量17L。定格出力(PS-rpm)は180-1500。最大出力は200-1800。定格時トルク(kgm)は72。

### 4-1-2 DMH17H の導入経緯

DMH17Cというエンジンがあった。これはDMH17Hを縦型にしたもので、それ以外の違いはほとんどない。DMH17CはDMH17Hよりも先行して存在していた。何のためにDMH17Hが開発されたのか？

答えはキハ80系の導入のためである。気動車のエンジンというのは普通床下に置かれる。床下に縦のものを置くというのは難しい。17Cではエンジンの点検ふたが床にあったそう。普通の気動車ならばそれでよかったかもしれない。ただ、キハ80系は国鉄初の気動車特急。点検ふたが床に露出しているというのはみっともない、ということで横置きにされたのだそう。これの受けが良かったのか、以降の気動車では横置きのエンジンを設置するのが常識となった。ちなみに、DMH17Hに過給機を付け加えたDMH17HSというのも作られたらしい。

### 4-1-3 DMH17H の搭載車両

特急型 キハ80系、名鉄キハ8000系

急行型 キハ56・57・58系、富士急行キハ58系

## 4-2 DML30HSE

### 4-2-1 DML30HSE のスペック

DML30HSEはDML30HSから派生した、直列12気筒、副室式の横形機関ディーゼルエンジンである。HSEのHは、DMH17H以前の横置の意からは少し変更されている点に注意されたい。予燃焼室式である。過給機を搭載している。HSJ以降は直噴式である。総排気量30L。定格出力(PS-rpm)は500-1600。最大出力は590-2000。変速機はDW4C・D・Eを組み合わせて使用する。

### 4-2-2 DML30HSE の導入経緯

3章にて前述のため省略。

### 4-2-3 DML30HS(量産タイプ)の搭載車両

特急型 キハ180・181系、キハ182系

急行型 キハ65系、キハ66系

事業用車 キヤ191系

## 4-3 DMF15HS-G

### 4-3-1 DMF15HS-G のスペック

DMF15HS-GはDMF15から派生した、直列6気筒、副室式の横置ディーゼルエンジンである。発電用である。予燃焼室式である。過給機を搭載している。総排気量15L。定格出力(PS-rpm)は230-1800。最大出力は250-1800。発電機はDM82を組み合わせて使う。

### 4-3-2 DMF15HS-G の導入経緯

3章にて前述のため省略。

### 4-3-3 DMF15HS-G の搭載車両

特急型 キハ181-7以降、スハフ12系

## 4-4 DMF15HSA

#### 4-4-1 DMF15HSA のスペック

DMF15HSA は DMF15 から派生した、直列 6 気筒、副室式の横置ディーゼルエンジンである。予燃焼室式である。過給機を搭載している。総排気量 15L。定格出力(PS-rpm)は 220-1600。最大出力は 250-2000。3 章で述べた通り、4-3 で紹介した DMF15HS-A からは定格出力が落とされているのがわかる。変速機は DW10 を組み合わせて使う。

#### 4-4-2 DMF15HSA の導入経緯

ここでは、なぜキハ 40 系のエンジンが DMF15HSA になったのかについて言及する。1973 年、国鉄の保有する一般型気動車のうち 3 割程度を占めるキハ 10 系は、低スペックのエンジンを軽量な車体によってごまかすという現代でいえば走ルンデス的设计思想であり、陳腐化が進んでいた。また、今後の需要増も踏まえるとキハ 10 系の代替も含め 650 両程度の新造が必要と見積もられていた。ただ、今までの一般型とは異なり、波動的に急行としても使える車両が必要だと考えられていた。完成形は冷房・トイレを備え、座席は拡大された車両であるとして、DML30HSH を搭載したキハ 66 が九州に登場。しかし、これではエンジンの重量がかさみすぎてキハ 10 と同じ線路は走れない。金をかけてまで改修すべきでないキハ 10 を置き換えるのにさらにお金をかける、というのはバカな話である。ではどうすればよいか？そこで白羽の矢が立ったのが DMF15HSA であった。このエンジンは 2700 kg、DML30HS では 3500 kg あったエンジンの重量が 800 kg も削減。これはびつたりだ。こうして一度は DML30HS との競争に敗れ、走行用エンジンとして失敗作の烙印を押された DMF15HSA が名車キハ 40 のエンジンに採用されたのだ。もっとも、先述のようにその後待ち受けるのは再びの失敗作の烙印であるのだが...

#### 4-4-3 DMF15HSA の搭載車両

近郊型 キハ 40 系

### 4-5 DMF31S

#### 4-5-1 DMF31S のスペック

DMF31S は直列 6 気筒、予燃焼室式のディーゼルエンジンである。過給機を搭載している。総排気量 15L。定格出力(PS-rpm)は 370-1300。最大出力は 420-1500。変速機は DS1.2/1.35 を組み合わせて使用する。旅客用車両での横置きエンジンの重要性は 4-1-2 で解説したが、裏を返せば機関車にはわざわざ横置きにこだわる必要がないということで水平シリンダを表す H が DMF31L にはない。

#### 4-5-2 DMF31L の導入経緯

3 章にて前述のため省略。

#### 4-5-3 DMF31L の搭載車両

機関車 DD13 1~110

### 4-6 DMF13HZ

#### 4-6-1 DMF13HZ のスペック

DMF13HZ は直列 6 気筒、予燃焼室式のディーゼルエンジンである。過給機、インタークーラーを搭載している。総排気量 13L。連続定格出力(PS-rpm)は 250-2000。変速機は DF115、TC2、DW13、新潟 TACN コンバーターを組み合わせて使用する。使い勝手の良さから、試作で新造されたのが 1983 年と決して新しい設計のエンジンではないがマイナーチェンジを繰り返しながら 2022 年製造のキハ 261 系にも採用されている。

#### 4-6-2 DMF13HZ の導入経緯

3 章にて前述のため省略。

#### 4-6-3 DMF13HZ の搭載車両

ここでは HZ エンジンに絞って言及する。ほかの DMF13 系エンジンを搭載した車両について

は、Wikipedia の「DMF13 系エンジン (2代)」から主な搭載車種の項を参照されたい。

JR 北海道キハ 183 系 550 代(N・NN)

キハ 40 形(エンジン換装車)

JR 東日本 キハ 100 系

JR 九州 キハ 125 形 C-DMF14HZ(NTA855-R1)

## 4-7 C-DMF14HZ(NTA855-R1)

### 4-7-1 NTA855-R1 のスペック

NTA855-R1 はカミンズ社の展開する N シリーズのエンジンの一種。直列 6 気筒、直接噴射式のディーゼルエンジンである。過給機、アフタークーラーを搭載している。総排気量 14L。形式名に入る 855 は立方インチ表記であり、L 表記に直すと 14L となることから N14-R 系列と呼ばれることもある。連続定格出力(PS-rpm)は 309-2000。

### 4-7-2 NTA855-R1 の導入経緯

実は日本でカミンズの N シリーズを導入したのは JR 東海のキハ 85 系ではない。歴史は 1982 年にさかのぼる。大井川鉄道では井川線の機関車の置き換えが急務であった。同時期に線路の付け替えが計画されていたが、それがどうやら国鉄の旧態依然のエンジンではどうやら太刀打ちできないらしかった。しかし日本の私鉄に国鉄の使用していない国産エンジンを使用するところはなく、仕方がないので大井川鉄道では海外からエンジンを輸入することとなった。キハ 85 とよく似た流れだ。結局、世界的に内燃機関として幅広く使われ、船舶用の機関としても採用例が多数あるカミンズ製のエンジンが選ばれた。日本では初めてのカミンズ製の鉄道用エンジンの採用となったわけで、保守などに当初懸念があったものの、静岡県の漁船にカミンズ製のエンジンの使用例が多数あったらしく、事なきを得たのだとか。ちなみにそのエンジンはその時点で設計から 20 年程度たっており、新しいとは言えないがそれでもなお日本のどのエンジンよりも強力なのだ。日本の戦時中のエンジン開発の停滞が引き起こした、日本の損失を具現化しているともいえる。1988 年には JR 東日本でも後述のコンペに伴い、試験的にコマツ、カミンズ、新潟鐵工所製のエンジンが採用されるなど、このようにカミンズ社と日本の鉄道業界にある程度のコネクションが形成されたことがキハ 85 系でのカミンズ社エンジンの採用につながったのかもしれない。

### 4-7-3 NTA855-R1 搭載車両

ここでは NTA855-R1 エンジンに絞って言及する。ほかの NTA855-R 系および N-14 系エンジンを搭載した車両については、Wikipedia の「DMF14 系エンジン」から主な搭載車種の項を参照されたい。

JR 東海 キハ 85 系

キハ 40 系・58 系(機関更新車。一部番台のみ。)

名古屋鉄道 キハ 8500 系

天竜浜名湖鉄道 TH3000 形

## 4-8 DMF11(SA6D125H-1)

### 4-8-1 SA6D125H-1 のスペック

SA6D125H-1 はコマツ社の展開するエンジン「SA6D125-H」シリーズの一種。直列 6 気筒、直接噴射式のディーゼルエンジンである。過給機、インタークーラーを搭載している。総排気量 11L。連続定格出力(PS-rpm)は 250-1900。変速機は新潟 TACN コンバーターを組み合わせる使用する。

### 4-8-2 SA6D125H-1 の導入経緯

ここでは 4-7-2 でちらっと紹介したコンペについて触れる。国鉄爆発寸前の 1987 年、従来のエン

ジンは大型で重く低出力で、また独自設計で専用部品が多いため部品の供給体制が悪く、予備品を大量に保有しなければならないことなどに対し、他産業の汎用のエンジンを活用したいという機運があった。それまでの汎用エンジンでは国鉄が設計していたものを他社に作らせる、という流れであったため国鉄が設計の第一人者でないというのは初の試みであった。とはいえそのようなエンジンを急に多くの車両に搭載するわけにもいかないから、例のコンペが開かれたのだ。1988年のコンペでは、盛岡のキハ 58-628 にコマツとカミンズが、キハ 58-277 に新潟が、秋田ではキハ 58-122 にコマツと新潟が、キハ 58-82 にカミンズがそれぞれ 1 台ずつ搭載された。結局はどの 3 社のエンジンも採用されているわけだが。このコンペの結果を踏まえてか、四国 2000 系の試作車 TSE からこのエンジンが採用され、その後「コマツ旋風」が日本中に吹き荒れることとなった。

#### 4-8-3 SA6D125H-1 搭載車両

ここでは SA6D125H-1 エンジンに絞って言及する。ほかの SA6D125H 系エンジンを搭載した車両については、Wikipedia の「DMF11 系エンジン」から主な搭載車種の項を参照されたい。

JR 北海道 キハ 281 系・キハ 283 系  
JR 東日本 キハ 28・58 系・キハ 52 系(エンジン換装車)  
キハ 100 系  
JR 西日本 キハ 120 形  
キハ 40 系(エンジン換装車)  
JR 四国 2000・N2000・TSE 系気動車  
JR 九州 キハ 40 系・キハ 71 系

### 4-9 DMF15HZ(SA6D140HE-2)

#### 4-9-1 SA6D140HE-2 のスペック

SA6D140HE-2 はコマツ社の展開するエンジン「SA6D140-H」シリーズの一種。直列 6 気筒、直接噴射式のディーゼルエンジンである。過給機、インタークーラーを搭載している。総排気量 15L。連続定格出力(PS-rpm)は 450-2000。変速機は DW21 を組み合わせて使用する。

#### 4-9-2 SA6D140HE-2 の導入経緯

4-8 で紹介した SA6D125H モデルはコマツ初の鉄道用エンジンであり、その成功に味を占めたコマツは鉄道用エンジン市場のさらなる開拓に乗り出した。兄弟機種の SA6D140 も鉄道用に横式化すればよいのでは、と考えたのかはわからないが実際に兄弟機種の鉄道用アレンジ版 SA6D140H も 125H の高出力版として好評。その背景には JR 東、キハ 100 がコマツ製の SA6D125H を使用しているのに対しキハ 110 はカミンズ製 NTA855-R4 エンジンを使用していることからそれと同程度の出力のエンジンの需要があったためだとか？

#### 4-9-3 SA6D140HE-2 搭載車両

ここでは SA6D140HE-2 エンジンに絞って言及する。ほかの SA6D140H 系エンジンを搭載した車両については、Wikipedia の「DMF15HZ 系エンジン」から主な搭載車種の項を参照されたい。

JR 西日本 キハ 122・127 系、キハ 189 系  
JR 四国 1500・N1500 形、2600・2700 系  
JR 九州 キハ 183 系、JR 九州 77 系客車

### 5-0 最後に

皆様、ここまでお疲れ様でした。執筆中の私はもう背中がバキバキです。時間はあと-30分しかありません。...締め切りを過ぎてしまいました。部長さん本当にごめんなさい何でもしますから。書き終えての感想でもちょうっと。

私の書いた部誌史上 1 番の分量になったと思います。ほとんど写真なしで 10 ページ程度、コピ

ぺできるものも意外となく、資料同士を頭の中でつなぎ合わせながら、わかりやすくそれでいかに皆様をディーゼルエンジンの沼に引きずり込めるか、非常に頭を使いましたね。私は元々気動車はエンジンの音がいいとか煙やターボがかっこいいとかいう安直な理由で気動車が好きで、この部誌でもそこそこ出てきたキハ85が非常に癖でした。しかし、気動車を好きになった当初はこんな気持ちの悪い内容の部誌を書く羽目になるとは思っておらず。今になって気動車オタクになったことを少し後悔しています。とはいえ気動車の要たるエンジンについて、この部誌の執筆を通じてある程度は見識を深めることができました。これでやっと真の気動車オタクになれたのでしょうかね...

ということでこのあとがきを含めると、Word君の単語カウンターが10000を突破いたしました。皆様、この長文駄文を最後までお読みくださいませありがとうございます。実は私、ダイヤ運転の責任者も務めておりまして、そちらもぜひご覧になっていただくと幸いです。

文化祭時点で高2の私たち80回生、いよいよ来年の部誌が最後。爪痕を残すためにキハ85系の変態連結について長々と語ってみましょうかね。乞うご期待でございます。ここまでのお付き合い、ありがとうございました。



# 表紙写真の解説



<表紙 C11 171>

1940年に製造され、名古屋に配属後北海道各地で運用された。一度廃車されるも1999年に営業運転に復帰、今は釧標茶間をSL冬の湿原号として運行している。

<表紙のウラ 115系>

1963年から1983年までに計1921両が製造された。現在は老朽化により置き換えが進み、今はJR西日本としなの鉄道にその一部が残るのみである。

<裏表紙のウラ キハ40系>

1977年から1982年にかけて計888両が製造。置き換えが進んでいる。

写真は山陰本線の有名撮影地惣郷川橋梁のもの。

<裏表紙 D15 (ラッセルヘッド付き)>

1967年から1981年に計85両が製造された。ラッセル車としても、ラッセルヘッドを外しディーゼル機関車としても運用される。老朽化による置き換えが進んでおり、唯一定期のラッセル車運用が残っている宗谷本線も引退がささやかれている。



しんどんこう

vol.158

2026 文化祭号Ⅲ



NADA RAILWAY CLUB  
EST.1965

しんどんこう 100 番台 57 巻

(2026 年度文化祭号 通算 157 巻)

2026 年 5 月 2 日初版第一刷発行

発行 灘校鉄道研究部

神戸市東灘区魚崎北町 8-5-1

代表発行者 高校三年 多田真陽

当部の平素の活動については下記のページや SNS にて公開しております。

ご意見・ご質問などありましたら、railway@nada-sc.jp まで。公式 X(旧 Twitter) @Nada\_NRC