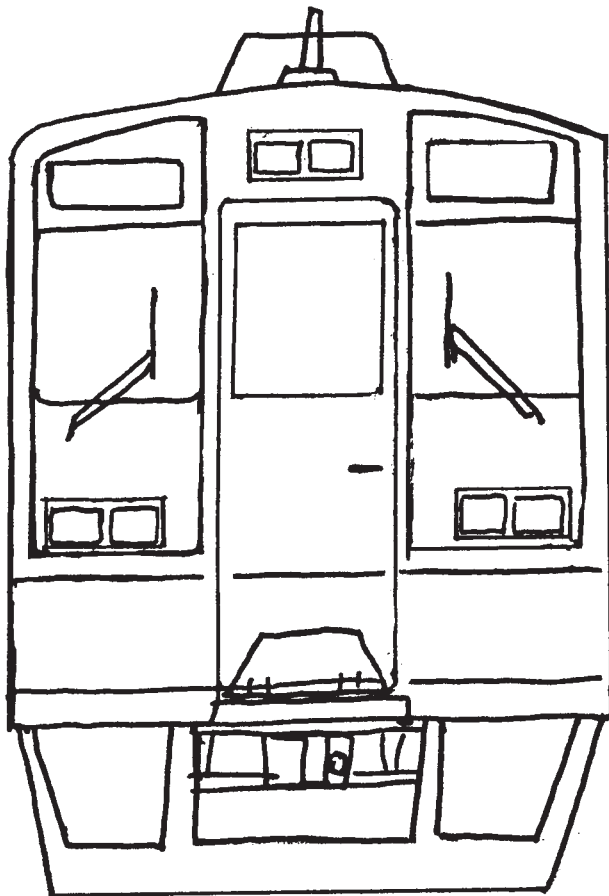




letsuro

vol. 10



by o.m.

あ い さ つ

この小冊子「てつろ」も、10号を迎えることとなりました。「十年一昔」と言われるように、この10年間の鉄道を取り巻く環境の変化には、目まぐるしいものがありました。にもかかわらず、毎年欠かすことなく発行し続けてこられたのは、ひとえに読者の皆様の御理解と先輩方の努力の賜物だと、今さらながらにして深く感じております。

私自身入部してから5号目、また編集に参加してから3号目の発行となりますが、学校の印刷機でワラ半紙に刷ったものを2つ折りにして留めていたころのこと（7号まで）、別冊等も含めて3冊出したこと（6号）、初めてワープロを使ったときの試行錯誤（8号）、全員で1つのテーマをまとめたこと（9号）、更に締め切りの直前になって仕上がりずみをやきもきしたことや、みんなで協力して製本したことなど、その思い出は尽きるところがありません。

今号は特に統一テーマはありませんが、今までわりと少なかった「鉄道旅行」に関するものが多くなっています。また、ページ数も昨年より大幅に増えたので、各部員がそれぞれの個性を生かしてのびのびと書いた作品を、お楽しみいただけたと思います。

なお、最近「国鉄改革問題」等で何かとよく話題になる鉄道ですが、私たちはこのような大きな問題をよりよい方向へ導くためにも、もっと多くの方々に鉄道への御理解と御関心をもっていただけたらと思っております。大それた言い方ですが、そのためにこの「てつろ」10号が少しでもお役に立てれば幸いです。

鉄道研究同好会部長 吾郷 孝文

てつろ 10号 目次

あいさつ	吾郷孝文	表2
部員名簿&ひとこと		1
国鉄大井工場見学記	吾郷孝文／西田晴彦（特別寄稿）	2
山陰のオールドトレイン 旧客鈍行527列車	佐藤孝之	4
登山電車の先駆者	金子 浩	8
欧風客車	田辺雅治	11
信州遊行記	永沢智哉	14
ときめく未来が見える！ ～埼京線・京葉線プロフィール	吾郷孝文	18
HOKKAIDO旅行記	田中雅浩	25
テール・ランプ	青木武夫先生	表3
編集後記	永沢智哉	表3
表紙：東武鉄道6050系	イラスト 前田 靖	

部員名簿&ひとこと

昭和61年 6月14日現在

- H2A 吾郷 孝文 一部長ー 中山美穂「クローズ・アップ」にリクエストを！
永沢 智哉 一会計ー 北海道岩見沢駅。ここには哀愁と感動がある。
前田 靖 一副部長ー 157系は日光型、153系は東海型、103系はガタ型
- H2E 椎野 篤哉 私は参加していませんので、よく分かりません。
田中 雅浩 横浜市営地下鉄をよろしく！
- H2F 高野 政樹 大洋ホエールズ優勝！
- H1F 田辺 雅治 西村知美も新幹線にのるんだぞーだ！
- H1G 田村 昇 松任谷由実、中島みゆきウーンいい歌だぞ！！
- M3A 松田 知史 日本ハム現在3位。今後ともご健闘を期待します。
- M3B 金子 浩 私は、清く正しい鉄研部員ですが、あまり仕事をしません。
佐藤 孝之 211系に乗って酔った私。
東島 健夫 ファミコンがほしい。ハンガーオンをファミコンでだしてくれ！
- M1A 相原 素樹 え〜 その〜 あの〜 つまり〜
大津 州平 斉藤由貴ガンバレ！！ 鴨宮は新幹線発祥の地。……タコ
高木 健史 この学校で一番良い同好会、それは鉄道研究同好会！
高橋 健二 113系パンザイ！ 大洋ホエールズローマン300打点。
鳥居 英之 国鉄ヨ、民営分割ヤメロ！！
- M1B 田中 稔明 神奈川中央交通パンザイ！
- M1C 鈴木 毅 わずか1ヶ月で3級の免許が取れます。 ○○塾
滝口 昌司 今年は広島が優勝だ！！
村田 年 Nゲージが買えないからプラレールでがまんしよう！
若林 英行 欧風客車に乗りたいのだぞと！！
- 以上 高校生 8名 中学生 14名 計 22名



国鉄大井工場見学記

H2A 吾郷 孝文

私達は、関係者の皆さんの特別な取り計らいのもと、一昨年に引き続き今年の1月7日（火）国鉄大井工場を見学させていただきました。

なお今回の見学では、鉄研部員の他にH3F林、H2A星野、H2B小沢、H2F西田、M3B石川・堀井・吉田の7名の一般生徒にも御参加いただきました。（敬称略、学年・クラスは現在のもの）

この工場は、山手線・京浜東北・根岸線、中央線、東北・高崎線、東海道線など、首都圏を走る約5000両の電車の検査・修繕及び改造等を行う、いわば「電車の病院」です。大井町から品川寄りにある山手線の山手電車区横に広がる広い敷地には、これから御紹介する各職場が機能的に配置されています。新橋～横浜間の鉄道開業の1年前の明治4年10月、現汐留駅構内に新橋工場としてスタート、大正4年7月に現在地に移転し大井工場と改称されました。最近ではここの機能を他の工場に分散し、用地を売却しようという案も出ています。日本最初の鉄道工場としてスタートしたこの工場も、国鉄の分割・民営化を目前にした現在、大きな岐路に立たされているわけです。

さて、大船で集合した私達は上り東海道線の殺人的ラッシュにもまれながら工場へ向かいました。工場では、いつも大変お世話になっている田中さんに出迎えていただきました。前回見学の際工場入口付近に据え付けてあった鉄道記念物のナデ6141号電動車は、補修中とのことでその姿は見えませんでした。

会議室で説明と注意を受けた後、2班に分かれ1時間10分にわたって各職場を見学しました。

まず屋上に登って工場の全景を眺めました。改めて工場の広さを痛感しましたが、後楽園球場が5～6個も入る土地に、14の職場があるそうです。

次に台車と車体を切り離す職場へ行きましたが、まだ正月早々とあって車体が大きなクレーンでつり上げられている姿が見られなかったのがちょっと残念でした。

その次に台車職場を見学しました。作業中の人に台車のしくみを丁寧に教えてもらいました。ここでは、大きな台車がクレーンに乗って動いていく姿が印象的でした。

鉄工職場ではいろいろな部品がありましたが、何の部品だか見当がつかないものが多かったです。

建物を出ると、電車と無蓋貨車を合わせたような配給電車（いろいろな部品を工場から各電車区へ配っていく）の姿が見えました。屋外を歩いていると、車輪を積んだフォークリフトと何台もすれ違いました。

次に入った建物は車輪職場です。電車の車輪は長いこと走ると傷んでデコボコになり、当然乗り心地も悪くなります。そこでこういう車輪をきれいに削るのがこの職場です。固い車輪がみるみるうちに削れていきました。目で見てても分からない傷は超音波で調べます。ちょっとした傷でも見落とすと、あの日航ジャンボ機のように大事故を起こすことがありますから、作業は慎重に進められます。

別の建物に移り電気職場。モーターを回して検査していました。

次に見たのは工場内で最もカラフルなところ。車輪を切り離された車体の修繕場所です。ここでは塗装などのほか、特別保全工事（古くなった車両の内装その他を新しいものに取り換え、寿命を延ばす）もしていました。この工事は、ふだん客として乗っていると新車同様の内装に注意を引かれがちですが、外板を傷んだり歪んだところは新しい鉄板と交換していることがよく分かりました。また、今春千葉局にデビューしたお座敷電車「なのはな」号も改造の真最中でした。車体の窓やドアを埋める様子がよく分かりました。

2階に登ると部品職場でした。一般参加の星野君は「歯医者の匂いがする！」と言っていました。ここも名のごとく、いろいろな部品がありましたが、そのうちの主制御器をいじらせてもらった人もいました。ハンドルが意外に堅く、うまくやらないといっぺんに回ってしまいました。（これが実際の列車だと、お客さんが全員よろめいてしまいます。）

こうして、電車が工場に入ってから出るまでの間に受ける作業工程を、一通り見せてもらいました。

最後に、お忙しいのにもかかわらず、私達の工場見学の主旨に御理解いただいた上に大変親切に御案内いただきまして、本当にありがとうございました。また各職場の皆さん、作業中におじゃまいたしまして、御迷惑をおかけしました。この誌面をもって、深くお礼とお詫びをさせていただきます。

※現在、ナデ6141号電車は屋内に保存されていて、入口付近の展示場所には新性能電車のパイオニア、クモハ101-902が保存されています。

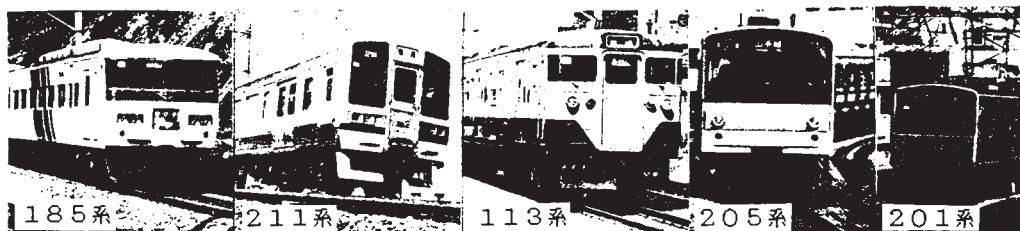
※見学会に参加した一般生徒のうち、H2Fの西田君が感想を書いてくれましたので、御紹介します。

1月7日、僕は国鉄大井工場を見学しました。高校に入ってからとってものなじみの深い電車の見学だったので、とっても面白かったです。普段目につかない色々な部品を見ることができました。一目見て電車の部品と分かるのは、ボディーや車輪など数えられるくらいで、ほとんどがどういう働きをしている部品が分かりませんでした。

車輪を削っているところは、いつまで見ていてもあきませんでした。車輪を削って、ゆがみを直すそうです。すごく固そうな車輪を、かつおぶしみたいにするする削っているのが、とても興味深かったです。

もしまた行く機会があったら、もっと細かいところまで見てみたいと思います。

※大井工場で検査・修繕する電車



山陰のオールドトレイン

旧客鈍行527列車～福知山→米子6時間半の旅

M3B 佐藤 孝之

昭和60年3月のダイヤ改正により、全国の旧型客車は大打撃を受け、東北・北陸・九州などの旧客は全滅し、残るは北海道・山陰の一部と山陽本線の和田岬支線だけとなってしまった。そのうち山陰本線の527列車に、冬休みに乗ってみた。

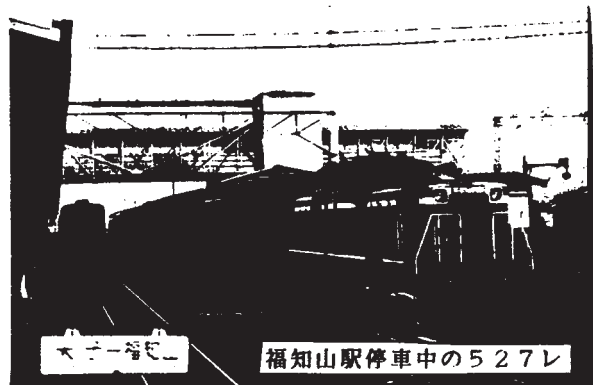
長旅への駆け出し

山陰本線福知山駅は、京都府の福知山盆地に位置し、福知山鉄道管理局が置かれ、隣接して、福知山客貨車区がある。車庫には2両しか現存しないオハニ36も姿を見せていた。早めの昼食を済ませて戻ってくると、2番線にブルーに身をつつんだ旧客がはいってきた。私は編成を一巡し、車番をひかえた。編成は米子方から、DD511022(米)ーオユ10(米郵)ーオハフ331517(福)ーオハフ33383(福)ースハ4276(福)ーオハフ332625(福)ーオハフ452013(米)ーオハフ33289(米)であつた。私は内装が今では珍しくなったニス塗りの車両である、オハフ332625に席を取ることにした。

隣の3番線にこの列車とすれちがう急行白兔が到着、527列車は約50%の好乗車率?で、米子をめざして発車した。山陰本線の福知山と城崎の間は11月の完成をめざし電化工事の最中でしばらくの間、架線の下を走ることになる。進行方向左手に建設中の複線の線路が離れてゆく。列車は右に左に曲りながら、ゆっくりと走ってゆく。沿線には、わずかに雪が残っている。梁瀬で大阪行の12系鈍行とすれちがい、次の和田山に13時9着、ここでは19分とまる。停車する前に飛び降りた人が、駅員に注意されていた。ドアが手動ならではのことだが、非常に危険なことだ。停車中に特急まつかぜ2号とすれちがい、急行丹波3号に追い抜かれた。ここで地元客と思われる人は半分ぐらいが入れ替わった。

列車は山間を行く。途中のトンネルは、電化されるため拡張工事で非常に狭くなっていた。2つ先の八鹿で、また急行丹馬4号とすれちがうために、しばらくとまる。この駅の近くには、1円電車が走っているそうだ。ただし今は1円で乗れるか、定かでない。

列車は豊岡に向けてスピードをあげた。



福知山を出てから約1時間半で豊岡着。わずか4分の停車時間の間にスタンプを押しに行く人が走って改札に行った。ここで福知山行の旧客とすれちがう。あちらは、ガラガラだった。ここから527列車は海岸線に沿うように行く。

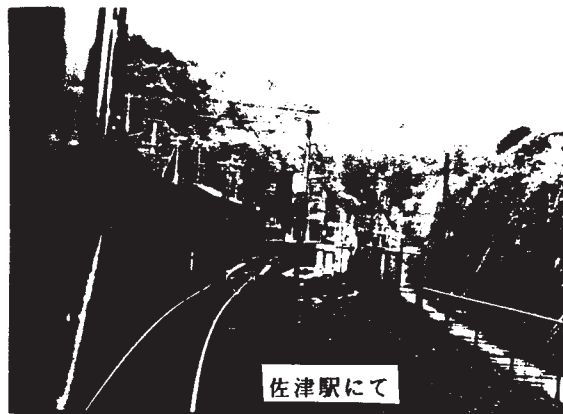
電化予定区間の終点である、城崎の手前で右側に、入江が見える。14時21分に城崎着、観光客が数人降りていった。ここで気付いたのだが、この列車は、案内放送の時チャイムを使っている。だいぶかすれた音なので、福知山では全然気付かなかった。

城崎を出ると、日本海が望める次の竹野で急行だいせん4号との交換待ち、続いて佐津で大阪行12系鈍行との交換待ちと、長時間？停車が続く。12系鈍行も冷房が付いて快適だが、近郊形改造車とそうでないのが混結すると、みっともない。

ここを過ぎると、順調に走りだすが、京浜急行顔負けのカーブが非常に多いのでさっぱり速くない。

香住15時04着、ここで大勢乗ってきた。が我々の車両は古いせいか他の車両より空いている。また次の鎧（よろい）で特急はまかぜ4号との交換待ち、山陰本線とはいってもほとんど単線で、それでも特急の本数は多いのでそのツケはこちらにきてしまう。鎧を過ぎると、山陰本線の名所である余部（あまるべ）橋梁をわたる。長さは大したことないのだが、下までが約41m近くあり、造られた当時は東洋一と言われていた。私は怖いもの見たさにデッキに行き、ドアを開けて下を見た。大きな欄が無いので、下を見るとさすがに怖い。それここで殺人事件も起きたそうだ。鉄橋をわたると餘部駅に着いた。鉄橋のスケールのわりには小さな駅だった。ホームは一面雪におおわれていた。ここで数人降りたがほとんどが写真を撮りにきたようであった。

余部を過ぎ、列車は車にも抜かれるぐらいの、ゆっくりしたスピードでいく。久谷を過ぎ、あの素晴らしいチャイムで浜坂到着の放送が入る。15時35分浜坂着。車内を占めていた、大阪の中学生のグループが降りていってしまうと車内は静かになった。ここで各地でよく見られる、県境現象が起き、どの車両もガラガラになった。降りた人はほとんどが改札へと向かった。ここで特急と接続するのだが。



浜坂で11分の停車中に、特急まつかぜ3号に抜かれ、特急あさしお8号と交換だ。

車掌のおことわり放送もどんどん丁寧になってゆくが、乗客の方も慣れているようだ。

特急からの乗り継ぎ客はほとんどなし。ホームでまわりを見ていたら、なんと私の列車が発車していくではないか！普通ならここで終わりだが、ドアは手動なので急いで手近かのドアから飛び乗った。やれやれ助かった！鈍行に乗っていると注意力が散漫になるようだ。通りかかった車掌から注意されてしまった。何度もやめようとは思うのだが、駅に着いて時間があるごとに切符に途中下車印を押してもらいに行ってしまう。

そろそろ陽が傾いてくる頃だ。鳥取の1つ手前の福部でまた交換待ち……。次が鳥取なのに、辺りは田園風景だ。彼方から汽笛が聞こえ、特急まつかぜがそのけとばかり、通過する。車内も鳥取が近いというのにガラガラ！やっと重い腰を上げ、鳥取へと向かう。

途中スイッチバックの滝山信号場を過ぎると、鳥取の市街が見えてきた。市街の入口で列車は高架線に上がる。今まで下田舎（失礼！）を來ただけに新鮮に感じる。鳥取に16時43分着。ここで駅弁を買わないと悲惨な目にあう！それに下車印も押さなければ。やっとのことで戻ってくると、すぐ発車。ここからラッシュが始まり、車内は初めて満員。降りる前に座席に荷物を置きっぱなしだったので、急いでどけた。乗客からヒンシュクを買ったようだ。

列車は高架線を快調に走り、千代川を渡り終え、地上に下りる。辺りは水田地帯のようだが、車内の混雑から付近のベッタウン化が察せられる。右側には鳥取駅が高架になった際に移転してきた西鳥取運転所が見える。

左に湖山池を望む湖山駅で多数の下車客があった。この辺りが鳥取砂丘の西のはずれにあたるのだが、暗くて見えるはずはなが……。

ここで私は他の車両を見に行った。どの車両もラッシュが終わり空席が目立つ。人のいなくなったボックスにはゴミが散乱している。天井にかかっているフルムーンの広告がやに目立った。自分の車両に戻る途中でデッキに出てドアを開けた。風が非常に冷たい。泊駅に停車中に外を見たら、暖房のスチームのゆげが車両を白く包んでいた。だいぶ冷えこんできたようだ。私の乗っている車両は後ろの方なので、暖房のききが悪い。乗っている人も皆黙り込んでいる。その静かさを破るように倉吉駅の到着案内が入った。あと米子まで1時間半だ。



倉吉で、S59-2まで日本一の走行距離を誇っていた824列車の分身である532列車とすれちがう。ここでほとんどの人が降りていってしまった。ハコの中には数人しかいない。

福知山を出てからもう5時間あまりたっている。だいたい疲れがたまっているせいか、ちょっと、うとうととしてしまった。

停車する音で目を覚ますと、浦安！一瞬驚いてしまったが、同名の駅だったのだ。この駅は、わかとり団体の時、天皇陛下がこの駅からお召し列車に御乗車されたそうだが、その割りにはたいした駅ではなかったようだ。

もうこの辺りで日が暮れ、列車は闇の中を走る。一駅一駅丹念に止まっていくが、もう乗る人はほとんどいない。もう一度車内を見渡すと、福知山からの人が数人いた。旅行客がいないとこの列車は回送さながらになりそうである。

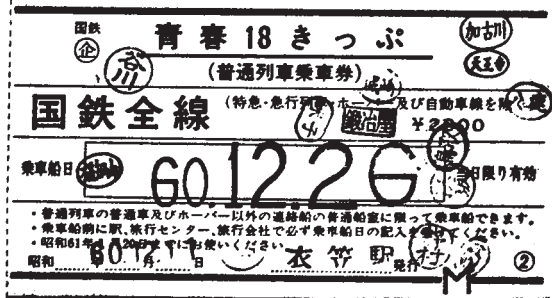
大山口で最後のすれちがい、向うは、特急出雲4号だった。食堂車の明かりが、まぶしく感じた。

ここから約10分で米子の一つ手前の、伯耆大山に18:57着。伯備線の乗り換えの案内が入ったが、乗り換えようとする人はいなかった。

ここから架線の下を走り、大きな川を渡った。とうとう米子駅構内に入ったようだ。あのチャイムが鳴り、到着案内が入った。「長らくの御乗車ありがとうございました。間もなく米子です。………」列車は19:04 定刻に6時間半の旅を終え、5番ホームに到着した。ほとんどの乗客は改札へ向かう。福知山から一緒だった人はこれから乗り換えて浜田までいくと言っていた。列車は切り放し作業が行なわれ、スチームに包まれていた。

6時間半といえば、新幹線にたとえると、東京-博多に相当するが、新幹線に乗ったときのような飽きは、感じられなかった。 S60-12-26

※ 11月のダイヤ改正で、山陰・北海道の旧型客車は淘汰されるようです。



登山電車の先駆者

M3B 金子 浩

明治の終り頃の箱根、入口の湯本までは、国府津から電車が走り、交通の便はかなりよくなっていました。しかし、湯本から奥は、険しい山道がつづき、温泉場に入るには人力車やチエヤ●チエヤとは何でせうか？●に頼る以外になかったそうです。

そんな頃の話です。

天下の剣箱根へ、電車で登ろうという破天荒なことを考えた男たちがいました。小田原電気鉄道の社長草薙清四郎と、専務の半田です。

「キミ、箱根に登る登山電車というのはどうかね。電車に乗って箱根の紅葉見物なんてちょっとした大名気分になれるぞ。」

「それはいいですね。考えてみましょう。」

二人の間でかわされたこんな茶飲み話が世界有数の規模を誇る箱根の登山電車が誕生するきっかけとなりました。

その当時、山岳鉄道としては、碓氷峠を越える官設鉄道中山道線●今でいう信越線のこと●が開通していました。ここでは1000mいけば66.7m高くなる急勾配を越すために、アプト式という特別なやり方をつかっていました。

ところが箱根はもっと勾配がきついので、社内にも反対と不安が渦まきました。しかし、専務の半田はスイスのベルニナ鉄道にヒントを得て粘着運転式●車輪とレールの摩擦を利用する方法●にするといいました。

もちろん社員はびびりまくって反対しましたが、半田は、「将来の山岳鉄道はアプト式では時代遅れとなる。小田原電気鉄道が世界の鉄道の仲間入りするためにも、この方式以外にない。」と強調しました。

登山線延長工事の起工式は、大正4年8月11日、湯本駅構内で行なわれました。第一次世界大戦後の不況で工事を中断したり、温泉源にぶつかって設計変更したり「おしん」するのが続きましたが、大正8年、工事完成。湯本―強羅間8.9kmのうち、1000分の80という急勾配が全線の半分近くに及ぶ箱根登山鉄道は、世界有数の本格的登山鉄道です。

結局、信越線もアプト式から粘着運転方式にかわってしまいました。

ローカル私鉄にすぎなかった小田原電気鉄道が、70年も前に世界有数の登山電車を完成させたのは、スゴイ！

前にも書いた通り●前ページをみよ！●登山電車はものすごい急勾配を登ったり降ったりしているわけですから、平坦線を走っている電車とは装備がじゃんじゃん異なるのでございます。

第一に、カーブがきついので、車両の長さが14mしかない●東海道線等は20m●第二に105馬力のモーターを4個装備してる等があげられます。つまり、ツインビーで青ベル3個と白ベルとピカピカベルを取ったのと同じ位強いわけです。

小田原－湯本間が1500V、湯本－強羅間が600Vという複電圧区間をはしるため、電気関係の機器で床下がいっぱいになってしまい、やむなく抵抗器を屋根にのっけています。

他にちがうところは、普通の鉄道では、レールの摩耗を防ぐために、油をレールにぬるのですが、こんなところでそんなことをするとスリップしてあぶないので、水タンクから水をまいて摩耗をふせいでいます。

しかし、なんといっても最大の特長は、四重のブレーキにあります。空気、電気、手動ブレーキは普通の電車にもありますが、登山電車にはもう一個、カーボランダムブレーキという特殊なブレーキがあります。前の三つをつかってもまだ止まらない時にこのブレーキをつかいます。なぜこんなブレーキをつけるか？じつは昔事故があったので、その教訓としてつけはじめたそうです。

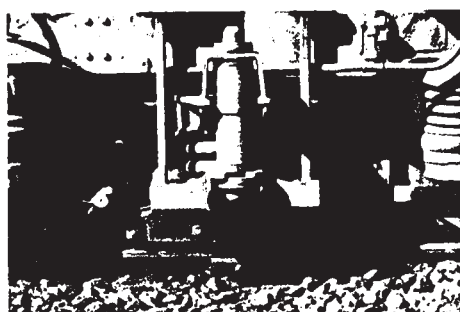
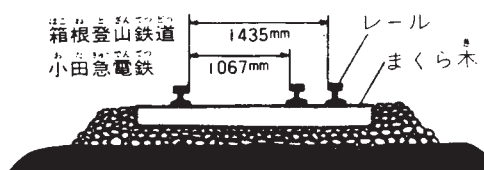
こんなに苦勞していても、雨の日等は滑りやすいのだそうです。
電車に乗る時はこんなことをおもいだしてあげれば運転士さんの苦勞もわかってよいとおもいますし、乗るのがたのしくなるとおもいますよ。





↑アプト式鉄道は、機関車の車軸に歯車をつけ、レールの中央にしかれたぎざぎざのレールにかみあわせて急勾配をのぼる。日本では昭和38(1963)年まで、信越本線の横川と軽井沢間、1000分の66.7の急勾配でこの方法が使われていた。

箱根登山鉄道の資料



↑重い石でできたカーボランダムブレイキをレールにおしつけ、電車をとめたところ。



↑1000分の80の勾配標識。腕木が上むきになっているのは、のぼり勾配の意味。下むきなら下り勾配。し(レベル)なら水平をしめす。



↑1000分の80の勾配では、全長が14.6mの電車の前後で1.1m高さがちがう。

(読んでわからないあなたへ)

欧風客車

H1F 田辺 雅治

昭和61年3月3日、国鉄は地方主体（ローカル線や機関車など）の部分的なダイヤ改正を行った。一般の人にはあまり関係のない改正であったが、鉄道ファンにとってはとても重要な改正だったにちがいない。四国名物のキユ25、千代田線の103系1000番台など、機関車では全国に6両あったEF15が全て、又、新鶴見配属のEF58 61を除いたEF58全てなど、貴重な車両が姿を消そうとしている。

だが、そんな状況の中でも、欧風客車は鉄道ファンの目を集めている。

昭和58年、大宮工場で、「時代はもはや御座敷形ではない。和風ではなくて欧風だ、コンパートメントにしよう。」という声があがり、14系客車を選び、オロ14 700が誕生した。その名も「サロンエクスプレス東京」、この客車はキラキラのシャンデリア、じゅうたん敷き、ソファ、電気冷蔵庫付きのサロンバスに食われた観光団体客を何とかしてレールに引き戻そうという大作戦の結果、生まれたのである。

又、それと同時に関西地区にオリエント急行を思わせる「サロンカーなにわ」が誕生した。この客車はマルチユースなオープンタイプなので、車両の特徴が試される結果となった。その2年後には東京、大阪に負けじと名古屋工場で12系を種車とする欧風コンパートメントの「ユーロライナー」が誕生した。車両は12系700番台で7両編成の定員180人、天窓付きで、明るいグレーとブルーの塗装だ。料金は急行グリーンなみで格安だ。又、この客車にはEF64 66とDD51 592という客車と同じ色の専用機もある。その後も「ゆうゆうサロン岡山」、「やすらぎ」（本当は和式客車なのだが、洋室も2～5号車にある）が誕生し、日本中の線路を走り回っている。



このように日本には沢山の欧風客車があるが、たいてい団体でないと乗ることが出来ないで、欧風客車の中を見たことのある人はほとんどいないと思う。そこで、岡山局の「ゆうゆうサロン岡山」を例にあげて欧風客車の構造や魅力について説明してみよう。

この「ゆうゆうサロン岡山」という名前は1835通の一般応募の中から採用されたが、この「ゆうゆう」には悠々…ゆったりと落ち着いた旅を、遊…旅を楽しもうとする遊び心、友…気のおける仲間と和やかな旅を、誘…旅への誘い、旅心を駆り立てる、の意味が込められているそうだ。

この車両は12系客車を種車とし、広島鉄道管理局幡生車両所で改造され、昭和61年11月10日に岡山区に回送され、同月16日に営業を開始した。

編成は6両を基本とし、内装の違いにより、展望車・中間車・本部席車の3種類で構成されている。

それではまず、展望車から説明してみよう。展望車は1・6号車で先端部分はショー・車窓の展望が楽しめるように展望室を新設した。展望室の前面窓は約10度の傾斜をつけ、左右に天窓を設けているので、いっそう照度が増している。尚、天窓のガラスには濃い青色の熱線吸収ガラスとしている。展望室の床は豪華に仕上げるためにじゅうたんを敷き、ソファを配している。又、天井には大きなシャンデリアもついている。展望室と客室の間にはアコーディオンカーテンを設けている。この仕切りは自由に取りはずしができるのが特徴である。又、展望室にはビデオカメラが装備されており、ショーや流れてゆく車窓の風景を各車両に中継することも出来る。ビデオカメラのメインコンローラーハ1・6号車のビデオスクリーン下のラックに収められている。

次に中間車、中間車はおハ12系を種車とした、2・3及び5号車に位置し、車窓の展望が十分楽しめるように360度回転式腰掛と折りたたみ式テーブルを設置している。又、この腰掛には1人用と2人用があり、360度回転可能な他に、45度ピッチで固定することが出来る、フルクライニング機構（引込み式レッグレスト付き）、前後140mmのスライド機構（2人用のみ）、各座席のヘッドレスト部横に設けた読書灯といった特徴を持っている。この腰掛はどの客車にもついているが、2・3・5号車は10列、1・4・6号車は8列設けてある。この他に、ビデオラック横に1台ずつ小形の冷蔵庫を備えてあったり、更衣室も設けてある。更衣室にはふた付きの洗面台と三面鏡を取り付けたが、この洗面台は化粧品置台として使用出来るため、特に女性に喜ばれている。

そして最後は本部席車、この車両はおハ12型を種車とした4号車に位置し、団体引率者や世話人の打合せやくつろぎの場となる本部席を客室前位側に設けている。本部席にはコンパクトカセットを使用したBGM装置を設けたほか、電池時計を客席との仕切壁に取り付けている。又カウンターの下には大型冷蔵庫を設けている。なお、本部席の座席はソファとなっている。業務放送・一斉放送・BGM放送はこの4号車に設置してある装置で行なうが、業務放送時にはサービス放送を自動的に停止させるようなシステムとなっている。

これらの他に、ビデオスクリーン、カラオケ装置、インターホン、温風暖房器、照明装置、煙感知器、カーテンなども備置してある。

ビデオスクリーンは50インチもあり、各車両の後位仕切りに、又カラオケ装置本体はスクリーンの下の木製ラックに収納してある。インターホンは各車両間の相互連絡を簡単にする為、各車両の通路に1台（4号車は本部席にも1台増設）設けてある。温風暖房器は2～5号車は各10台、1・6号車は各車両の通路上部に8台ずつ設置してある。又、展望室にも天井後部に1台ついており、これらの温風暖房器には切替えスイッチもついているので不要なところは止めることができるようになっている。温風の吹出口はもちろん自由に動かすことができる。照明装置は天井中央部にシャンデリアをその両側に白熱灯式の補助灯（各車10台ずつ）を取りつけている。シャンデリアの数は2・3・5号車は各5台、1・6号車及び4号車の客室部分に各4台、展望室と本部席が各1台となっている。これらの照明はレバー式の調光スイッチで明るさを調節することができる。煙感知器は防火対策として各車両の天井に2台ずつ設置し、異常時には1・6号車の乗務員室に自動的に警報が伝達される。

先に書くのを忘れたが、天井はページュ系、壁は朱系統のクロス張りとなっている。各車両の後位仕切壁は樹林模様のカロス張り、シックな感じを持たせた。通路についてはれんが敷きを思わせるデザインのロンリウムで仕上げています。

車体外部色は赤7号で、金色のラインを上下に配し、「欧風」の名にふさわしい重厚かつざん新なデザインである。愛称名の「ゆうゆうSALON」のロゴは遠くからでもはっきりと見ることが出来るように縦400mm・横200mmの大きさで1・6号車の展望室部分外部に描いてある。

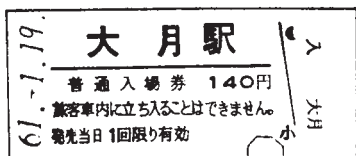
さらに乗り心地の改善を図る為、各車両の自連緩衝器を改良形のRDO11ゴム緩衝器に取り替え、前後衝撃を緩和し、サービスの向上に努めている。

以上のように欧風客車には列車とは思えないほど豪華な設備が整っていて、一般の人には乗れないように感じるだろうが、サロンエクスプレス東京やユーロライナーなどはよく「踊り子」や「そよかぜ」、「のりくら」などの臨時列車に使われるので、そういう機会に是非、欧風客車に乗ってみほしい。（乗って絶対に損はしない。）

1号車	2号車	3号車	4号車	5号車	6号車
進行形	対面形	窓向形	会議形	横座席形	陳列形
全員に連絡および指示 VTR・黒板・カラオケ	談話・個人指導	風景などの観賞	会議 ディスカッション	マージャンなど	ファッションショー 展示品の陳列ショー



さて、そうこうしているうちに大月に到着。40分の停車。18きっぷにパンチをいれてもらう。駅前に出ると、タクシーと喫茶店が開いている。2時近くだということに大変ですなあ、と独り言を言った。駅舎は山小屋風。昭和3年の完成で、総工費25万1千円。当時としては信じられない額である。富士登山の人は富士急に乗り換えねばならない。しかし、始発までまだまだ先だからリュックを枕にフデ寝をしている。立花氏と富士急の駅構

[illegible]

内に行ってみたら、改札は開きっぱなし、電車の乗務員ドアは鍵がかかっていないので運転席に座れたりして、何となく不用心な、と思った。線路の上を歩いたりしているうちに発車時刻が近づく。ここで急行「アルプス」に抜かれる。中はスキー客ばかりであった。

2時12分、定刻に発車した列車は、今度は甲府を目指して闇を走る。前述の立花氏に加えて田中氏も目にとろん、としてきて立花氏はジャンパー、田中氏はコートを頭からかぶって眠っている。私は高野氏のボックスで高野氏と将棋をしていた。笹子を過ぎると、雪が積もっていて、塩山で高野氏が雪をとってきて、みんなに見せる。しかし雪が溶けてきて床がびしょ濡れになってしまう、とヒンシュクをかけて仕方なしに窓から捨てる。

トンネルを抜けて甲府盆地に入る。甲府の町の明かりが見える。もっとも時間が時間なのでネオンがないのでいささかがっかりする。

甲府に着くと1時間の停車。さて、この時間をどうやって過ごそうか、ということになり、高野氏が地図を見てこう言った。

「おいおい、城址公園てのがあるぞ。アベックいるかも知れないからひやかしに行こうぜ」



小沢氏以外の4人が歩いて3分としない城址公園へと歩きだした。立花氏、田中氏、高野氏の3人コンビは本当にひやかしに行くらしい。私は城址公園から甲府の夜景を見るだけである。病ましい心はさらさらない。

案の上、そんなアベックなどいなかった。夜中の3時にいるだろうか？ こんなに寒いし、雪が積って階段は凍っているような所にアベックがいるのだろうか？ なかんずく主謀者の高野氏は階段ですべった。しかし、電気機関車と蒸気機関車を保存している広場を発見したのはたいしたものだと、思った。

駅に帰り、身延線のホームへ行くと線路の上に降りて床下機器を眺めたりして暇を潰した。山男達は車内で寝ていて、寝つかれぬ人達は駅のベンチに座ってうつろな目をしてタバコをふかしているぐらいである。駅は静寂に包まれていた。ただ、構内で電気機関車が黙々と貨車の入れ換をしている音だけが夜の甲府駅に鳴り響いていた。

甲府を出ると山を登っていく。私の初めての鉄道旅行の時、ここから見える信州の山々に感動したのを覚えている。この甲府～小淵沢間は甲府盆地が一望でき、アルプス見え、おまけにハネ岳まで見えるという絶景の区間である。しかし、暗くて何も見えない。かなりの傾きなので、山を上がって行くのは分かる。コーラの缶がころころと転がっていく。

床に新聞紙を敷いて眠っている登山服のおじさんに当たる。おじさんの所でカンが止まるので、おじさんと一緒にカンが4つも5つも寝ている。

5時1分、小淵沢に着く。入場券を買いに地下通路を通って駅舎へ行こうとすると、壁に温度計がかかっていた。よく見ると零下10度を指していた。こりやかなわん、とあわてて車内にコートをとりに行く。

入場券を買って駅のホームをうろついていると、立ち食いソバが開いている。私はさすがカゲソバ代+αでどんぶり付きのカゲソバを車内に持って行くと例の3丁コンビが



「友よー。おお、ディアーマイフレンドよ。」と、心にもないことを言って早速たかりにくる。

私はお金と食べ物は大変ケチなので、

「あげません。」

と言うと、立花氏が汁だけでも、と言うので汁だけあげたら、田中氏、高野氏らもすする。後日、立花氏はこのことを否認しているが、まぎれもない事実である。

5時35分に上りの始発が出るので、地元の人も割といて、何となく朝、という感じがする。

5時18分、小淵沢をでる。小海線を使って八ヶ岳へ行くアルピニストがたくさんいたらしく、車内はすいてくる。私はやはり、山男の列車であって、決して鉄道ファンのものではない、というある新鮮な何かを感じた。

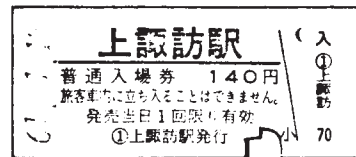
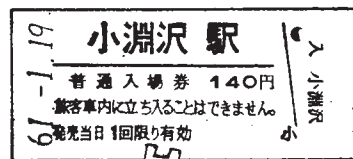
私がトイレに行っている間に立花氏と田中氏が私が座る場所を占領してしまった。立花氏はジャンパー、田中氏はコートを例によって頭からかぶってまるでサナギのようである。

私は仕方なく、数少ないロングシートに座る。眠ろうと必死に努力したのだが、いけません、普通列車の悲しさ。クッションがとても硬い。そうこうしているうちに茅野。立花氏、田中氏、そして小沢氏もムックリ、と起きて、もう次か、などとおっしゃっている。

上諏訪に着いてしまった。私と高野氏は互いになっこり、と笑った。なにせ私は受験勉強ですらやったことのない徹夜を生まれて初めてやったのだから。

上諏訪で私はトイレに行ったのだが、あまりいい気持はしなかった。高野氏が小淵沢のソバの一件であれから口癖のように「上諏訪のソバはうまい」と言っていたのだが、駅舎の工事でソバ屋がない、とかいって騒いでいた。

結局、食わずじまいで、6時23分の松本行に乗って出る。部活なのか、学生服の人もしっかりいた。まだ日が登らないので、真っ暗である。下諏訪を過ぎて、諏訪湖がぼうっと見えてきて、本当の朝になった。



7時1分、松本に着く。駅舎は新しいが松本電鉄と大糸線の共用するホームはどこことなく汚い。私は新聞を買いに行く。地方紙と朝日新聞を買い、跨線橋を歩いていると、アルプスの山々を見て驚いた。アルプスの山々が朝日によって真っ赤に染まっているのである。それはあまりにも美しいのである。旧制松本高校を卒業した作家の北杜夫はその著「どくとるマンボウ青春記」の中でこう書いている。

いま思い返せば、たとえば神は在るのか、いやあのアルペンの残照の中には在るのかも知れぬという、たわいもない、しかしあくまでひたむきな論議であった。

私はその通りだと思い、発車時刻のすぐ前まで、アルプスをながめていた。そして、「神」の存在を私は感じたのであった。

さて、ソバを食べそこなった高野氏はどうなったろうか？ 松本で食べるつもりだったらしいが、7時半から営業するらしく、我々の電車は7時20分発なのでまた食べそこなったらしい。松本では雪があまりなかったのだが、進んでいくうち雪がふかくなる。それが信濃大町では完全に雪に包まれた。私以外のみなさんがソバを食べにいく。混んできたので私がみなさんの席をとっておかねばならないので、高野氏に入場券を買ってくるようにたのんだ。が、彼は食うことに集中していて私の言ったことは覚えていなかったのだ。従って私は信濃大町の入場券をもっていない。空腹の高野氏にたのんだ私が馬鹿だったのである。信濃大町を出ると、スキー場が連なる。駅前がいきなりリフト乗り場だったりするのである。みなさん、お金持なこと！

白馬を出るといよいよガラガラである。外は銀世界。列車が通ると雪が舞い上がる。窓が曇るので手で拭くとぼらぼら、と落ちる。窓が氷結しているのである。

9時43分南小谷に着く。ここで高野氏と小沢氏と別れる。彼らは山を越え、新潟へ行く。我々は松本へ戻り長野へ行く。お互いに明日会えることを祈って、高野氏と小沢氏は新潟目指して行ってしまった。

我々はこの後、あまり盛り上がらなかった。なぜなら明日、数学のテストがあるからである。なにせヒサンな点だと追試があるから。

— 完 —



ときめく未来が見える！

一埼京線・京葉線プロフィール H2A 吾郷 孝文

昨年7月26日、国鉄の分割・民営化を結論づけた国鉄再建監理委員会の最終答申が出された。その中に「鉄道は、旅客については中距離都市間旅客輸送、大都市圏旅客輸送及び地方主要都市における旅客輸送の分野で今後とも国民生活にとって重要な役割を果たしていくことが見込まれ、…」とあるが、これは読み方を変えれば、現状において鉄道がその真価を十分に発揮できるのはこの3つであるということができる。だからこの3つに重点を置き、新しい鉄道を切り開けというのである。事実、最近の国鉄のダイヤ改正は、この3つが目玉商品になっている。中距離都市間輸送の面では新幹線やその他の特急の増発やスピードアップを行い、地方都市では電車の編成を短くするかわりに気軽に乗れるよう大增発するというシティ電車方式が昭和57年11月の広島地区を皮切りに全国に広まりつつある。そして大都市圏の通勤輸送。この未来を象徴するかのような2つの新線が、答申以後に開業した。埼京線（新宿－大宮）と京葉線（西船橋－千葉みなと）である。この2つの新線の設備・施設等は、監理委のいう「私鉄並み」かそれ以上に近代化、合理化が図られている。つまりこの2つの新線は、国鉄の未来を占う大きな力になるのである。

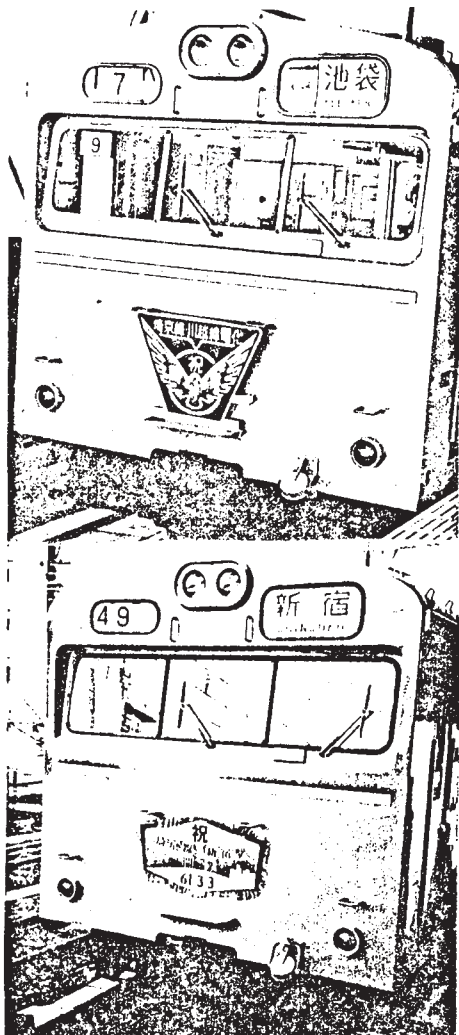
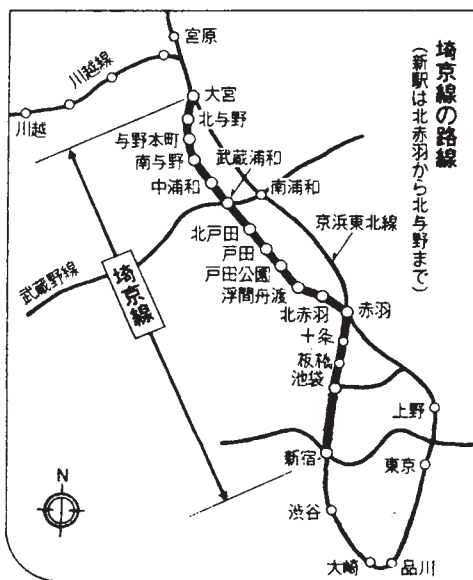
◎さわやかグリーン 埼京線◎

東北新幹線大宮－上野間の建設の際、住宅密集地を通ることや当初の地下線から高架線に計画変更されたこともあって、沿線住民から猛烈な反対運動が起こった。また、東京のベッドタウンが北に拡大するにつれ、東北・高崎線の混雑はかなり激しくなっていた。この両線は大宮以南の線路を共用するので、増発もあまり見込めない。このような状況のもと、新幹線沿線住民への見返りと東北線の輸送力増強の目的で、新幹線と並行して大宮－赤羽間に通勤新線を建設することになった。この路線は東北新幹線大宮－上野間開業と同じ昨年3月に開業する予定だったが、浦和市内に建設する予定だった車両基地が川越線南古谷付近に変更されたうえ、そこでも地主との話し合いがなかなかつかなかったので、半年遅れて9月30日（月）の開業となった。そして従来の赤羽線を合わせて埼京線と呼ばれることになった。同日、川越線大宮－高麗川間も電化されたので、埼京線の電車は池袋－川越間を直通運転するようになった。更に今年3月3日（月）、山手線に並行している貨物線を活用して池袋からノンストップで新宿に乗り入れ、いよいよその真価を発揮することになったのである。

この埼京線で特筆すべきことは、拠点分散型PRC（自動進路制御装置）が導入されたことである。PRC自体は、各新幹線や内房・伊東線等ですでに導入されていたが、いずれも全線をつつのPRCで総括する中央集中型だった。これに比べ埼京線のは、丸の内の国鉄本社内にある首都圏本部に中央PRCを置くとともに、池袋・赤羽・大宮・南古谷にもPRCを置くという拠点分散型で、全国初の導入である。このPRCの副産物として、次の電車がどの駅まで来ているかを表示する列車案内板、列車の種別や行先も言う自動放送が導入された。

ところが開業日の昨年9月30日、このPRCが午前7時前の首都圏本部を皮切りに続々と故障してしまい、ダイヤ変更のデータも入力できず、終日にわたりダイヤが乱れ続けてしまい、まさに波乱含みのスタートとなった。その後手動操作のCTC（列車集中制御装置）に切り換えダイヤを確保したが、PRCが復旧したのは今年1月15日だった。事故原因は装置の情報処理能力の不足とプログラムミスが重なった初歩的なものであった。

埼京線の電車はライトグリーンの103系10両編成。主に新型ステンレスカーに山手線の譲った車両である。各駅停車のほかには通勤快速と快速が走っているが、車両は共通。通勤快速は平日の朝・夕・夜に運転され、新宿－赤羽間と大宮－川越間の全駅と武蔵



昨年9～10月の開業時には埼玉県鳥のシラコバトを、今年3月の新宿開業時には新宿超高層ビル群をあしらったヘッドマークが、それぞれ約一ヶ月間全電車に取り付けられた。また、ドアには下のようなステッカーが、それぞれ貼られた。



浦和に停車、新宿―川越間を49分で結ぶ。快速はこのほかに戸田公園と与野本町にも停車、平日の日中と休日に運転されている。日中のダイヤパターンは1時間当たり川越行快速2本、大宮行各停4本、赤羽行各停2本だが、うち各停2本は新宿まで乗り入れず、池袋発着となっている。新線区間の列車本数が多少物足りないが、かなりの客が赤羽で降りてしまう現状では止むを得ないのだろうか。また、全列車の新宿乗り入れも望みたい。

その新宿駅の埼京線ホームは、一番東口寄りに1・2番線として新しく作られた。これに先立ち今年1月15日、従来の1―10番線は3―12番線に変更された。用地の関係で他のホームより代々木寄りにずれていて、最も池袋寄りに東口中央改札付近へ降りる階段が、中程には南口連絡橋へ上る階段がある。このようなホーム・階段配置のため、池袋寄りには相当混んでいるのに代々木寄りにはガラガラということもある。また、キヨスクの代わりに「サックス」（ホーム代々木寄りと池袋寄り階段を降りたところ）と「ウェスト」（ホーム中央の連絡橋下で、サンドウィッチなどを販売）という国鉄直営売店がある。

新宿を出ると、かなりのスピードを出す。山手線のステンレスカーを追いつくときは、なぜか優越感に浸ってしまう。

池袋駅のホームは、赤羽線が10両化された昭和58年10月から使用されていた。

山手線の上をまたいで別れると、右手には池袋電車区。一方左手には東武東上線が並行している。この路線が現在川越へのメインルートとなっており、急行だと池袋―川越間がわずかに30分、330円。遠回りする埼京・川越線は、ちょっと不利である。

その東上線と別れると板橋、そして住宅地を走って十条。この辺りはなんとなく私鉄っぽい感じがする。

新幹線の高架線が見えてくると、その下に入って赤羽。この駅は、埼京線、東北線、京浜東北線の3つのホームの高さが全部異なっているので、乗り換えは大変面倒だ。

いよいよ新線区間に入って、唯一のトンネルである赤羽台トンネルを抜ける。このトンネルは星美学園という学校敷地内にあり、学校側から建設に猛反対されたところ。

北赤羽駅のホームは、新河岸川にかかる橋の上にある。周辺は工場が多いが、最近では工場跡地を利用したマンション分譲で、話題となっている。

ここから北与野までの10の新駅は、いずれも高架線上にある似たような構造なので、壁面やホームの柱、水飲み台、トイレのタイルなどにはそれぞれの駅のカラーが入っていて、一目でどの駅だか分かるようになっていて。この北赤羽はワインレッド。

次の浮間舟渡はグリーン。この駅は北区浮間と板橋区舟渡にまたがっているが、所在地は北区である。駅前には浮間公園があり、かなり大きな池もある。

電車は右に大きくカーブを描いて二度目の板橋区を通り過ぎ、荒川を渡って埼玉県戸田市に入る。これまで戸田市には鉄道が通っておらず、東京に近いわりには発展が遅れていた。この埼京線が導火線となって、新たな町づくりが期待されている。

この戸田市の玄関駅は、スカイブルーの戸田公園。待避線があって、通勤快速が各駅停車を抜いていく。また快速停車駅でもある。駅名となった戸田公園は、駅から700mほど離れた荒川北岸にあり、東京オリンピックでボート競技の主会場となった漕艇場で知られている。延長2400m、幅90m、深さ2.5mという日本最大の静水コースで、ボートレースのほかには競艇（むしろこっちの方が有名）にも使われている。

埼玉県に入ってから、高架線の両側に幅20mほどの空き地が続いているのに気付く。これは、騒音や振動などを緩和するために設けられた「環境空間」と呼ばれているものだが、買収の際工事を急ぐあまり、地元自治体（戸田、浦和、与野、大宮の4市）との詰めが甘く、この土地を有償譲渡するという国鉄側と無償譲渡を主張する自治体側とで意見が対立、時価550億円もの土地が放置されている。このため、駅前広場の整備がほとんど手つかずのところもあり、一日も早い解決を望みたい。

戸田（スカークレット）、北戸田（ブラウン）と今だに畑が残る住宅地を進む。高い建物もないので、新宿の超高層ビル群や遠く秩父連山を望める。

武蔵野線との交差駅武蔵浦和は、通勤快速も停まる。カラーのピンクは、埼玉県や浦和市の花、サクラ草に由来するそう。そのサクラ草の自生地、特別天然記念物に指定されている田島ヶ原は、駅から3kmほど離れていて、武蔵野線で隣の西浦和の方が近い。

次の中浦和（イエロー）では、武蔵野線と東北本線とを結ぶ貨物線と交差する。埼玉県庁からの距離は浦和駅と同じくらいだが、こちらはあまり市街地という感じがしない。この駅には国鉄直営のそば屋「みな味」があり、駅員さんが改札業務などと兼務している。

南与野は戸田公園同様待避線があるが、実際に各駅停車が通勤快速を待避するのは、平日の朝の下り1本だけである。駅から北へ500mほど行くと、天然記念物指定の大力ヤの木（推定樹齢900年）がある。この大力ヤにちなみ、カラーは埼京線電車と同じライトグリーン（黄緑）。

快速停車駅与野本町（オレンジ）は、京浜東北線与野に代わって与野市の玄関駅となった。実は与野駅は浦和市に所在し、ここ与野市も戸田市同様、駅なし市だったのである。

北与野（ブルー）を出て高層マンションの脇を通ると、右手眼下に大宮操車場跡が広がる。この土地にメッセ（常設国際見本市）やコロシウムを作り、それを核に浦和、与野、大宮、上尾、伊奈の4市1町に政令指定都市に匹敵する都市機能を整備する埼玉中枢都市圏構想（さいたまYou and Iプラン）を埼玉県が練っているが、先に国鉄の杉浦総裁が「国鉄用地は、自治体にも時価で売却する。」という意向を表明しており、この計画にも大きな影響を与えそう。

高架線のまま大宮駅に進入する新幹線と対称的に、埼京線は下り坂を降り続けて地下に達する。埼京線・川越線のホームは、ターミナルビル「We」の真下、地下2階に作られた。2面4線で19-22番線となっているが、新宿方面の列車はどちらのホームからも発車するので、戸惑う人が多いようだ。有名な氷川神社は東口にあるが、一方の西口では高層オフィスの建設が始まっている。また、成田空港と結ぶリニアモーターカーの計画もあり、門前町と鉄道の町として発展したこの街は、今急速にその姿を変えつつある。

なお埼京線の計画上の終点は高崎線の宮原なので、将来は高崎線との直通運転も実現するだろう。

★THE STATION 一武蔵浦和駅

埼京線の名駅は徹底した合理化が図られており、これまでの駅とはかなり違うはずだ。そこで、具体的にどのように違うかなどを伺うために、3月17日(月)突然ながら武蔵浦和駅を訪問した。この駅は、新線区間の10駅のうち3駅しかない駅長配置及びみどりの窓口設置駅の1つ(他の2つは戸田公園と与野本町)で、その上通勤快速停車や武蔵野線接続などもあって、10駅のうちのリーダー格といえる。訪問したとき森戸駅長はいらっしゃらなかったが、助役の杉田さんと吉原さんが丁寧に教えてくださった。

この駅の駅員さんの数は26名だが、これまでの駅と違い、兼掌業務といって一人の人が出札、改札、売店(国鉄直営の「サンクス」)など何でもやるそうだ。また管理駅といって、駅長さんは隣の中浦和も兼任しており、武蔵浦和の駅員さんが中浦和で働くこともあるとのこと。中浦和では、近距離切符を自動券売機で発売するのみで、定期券や指定券、トクトクきっぷの発売は、武蔵浦和に集約されている。その指定券や定期券は、新型のマルス1台で発行できるそうだ。PRCの採用で放送が自動化され、またモニターで監視するので、ホームに駅員さんはいない。一日の乗降人員は武蔵浦和が16700人、中浦和が8350人で、新宿開業以後は、休日によっと増えたそうである。

駅前の整備は、例の環境用地の件もあってあまり進んでおらず、バス停はガードの下にちょこっと立っているだけで、大型スーパー等もない。しかし、西口にはタクシー乗り場が完成していて、その他のところも東京第三工事局の人たちがなにか工事していた。西口の方へ少し歩いてみたが、区画整理されることなく勝手に宅地になったような感じで、畑も残っていた。また、埼京線が開業したためかマンション建設も始まっていた。一方の東口側には、浦和郵便局やNTT浦和電報電話局南分局などがあり、西口よりは街らしい。

今後は駅を中心に再開発され、浦和市の新しい都心となるだろう。そうなれば、新宿へ22分(通勤快速)というこの駅の役割は、ますます重要になるのである。

60-9-30

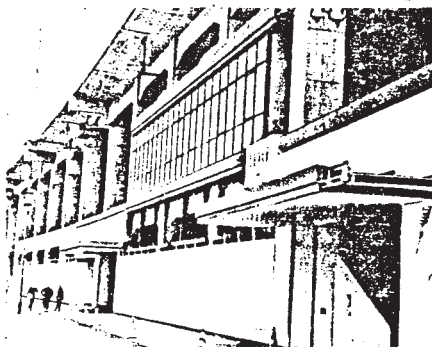
武蔵浦和 駅

普通入場券 120円

旅客車内に立ち入ることはできません。

60.10.13までの間に1回限

り有効



◎かがやくブルー 京葉線◎

京葉線という路線は、もともと川崎市塩浜と木更津の10.5kmを結ぶ貨物線のこと、一部は既に開業していた。ところが、最近の国鉄貨物需要の落ち込みと飽和状態に達した総武線を補完する目的で、昭和53年に東京一蘇我間の旅客営業が認められ、そのうちの西船橋-千葉みなと間(18.4km)が、今年3月3日(月)開業した。なお、東京一蘇我間の全通は、昭和63年春頃と見込まれている。

京葉線の車両は京浜東北・根岸線と同じスカイブルーの103系。埼京線と同じく山手線にステンレスカーを入れて提出したものだが、こちらは編成の関係から山手線の車両がそのまま来たのではなく、京浜東北・根岸線や横浜線から来た車両が走っている。各駅停車のみの運転で朝10分間隔、夕12分間隔、その他の時間帯は20分間隔だが、総武線と比べると初電が遅く終電が早いこともあって、運転本数に多少の物足りなさを感じる。また、10両編成の電車を日中は4両切り離して6両編成にするといった効率化も図られている。

現在の始発駅西船橋では、武蔵野線の隣の9・10番線を使用している。西船橋を出た電車は、真新しい高架線を走り始める。市街地を離れ畑も見えてくると、やがて右の方にまだレールのない高架線が分かれていく。電車は対称的に左にカーブし東関東自動車道をまたぐと、右手からこれまたレールのない高架線が近づいてきて合流、結局約90度曲がったことになる。ここが東京方、蘇我方、西船橋方の各線をそれぞれ結ぶ、三角線になっている。つまり、東京開業時には京葉線の電車はこの三角形の底辺を直行し、西船橋は通らなくなる。ここまで走ってきた線路は、恐らく武蔵野線と呼ばれることになるだろう。

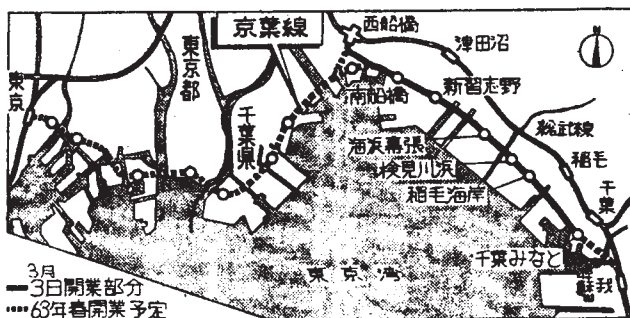
左に東関東自動車道が並び、右に工場群を見ながら走っていると、船橋港の入口をトラス橋で渡って南船橋に着く。西船橋から5.4kmというのは国電区間にしてはかなり長い。が、東京全通時には例の三角形の底辺に駅ができるので問題ないということか。南口駅前にはバス乗り場があるものの、まだ完全に整備されていない。その向こうには公団若松町団地がある。一方の北口はすぐに高速道路があるので駅前広場の作り方がないが、道路を越えたと船橋競馬場がある。更に目を東京寄りに移すと、つまり駅から歩いて7分ほどのところに、東洋一のショッピングセンター「ららぽーと」がある。そこう、ダイエーを核に約200の専門店が集まっている。なかでも、円筒の上にUFOを載せたようなそごうのタワー館が印象的だ。京葉線開通を踏まえ、更に150もの店が入る商業複合を建設するそうだ。このように「ららぽーと」が京葉線にかけの意気込みは相当のものらしく、開業当初京葉線の車内広告は、数枚の国鉄のものを除くと全て「ららぽーと」一色だった。

ところで京葉線の6つの新駅は、ホームのベンチの色がそれぞれの駅で異なっている。本当は埼京線方式の方が、すぐに分かって望ましいのだが…。南船橋はグリーンである。

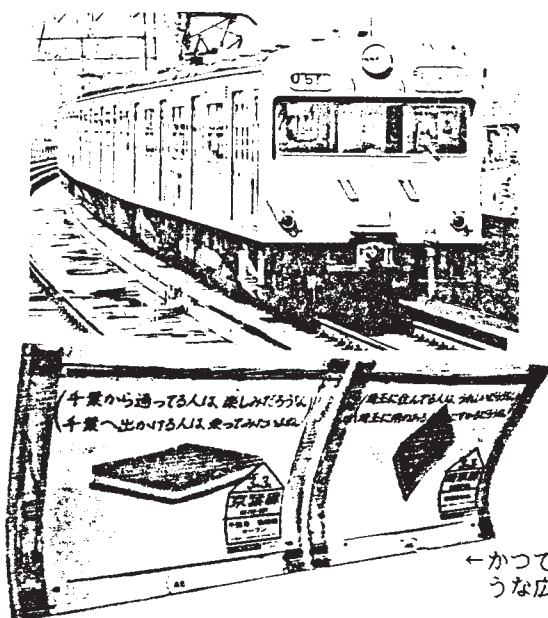
電車は、高速道路と並んで走り続ける。途中「野鳥の楽園」谷津干潟が車窓に広がり、新習志野に着く。ベンチはブラウン。車両基地を控えたこの駅は、運転上の要となっていて、電車の増・解結は全てここで行われる。また、この駅発着の電車もある。南口には駅前広場が整備され、また千葉工業大学がこの4月から移転してきたが、それ以外はほとんど何もない。一方の北口は南船橋同様スペースがなく、何だか殺風景な感じだ。

車窓の左手を並行してきた東関東自動車道が次第に離れていき、その間に車両基地が入る。現在はまだまだかなりのスペースが余っているが、将来は500両対応の大基地になる予定だ。一方の右手は、それこそ何もなくなって、遠く東京湾を望めるようになる。そして海浜幕張到着。ベンチはスカイブルー。駅を降りると、駅前広場以外本当に何もなくて、広大な更地が広がっている。この埋立地にできるのが、幕張メッセ(常設国際見本市)である。これは、展示場や国際会議場を備えた大規模なもので、総事業費400億円、完成は昭和63年度の予定。このメッセを中心に、新都心やハイテク産業の集まったテクノガーデンを作る計画もあり、この駅の周辺は近い将来超近代都市に一変する。

電車が見川を渡ると景色は一転して、大規模なニュータウンが広がる。そして検見川浜。ベンチはスカーレット。駅前にはショッピングセンターなど見当たらないが、北口で



↓6両編成になる日中には、前と後ろで顔が異なる京葉線の103系電車。



←かつての千葉・埼玉論争を思い出させるような広告が、国電各線車内に貼られた。

はコミュニティセンターの建設が始まっていた。この海浜ニュータウンは、昭和48年から入居が始まった。線路のそばは団地ばかりだが、海寄りには一戸建てもある。

その団地の間を縫うように走って、ベンチがイエローの稲毛海岸。6つの新駅のうちで唯一駅長さんがいて、みどりの窓口がある。南口駅前にはバスターミナルがきれいに整備され、扇屋ジャスコや120の専門店が入った千葉市最大のショッピングセンター「マリニピア」と忠実屋が店を開いている。いかにもニュータウンの駅前といった感じだ。

海浜ニュータウンが途切れると、車窓右手の景色は再び一転して、千葉貨物ターミナルが広がる。一方の左手には、公団千葉幸町団地が続く。この大きな団地がようやく途切れたと思うと、終点千葉みなと。ベンチはホワイト。線路はこの先も続いている。実は、千葉貨物ターミナル―蘇我間は以前から線路がつながっており、京葉線の電車も津田沼にある電車区の本区へ行くときには、このルートを通る。駅の南側には、倉庫やパチンコ屋などがあって何となく殺風景だが、線路に沿って蘇我方へ少し歩くと、別世界のような大通りが出る。この通りには電柱がなく、花壇のある歩道にはタイルが敷きつめられ、大窓文化的な香りがする。道の両側には郵便局、結婚式場、県立美術館などが立ち並ぶ。そして正面には、高さ125mのポートタワーがそびえる。オープン、ちょうど学園祭2日目の6月15日(日)だが、あの上からは、東京湾や海浜ニュータウンが一望できるのだろう。一方、駅からブラウン系でまとめられた屋根付きの歩道橋を渡って北側へ出ると、バスターミナルやシティホテルがある。その隣にはみなと公園、更に千葉市役所がある。

ここで、逆戻りする感じになるが、東京までのルートにも簡単に融れておこう。だいたい東関東自動車道からつながる首都高速湾岸線に沿って走るが、国電にしては駅の間隔がいずれもかなり長い。西浦安（仮称）は、東京ディズニーランドの真正面に位置する。そして、夢の島にある新砂町（仮称）で本来の貨物線ルートや高速湾岸線と分かれて、東京駅へ向かう。東京駅のホームは地下30m、これまでのホームよりかなり有楽町寄り、また直角に作られ、同駅の横須賀・総武線ホームよりも更に深くなる。

★THE STATION 一稲毛海岸駅

4月5日（土）、京葉線の6つの新駅の核である稲毛海岸駅を訪問した。大木駅長はいらっしゃらなかったが、首席助役の渡辺さんにわざわざ奥の駅長室まで案内していただいて、いろいろな話を伺うことができた。なお、稲毛海岸駅と他の5駅との関係は、武蔵浦和駅と中浦和駅とのそれと同じだと考えてよい。

京葉線の名駅は、自動改札（埼京線にはない）や自動放送、モニターによるホームの監視が行われていて、やはり駅員さんの数が少ないそうだ。稲毛海岸が24名、横見川浜が5名、他の4駅はそれぞれ2名ずつ。（但し、新習志野にはほかに信号関係の人が6名）だが、この人数には国鉄直営店で働く人の数は含まれていない。これは、駅の業務をする人と直営店の業務をする人が完全に分かれているためで、稲毛海岸駅には直営店専門の助役さんも一人いらっしゃるそうだが、将来は駅の業務と一体化するそうだ。ちなみに直営店は、千葉みなと、稲毛海岸、横見川浜に売店「なのはな」が、稲毛海岸に喫茶室「L」がある。海浜幕張、新習志野、南船橋にも「なのはな」の店舗はあるのだが、まだ開店していない。お客さんの反応としては、駅周辺の人にはよかったが、やや離れたところの人は本数が少なく終電の早い京葉線を避け、これまで通り総武線を利用しているそうだ。最初の1ヶ月で、当初見込みの半分の90万人という京葉線の利用者数が、それを証明している。（稲毛海岸では1日14000人）また、定期券は総武線快速停車駅の稲毛からのものを買って朝はそちらで通勤。夕方早く帰ってきたときだけ京葉線に乗り、西船橋からの運賃200円を払って降りるという人も、多いそうである。このため、朝のラッシュ時でも端の方へ行けば稲毛海岸、場合によっては横見川浜からでもゆうゆう座れるとのこと。だが、沿線住民から騒音を訴える声が出ていることと、駅の構内を自転車を通り抜ける人がいることに、困っているようだ。

駅を出て、団地の間を歩いて南へ30分ほど歩くと、人工海浜いなげの浜に着く。「自然の浜を埋め立てておいて、人工なぎさを作るなんて…」と言う人もいるが、へたな自然海岸よりよっぽどきれいで、夏には海水浴ができる。いったってのどかで、人工海岸なんて信じられないくらい。近くには、ヨットハーバーもある。浜と団地の間には、人工の緑で覆われた稲毛海浜公園がある。ニュータウンらしく街並みはきれいで、道路も広い。

一方、駅から北へ7分ほど歩くと、池の中に大きな船が浮かんでいる。これが、よくテレビのクイズ番組で「こんな大きな船を、どうやって海から運んだか？」と同題になる「こじま」である。答えは「先に船が据え付けられて、後から回りが埋め立てられた。」だが、現在は海洋公民館として、ニュータウンの住民達に親しまれている。

61-3-3

稲毛海岸 駅

普通入場券 120円
旅客車内に立ち入ることはできません。
61-3.17までの間に1回限り有効



HOKKAIDO旅行記

田中 雅浩

V. 眠る旅人

強力なアラームの音で目が覚めた。私の体にはハエがたかっている。3日も風呂に入っていないのにこんな所で寝たのだから仕方無い。わたしハエを追払い、ジュースを買って飲んだ。少し意識がはっきりする。まだ外は薄暗い。10分程雑誌を読むと改札が始まったので、私は重い荷物を持って改札を抜け、広尾線ホームに向かった。言い忘れていたがここは帯広駅である。私は約3時間前の3時11分に急行「まりも」を降りてからこの凸凹したベンチで眠りをむさぼっていたのだ。そしてこれから6時10分発の広尾線広尾行に乗ってえりも岬に向かうのである。まだ列車は入ってない。腰が痛むのでホームのベンチに座り、ボーッとしていた。そして列車が入って来ると真っ先に中に入って座席を4人分占領し、L字形に寝転がり再び眠りに入った。この広尾線には有名な愛国駅と幸福駅があり、私は降りて写真を撮るつもりだったが強烈な睡魔に勝てず、とうとう終点の広尾まで眠ってしまった。

えりも岬

広尾で無意識に国鉄バス急行便に乗り換え、また途中まで眠ってえりも岬に着いたのは9時37分だった。今通ってきた道は、7年の歳月と巨費を投じて開通した事から黄金道路と呼ばれている。しかしいくら巨費を投じて作っても制限速度が40km/hでは大変不便だ。また今後広尾線が廃止されバスになった時にはもっと不便になることであろう。



えりも岬でバスを降り、早速岬を見に行った。途中、えりも岬燈台があり写真を撮ったが意外と小さいので驚いた。そのすぐそばに鳥倉千代子歌う「えりも岬」の歌碑が立っている。そしてまた少し行くとついに「えりも岬」だ。もちろん碑が立っているのだが面白いのは「えりも岬」と「襟裳岬」の二つの碑が立っている事だ。その両方の写真も撮り、岬全体の写真も十枚程撮る。思った程面白くないが地形が複雑である事に違いはない。私はひとまずバス停の方に戻り、そばにある土産物店の奥の食堂でカツカレーを食べた。今日初めての食事である。それを平らげてから土産物店でキーホルダーを買った。そしてもう一度岬を見に行く。これで最後にするつもりであったので柵から身を乗り出したり双眼鏡を使ったりしてよく見た。

計画ではえりも岬市街も寄る事になっていたが急に疲れが出て来たので10時50分発のバスで日高本線の様似(さまに)駅に直行する事にした。それを待つためにバス停に行くと、前にある駐車場に某ユースホステルのライトバンが止まっていてその前で男女二十数人が踊っている。何事が分らず見ていると、やがて静かになり、彼等はライトバンを

乱暴に運転してどこかにいってしまった。私はしばらく呆然としていたが、すぐに様似行のバスが来たので乗った。バスに乗った後も私の頭はしばらく混乱していた。

バスはすぐに発車し、このあたりに多いらしい砂利道を埃をたてながら走った。砂利道はやがて舗装道路となり、私は山側の絶壁や海側の砂浜に広がるこんぶの干し場を飽きる程見せられた。様似には12時頃着いた。様似駅はサイクリストの休憩所となっていたため大変汗臭く、中に入った途端に私は吐きそうになった。仕方無く私は急行「えりも3号」の改札が始まる12時45分頃まで駅の周辺をうろろしていたわけだが、非常に退屈だったということは言うまでもない。

2. 動かない宿泊地

16時51分 急行とは名ばかりで実は冷房も付いていない「えりも3号」は札幌駅0番ホームに入った。途中から眠ってきた私は目をこじ開け、列車を降りた。すると今回の旅行のパートナーのN氏が迎えに来ていた。私とN氏は7月26日早朝に家を出発し、東北線普通列車と連絡船を乗り継いで同27日北海道に上陸し、東室蘭で別れて私は稚内へ



北海道の主力 711系

彼はどこかへとそれぞれ向かったのである。私は翌28日に急行「利尻」で稚内に着き、ノシャップ岬を見てから深名線経由で札幌に戻った。休む間も無く今度は急行「まりも」に乗り、29日未明帯広に着いてからは前にも書いた通りである。

私はN氏に声を掛け、彼と一緒に地下鉄口に向かった。今夜は公営宮ヶ丘ユースホテルに泊まるのだ。私達貧乏旅行者にとって初めての「動かない宿泊地」である。そこへは地下鉄の円山公園駅が最も近い。私達は南北線に乗り、大通で東西線に乗りかえて円山公園駅に向かった。札幌市営地下鉄はゴムタイヤで走る事で有名だが、乗ってみると案外不安定で必ずしも良いとは言えない。私達は円山公園駅で降り、円山公園の競技場の方へと長い坂をあえぎながら登った。競技場とは言うまでもなく札幌冬期五輪が行われた所だ。本当はユースホテルの近くまでバスがあるそうなのだがN氏が入場券の買い過ぎで金がない、等と自分のバカさ加減を自ら告白するような事を言うので歩いて行くことにしたのだ。ユースホテルまでは20分もかかり、今日はまだカレーしか食べてない私は大変であった。(後に、N氏が金がないと言ったのは嘘で、私の表情を楽しむためにわざわざ歩かせたという事実が判明した。)この時の無用の疲労が翌日の私の予定をズタズタにするのである。

ユースホステルは軽井沢あたりの別荘のような建物だった。私はまだ宿泊手続きを済ませていなかったので手続きをし、金を払った。1泊夕食のみで2250円である。明日は早く出る予定だったので朝食は頼まなかった。私は指定された「ライラック」というあまり格好良くない名前の部屋に入り、重い荷物を置いた。ロビーに戻るとN氏がバトミントンをやろう等と言うので外に出てやってみたが、風が強いので10分程でやめた。部屋に戻り、バッグの中を整理する。中にはハードケース入りの双眼鏡、カメラ、ストロボ、ウォークマン、ラジオ、着替え、時刻表、洗面セット、各種の薬、筆記具、.....等が入っている。家でこれらを用意したときはなるべく軽くなるよう努力したものだったが、着替えはもっと多く持ってくるべきであった。北海道でも夏は結構汗をかくのである。

食事、風呂、ミーティングと順に済ませ、寝たのは11時過ぎだった。ミーティングの時に昼間見た某ユースホステルの事を尋ねてみたところ、やはり彼等は気違いなのだという答が返ってきた。私はその某ユースホステルを選ばなくてよかったとつくづく思った。

3. 計画変更

札幌発7時の特急「オホーツク1号」に乗る予定だったので、セイコー・ダンダント〜ン・トラベルという強力な目覚まし時計を5時25分と5時30分の二段にセットしておいたのだが起きてみると時計は何と7時を回っているではないか!! 私はN氏に怒鳴った。

「なんで起こさないんだ!!」

彼は言った。

「お前の目覚ましでおれが起きちゃったよう」

まるで答になっていないが今ここで議論しても仕方無い。私は大急ぎでチェックアウト手続きを済ませ、

「飛行機を使ってでもサロマ湖には行く。この大バカ少しは反省しろ!!」

とN氏に言い残し、ユースホステルを飛び出した。来る時とは違い、バスに乗って円山公園駅に向かう。駅から地下鉄東西線に乗り、それを大通で南北線に乗換え、30分位で札幌に着いた。今日私は「オホーツク1号」で遠軽へ行き名寄本線と湧網線を通してサロマ湖に行く筈であった。しかし、このルートは美しい景色を見ることを考慮して多少遠回りにしてあるので、今からでもルートを変えれば間に合うかもしれない。私はまずKioskで弘済出版社発行の「道内時刻表」を買い、今まで使っていた大きな全国版の時刻表をハッグにしまった。「道内時刻表」を開く。そして私の冷静かつ迅速な頭脳は「オホーツク3号」で網走まで行き、バスに乗換えてサロマ湖へと直行すれば湖での滞在時間は大幅に短くなるものの、何とか行ってこれるということを3分足らずで調べあげた。しかし、「オホーツク3号」の発車は9時30分なのでまだ1時間半程時間がある。少し並んでいるには長すぎるのでコインロッカーに着替えを放りこんでこようと思い、改札を抜けてロッカーの集中している所へ行った。目立たない場所の200円ロッカーにビニール袋に入ったシャツと重いGパンを入れ、200円を入れて鍵を掛けた。やや軽くなったバッグを持ち、再びホームに戻った。

9時 「オホーツク3号」は5番ホームに入線してきた。私は3号車に乗り、前から2番目の席をとった。意外と空いていて立つ人はいない。発車までは暇なので私は少々伸びてきた爪を切った。私の前には大学生位の女性が二人で座っていた。9時30分 「オホーツク3号」は発車した。この列車に使われているのは183系という最新型の車両なので乗り心地、防音性共に良いが車外へ出ると物凄くうるさく、また排気ガスもやや濃い。しかしそのような欠点は、乗っている人には全く関係のないことである。

札幌を出てから岩見沢、滝川、深川と止まったが乗って来る人はほとんどいなかった。しかし、次の旭川では大勢の人が乗って来た。私はいつものように隣の席を空けておいて乗ってきた二人連れの女性のうちの一人にそこを譲った。網走までまだあと4時間、女の子と話でもしないことには気が狂ってしまうというのが表向きの理



183系
特急「オホーツク」

由である。彼女らは長野から来て、今日は上川で降り層雲峡に行くそうである。その上川に着くまで約1時間、彼女らと他愛のない話をしたが私は一昨日に続きまた大学生とまちがえられてしまった。年はとりたくないものである。やがて列車は上川に近付き、彼女らは降りる用意を始めたがその途中で突然言った。
「これ、かに飯じゃな〜い。まだ朝ごはん食べてなかったの〜。あっ、女の子がいる前じゃ食べられないよね〜。ごめんね」
「いいんですよ。一日一食食べられればいいほうですから」
私は笑いながら言った。このかに飯というのは、私が札幌を出てすぐ車内販売で買い、前の席の裏についている網ポケットの中に入れておいた物だが、話をしている間にその存在をすっかり忘れてしまっていたのだ。12時1分 上川着。彼女らは荷物を抱え、降りていった。私に手を振る彼女らに私も適当に手を振り、姿が見えなくなっ

えなくなっからかに飯を食べ始めた。10分程でそれを平らげ、それから遠軽までは一人で美しい景色を見て過ごした。そして、遠軽で進行方向が逆になり、前に座っていた二人の女性が座席を回転させるのを手伝った事からその女性らとも仲よくなり、美幌まで話した。今日はツイてるな、とそう思ったとき私の頭に閃くものがあった。なぜN氏が今朝私を起こさなかったか——それは昨日私がその前の日に乗った急行「まりも」の中で女性と多く話した事を彼に自慢気に話したからだ。私は思わず冷笑を浮かべたが彼女らに怖がられるのは嫌なので慌ててその笑いを消した。彼女らは埼玉から来て今日は阿寒湖を回るそうである。彼女らとも1時間程話し、美幌で降りた時はやはり適当に手を振ってやった。反対側の席に座っていたおばあさんが皆さんで食べてください、とゆで卵を回りの人達に配っていた。私も一つ頂いた。美幌を出るとやがて網走湖が見える。単純な形でありながら美しいその湖を見ながら、私は塩をタププリかけたゆで卵を食べていた。特急「オホーツク3号」は快調なディーゼルエンジンの音をたてながら網走駅に近づいていた。

4. 長距離バス

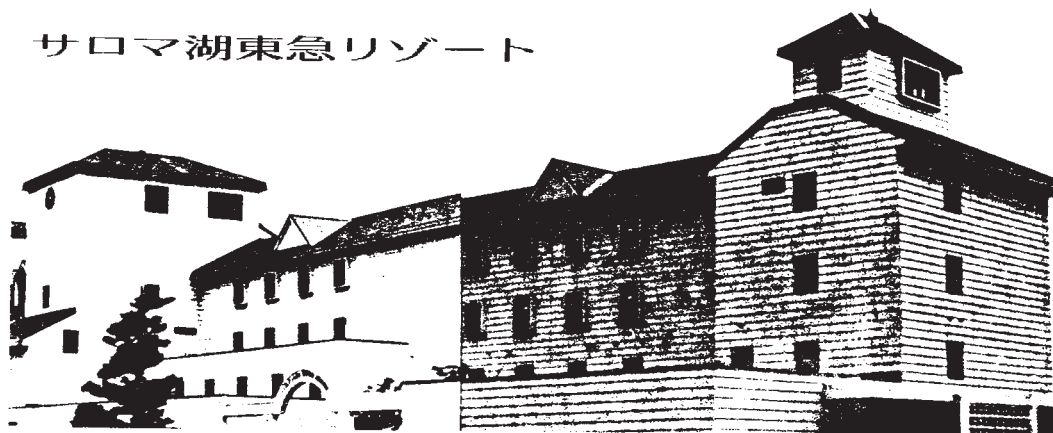
網走の空は曇っていた。

「オホーツク3号」を降りた私は網走バスターミナルへの道を急いでいた。駅を出てもう10分にもなるがまだバスターミナルは見えてこない。未知の土地なので不安になりそうになってしまう。私は歩きながら「道内時刻表」を開き、駅とバスターミナルの間の距離を調べてみた。すると1.2kmとある。駅からもう700m程歩いたであろうか、すると残りは500mだから見えなくても不思議はないな、と勝手に納得して歩くスピードを速めた。地の果てまで続いているような退屈な道をやはり5分程歩き、ようやくバスターミナルにたどりついた。サロマ湖行きの錆びたバス停は大通りに面していたのですぐに分かった。私はこれもまた錆びた時刻表を見てみた。私の自宅の近くのバス停のそれに比べ、非常に空欄が多い。1日に8本しかないのだ。しかし私の乗る15時40分発というやつはしっかり記載されていた。私はひとまず安心し、色のあせたベンチに座り荒い息を鎮めた。その前を市の広報カーが水不足なので断水をするからヨロシクたのむぜ!!と言ったかどうかは知らないがとにかく水不足のため断水をするというようなことをガ鳴り立てながら走っていた。バスは発車1分前に来た。日野のかなり古いバスである。平坦な土地なので古いバスでも平気なのであろう。私は一番後ろに席を取った。15時40分 サロマ湖行き網走バスは発車した。乗客は15人位で土地の人と里帰りの人が半々、観光客は私だけのようであった。私が先程汗をかきながら歩いてきた道を逆戻りし、網走駅前も通った。相変わらず窓の外は退屈なものばかりである。うとうとしはじめた頃、有名な網走刑務所前を通った。門でも見えたら写真を撮ろうとカメラを構えたが結局見えなかった。刑務所の隣には職安があり、私はなぜかひどく感心してしまった。バスは網走川を渡り原野の中に入りこむかのように見えたが、しばらくすると能取湖畔に出て湧網線と並走し始めた。私はバスの揺れに反抗するように写真を撮った。能取湖にへばりつくようにしかも制限速度を守って走ったのでかなり撮ることができた。その横を制限速度を守らない車が次々と抜いていった。

16時40分 バスは湧網線常呂駅前に着いた。制限速度を守っただけあって時刻はほぼ正確である。ここで客が一人降りて車内は私だけになった。私は一番前の席に移り、運転手のおっちゃんと話を始めた。なかなかの好人物でそれからサロマ湖までの10分間があったという間であった。

16時50分 バスはほぼ定刻通りにサロマ湖栄浦に到着した。この栄浦というのはサロマ湖の南端に位置する。私は運賃920円を払い、運転手のおっちゃんに礼を言ってバスを降りた。降りるとまず改装工事が終わったばかりの観光ホテルが目に着いた。「サロマ湖観光ホテル」だったのを改装と同時に「サロマ湖東急リゾート」と改名し、7月に再オープンしたばかりだそうである。なかなかシャレた建物で私も泊まってみたくなってしまう。今度来るときは必ずここに泊まるつもりである。

サロマ湖東急リゾート



私は石畳を歩いて湖畔に出た。はるか向こうにうっすらと陸地が見えていて想像していたよりはるかに美しい。視覚的な美しさだけでなく心に感動を与えるものがある。私は旅の疲れを忘れ、5分ほど湖に魅入っていた。

.....

サロマ湖 栄浦からの眺め



5. トンボ帰りの

17時5分 先程乗ってきたバスが今度は網走行きとして走ってきた。私は湖に別れを告げ、バスに乗りこんだ。当初の計画では2時間15分ここに居る筈だったのがN氏のせいでたったの15分間しかいることができなくなってしまったのである。こんなひどい話があるであろうか？。私は忌々しさを常呂駅まで体が熱かった。17時20分 バスは常呂駅前に着いた。そして私を降ろすとまたノロノロと網走方面に走っていった。私はバスを見送ると待合室に入った。窓口を見るとしっかり駅員がいたので観光記念入場券を買った。駅長の印がはいったスタンプ色紙がついていた。なかなかサービスのよい駅である。私はこの旅行では入場券を3枚しか買わなかった。つまり、買うだけの価値がある駅でないと買わないのである。N氏はというと、どうも途中下車をする度に買っているようである。おそらく入場券を買うことが「鉄道マニア」の義務であるとも思っているのだろう。

寿



常呂駅長
ようこそおいとコロえ

常呂駅長

観光旅行記念



ホッパと酒のまち

常呂駅

普通入場券
140円

旅客車内に立ち入る
ことはできません。
発売当日1回限り有効

60-7

駅の向こう側に回ってオホーツク海を見たりしていると網走行きの列車が出る時刻になったのでホームに戻ると、ちょうど2両編成のディーゼルカーが来るところであった。18時2分網走行きは発車した。私は写

真を撮ろうとして驚いた。窓ガラスが物凄くきれいなのだ。決して車両が新しいからではない。この車両はキハ22といってもう数十年も前に作られた車両である。と、いうことはこれは管理局の観光客に対しての心づかいということになる。私は管理局長にお礼の手紙を出したい気分になってしまった。そして所々、写真を撮りながらよい気分で網走までを過ごした。

網走に着いたのは18時45分であったがその頃はもう外は真っ暗で、いくら窓がきれいでも写真を撮ることはできなくなっていた。私はこれから急行「大雪4号」で札幌に戻るのだが「大雪4号」の発車は21時23分なのでそれまで3時間近くこの退屈な網走駅で待っている事になる。特にこんな夜に刑務所の前に行って写真を撮ってくるなどもってのほかである。私はKioskで週刊誌（名前はあえて出さない）を買い、それを隅から隅まで読んで2時間を過ごし、駅の待合室に置いてあるテレビを見て30分を過ごした。

21時 急行「大雪4号」の改札が始まった。改札の所に並んでいる人が少なかったのでも私は並ばなかったが楽に席をとることができた。私のような貧乏旅行者はN氏と違って指定席券など買えないので札幌駅なんかでは急行「利尻」や同じく急行「まりも」の自由席を確保するのに2時間も前から並んだものである。私は席をとる、というよりも席を選んでから荷物を置き、弁当を買いに行った。弁当売りのおっちゃんから「ライラック弁当」という一種の幕の内とお茶を買い、車内に戻った。乗客は増えてなく、1両に五人程であった。指定席券を買った者は後悔していることであろう。私は座席を向かいあわせにして足を伸ばし、弁当を食べながら発車を待った。

21時25分 514列車急行「大雪4号」はDD51型ディーゼル機関車に引かれ、定刻より2分遅れで網走駅をあとにした。なぜ2分遅れたのかについての説明はなかった。早速座席を4人分占領して眠っている者が鉄道公安管に叩き起こされていたので私はおとなしく普通に寝ることにした。今日はややハードなスケジュールだったので早く寝て疲れを取らないと明日にさし支える。明日は北海道内最終日である。一応支笏湖に行く事になっているがこれまたどうなるか分からない。ン万円をかけた北海道旅行もいよいよ終わりが近づいてきている。



日 程 表

日付	駅 名	着時刻	発時刻	滞在 時間	備 考
7/26	戸塚 東上野 都宮 宇都宮 黒磯 仙ノ関 盛岡 青森 東室蘭 札幌 稚内 稚子	-	5:00	06	720M
		-	5:04	06	==
		-	5:08	06	527M
		-	5:12	06	731M
		-	5:16	06	1129M
		-	5:20	06	577M
		-	5:24	06	535M
		-	5:28	06	2539
		-	5:32	06	541
		-	5:36	06	1便
		-	5:40	06	3027D おおとり
		-	5:44	06	1013M ライラック13号
7/27	札幌 稚内 稚子 大深 帯広 えりも 札幌 山手 札幌 網走 宮川 網走 札幌 千代田 文庫 札幌 札幌 函館 盛岡 仙ノ関 上野 戸塚	-	5:48	06	317 利尻
		-	5:52	06	バス
		-	5:56	06	バス
		-	6:00	06	324
		-	6:04	06	944D
		-	6:08	06	926D
		-	6:12	06	2020M ライラック20号
		-	6:16	06	413 まりも
		-	6:20	06	821D
		-	6:24	06	バス
		-	6:28	06	バス
		-	6:32	06	703D えりも3号
7/28	地下鉄 地下鉄 23D バス バス 927D 514 2002M バス バス 3D 566M 829 10D 2便 528 1530 534M 238M 480M ==	-	6:36	06	地下鉄
		-	6:40	06	地下鉄
		-	6:44	06	23D オホーツク3号
		-	6:48	06	バス
		-	6:52	06	バス
		-	6:56	06	927D
		-	7:00	06	514 大雪4号
		-	7:04	06	2002M ライラック2号
		-	7:08	06	バス
		-	7:12	06	バス
		-	7:16	06	3D 北斗3号
		-	7:20	06	566M
7/29	港 札幌 札幌 函館 盛岡 仙ノ関 上野 戸塚	-	7:24	06	829
		-	7:28	06	10D 北斗10号
		-	7:32	06	2便
		-	7:36	06	528
		-	7:40	06	1530
		-	7:44	06	534M
		-	7:48	06	238M
		-	7:52	06	480M
		-	7:56	06	==
		-	8:00	06	2227S
		-	8:04	06	==
		-	8:08	06	==
7/30	==	-	8:12	06	==
		-	8:16	06	==
		-	8:20	06	==
		-	8:24	06	==
		-	8:28	06	==
		-	8:32	06	==
		-	8:36	06	==
		-	8:40	06	==
		-	8:44	06	==
		-	8:48	06	==
		-	8:52	06	==
		-	8:56	06	==
7/31	==	-	9:00	06	==
		-	9:04	06	==
		-	9:08	06	==
		-	9:12	06	==
		-	9:16	06	==
		-	9:20	06	==
		-	9:24	06	==
		-	9:28	06	==
		-	9:32	06	==
		-	9:36	06	==
		-	9:40	06	==
		-	9:44	06	==
8/1	==	-	9:48	06	==
		-	9:52	06	==
		-	9:56	06	==
		-	10:00	06	==
		-	10:04	06	==
		-	10:08	06	==
		-	10:12	06	==
		-	10:16	06	==
		-	10:20	06	==
		-	10:24	06	==
		-	10:28	06	==
		-	10:32	06	==

付記

切符は「北海道ニューワイド周遊券」(青森まで普通列車利用)を使用。

特急、急行は全て自由席利用。

*上の日程表は60年6月に作成したもので、その後の時刻改正等により変化があります。流用される場合はよく確認してからお使い下さい。

テール・ランプ

学園祭に、「てつろ」を発行するようになって、今回で早くも10号発刊を迎えることになった。つまり10年間が過ぎた訳である。

私の手元には、創刊号からの「てつろ」が保管してあるが、今、それらをバラバラめくっていると、卒業していった幾多の部員達の顔がなつかしく思い出される。

想えば、鉄研が同好会として発足して、20数年の月日が流れるが、その間、部室がないために不自由な活動を余儀なくされたこと、部員数の不足から学園祭参加が危ぶまれたこと、又ある時には、考え方の違いから起った部員同志の不協和音など、いろいろなことがよみがえってくる。しかし、現在レイルウェイ・インフォメーションを毎月1回発行したり、学園祭での充実した展示発表で、観客の高い評価を得るまでになったことは、もちろん現部員達の努力によるところ大と言わざるを得ないが、堂々と築き上げてきた諸先輩部員の弛まざる精進と、「和」を重んじる部の気質の伝統も見逃せないと思うのである。これからも、この伝統を失うことなく受け継いでいってほしいものだ。

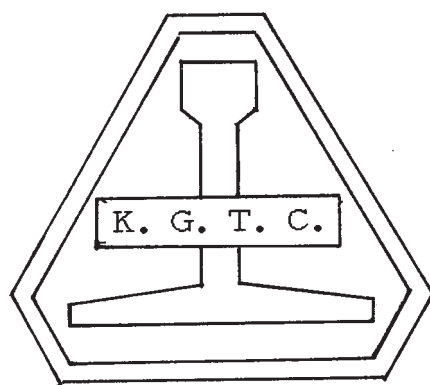
鉄道研究同好会顧問 青木 武夫

編集後記

線路があつて列車が行く。何ともあたりまえの出来事に魅了された人達が集まって結成された『鉄研』。その鉄研が、一般の人々への理解を深めるため、そして日頃の研究発表の場として創刊された『てつろ』も、第10号を迎えることができました。この、記念すべき号の編集長になれたのですが、私自身あまり働かなかつたような気がします。他の部員の人々が、がんばって活動してくれたので、『てつろ』第10号も無事に発行することができました。この場をかりて、部員みなさんに感謝をします。こんな編集長、過去にいなかったと思いますが、今後は、このようなことのないよう後輩達にがんばってもらいたいと思います。とにかく、鉄研部員の血と汗と涙の結晶が、この『てつろ』なのです。この『てつろ』、大切にしておいてもらえると、編集者の一員として、たいへんうれしく思います。

『てつろ』10号編集長 永沢智哉

鉄道研究同好会の主な活動内容 ◎広報誌「レイルウェイ・インフォメーション」を月1回編集・発行。 ◎小冊子「てつろ」を年1回編集・発行。（学園祭時） ◎鎌倉学園祭への出展・参加。 ◎年1回の旅行会。（夏休み・中学生を除く） ◎鉄道施設等の見学会。（年1回程度・不定期）	てつろ Vol.10 昭和61年6月14日発行 非売品 編集者 永沢智哉 発行者 吾郷孝文 発行所 鎌倉学園鉄道研究同好会 〒247 鎌倉市山ノ内110 （鎌倉学園中学校・ 鎌倉学園高等学校内） TEL 0467(22)0994（学校代） 印刷所 湘南コピーセンター
--	--



鎌倉学園鉄道研究同好会