

# 旅人きどり

No.25

## 2017年雙峰祭号



## 目次

### 旅行記

2017年 新歓旅行  
夏旅行  
秋旅行

八木 海有  
教授  
ば  
とらのすけ  
2083TC

### 寄稿文

てっけんサミット2017活動報告  
西日本トップレベルを巡る  
独眼竜を訪ねて—南東北周遊—  
二〇一七年たびてつ鎌倉観光

S-TREC  
明野号  
特急飛鳥  
たっくん/こだま

## 新歓旅行

旅人 八木 海有

二〇一七年四月二十九日、僕たち一年生を  
含むたびつ一行は、春の新歓企画の一環と  
して神奈川・江の島方面に旅行に行ってきた。  
ここでは、その模様を旅行記として記  
していききたいと思います。

ところで皆さんは江の島と聞いてどんな  
ことをイメージするでしょうか。海水浴、海  
の幸、東京から気軽に行ける観光地、そんな  
感じでしょうか。しかし、僕のイメージは全  
く違います。僕の江の島に対するイメージ、  
それは「地元」。実は、筑波大学に入学し、  
このつくばの地に引っ越してきた四月まで  
僕が暮らしていたのは、神奈川県藤沢市。新  
歓旅行で行こうとする江の島のまきにお膝  
元に、この旅行の一月前まで暮らしていた  
のです。そんなわけで、この新歓旅行は僕自  
身にとっては、今まで生活の場だった街に観

光客として観光しに行くという、今までにな  
い感覚の旅行になりました。

さて旅行当日、参加者のうちつくばから参  
加するメンバーは八時につくば駅に集合し  
ました。最初に乗るのはもちろんつくばエク  
スプレス。つくば暮らしも半年以上となった  
今では、快速が飛ばしていく光景も慣れたも  
のですが、当時はまだその速さに驚いていま  
した。TXの車内では、先輩やここまでの新  
歓企画で知り合った一年生と談笑して過ご  
しました。その後、新御徒町でTXを下車し、  
大江戸線で新宿へと向かいます。

新宿では実家からこの旅行に参加するメ  
ンバーが合流することになっていました。し  
かしたびつ一行はなんとここで、予定して  
いた列車を逃してしまいます。新宿で合流す  
るメンバーのうちの一人は予定通りの列車  
の中。結局この騒動で、全員の合流に成功す  
るのは目的地の片瀬江ノ島まで先延ばしに  
なってしまうました。

新宿から片瀬江ノ島までは小田急線に向  
かいます。高校時代の僕が通学に使っていた  
のがまさにこの小田急線。高校時代のイメー  
ジが強いその小田急線に、大学で知り合った  
人たちと乗っている、何とも不思議な気分  
です。

乗っていた快速急行は藤沢止まりだった  
ので、藤沢で各駅停車に乗り換えて片瀬江ノ  
島に着きました。片瀬江ノ島駅の駅舎は竜宮  
城をモチーフにされていて、真っ赤でとても特  
徴的です。その竜宮城の駅舎の前でやっと今  
回の旅行の参加メンバー全員が揃いました。

片瀬江ノ島駅から江の島までは、駅のそば  
にある橋を渡ればすぐです。一行は目的地で  
ある江の島へと、橋を渡り向かいます。

江の島島内に入り、まず印象に残ったのは  
人の多さです。江の島の観光名所は概ね江島  
神社の参道に沿って点在していて、江の島を  
訪れる観光客は皆、この参道を通ることにな  
ります。特に島内に入ってからすぐのところから  
辺津宮までの参道は、参道沿いに商店が並ん  
でいて、特に祝日だったこの日は、満員電車

のような様相を呈していました。

一行は参道の途中から裏道に入り、江の島の奥を目指しました。江の島の一番奥にある岩屋洞窟の手前までたどり着いたところで、いくつかの店に分かれて昼食を取ることになりました。

江の島では様々な海の幸を食べることができませんが、中でも代表的なのが、江の島井としらす井の二つの井ものでしょう。江の島の多くの食事処でこれらの井を頼むことができます。僕はこの日の昼食に江の島井を選びました。

江の島井、その名前を聞いただけでは何が乗った井なのかはわかりません。江の島井の主な具材は、ずばりサザエです。江の島井はご飯の上に卵でとじられたサザエが乗っかっています。とても美味しかったです。

さて、昼飯を食べ終え一行は江の島の一番奥にある岩屋洞窟へと向かいます。岩屋洞窟は江の島の中でも相模湾の側にある岩場が、浸食作用と地殻変動により削り取られるこ

とでできた洞窟です。洞窟の中には江島神社ゆかりの仏像などもあり、多様な意味を持つ江の島の名所となっています。

また岩屋洞窟の周りは岩場が広がっていて、この岩場で磯遊びをすることもできます。岩屋洞窟の一通りの散策を終えた後、一行は岩場の方に向かい、海を眺めたり、波が来るか来ないかギリギリのところを攻めてみると、思い思いの形で岩場を楽しんでいました。しかしこの日の海は荒れ模様。丁度岩場から引き上げようとした時に大波が来て、岩場の端まで行っていた人は皆、波をかぶってしまいました。

さて、岩屋洞窟の岩場を離れ、元来た道に戻っていきます。これで江の島の散策は終了です。江の島の散策を終えて、次は鎌倉方面へと向かうため、江ノ電の駅を目指します。

小田急線の片瀬江ノ島駅が江の島のすぐ近くにあるのとは対照的に、江ノ電の江ノ島駅は江の島から徒歩二十分ほどのところにあります。江の島から江ノ電の駅までを結ぶ道は洲鼻通りと名付けられており、江ノ電の

駅への徒歩移動を想定した整備がなされています。また、この洲鼻通りの途中にはえのんはうすという江ノ電のグッズ等が置いてある店もあり、一部のメンバーが吸い込まれていきました。

江ノ島駅からは江ノ電で鎌倉方面へと向かいます。江ノ島駅の前から隣の腰越駅までは、江ノ電が道路上を走る区間があったり、またさらにその先では海岸沿いを走ったりと、江ノ電の中でも見どころの多い区間を、終点の鎌倉まで乗車しました。やはり祝日ということもあり、江ノ電もかなりの混雑でした。

予定では鎌倉駅に着いた後、鎌倉を散策することになっていました。しかし混雑やハブニングが重なり、鎌倉駅に着いた段階でかなり帰りの列車の時刻が押し迫っていました。ここで苦渋の決断として鎌倉散策をカットし、JR横須賀線、東海道線でそのまま藤沢駅に戻り帰路に就く日程に変更することになりました。というわけで、一行はJR線に

乗車。JR線もやはり混雑していて、何組かに分かれて列車に乗りました。

藤沢からは行きと同じく小田急線です。実は僕はこの日の前日、他のサークルの本新歓に夜遅くまで参加していて、とても寝不足の状態でした。そんなこともあり、帰りの列車の中では爆睡。気づいた時には乗り換えの代々木上原に着いていました。

代々木上原からは千代田線に乗車。新御茶ノ水で夕食を取る運びになりました。夕食はゴーゴーカレーを食べに行くグループと、ラーメンを食べに行くグループに分かれ、僕はラーメンのグループに付いていきました。食べたラーメンは野菜が多めのラーメン。美味しくいただきました。

夕食を食べて再び新御茶ノ水駅に集合すると、いよいよよつくばへの帰路となりました。途中で離脱していくメンバーを見送りつつ、一同は千代田線で北千住まで。北千住からは行きにも乗ったTXです。北千住から乗ったのは区間快速。北千住からの乗車だったこともあり座ることもできず、その上守谷から先

の各駅に停車していくので、寝不足な上に一日歩き回った体にはとても堪えました。

そして、二十二時前につくばに到着し、解散しました。しかし、家に帰るまでが旅行、家の方面が同じ先輩と一緒にバスに乗り、家へと向かいます。この先輩は鎌倉出身で、お互い出身地が近い上に、今回の旅行の目的地だったということもあり、話が弾みました。鎌倉方面は今回時間の都合で寄ることができず、先輩は折角の地元への旅行だったのでとてもそのことを残念がり、鎌倉方面への旅行のリベンジを誓っていました。

そんなことを話しているうちにバスは自宅の最寄りバス停に着き、先輩とも解散し、新歓旅行が終わりました。

今回の旅行は、僕が初めて参加する、たびつの本格的な旅行でした。僕は高校時代も鉄道研究部に入っていました。その鉄研の旅行とも若干異なる、「たびつ旅行」を、この新歓旅行で実感することができ、今後ま

たたびつ旅行に参加するのがとても楽しみに思うようになりました。住み慣れた土地を、大学でまだ知り合ったばかりの人たちと散策する、そういった意味でもとても印象深い、思い出に残る新歓旅行でした。

## 二〇一七年 夏旅行

旅人 教授

私は新宿駅で合流し、そこから京王線特急に乗車した。私は普段京王線を利用しないため、今回の利用はとても久しぶりのものとなった。以前と何か変わったところはないかなと観察していると、まず京王新宿駅のホームにホームドアが設置されていることに気づいた。

ここ最近の首都圏では、視覚障害者の線路転落防止等のためホームドアの設置が急速に行われている。京王線では、平成二九年三月末現在では新宿駅の他に、国領駅、調布駅、布田駅に設置されている。

今後も利用客数が多い駅から順次ホームドアの設置が拡大されていくのだろうか、そして人身事故の件数が減少していけばいいな、と思いつながら列車に揺られていく。

列車は高幡不動駅に着いた。私たちはここから京王動物園線に乗車する。

この路線は多摩動物公園へのアクセスの

ための路線として一九六〇年に開業した。駅数は始点と終点のたった二駅で、営業距離は2 km。極めて短く小さな路線だ。しかし、決して廃れているような路線ではなかったのである。当初は観光・レジャー輸送が主体となっていたが、その後、明星大学や中央大学が多摩動物公園駅近くに作られたこともあって、通学路線として利用客が大幅に増加した。さらに多くの通学客に対応するために不定期列車が運転されていたほどである。しかし現在は「多摩都市モノレール」が開業し、上記の大学へのアクセスは主にその多摩都市モノレールの「中央大学・明星大学駅」が担うようになったため、動物園線の需要は激減してしまった。

空いている列車はゆっくり始発駅を出発し、三分後に終着駅の多摩動物公園駅に到着した。

私は園内を一通り回った後、京王レールランドにやって来た。

ここは京王電鉄が運営する鉄道保存施設・博物館である。鉄道運転シミュレータや鉄道

模型のジオラマなどのほか、屋外にはかつて営業運転していた京王電鉄の電車が展示されており、見ることももちろん乗ることもできる。



この日は海の日であることもあって、家族連れの客が大変多かった。運転シミュレータに興味はあったが、大変混雑しており断念せざるを得なかった。我ながら、運転シミュレータは得意だという自信があるので残念ではあった。また次の機会に回すことにする。

次に屋外へ出てみた。歴代の京王電鉄を支えてきた電車達がそこに佇んでいた。私は東京の板橋に在住しており、日常的に京王線に乗ることはなかったため、深い思い入れも溢れる知識もあるわけではないが、かえってその無知さがこの電車達に対する好奇心を湧き立たせた。私は座席に座ってみたり展示物

を読んだり、私が電車の中で一番好きな部位である連結器を眺めてみたり、歴代の京王電鉄の電車を堪能した。

一通り展示を回った後、集合まで時間が



あったので私は多摩都市モノレールに乗ってみることにした。ただ往復するだけなのもどこかつまらないので、まず始めに隣の中央大学・明星大学駅まで歩いてからモノレールに乗って、今いる多摩動物公園駅に戻ってくることにした。

歩いている途中にコンビニなど何かしらあるかなと思いついて歩いてみたが、あるのは緑に生い茂った木々とトンネルと舗装された道だけで、特に何もないうまま気づいたら隣駅に着いていた。しかし今ついたこの中央大学・明星大学駅は文字通り駅前に大学があるので、そこから先の沿線は比較的栄えているように見えた。

徒歩でついた駅からモノレールに乗る。普段とは違う視点に置かれるのでやはりモノレールは何度乗っても楽しい。車窓を見ればそれは低空飛行みたくにも感じ取れる。車にも鉄道にも飛行機にもない、モノレールだからこそ見える景色が広がる。モノレールを楽しんでいられるのもつかの間、多摩動物公園駅に到着した。

多摩動物公園駅前で集合したのち、新宿まで京王線を乗り継ぎ、そこから総武線に乗って中野にきた。次は「中野ブロードウェイ」に行く。

この中野ブロードウェイは、中野駅北口からまっすぐ伸びる中野サンモール商店街の突き当たり位置する複合ビルで、最新ポップカルチャーの発信拠点の位置付けにある。通称「サブカルチャーの聖地」で「第二の秋葉原」と言われることもある。つまりそれほど「濃い」商業施設であると言える。地下1階には食品店やスーパー、ファッション店があり、地上1階には生活用品店と、一般的な商店街に揃っているような個人経営店舗が主である。一方で2階から4階にかけては「サブカルチャーの聖地」を思わせるような店舗、つまりは鉄道模型やアニメ・漫画などのグッズを販売したりする店舗が軒を連ねている。

私は中野ブロードウェイに来たのは初めてであったため、中野ブロードウェイに対するイメージは無いも同然であった。確かに1

階までは一般的な商店街と同様に生活用品店が軒を連ねていた。しかし2階に上った時の1階の雰囲気との差に驚いた。売っているもののベクトルが完全に異なるのである。「第二の秋葉原」、なるほど、そういうことかと感じた。目についた鉄道模型店に入ってみれば、JR九州の旧制服や古い時刻表など品揃えがとてもマニアックであった。こういった空間には生粋のマニアにはたまらないであろう。他にはどんな店があるのだろうかとブロードウェイ内を回っていると、アニメ関連のグッズを販売している店舗も目立つ。きつと以前の自分だったらこういう店に一瞬の躊躇もせず入っていただろうな、と思えた。この度ここを訪れて、サブカルチャーの聖地と言われる所以を、身を以て感じ取れた。



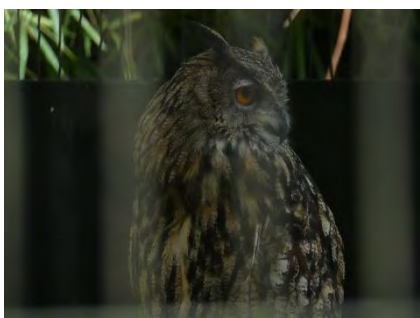
## 二〇一七年 夏旅行

旅人 ば

二〇一七年七月十七日、海の日。我々は夏旅行で東京都多摩動物公園、そして中野ブロードウェイに行った。多摩動物公園は、動物をアジア園、アフリカ園、オーストラリア園と三つの地域に分けて展示する、地理学展示という展示方法をとっている。そのため、同じ地域に生息する動物を一度に見ることができ、動物たちが野生に生きる姿をより想像しやすくなっている。また、多摩動物公園には日本では珍しい昆虫館が存在する。ここには、さまざまな蝶が乱舞する昆虫生態園や、一度は図鑑で見たことのある昆虫が多く展示される昆虫館本館がある。そして旅のもう一つの目玉、中野ブロードウェイは、東京・中野に存在する複合ビルである。個人経営の商店からアニメ、鉄道など「サブカル」のグッズや書籍が多く手に入る専門店まで、なんでもある迷宮のようなところである。さて、これから、この旅行を振り返っていくことと

する。

朝七時過ぎ、大学循環バスで遠回りしてつくばセンターへ向かった。森と言われる筑波大学の中でも特に森が深いと言われているところを見ておきたかったからである。その後、電車に乗り換え多摩動物公園へ向かった。正門前で記念の集合写真撮影をし、園内へ。私は一人でのんびり、アジア園から眺めていることにした。



初めに見えてきたのはタンチョウ、ワシミズク、トキなどの鳥たちである。個人的に一番好きな動物は鳥類であるため、このコーナーをとっても興味深く眺めた。タンチョウの細長い首やその優美さに目を奪われた。また、ワシミズクの賢そうな鋭い瞳にも引き付けられた。愛らしい小鳥から、凜としたツルやサ

ギ類、そして食物連鎖の頂点に君臨する猛禽類まで、さまざまな魅力的な鳥たちがいる。これからいろいろ鳥たちに会いに動物園巡りをしてみたいものである。

次にじっくりと見たのは、モウコノウマである。これは、「蒙古の馬」ではなく、「蒙古野馬」であり、アジア中央部、特にモンゴル周辺の草原地域に生息する野生種のウマである。サラブレッドのような華奢さ、派手さはないが、薄い茶色の短い毛並みが草原に良く似合う可愛らしい動物である。口元の白いポイントがなんともチャーミングであった。もぐもぐと草を食べる姿を見て、穏やかな気持ちになれた。

その後、オーストラリア園へと向かった。ここでの目玉はやはりコアラである。コアラはみんなの人気者で、コアラ館はたくさんの人で賑わっていた。コアラの説明を読み、ガラス張りの飼育場にたどりついた。こちらを向いてユーカリの葉を食べるなどしている



コアラの姿を期待していたが、残念ながらコアラはぐっすりお昼寝中であつた。しかし、背中を向けてぐっすり眠っている姿すらもとても可愛かつた。完敗である。次は是非こちらを向いたコアラを見てみたい。



続いて坂を下りてやってきたのは、ゾウやキリン、ライオンを擁するアフリカ園である。スケールの大きいアフリカのサバンナを再現するように、他の園よりも広くスペースをとって動物が展示されていた。そのように広い中でも一か所に固まっているペリカンの群れと、長い首と脚を誇る

ようにのびのびと闊歩するキリンが対照的であつた。また、この日は非常に暑い日であつたせいか、ライオンが数頭並んで日陰の地面に伸びていた。そこに百獣の王たる威厳はない。ライオンもネコ科なのだと再確認したときであつた。そして、このアフリカ園のアイドル、サーバルを見た。サーバルのことは、



動物が多く登場する某アニメの影響でご存じの方も多いのではないだろうか。生息地の高い外気温により体にこもる熱を逃がすため、その耳が大きくなっている。この大きな耳をびくつかせ、しなやかに歩く姿が非常に可憐だつた。このサーバルにファンがたくさんいるのも分かる気がした。

こうしてアフリカ園を後にし、最後にやってきたのは昆虫園である。まず、昆虫館本館へと足を踏み入れた。ここでは様々な昆虫が多く展示されている。ここで私が最も興味深

く思ったのは、ハキリアリである。ハキリアリは、木の葉を切り取って自分たちの巣に運ぶという習性を持つアリである。アリ達が列をなし、葉を運ぶ様子は、まるでたくさんの葉の欠片がひとりで動くようであつた。私は時間を忘れてこの様子に見入っていた。

次に、昆虫生態園に入った。この建物は翅を広げた蝶のような形をしていた。その形の通り、昆虫生態館には色とりどりの花が咲き乱れ、見たこともないほどたくさんの蝶が舞っている。花の香りが立ち込め、そこら中を飛び回る蝶と同じ目線で歩くことができる空間はこの世の楽園のようであつた。蝶は人馴れしているのか、人が近づいてもすぐに飛んで行ってしまうことはない。そのため、口を伸ばして花の蜜を吸う姿をじっくりと観察することができた。普段はあまり見かけない蝶を見ることができ、とても楽しいひと時を過ごした。

このように、多摩動物公園では、多くの動物を眺め、童心に返ることができた。機会があつたらまた動物園に来てみようと思いつつ、多摩動物公園を後にした。

次に訪れたのは、中野ブロードウェイである。まず、一階の昔懐かしい印象を受ける商店街部分を歩いた。個人経営の商店が多く立ち並び、何でも揃いそうな雰囲気がある。私はここでグリーンティー(西日本でポピュラーな飲み物。砂糖で甘みが付いた緑茶。)や漬物、大福を買った。

それから上階に上がり、鉄道模型店やアニメグッズ店などがひしめくサブカルの城を覗き見た。かなり古い雑誌などを置いている古書店があり、とても興味深かった。また、とてつもない高さの、八段のソフトクリームを売る店があった。すべて食べきる前にほとんど溶け出していきそうな代物である。ソフトクリーム好きとしては是非とも食べてみたかったが、動物園でソフトクリームをすでに食べていたのと、一人だったので自重しておいた。おそらく一人では食べきれないまい。次は友人を誘って挑戦してみたい。

こうして、まさにカオスともいえる中野ブロードウェイを後にし、秋葉原に移動して

夏旅行はお開きとなった。

この旅行は、まだ関東に来て間もない自分が東京を知ることができ、また、動物たちと触れ合ってリフレッシュできたものとなった。旅行幹事の方々にはこの場を借りて御礼申し上げたい。

## 八人八色の楽しみ方

旅人 とらのすけ

九月二十三日深夜から二十五日にかけて、名古屋・三重方面への秋旅行を敢行した。私は「参加された会員がどのように楽しんでいたか」にもフォーカスを合わせつつ振り返ってみたい。

○日目 つくば(車中泊)

二十三時前、つくばセンターバス降車場。終バスに乗って、今回参加する会員が続々と集まってくる。

つくばセンターの待合室に一旦集合し、同バス八番乗り場に到着する「本日の宿(?)」を待つ。



二十三時五十分ころ、「名古屋への架け橋」兼「本日の宿」、茨城交通の夜行高速バス名古屋線が姿を現した。

六人で乗車。車内は四列シート、シートピッチは昼間高速バスとほぼ同じ。座席には使い捨てスリッパとブランケットが置かれ、サービスはよいものであった。

……しかしシートピッチが狭いという事実に変わりはなく、各人とも寝るのに苦労したようである。かくいう私も合計で三時間弱しか眠れなかった。そんな中で長い時間眠りについていた会員の方々には脱帽である。こういった環境でも休める訓練が足りないの

であろうか。

一日目 名古屋観光(四日市(泊))

そんなことを考えつつウトウトしている間に、バスは首都高・東名高速・新東名を駆け抜けていき、明朝六時三十分過ぎころに名古屋駅太閤通口に到着した。

ここで一名と合流、朝食をとる。名古屋といえば喫茶店のモーニングということで、駅付近のコメダ珈琲店でトースト付きのドリンクを各自注文。これからの日程について確認しつつ、優雅な朝のひとときを過ごす。

朝食後、更に一名と合流し一路名古屋城を目指す。そのバス車内にて……

〔筑波〕大学構内のペデ(ベデストリアンデッキ、大学構内を縦に貫く歩行者専用道のこと)の自転車交通が……「やはり自転車専用道路を重層で作るしか……」こういった交通関係のことを議論するのが「たびてつ」の傾向である。



名古屋城に到着。ここでテンションがあがるのが私である。自分自身名古屋城訪問は二度目なのだが、前回と違って本丸御殿があるではないか！…というわけで、「やっぱり天守閣では」とおっしゃる諸氏をよそに、私は本丸御殿内の各説明に目を輝かせていた。そして天守閣に登ったあと、



アイスを皆で頬張る。一旦名古屋駅に戻る。その場のノリで歩いて戻ることに。その際、大きな交差点を見つけた我々。すると…



早速このように観察・撮影会が始まる。「普通の観光」とは言え、やはり交通大好き集団（少なくとも今回の参加者は）なのである。そんなこんなで再び名古屋駅。昼食をとるのだが、その昼食というのが…



この「台湾ラーメン」。今回の参加者の一人の強いプッシュにより皆で食べることになった。お味は…まあ辛い。口の中の味覚が軽くマヒするくらいには辛い。とても汁まで飲みきれそうにない……と書いていたら、完飲者が現れ、小さな拍手があがった。ちなみに完飲したのは大盛り。ここまで来ると味覚というより根気の問題であろう。

そんな盛り上がりも見せつつ、一行はこの日二つ目の目的地「リニア・鉄道館」に向かう。ここは名前からも分かる通り、いわゆる「鉄分」の塊のような場所。参加者も思い思いの楽しみ方をする。



このように車両の構造を細かく見ていく方もいれば、



車両の写真撮影に燃える方もいる。都合二回目の訪問だった私は、一通り展示を見たあと



このグリーン席でまったりしながら目の前のスクリーンに流れる映像を眺めたり、先輩方と交通関係の話をしたりしていた。他にも立ち入れる車内に入ってたただ当時の雰囲気を楽しむ、新幹線の成り立ち・歴史についての解説パネルを熟読する、楽しそうな子どもたちを眺めるなど「列車」にこだわらない楽しみ方があった(すべて私の例)。

そんなこんなで思い思いのひとときを楽しんだ一行は、再び名古屋駅へと戻り夕食をいただく。

日曜の夕刻、さらにナゴヤドームでカープ戦があった晩。当然、名古屋駅は激しい混雑であった。そんな中で夕食は「あんかけスパ」組と「きしめん」組に分かれてとった。私はきしめん組としてオーソドックスなきしめんをいただく。



夕食後、名古屋駅の地下近鉄線改札にて集合。ちょうど本日のお宿最寄り、近鉄四日市駅への急行列車が到着する。しかしホームは帰宅ラッシュで満員。話し合いの結果、「立って我慢よりは座りたい」の総意のもと列車を見送り次の急行を待つことにした。



(写真は近鉄四日市駅にて)

乗車。列車は関東では珍しい転換クロスシートで、一同早々と席を確保して一時間弱の移動を楽しむ(?)。

近鉄四日市駅に到着後、駅前のスーパーで軽く買い出しを行いホテルへ。到着後諸々を済ませ、一部屋に集まって始まったのは：



写真：たびてつ  
公式 Twitter より

「しまかせ席争奪！大トランプ大会！！」  
「仮」

……つまるところがトランプ遊びである。トランプに某米国大統領のモノを使用したのもポイントが高い。

盛り上がったトランプ大会も終わり、その後様々な話をしつつ夜が更けた。

おいしい食べ物をたくさん食べ、観光を楽しんだ一日であった。

二日目 伊勢観光へ帰途

翌朝、昨夜の疲れも多少残る中で朝食をとる。身支度を済ませ、八時三十分ころチエックアウト。昨日と同様近鉄列車で伊勢神宮へと向かう。

車内で船を漕ぎながらも十時ころ、伊勢市駅に到着。まずは外宮参拝から始める。



私が参加するたびてつの旅行としては初めての神社参拝。軽く本殿をお参りするだけかなあ、と思っていたら意外にも別宮本殿の次に位の高い社)もしっかりお参りする流れに。もちろん日本史大好き一族として私は大歓迎だったのだが…。

参拝後、境内近くにあった「せんぐう館」に気づいた一行。予定にはなかった(というよりもそも伊勢での細かい予定を立てていなかった)が参観することに。高校までは旅行前に細かい日が決まっていなと少し不安になっていた自分だが、このように当地で予定を変えていく・組んでいくという旅行のスタイルもまたよいものである。

せんぐう館観覧後、バスで内宮前「おかげ横丁」へ。内宮では怒涛の食い倒れが始まる。



まずは昼食、伊勢うどん。普段のうどんとは一線を画するもちもちした麺に、濃い黒タレが絡んだ逸品である。



続いてデザート、赤福氷。おなじみ伊勢名物「赤福」が抹茶かき氷の中に埋まっている、というもの。抹茶・あんころ餅・かき氷という(個人的)三種の神器を目の前にして大興奮。九月末にしては厳しかった暑さも相まって非常に美味であった。



ここで小休止…ではなくメインの内宮を参拝。



参拝後、おかげ横丁に戻り「ミンチカツ」なるものを食す。見た目は普通のメンチカツ。食べてみると…人参？などの野菜が多少目立つ程度でやはりメンチカツ。なぜ「ミンチ」なのか…先輩方と話しながら、謎は深まるばかりだった。





内宮参拝、もとい食い倒れ(違う)を終え、伊勢市駅行きバスに乗車(写真は外宮からおかげ横丁までのバス)。途中の宇治山田駅にてかなり古いタイプのバスを目撃し、バスクラスたちが興奮しつつ再び伊勢市駅。ホームで興奮を抑えられない参加者一同。現れたのが：



近鉄のフラッグシップ特急、「しまかぜ」である。

乗車。「エモい」「良かった」という意「すごい」と言葉がどんどん減っていく一行。



座席は全席革張り&マッサージ機能付きという超豪華仕様。座席でまったり、四号車のカフェで景色を楽しむ、車内を見て回る：ここでもそれぞれの楽しみ方があった。

一時間強の快適な旅、終点の名古屋駅に着いて惜しむように列車を降りた。このあとは夕食調達ののち新幹線ひかり号で東京へ、そして高速バス「つくば号」でつくばセンターに戻った。

こうして一泊三日の秋旅行は幕を閉じた。この旅行記では、単なる旅行記ではなくたびたびつ会員が「鉄道」以外の面でも旅行を楽しんでいる様子を記述するよう努めてきた。特に食の面に関してはかなり詳しく記述してきたつもりである。「鉄道」にとらわれない

我々の旅行、お楽しみいただけたら幸いです。

## 秋旅行

旅人 2083TC

本学の夏休みもいよいよラストパートを迎える中、九月二十三日から二十五日にかけて、たびてつの公式行事である「秋旅行」が催行された。免許合宿などで予定が合う人が少なかったこともあり、今回の参加者は八人と比較的少ない人数での開催となった。今回の行先は、名古屋と伊勢。自分にとって、愛知県と三重県はともに今回が初上陸である。

まず、二十三日夜十一時に、つくばセンターに集合。そこから茨城交通の高速夜行バス「名古屋線」を利用する。このバスは、日立から東海・勝田・水戸・石岡・つくばを経由して、名古屋までを結ぶ。つくばを二三時五八分に出発したバスは、途中常磐道の守谷SAと新東名の岡崎SAでの休憩をはさみ、名古屋には翌朝六時半ごろに到着した。

名古屋駅の駅地下で朝食を済ませ、最初に向かったのは名古屋城。大阪城・熊本城とともに日本三名城に数えられ、国の特別史跡にも指定されている。

名古屋城の始まりは、さかのぼること江戸時代初期の一六〇九年。織田信長誕生の城とされる今川氏・織田氏の那古野城（なごやじょう）の跡周辺に、徳川家康が九男義直のために天下普請によって築城したとされる。以降は徳川御三家の一つでもある尾張徳川家十七代の居城として明治まで利用された。大小天守と櫓、門、御殿などの一部は昭和戦前期まで残存していたが名古屋大空襲（一九四五年）によって大部分を焼失した。戦後に天守などが外観復元されている。

現在は、本丸御殿の復元工事が行われており、今年度中に完了する予定。すでに一部が公開されており来年度には全体公開される予定である。また、河村たかし市長が就任当初から推進してきた天守閣の木造復元工事の事業が今年度からスタートしており、来年には天守閣が入場禁止になる予定である。



↑天守閣

名古屋城に到着した我々はまず、復元工事が行われている本丸御殿のうち、公開されている部分を見学した。

この本丸御殿は、近世城郭御殿の最高傑作と言われ国宝に指定されていた建物で、武家風書院造と言われる構造をしている。中のそれぞれの部屋は、日本画史上最大の画派「狩野派」の絵師たちにより襖絵などが描かれていたという。この本丸御殿も空襲によって焼失していたが、七〇年以上たつて近年ようやく、建物のつくりや襖絵を含め、本丸御殿の精密な再現を見ることが

できるようになった。ちなみに、取り外すことができた襖絵や天井板絵などは焼失を免れ、今も大切に保管されている。そのうちの千四十七面が国の重要文化財の指定を受けている。



↑本丸御殿（画像左奥で、まだ工事が続けられていた）

次に我々一行は天守閣へ。天守閣の中は

名古屋城に関する博物館になっており、名古屋城のジオラマや歴史に関する展示があった。また、最上階は見晴らしのいい展望台となっており、名古屋市街を一望できる。

個人的に興味を引いたのは、近年まで現役だったという、青銅で作られた二体の隅櫓の鯨の展示だった。一六六〇年に铸造されたものが、一九一〇年に江戸城の門が名古屋城の正門として移築された際に一緒に移設されたという。铸造してから実に三〇〇年以上ものあいだ雨風にさらされてきたとあって、全体的に錆が目立ち、片方の鯨は割れて大きな穴が開いていた。（写真を撮ってこなかったことを後悔している）。

一行お昼に名古屋駅にもどり、駅地下にある台湾ラーメンの専門店「味仙」で昼食をとった。このお店のラーメンの激辛ぶりには名古屋名物になっている。実際食べてみると、スープはただ辛いというだけではなく、ダシがきいていてとてもおいしかった。もっとスープを飲みたかったのだが、

なにしろあまりに辛すぎて、のどに少し流し込むだけでむせてしまい、のどがやけどをしたかのようにヒリヒリしてしまったので断念した。

昼食後、一行は名古屋駅からあおなみ線に乗り換える。あおなみ線は、名古屋駅から金城ふ頭駅まで約15kmを結ぶ。もともと東海道本線の貨物支線だった路線を、複線電化・高架化し、旅客用に使えるよう改良した路線である。開業は二〇〇四年。第三セクターの名古屋臨海高速鉄道が運営している。貨物線を旅客転用し、第三セクターが運営しているという点で、東京のりんかい線と似ている路線といえるだろう。あおなみ線の沿線には、今回訪ねるリニア・鉄道館をはじめ、今年春にオープンしたばかりのレゴランド・ジャパン、ほかにも名古屋国際展示場（ポートメッセなごや）、名古屋競馬場、イオンモール名古屋みなとなどの大型集客施設が点在しており、レジャーでの利用者も多い路線である。

我々は名古屋駅十三時十五分発普通金城ふ頭行きに乗り、終点の金城ふ頭駅で下車

し、リニア鉄道館に向かう。リニア鉄道館は、JR東海の鉄道博物館として二〇一一年に開業した。

展示物をここに紹介する。館内に入っすぐのところ、東海道新幹線で試験用車両として活躍した955形新幹線車両、東海道本線などで活躍した蒸気機関車C62、さらに山梨リニア実験線で使用されていたMXL01形リニア車両が目飛び込んでくる。奥へ進むと広大な展示場になっており、東海道新幹線で活躍していた0系・100系・300系・700系のほか、0系のいわゆる「ドクターイエロー」である922形新幹線電気・軌道総合試験車、特急しなのなどで活躍した381系など、展示車両が盛り沢山であった。興味深かった展示は、新幹線にかつて組み込まれていたという食堂車。山陽新幹線の博多延伸に伴って次々に導入されていたが、新幹線のスピードアップに伴う所要時間の短縮や、コンビニやファーストフードの台頭といった、時代の流れに伴って次第に姿を消していった。新幹線食堂車はま

さに、七〇年代・八〇年代当時の人々の、旅行の際の食事に対する、今とは違う価値観を表しているといっているだろうか。

ほかにも、電車や新幹線の運転シミュレーターや、東海道新幹線沿線の名所などが再現されている鉄道ジオラマなど、見所は豊富。幹線の車内販売で扱っている商品を販売する売店やギフトショップもある。我々が行ったその日は日曜日だったこともあり、多くの親子連れでにぎわっていた。



→ 922形



→ 955形新幹線車両



十四時頃から閉館の十七時半まで当館で過ごした後、あおなみ線で名古屋まで戻る。金城ふ頭十七時四十三分発の、ノンストップ名古屋行きに乗車。終点の名古屋まで、途中すべての駅を通過する（退避設備がないため、先発の普通電車を追い抜くことはない）。このときの車両が、外装から内装まで、レゴランドトレインとしてラッピングされていた。付近に最近オープンしたレゴランド・ジャパンの宣伝を狙っているのだろう。



名古屋で二つグループに分かれて夕食をとる。自分は名古屋名物のきしめんを食べた。そのあと、近鉄名古屋駅から、十九時三十一分発の急行松阪行きで、近鉄四日市まで乗車。駅近くのホテルで一泊した。

ちなみに、近鉄四日市駅のホームと改札口に設置してある発車時刻案内板がパラパラ式になっており驚いた。正式には反転フラップ式というが、これは文字を上下に分



↑近鉄四日市駅の発車時刻案内表示板

割して印刷した複数のフラップを回転させることで表示を行う形式である。かつては多くの駅や空港などで使われていたが、LED式や液晶ディスプレイ式が普及していったことで次第にその数を減らし、関東ではまず見られない。生まれて初めて、このパラパラ式が動く様子を見ることができ、とても感動したものであった。

二日目の行先は伊勢神宮である。

江戸時代から「一生に一度は伊勢参り」と言われてきたほどの、日本有数の観光名所である。伊勢神宮は内宮（皇大神宮）と外宮（豊受大神宮）に分かれており、前者は太陽を神格化した天照坐皇大御神（天照大御神）を祀り、後者は衣食住の守り神である豊受大御神を祀る。内宮で祀られている天照坐皇大御神は皇室の氏神であるため、古くから皇室との結びつきが強く、皇室の方々がたびたび伊勢神宮を訪問される様子がニュースになっている。

四年前には式年遷宮が行われて話題になった。式年遷宮とは、二十年ごとにすべての社殿を造り変える行事で、飛鳥時代の持統天皇の治世の六九〇年に第一回が行われて以降、途中延期や中断があったものの、約一三〇〇年にわたって続けられてきた由緒ある行事である。式年遷宮が行われるようになった要因は諸説あるが、一説として、建物に使われている白木の耐久年数が短かったこと、また、建て替えることで神

社の清浄さを保ち、それによって神の生命力を蘇らせ、活性化させられると考えられていたから、といった説がある。

翌朝は、近鉄四日市八時五十六分発の、急行五十鈴川（いすずがわ）行きに乗車し、十時四分に伊勢市駅に到着。駅から徒歩一〇分ほどのところにある外宮にまずは向かう。外宮では、正宮、風宮、土宮、多賀宮の順番に参拝した。

外宮のそばには、式年遷宮に関する博物館「せんぐう館」があり、式年遷宮の歴史や準備のことなど、興味深い展示があった。

外宮からは三重交通バスに乗り、内宮の手前におかけ横丁へ行った。おかけ横丁は、伊勢参り（お蔭参り）でにぎわった、江戸時代末期から明治初期にかけての町の様子を再現した観光地である。一九九三年開業で、運営は、伊勢名物赤福餅の生産販売を行う（株）赤福の子会社が行っている。ここで昼食となり、我々は伊勢うどんを食べた。非常に柔らかく、もちもちし

た太麺を、ちよつとだしを加えたほぼ醤油そのままに近いつゆで食べるので、ほかのうどんにはない独特な味と食感が楽しめる。ちなみに、醤油はたまり醤油と呼ばれる種類で、塩辛くはなくやや甘みがある。ほかにも赤福氷や串カツなど、伊勢名物のグルメを楽しんだ後、まさに伊勢参りのメインともいえる内宮に向かい、正宮と荒祭宮に参拝した。



↑内宮の入口にあたる、宇治橋。

バスで一六時ごろ伊勢市駅に戻る。ここからつくばへと戻っていくわけであり、旅

行もいよいよ大詰めを迎える。その伊勢市駅から乗車するのは、近鉄が誇る観光特急「しまかぜ」である。

しまかぜは二〇一三年、先に紹介した伊勢神宮の式年遷宮のタイミングに合わせて営業運転が開始された。伊勢志摩観光輸送に特化した特急であり、設備面は在来特急車両とは次元が異なっており、通勤利用、短距離利用を想定していない。志摩地域へのアクセスを担う賢島から、名古屋、京都、大阪難波の三方面へ、それぞれ一日一往復しか設定されておらず、乗車には特急券のほかに「しまかぜ」特別車両料金が必要である（個室を利用する場合はさらに別料金が必要）。

車両はしまかぜ専用で作られた六両編成の50000系電車が使われている。三号車が個室（洋式・和式）・及びサロン室、四号車がカフェとなっていて、それ以外はプレミアムシートである。窓が大型であるため車内からの眺めがよく、一号車（六号車）は前面展望も楽しめる。プレミアムシートの座席は2+1列で非常にゆったりし

ている。車内は無線LANが対応しており、インターネットを使うことができる。また、しまかぜ特設ページにアクセスすると、乗車している車両の運行情報を見ることが出来るほか、クラシック音楽などのBGMや観光情報の閲覧といったエンターテインメントを楽しめる。

しまかぜはその人気さゆえに予約の倍率が非常に高く、繁忙期や土休日などは発売開始直後に完売してしまうこともあるとか。今回、担当が予約しようとした際、乗車日が平日それも月曜日であるにもかかわらず、販売開始わずか四時間後には座席がほぼ埋まってしまったとのこと。なんとかまとまった席を確保し乗ることができた我々は本当に幸運だった。

伊勢市駅を一六時二十四分に出発、十七時五十分近鉄名古屋駅に到着。乗車していた約一時間半はあっという間に過ぎてしまった印象で、カフェや座席でくつろいで、しまかぜを満喫するには時間が短すぎた。



↑しまかぜの前面展望（伊勢市駅にて）



↑しまかぜの車両（伊勢市駅）

名古屋からは東海道新幹線を使う。十八時二十六分発のひかり530号東京行きに乗車、東京には二十時一〇分に到着。八重洲南口から高速バス「つくば号」でつくばセンターへと戻り、秋旅行は終了した。

一年生である自分にとって今回の旅行は、泊まりがけでいくたびつ公式旅行として初めてであったので、この二日間（三日間）はとても新鮮なものであった。一年生は自分を含め二人しかいなかったが、その同級生や先輩方と交友を深めることができ、有意義な時間を過ごせた。また、今回の旅行の幹事として、ホテル・新幹線の予約など、旅行の準備に関わることができたのはいい経験となった。夏休み最後にして、最高の思い出になった。

## てっけんサミット2017活動報告

旅人 S-TREC

去る二〇一七年八月二七・二八日、東京都八王子市の中央大学多摩キャンパスにて「てっけんサミット2017」が開催され、当会もこれに参加した。本稿ではてっけんサミットに至る準備の過程や、てっけんサミット当日の様子を報告する。

そもそも「てっけんサミット」とは、全国各地の大学に存在する鉄道研究会・同好会や鉄道に関連する活動を行う団体が一堂に会し、交流を深めあうイベントである。年に一度開催され、昨年は愛知県春日井市の中部大学春日井キャンパスで行われた。てっけんサミットは二日間にあわって開催される。一日目は「クローズデー」と呼ばれ、一般公開を伴わず、各大学の鉄研関係者のみで交流を行う。最初に開会式を行った後、参加校が一枚ずつ団体紹介を行う。この団体紹介は自分たちの団体を紹介

するだけでなく、自分たちの大学のことも交えて面白おかしく紹介することが可能で、例年ユーモアにあふれた団体紹介で会場を沸かせる猛者たちが暴れまわっている。ここからは年によって変化するが、今年にはクイズ大会が行われた。クイズの内容は鉄道に関連するオードックスなものから、てっけんサミット運営者に関連する非常にマニアックなものまでさまざまである。優勝者には豪華賞品が贈呈されるため、参加者は皆必至である。なお、今年的一位に贈呈された商品は「TOMIX EF81形 電気機関車 トワイライトエクスプレス色」であった。クイズ大会後はアイスブレイキングを行い、一日目は終了となる。

二日目は「オープンデー」と呼ばれ、てっけん関係者のみならず、一般の方も参加することができる。ここでは、希望した団体が大学の教室を借りて様々な展示を行う「展示ブース」のほか、フォトコンテスト等が開催される。その中でもてっけんサミット運営のイチ押しが「てっけん大学」と

いうイベントである。これは鉄道に関連する様々な内容を大学の講義と同じ形式で講義するものであり、内容も深いものが多い。今年には四講義が開設され、当会からも一講義を開設した。

この後、希望者の中で懇親会が行われる。各大学の参加者との親睦を深めることができる貴重な機会であるが、今年には当会からの参加者はいなかった。

以上がてっけんサミットそのものの概要だが、実はこの後に「三日目企画」なるものが存在する。希望者を募って会場周辺の鉄道関係施設でイベントを行うというものがある。今年には関東学鉄連主催の団臨運行日が近いこともあって開催されなかったが、昨年は三岐鉄道北勢線の車庫見学を行ったようである。

さて、てっけんサミットの概要は以上になる。ここからは具体的に当会の様子について報告する。

まず一日目だが、会場に到着する前からさっそくミスをしてしまった。つくば号が予想以上に遅れてしまったのである。ま



た、荷物の運搬に予想以上に手間取ってしまい、結果的に会場に到着するのが遅れてしまったのである。これについては関係者の皆様にはお詫び申し上げます。

さて、会場到着後の展開は非常にスムーズだった。運営による開会式宣言の後は速やかに団体紹介に移行することができた。

今年も団体紹介は各大学ともにユーモアにあふれており、会場を沸かせる猛者たちが暴れまわった。自分の大学の小ネタをふんだんに使ったネタ・地元の自虐ネタ・自分たちのネタ・昨今流行りのネットスラング等を巧みに使用していた。当会は昨年の団体紹介でやや不適切な内容を含んでしまったこともあったため、今年は慎重な対応を取った。それでも、会場にいた参加者を沸かせることができたため、団体紹介に関しては文句なしに成功したと言えるだろう。

団体紹介の後は中央大学の食堂内で昼食とした。私が選んだのはカレーである。なんと360円(うる覚え)でカレーの他にスープとサラダが付いてくるのである。筑波

大学よりも圧倒的にコスバが良く、驚いてしまった。なお、味は筑波大学のほうが一枚上手であった。

昼食の後はクイズ大会である。当会の面々もこれに参加したが、繰り出される難問にことごとく敗北した。出題者側の出題センスもさることながら、クイズに最後まで正解し続けた人たちも相当にやり手である。完敗だ。

一日目を総括すると、遅れるトラブルがあったものの、全体として昨年よりもうまく参加することができたと思う。来年もこの調子で引き続き参加していきたい。

二日目は展示・フォトコンテスト・てっけん大学の三方面に参加した。それぞれについて報告する。

まず展示について報告する。昨年は研究誌の他、3Dプリンターで製作したNゲージJR四国8600系電車の展示を行った。今年は昨年よりもさらに充実させた。研究誌に加えて走行音CDを展示し、3Dプリンターによる作例もNゲージJR四国2600系・JR東日本E001系

TRAINSUTE 四季島の展示を行って内容の充実を図った。また、小規模ながらもジオラマを展示した。昨年よりも展示内容が充実していることもあって、ブース来場者も多くなるであろうと期待していたが、今年は会場が二つの棟に分断され、さらに棟間の行き来がしにくかったことが災いして、来場者は昨年よりもやや多くなる程度にとどまった。

次に、フォトコンテストについて報告する。フォトコンテストには当会からは赤坂・平野・西山の三名が合計十枚を応募した。しかし、フォトコンテストの会場の立地があまり良くなかったためか、人があまり来ず、フォトコンテストの体を成していなかったようだ。これには少しがっかりしたが、改善を来年の運営に期待するしかない。なお、ここで応募した写真は全て二〇一十七年度の雙峰祭で掲載する予定であるため、来場者の皆様にはてっけんサミットでお披露目できなかった分までしっかりとご覧になっていただきたい。

最後に、てっけん大学について報告す

る。当会からは「Fusion360を用いた鉄道模型モデリング、製作概論」というタイトルで講義を行った。これはFusion360という高性能CADを用いて鉄道模型を設計し、更に3Dプリンターやレーザー加工機といった最新のツールを使ってデジタルに鉄道模型を製作していくことをテーマとした講義である。本講義は私、赤坂開設である。この講義と展示内容には関連があり、講義中では展示されている2600系や四季島の紹介も行った。また、今回の講義のために特別にN700系新幹線の3Dモデルを作成した。従来の無料CADでは設計が困難な流線形車両の設計ができること、新幹線車両を設計できることは非常に大きな魅力になるとともに、宣伝にも役立つと考えたからだ。

しかし、このように準備をしてきた講義だったが、当会の展示ブースと講義室が別棟であったこと、そもそもCADに対する敷居が高かったこともあってあまり受講者の数は伸びなかった。事前の宣伝(特に、CADの敷居は思ったほど高くない、初心者

でも気軽に扱える点)が足りなかったこともあるだろう。来年もしも講義を開設するならば改善したい点である。

二日目を総括すると、今年はやや不完全な結果であった。運営側のみならず、当会にも一抹の問題があるように思えたので、来年以降は今年を踏まえていくらかの改善を行い、より一層充実させていきたいところである。

全体を総括すると、昨年よりもつけんサミットに意欲的に参加し、かつ内容もさらに充実したものとなった。しかし、その一方でまだまだ至らない部分もいくらかあるため、今後も参加していくとともに、より質の高い活動を目指していく必要があるといったところである。

## 西日本トップレベル巡り

旅人 明野号

ずいぶん前のことだが、私は北海道を走る、根室本線の普通2429D列車に乗車したことがある。この列車は、根室本線の起点である滝川駅を出発し、延べ八時間かけて、西方に308.4km先の釧路駅まで各駅停車で走る長距離鈍行列車である。私はこのとき初めて長距離鈍行という類に出会ったのだが、一度乗ってみると、その特異な存在に親しみが湧いてくるもので、もう一度こんな列車に乗ってみたいという思いが募っていった。こうして、二度目の長距離鈍行列車旅行が企画されたのである。

さて時刻表を開いてみると、今でこそ一九七〇年代の国鉄のように走行距離が600kmを越えるような超ロングラン鈍行など目にすることはできないが、200〜300km級の列車なら各地の幹線系統にちらほらと

残っている。その中で私が特に注目したのは、先ほどの2429Dに引けを取らぬ長距離ランナーで、今年三月のダイヤ改正まで当列車を距離で凌いでいた山陽本線の369M列車である。今では走行距離が100kmほど短くなり、実質の全国二位になったのだが、それでも他の列車の追隨を許さぬ、貫禄のある列車だ。今度の旅行の目的は、この長距離鈍行に決めた。

当初はこの列車をメインに、あとはその周辺、つまり中国地方の鉄道路線をぶらつく予定で計画を始めたのだが、気がついてみると長距離だの日本一だのが旅行先の前提となっていたようで、あれこれと計画を練った末、なにやらクセの強いプランになってしまった。まあ、それでまともに企画が立ったのだから、試しに行ってみようじゃないか。

——かくして、私は西日本に存在する、交通系日本トップレベルを求めに旅立った——

### 【一日目】

前日に東京駅を発った夜行バスは、最初の停留所である京都駅に到着した。私はここで下車して列車に乗り換え、東海道本線と山陽本線を乗り継いで、遙々糸崎駅を目指した。

途中、岡山駅で時間ができたので、暇つぶしに路面電車や路線バスで岡山の市街を散策し、岡山城にも行ってみた。現在の天守閣は戦後の復刻版に当たるが、鳥城とも呼ばれる黒色の外観が青空によく映えている。天守閣の内側は展示館となっており、最上階から市内を展望できた。そういえば、岡山市内の路線バスには西工の58MC車体のバスが多く残っており、街中で度々出くわした。

(上…岡山城の天守閣)

(下…岡電バスの58MC車体のバス)

<sup>1</sup>後に2427D列車が同様のダイヤで設定された。

<sup>2</sup>今のJR各社。

<sup>3</sup>西日本車体工業の略称。



岡山駅に戻り、大野浦駅行き普通に乗車した。車両は黄色い115系である。市街地を抜け、海沿いの線路へ出ると、程なく糸崎駅に着く。私はここで下車したが、広い留置線に面したホームは傾いた陽の光をさんさんと受けており、暑くてたまらない。

この後列車を二本見送り、その次の糸崎駅止まりの列車が岡山方に折り返し、暫くの後再び入線して客扱いを始めた。これが第一の目標である369M列車である。やはり真つ黄色の115系だ。私は荷物を網棚に納め、ボックス席の窓側に腰かける。下関駅行きの列車は定刻に糸崎駅を発車し、一度三原の市街に入った後、沼田川に沿いながら西に向かつて歩みを進めた。岡山を歩き回った疲れか

らか、私の意識はいつしか遠のいていた。

不意に目覚めると、列車は広島駅を出たところであった。日は既に落ち、車窓には街灯りと私の顔が見える。はっと今更ながらに気がついた。そうか、これから先は長旅とはいえ窓の外は何も見えない。あと五時間弱も列車に閉じ込められるのに！私は旅行で列車に乗る時は時刻表や諸所で得たパンフレットなどの旅関連のものしか見たり読んだりしない性分なので、窓外の風景を楽しめないこの環境は余りにも酷である。眠気などもとうに失せてしまい、本当に暇を味わうこととなった。

岩国駅で、列車の前側に空の車両を連結した。作業の間は車両の外で待つよう指示されたので、いっそのこと新しい車両の方に席を移すことにした。今度乗車したのは115系3500番台で、座席が転換クロスシートとなっている。先ほどのボックスシートよりは格上を感じるが、できればクライニングシートが欲しいところだ。そろそろ背中が痛くなってきた。

六両の列車は快走し、終点の下関駅には定

刻の二三時五〇分に到着した。糸崎駅を出て六時間四分、うち真つ暗な区間が五時間余り。あまりにも味気ない旅路であった。ホームを見れば門司行きの最終列車が発車を待っている。車両は白地に青帯の415系で、私もよく水戸線や常磐線で世話になった。思い出の車両を見送り、今夜は駅前の宿で一泊した。

### 【二日目】

この日も朝から晴れていた。私は山陰本線と美祢線を乗り継いで山陽に出て、宇部線と小野田線を乗り潰し、そのまま山陽本線を岩徳線回りで東進し、さらに宮島航路で宮島を往復してから、広島電鉄二号線を終点の広島駅まで乗車した。宮島では観光こそできなかったが、鹿に挨拶できたので良しとした。

### 【三日目】

この日はまず朝五時台の芸備線に乗り、途中の三次駅で下車した。三次駅からは三江線で再び日本海側へ抜けるのだが、乗換えまで時間があるので駅前や構内を散策して時間を潰し、広い構内やロータリーのバスを眺め

たりしていた。十時すこし前、白地に青と水色の帯の入った列車が入線してきた。これが折り返して石見川本駅行きの列車となる。私は乗車してすぐにボックス席の窓側を陣取った。発車時刻が近づくに伴い、車内には鉄道ファンが次々と乗り込んできて、車内はかなり混雑した。こうなるのも無理はなく、三江線は一日に設定されている列車の本数が極めて少ないうえ、来年の春には廃線が約束されてしまっているのだ。日本一廃止に近い路線に人が集まるのは当然である。

二両連結の気動車は、江の川の清流に沿って、緑の深い山の斜面をゆっくりと進んでゆく。車窓の景色は確かに綺麗なのだが、列車の歩みごとにかくスローペースであるから、そのうち風景にも飽きて眠くなる。と、船を漕ぎ始めた途端、車両は俄かに速度を上げはじめ、軽快な速度でトンネルを突き抜けてゆく。これが後年に完成したという新線区間か、と思う間もなく高架線に出て、かの日本一高い高架駅、宇都井駅に着いた。良い眺めなので暫し見ていたかったが、列車は早くも発車し、再びトンネルの中へと吸い込まれた。

終点の石見川本駅で昼食を済ませ、江津駅行きの列車で終点を目指す。相変わらずの鈍足だが、起点から連れ添ってきた江の川の流れば水深を増して青く、早くも下流へ来たことが実感させられる。もうすぐ海だ。

河口の橋を右手に見ながら、列車は終点の江津駅に到着した。この先は山陰本線の普通列車で鳥取駅を目指す。車内から久々に海が臨めるのと、列車の速度が軽快なのとで、疲れてはいたが爽やかな気分を味わった。

途中、出雲市駅で乗り換えた列車が平面顔の115系であった。115系は製造両数が多く、本州のいたる所に分布している。こんな変わり種が生まれてしまうこともある。これが一日目や二日目に山陽本線で乗車した車両と同形だとは、思いもよらない。  
(上…一日目の115系〈一般的な顔〉)  
(下…三日目の115系〈平面顔〉)



米子駅で赤いディーゼルカーに乗り換え、夜遅くに鳥取駅へ到着した。駅前のラーメン屋で夕食をとり、ホテルで一泊した。

#### 【四日目】

この日は因美線と津山線で太平洋側に抜け、次いで赤穂線・加古川線に乗る予定であったが、何の因果か、前日に泊まった宿に携帯電話を置き忘れ、これらの予定は軒並みパーとなった。

(上…津山駅前を出てゆく路線バス)  
(下…山陰本線の普通列車)



どうしようもないので、一度鳥取に戻って携帯電話を取り戻し、山陰本線と福知山線経由で大阪まで行くことにした。大阪からは大環状線で鶴橋まで行き、近鉄大阪線に乗り換えて、二十三時頃に目標の桜井駅に到着した。この駅は近鉄とＪＲ桜井線との乗換駅だが、ＪＲ線側の構内は既に終電が出た後で、照明は点いていたが静まり返っていた。

### 【五日目】

列車の音で目が覚めた。昨日泊まった宿は近鉄の線路にもＪＲの線路にもすこぶる近く、そのうえ部屋が高架の上と同じ高さにあるものだから、走る車両がよく見える。

この日は、日本一走行距離の長い路線バス、奈良交通の八木新宮線で、和歌山県の新宮駅

を目指す。宿を後にした私は、通勤客で混み合う近鉄電車で始発停留所のある大和八木駅へ移動した。駅前には奈良交通の窓口があり、そこで切符を購入してから乗り場に並ぶ。私の外には数人の待ち客がいる程度で、混雑は避けられそうだった。

やがて一台のバスが回送されてきて、客扱いを始めた。八木新宮線で使用されるバスは線内の専用車だが、車両自体は至って普通路線バスであり、特に目を引くことといえば座席がハイグレード仕様であることくらいだ。これが街中を走っていても違和感はない。

バスは定刻に発車し、しばらくは奈良市内を走る。ＪＲ和歌山線の五条駅に立ち寄った後は、吉野川を渡って山間へ入り込んでいった。はじめのうちは左手に丹生川（にかわ）の流れと柿栽培の果樹園が臨まれ、至ってのどかな風景であったが、歩を進めるごとに車窓の景色は山深くなる一方で、またしばらく行くと人家の影まで消えてしまった。その代わり並走する川は青く清く、車窓の風景には心が洗われるばかりである。ただ、この辺りは数年前の豪雨で甚大な被害を被った場所

で、大胆に崩落した荒々しい山肌も頻繁に目にした。バスは新道と旧道を交互に走りながら、日本最大の村である十津川村に入った。十津川村は温泉郷で、バスの休憩所が備えられている。ここでは二十分の休憩が用意されており、その間に私は日本最長の生活用鉄線の吊り橋である「谷瀬の吊り橋」を渡らねばならない。熊野川に渡された297mの吊り橋は揺れに揺れ、おまけに足下には遙か下の川面が透けて見えるものだから、危なっかしくして急ぎ足では渡れない。私は橋を慎重に往復し、無事にバスへと帰還した。

その後は熊野川に沿って山道を走り、熊野大社の本宮を過ぎてから、また暫く川沿いを下って新宮の市街へ抜けた。終点の新宮駅には午後四時前に到着し、六時間半の路線バス旅は幕を下ろした。所用時間はさることながら、通過した停留所の数も半端なものではなく、運賃表の表示は液晶画面が五枚分に達し、またIC運賃計算機はカウント上限を超えており使用不可の有様であった。

(上:谷瀬の吊り橋 下:八木新宮線バス)



夕暮れの新宮駅を後にした私は、紀勢本線で名古屋駅へ向かった。車内では新宮駅で購入したUFOパイを開けて食べたが、どうも一人で食べるような代物ではない。なんとか腹に納め、名古屋駅から夜行バスで帰路に就いたが、翌朝目覚めてみると、舌の先端には見事な口内炎ができていた。

## 独眼竜を訪ねて―南東北周遊―

旅人 特急飛鳥

六月、新学期の喧騒が収まったころ、ふと東北へ引越した友人に会いたくなった。東北というと、東海出身の私にとっては遙か遠く、さながら外国のようなイメージであった。幸運にも私の学類は講義が七月初めにほぼ終わり、それ以降のスケジュールには余裕がある。友人と日程を調整し、七月一四、一五日に宮城県を訪れることにした。

さて、七月一三日。夜九時すぎの列車でつくばを発った。研究学園の街明かりを過ぎると列車はひたすら闇の中を進む。隅田川の鉄橋を渡れば東京・北千住に到着。ここで半蔵門線直通の電車に乗り換えて新宿を目指す。東武のホームにやってきたのは東急8500系である。東京の電車で扇風機が回る様子は私にとっては新鮮で、ある世代にとっては懐かしいものだろう。渋谷駅からは副都心線に乗り換える。二〇一三年に全通した路線だけあって駅の清潔感が際立っていた。

副都心線を新宿三丁目駅で下車し、真新しいバスタ新宿へ向かう。空港のような待合室で待つ間にも次から次へとバスが去っていく。二三時五〇分、仙台行き夜行高速バス、ドリーム正宗号が発車した。

翌一四日、朝五時三〇分。寝ぼけまなこの私を乗せてバスは仙台駅に到着した。バスの

乗客以外誰もいない朝のロータリー。ぼーっとしたまま駅の階段を上がる。まずは駅で朝食を、と思ったが考えが甘かった。なんせ朝

五時台、開いている喫茶店は見当たらない。キオスクでおにぎりを買って改札をくぐる。

六時三二分、仙台駅一番線に小牛田行き列車がやってきた。E721系に乗りこみ、一路北を目指す。最初の目的地は岩手県・平泉である。列車は通学中の高校生を乗せて走っていく。松島をかすめると小牛田までひたすら田園の中を進む。ひとえに田園と言っても関東や東海のそれよりスケールが大きい。見渡す限りの青田は見ていて清々しい。小牛田からは列車は二両編成になり、ローカル感がいっそう増してくる。山あいの小さな駅をいくつか過ぎるうち列車は岩手県に入った。一ノ関駅からは盛岡行きに乗り換える。紫の帯の電車の片隅に「盛モリ」と書いてある。「盛岡支社・盛岡車両センター」を表すそうだが、どうしてもラーメンが頭に浮かんでしまう。ちなみに中央総武線の黄色帯の電車には「八ミツ」と書かれた電車があるそうだが、時間がある方はぜひ黄色いハチミツを探してみたい。



701系盛岡色  
一ノ関駅にて撮影

余談はこれくらいにして、列車は平泉に到着した。仙台から二時間半、車窓の新鮮さもあり意外と疲れなかった。さっそく平泉を代表する世界遺産、中尊寺へと向かう。古びた街並みを進むと左手に広い池が見えた。奥州藤原氏が建立した無量光院の跡であった。今ではただの池と草むらだが、平安の昔には平等院に負けない大寺院があったのだ。じつと時の流れに思いを馳せる。

平等院への道をさらに進むと、右側に高台が見えてきた。義経が最期の時を過ごした高館である。森の中の階段を上ると、眼下に北上川の panorama が広がった。義経はもちろんのこと、後世には松尾芭蕉もこの地を訪ねている。だが、私が見た景色は彼らと同じではない。今、北上川の両岸には最新の大きな堤防が築かれている。平泉の歴史は北上川の水害との戦いの歴史でもある。住民の安全と景



観の両立を目指したその堤防はすっかり夏草に溶けこんでいた。



高館から望む北上川  
写真左側が大型堤防



中尊寺覆堂  
金色堂はこの中にある

ずいぶんお待たせしてしまい申し訳ない。高館を出て、筆者はようやく中尊寺の入り口にたどり着いた。だが、ここからが大変であった。境内への参道は急勾配で、階段もない。さながら山道のようなものである。前傾姿勢になって必死に登っていく。いくつかの小さなお堂を過ぎると立派な山門と本堂が待っていた。金色堂ほど知られていないが、東北随一の名利だけあって十分に見ごたえがある。参拝を終えると奥から大きな話し声が聞こえた。なんと庭園に蛇が出たようだ。自然豊かな境内ゆえの出来事だろう。さすがに肝を冷やした。生物資源学類だからといって生き物が得意なわけではない：突然の蛇など御免である。さて、次はお待ちかねの金色堂である。本堂のさらに奥にひっそりと覆堂が建っている。金色堂はその中で守られているのだ。入場券を購入し、覆堂に足を踏み入れる。静謐な空気の中、ガラスの向こうに金色堂が佇んでいる。至る所に使われた金箔が独特の光を放つ。ろうそく越しに見る螺鈿細工は揺らぎ、妖しい雰囲気醸している。僅かな時間だったが、特別な雰囲気味わうことができた。

中尊寺の坂を下るとお昼近くになっていた。近くの観光向けの食堂で盛岡冷麺を頂いた。ピリ辛のスープにキムチと洋梨が入る、少し不思議な組み合わせだったが意外にマッチしており、おいしく完食した。岩手を訪れる際はぜひご賞味頂きたい。

昼食を終えた私は一路毛越寺に向かった。中尊寺に比べれば知名度は劣るが平泉を代表する寺社旧跡の一つだ。炎天下の道を進んだ先に歴史ある山門が待っていた。山門をくぐると本堂の先に広大な庭園が広がる。ちょうど花菖蒲の時期に当たり、優美な花が緑の風景に映えていた。また庭園には大きな池と「遣水」という小川があり、晴れた草むらの中を小川が流れる風景はまさに平和そのものだった。平安の人々が憧れた極楽浄土もあのような平和な場所なのだろうか。

平泉駅に戻った筆者は、駅の窓口で複雑な注文をした。「平泉から石巻線・仙石線・東北線經由で南流山までお願いします。」JRのきつぷは一部の都市近郊区間を除いて片道100kmを超えれば途中下車が可能で、距離に応じて数日にまたがって利用できる。ここからはその仕組みを利用し、石巻・松島海岸・仙台で途中下車しながら南を目指す。

まずは東北本線で小牛田を目指す。田舎の線路をひたすら南へ向かう。県境の山あいを抜けると小牛田駅で石巻線に乗り換えである。列車は一面の田んぼと大豆畑の中を東へ向かう。ディーゼルカーの振動が心地良い。いかにもローカル線という感じの、のんびりした時間が流れる。車窓に街が見えてくると石巻に到着である。

石巻駅は白が基調の落ち着いた駅舎だった。駅前はずいぶん整備され、一見震災の痕跡は見当たらない。石ノ森章太郎の漫画のキ

ヤラクター像が並ぶ通りを東へしばらく歩くと北上川がある。途中、私の頭の上の高さに津波の浸水深を示す青い線があった。本当に津波に襲われた街なのだ実感した。やがて川の向こうに石ノ森マンガ館が見えてきた。今回は入館する時間はないが、近くまで行って北上川の河口を見渡した。あそこから水の塊がなだれ込んできたのだ。じっと目を閉じて犠牲者の方々のご冥福を祈った。

石巻駅に戻ると仙石線の電車が出発を待っていた。海向きの席に座り、松島海岸駅を目指す。徐々に日が傾く中、列車は震災から復旧した線路を進む。山あいに移転した東名駅を過ぎると車窓に松島湾が広がった。



雄島から望む松島湾

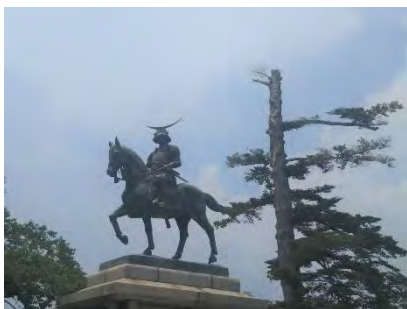
松島海岸駅は海の目の前であった。海沿いを歩いて雄島に向かう。「松島」というだけあってなるほど松が多い。松林から海を見渡せばいくつもの島が夕焼けの海に浮かぶ。徐々に赤みを増す西日と潮風が心地良い。し

ばらく海を見渡して、日頃の忙しさを忘れる。いつか大切な人と一緒に見たい景色である。

日が一段と傾く頃、松島海岸駅を出発した。仙石線は塩釜・多賀城といった仙台のベッドタウンを通り抜ける。市街地の高架橋を進む電車は首都圏の私鉄を思わせる。余談だが、仙石線は実際に宮城電気鉄道という私鉄だった歴史を持つ。太平洋戦争時に国有化され国鉄民営化を経て今に至る。やがて電車は高架橋を降りて長いトンネルに入り、仙台駅の地下ホームに滑り込んだ。今夜の宿は歩いて五分ほどだ。東北最大の都市だけあって駅前の商店街は活気にあふれている。楽天の選手の旗が誇らしげに商店街の両脇に並ぶ。雑居ビルのラーメン屋に入り伊達の塩そばを注文する。明日はいよいよ青葉城である。

翌朝目を覚ますと朝九時を過ぎたところだった。少し遅くなったが、朝食を食べて地下鉄の駅に向かう。青葉城は近年開業した地下鉄東西線の沿線にある。小さな電車で乗り込みまず向かうのは八木山動物公園駅だ。広瀬川の橋を渡ると電車は急傾斜を登っていく。途中、トンネルを出て溪谷を渡る。もはや山岳鉄道と言っていい車窓である。電車は山を登りきって終点の八木山に到着した。標高100m超。とても地下鉄の駅とは思えない。住宅街の坂道の向こうに仙台のビル群が霞んでいる。夜、家に帰るころには夜景が綺麗だろう。住民が羨ましい限りだ。

街並みの散策を終えていよいよ青葉城に向かう。八木山のすぐ近くだが、地形が険しいので地下鉄で移動だ。国際センター駅で降りれば目の前に青葉山がそびえる。青葉城はこの山の上にある。期待を膨らませながら城の入り口を目指す。ところがなかなか城の門は見えてこない。昨日の中尊寺を彷彿させる山道が続く。時期は七月、猛暑の始まりである。文化部出身の筆者には辛い道のりだ。やがて車道に合流すると左手に城門が見えた。城門をくぐって進むと仙台市街のパノラマが広がる。眼下には広瀬川が台地を削って流れる。汗だくになって登った甲斐があった。あたりを見渡すと北と東は急斜面、南が谷間で西には山地。なるほど防御にうってつけの立地だ。伊達政宗公がこの地を選んだ理由が窺える。政宗公に思いを馳せつつしばし風景を眺めた。



伊達政宗公騎馬像  
青葉城址にて

青葉城址の見物を終え、友人との集合場所

に向かう。バスは城門の前から険しい山道を下っていく。疲れた体に冷房が心地良い。やがて山道を抜けて友人の待つ大学に到着した。高校時代を思いつつ話を咲かせた。

仙台駅で見送りの友人と別れ、福島行き東北本線に乗り込む。青葉城址の眺めを思い出しつつ仙台に別れを告げた。福島で小休止の後、新幹線でさらに南へ向かう。E6系やまびこは那須野を一直線に駆け抜けた。夕食と乗り換えを済ませたのち午後九時一五分にTXつくば駅に到着した。

こうして筆者の南東北旅行は幕を閉じた。今思えば僅かな時間だったが、強い印象を残した旅だった。車窓にどこまでも広がる田園、堤防を従えて悠々と流れる北上川、高い山の上の青葉城。東北はどこもスケールが大きく、広がる景色は新鮮そのものだった。二日間で北は平泉、東は石巻まで巡る日程はさすがに多忙で、今回の旅では回れなかった場所も多い。時間が許せば、また北の大地に向かおう。次はどんな景色を見せてくれるだろうか。

## 二〇一七年たびたび鎌倉観光

旅人 たつくん／こだま

無念だった。

万を持って開催された新歓旅行、しかも行先は我が地元、鎌倉・江ノ島。しかし、行程の遅延が重なり、一行はある決断をした。遅れを挽回するために鎌倉を廻るのを諦めたのだ。

致し方ないことだとはわかっていたし、自分にそう言い聞かせていた。しかし、地元鎌倉を廻れなかった悔しさはいつまでも残っていた。会員に鎌倉を見てほしい、そんな思いつきから、早くも新歓旅行の帰路の途中に企画の構想が立ち始めた。そこから参加者を募り、行程を練り、参加者の意見を聞き、六月十一日に晴れて開催となった。

八時二〇分。場所は荒川沖駅。ここでつくばから向かう人と土浦から向かう人が合流し、旅のスタートだ。ちなみに荒川沖駅を合流地点とし、常磐線に乗車したのにはいくつか理由がある。まず、鎌倉までだと学割が使

えることもあって、TXで出るよりこちらのほうが安い。時間はかかるが、のんびりと向かうのもありだろう。そして土浦を合流地点としなかったのは、バス代が八〇円安くなるから。さらに言えば、荒川沖駅の一つ手前のバス停で降り、その間を歩くだけでさらに三〇円安くなる。極力負担を軽くするために編み出された行路である。

都心でもう一人と合流し、品川から横須賀線に乗車。そして一〇時三三分、一行は鎌倉に到着。我が地元鎌倉とはいえ私の実家は大船駅周辺、鎌倉市の鎌倉に降り立つのは久しぶりのことだった。

早速鶴岡八幡宮に向かう。源氏再興の旗揚げをした源頼朝公が一一八〇年に鎌倉に入った際、由比ヶ浜の八幡宮を遷したのが始まり。その後一一九一年には鎌倉幕府の宗社にふさわしく現在の姿に整え、鎌倉の町づくりの中心とした。そこから現在に至るまで、鎌倉の顔となっている。

その入口である若宮大路の段葛から入っていく。昨年改修工事が終わり、石畳だった道はきれいに舗装されていた。少し残念だっ

たが、植え替えられた桜の根を守るためだそうで、しつかり考えられているなら受け入れようと思う。

三の鳥居から入り、しばらく進むと、切り取られた大木の幹が姿を現す。公暁が実朝を暗殺した際に隠れ



場所になっていたとも言い伝えられる大銀杏だが、残念ながら二〇一〇年三月一〇日に強風で根こそぎ倒れてしまった。それでも、移植された根から蘗(若芽)が伸びており、生命力を感じる。

無事参拝を済ませ、小町通りに移る。こちらにも鎌倉駅から鶴岡八幡宮まで通ずる、道となっており、さまざまな店舗が軒を連ねていることもあって休日になると賑わう通りである。はんなりいなり、焼きたての醤油せん

べい、銘菓「鎌倉半月」など、食べ歩きにも最適。一行はその中から紫いもソフトクリームを味わった。



そして一行は、鎌倉駅西口にある一つのそば処に着く。当初は別の場所ですごはる予定だったが、あまりの混雑ぶりに予定変更した。これも休日の鎌倉だから致し方ないことだ。しかし、ここで味わった期間限定のつけきつねそばはおいしかった。鎌倉の風情にはこうした和麵

がぴったりなのかもしれない。

昼食を済ませ、長谷へ向かう。新歓旅行のときに乗った江ノ電に今回も乗車。江ノ電は一九〇二年に藤沢〜江ノ島間が開業、一九一〇年に鎌倉まで全通するという歴史ある鉄道である。その長い歴史の半分近くを見てき

たのが、現役最古参車両、300形305F。さまざまな宣材に使われ、今でも江ノ電の顔となっている。混雑のために乗ることを諦めたものの、見るだけでも顔がほころぶ。

そして長谷駅に到着。こちらにも混雑している。紫陽花が見頃を迎えている長谷寺に向かったが、なんと一一〇分待ちの看板が。さすがにそこへ時間を割く余裕はなく、やむを得ず断念した。



行程を早め、長谷

大仏で有名な高德院へ向かう。本尊である大仏の正式名は、国宝銅造阿彌陀如来坐像。一二二二年に造立されたものの、一三三四年・一三六九年の大風と一四九八年の大地震で堂宇が損壊し、「露坐の大仏」に

なったとの記録が残っている。青空の下に鎮座する尊像は、物静かながらどこか誇らしげ

に見えた。記念撮影をし、胎内見学も行ったが、一行はそこから何を感じ取ったのだろうか。

長谷寺に行かない分時間が余り、せっかくならというのでその後は由比ヶ浜海岸へ。振り返れば入会して以来、公式旅行ではどこか海が近くにあることが多い。一行は海にテンションが上がったのか、波打ち際ではしゃいでいた。その後稲村ヶ崎まで歩いたが、それでもテンションは留まることを知らなかった。やはりたびつと海は切っても切れない縁なのだろう。

稲村ヶ崎駅から再び江ノ電に乗って江ノ島駅へ、そして近くの湘南江の島駅から湘南モノレールに乗る。懸垂式モノレールの実験線の性格をもった路線として三菱が手がけた路線であり、急勾配・急カーブを駆け抜け、車窓がめまぐるしく変化する、いわばジェットコースター。そんな特徴的な路線を、発着駅のある大船で育った私は「地元の誇り」と勝手に自負している。そんな湘南モノレールの魅力が参加者に伝わっていたら、企画者としてはうれしい限りだ。

その後は交通費の節約と乗り比べも兼ねて、横浜〜品川間で京急に乗りつつ、品川での夕飯を挟んでつくばに戻った。京急は速達列車がJRより早い上に運賃が安い。赤い電車が高速で駆け抜ける様子魅力的である。つくばエクスプレスの車内では既に疲れて船を漕いでいる人もおり、旅の充実さを改めて実感した。



が、清々しさと達成感に満ち溢れていたことが伝わってくる。会員と地元を廻れただけでなく、会員と一緒に出かけの楽しさ、そして

こうして、新歓旅行のリベンジであり、そして地元出身の自分としても久々の鎌倉観光が幕を閉じた。つくばの家に戻った後、気がつけば Facebook で思いの丈を綴っていた。執筆にあたって見返してみた

それを共有する嬉しさに気づかされた一日だった。計画こそ大変だったし、その計画も変更せざるを得なかったものの、全てがひとつにつながって初めて得るものがあることを実感した。そして、企画者も参加者も楽しい旅行であるならば、こうした機会を増やしていきたい。そんな気持ちも強まった。

執筆している段階では公式の秋旅行直前。秋旅行の幹事を務める私は他の幹事とともに企画と準備の大詰めというところである。そんな中、しおりのとある分野を書いているときに、また一つ有志企画の案を思いついた。このキドリが発行されていることはどうなっていることか、楽しみである。鎌倉観光の経験を活かし、このように皆が楽しめる有志企画をどんどん推進していきたい。



たびてつの旅を綴る紀行誌

# 旅人キドリ

第25号

発行日 2017年11月5日

旅人：  
八木海有 教授 ば とらのすけ 2083TC S-TREC  
明野号 特急飛鳥 たっくん/こだま

表紙デザイン：  
教授

編集：  
ば 教授

印刷：  
文化系サークル連合会執務室  
発行：  
筑波大学文化系サークル連合会加盟  
筑波大学公認課外活動団体



筑波大鉄研  
「旅と鉄道の会」

〒305-8577  
茨城県つくば市天王台 1-1-1  
筑波大学文化系サークル会館 1 階