

TETSURO

vol. 11



あ い さ つ

我々鉄道研究同好会がこの「てつろ」を発行するようになってから11年目を迎えることができました。ここまで発行してこれたのは読者の方々の御理解と、先輩の皆様の努力のおかげだと深く感謝しております。

今年はみなさんが御存じの通り、国鉄改革が行われ JR グループ11社が新発足致しました。経営問題をはじめ累積債務などのいろいろな難題を抱え込まれており、決して JR グループ各社の将来は明るくはないでしょう。が、私たちは JR グループ各社を見守っていきたいと思います。

今号も特に統一したテーマを決めておりませんが、やはり国鉄改革がらみの「旅行記」がほとんどとなってしまいました。いかに国鉄改革が大きな問題であったかが判ります。

最後にこの「てつろ」の編集作業をはじめ、部員の方々や顧問の小林先生に御協力いただき、御礼申し上げます。ありがとうございました。

鎌倉学園鉄道研究同好会部長 H1G 佐藤 孝之

てつろ11号 目次

あいさつ.....	佐藤孝之...表2
鉄研旅行記.....	田村 昇... 1
3月31日の悪夢.....	永沢智哉... 4
つれづれなるままに - - -	金子 浩... 10
さよなら国鉄、そして JR へ.....	吾郷孝文... 11
私は言いたい.....	金子 浩... 18
ショート・ショート汽車旅勝手気ままに.....	永沢智哉... 21
九州旅行記.....	佐藤孝之... 22
部員一言.....	30
テール・ランプ.....	小林明久先生・青木武夫先生... 32
編集後記.....	金子 浩...表3

鉄研旅行記 1986 東北夏の旅

H2L 田村 昇

「どこから来たんですか？」

と、なまり交りで尋ねられ、

「神奈川からです。」

と、びっくりした表情で私は答えた。そんな事を、5分近く話していた。

ここは新潟！！ この鉄研の旅行は、どれだけフルに列車に乗れるかというものであった。そのため、一般の人から見るとたいした事がない様に思われがちだが、実際乗ってみただけでも、かなり体力のいる計画であった。顧問の青木先生をはじめ、先輩の吾郷氏、永沢氏、前田氏、同学年の田辺氏、そして無線部の小沢氏のメンバーで強行な計画が行なわれたのであった。

11時13分発、「いなほ3号」に乗って秋田に向かう。しかし出発寸前で、接続の新幹線が遅れたために5分程度出発がすれ、その列車は、ホームを離れていった。この5分の遅れは結果的に秋田まで4時間という長い時間には、関係のないloss time となっていた。車内は、立っている人が目立ち、なかなかの混雑ぶりであった。そろそろお昼時なので、出発前に買った「幕の内弁当」を、腹の足しとした。そして、トランプなどをして……。そうしている間にも、左側の車窓にコバルトブルーの海が見えてきた。これが日本海である。私は、今までにこんなきれいな海を見た事がなかった。海水浴客も少なく、混んでいる湘南とは、大違いである。美しい光景を横目にしながら、車内は空席が目立ってくるぐらいまですいてきた。そして、田辺氏と私は別のボックスに移って男子校特有のひがみを話しているうちに、浅い眠りについていた。そうすると、寝顔を写真に収めておこうと考えた前田氏が、カメラを構えたのである。ふと気付いたのだが旅行後の楽しみにと、協力をしてしまった。(ただ単にねむかっただけであるが……。)そして、秋田に着いたのは定刻の15時18分であった。それから15時40分発、男鹿行に乗り羽立に向かった。やたら車内は混雑し、冷房すらない。汗だくになりながら身動きもとれなく、ただ暑さに耐えるだけであった。ふと見ると青木先生は逸速く席についておられるではないか。羨ましいの一言である。そして暑さを冷やしてくれるのは、首ふり扇風機だけであって、その時ほど扇風機のありがたさを感じた事はなかったであろう。外を覗いて見ると一面田畑で、増してディーゼルの音がいつそう都会とは離れた所に来ている事を強調してかの様に感じる。次第に乗客が少なくなり、席を確保する事に成功した。そして窓を全開にすると、今までの暑さが嘘の様に感じるぐらいまで涼しくなってきた。羽立に着いたのは16時34分、日も少し傾き加減になった頃である。そして、バスに乗り、男鹿温泉で一泊を過ごしたのである。

翌朝、男鹿駅で「立ち食いソバ」で食事を済ませ、前日のルートでディーゼルの音で目を覚ましながらか、秋田に向かった。秋田発10時31分の「つばさ1号」に乗りこみ、一路青森へ！ 途中駅から乗ったわりには、なんら問題もなく席を確保した。弘前付近では、車窓に映る津軽富士こと岩木山が、とても美しかった。そして青森に13時20分に着き、次の列車までに20分ぐらいしかないのでにもかかわらず、構内をぐるぐる回っていた。そうする

と、目にものすごい大きな物が目に飛び込んでくるというより、目に圧迫感を与えるものがあった。それが青函連絡船である。思わず歓声をあげたくなったが、その船の大きさに声が潰されてしまった（そんなわけないが……）。来年には、青函連絡船は廃止され青函トンネルが開通されるが、北海道に行くときには、一度青函連絡船を使って行ってみなければと思った（それだけのmoneyがあればな）。そして13時42分盛岡行に乗り、野辺地に向かい14時33分に着いた。そこから下北半島の陸奥湾岸を走る大湊線に乗り（14時38分）大湊に向かった。5分もないのににもかかわらず吾郷氏は、駅名の札と自画像を入れて小沢氏にとってもらっているではないか。もうおわかりだろう。「チャレンジ 20000km」をやっているのである。既に数十線区間も乗っているという事、さすが「鉄道ファンだ!!」と痛感してしまった。まだ旅行中も続けるらしい。ディーゼルは、高々と音を響かせながら下北半島を走り出す。海は相変わらず澄んだ海で人の心を和ましてくれる。はるか向こうには夏泊崎がうっすらともやをかけて、顔をのぞかせていた。どこまで行っても緩やかなカーブで、広々とした所を走っている事を物語っているとおもわれた。そして、ちょうど中間地点の陸奥横浜に着いた。そこは、上りと下りとの待ち合わせがあるところで、7分ぐらい停車した。陸奥横浜と聞くと私が横浜に住んでいるせいか、親近感を持ってしまった。だが横浜と名前がついていても、こちらの横浜とは比べ物にならない程静かで、なかなか良い趣があった。しばらくあると上り列車が到着し、下り列車も間もなく発車した。そして大湊についたのは、15時52分である。構内には旧型客車が、ひっそと目に着かないように置いてあった。私は旧型客車のファンであるが、もう何も言えない感じがした。今日では、2,3線でしか走っていないのが、残念で仕方がない。折返しの列車の16時25分に乗り野辺地にもどったのは17時42分。同駅18時03分発「はつかり24号」に乗り、八戸に18時39分に着き、18時59分発の八戸線に乗換え、19時08分に宿泊地である本八戸に着いた。

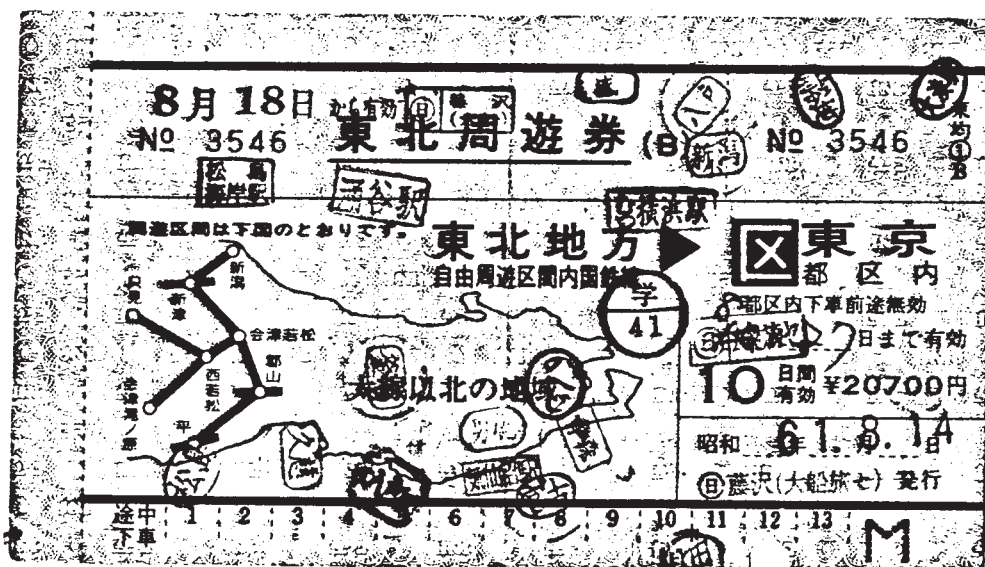
3日目の朝。本八戸 8時53分発の臨時の快速に乗り、久慈に向かった。まだ目がかつたるく寝惚けまなこで列車に乗ったが、ディーゼルの音がちょうどよい目覚まし代わりにもなった。元気の具合があまり良くなく、そのせいか海の色も思わしくない。まさにblueである。そして久慈に10時27に着いた。次の列車まで1時間30分近くあったので数ヶ所市内めぐりをしたが、その中の一つ三陸鉄道の機関区に行き見学をした。そこでは、車庫、車体の洗浄、検査、事務所etc が一ヶ所にかたまっていた。そして、その鉄道はかなりの小人数で動かされているという。開通当時は、赤字が避けられないといわれていたために、人件費を削ったためだろうかと考えられる。

しばらくして、駅にもどり宮古行きに乗ってみると、偶然にも、機関区で話を聞いた人と運転手とが同一人物で、走行中にもいろいろな話を聞かせてもらった。例えば、このトンネルは私鉄で一番長いとか、車内で売っている弁当がうまいとかで、ある。そして宮古に着いたのは13時51分で14時14分発にのって釜石に向かった。途中で「吉里吉里」というわけのわからぬ駅名があった。語源はわからないが、聞いた感じが、忙しさだけが残る駅であった。そして釜石に15時40分に着き、15時49分発に乗換え盛に向かった。これが三陸鉄道の南リアス線である。盛には16時36分に着き、16時41分発の大船渡線に乗換えた。そして、宿泊地である気仙沼には17時58分に着いた。

昨晚、かなり寝たのが遅かったのにもかかわらず5時半頃に起きて、「気仙沼港」に前田氏と田辺氏とで行った。港にはイカやカジキマグロ、カツオなどが水揚げされ、活気に満ちあふれていた。土産に、乾物などを買った。

今日で最終日である。それぞれの旅の思い出を胸に秘め、これからまだ続く列車との闘いに挑むのである。

— 完 —



3月31日の悪夢

113A 永沢 智哉

第一章 はじめのはじめ

四国へ行く。海外旅行が当り前の今、別に珍しいことでもない。しかし、少し変わっていた。四国まで日帰りの旅に出る、と“物好き”としか言いようのないことをしてかすのである。同行は部の後輩田村君と途中までは一緒の前田氏。国鉄の最後の日の3月31日だけ有効の“謝恩フリーきっぷ”を使用する。今、まさにこの悪夢としか言いようのない旅が始まろうとしていた。

第二章 臨時急行“銀河”にて 大船～米原

3月30日夜10時半頃、私は大船駅で、駅弁と小さな鞆を持って一人立っていた。前田氏と田村君を待つためである。列車が駅に着く度に酔っぱらいが吐き出され、千鳥足のおっさんがノロノロと駅から出て行く。その中に前田氏がいた。黄色いトレーナーに重そうなバックを抱えて、エビス顔でやって来た。集合は10時半なのだが、私と前田氏はやはり10分位前に来るし、普通の人だって予定より少し早く来るものなのに、後輩の田村は10時半丁度の列車でやってきやがった。けしからぬ奴である。

小田原まで普通に乘って行く。ここで臨時急行の「銀河83号」（全車指定席）に乗る。

駅のアナウンスで、東京発大垣行の普通列車は300%の乗車率で東京を出発、それでも乗り切れなかった人がいるので臨時列車を出したとか。指定席なのでゆうゆう座れる我々は少し金持ちになったような気がした。

小田原を出発して、しばらくして私はうとうととしてきた。外は真っ暗なので見えもしない窓側を前田氏に100円で売ってもらい、（この御仁、やさしい顔してなかなかケチである。）眠ろうとしたら、沼津に着いた。そこで前田氏がおもしろい話を聞いたそうである。指定席なので、窓口で“ない”と言われるだろうに、沼津から乗って来た女の子の六人組は、乗ってから“指定席六人分下さい”と車掌に言ったそうである。ないものはないのだから、静岡で降ろされたそうである。愉快な話であった。

静岡に着いたのは覚えていない。浜松まで寝ていた。浜松14分の停車。前田氏が私の寝顔を撮ろうとして私の目の前でフラッシュを光らせたので起きた。田村君の隣の鉄道マニアらしき男が私にしゃべってきてうるさい。こっちは眠いのにな、やれX線は乗ったか？とか、北海道へ行ったか？とか言う。田村氏が帰って来たので、私は外へ出て見る。少し寒い。数本のジュースを買って席へ帰る時、なにやらとある車輛のドアの所では何やら人だかりがしている。何かしらんとのぞいて見ると、小学生がわんわん泣いている。切符と財布をホームに落としたらしい。暗くて見えないから余計に不安になったのだろう。

静かな発車とともに私は眠りについた。6時2分、米原に着いた。これから悪夢のような3月31日が始まったと言っていい。この特急・急行の自由席も乗れる“謝恩フリーきっぷ”10万枚の発行ということは、10万人の大移動である。

第三章 悪夢の序章 米原～高松

米原は寒かった、次の日は4月というのに、吐く息は真っ白、おまけに風が強く、ガチガチとふるえた。さらに、狙いすましたようにアナウンスが、新幹線が12分遅れると伝えた。冗談じゃない。岡山での接続が7分しかないというのに。乗車率300%の大垣行の乗客がほとんど新幹線に流れたようである。やっと着いた新幹線は立客もいる混みよう。一番

後ろに行ってなんとか座れた。私の隣に座っていた、いかにも関西人という感じの中年のおじさんが英語の本を読んでいたのに少なからず驚き、関西人観が少し変わった。

20分位走ると京都に着く。さすがに古都だけあって寺院仏閣が多い。京都では乗るより降りるほうが多かった。新大阪で前田氏は九州へ行くので博多行に乗り換える。列車が遅れているので、10分早く岡山へ着くそれに乗ろうと思ったのだが、その列車は12両編成であり、ほとんどの客もそちらに流れているので、やはり今までの列車で行くことにし、前田氏と別れた。

ガラガラの列車の中で私と田村君はどこへ行こうかと話す。結局、四国へ来た以上は金比羅さんへということで、琴平まで行くことにした。いい加減である。

空腹を覚えた。西明石で前田氏の乗った新幹線を待避するので、数分止まる。そこで、元バスケット部の田村君に弁当を買ってきてもらおうよう頼んだ。西明石でドアが開くと同時に田村君がダッシュして買いに行った。が、弁当はなかった。ビュッフェにも行って見たが、売り切れだったそうだ。私は少なからずがっかりした。姫路城が見えてきても、私は美しいとは思わず、ただ、弁当の事しか考えていなかった。

列車は思うように速くならない。岡山に近付くと、我々は、岡山駅の構造を調べだし、階段に近いと思われる場所のドアに立ち、岡山に着くのを待った。岡山に近づくと、車掌のアナウンス。「岡山の接続列車をお知らせ致します。○×線○○時○○分×○、………宇野線、宇野行は10時27分（我々の乗る列車は9時56分）でございます。」

「接続しないらしいぞ。」

「どうします、先輩」

「予定が狂っちゃう。冗談じゃねえ。」

岡山には、9時54分に着いた。走れば間に合うかもしれない。ドアが開くと、運がいいことに乗り換えの階段がすぐ近くにあった。走るしかない。

「速力が武器だ！走れ！」私は言った。

それは空腹と寝不足の私にとっては、大変につらいことであつた。我々の他にも数人の鉄道ファンの人間がすごい顔で走っている。私は脱兎のごとく走った。

なんとか列車には間に合った。私はしばらく息が荒くてしゃべれなかった。改めて体力のなさを感じた。三島由紀夫風に言えば“17才のニタニタ笑う老人”である。席は全部ふさがっていて、仕方なく立っていたが、私は寝不足にこのありさまなので、立ちながら、うとうととしていた。（我ながら寝てばかりだと思う。）

今度は予定通りに着いた。ここで8分後の9時36分の連絡船に乗り換えるのだが、35分発の高速艇乗場へ走る。乗場に着くと、駅員さんが、

「この船には指定連絡船急行券1100円が必要ですし、満席です。」

と、のろのろと言う。我々は今度も走らされる運命らしく、連絡船乗場へと走った。

今度は本当にバテた。座敷みtainなカーベットが敷いてあるところで、しばらく横になっていた。

しばらくして、船の売店で弁当を売っていることを知り、買ってきて少し遅い朝食にした。本四架橋が少しかすんで見える。あれが完成したらこの連絡船もなくなるんだな、と思った。

第四章 金比羅宮の決闘

四国への第一歩をついに記す。昔住んでいた北海道へ数年ぶりで行ったときの、函館でのような感動はなかった。

くし状のホームには色々な新しい車輛があつて油臭いディーゼルカーばかりという、私の四国観はもろくも崩れた。

銀色のステンレスのディーゼルカー、四国国鉄初めての電車、欧風客車。国鉄のうちに造ろうという感じで造ったに違いない。

国鉄線は口ハなので、“フリーきっぷ”を持っている人は国鉄線に乗るだろう。

ここから金比羅さんまでは二つの路線がある。一つは予讃本線に乗り換え、琴平まで行くのと、高松琴平電鉄、通称『琴電』の琴平線がある。

この電鉄は、数多くの古い電車を持っており、車輛の形式などが全く分からない私でも大変興味があり、「シコクへ来た以上はコトデンハ……。」と思っていた。所要時間は国鉄とはさして変わらないし、田村君もいい、と言うので、乗ることになった。

高松駅前の道路の向かい側、ホテルと商店の間（むしろ狭間と言った方がいい）に高松築港駅があつた。15.6分してから発車。仏生山駅までは町の中、どこことなく江ノ電に似ている風景である。田村君はうつらうつらと船をこいでいる。時々、目をぱっと開き、

「どのへんですか？」

などと聞き、まだまだだ、と言うと、そうですか、などと言って5.6分起きているが、またうつらうつらと寝ている。

仏生山でほとんどの人が降りた。観光客みたいなのは我々を含め5.6人しかいない。

京浜急行、あの三崎口～品川を結ぶ、大手私鉄のお古の車輛が見えたりして、なかなか興味深い駅であつた。

仏生山を出ると長閑な田園風景が広がる。電車の中の写真を撮ろうと思ったら、ガキどもが全国、いや万国共通の“迷惑”であるピースサインをする。ムカッときたが、怒ると精神衛生上よろしくないの、撮るのをやめた。

田畑の向うに中国、四国山地特有の平凡な山々が連なっている。

国鉄のガードをくぐると琴電琴平駅に着く。テレホンカードでおもしろいのがあつたので買おうと思ったが、1000円もするのでやめた。

「金比羅宮は全部で1368段あります。先輩、カゴかきしてくれる人がいて、4000円ですけど、頼みますか？」

と、田村君が嫌味っぽく私に言う。

「俺は中学時代から歩くのは得意なほうだ。走るのは苦手だが、山道や階段を上がるのは早い方だぞ。」

「本当ですかね、ま、とにかくあがりましょうか。」

こうして、私と田村君の闘いが始まった。それにしてもふてえ奴である。

いかにも門前町、という感じで、階段を上る途中に何軒もの土産屋、食堂（もつともほとんどがうどん屋だが）がずらりと並んでいて、ちょっと寄って行きませんか、などと言う。どこことなく丹沢の大山に似ている。店々には木彫の七福神などが置いてあつて、（

それも等身大の)寄ってみたい気もするのだが、田村君が「もうバテたんですか。」などと言うかもしれない、という危惧もあってただひたすらに登っていった。手ぶらですいすいと上って行くばかりで、荷物をどこに置くのかと思ったら、ほとんどの店で荷物を預かってくれるそう。おまけに杖まで貸してくれるらしい。どこかの店に荷物を預けたいとどれだけ思ったことか。だが、私も先輩として負ける訳にわいかない。妥協は敗北しか生まない。参道は桜の樹でいっぱいなのは分かっているのだが、見向く余裕もない。ただひたすらに一段一段を上がった。

結局、人もあまり来ない奥社まで行ってしまった。田村君はここまでしきりに、「このうさん臭いおっさんみたいな人が、かわいい女の子だったらなあ。」

などとしきりに連発した。いやはや、変わった御仁だな、と思った。結局勝負は引き分け、先輩の両目はつぶれずになんとかすんだ。

奥社の眺めは最高で、さっき乗って来た琴電の電車が小さく見えた。海は見えなかったが、空気が澄んでいれば海はおろか本州も見えただろう。長くいたかったけれども、汗が冷えてきて寒くなってきたので、早々に引き返した。吐く息が白い程寒かった。

帰りは登りよりきつかった。膝が震えて思うように歩けなかった。そして土産屋に行つて名物のうどんと“灸まん”なる慢頭を買って国鉄琴平駅へ帰った。

国鉄琴平駅で一つムカツ、ときたことが一つ。なんと入場券が売られていないことだった。何でも自動販売機があるから売らないとのこと。自動の方は、半年もしないうちに印刷が消えてしまうし、こんな全国でも有名な神社なのだから硬券入場券ぐらい入れてもいいのではないか、と疲れきった私はそう思った。琴平から乗った列車は、私と、口をポカんと開けて眠る田村君を乗せて一路高松へと向かった。

第五章 悪夢そのもの 高松～大船

高松に着くと、連絡船の乗り場は長蛇の列であった。待つこと数分、連絡船入船開始。座敷みtainなボックスは足の踏み場のないような込み具合。その中で堂々と横になるおばさん達には驚いた。そこらに食べカスは散らかすは、ガキはうるせえやらでヒサンの限りだった。宇野に着いた時はギューギュー詰めの列車に寄せられるわで、本当に悪夢としか言いようがない。これで終われば良かったのだが……。

最大の悪夢は岡山で起こった。まず乗ろうとした18時12分は長蛇の列で座れそうもないのでやめた。(貴重な岡山始発)そのあとの岡山始発に乗ることにした。18時12分だと終電の3本位前に乗れたのに……。

その12分発の前に行く博多発東京行の新型新幹線がいつまでたっても発車しない。その時である。

「只今名古屋～豊橋で停電事故が発生致しました。復旧のメドはたっておりません。」

冗談じゃない。この岡山始発の列車は横須賀線久里浜行の最終ギリギリだというのに。

結局、列車は25.6分遅れて発車した。座れたからいいものの、ものすごい混雑である。

私は時計とニラメッコ。外が暗いので、どの辺を走っているかよく分からない。田村君などは家が新横浜に近いので、余裕たっぷりですんなぞ読んでいる。

少しずつ遅れは取り返している。何とか終電に間に合いそうだと、確信したのは名古屋を過ぎての事だった。

ウォークマンを聞きながら眠っている田村君をよそに私は閉店間際の食堂車へ行って、紅茶などを飲みながら、今日、3月31日国鉄の日の悪夢のような出来事を思い返してみた。どこぞの走りもしない蒸気機関車を引っ張り出して午前0時に汽笛など鳴らすという歯の浮くような行為をするような人はどんな人だろう、などと思ってもいた。

列車の中はすごい込みようだった。ただでさえ狭い通路は人でいっぱい、一両分歩くのに5分はかかった。

静岡を過ぎた所で20分ぐらい遅れていることが判り、終電に確実に間に合うことが判った。

新横浜に着くと、かなりの客が降りる。田村君はここから近いので、車で迎えに来てくれるらしい。私は横浜線に乗り換えて横浜まで行かなければならない。早々に、かつあっけなく別れた。私もなんとか無事にスカ線に乗れて、JR初の大垣行と並走する。向うの列車は込んでいた。その中に何故か友人の吾郷氏がいたのは、くされ縁というか、悪夢のエピローグという感じであった。酔っぱらいと一人の旅好きの落ちこぼれ高校生を乗せて横須賀線久里浜行の最終列車は北鎌倉へと足を向けた。そろそろこの旅行記を終えろとしたい。

最後に鉄道唱歌（作詩 大和田建樹、作曲 多梅稚）第四集北陸地方の最後の歌詩をここに書く。

お も へ ば 汽 車 の で き て よ り
狭 く な り た る 国 の 内
い で し 上 野 の 道 か へ て
い ざ や か へ ら ん 新 橋 に

— 完 —

国鉄
企

謝恩フリーきっぷ

No 4686

自

(普通乗車券・自由席特急券)

国鉄全線

¥6000円

(自動車線を除く。)

昭和62年 3月31日有効

昭和62年 3月 21日

蒲田駅旅行発行

小

謝
恩
フ
リ
ー

M

急行券・指定席券

東京 ▶ 大阪

(23:10発)

3月30日

銀河 81号

2号車

6番 0席

¥1,700

内訳: 基1,200 + 特500

051

62-3.28

横浜駅-2発行

50040-02

つれづれなるままに…

H1G 金子 浩

締切りもさしせまったある日、ページ数を数えていた某A氏が、「1ページたりないや。どうしようか？」と部室の中で言っているのを私は聞いた。機嫌の良かった私は何を思ったのか、「じゃあ俺が1ページ書くよ。」と言ってしまったのだった。

ある日の出来事

この間、部活帰りの北鎌倉駅でのことでした。(あの駅はホームからホームへ行くのが踏切式なので下りと上りが同時に来るときはすぐに渡れないのです)というわけで、運悪く同時に上りと下りが来てしまいました。しかし私と先輩はいつもどおりに少し待ってくれるだろうと思っていて下り電車が行ってしまうと目の前で上りがいってしまいました。駅員いわく、「時間だからね。」…。ラッシュでもなく、遅れている訳でもなく、ダイヤも過密でないのに、たった10秒も停車出来ないのでしょうか。それに時刻表をみると大船駅で2分も停車するのです。勿論私は鉄研部員というにもかかわらず、次の列車に思い切り「愛のケリ」をいれて差し上げました。皆様はどうお考えになりますか?JRになってからというもの、私はサービスが悪くなったという気がしてなりません。

国鉄最後の日

これは友人が話してくれたアブナイお話。友人が国鉄最後の日に車掌に記念にサインを貰おうと思い、「何か書いて下さい。」といったところ、車掌は「いいえ、本音はかけないんですよ。勘弁してください。」といったそうです。別の話ですが、暴行のあった浜松町駅の駅長に記者が、「昼間はホーム事務室に駅員が全然いないのですが、本当に安全なのですか？」と質問した所、駅長は大丈夫ですとかいっていました。が、テレビでみていて一発でウソだと分かりました。管理社会の歪みが結局こういう弱者にいくのです。いくらJRになっても上層部は結局国鉄の時代と変わっていないのですから。

「E電」について

はっきりいって情けないと皆様は思いませんか？最近の横文字かぶれにはいい加減うんざりします。聞けば某作曲家がしゃしゃりでて「首都電」をボツにしたとか。日本なら日本語でもっと軽薄でない名前を付けて欲しいとおもいました。先祖代々が作り上げてきた日本の文化を自ら破壊しなくても、私はいいと思うのですが。

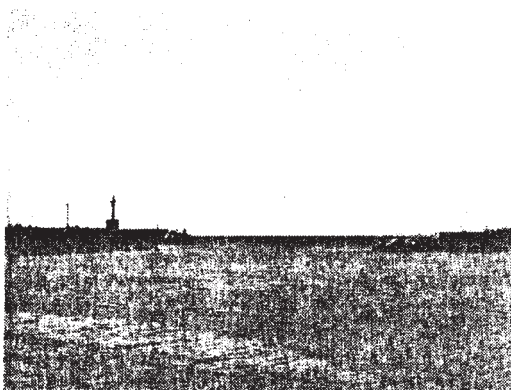
さよなら国鉄、そしてJRへ……

H3A 吾郷 孝文

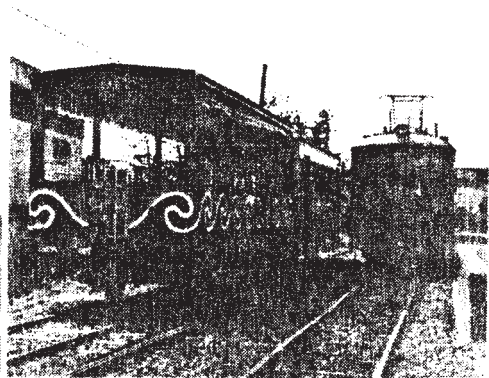
昭和62年3月31日。朝のラッシュ時にはまだ少し早かったが、千葉行上り横須賀線電車の車内には、多少の立ち客が出ていた。新聞を読んでいる人が多いが、その中でも特に日経が目立つ。この人達のうちのいったい何人が、今日は国鉄最後の日であることを意識しているのだろうか。電車のドアには、既に「祝出発進行！ JR JR東日本」というステッカーが貼られていた。はがされるのを防ぐためか外側から貼られているのが面白い。

東京で一度すいた車内も、錦糸町辺りから再び込み始め、やがて千葉に到着。ここで成田回りの銚子行に乗り換える。銚子行は6両編成だが、非冷房で、シートもかたく、全体的に薄汚い感じだ。成田では、6分停車したので、改札口を出て見ると、「さようなら日本国有鉄道オレンジカード」を買う人達の長い列が出来ていた。私は、銚子でこのカードを買うつもりだ。ところが銚子に着いて見ると、発売開始時刻からまだ20分足らずであるにもかかわらず、それらしき列は全く見当たらない。窓口に聞いて見ると、もう売切れだという。私はがっかりした。

今日は、いつもの旅行と違って、綿密なスケジュールを立てているわけではない。それとなく改札口の上に掲げてある時刻表を眺めていると、銚子電鉄の発車時刻が迫っていたので、それに乗ることにした。単行の可愛らしい電車に18分ほど揺れると、終点の外川に到着。一昨年放送されたNHK連続テレビ小説「落つくし」で、一躍有名になったところだ。駅にも電車の車内にも、その案内があった。駅から5分ちょっと歩くと、海に出た。コンクリートで固められた港になっていて、直接海水に触れることはできないが、さすが外海。海の青さが違う。いつまでも海を眺めたい気持ちがしたが、途中で何度も後ろを振り返りながら、緩やかな上り坂を駅の方に戻った。銚子行の車内で発車を待っていると、なぜか、国鉄の貨車を改造したオープンデッキ客車「落つくし号」が「落つくし」で度々ブラウン管に登場したデハ101に引かれてやってきた。銚子行では運転席のすぐ後ろに座り、「ローカル私鉄も、のどかでいいなあ！」と感じ入ったが、今日は国鉄最後の日であることを忘れていたのに気がついた。何となく後ろめたい気がした。



外川から見た太平洋



銚子電鉄落つくし号 外川にて

銚子では、成田回りの千葉行がすぐに連絡。4両編成と短いが、冷房もついている。スカ線の付属編成だ。先頭車の一番後ろのドア近くの、おじさんが一人だけ座わっているボックスに腰かけた。東戸塚のマンションの広告が目に入る。車内もわりときれいで、千葉以東専用のローカル編成とは大違いだ。

電車が動き出すと、そのおじさんが「国鉄の写真を撮ってるの？」と声をかけてきた。聞くと、このおじさんは銚子運転区で車両の検査していたが、この日限りで国鉄を退職するとのことであった。今、職場に最後のあいさつをしてきて、成田の自宅へ帰るところだそうである。おじさんはかつてSLを運転したこともあるそうで、SLの思い出とか、この辺りで事故があったとか、知り合いですごい鉄道好きな人がいたとか、いろいろな話をしてくださった。成田が近付くと、車窓に未完成の高架線が見えた。おじさんに聞くと、中止になった成田新幹線だそうである。政治の道具にされ続けた国鉄の象徴のように感じられ、やり場のない、そして口には言い表わせないような感情が込み上げて来た。おじさんは、明日から再就職されるそうである。

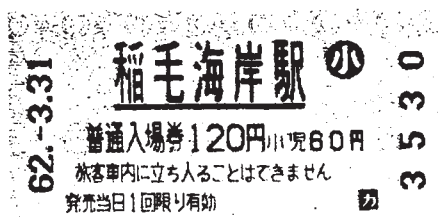
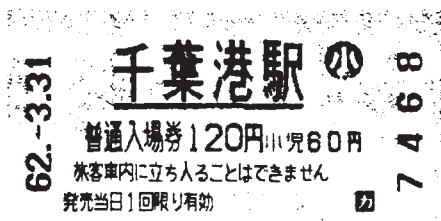
成田でおじさんと別れ、私も快速逗子行に乗り換えた。電車は、とても快速とは思えないようなスピードで走り始めた。私は、これから、去年の『てつろ』10号にも書いた京葉線に、再び乗ろうと思った。船橋で快速を降り、黄色い緩行電車で、京葉線の始発駅西船橋に向かった。

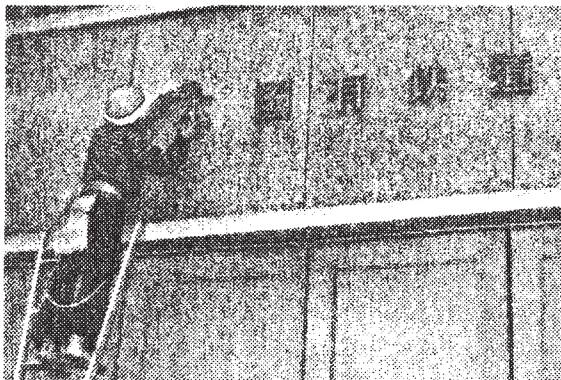
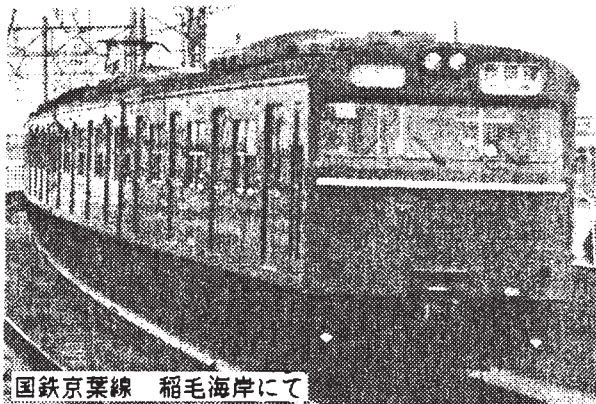
京葉線は、去年の秋頃から日中は4両編成になったこともあり、車内の席は既に埋まっていたので、運転室のすぐ後ろに立った。電車が高架線を走り出すと、やはりWAKU WAKUしてくる。「国鉄京葉線を御利用いただき、ありがとうございます。115年にわたって親しまれてまいりました国鉄も、明日からは新しい会社JR東日本に生まれかわります。」といった放送（うろ覚えで、本当は多少違った）が、早速流れた。新習志野の車両基地で待機していた電車には、既にJRマークが貼られていた。予め分かっていたことだが、思っていた以上に『派手!!!』だ。

海浜幕張付近は、昨年より道路整備は進んでいたが、幕張メッセらしいものは、まだ何もない。

駅間距離 3.7kmの稲毛海岸～千葉みなと間にある公団幸町団地は、京葉線の恩恵をほとんど受けていない上に、京葉線の騒音が大問題になっているところ。高架線の壁を高くする工事が行われているが、どの程度の効果が期待できるか。もうじき政令指定都市になる千葉市とJR東日本、及び住宅・都市整備公団とで話しあって、ここに『幸町駅』を作ることはできないであろうか。

千葉みなとでそのまま折返し、国鉄直営の喫茶室『L』で少し遅めの昼食をとろうと稲毛海岸で下車したら、移行準備のため閉まっていた。直営売店『なのはな』も同じであった。昨年お話を伺った渡辺首席助役はいらっしゃらないか尋ねてみたら、船橋法典の駅長に昇進されたとのことであった。食事は、昨年利用した駅前の忠実屋1階のマクドナルドでとった。

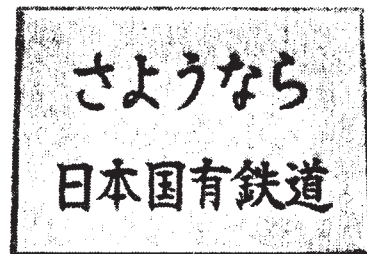




↑ 国鉄本社にて→



「旅立ちJR九州号」東京にて



西船橋、市川で乗り継ぎ、久里浜行快速電車で東京駅の地下ホームに着いたのは16時20分。あと20分程で、東京発の「旅立ちJR号」の一番列車、「旅立ちJR九州号」が発車する。「九州号」のホームに上がると、目の前は人、人、人……。かろうじて、出発式の音声だけが聞こえてきた。仕方なく隣の12番線ホームに行き、編成を眺める。機関車には、JR九州のヘッドマークと旗が取り付けられていたが、客車（和式客車「山」編成）には、「旅立ちJR九州号」の表示は何もない。列車の後部を見ると、この列車から生中継する「毛が3本」こと各方面がアンテナを出すために貫通扉が開いており、その上、なぜか貨物列車用の反射板が付いていて、なんともみっともない。「旅立ちJR九州号」は、特急「さくら」の後を追うがごとく、定刻に発車していった。

東京駅構内には、早くも「JR東日本」の飾りつけがされていた。丸の内北口を出ると国鉄本社。ここは、2月中旬に来たときには周囲を鎖で囲まれ、PRコーナーさえも固くシャッターが降ろされていた。今日は、見たところそのように異常な厳戒体制はなく、PRコーナーでは新会社に関する展示を行っていた。新館入口にあった「日本国有鉄道」の銘板は既になく、「さようなら日本国有鉄道」と手書きされたパネルが掲げられていた。

旧館前に回ってみると、正門上の日・本・国・有・鉄・道という6つの切抜き文字が、ちょうど外されるところだった。ドライバーのようなもので文字を外し、袋の中にしまい、その跡を拭きとり、はしごを移動して、また次の文字を外す。この極めて単純な、そして歴史的な作業を、小雨がバラつく中、最後まで見届けた。見物人も、初めは数名だったが、そのうち「文芸春秋」のカメラマンも含め、かなりの人数になった。

満員の京浜東北線上野へ行くと、中央広場には「旅立ちJR号出発式」のための特設ステージが設けられていた。旅行センターでは、発売日でもないのに、オレンジカードが飛ぶように売っていた。翌日知ったことだが、国鉄が発行したカードは、4月1日以降一切売られなくなるのであった。

再び東京駅に戻り、9・10番線ホームの大垣行の列に加わる。先程の「旅立ちJR九州号」が発車したホームで、残り3本の「旅立ちJR号」やブルートレインも、全てこのホームから発車する。何本かブルートレインを見送った後、20時発の「旅立ちJR四国号」が入線してきた。人気の「ゆうゆうサロン岡山」を使用しているだけあって、列車の周りは黒山の人だかり。「旅立ちJR四国号」が定刻発車すると、国鉄が消えるまで、あと4時間を切った。

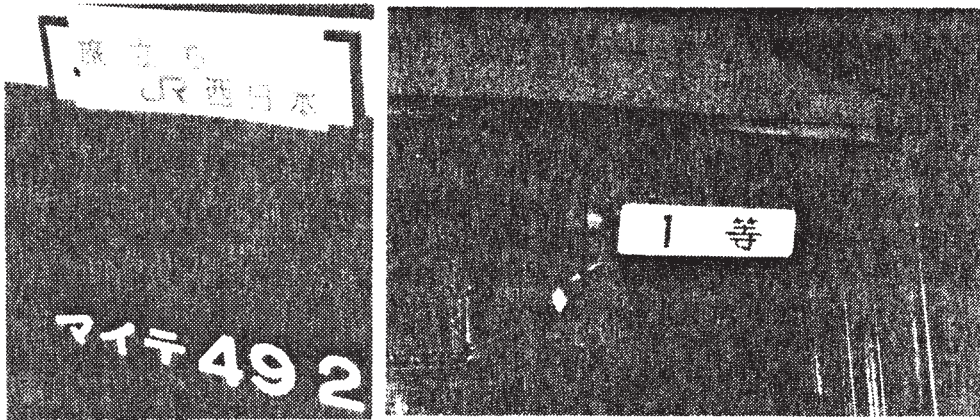
ここで、「旅立ちJR号」について、改めて簡単な説明を加えたいと思う。この列車は国鉄総裁から新会社へのメッセージを運ぶという目的で、3月31日の昼過ぎから夜にかけて、6旅客会社の本社最寄駅（但し、JR東日本は、東北地域本社のある仙台）に向けて続々と東京駅や上野駅を後にした。これらの列車は、それぞれ「いい旅チャレンジ 20000 km」会員と一般の2通りに分けて、無料招待客の募集がされた。ということは、多くの人が御存知だと思うが、私は「20,000km」に西日本、一般に東日本・東海・西日本の計4通を応募したのにもかかわらず、いずれも外れてしまったのだ。中でも、一般よりもぐっと倍率の低い「20,000km」の方でも外れてしまった「旅立ちJR西日本号」の乗客が目の前を通るときには、非常に悔しい思いがしたのであった。

その「旅立ちJR西日本号」の発車が近づくにつれ、ホームはレールファンの姿がますます多くなってきた。大垣行の列は、もうホームの反対側、つまり「西日本号」が発車する方まで届いている。おまけに、隣の12番線ホームは、日本テレビの撮影のために閉鎖されている。パニックは必至であった。

21時55分頃、品川方から「旅立ちJR西日本号」が入線。機関車の後ろに、展望車マイテ49が連結されている。列車が止まると、大量の群衆が、混乱のホームをマイテの方へ駆け抜け、騒ぎは頂点に達した。

さて、このような騒動の主、マイテ49にも簡単に触れておきたい。この車両は、特急「富士」の1等展望車として、昭和13年に鉄道省大井工場で製造された。戦後、進駐軍接収や冷房取付け等を経たのち、特急「はと」で復活。昭和36年に廃車になった後は、大阪の交通科学館で静かな余生を送っていた。そしてJR誕生を目前に控え、余部に散った掘りゴタツ式客車「みやび」に代わるJR西日本の看板として、見事復活したのである。

さすがに、このようなマイテ49を連結した「西日本号」の出発前とあって、普段なかなかお目にかかれないような人達も拝見できた。ロングおじさんこと吉村光夫さんがそうであるし、あと2時間足らずでJR東日本副社長に就任される山之内秀一郎国鉄常務理事などは、私から1m足らずの所を通っていかれた。それから目撃してしまったもの。それは某有名鉄道雑誌の取材マナーである。帽子のツバを後ろにし、顔を見ると高校生くらいにしか見えないカメラマンが、何と水飲み台の上に立ってマイテを撮影しているのである。



「旅立ちJR西日本号」マイテ49 東京にて

人間が水を飲む所に土足で、である。しかも、それらしき写真は、公然とその雑誌に掲載されていた。高い所から撮りたいのなら、三脚くらい持ってこいと言いたい。ちなみに、私は、この雑誌を買ったことは一度もない。

22時13分、「旅立ちJR西日本号」は、一応定刻に発車した。一応というのは、ホーム上の安全確保のために、よくもこんなにゆっくり走れると思うほどの走り出しだったためだ。ホームを抜けるまでに、2分程かかったであろうか。最後部のマイテに、まるで有名な人が結婚するときの記者会見のごとく、いや、数の上ではもちろんそれ以上のフラッシュが浴びせられる。一方、マイテの展望デッキの方も、手を振るキャンペーンガールの背後からフラッシュの連射。何とも奇妙な発車光景だった。

混乱も一段落したので、トイレに行こうと北口階段を下りてみると、ロープを持った職員が、なにもせずただ突っ立っていた。一度は階段規制をしようとしたものの、一般客との区別がつかないために断念したらしい。後で雑誌で知ったことだが、南口では完全に閉鎖したために、駅員とレールファンとの間で、かなりのトラブルがあったようだ。

しばらくすると、東京発の「旅立ちJR号」のラストを飾る「旅立ちJR東海号」が入線。機関車が、爆発的人気を誇るEF58だったため、再びパニックになるかに見えたが、今度は列車の周りにロープが張られ、大事には至らなかった。

その「旅立ちJR東海号」が発車すると、同じ9番線に、程なく大垣行普通電車が入線してきた。緊張の一瞬である。電車が停止すると、せっかく並んでいた列も乱れ、かなりの人が横入りしてきた。このマナー、どうにかならないであろうか。私は、幸い進行方向向きの窓側の席をとることができた。この列車に乗りきれない人も出るのではないかと思われたが、臨時の大垣行を続行運転するとの放送が入り、そちらのホームへ次第に人が流れていった。一方、10番線の大阪行臨時急行「銀河81号」は、発車時刻を過ぎているのになかなか発車しない。停電事故で遅れている新幹線の乗客の折返しの便を図るのと、大垣行の客を誘導するためらしく、結局10分以上遅れて発車していった。このため、大垣行も2分遅れて発車。車内は、確かに通路やデッキまで人で埋まっているが、夏休みの混雑時などに比べれば、それほどのことではない。やはり、臨時列車の効果大といったところか。

品川駅では、完成したばかりの「パノラマエクスプレスアルプス」が停まっていた。この後、日本テレビ用の「JR一番列車」として、東京駅に入ってゆくようである。

横浜発23時58分。私は、腕時計を腕から外して小テーブルの上に置いた。スカ線や相鉄の線路が並行している。平沼橋を過ぎた。時計と窓の外との間を、何度も視線を往復させる。西横浜通過。そして、そのホームが見えなくなったかなと思った瞬間、時計の3本の針が1本になり、デジタル部分に0が5つ並んだ。車内に、大歓声が湧き起こった。と書きたかったのだが、いたって静かで、全く変化がない。ただ黙々と週刊誌を読んでいる通勤客の姿が印象的だった。確かに、国電（現在のE電）は終電まで国鉄が運転するはずなので、この瞬間にJRの列車になったということはないのかもしれない。後続の「湘南ライナー7号」や小田原行の終電も、終点まで国鉄が運転するであろう。とすると、この大垣行は、いったいどこからJRの列車になるのだろうか。

何はともあれ、4月1日最初の停車駅は、私が16年8ヶ月も住んでいた戸塚区の中心、戸塚駅である。本来ここで接続するスカ線の久里浜行終電は、大垣行の遅れにもかかわらず待っていてくれた。そうだ、この列車には、ほんの10数分前まで鉄研の会計だった永沢氏が乗っているはずだ。しかし、新幹線が遅れたため、大丈夫だろうか。彼は、これに乗り遅れると家に帰れない。スカ線は、私の席とは反対側を走っていたが、中腰で車内を覗くと、彼がドアの横にでっかい態度で座っているのが見えた。（実際には、疲労のためらしい。）軽く手を振ると、彼もそれに答えたかのように見えた。次の大船では、「旅立ちJR東海号」を追い抜く。

小田原を過ぎると、浜松までは停車駅も少なくなる。刈谷付近までは放送を行わないとの放送もあり、大垣行にも安らぎの時間が訪れたかのように思えた。が、なぜか根府川で停車。しばらくすると、前の方から1人の少年が、「車掌さんはどこかな。」と叫びながらやって来た。誰かが、「何があったんだ。」と尋ねると、「ちょっとしたことがあったもので。」と言いながら、通路は人がいて歩けないので、座席の背もたれの上を、網棚につかまりながら、びよんびよん歩いて消え去った。「なんだ、あいつは。」といったどめきが起った。窓を開けて状況を眺めている人がいるが、何が起きたのかさっぱり分らない。やがて、放送が入った。8号車で窓から飛び降りようとしてけがをした人がいて、救急車を呼んでいるそうだ。しばらくして、救急車のサイレンが聞こえてきた。列車は、約20分遅れて発車。まさに、JR最初の自殺未遂事件であった。大事に至らなくて、よかったと思う。

列車はおくれたまま、JR東日本とJR東海との境界駅になった熱海に到着。せっかく座っているのもったいない気もするが、ここで下車する。上りホームに停まっている湘南電車には、既にJRマークが付いていた。私は、取りあえず改札口を出た。係員は、JR東日本のバッジを付けていた。改札前には、JR東日本とJR東海の横断幕が、仲良く並べられている。自動券売機は、ボタンのところがグリーンとオレンジに色分けされていたが、半分以上は「調整中」の貼り紙。その前には、地元の人らしき人が、3人ばかりいた。みどりの窓口の内側では、何やらマルス（指定券を発行する端末機）の改造をしていた。大垣行を降りた酔客の一人が、早速駅長さんに言いがかりをつけている。この人は、先程の根府川の停車を、順法闘争と思い込んでいるようだ。お客さま思いのJRは、このような客も大切にしなければならないのだから、さぞかし大変であろう。

券売機の貼り紙がはがされ、電源が入ると、3人は一斉に切符を買いはじめた。彼らは0001の切符が買えたと喜んでいて。そうか。私の頭の中には、0001の切符という概念が全く無かったのである。慌てて買ったが、もちろん0002。まあ、よしとしよう。

4月というのにかなり肌寒く、私は吹きさらしの待合室で缶コーヒーをすすりながら、体を温めた。大垣発東京行の普通電車の発車時刻が近付いてきたので、改札口を抜ける。初め改札係がいなかったが、精算所の前に置いてあるパンフレットを取っているうちに出てきたので、『東日本会社線 熱海→ 900円区間 0002』の切符にパンチを入れてもらった。その時、「ありがとうございます。」という、丁寧なあいさつを受けた。

ホームに上がると、意外にも待合室の中に大量のレールファンがタム口していた。皆、大垣発東京行に乗るようだ。その東京行は、もちろんデッキまで満員。しかも、皆座り込んで寝ているから、タチが悪い。非常に窮屈な格好で、デッキに立つ。もっとも、この列車は普通列車といっても、大船までの間に小田原にしか停車せず、平日の「踊り子」よりも速いので、苦痛の時間は短くてすんだ。

大船駅9番線に停まっていた根岸線にも、やはりJRマークが貼られていた。しかし、まだ車内には入れず、大変寒い。私は、先頭車のところで、ドアが開くのを待った。その間に改札口にも行って見たが、簡単な飾りつけをしている以外、目立った変化はない。しばらくして、やっと運転士さんがやって来た。「寒いだろう。今日は特別だから。」と、運転室のドアから車内に入れてくださった。とても嬉しかった。

4時44分、電車は定刻に発車した。JR東日本発足を告げるアナウンスがあったのは、言うまでもない。私は、次の本郷台で降りた。JRマークを誇らしげに付けたスカイブルーの電車は、未来都市大宮へ向けて走り去っていった。

外はかなり暗くてまだ寒かったが、自宅に帰る途中にある消防学校の満開の桜が、街灯に薄く照らされ、ひときわ美しかった。



JR東日本（左）とJR東海（右）の横断幕



JR根岸線一番電車 大船にて

私は言いたい!!

H1G 金子 浩

やっと中間テストも終り、さあ思いっきり部活をするぞーと思っていたら、
「金子、『てつろ』の原稿は忘れていないよなあ?！」
何を隠そう私は今年、この「てつろ」の編集長なのである。それだからかどうかは知らないが担当するページが4ページもあるのだ。

「ぐおおー一体何で4ページも埋めればいいんだよー!!」
それでもって他の輩は何を書いているのか見ると、みんな3月31日にまつわる旅行記ばかり。
正直な話、私は鉄研に籍を3年近く置きながら1回も鉄道旅行らしきものをしたことがない。
よって他の連中のように旅行記をダラダラ書いて全ページを埋めるという至極安易なことが全く出来ないのである。(オマケに私は文を書くのが思いっきりヘタなのである。)

そこで今回は電車に乗っていて気がついたこと、不満に思ったことを思いきり書くことにした。だからこの文は殆どが文句になると思う。ここを読んだ貴方が文句の対象にあてはまっても私は一切関知しない。それでもおさまらないという輩は、鉄研の展示会場で、
「金子というのはどいつだ!!」と騒ぎ、一回私とあってみるのが正しい生き方だと私は確信する。

尚、これを更に読みつづける気力が貴方にあるのなら、渋いお茶と醤油せんべいか柿の種を持ってきた方が良くと思う。まあ軽い気持ちで読んでみてちょーだい。

— 馬尺にて —

日本人ほど礼儀作法にうるさくて礼儀をわきまえない国は世界中に例をみないだろう。
たしかに茶道とかの作法はすばらしい。しかし、俗に言う一般大衆の礼儀は、私の見る限り、世界最低のランクに属していると思う。

一体どこが悪いんだ、と疑問に思った貴方は、駅のトイレ、しかも大の方に入ってみてほしい。壁は落書きだらけ、紙はない、便器の外に黄金が流れている、数え上げればキリがない。汚い話になってしまったが、いい大人のすることではないことなのは明らかである。こんな状態がこれからずっと続くようならば今にきつと横浜駅のトイレのように金をとる代わりにきれいなトイレを使わせてくれるというような駅がたくさん出てくるであろう。生理現象にまで金をとられるとは、変な話である。奇麗なのが当たり前なはずなのに。駅の対応を待つ。

礼儀のことで、私はもう少しいわせてもらおう。これは絶対に許せないというのがある。

それは「タバコ」である。吸うのはまだ許せる。しかし後始末が全然出来ていない。はっきり言って私はタバコを吸った人が吸殻入れに吸殻をすてるのをこの3年間、まだ5～6回しか見たことがない。ひどいになると目の前に吸殻入れがあるのにポイッとやる。みれば齢40弱の中年サラリーマン。子供もいるだろう。こういうのが子供に向かって偉そうに礼儀を教えているのだから、「今の子供は礼儀がなっていない」なんていわれてもムリはない。もちろん本人が礼儀をわきまえないのが悪いが、それ以前に元の親が悪いのである。その親を育てたのは、「今の子供は…」とのたまっている老齢の方である。子供は親を見て育つものだから、自業自得である。ちゃんとした家庭にはちゃんとした子供しかいないものだ。

話が脱線したが、とにかく喫煙するならするなりに最低のマナーを守って欲しいということ。最近の「嫌煙権」なんていうのも、一つはあまりにもだらしない喫煙家のマナーからもきているのではないかと私は思う。だらしないついでに禁煙タイム中とかに平然と吸ったり、未練がましく電車がきても吸っているのもやめてほしい。そういう人と一緒にのったりすると息がタバコ臭くてムカムカする。だいたい禁煙タイムなのに吸うというのは欲求のままに行動するという最早人間ばなれした行為である。理性が欲求に負けてしまうなら、人間として生きる資格はないと思う。それにそういった行為がますます喫煙家のイメージを下げているのだ。

これにて「駅にて」はオワリ。

— 車内にて —

車内で頭にくるのは、ガキが走り回ったり、女(年齢問わず)が騒いだり、場所をとった座り方をした男がいたり、ヘッドホンを凄いい音量で聞いているヤツがいたりすることである。

車内でガキが走り回るといのは、まあしょうがないと思う。いまだって我々鉄道ファンは電車に乗るとワクワクしてしまうのだから。しかしガキにもよる。小学生がふざけているのだったら、私は迷わず長い(?)足を投げ出し、すっころばすであろう。これもやはり前述の「しつけ」である。

女が騒ぐ — これはもうどうしようもないのかもしれない。女学生でも主婦でも、よるとさわるときゃーきゃーうるさくてたまらない。そのくせ他の連中がさわいでいると、「ウルサイわねー。よく電車の中で恥ずかしくないわね」と自分が正しいみたいな言い方をする。まったくいい根性である。

席に大股で腰掛けるといのは、見苦しい。特に朝、新聞を読んでいるおじさんなんかは、だんだんずりおちてきて、足が短いのですよといわんばかりの恰好をしている人がいる。新聞で思いましたが、人が読んでいるのを横から覗き見しているヤツがいる。これは持主が非常にソンを

した気分になるし、はたからみていると情けないのでやめてほしい。個人的な話だが、私と一緒に登校する友人Mは、私の再三の注意にもかかわらず覗き見をする。一緒にいて恥ずかしい。

ヘッドホンをあれだけの音量で聞くということはもうあいう人達は難聴なのだろうか？私もヘッドホンを使う一人なので実験してみました。どうやってもあんな大きな音では聞けなかったのである。

車内によく、「禁煙」とプラスチックの板がはってあるのを見るが、特急車両などにつけてほしい板がもう一枚ある。それは、「禁宴」である。正直なところ旅行時のオッサン方のヨッパライは困る。それにやたらとうるさいからである。

これにて「車内にて」はオワリ。

— 終りに —

ずいぶんとまあいいことを書いてきたが、あなたもあてはまるものが、あったらどうか？これを書いている私も気がつかないうちに人に迷惑をかけているかもしれない。

しかし、電車にかぎらず、公共の場で人に迷惑をかけるということだけは避けたい。

残念ながらあてはまってしまった人もそうでない人ももっと精進して迷惑人間にならないでほしい。

ショート・ショート 汽車旅勝手気ままに

113A 永沢 智哉

あれは釧路のことだった。僕は一人、夜行の急行を待っていた。酔払いのおじいさんが一人つかつかと僕の所へやって来て、どこから来たの？なんて聞くから、いろいろ話したらそのおじいさん、僕を気にしてくれたのか、いろいろと物をくれた。パチンコかなんからしくてキャラメルとかガムとかくれた。そんな甘いもの食べれないよ。と言ったら、ビールとタバコをくれた。さすがに断ったけど。

あれは、身延線だったろう。僕が見慣れない客なのか、車掌さん、僕に、声かけて、話をした。僕は人と話すのは好きだから、いろいろと話した。そうしたらいらない切符をゴマンとくれた。今も大事にとってある。あの、車掌さん、JRになってもいるのかな。

あれは、YHで知りあったと思う。高校生の2人組の鉄道ファンで、東京からきたらしい。次の日の朝、一緒に駅まで行ったけど、その時に、選別として、暇潰しに買った漫画数冊をあげたら、よろこんでいた。人間っていいと単純だね、と思った。

札幌駅まで行って、ジャンプを立読みして僕。馬鹿みたい。

駅前に何か食べ物があるだろう、と思って、駅弁も買わずに降りたら、何もなくて、味気ない菓子パンを十数分歩いて2コ手に入れた僕。口の中が甘ったるくてしょうがなかった。

ケチな友人Mが、夏の鉄研旅行会でくれたものが、フヨフヨした生暖かい冷凍(?)ミカン。食べられるのだろうけれど、あまりうまそうじゃないね。どうせならカチンカチンになったヤツをすぐくれればいいじゃないか。なあ、Mよ。

風邪のせいか、頭はぼうっとしてフラフラし、胃がものすごく痛くて、立ってられなくなっている時に、席を譲ってくれたのは、外人さんだった。それにしても、日本人の心の狭さよ。

北海道でしょうゆラーメン食べて、四国の玄関口の岡山でソバを食べた僕。

旅先から手紙を出す友人。僕は夏休みの宿題を汗だくになって消化しながら、それを読む。

「ハイケイ、ボクハイマ、サンインヲマワツテイマス。キミモイマゴロハタビサキニイルデショウナア。」

こうして僕は、怒りのあまり鉛筆をまた1本ボキッと折る。

修学旅行で、4kmもある駅まで、夜の自由時間に行ってくる僕と友人AとM。電灯1つない暗い道を行ったり来たり。先生方も駅まで行って入場券を買って来た、と言うと、あきれた顔。諸君、鉄道ファンの日の出は遠い。

旅行から帰って来た次の日には、今度はどこへ行こうかと時刻表をめくる旅好きの僕。

—おわり—

国鉄最後の旅 ～九州旅行～

H1G 佐藤 孝之

1日目～2日目 3月26日～27日 東京－西鹿児島－都城－志布志－子供の国

東京駅10番ホームの発車ベルが鳴り響いた。ひさびさに乗る、ブルー・トレインはやぶさ号の出発である。これから、私とSR氏（本人の希望で氏名は書けません。彼はご自慢のPC8801MKⅡSRを持っているので、独断と偏見で名付けました。）と一緒に、九州旅行に出発しようとしていた。今日は3月26日、帰ってきた時には、もう国鉄が消えてしまっているとは、とても思えなかった。

私とSR氏はB寝台を予約してある。寝台券が取りにくい列車として有名ではあるはずなのだが、どうも今日は様子が違う。基本編成6両中、4両は誰もいないのだ。ところが寝台券は売り切れだそう。一通り案内放送が終わると、検札も行われる。17時20分、そろそろ横浜だ。京急の急行電車と並走し、同時到着となる。私の友人の立野氏が見送りにきてくれるはずなので、近くのデッキで待機。彼はすぐ見つかり、お土産の切符とシュウマイをもらった。立野氏は昨日、北海道の鉄道を完乗したばかりだそう。お礼を言うとあわただしく発車。

大船で先発の普通電車を追い抜く。まだ周りは明るい。小田原を過ぎた頃に、陽が沈んだ。

「食堂車に行かない？」と、SR氏を誘って、はるか彼方の8号車まで歩く。ここで気付いたのだが、我々の車両だけが古い車両なのだ。誰もいなかった3～6号車には、子供の団体がおり、お弁当を食べていた。食堂車に入ると、予想に反してガラガラ！国鉄が食堂車を廃止したがった理由が分からなくはない。新生JRにむだだろうが期待したい。私とSR氏はおかげでゆっくり食事ができた。

「ロビー・カーに行ってみよう」と、SR氏に誘われて行ってみる。ここもガラガラであった。私達と同じく西鹿児島まで行く親子としばらく雑談。

名古屋に、満員の名鉄電車で並走しながら到着。夜もふけてきたので寝ることにする。SR氏は早々眠ったようだが、私はなかなか寝つけない。大阪までは起きていたようだ。翌朝、おはよう放送の前に起きてしまう。瀬戸内海に昇る太陽がきれいだった。外は春というのに寒そう。下関・門司といつもの機関車交換があり、大勢の子供がカメラを手に走り回っている。SR氏もその例外ではなかった。「発車ベルが鳴りません！」と、放送が繰り返される。九州内の他の駅でも同じことを聞いており、そんなことを言うのなら、合理化で廃止された発車ベルを復活させたらどうか。

朝のラッシュが始まっている。私が英語の宿題に精を出している間に博多を過ぎていた。立席特急券の乗客もたまに乗ってくるが、空席が無いと分かると他の車両に移って行く。

熊本で付属編成を切り放す。S61-11の改正でA寝台もここで終わりとなってしまった。側線で、新型欧風客車の展示が行なわれているようだ。JRにならなくても、こんなにサービスが良くなるのに……。ここから先は単線区間も多く、ローカル特急化する。団体客は降りたようで、そこに立席客が集中する。13時34分、西鹿児島到着。快速錦江に乗り換えるため、ホームに残る。電車は入線していなく、停車位置も要員廃止のためはつきりせず困った。

発車間近になってやっと入線。先頭車両はグリーン車格下げ車！人の考えることは同じで、ここに集中する。なんとかロングシートを2人分確保できた。3両編成なので立席も多い。これだから国鉄のすることは極端で嫌いだ。

満員で出発。スピードはだいぶ速い。トンネルを抜け、鹿児島で市電と顔を合わせる。この先桜

島を望みながら、海沿いを走る。桜島は今日も噴煙を高く吹き上げている。途中で、「さようなら志布志線」というマークを付けた列車とも交換。私達も今からそこへ向かうのだ。

一足先に廃止された大隅線の線路を見て国分に着く。線路は火山灰に覆われている。ここから山間に入り都城に至る。

志布志線の分岐駅の西都城は立派な高架駅。ホームにはお別れ乗車の人であふれている。このままでは座れないので、一駅先の都城まで行くことにした。志布志線も都城が始発だ。この駅は日本では珍しい、右側通行の駅だ。志布志線ホームには、キハ47をはじめとする6両編成の列車が停車している。先頭車に席を確保すると、SR氏の写真を最前部で撮ってあげた。彼は乗った列車はすべてこのようにしている。

15時40分、志布志に向けて出発。高架線を登り、西都城着。先程の人々が乗り込んで来て、大混雑。地元のおばさんと相席になる。私とSR氏はおばさんと雑談した。どこでも聞くことだが、いつもはガラガラでめったに乗らないそうだ。

各停車駅では人々が集まり、所によっては音楽隊も出て、お別れ式が行なわれている。末吉で、紙テープでいっぱいのお別れ列車と交換。タブレットを渡す職員も寂しそうだった。

車内で田辺氏と合流して志布志着。この駅はつい最近までは日南・志布志・大隅線の分岐駅だったのが、明日からは日南線の終着駅だけになってしまう。もう大隅半島から鉄道は完全に消えてしまった。ちょっとやりすぎではないだろうか。

ここで日南線に乗り換え。キハ47とキハ58の2連。進行方向右側に席を取ると、志布志湾が車窓に広がる。途中でひょうきんな若い女性と雑談し、「私、何歳に見える？」と、聞いてきた。正解は日南線の全通と同じであった。

油津で列車の交換。途中下車してみると、駅前の国鉄バスのバス停は早くもJRバスに変わっていた。19時20分、子供の国着。東急線にも同じ駅名がある。ここから宿泊地のYH青島まで歩く。後で聞いたのだが、全国に90数ヶ所あるという“変態YH”とは……。ミーティングは出なかったが、出席したら何をされていたか……。

3日目 3月28日 子供の国－南宮崎－人吉－八代－三角～島原

今日は島原までの強行軍である。子供の国駅はその名の通り、“子供の国”という遊園地の前にある。8時03分定刻に発車。春休みなのに車内は通学生で満員。宮崎を前にして南宮崎で下車。ここも宮崎市街の続きのようだ。隣のホームに止まっている、急行えびの2号に乗り換え。本来4両のはずだが、今日は増結しており5両編成。増結車は嫌われているのかガラガラ。ここに席を確保した。昔、SLの撮影で有名であった青井岳で、■にちりんに道を譲る。本線とはいえ、ローカル線並の単線だ。峠をこえ、昨日通った都城に9時24着。ここでだいたいぶ込んできた。ここから吉都線に乗り入れる。遠くに霧島を望む。

10時35分、吉松着。ここで進行方向が変わる。スタンプを押そうとした時、私は財布を忘れかけた。危ない危ない。ここから肥薩線最大の難所へ進んでいく。列車のスピードも目立って遅くなり、スイッチバックの真幸駅に入る。ここでえびの1号と交換。この駅は無人化されたはずなのだが、ホームがきれいに掃き清められている。エンジンをフル回転して登っていく。大畑ループ、大畑のスイッチバックの雄大な景色を望み、人吉に着く。湯前線を往復するために下車する。

発車まで1時間余りあるので、昼食を駅前の食堂でとる。湯前に着くとすぐ折返し。そのまま肥薩線に直通する。線路は球磨川と共に八代へと向かう。日本の三大急流で知られるこの川も、今は治水工事が進み緩やかな流れとなっている。対岸には国道219号線が並走。我々より、向うの車の

方が速いのだ。

一旦、鹿児島本線と立体交差して、八代駅に入る。昔はこちらが鹿児島本線だった名残であろうか。15時15分着。19分の小休止となる。

2番ホームに止まっていたのは久々の電車。普通電車だが、急行型を使っている。九州地区は新塗装化が進んでおり、この車両もアイボリーに青い帯（小田急や常磐線に似た色）に塗り換えられている。SR氏は「小田急の真似だ!」と、うるさい。

25分で三角線乗り換えの宇土に到着。この駅は硬券入場券が無い。仕方なく自動券売機のを買った。ここで三角線待つ。キハ31という新型気動車が走っていると聞いたので期待したが、入ってきたのは一般型のキハ47で、だいぶ込んでいる。車窓には有明海が広がっている。途中でキハ31とすれちがう。くやしい!

三角に16時56着。ここで国道フェリーに乗り換え。のりばは駅から少し離れているので、しばらく歩く。九州商船のりばはみすばらしく、ほとんどがマイカーやバスの乗客らしい。一般待合室には数名しかいない。

17時40分、定時出航。船内には観光案内のテープが流れるが、悪天候で視界が悪くて役にたたない。私は小さい船は酔ってしまうので嫌いだ。

有明海を横断してようやく島原半島が見えてきた。18時40分、定刻に島原外港着。とうとう雨が降ってきた。急ぎ足で宿泊地の島原YHへ向かう。とても家庭的なYHであった。

4日目～5日目 3月29日 島原－長崎－博多－折尾－出水－吉松－枕崎－指宿

今日がこの旅の中間である。天気はあいにくの雨模様。長崎のフリータイムはどうしようか。

島原外港から諫早までは、数少ないローカル私鉄の島原鉄道に乗る。国鉄のお古の気動車が2連で到着。通学客で満員の気動車はきれいに整備され、なんと冷房まで積んでいる。島原からは単行になった。SR氏が「あそこにかわいい女の子がいるよ!」と、顔に似合わず、うれしそうに言った。諫早で長崎行普通電車に乗車。悪名高さ715系だ。新線経由の為、トンネルが多い。10時17分に長崎に到着。心配していた雨も上がった。

荷物を預け、路面電車の一日乗車券を買って市内観光に行く。時間が限られているので、とりあえずオランダ坂・眼鏡橋と出島商館跡に行き、昼食後に電車で赤迫へ行ってみた。浦上駅より国鉄に乗り換えるのだが、電車が遅れている。職員は知らん顔。これではJRになってもダメだ。

幸い、10分程遅れただけで長崎着。この駅は列車別改札をしているので、席を確保するためにホームに留まる。しばらくして、列車が入線。すぐ車内が込み合った。私達も相席となる。14時42分に急行平戸が発車。一緒に座ったおじさんといろいろ話す。話し方が国語のW先生に似ていると、後でSR氏と話した。混雑も佐世保で終わり、ここからガラガラ。西陽が差し込んできてローカル色が濃くなる。日本最西端の平戸口付近で平戸大橋がちらちら見える。それとは対照的に炭田の残骸が目立つ。そして松浦線も分割民営で切り捨てられようとしている。他の線と同じように。

辺りも暗くなり、18時54分に唐津到着。長崎から乗り通した人はほとんどいないだろう。唐津駅は気動車には似合わない高架駅。まもなく博多行の103系電車が入ってきた。日頃は大好きな103系だが今回は違う。久しぶりに東京に帰ったような気持ちになった。（103系とはいっても1500番代で普通の103系とは全く違うが）日中乗れば景色がよいのだが、外は真っ暗で居眠りをしながら姪浜に着く。ここからは福岡市営地下鉄に乗り入れる。20時29分、博多到着。地下鉄のホームから国鉄の駅までだいぶかかった。

篠栗線のホームに行くと66・67系気動車が500psの大出力エンジンを轟かせ停車中。話に聞いて

いたよりもうるさい。それでも快適な転換クロスシートに座り、SR氏と遅い夕食をとる。込んでいた車内もどんどん空き、折尾に着く。ここも迷路みたいな駅だ。田辺氏と偶然出会い、かいもの到着を待つ。指定席なので席の心配はいらないし、リクライニングシートなのでいい。

車内で、蒲田の高校生と堺の高校生と知り合い、水俣で降りるのをやめて出水に変える。私の隣は誰も来なかったので、ぐすり眠れた。

目を覚ますと八代駅。ホームに降りてみた。スハフ12のエンジン音だけが響き渡っていた。出水4時24分着。山野線発車まで2時間程ある。駅は町外れなのか、寂しいところだ。

山野線はキハ52の2連。暖房が入っているので、つつい居眠りをして起きると栗野に着いていた。ここで田辺氏達と別れ、一駅乗り残した吉松まで往復。私もSR氏も眠ってしまい、起きるともう霧島西口であった。

単人9時58分着。快速錦江にあわただしく乗り換え。また田辺氏達と合流する。西鹿児島に到着し、指宿枕崎線にまた乗り換え。買物客で車内は混雑した。終点の山川で国鉄バスに乗り換え。おそらくこれが最後に乗る国鉄バスだろう。大混雑していた車内も空き、長崎鼻を經由し開聞岳を望む。開聞駅着。雨がひどく、駅舎は荒れほうだい。一旦枕崎まで行こうと、下り列車に乗った。

枕崎駅はにぎやかな駅前とは対照的で、荒れ果てた無人駅。駅舎は廃止された鹿児島交通のものだったらしい。堺の高校生がここで別れた。乗ってきた列車で引き返す。ここでも春休みなのに学生が多く、SR氏がまた「かわいい女の子がいるよ!」と、言う。

指宿に15時04分着。宿泊場所のいぶすきYHへ向かう。今朝の早起きのせいか、夕食の前に眠ってしまった。夕食を済ませて、温泉に入った。塩分が含まれているので、なめてみるとしょっぱかった。今日は早めに寝ることにしよう。田辺氏だけは早々寝入ってしまったが、私達は遅くまで起きていた。

旅行全行程

1日目 3月26日
 藤 沢 — 小田急 — 新 宿 — 中央線 — 東 京1705はやぶさ —
 2日目 3月27日
 — はやぶさ 1334西鹿児島1412錦江6号1533都 城1540志布志線1643志布志
 志布志 1654日南線 1920子供の国 青島ユースホテル泊
 3日目 3月28日
 子供の国 803日南線 827南宮崎 833えびの 1133人 吉1228湯前線 1311湯 前
 湯 前1316肥薩線 1515八 代1534鹿児島線1559宇 土1619三角線 1656三 角
 三 角1740九州商船1840島原外港 島原ユースホテル泊
 4日目 3月29日
 島原外港 754島原鉄道 909諫 早 945長崎本線1017長 崎 — 路面電車 — 眼鏡橋
 眼鏡橋 — 路面電車 — オランダ坂 — 路面電車 — 出島商館跡 — 徒 歩 — 長崎港
 長崎港 — 徒 歩 — 長崎駅前 — 路面電車 — 赤 迫 — 路面電車 — 浦上駅前
 浦 上1405長崎本線1408長 崎1442平 戸1854唐 津1912 - 筑肥線2029博 多
 博 多2046筑豊線2230折 尾2302かいもん —
 5日目 3月30日
 — かいもん 424出 水 605山野線 802栗 野 812肥薩線 823吉 松
 吉 松 856肥薩線 958隼 人1002快速錦江1040西鹿児島1100いぶすき1156山 川
 山 川1158国鉄バス1236開 聞1303指宿枕崎1347枕 崎1351指宿枕崎1504指 宿
 いぶすきユースホテル 泊
 6日目 3月31日 (日本国有鉄道最後の日)
 指 宿 850いぶすき 939西鹿児島 945有明22号1251熊 本 — 熊本市電 — 熊本城
 熊本城 — 熊本市電 — 熊 本 1441豊本線1538立 野1544南阿蘇鉄道1615高 森
 高 森1630バ ス1756高千穂 1851高千穂線2027延 岡2028日豊本線2154宮 崎
 宮 崎2201日豊本線2205南宮崎 2301日 南 —
 7日目 4月1日 (JRグループ発足)
 — 日 南 635門司港 704鹿児島線 835南福岡 850鹿児島線 853笹 原
 笹 原 900鹿児島線 919原 田 936筑豊本線1020飯 塚1029筑豊本線1032新飯塚
 新飯塚 1035JRバス1110宮田町 1114JRバス1214博 多1449ひかり10号2046東 京
 東 京2057東海道線2123横 浜2120横須賀線2209衣 笠

6日目～7日目 指宿－西鹿児島－熊本－高千穂－延岡－宮崎－博多－東京

今日は国鉄最後の日。寝不足ぎみの目をこすり、■有明に座るために早起き。予定のいぶすき2号の1本前に乗ろうとしたが失敗。それでもかろうじて■有明に座れた。謝恩フリー切符の人が多く、5両という短編成も手伝って、積み残しを出すほどの超満員。降りられるか心配だ。

熊本ではなんとか下車できた。ここで前田氏と会うはずなのだから姿が見えない。仕方なく田辺氏とわかれ、SR氏と市電に乗って熊本城に行った。熊本城を駆け足で往復。豊肥本線にぎりぎり間に合った。先頭車はキハ52で展望席に座れた。途中で田辺氏と合流。前田氏と会えて、■有明の写真を撮影したそう。急勾配を登って、立野に14時21分着。きれいな駅舎があるが、南阿蘇鉄道のものらしい。

これから乗る南阿蘇鉄道は、旧国鉄高森線。かわいいレールバスりんどう号が待っている。りんどう号は日本で2番目に高い橋梁を渡り、高森に到着。この駅も建て替え中。構内には3台のレールバスとキハ52が留置されていた。

ここで宮崎交通のバスに乗り換え。きれいなバスがのりばに止まっている。バスは途中、狭い道路を通り、峠を越え、高千穂へ向かう。ほとんどの利用者が旅行客で、地元の人は僅かだ。

高千穂のバスターミナルに着く。国鉄の駅は町外れにあるらしい。バスの車窓から中止となった鉄建公団の新線の跡が見えていたが、高千穂線もろとも廃止になるとは、一部の政治家の我田引水ならぬ我田引鉄とはいえ、国の計画がいかに無謀がよく分かる。赤字を覚悟で国が建設したローカル線を無理やり国鉄に押し付けて……。

やっとの思いで高千穂駅に着く。駅は谷間のような所にある。周りには、土産屋が1軒あるほかは何もなく、田辺氏とSR氏は売店でカップラーメンを買っている。私はこんな時もあるかと、熊本で非常用を買ってきてあり、それにパンとジュースを買って、わびしい夕食とした。

18時54分の高千穂線の列車はキハ20の4両編成で、最後部の車両は白熱灯だ。ここに座ろう。国鉄最後の日なのに不思議とそんな気がしてこない。途中で日本一高い天岩戸橋梁を渡ったようだがそれも闇の中。

オルゴールが鳴って、延岡の到着を知らせる。私は田辺氏達と別れ、1人で南宮崎まで行く。宮崎行は最後に乗る国電になるだろう。座席に座り、暗くて家の明かりだけが見える車窓を見ていてふと思った。「国鉄が消えるなんて……。1年ぐらい前はそんなことなんか夢にも思わなかったのに……。それが現実になってしまうとは……。」

気が付くと21時をまわっている。あと3時間あまり！車掌が感慨深く、「国鉄最後の乗務を無事終えられたことに感謝致します。……」と、車内放送を流した。車内の一角で拍手が起こった。それと反対に「……明日からJR九州をよろしくお願いします。」という放送は、まるで原稿をただ読まされているかのような口調だった。（事実そうだった。）

宮崎で国鉄日豊本線最後の列車、都城行に乗り換える。急行えびのと同じ編成で、リクライニングシートの車両も連結されていたが、私はあえてここには座らずに普通の車両にした。大淀川を渡り、すぐ南宮崎に到着。改札を出ると、もう国鉄の表示はJRになっており、自動販売機も調整中であつた。入場券を買い求めると外へ出た。家に電話をすると、東京は“お祭り騒ぎ”らしい。予想通りであつた。いつもは国鉄なんか見向きもしないで、最後だからという時に限って……。後で聞くと、東京駅で某テレビ局が12番線を使用するので閉鎖しようとしたとき、一部の俗に言うマニアという“変狂者”連中が（辞書には『熱狂者・きちがい』と、載っている。私は常識外れ行動をする連中をそう呼んでいる。）混乱を起こしたらしい。

日南号の改札が始まった。列車に乗ると、指定席も宮崎までは自由席のため席がない。私の席に座っていたおじさんが、立ち上がろうとしてくれたが、「宮崎まではいいです。」と、断わった。宮崎でSR氏・田辺氏と合流。どこかでいろいろと、もらってきたようだ。眠くてしょうがない。それでも、0時までは起きているつもり。

「日南号はお別れのセレモニーはしないのですか？」と、カレチ氏に尋ねると、「乗車証明書や出発式をやるところはヒマなところですよ。私どもは引継ぎで忙しくて、それどころじゃないですよ。それに……」ここで本音が出そうだったが、カレチ氏は言わなかった。たしかにこの改革で犠牲となった同僚のことを考えれば“お祭り騒ぎ”どころじゃないかも知れない。

午前0時の時報が鳴った。国鉄が消えたのである。（とはいっても、国電は終電までは国鉄ですが……）先刻承知の通り、何も放送はない。ずいぶんあっけなかった。

すぐ寝てしまい、途中で車両の窓ガラスが割れ、乗客の一部がストロボを光らせていたが、それも夢の中。

起きると、もう小倉。ほとんどの人はここで降りてしまう。SR氏・田辺氏は下車印・スタンプ集めに夢中になっているが、私はなぜかやる気がしない。昨年の夏北海道に行ったときは、10日間でスタンプ帳2冊分、下車印は70個以上は押したのだが、「いったい汽車旅ってなんだ？」と思い始めたからであろうか。回送列車のような状態で門司港着。ここもJR一色に飾られていた。

今日は予定表通りに乗るのをやめ、気まぐれに乗ることにする。ここから単独行動になり、停車していた快速電車に乗り込んだ。

南福岡まで眠りながらすごす。南福岡で降りて気が付いたが、電車には巨大なJRのマークが付いている！気動車や機関車までも！

普通電車に乗り換え。ステンレスの新車だ。甘木鉄道に行こうとしたが、原田で珍しく筑豊本線が停車している。時刻表ですぐ調べると、午前中最後の列車だ。ここは一番乗りにくい筑豊本線に乗るべきだろう。予定を変更し、ここで降りた。50系客車はスチームにつつまれている。DD51に引かれて発車。冷水峠の難所を抜け、飯塚で下車。SR氏も同じ列車に乗っていた。

また乗り換え、新飯塚下車。国鉄バスを改め、JRバスに乗ろう。バスにも国鉄の表示はなかった。宮田町行が止まっており、終点まで行く。途中で何線だろうか、廃線跡が見える。

宮田町から博多にバスで出よう。今年から、西鉄バスと共通運行で国鉄バスが、高速線を始めているので、乗ってみたい。切符うりばで、「この周遊券で国鉄の高速バスに乗れますか？」と、尋ねると、「国鉄バス……失礼しました、JRバスにだけなら周遊券でも乗れます。」と、答えた。

博多行は新車。整理券を取ると、国鉄バスと印字されていた。高速道路に入ると、怖いくらいとばす。博多が近づくと、一般道に下りる。箱崎の駅近くでお昼のニュースで若王子さんの救出のニュースを伝えている。そのせいで、JRの報道は少なかった。

ひかり10号の発車までまだ2時間以上もある。それまでJRに生まれ変わった駅を観察する。とても新幹線と在来線が別会社とは思えなかった。駅ではいろいろなセレモニーが行なわれ、お祭りムード一色。帰ったと駅で周遊券を回収されないように、蒲田から北鎌倉までの切符を旅行センターで作ってもらう。係員は、「本当に使うんですか？」と、言いながら、切符を渡した。510円、このうち25円がJR九州の収入になる。

ホームに上がると、SR氏は既に来ており、田辺氏も発車間近くになって現われた。ひかり10号は待望の国鉄マークの100系。いろいろな目新しい設備は素晴らしいが、放送のチャイムは鉄道唱歌でなく、単なるチャイムになってしまったのはいただけない。あっという間に関門トンネルをく

ぐり、山陽路へ。トンネルが多いが、たまに見える山陽本線の電車にも、なにやら白いマークが…
…。早めに食堂車に行って夕食をとった。新大阪を過ぎると食堂車も大混雑。早めに来て良かった。2階から見る眺めも新鮮だった。食堂車から戻ると、ただ寝るのみ。起きてみると、もう山手線と並走している。山手線にも暗くてよく分からないが、白いマークが付いていた。

東京に着いて、新幹線改札を抜けると、立野氏が待っていてくれた。今日は日帰りの旅行の帰りで、烏山線・茂木線・鹿島臨海鉄道に乗ってきたそうだ。4人で湘南電車に乗る。座れず、立っていると、品川で大混雑してひどいめにあった。「それでもやっと帰ってきたんだなあ。いつもと変わらないなあ。あのマーク以外は……。」と、思った。

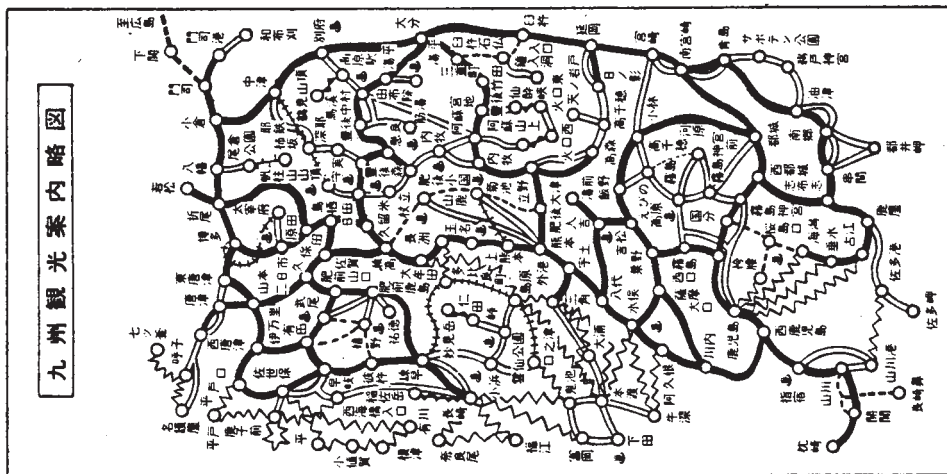
横浜で流れ解散。立野氏と横須賀線ホームに向かう。立野氏の話だと、一夜のうちにJRマークが付いたらしい。国鉄職員の努力は素晴らしいと思った。横須賀線にも当然ことだがJRマークがある。なるべく見たくない。いずれ新学期が始まり、今まで通り横須賀線に乗るので見てしまうが……。車内は湘南電車よりいくぶん空いていたが座れず、ドアの所に立つと、ここにも……。大船で座れ、立野氏といろいろ話す。そうしているうちに衣笠着。なんとこの駅もJRのポスターでうめつくされていた。「もう国鉄はなくなったんだな。」と、駅を出て1人でつぶやいた。空は今までと変わりなく星が輝いていた。 [完]

筆者注

1. 大隅線は第2次廃止対象路線でS62-3-13限りで廃止
2. 湯前線は第3次廃止対象路線
3. 715系は特急寝台電車 581.583系の改造で、この他にも東北地方で使用
4. 松浦線は第3セクター化が決定した。
5. 山野線は第2次廃止対象路線
6. 高千穂線は第2次廃止対象路線
7. 2階建新幹線の国鉄マーク(New Shinkansen)はなくなり、JRマークが付いた
8. 田辺・前田両氏は鉄研の先輩
9. SR氏は岩本直樹とは間違っても言えません
10. 立野氏は小学生時代からの友人で、横須賀市在住、県立横須賀高校1年生

No 0336		九州周遊券 (A)		No 0336		九州 ① A
東京		九州内		国鉄線 20 日間有効		
都区下車禁止						
3月25日から有効		近横浜		昭和62.3.13日		
学 41				近横浜 発行		

地図が古いのは気のせいです。



特急券・B寝台券

東京 ▶ 西鹿児島

(17:05発)
3月26日

はやみさ号

1号車 12番 下段 禁煙席

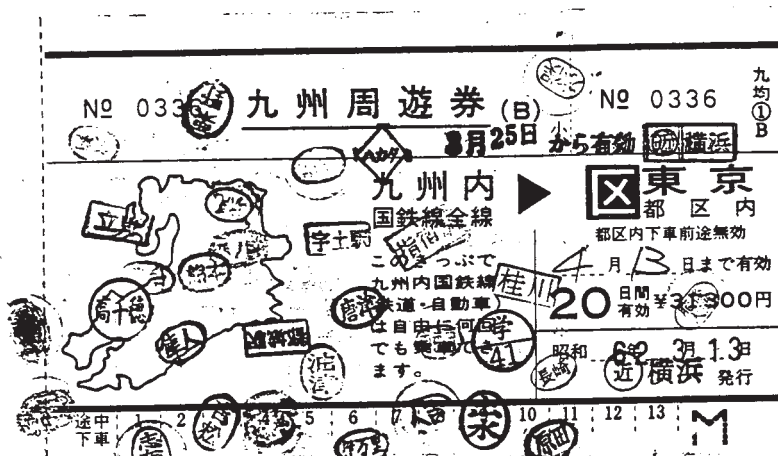
¥9,000

内訳: 特3,000 ・ 寝6,000

C30

62-2-26 横浜駅旅行センタ発行
50033-02

席



部員名簿&ひとこと

- H 3 A 吾郷 孝文 ―前部長― 何をしてよいのか分からずに、ただうろちょろしていた5年前の学園祭。今でも昨日のこのように思われます。これからも、てっけんをよろしくお願い致します。
- H 3 A 前田 靖 ―前副部長― 私は原稿をなくした。スナフキンどーしてくれるんだ！私は激怒している。
- H 3 A 永沢 智哉 ―前会計― JRになったけれど、僕は国鉄と言うでしょう。ましてE電なんて。我々日本人はまだまだ三流民族ですなあ、と思う毎日です。
- H 3 F 高野 政樹 ついに最後の学園祭になつてしまった。中2から入って5年間が楽しかった。古葉大洋ガンバレ！
- H 1 G 佐藤 孝之 ―現部長― 1年前は国鉄がなくなるとは、思えなかった。**JR**になっても毎日の足・暮らしの足・ふるさとへ続く道であるように！！
- H 2 C 田辺 雅治 ―現副部長― JR北海道とクモハ12と南野陽子（？）は永遠に不滅です！
- H 2 L 田村 昇 ―現会計― 今年は、国鉄がJR各社に分散されたが、鉄研には変化がないのは当然である。だが鉄研も分散されないように注意！
- H 1 B 松田 知史 今、全国でグライアスが流行している!!あのグラフィック、サウンド、最高だ!!みんな、完全燃焼しようぜ!!
- H 1 D 初鹿 偉夫 『鉄道』には、全ての感動的な、素晴らしい歴史的な、経験の積み重ねとレールが合わさることにより、「車輛」主にさらに感動の感覚の全てを持つ。よ
- H 1 G 金子 浩 ゼビウスが日本各地のゲームコーナーから姿を消してしまった。そこで私は、今度はグラディウスをやっている。ゼビウスⅢだして！
- M 2 A 相原 素樹 え〜その〜あの〜つまり〜そういう〜ことで〜しかし〜だから〜なので〜相鉄緑園都市号は不滅なのだ。
- M 2 A 大津 州平 うりらぼんばー!?ケッケッケッうりらんばチキチキボンバー私は不滅のD&Dプレイヤー。早しコンパニオンルールブック、出ろ。新和さんへ…
- M 2 A 鈴木 毅

- M 2 A 田中 稔明 「神奈中は永遠に不滅です。」（神奈中→神奈川中央交通）
- M 2 A 高橋 健二 ローマンよ、日本へ戻ってこい。やった～
出口 連絡口 改札口 線路内立入禁止。 103
系スカイブルー。
- M 2 C 高木 健史
- M 1 A 吉田 達雄 113系バンザイ!!私は 113系の“ユレ”が好きである!!私は京浜急行は大キライデアル。
- M 1 B 菅野 航也 Gu Gu Gan moをお忘れなく! 僕もなにをかくそう京急ファンなのです。大船駅に通ることを望んでいます…。(多分、無理だけど…) 話は変わるがJRを辞めて国鉄になるように努力しよう! 103系くたばれ!
- M 1 B 高野 大輔 部活は鉄研、バスは神奈中、電車は東急、模型はKATOこの組み方は最高、特に鉄研は……。私は中1の新米です。
- M 1 B 松村 篤 京浜田浦よ永遠に眠れ……京浜田浦バンザイ!バンザイ!バンザイ!バンザイ!……
- M 1 B 柳川 辛司 辻堂駅は、田舎ではない。本当に田舎ではない。田舎ではないといったら田舎ではないのです。
- M 1 C 門間 裕和 京浜急行万歳! 私は、はっきり言って京急ファンです。旧国鉄が事故に事故になると、大喜びしていたが、今はJRへなってしまって。

テールランブ

1804年にリチャード＝トレヴィシックが初めて機関車を走らせてから2世紀に近い年月がたつ。この間、鉄道が先進国の最先端技術であった時代も決して短くはない。歴史に決定的な影響を残したこともあった。たとえば普墺戦争では、戦場に向かう線路の数が戦いの帰趨を決めた。また、ドイツが企てたバグダードに向かう線路の敷設は、イギリスとの対立をぬきさしならぬものとし、第1次大戦の遠因となっている。

しかしながら今、多くの国で斜陽といわれお荷物といわれ、鉄道は厳しい存在となってしまった。我が国でも、この春ついに国鉄が消え去ったことは記憶に新しい。そのことは、この『鉄路』でもとりあげている。「鉄道研究同好会」は、鉄道をこよなく愛する若者が集う小さなサークルではあるが、たんに古きものを懐かしむのでもなく、滅びゆくものを哀惜するのでもなく、敢えてこの時、鉄道の未来を明るく展望できるような活動を続けることを願うものである。

長らく顧問を務められた青木先生が3月で勇退され、私が後任となった。情熱と人情味にあふれた青木先生の域には遠くおよばないが、山あいを車輪きまして走っていた1両の電車に、遠く都会への思いを託していた少年の頃に戻って、ともに活動していきたいと思う。

小林 明久

鉄道研究会の顧問を社会科の森野先生から引き継いだのは、たしか昭和36年だったと記憶している。強引とも思えるような口調で、口説き落とされたことを今でもはっきり憶えている。それ以来、浮気一つせずに今年で25年の長きに亘って顧問を引き受けていたことになる。

今この原稿を書いていると、その間にあった数々の思い出が甦ってくる。初めの頃は部室とてなく、学園祭に向けての活動もすべて教室でやらざるを得ない始末で、製作したものも教壇の下に保管するといったような、まさに苦難の時代であったと言える。従って部室確保が顧問と部員共通の、最大の課題であり、悲願にも似た強い共通意識でもあった。校内に現存の部室以外で、部室になるような施設が全くないことを嘆き合ったこと、またやむなく体育館裏の部室を運動部と一緒に使用したこともあったが、鍵は付けても付けてもこわれ、せっかく作ったものもいたずらされて使用不能になったり、はたまた部室にのり込んで喫煙する、とんでもない輩も出現して2年ほどで放棄してしまったこと、そして現在の部室が使用できるようになるまで、カタツムリの如く、毎年のように全財産を背負って各教室を移動しながらの活動を余儀なくされて来たことなど苦い思い出が次々と甦って来る。

しかし、そんなひどい時代を経験しながらも、毎年夏休みを利用して実施してきた研修旅行は、忘れ難い楽しい思い出が数多くある。九州、北海道を除くほとんどの地域を旅行してきたが、その頃の部員諸氏の顔を、その訪問地とともにはっきり思い出すことができる。

今年三月、国鉄からJRに経営が一新したのを契機に、鉄道関係には幼少の頃から関心をお持ちで、造詣の深い小林先生にバトンタッチすることになった。25年間をあれこれ思い出すにつけ、万感胸に迫るものがあるが、学園同好会の中でも確固たる地位を築き上げた現在の鉄研と、すべてに情熱をもって当たり、確かな指導で他の追従を許さない小林先生に顧問を委ねることができて、安心して引退できるのがうれしい限りです。今後の鉄研の一層の発展を祈っています。

青木 明夫

編集者の発言

いかがでしたでしょうか？お楽しみいただけたでしょうか？

今年は国鉄がJRになったりと、鉄道への関心が高まっている中での学園祭となりました。その影響でしょうか、ほとんどがJRになる前日の3月31日の旅行記ばかりになってしまい、多少片寄った内容になってしまいました。同じ事について複数の者が書いたので、かえって部員の個性が出て、面白かったのではないのでしょうか。

毎年のことですが、忙しくて部活に出れず、「てつろ」の原稿の提出が遅れる部員がいて、カリカリしてしまいます。かくいう私もその1人なので、えらそうな事は言えませんが、私がこんな調子で編集の事もあまり分からず、ほとんどが編集に携わらないはずの部員達のお世話になってしまいましたので、私は役を果たしませんでした。

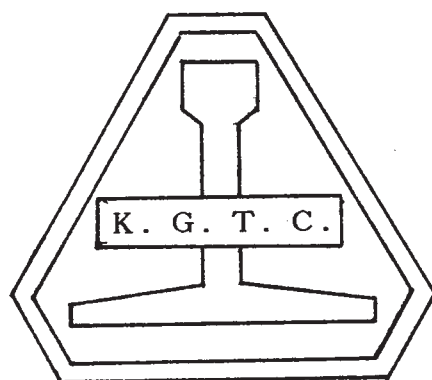
「編集長」だから仕事をする、「編集長」でないから仕事をしないという無責任な態度をとらず、全員で協力をして仕事を仕上げるというのは、鉄研の良い部風の1つだと思います。そのかいあってやっとこの「てつろ11号」も無事に発行できました。

これから3年間ますます「てつろ」を厚く、そして内容の濃いものにしていきたいと思っております。

最後に無能な編集長を助けてくれた部員のみんな、どうもありがとう。

金子 浩 (H1G)

鉄道研究同好会の主な活動内容 ◎広報誌「RAILWAY INFORMATION」を月1回編集・発行。 ◎小冊誌「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. 11 昭和62年6月13日発行 <u>非売品</u> 編集者 金子 浩 発行者 佐藤孝之 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・高等学校内) TEL 0467(22)0994 (学校大代) 印刷所 湘南コピーセンター
---	---



鎌倉学園鉄道研究同好会