



2014年2月1日掲載

静岡乗り鉄紀行／あさぎり編

静岡へ「乗り鉄」してきた。そもそも、今回の旅の目的はいろいろある。

まず、静岡の友人に会いに行くこと。かれこれ25年来のつきあいとなるが、彼が東京に来ることの方がはるかに多い。

もっとも、彼と知り合ったのも東京。それならばと、今回はこちらから出向くことにした。

それと、デジカメのテスト撮影。修理に出したら現行機種の新形で返ってきたので、忙しくてなかなかできなかった昼間の撮影に挑むのである。

静岡に行くときは我がグレカリブを使うのがほとんどだが、今回は1人での旅行。せっかくなので、乗り鉄することにしたのだ。

今回のルートは、小田急と御殿場線を直通する特急「あさぎり」を利用して御殿場へ向かい、そこからひたすら鈍行で清水へ。徒歩で新清水まで行き、静岡鉄道で新静岡に乗り込む。

そこで友人と合流し、友人宅で1泊。翌日は静岡から在来線で東京に戻るという行程である。

余談だが、今回は乗り鉄に徹している。そのため、乗車した列車の列車番号も付け加えてみることにしたい。

土曜の朝、自宅を出発して一路新宿へ。10時50分発の特急ロマンスカー「あさぎり3号」御殿場行き0403Mに乗車する。

「あさぎり3号」の入線を待っていると、見覚えるのある人を発見。有名振り付け師が1人で歩いていたのだ。

さて、車両は「MSE」60000形。地下鉄からJRまで、小田急の枠を超えて活躍する特急車両である。

今回は1号車に乗車した。しかも、最



前列の座席番号1Cである。

小田急ロマンスカーといえば前面展望が売りだが、この車両には展望席がない。しかし、この席だけが貫通扉越しになるものの、かろうじて前面展望が楽しめるのである。



定刻に出発。地下になった下北沢を通過し、複々線の多摩川橋梁を渡り神奈川県に入る。

かつて沿線に住んでいたが、10年以上離れると景色も変わる。もはやアウェイ感覚である。

新松田の手前で、「松田連絡線」と呼ばれる御殿場線への短絡線に入る。速度は25km/h以下とゆっくり走る。

松田駅に入る直前で、電車に供給される電気も小田急からJRへ。そのため、ちょっとだけ電気が通っていないセクションを通過するので、車内の照明が暗くなる。

松田からは御殿場線となり、JR東海の乗務員が担当。列車番号も、0403Mから3Mに変わる。

上り列車と交換し、12時01分に出発。山がちの区間を走る。

駿河小山到着前に静岡県に突入し、友人にメールを送る。会う会わないに関係なく、静岡県内に入って彼にメールを送るのは、お邪魔します的な意味合いがある。

ところで、天気予報では静岡県東部に当たるこの地方、雪の予報が出ていた。でも、幸いなことに日陰にうっすら残



っていた程度で、道路に雪はなかったのだ。ただ、富士山や箱根は雲で覆われていた。その下では、雪が

降っていたようである。

12時26分、御殿場に到着。1分乗り換えで沼津行き2537Gに接続するが、写真撮影のために見送る。

2537Gの次は、約30分後の12時58分発折り返し三島行き2657M。この列車に乗ることにした。

以後は[こちら](#)へと続く。

[\[トップページ\]](#)



2014年2月8日掲載

静岡乗り鉄紀行／東海道線が・・・編

静岡への乗り鉄紀行をお送りしているが、今回は2回目。前回は[こちら](#)をご覧ください。

御殿場では、凍結を警戒して塩化カルシウムがホームにまかれていた。雪の予報だったために私も不安だったが、結果的にこの時間は降らずに済んだようだ。

次に乗車する列車は、御殿場12時58分発の折り返し三島行き2657M。御殿場線の終点は沼津だが、この列車は沼津から先は1駅だけ東海道線上り列車となるのだ。

御殿場までは、2650Gとしてワンマン運転でやってきた。ところが、折り返して2657Mとなると車掌が乗ったツーマンとなる。



30分ほどで沼津に到着。ところが、沼津では不穏な空気が流れていた。

この日の朝、東田子の浦で信号機故障が発生し、ダイヤが乱れていたのである。この日はセンター試験があり、東海道線のせいで試験時間を遅らせる措置を執ったものの、一部の受験生は遅刻して再試験になった人もいたという。

私が到着したときは、ある程度収束しつつあった模様。私が乗る下りはほぼダイヤ通りだったが、上りに遅れが出ていた。

特に、次の上り列車はどれになるのかよくわからず、右往左往する人も。私が乗ってきた2657Mは沼津で2242Mとなるが、沼津から先を担当する運転士がいないため、発車できないでいたようだ。

次の下りは沼津13時35分発の浜松行き783Mだが、あえて見送る。というのも、昼食がまだなのである。

その昔「沼津まで飲(ぬ)まず食わず」という言葉があったが、まさにその状態。ホーム上に駅そばがあったもの

の、せっかくだから駅弁にしてみた。

選んだのは「港あじ寿司」。のり巻きや握り、しその葉でくるんだ3種類のアジの寿司である。

秀逸なのはわさび。わさびの産地だけあって、ギザギザのついたおろし金状のカップでわさびをすり下ろすのだ。

寿司に付けるにすれば、少し量が多い。試しにそのまま食べてみたら、胸焼けを起こしてしまったのは内緒である。

783Mの次は、13時53分発島田行き445M。やってきたのは313系で、運転台の後ろに陣取る「カブリツキ」を楽しむ。

この辺りは線路が比較的直線で、最高速度は110km/h。鈍行とはいえ、結構かっ飛ばす。

吉原、富士といった工業地を抜け、富士川を渡る。ここを境に、電力周波数が50Hzから60Hzに変わるが、直流電化の東海道線は関係ない。

蒲原から興津にかけては、車窓から駿河湾が見える。東名高速を走っていても、この辺で海を見ると「静岡に来た」という実感が湧く。

14時37分、清水に到着。ここで下車し、改札へ向かうとこんなお迎えがいた。



そういえば、舞台は清水だった。そんなことを思いながら、改札で精算する。

乗車券は、新宿から「あさぎり」で乗った御殿場までしかない。券面は「松田から460円区間」と書かれているので、松田―清水の1620円から460円を差し引いた1160円を支払えばよいことになる。

ところが、駅員があまり見慣れない小田急発行の乗車券にまごつき、差額が出るまで時間がかかってしまった。おかげで、後ろに3～4人の行列ができていたのである。

清水から新清水までは、東海道線に沿ったグルメ通りを経由。東海道線の踏切を渡り、ようやく新清水に到着したのだ。

地図上では、たいした距離じゃなさそう感じた。だが、実際に歩いてみると、踏切の待ち時間を含めて10分ほどかかったのである。

新清水からは静岡鉄道、いわゆる静鉄に乗る。静鉄では独自のICカード「LuLuCa」を導入しているが、全国のICカードと相互利用ができる。

Suica定期券で自動改札を通ると、当然ではあるが定期券の有効期限が迫っていることを通知してくる。静岡に居るのに、東京の定期券の心配をしてくれるのだ。

新清水で、15時27分発新静岡行き1510列車に乗車。静鉄1000系は、一地方の私鉄ではあるが、40年も前からステンレス製車両を新車で導入している。



20分ほどで、新静岡に到着した。ここで友人と合流する。この続きは[こちら](#)からどうぞ。

[[トップページ](#)]



2014年2月16日掲載

静岡乗り鉄紀行／静岡市内編

今月の「つれづれWEB」は、静岡への乗り鉄紀行。今回は3回目だが、[1回目](#)、[2回目](#)はそれぞれからどうぞ。

新静岡で友人と合流し、彼行きつけの模型屋へ。ここで、彼が修理を依頼していた鉄道模型車両を受け取る。

その後、彼の自宅に向かい、荷物を置いて居酒屋へ。一応徒歩でも行けるが、ここはあえてバスに乗る。

知らない土地でバスに乗るのは、どこに連れて行かれるかわからないという不安でいっぱい。でも、地元の間人と一緒なら安心できる。

目的地のバス停に降りたっただけ……はずだった。でも、本当は2つ先のバス停が居酒屋の最寄りだったようだ。

居酒屋に到着し、久々の再会に杯を酌み交わす。彼とは年に1～2回東京で飲んでいるが、私が静岡に乗り込んで飲むのは4～5年ぶりになる。

静岡といえば、黒はんぺんと静岡おでんが有名。こじやれた雰囲気のあるこの店にも、ちゃんとメニューにあったので注文する。

そうこうしているうちに、スパークリングワインのボトルを空けたりしていたら、いつの間にか4時間の長居に。そろそろおいとまする。

居酒屋からは、徒歩で友人の自宅へ。実は、バスは迂回してくの字のようなルートとなっており、徒歩だとショートカットできるのだ。

友人宅に到着。早々に寝る。

翌朝、朝食をごちそうになり出発。近所の和菓子屋に寄り、イチゴ大福を食す。

その後、本場の安倍川餅を食べに、安倍川橋たもとの店へ。作りたての安倍川餅をいただくのだ。

元祖の店ではなく、あえて別の店に入る。すると先客がおり、大量のおみやげを作っている最中だった。

1人で店を切り盛りしているので、10分ほど待つ。そして、ようやく我々の番が来た。

あんこときなこでセットになっており、あんこは粒あんとしあんの両方がある。きなこは、砂糖が上からさながら富士山の冠雪のように降りかかっているのだ。

できたてということもあり、柔らかくて実においしい。時間的にも昼食となったのである。

店をあとにし、おみやげの調達へ。その前に、きれいな

富士山が駿河大橋のたもとから望めた。



いろいろ看板類がゴチャゴチャしているが、まあそれはそれ。前日は富士山が見えなかったので、つい撮影してしまったのだ。

おみやげを求め、茶町へ。その名の通り、お茶屋が集まる町である。

その中で、スイーツも扱う店に入る。スイーツは、もちろんお茶を使ったものが多い。

お茶っ葉をおみやげとし、その場で抹茶ソフトをいただく。お茶の苦さも味わえる一品である。

そして、静岡とも友人ともお別れ。静岡駅の売店で、おみやげを追加購入する。

乗車券は池袋まで。熱海と小田原2回の乗り換えを伴う、ひたすら鈍行の帰路を選んだ。

友人は入場券を調達し、ホームまで見送ってくれることに。宿も提供してもらって、至れり尽くせりで感謝感謝である。

静岡13時54分発の熱海行き436Mに乗車し、帰途につく。続きは[こちら](#)をご覧ください。

[\[トップページ\]](#)



2014年2月22日掲載

静岡乗り鉄紀行／ひたすら鈍行編

静岡への乗り鉄紀行も、今回が最終回。[1回目](#)、[2回目](#)、[3回目](#)はそれぞれをご覧ください。

静岡からの帰りは、静岡13時54分発の熱海行き436Mで一気にJR東海管内を脱出。熱海と小田原で乗り換え、小田原始発の湘南新宿ライン特別快速で池袋に17時29分に到着する計画にした。

ホームまで見送ってくれた友人に別れを告げ、436Mは定刻に発車。この列車も313系で、今回JR東海管内で乗った普通列車はすべて313系となった。

JR東海の主力である313系にはさまざまな仕様の違いがあり、細かな番台区分が施されている。なので、313系とひとくくりにしても、微妙な変化があるのだ。

436Mでも、運転台の後ろでカブリツキを楽しむ。何しろ、313系の乗務員室扉部分が個室のように囲われているのだ。

ただ、3両編成で車内が混雑しており、なかなか座れないという事情もある。これが青春18きっぷの時期だと思うと……。

興津を過ぎると、東名高速、国道1号線、東海道線が交錯する有名な富士山のビュースポットである薩埵(さった)峠の麓にさしかかる。峠の上からの写真は有名なので、東海道線から見上げる富士山を撮ってみた。

富士山を見るとき、やはり心が躍る。前日は雲で覆われていたため、車窓からの富士山は格別だ。



前日の昼食で駅弁を食べた沼津を通り、丹那トンネルに入る。このトンネルを抜ければ、JR東日本管内となるのである。

前日の昼食で駅弁を食べた沼津を通り、丹那トンネルに入る。このトンネルを抜ければ、JR東日本管内となるのである。

ほどなく436Mの終点、熱海に到着。都合1時間15分ほどカブリツキをしていたことになる。

ここでJR東海の車両に別れを告げ、見慣れたJR東日本の車両に乗り換える。熱海からは、普通東京行き874Mで小田原まで乗車する。

小田原で始発の湘南新宿ラインに乗り換えるのは、グリーン車に乗るため。好きとはいえ1時間以上も立ち続けるのは、40を超えたおっさんの体にいささかこたえるのだ。

本当は熱海始発の湘南新宿ラインがあればいいのだが、梅シーズンに臨時列車があるだけで、定期列車では存在しない。なので、小田原で乗り換える必要がある。

特別快速でグリーン車となれば、「ひたすら鈍行」とは言えないかもしれない。でも、有料の速達列車ではないので間違いではないと言い訳する。

15時18分に定刻で出発し、次の湯河原到着直前で静岡県から神奈川県に入る。ここで、お世話になった静岡の友人にメールを送る。

ところで、この日の874Mは東海道線のレアキャラE217系だった。元々横須賀・総武快速線用の車両だが、現在は基本編成、付属編成各2本が東海道線用として活躍している。



小田原で874Mを降り、16時00分発湘南新宿ライン特別快速高崎行き3670Eに乗り換え。グリーン券は、もちろんホームの券売機でSuicaによる事前購入である。

3670Eが入線し、グリーン車に乗る。グリーン車は2階建てだが、車端部は平屋構造になっている。

個人的には、階段の上り下りがない平屋が好き。でも、平屋部分は3列分しかなく前後が狭いのが難点といえば難点だ。

16時ちょうどに小田原を出発した3670Eは、1時間半ほどで池袋に到着した。空はすでに闇に包まれていたのである。

これにて、静岡への乗り鉄旅行は終了。この年になって、乗り鉄の楽しさを実感できるようになったのかもしれない。

最後に、今回は静岡の友人に大変お世話になった。この場を借りて謝意を申し上げる次第である。

[\[トップページ\]](#)