

Ichikawa-Tekken

HINODE

No.227 「新入生歓迎号」



鉄道との新しい出会いへ。

TEKEN

市川学園・鉄道研究部

Empowered by the new wave.

目次 Index

No.227 「新入生歓迎号」

※題名の前の数字はページ数です。

誰もが一度は夢見るモノ

03. 「最恐」の鉄道車両 (5-1 寺田 陸)

激動の一年でした。

12.END OF 2020 (4-8 江口 晴也)

魅力あふれる土地・長野について

19.GO TO 信州 (2-3 竹内 智樹)

「最恐」の鉄道車輛

5—1—22 寺田 陸

新入生の皆さんご入学おめでとうございます。

突然だが、皆さんは幼少期に「さいきょうのてつどう」について考えたことはあっただろうか。

日本最速の新幹線、地元の路線を走る特急電車、西の新快速、~~緑帯の205系~~—人によって想像した車両は違っただろう。しかし、現実にはこれらとは一線を画す規格外の車両が存在した事をご存知だろうか。

話は今から約 100 年前、1910 年代後半にまで遡る。

～前日譚～

第一次世界大戦時、陸上での戦いといえば歩兵部隊による塹壕戦、要塞戦だった。当時は戦闘機はおろか戦車さえも開発が始まったくらい頃であり、敵陣地や要塞への攻撃手段は限られていた。そこで、既に実用化されつつあった「砲撃」という手段を用いて攻撃するという手法が採られることもあった。しかし、当時の固定砲台や移動砲台には性能や戦術的な欠点が存在していた。~~性能はともかく戦術的な面は今でも解決していない。~~

Q.固定砲台は攻略戦に使えるのか？

A.(戦術的に)無理

固定砲台は、防衛戦においては概ね敵が同じ方向から攻撃してくるためそれなりに有効なものの、攻撃面に関して言えば非常に扱いにくい。そもそもいちいち拠点攻略の為に固定砲台をスクラップ&ビルドなんてやっている余裕はなかった。

Q.じゃあ戦車とか自走砲は？

A.(技術的に)無理

実は、実戦に耐えうる戦車や自走砲の開発は、第一次世界大戦当時ではまだ初期段階であり、殆どの国で実用化されていなかった。大戦末期にイギリスやフランスといった一部の国でようやく実用化はされたものの、その性能は貧弱であった。何より当時の戦車の主武装は機関銃が主であり、低い走行性能故に重量の重い火砲が積めなかった。兵士単体や塹壕戦に対してはそれなりに有効であったものの、要塞本体のような構造物に対しては効果が小さかった。同じく自走砲も、長距離砲撃が出来るほどの高性能な砲を積めるほどの性能を車両側も路盤側も有していないことが殆どであった。大きな火砲を積んだ我々がイメージする「戦車」になったのは、第一次世界大戦後のことである。

~~その道の人には言わせれば自走砲と戦車は色々違うらしいが正直良く分からない。~~

Q.じゃあどうすんだよ？

A.高性能な砲にそれを動かせるだけの足回りをつければ良いじゃない。

「少し前に性能不足で高性能な砲台は動かさないって言ったやん！」
と思った方は少し考えてみてほしい。その部誌が何部の物か考えれば自
ずと答えは一つなのだが。

当時の技術者が考えた結果は

「鉄道にデカイ砲乗せれば良いじゃない」

皆さんご存知の通り、陸上で重い物を運ぶのには、道路よりも圧倒的に
鉄路に軍配が上がる。路盤の安定感やパワーなど、実は当時の環境を
考えると、鉄路に砲台を置くのは至極理に適った発想だったのである。

こうして、世にも珍しい「railway gun」と呼ばれる兵器が誕生した。

日本語では「列車砲」といい、文字通り鉄道史上最強の存在である。

～前期・パリ砲～

と、ここまで書いてきたが、実は列車砲のコンセプト自体はもう少し古く、1860年代にはアメリカ南北戦争で使用されたとの記録が残っている。しかし、やはり列車砲が世界に名を大きく轟かせることになったのは、ドイツが開発し、第一次世界大戦で使用された通称「パリ砲」と呼ばれる列車砲の登場によるものである。

これがその写真である。

こんな見た目をしているものの写真にレールが写り込んでいるのでこれが立派な鉄道車両である事がよく分かる。この強烈なデザインに違わず戦果も非常に強烈であり、なんと 120km 離れた所からパリを砲撃したとか。



…120km！？嘘でしょ！？

ちなみに市川学園から 120km 圏内に入るのは、大島、伊東、沼津、富士山山頂、渋川、日立などである。一都三県と茨城の大部分が射程圏内になってしまう。

この超兵器の逸話として

・長距離からの攻撃だったため、パリ市民は当初列車砲からの攻撃だと気づかなかった

・あまりの威力にビビり散らかした連合軍側が終戦後のベルサイユ条約でドイツに対して列車砲含む重火器の保有を禁止した。

・スーパースペックの弊害として、発射の際に銃身の内側が削れてしまうため、2 発目以降は飛ばず弾のサイズを変えていた。

などと言われている。

これ以降、各国は競って高性能な列車砲開発へと舵を切ることになる。

～ちょっと解説・移動編～

列車砲の多くは自力での移動手段を持っておらず、機関車で牽引で移動させる事が多かった。自力移動する動力を搭載出来なかった理由は列車砲の構造にある。



この写真のように、列車砲は中央部に大きな砲塔を設置し、その台座を両脇から台車で挟み込む構造を採用する事が多かった。現代だと、JR各線の2階建てグリーン車などが構造としては近い。このような構造のため、足元に動力を搭載する余裕のない列車砲は、結果として機関車で牽引されることが多かったという訳である。

また、列車砲は、当然、線路上を移動する必要がある。では、線路の無い所へはどうやって移動したのだろうか。

答えは簡単で、「無かったのなら新しく線路を引いた」のである。

通常なら考えられない事だが、そこは軍隊、当時はこの手の作業に特化した「工兵部隊」が存在した。というか、通常の路線の上をこんな重い物を走らせたなら路盤がガッタガタになってすぐに使い物にならなくなったので、恐らく殆どがそれ専用で作られた専用線を使用しての移動だったと考えられる。尤も当時の列車砲の移動計画は軍事機密中の軍事機密なので資料が少ない為、詳しい事はよく分からなかった。

また、大型の列車砲の場合、一回解体した上、現地で組み立て、なんていう手法を取ったこともあったようだ。正直デカイだけで運ぶにも一苦労するサイズをわざわざ列車砲にする意味は良く分からなかった。ほぼ固定砲台である。

更に余談だが、新京成電鉄の路線は、元は陸軍の鉄道連隊の演習線だった。その名残で、今でも新京成線はカーブやアップダウンが多い。列車砲との関連は特に見受けられなかったが、同じく戦闘の為の鉄道、ということなのでここに追記しておく。

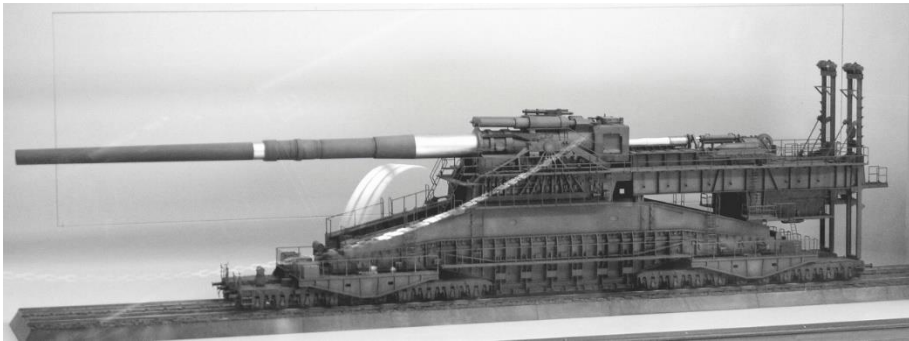
～後期・80cm 列車砲～

第一次世界大戦終戦後、世界的に軍縮の機運が高まるが、そんな事はお構いなしに各国の軍部では列車砲の開発が進められた。それは日本においても例外ではなく、

「九〇式二十四糎列車加農」と呼ばれる列車砲をフランスから導入している。ただし、陸続きのヨーロッパとは違い、島国である日本の本土で実戦に投入される事は無かった。この列車砲はその後満州に送られ対ソ戦用に使われたようだが、肝心の戦闘時に輸送中で解体されていたため、実質的な戦果が無いままソ連に鹵獲され、行方不明になったとされている。ちなみに性能については、なんと射程 50.12km を誇り、これはかの有名な戦艦大和の主砲である 46cm 砲の 42km を凌駕する日本最強の砲だったとされている。

第二次世界大戦においても列車砲は引き続き使用され、ドイツ、ソ連、イギリスなどで使用されていた。

特にナチス政権下のドイツでは開発が特に盛んだった。一説によるとヒトラー総統お気に入りの兵器だったらしい。



で、俺が生まれたってわけよ。(80cm 列車砲)

80cm の意味についてだが、これは口径、つまりところの砲の直径を表している。そのサイズの砲が模型では普通に見えるという事はつまり…

この車両、鉄道としてはおろか陸上兵器としてもあるまじきサイズとスペックを誇る。

具体的には

- ・初速 820 m/s
- ・最大射程 48 km
- ・発射速度 1 発/30～45 分
- ・1 日最大発射可能弾数 14 発

そう、あまりに巨大化しすぎたその砲はその威力の代わりに速射性を失ってしまったのである。ここまで遅いと流石に砲としての使い勝手はかなり下がる。その代わりに砲弾は

- 重量: 4.8 t (4,800 kg)
- 初速: 820 m/s
- 最大射程: 48 km
- 爆薬重量: 700 kg
- **着弾時にできるクレーターサイズ: 幅 10m、深さ 10m**

文字通り化け物スペックである。

この列車砲は2両が製造され、1号機が1941年に製造された。「グスタフ」と名付けられたこのモンスター列車砲は、その化け物スペックをクリミア半島のセヴァストポリ要塞攻略で存分に発揮し、華々しい初陣を勝利で飾った。そしてその経験を生かす目的で次は部隊共々レニングラード攻略へと向かった。2号機「ドーラ」も1942年に完成し、第二次世界大戦を血で染め上げ…無かった。

そう、そのあまりの取り回しの悪さ故に、ドイツ軍はその圧倒的な火力を全くと言っていいほど生かせなかったのである(一説には、砲撃の計画から移動、組み立て、発射まで約6週間かかったとされている)。更に、この巨体を動かすのに6000人近い人員を必要としているほか、動かす費用も(軍事費的に)馬鹿にならない金額だったため、砲撃が計画されても中止になる事を繰り返した。

そして同時期に、列車砲に対して強力な天敵が登場する。

そう、皆さんご存知「**航空機**」である。

第一次世界大戦時から既に能力の片鱗を見せていたが、そこから更に20年を経て航空機自体の性能向上、そして対地攻撃能力の向上により見事な列車砲キラーと化したのである。これにより戦局が進むにつれて制空権を失い始めたドイツはこの火力をその後殆ど使用する機会を得られなかった。

1945年に、これら二つの砲は、連合国に鹵獲される事を避けるため、爆破処分とされた。2号機「ドーラ」に至っては実戦にほぼ投入されないままであった。

戦後、連合国の士官はそのあまりに異様な存在に「戦略的には失敗作だが、技術的には驚異だ」と評したという。

～終焉～

前述の通り、航空機が存在によってその戦術的価値が半減していた列車砲ではあったが、更に追い討ちをかけるように「弾道ミサイル」が実用化される。

列車砲に比べて圧倒的な射程・取り回しを誇るこの兵器によって列車砲は戦術的価値を完全に失い、第二次世界大戦終戦後はすぐに廃れていったという。

ちなみに、世界で最初に弾道ミサイルを実用化した国は奇しくもドイツであった。ベルサイユ条約で列車砲が規制される事で、当時未知の技術であったロケット技術の保有が禁止されなかったため、ミサイル開発に世界に先んじて成功したとされている。

こうして悲劇の兵器として歴史に消えていった列車砲だが、その発想は「ガーラッド式」と呼ばれる特殊な蒸気機関車に応用されたり、列車砲の影で発展したミサイル技術が戦後宇宙開発に大いに役立ったりと、今も確かに「最強」とい「最恐」の列車が存在した事を世に伝えている。

～あとがき～

これ本当に鉄研の部誌でいいのだろうか…ほとんど軍事解説になっている気がする。

さて、悲しき兵器として生まれた列車砲について少しは知ってもらえただろうか。筆者はミリオタでもなんでもないので wiki とにらめっこしながらの執筆は非常に時間がかかった。毎回ささっと書き上げようと努力はしているのだが…

ちなみに、この部誌の執筆中に我らが総武快速線で E235 系が運行を開始した。私が入部した 3 年前には最高学年になる頃には運行開始か～とぼんやり考えていたのでなかなか感慨深い物がある。

最後まで読んでくださりありがとうございました。

参考文献

各種 Wikipedia

【迷列車で行こう】列車砲 - Railway Gun -
<https://www.youtube.com/watch?v=ciXFT10cjnY>

END OF 2020

～撮り鉄のち模型鉄～

元3-3-7 江口 晴也

はじめに

ようこそ、市川学園鉄道研究部へ！模型班（たまに研究班）で無役職（要はニート）の江口と申します。今回は、前回に引き続きカメラのデータを掘り出す形で2020年終盤と2021年新春の撮影記を書いていきたいと思います。（中1のみんなはチェックしてみてね！）

東京品川4時間撮り鉄旅

最初に、11月中旬頃に行った、東京～品川を4時間かけて移動して撮り鉄した日のことをまとめたいと思います。地下鉄構図を練習したかったので、新橋までは東京メトロを使って約3時間かけて移動しました。

東京駅に到着後、丸の内側の改札を出て丸ノ内線ホームへと向かいました。その途中何を血迷ったのか、あの有名なレンガ造りの駅舎を撮らずに目の前にいた都営バスだけ撮って駅舎をシカトしていました（~~こういう人をバカと言う~~）。今更ながらそのことを後悔しています。

そんなことはさておき、丸ノ内線改札口に到着。ここで自分は大回り用の乗車券を購入せず、東京メトロ24時間券を購入しました。その理由は、東西線の南砂町、西葛西などの撮影地に行くときに同じ駅を二階通ってしまい、大回り乗車の条件に違反してしまうからです。まあ400円ぐらい高くなっちゃいますけど仕方のないことですね。



練馬230う515 東43荒川土手行
幕切れは許してほしい

丸ノ内線に乗車し、最初の撮影地点、国会議事堂前駅へと移動しました。



丸ノ内線2114F

今回はスナップ写真を増量しています



丸ノ内線2114F

ググったけどこの構図はよく分からなかった



千代田線16029F

身長不足でホームドアと被ってしまった



E233系マト9編成

0番台よりこっちの方が自分は好き



小田急4052F

ノイズが少し気になる



小田急4052F

国会議事堂前駅は結構綺麗

初めての地下鉄構図にある程度満足した後、表参道駅を經由して半蔵門線の永田町駅へと向かいました（歩いた方が速かったなんて気にはいけない）



東急21??F

ハイビとノイズで車番が見えない



東武51067F

0番台は表参道で見過ごしてしまった



半蔵門線08系第3編成

意外と08系は編成数が少ない



東急5103F

半蔵門線は回送が少し多い



(上) 半蔵門線8110F

今までのよりはマシかな?

(右) 東急8631F

身長が足らずホームドアが被った(言い訳)

国会議事堂前駅の写真よりはマシになったかな
と思いながら東西線の西葛西へと向かうためにカ



メラをしまって電車を待ったら・なんとそんなときに限り30000系が来てしまった。

乗り換え駅の九段下で急遽撮影しましたが、まともな写真ではなかったのは言うまでもない話。まあ気を取り直そうと東西線ホームへ移動したら、そんな時に限って今度は05系アルミカーが来てしまいました。西葛西で急遽撮影しましたが、まともな写真ではなかったのは言うまでもない話（2回目）。



E231系ミツK1編成
立ち位置が分からなかった結果面潰れ



東西線05系第20編成
編成写真は逆光で没に（これ逆光だけだな）

西葛西の構図がよく分からなかったので近くの撮影地を調べたら、お隣の南砂町駅が「地下鉄構図」かつ「ホームドアや柵も未設置」という好条件だということが判明したので南砂町へと移動しました。



東西線05系第43編成
05系の最終編成



南砂町駅の駅名標
他のメトロの駅と比べて古さが感じられる



東葉高速鉄道2106F
個人的にその日のベスト



E231系ミツK5編成
K1編成のリベンジは…果たせた？



東葉高速鉄道2104F
快速が本気を出すのはここから先



東葉高速鉄道2108F
なんとこの駅で撮った約7割は東葉車

特に撮影地もなかったので、日本橋を経由して銀座線で新橋まで移動し、東海道線ホームまで移動しました。



E657系K18(?)編成
立ち位置がおかしい



E233系E-56編成
だから立ち位置がおかしい

とまあ家に帰るまでカメラをTvモードからマニュアルにするのを忘れていたため、目的地の品川でも少々ミスがありました。

この旅は京急線品川駅での写真で締めくくろうと思います（結局前回の部誌で言っていた五反田に行く発言は実行されなかったことは秘密）。



（左）都営5512F

逆光だし白っぽいし…ちょっと残念

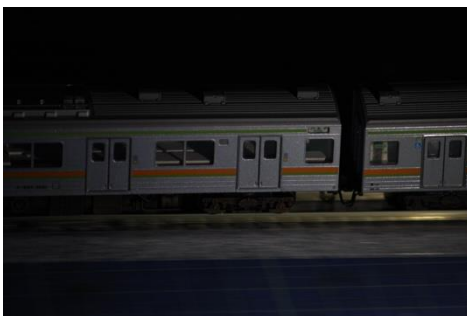
（右）京急2133F

大田区とのコラボなのに空港線に全く来ない

模型鉄×撮り鉄

さて、この旅から約1ヶ月半後、新型コロナウイルスの感染者数が急激に増加したことで半強制的に外に出られない生活が続きました。とはいえ自分の撮影に行きたいという欲求は収まらず、あることを始めました。それは、Nゲージをカメラで撮ると言うものです。模型鉄兼撮り鉄がもたらした末期症状と言って間違いないでしょう。

それでは2ページほどお付き合いいただけると幸いです。



205系ハエ81編成

Nゲージに闇鉄を求めてみました



227系A39編成

JR西日本広島支社の新型車両



国鉄・JRの機関車
実在しなかった組み合わせができるの
がNゲージのよさ



EF64 539
高崎地区でよく見られた貨物機
681系元T2編成
2024年以降置き換えの計画があるとか



このように、Nゲージは配線を変えて自由に構図を変えることができるので、普段の撮り鉄とはどこか違う面白さを見出すことができます（ただ望遠レンズでやる必要はどう考えてもない）。

あとがき

ここまでこんなにも語彙力が欠如した文章を読んでくださりありがとうございました。個人的に撮り鉄に楽しさが伝われば良かったかな、と思います。ただ撮り鉄をするならマナーを守って、かつ感染症対策は心掛けて行ってもらいたいですね。Nゲージは始めると沼にハマって金欠になるからオススメ（金欠経験者は語る）。

それではまたどこかの部誌で会いましょう。

GO TO 信州

2-3 竹内智樹

皆さんこんにちは。そして、新入部員の皆さん、入部おめでとうございます！

これからよろしくお願ひします！

今回は、昨年の夏休み中に行った、信州への日帰り旅のことに關して書きます。

どうか、最後まで読んで頂けると幸いです…。

<行程>

新宿→<あずさ 5号(南小谷行) 中央本線>→小淵沢

小淵沢→<HIGH RAIL1号 小海線>→小諸

小諸→<しなの鉄道>→軽井沢 軽井沢→<はくたか 568号>→東京

1：8時丁度のあずさ5号

8月某日 AM7：30、僕は新宿駅9番線で、列車を待っていた。

この日、小海線にて運行されている「快速 HIGH RAIL」に乗るために小海線との接続駅である小淵沢駅に行くため、あずさ号を利用したのである。

まだ乗車までは時間があったので、せっかくなので代々木寄りの先頭まで行き、写真を撮って来た。その画像は僕のスマホの壁紙になっている。



壁紙になったあずさ



特急 あずさ 5号 8：00 南小谷行

乗車する号車に戻ってきたときには、すでに乗車準備が整い、乗車できるようになっていた。中央線特急系統が今のわけわかんないシステムになってから初めての乗車で、もっと言えば E353 系も初めて、さらにあずさには5年ぶりの乗車だった(全く中央線に縁が

ないとか言わない)。

車内に入ると数分ごとに4打点チャイムと共に停車駅案内が流れていた。それによると「立川、八王子、甲府、小淵沢、茅野、上諏訪、岡谷、塩尻、松本、豊科、穂高、信濃大町、白馬、終点南小谷」とのこと。ちなみに後ろ3両は松本止まりである。以下、しばらくあずさ乗車レポートである。

8 : 0 0 新宿を発車、この時点で号車の半分は緑と黄のランプが付いていた。次の停車駅は立川である。

8 : 2 3 立川に到着。あまり乗車してくる人がいなかった。次の停車駅は八王子である。

8 : 3 2 八王子に到着。ここも立川と同様、ほとんど乗車してこなかった。

立川と八王子は停車駅を一本化できないものか。

次は1時間近く走って甲府である。

9 : 2 8 甲府に到着。実質JRの富士急行との接続駅、大月も通過して飛ばしてきた。

ここでは、登山客らしき人が多く降りていった。だが1本前の「あずさ3号」(5年前に乗ったやつ)より停車駅が圧倒的に少ない。次は目的地 小淵沢である。

9 : 5 3 目的地 小淵沢に到着。降車したら隣のホームに新宿行のあずさが入線してきた。

この駅ではよくあずさ同士がすれ違う。この駅で小海線に乗り換えだ。

2時間近く乗ってきたあずさ5号に別れを告げ、駅舎に向けて歩き始めた。



小淵沢にてすれ違いのあずさ2号



さすがは山梨、広大な山裾

小淵沢駅舎は非常に新しい。駅構内には立ち食いそば屋や駅弁、屋上兼展望台があり、僕も駅弁を購入した。購入した駅弁は後ほど紹介する。駅舎は非常に綺麗だったが、駅の周りは本当に何もなかった…。

駅の前にはシャッターが降りた店だらけだった。後日調べてみたところ、小淵沢市街地は駅から離れていたようだ。

ちょっと駅の外に出てから、せっかくなので3階の屋上兼展望台に行ってみた。晴れていけば八ヶ岳や富士山も見えるらしいが、残念ながら曇っていたので、山頂を拝むことはできなかった。しかし、広大な山裾を見ることができ、高原に来たと実感した。小淵沢駅を一通り巡って、ホームに戻るとついに目的の HIGH RALL 号が入線していた。小海線列車は発車の10分前にドアが開くそうなので、まずは撮影をした。



HIGH RALL 1375



待っている間に撮った
中央本線普通甲府行



どでかい HIGH RALL マーク



小淵沢駅駅名標

HIGH RALL 停車駅は上のように特別なタイプらしい

写真を撮影していると発車10分前になって乗車できるようになった。僕が予約した席は、1号車のペアシート、列車の最後尾よりのところだ。着席してスタンプなどを押しに行っていたら、いつの間にか出発。ちなみに小海線では発車メロディーがならないので、東京と同じ感覚で乗ると悲劇が起きる…

ここで、HIGH RAIL 1 3 7 5の車両紹介をしよう。車両は新造車両ではなく、JR 東日本の地方路線で走っていた中古のキハ100・110系を使用。1号車にはペアシート7席と、シングルシート7席、BOXシート2席、物販カウンターがある。2号車にはリクライニングシート21席とギャラリーHIGH RAIL というミニプラネタリウムがあり、全車指定席である。停車駅は小淵沢、清里、野辺山、信濃川上、小海、八千穂、白田、中込、岩村田、佐久平、終点小諸と信濃川上、羽黒下を除くすべての有人駅に停車する。



清里駅の C56

小淵沢を出発したら、20分くらい森の中を走って清里に着いた。この駅では5分ほど停車する。アテンダントの案内によると、この駅にはかつて小海線で活躍したC56型が静態保存されているとのことだ。清里駅では5分ほど停車する。だが、C56は駅の反対側にあるため、柵越しの撮影となった



日本鉄道最高地点

清里を出発すると、日本標高最高地点の駅 野辺山である。野辺山と清里の間地点には鉄道最高地点 1 3 7 5 m を通過。

窓から撮ったが、ギリギリだった。(列車早すぎる)

最高地点を通過した後は、当然だが山を下っていく。

5分ほど走行して野辺山駅に到着した。この駅は日本最高地点の駅ということもあり10分間停車する。停車中には自由に駅の外に出ることができるので駅の外の土産屋に行き、記念写真を撮ったりしていた。

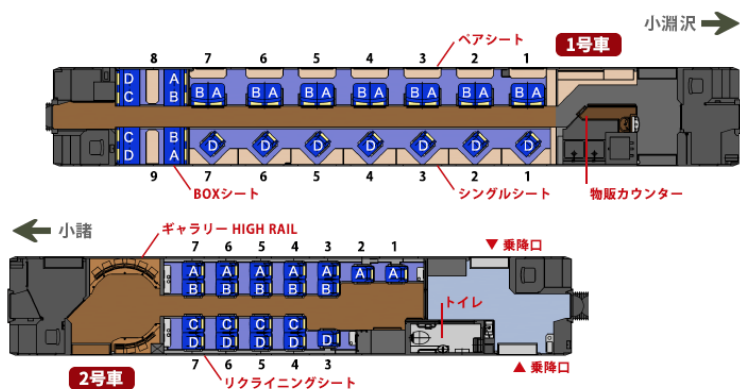
野辺山を出発すると、長時間停車駅もなく、自然の中を小諸に向けて走る。野辺山を出たところで、小淵沢で購入した弁当を食べることにした。小淵沢にて購入した弁当は



「甲州 W ワイン弁当 ～しあわせ甲斐～」左はカバー、右は中身

「甲州 W ワイン弁当 ～しあわせ甲斐～」だ。白ワインステーキと赤ワインハンバーグが入っていて、おいしかった（食レポ期待するな）。

食べ終わってしまったら、あとは山の中を走る車窓を見るだけ。車窓の写真とともに感想をまとめた。



今更だが、HIGH RAILの座席表



小海線は、千曲川の流域を走っている。この時も度々車窓から見る事ができた。ちなみに千曲川は長野県のみ名前であり、河口がある新潟県では信濃川と呼ばれている。



小海線が走る野辺山原は日本有数の高原栽培レタスの栽培地なので、上の写真のようなレタス畑が時々見られた。ちなみにもう収穫は終わっていた模様。

山の中を約2時間走行すると突然高架になりそのまま止まった。どうやら佐久平駅に到着したらしい。佐久平駅は小海線で唯一高架にある駅で、新幹線のホームの真上にある。停車中に下の新幹線ホームに列車が来れば絵になったのだが、



現実はそうもいかない。残念ながら来なかった。

佐久平を出発すると、そこには先程までの畑の風景は無く、郊外の住宅街の風景になっていた。

高崎線とか宇都宮線にでもあるような景色の中を10分ほど走行していると、あっという間に終点小諸に到着。2時間半世話になったHIGH RALL1375に別れを告げた。



3：しなの鉄道のJR色

小諸駅にはJR小海線としなの鉄道が乗り入れている。JRとしなの鉄道は共通の改札で、ICカードには対応していない。乗り継ぎには30分あるので、その間に駅周辺で時間を潰していた。ちなみに小諸には小諸懐古園というものがあるが、ここは1日かかるので行っていない。小諸駅の周りを歩いて戻ってくると、しなの鉄道ホームに列車が停車していた。

しなの鉄道には特別塗装が走っていることを知っているだろうか。しなの鉄道は使用している115系や、路線が、JRから継承されたものだということもあって、115系のJR時代の塗装が一部復元されている。たとえば東海道、上越線などで走っていた「東海色」、横須賀線などで使われていた「スカ色」など。

そう、ホームにいたのは話の流れ的にスカ色だったのである。



しなの鉄道のスカ色

ラッキーなことにスカ色に乗って軽井沢に行ける・・・と、思ったのもつかの間、ここで過去の自分は落胆しなければならない。なんと、それは軽井沢には行くものの、1時間後の列車だったのである。さすがにスカ色に乗るため1時間待つのは現実的ではない。だから、泣く泣くあきらめ、通常塗装に乗るしかない…と思ったのもつかの間（2度目）。乗る予定の列車として入線してきたのは、なんとという奇跡…東海色だったのである。

今は部誌なので、かろうじて抑えているが、鉄道ファンの血が騒ぎまくってしまう。

ちなみに書き忘れたが、復元車は内装も通常車と異なっている。というわけで、greenと郡山駅もびっくりな「キセキ」が起こったおかげで、115系東海色に乗り込み、軽井沢へ向けて出発した。

車内は、LEDフルカラーディスプレイなんかがあって、ポロ隠しをしていた。座席はセミクロスシートだ。

列車は小諸を出発すると平原、御代田、信濃追分、中軽井沢、終点軽井沢と停車していく。平原駅は原っぱの中にポツンとある駅。待合室は客車を流用したものだった。（この駅ヤバイ）御代田駅、信濃追分駅は普通の田舎の駅、中軽井沢はとてもきれいだった。そして終点軽井沢駅に到着。東海色に別れを告げた。



115系東海色と、通常色

4：寒井沢と旧信越本線

この夏は首都圏では猛暑だった。が、35℃以上の気温に慣れてしまっている首都圏人の感覚を無断で代表させていただくと、はっきり言って軽井沢は「涼しい」ではない。「寒い」である。

東海色が到着したホームの隣には、EF63 が停車していた。



EF63-2by軽井沢

先ほどから度々いっているが、しなの鉄道のポロ路線は旧信越本線の路線を継承したものだが、信越本線と言えば鉄道ファンなら EF63 が思い浮かぶだろう。その EF63 が、かつて走行していた軽井沢に保存されている。その後ろには、EF63 の前に横川～軽井沢間を担当していた ED40 がいた。



そして、その近くには駅名標があった……が。
そこに書いてある内容がすごいのである。この画像、「なかかるいざわ」と書いてあるのは問題ないが、その反対側「よこかわ」である。

つまり、まだ信越本線が分断されていなかった時代の駅名標なのである。鉄道ファンではない人はこの凄さが分からないだろうが、この当時の駅名標がいまだにあるのはかなり感激ものであった。



軽井沢駅に保存されている ED40



何かわからないが、黄色い 115 もいた

その後、駅前にある軽井沢アウトレットで土産を購入して、軽井沢駅で売っていた峠の釜めしを買った。

5：北陸ロマン

いよいよ帰るときとなった。今回利用するのははくたか 568 号である。乗車する前にしなの鉄道ホームをふと見た時、そこにはしなの鉄道の車両がいた。それも本日 3 回目のリバイバルカラー、「新長野色」だ。最後の最後にして最後のしなの鉄道車両。それがまさかのリバイバルカラー。結構ラッキーだった。

少し待っていると放送とともに s f -4「海の駅」が流れ、車両が入線してきた。車内に入るとすぐ発車し、チャイムとともに放送が流れだした。・・・が、どうやら E7 系だったらしく、期待していた北陸ロマンでは無かった。途中停車駅は高崎、大宮、上野、終点東京の 4 駅。軽井沢～安中榛名間は碓氷峠を越えるため、トンネル区間が多い。高崎に到着して、隣を E2 系が通過した。高崎を発車すると本庄早稲田、熊谷を通過して大宮へ。



証拠写真



撮り損ねの E7

そして上野、東京に到着した。

6：編集後記

やっと最初の部誌を書き終わりました。ここまでに要した時間は約2ヶ月。
新型コロナウイルスが猛威を奮う中、この時代に貴重な鉄道を使った遠出について書きました。最初の部誌なのでまだまだ未熟ですが、次回も読んでいただけると幸いです。

おまけ：編集の都合上使われなかった写真たち



小淵沢駅中央本線の駅名標



野辺山駅



HIGH RAILの座席



しなの鉄道小諸駅



快速 HIGH RAIL1号



115スカ色顔だけ

編集後記

研究班長 寺田 陸

本誌を最後まで読んでくださりありがとうございました。今年度も部員一同精いっぱい活動していきます。関係者の皆様につきましては、本年度もよろしく願いいたします。

さて、昨年から猛威を振るっている新型コロナウイルス感染症ですが、その勢いは年度が替わっても依然として衰えることなく、我々の私生活や活動に大きな影響を及ぼし続けています。マスクなしで外出・旅行していた二年前の春がまるで大昔のように感じられます。感染の早期終息を切に願うばかりです。

私事になりますが、高校二年生に進級し、いよいよ受験と引退の二文字がじりじりと近づいてきて、いよいよ趣味も控えなくてはと思う一方で、課外活動にも手を出し時間が足りなくて困る日々を送っています。受験もどうにかして強風時の武蔵野線くらい遅延しないもののでしょうか。

最後に、私の我儘を聞いて執筆してくれた部員、忙しい中校閲を担当して下さった谷津先生、ありがとうございました。



HINODE

鉄道研究部 部誌「HINODE」
新入生歓迎号(227号)
発行年月日 2021年4月15日
発行者 市川学園鉄道研究部
発行責任者 寺田 陸