

ローカル線で行く！ フーテン旅行記 23

—時代をまたぐ大鉄道旅行！
近鉄、伊賀鉄道、三岐鉄道、
養老鉄道、四日市あすなろう鉄道—

岡山大学工学部機械工学コース助教

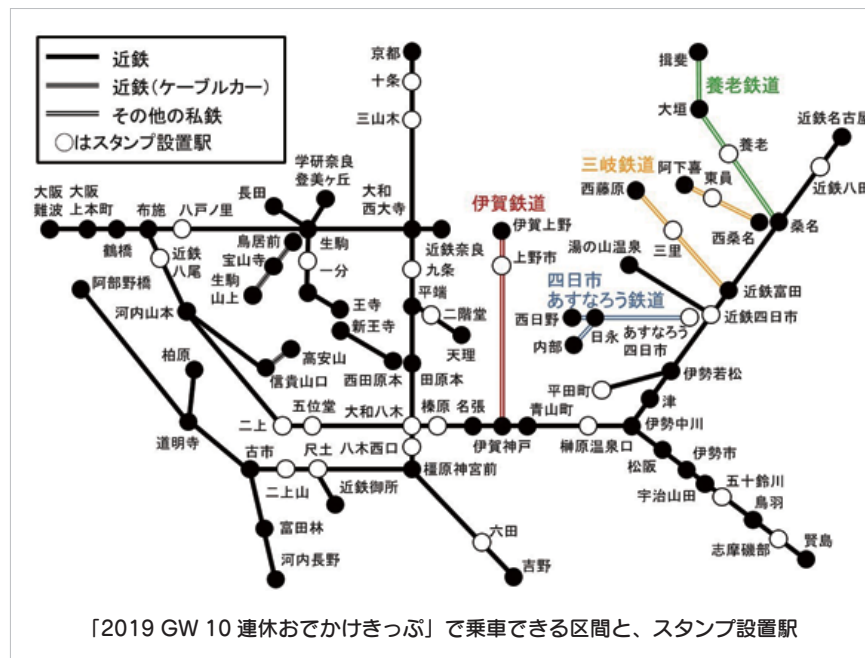
大西 孝



専門は機械加工（研削）。主に円筒研削や内面研削を対象として、
工作物の熱変形や弾性変形に伴う精度の悪化を防止する研究を
進めている。趣味は列車を使用した旅行(47 都道府県を踏破済)。

はじめに

新しい時代「令和」を迎えました。今年のゴールデンウィークはカレンダーのうえでは10連休となりましたが、読者の皆さんはどのように過ごされましたか？筆者はこの10連休に当たり、普段はできないような鉄道旅行をしたいと考えました。しかし、北海道や東北のような遠方は、飛行機や新幹線、ホテルの予約もままならないだろうという懸念もありました。どこかの鉄道会社が面白い企画でもしてくれないかなと思っていると、3月上旬に近鉄から「2019 GW 10連休おでかけきっぷ」の発売と、スタンプラ



リーの開催のお知らせがありました。「これだ！」と思い、きっぷの発売日に旅行会社にきっぷの予約を入れていました。4月29日から5月3日まで、5日間の鉄道旅行を楽しむことができましたので、その様子をご紹介します。

近鉄は、正式な名称を「近畿日本鉄道」といい、壮大な名前に違わない日本最大の営業距離を誇る私鉄です。近鉄は大阪を拠点に、大阪府、京都府、奈良県、三重県、愛知県の5府県に営業キロ（運賃を算出するための距離）501.1kmの路線網を展開しており、日本で営業キロが500kmを超える鉄道会社は、JR各社を除くと近鉄だけです。さらに面白いのは、この距離の中には二つの鋼索（こうさく）線、一般的な言い方をすればケーブルカーの路線も含まれている他、戦前から高度経済成長期にかけて様々な鉄道会社を買収して現在の路線網を確立したことから、線路の幅も2種類（新幹線と同じ1435mm幅の標準軌と、JRの在来線と同じ1067mm幅の狭軌）あり、同じ鉄

スタンプ設置駅一覧

| 府県 | 漢数字を含む駅名 | スタンプ設置駅 (路線名、近鉄は社名省略) | 設置時間 |
|----|--------------------|-----------------------|-------------|
| 奈良 | 一分 | 一分 (生駒線) | 9:00~17:00 |
| 奈良 | 二上 | 二上 (大阪線) | 6:30~最終 |
| 奈良 | 二階堂 | 二階堂 (天理線) | 8:10~16:40 |
| 奈良 | 二上山 | 二上山 (南大阪線) | 6:20~最終 |
| 奈良 | 二上神社口 (無人駅) | 尺土 (南大阪線、御所線) | 始発~最終 |
| 奈良 | 三本松 (無人駅) | 榛原 (大阪線) | 始発~最終 |
| 三重 | 大三 (無人駅) | 榑原温泉口 (大阪線) | 始発~最終 |
| 京都 | 三山木 | 三山木 (京都線) | 8:30~16:30 |
| 三重 | 三日市 (無人駅) | 平田町 (鈴鹿線) | 始発~最終 |
| 三重 | 三里 | 三里 (三岐鉄道 三岐線) | 6:50~20:30 |
| 三重 | 近鉄四日市 | 近鉄四日市 (名古屋線、湯の山線) | 始発~最終 |
| 三重 | あすなろう四日市 | あすなろう四日市 (四日市あすなろう鉄道) | 始発~最終 |
| 三重 | 四十九 (無人駅 四と九と十の3つ) | 上野市 (伊賀鉄道) | 始発~最終 |
| 岐阜 | 養老【四・六】(四と六の2つ) | 養老 (養老鉄道) | 始発~最終 |
| 奈良 | 五位堂 | 五位堂 (大阪線) | 始発~最終 |
| 三重 | 五十鈴川 (五と十の2つ) | 五十鈴川 (鳥羽線) | 始発~最終 |
| 三重 | 五知 (無人駅) | 志摩磯部 (志摩線) | 始発~最終 |
| 奈良 | 六田 | 六田 (吉野線) | 始発~最終 |
| 三重 | 七和 (無人駅) | 東員 (三岐鉄道 北勢線) | 始発~最終 |
| 大阪 | 近鉄八尾 | 近鉄八尾 (大阪線) | 始発~最終 |
| 奈良 | 大和八木 | 大和八木 (大阪線、橿原線) | 始発~最終 |
| 奈良 | 八木西口 | 八木西口 (橿原線) | 9:20~18:00 |
| 大阪 | 八戸ノ里 | 八戸ノ里 (奈良線) | 始発~最終 |
| 愛知 | 近鉄八田 | 近鉄八田 (名古屋線) | 始発~最終 |
| 奈良 | 九条 | 九条 (橿原線) | 10:20~18:20 |
| 京都 | 十条 | 十条 (京都線) | 6:30~最終 |

道会社でありながらお互いに乗り入れることができないといった特徴もあります。また、近鉄は2000年代に入ってから、岐阜県と三重県の採算が悪い路線の廃止を表明し、地元の鉄道会社(三岐鉄道)や新たに設立した会社(伊賀鉄道、養老鉄道、四日市あすなろう鉄道)へ経営を移管しています。今回の乗り放題切符では、それらの会社の路線も乗ることができます。これらの5私鉄(近鉄のケーブルカーの2路線も乗車可)に5日間(4月27日から5月6日の間で、連続する日でなくても良い)乗り放題で、お値段は9,500円というのが、今回の乗り放題切符です。1日あたり1,900円で、乗り方次第では大変得です。

続いて、スタンプラリーについて紹介します。これらの5社には、駅名に

漢数字が含まれる駅が25駅あり、さらに、養老鉄道の養老駅(四・六と読み替え、養老鉄道には漢数字の入った駅がないので、ダジャレのような読み替えを適用)を含めて、26駅にそれらの駅に含まれて漢数字のスタンプが置かれています。漢数字が含まれた駅が無人駅の場合は、最寄りの



出発前のスタンプ帳と切符(磁気カード)。5日間で無事に全てのスタンプ欄が埋まるのでしょうか?

駅員さんがいる駅に設置されていますが、駅によっては設置時間が限られているところもあります。切符にはスタンプシートが付いており、それぞれの駅名に含まれる数字を一から十まで集めると、『「一」から「十」までコンプリート賞』がもらえます。ただし、複数の漢数字が含まれる駅、例えば近鉄の五十鈴川(いすずがわ)駅には五と十のスタンプが置いてありますが、ここで五と十の数字を取ったことにはならず、どちらか一方しか数字の欄には押しはけません。ですから、五十鈴川で十の欄にスタンプを押したとすると、五のスタンプは、五位堂(ごいどう)や五知(ごち)駅で集める必要があります。さらに、全26駅を制覇すると、『全駅コンプリート賞』がもらえますが、こちらのスタンプ欄は、先ほどの五十鈴川の場合、五と十、両方の欄に、同駅の五と十のスタンプを押さないといけません。スタンプが置いてある駅が多いうえに、制度がやや複雑で、そのうえ、範囲が広い(近鉄の5府県に加えて、養老鉄道の岐阜県を加えると6府県にまたがる)ので、効率的かつ、押し間違いや取りこぼしのないように細心の注意を払って行程を考える必要があります。さらに、今回の行程を考えるうえで、マイルールとして次の三つを決めました。

- 切符で乗車できる全区間を、日が出ている間に乗車する(日没後は乗車したとは認めない)。

■特急列車を使わない(特急券を買えば近鉄特急に乗れますが、特別料金が
必要な列車には乗らない)。途中でJRや私鉄線、路線バスを使っても良
いが、新幹線や特急列車、高速バスは使わない。

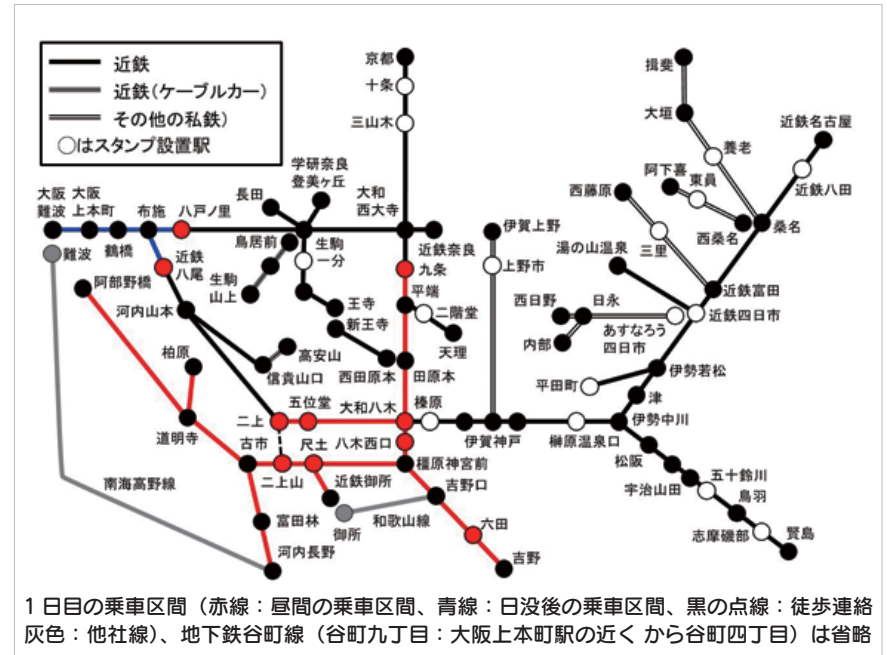
■毎日、どこか一度は観光名所(寺社仏閣)へお参りする。

切符の発売のお知らせがあった3月上旬に、4泊分のホテルを予約しまし
た。行程は組んでいませんでしたが、ざっくりとこの日はこの辺りを回るこ
とになるだろう、という予想に基づいて、ホテルが高くなる前に押さえてお
きました。3月下旬から4月上旬は年度末・新年度で忙しいので、旅行に出
る2週間ほど前になった4月中旬から行程を組み始めましたが、前述のマイ
ルールのため、行程の設定は苦難を極め、20種類近い行程案ができ、最終的
なプランを固めたのは、出発の前日でした。学生時代以来の壮大な5日間の
旅程で、うまくいくか不安はありましたが、一方で、一度は全線乗ってみたい
と思っていた近鉄とそこから分かれた私鉄に乗れることに、ワクワクしてい
たのも事実です。

4月29日(月祝)

【本日の行程(スタンプ収集駅:10駅)】

大阪阿部野橋 9:24 準急 → 尺土 10:07/10:13 近鉄御所 10:21 → 徒歩 → 御所
10:36 和歌山線(JR) → 吉野口 10:45/10:48 急行 → 六田 11:09/11:14 (停
車時間にスタンプ収集) → 吉野 11:22/12:37 急行 → 尺土 13:39/13:41 → 二
上山 13:48 → 徒歩 → 二上 14:02 → 五位堂 14:06/14:18 急行 → 大和八木
14:25/14:27 → 九条 14:52/14:59 → 平端 15:07/15:09 急行 → 八木西口
15:21/15:26 → 大和八木 15:27/15:45 → 橿原神宮前 15:51/16:30 急行 → 古
市 16:52/16:56 準急 → 道明寺 16:58/17:03 → 柏原 17:07/17:12 → 道明寺
17:16/17:22 準急 → 河内長野 17:43/17:52 急行(南海高野線) → 難波 18:23
→ 徒歩 → 大阪難波 18:36 → 八戸ノ里 18:53/19:01 → 布施 19:06/19:27 準
急 → 近鉄八尾 19:32/19:45 準急 → 鶴橋 19:53/19:56 → 大阪上本町 19:59
→ 徒歩 → 谷町九丁目 20:05 地下鉄谷町線 → 谷町四丁目 20:08



大阪阿部野橋駅の上にそびえるあべのハルカス。ここから5日間の旅がスタートします。隣接するJRの天王寺駅から撮影。

5日間の旅の始まりは、大阪阿部野橋(あべのばし)駅。駅の入口から上空を眺めると、300mの高さを誇る「あべのハルカス」が曇り空の中、そびえ立っています。今日は阿部野橋から吉野に至る南大阪線、吉野線を中心として、その支線(御所線、道明寺線、長野線)に乗ります。伊勢や名古屋へ向かう大阪線、奈良へ向かう奈良線に乗車する場合のターミナル駅は大阪難波や大阪上本町(うえほんまち)ですが、大阪府の南部や吉野へ向かうにはJRの天王寺駅に隣接する大阪阿部野橋駅から南大阪線へ乗ります。これから乗る南大阪線は、奈良線や大阪線とは異なる私



行き止まりのホームに電車が並ぶ大阪阿部野橋駅。私鉄のターミナルらしい雰囲気です。



阿部野橋から30分程度電車に乗るだけで、のどかな風景が広がります。二上山駅付近で撮影。

鉄として設立され、線路の幅もJRの在来線と同じ狭軌です。この駅から近鉄に乗るのは初めてですが、南海の難波や阪急梅田に比べるとだいぶこじんまりとしているなあというのが第一印象です。しかし日本一高い高層ビルの下から発車するというのは、時代をまたぐ大きな旅の始まりにはふさわしいように思います。

旅のトップバッターである橿原（かしはら）神宮前行きの準急は9:24、定刻に大阪阿部野橋駅を発車しました。今日は10連休の3日目ですが、電車はよく空いています。鉄道好きの性で、電車に乗ると前を眺める癖がついており、大阪市内の高架を快走する電車は気持ちが良いものです。20分も走ると、河内長野へ向かう線路が分かれる古市（ふるいち）駅に着きますが、ここで5両編成のうち、後ろ2両を切り離します。後ろの車両からは、賑やかな登山姿のグループが前の車両へ移ってきました。列車はしばらく走ると、大阪府と奈良県の県境に差し掛かります。この辺りまで来ると、車窓には緑に覆われた小さな山並みが流れ、大阪から30分程度でこのような長閑な風景が広がるのに驚きます。登山グループは、二上山（にじょうざん）駅や当麻寺（たいまでら）駅で降りていき、車内はがら空きになりました。

尺土（しゃくど）駅で列車を降り、支線の御所（ごせ）線へ乗り換えます。ただし、この駅では近くの無人駅である二上神社口駅のスタンプが設置されているので、それを探さないといけません。ホームから階段を上がると、改札口の横に派手なオレンジ色のスタンプ台が置いてありました。これなら簡



近鉄御所駅から歩いてすぐの商店街。寂れた雰囲気が漂います。手前の踏切はJRの和歌山線。



御所駅から吉野口駅まではJRの和歌山線を使います。東京からやってきた古い電車も、もうすぐ引退です。

単にこの先の行程でもスタンプを見つけられるとホッとしながら、一つ目のスタンプをスタンプ帳に押します。次に、御所線の電車を待っていると、近鉄御所からの電車は、阿部野橋方面の列車が発車するホームから一度、駅構内の折り返し線に入り、ポイントを渡って橿原神宮前行きの列車が発車するホームへ入ってきました。大阪方面からの乗客が容易に乗り換えられるようにする配慮で、この辺りの細かい気遣いが関西の私鉄らしいところです。この列車は2両編成で、車掌がないワンマンカーです。大手私鉄の近鉄といえども、都市部を離れればワンマン運転をしています。尺度から近鉄御所までは10分足らずで、住宅地の中をゴトゴト走ります。近鉄御所駅前には、大和八木（やまとやぎ）駅から和歌山県の新宮まで、紀伊半島を6時間半かけて縦断する全国最長の路線バスが立ち寄るバス停もあり、乗ってみたい衝動にかられますが、今日は行くべきルートが決まっています。

ここから折り返して尺土へ戻るのも面白くないので、JRの和歌山線に乗って、吉野線の吉野口駅まで抜け道をします。JRの御所駅は、近鉄御所駅からJRの踏切を渡り、その先の商店街から小道を横に行けばすぐにつきます。しかしこの商店街、かなり寂しい感じで、地方都市の現実を垣間見ます。御所駅は古い木造の駅舎で、吉野口駅までの切符を購入して、ホームへ入ります。10分ほど待っていると、和歌山行きの電車が入ってきましたが、この電車は、まもなく引退する車両で、車内にはお名残乗車と思しき鉄道ファンの姿も見えました。もとは、東京の常磐線から地下鉄へ乗り入れて通勤客を



吉野線は山に分け入って走ります。単線のため、途中の駅での行き違い待ちもしばしば。緑の中から阿部野橋行き急行の姿を現しました。



吉野山のロープウェイは春から運行を再開しました。右後ろに見える鉄塔は昭和3年に建設されたもので、機械遺産にも指定されています。

満載して走っていましたが、35年ほど前に短い編成に改造され、奈良県や和歌山県で走り続けてきました。車両には昭和46年製造、昭和59年改造と書かれた銘板が付いており、大都会で走っていた期間(13年)より、地方で走ってきた期間(35年)の方がはるかに長いのですが、今が最後の奉公ということでしょうか。昭和生まれの国鉄時代の車両を見るのも、新時代になればますます減ることでしょう。そんなことを考えながら、御所駅から2駅、わずか9分で吉野口駅へ到着しました。吉野口駅は、近鉄の吉野線とJRの和歌山線が接続する駅ですが、両線の間には改札はなく、ホームの上で直接乗り換えることができます。

ここからは再び近鉄の列車に乗ります。4両編成の吉野行き急行は、よく空いており、先頭部には、熱心に前を見る親子連れが乗っています。いつまでたっても鉄道は子供の憧れだなと思う光景です。吉野口駅を出ると急カーブが続き、山の中へ分け入っていきます。線路が1線しかない単線で、時折、阿部野橋方面への特急や急行とすれ違うために、途中の駅で数分間停車するため、写真撮影も兼ねてホームで深呼吸します。一山超えると六田(むだ)駅に着きます。ここでは特急とすれ違うために5分間停車するので、その間にスタンプを収集します。10名近い乗客が、ホーム前方の改札横に設けられたスタンプ台に向かいます。このスタンプラリーの切符は5000枚限定で発売されたそうですが、この期間中、多くのスタンプシートを持った人に会いました。スタンプを押し終えると、多くの乗客は反対側の阿部野橋方



吉野の山にそびえる金峯山寺。少し離れたところからでもその威容が見えます。



金峯山寺から遠くに連なる山々を眺める。ずいぶん山深いところまで来ました。

面のホームへ移動していきます。全線、くまなく乗りつぶした人はどれくらいいるんだろうと想像しながら、車内へ戻ります。吉野神宮駅の手前で直角に折れ、これまで車窓に並走してきた吉野川を渡ります。ここまで来ると終点はすぐで、急な坂を上り、大きな屋根がホームを覆う吉野駅に到着しました。山に囲まれたターミナルといった趣の駅です。

吉野駅を出て、ロープウェイの乗り場へ向かいます。次は11:35発だということで、ちょうどよい時間です。このロープウェイは、昭和3年に建設された日本最古のロープウェイで、機械学会の機械遺産にも指定されています。2年ほど、機器のトラブルで運休していましたが、今年の桜のシーズンに修理が間に合い、運行を再開しました。登りだけはロープウェイに乗り、帰りは歩いて「七曲り」という坂道を降りることにします。早めに乗ったから良かったのですが、後からどんどん乗ってきて、ゴンドラの中は満員になり、発車するとわずか3分で、吉野山の中腹にある千本口(せんぼんぐち)へ着きます。ここからは歩いて金峯山寺(きんぷせんじ)へ向かいますが、参道の途中からも、金峯山寺の屋根がよく見えます。桜のシーズンは大混雑するそうですが、ゴールデンウィークの時期はそれほど人が多いことも無く、新緑が気持ちよいです。金峯山寺に着くと、入口の二王門は工事中で、シートに覆われていましたが、睨みを利かせる仁王像を眺めて、境内に入ります。立派な本堂ではご本尊が特別御開帳中ということで、お参りをして石段を降ります。吉野の山の上によくぞこんな立派なお寺を建てたものだと感心しま



吉水神社の書院（重要文化財）。南北朝時代の後醍醐天皇ゆかりの地とされています。



吉野駅で発車を待つ観光列車「青の交響曲（シンフォニー）」。車内にはラウンジもあり、軽食も楽しめます。

す。もう少し参道を歩いた後、南北朝時代に後醍醐天皇が皇居を置いたとされる吉水神社を訪れ、もと来た参道を吉野駅に向けて下ります。もともと、吉野駅 13:07 発の急行に乗る予定でしたが、順調に街を巡れたので、30分早い急行に乗ろうと考え、七曲りの坂を早足で降ります。中学生の頃、神戸の山々を歩いた遠足のことを思い出しました。

12時半頃に吉野駅に着くと、これから乗る急行の隣のホームには「青の交響曲（シンフォニー）」が発車を待っていました。サロンシートやラウンジなども備えた人気の豪華列車ですが、残念ながら特急料金があるので、発車を見送り、ありふれた通勤電車の急行に乗り込みます。行程が早くなったので、この後どう移動するか、車内で今後のプランを組みます。今回の旅行ではこういったことがしばしばありましたが、誌面の関係で、最終的に行動した時間のみを示します。車内で検討した結果、まずは二上山駅へ行きスタンプを収集、そこから徒歩15分ほどの場所にある大阪線の二上（にじょう）駅まで歩き同駅でスタンプ収集、さらに大和八木方面の列車に乗り、五位堂（ごいどう）駅でスタンプを収集した後、大和八木駅で橿原線の大和西大寺方面の列車に乗り、九条駅と八木西口駅でそれぞれ折り返す際にスタンプ収集、さらに大和八木駅でもスタンプを押した後、橿原神宮前へ向かい、橿原神宮を参拝した後、道明寺線と長野線に乗ることになりました。インターネットで知らない土地の地図を容易に見ることができるようになった今では、近い駅同士の徒歩連絡も気軽にできます。吉野から山を下りると、壺阪山（つぼさかやま）駅か

ら高校生が乗ってきて車内がにぎやかになりました。この10連休中も、部活でしょうか。若い高校生のパワーに圧倒されながら、電車は長閑な田園風景を走ります。後でもう一度来る橿原神宮前駅では下車せず、尺土駅で普通列車に乗り換え、二上山駅に着きます。二上山駅は住宅地の静かな駅で、ホームの間は踏切で結ばれています。小さな駅ですが、スタンプの前に5名ほどが並びました。



南大阪線の二上山駅から大阪線の二上駅までは、下り坂の一本道を急ぎ足で歩きます。気軽にネットで地図を見れるのはありがたいことです。

ここから大阪線の二上駅まで歩きますが、下り坂なのでそれほど苦勞せず、10分少々で二上駅に着きました。ここでもスタンプを押し、近鉄の電車が整備を受ける五位堂の車両工場を過ぎると、五位堂駅に到着。ここでスタンプを押した後、後続の急行に乗り、大和八木駅を目指します。大和八木駅は、秋葉原駅の総武線と山手線のように、大阪線と橿原線が直角で交差しており、階段の位置に気を付けて乗り換えないと、おかしな方向の電車に乗ることになります。この駅にもスタンプがありますが、乗換時間が2分と短いので、今はスタンプを押さず、大和西大寺行きの普通列車へ急いで乗り換えます。

九条駅は最終日の5月3日に来る予定でしたが、スタンプの設置時間が10:20~18:20と短いので、今日のうちに取っておこうという戦略です。九条は地下通路内に駅舎があり（二上駅と八木西口駅も同じ構造）、地下通路でスタンプを押した後、改札を出て、駅前の写真を撮ってから、折り返して橿原神宮行きに乗り、八木西口、大和八木の順にスタンプを押していきます。先に八木西口駅へ行くのは、ここで折り返して大和八木駅に戻ると、大和八木駅で次の電車が来るまで時間があるので、その間に、遅い昼食を取ろうという計画です。大和八木駅は、構内に商業施設があるので、ここなら昼食を確保できるだろうと考えました。何しろ、昼食を食べる時間がなかったので、15時になった今では空腹を抱えながら電車に乗っている有様です。

八木西口駅は、大和八木駅と同じ駅として扱われるので、両駅の距離は極



広大な檀原神宮。平成も残すところあと2日ですが、参拝者はまばらでした。

めて短く、八木西口駅から乗った電車は1分で大和八木駅へ着きました。大和西大寺方面のホームから、改札に向かうにはこ線橋を渡る必要がありますが、なかなか複雑な構造の駅で、少し迷いながら、改札口の近くにあるスタンプ置き場に向かいました。スタンプを押しても15分くらい余るので、構内のスーパーで柿の葉寿司を買い、ホーム

の端にあるベンチでささやかな昼食です。やはり奈良に来たら、柿の葉寿司は食べたいもので、行き交う電車の音を聞きながら頬張るのは良いものです。

大和八木駅でお腹を満たした後、檀原神宮前行きに乗ります。わずか6分で檀原神宮前駅に到着しました。この駅は、京都、大和西大寺方面からこの駅で行き止まりとなる檀原線と、吉野方面と阿部野橋を結ぶ南大阪線の線路が中央改札口をY型に囲む独特の配置の駅で、両線の中央にある改札を出て、檀原神宮へ向かいます。朝から曇り空でしたが、ポツポツと雨が降り始めました。間もなく平成が終わろうとしています。広大な境内は閑散としており、むしろ参道で開かれていた陶器市がにぎわっていました。参拝をすませ、檀原神宮前駅へ速足で戻ります。

檀原神宮前駅から古市駅まで急行に乗り、古市駅で準急に乗り換えます。古市駅の次の道明寺（どうみょうじ）駅から、道明寺線を柏原（かしわら）駅まで往復します。この駅の近くにある道明寺は、桜餅などに使われる道明寺粉の由来となったお寺だそうです。また、道明寺線の前身である河陽鉄道は1898年（明治31年）に柏原から古市までの路線を開通させ、近鉄の路線ではこの区間が最古です。2両のワンマンカーは、本降りになってきた雨の中を走り、途中の1駅に止まって、わずか4分で柏原に着きました。この駅はJRの関西本線（大和路線）と接続していますが、吉野口駅と同じく、両線の間に改札はなく、関西本線の列車が発着するホームの隅に、近鉄電車がひっそりと停車します。このまま折り返して、道明寺駅から河内長野行きの

準急に乗ります。次の古市駅から長野線に入り、住宅地を進み、途中の富田駅ではPL教団の看板を眺め、終点の河内長野駅へ着きました。この駅は南海電車の駅の横に到着しますが、各社の改札口が分かれており、近鉄の改札の外に出てから、ICカードをかざして南海電車の駅に入ります。ここからは長野線を折り返すのではなく、南海電車で一路、難波へ向かいます。



道明寺線は、関西本線（大和路線）の柏原駅の隅にあるホームから発車します。道明寺線は近鉄最古の路線で120年以上の歴史を誇ります。

南海電車は夕暮れの雨の中、難波へ向かいますが、さすがに連休中の夕方の電車は混雑しており、満員で18:23に難波駅に着きました。今朝の大阪阿部野橋駅よりも、はるかに大きなターミナル駅で、ずらっと並ぶ電車にこれぞ私鉄のターミナルという感じがします。南海の難波駅から近鉄の大阪難波駅まで地下街を歩きますが、まさに人波の中を歩く感じで、何とか18:36発の奈良行きの普通に間に合いました。

奈良線は、奈良行きの快速急行や急行、準急、たまに走る特急など、近鉄随一の過密路線ですが、これから向かう八戸ノ里駅は、10分に1本、普通が止まるだけの駅です。なお、すでに日は暮れているので、今日、これ以降に乘る区間は別の日の昼間に乗ることとします。乗った電車は、神戸から乗り入れ運転をしている阪神電車の車両でした。八戸ノ里駅で無事にスタンプを押して、布施駅に折り返します。

八戸ノ里駅では、改札の中にオレンジ色の看板で有名な牛井屋さんがおり、食指をそそられますが、ここは我慢して難波方面の電車に乗ります。

布施駅では、近鉄八尾駅に向かう大阪線の電車に乗り換えますが、乗り換えの合間に近くの牛井屋さんで夕食をとります。これは、明日のお昼に、もう一度この駅で折り返す際に、20分少々折り返し時間で食事を済ませることができるとの確認も兼ねており、先ほどの八戸ノ里駅で牛井屋に入らな

かった理由はこのためです。布施駅で電車を降りて、夕食をとった後、20分以内に布施駅の大阪線ホームに立てたので、明日は大丈夫だろうと思い、今日最後のスタンプを、近鉄八尾駅まで往復して取りました。

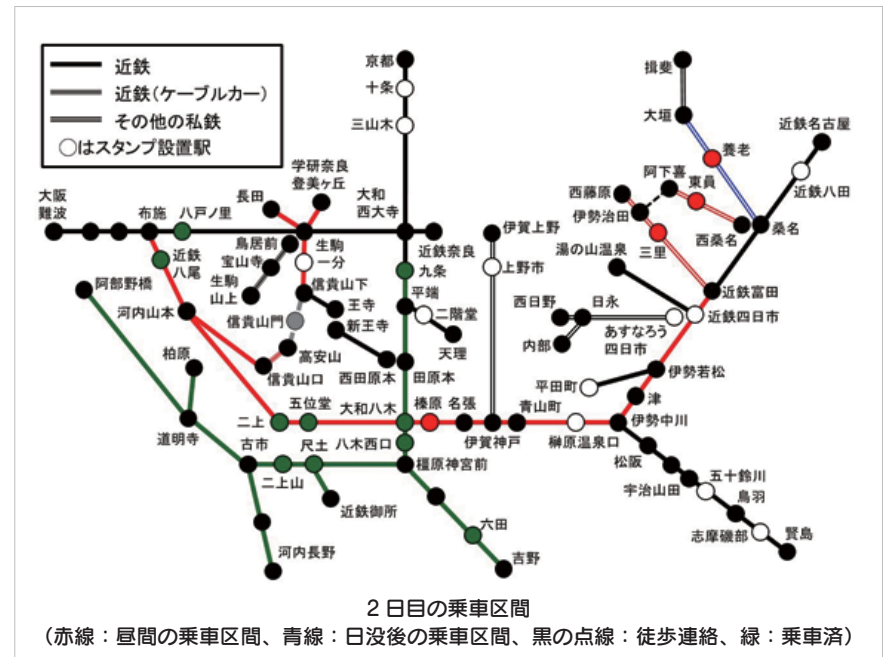
この後は、大阪上本町駅へ向かい、近くにある谷町九丁目駅から地下鉄に乗り、谷町四丁目駅近くのホテルへ 20:15 頃に投宿しました。雨は本降りになっていましたが、吉野と橿原神宮で雨に降られず、傘が要らなかったのは幸いで、旅行期間中最大の 1 日 10 個のスタンプを集めることができました。

4 月 30 日 (火祝)

【本日の行程 (スタンプ収集駅：4 駅)】

谷町四丁目 7:44 地下鉄中央線 → 長田 7:55/8:04 学研奈良登美ヶ丘
 8:27/8:35 → 生駒 8:45/8:52 → 信貴山下 9:16/9:28 路線バス → 信貴山門
 9:43/10:10 路線バス → 高安山 10:17/10:25 西信貴鋼索線 → 信貴山口
 10:32/10:42 → 河内山本 10:47/10:49 準急 → 布施 10:56/11:19 急行 → 橿原
 12:05/12:24 急行 → 伊勢中川 13:29/13:41 急行 → 近鉄富田
 14:33/14:38 三岐鉄道三岐線 → 三里 15:09/15:42 三岐鉄道三岐線 → 西藤原
 15:59/16:11 三岐鉄道三岐線 → 伊勢治田 16:21 → 徒歩 → 阿下喜 16:45
 三岐鉄道北勢線 → 東員 17:07/17:15 (停車時間にスタンプ収集) → 西桑名
 17:41 → 徒歩 → 桑名 18:07 養老鉄道 → 養老 18:49/18:52 (停車時間にスタンプ収集) → 大垣 19:17

今日は平成最後の日です。朝からあいにくの小雨ですが、大阪市内の谷町四丁目駅 (Osaka Metro、旧大阪市営地下鉄) からスタートします。なぜ地下鉄の駅から乗るかといえば、この先、大阪府と奈良県にまたがる生駒山を長いトンネルで突き抜ける近鉄けいはんな線に乗るためです。生駒山を抜ける鉄道は、大正時代に作られた近鉄奈良線がありますが、乗客の急増に対応するために、生駒から新たに近鉄けいはんな線 (開業当時は東大阪線) が建設され、1986 年に開通しました。奈良県生駒市の生駒駅から東大阪市の長



田駅までは近鉄が運営し、その先は、すでに完成していた大阪市営地下鉄 (当時) の中央線に接続され、大阪屈指のビジネス街である本町を経て、大阪港方面へ電車が直通しています。その後、2006 年に奈良先端科学技術大学院大学などがある関西文化学術研究都市 (学研都市) への延長が行われ、けいはんな線という路線名に改称されました。地下鉄に乗り入れるので、従来の近鉄車両とは異なり、屋根の上にパンタグラフ (電車の上の架線から電気を取り入れる装置) がなく、線路の横に設けられた電気の流れたレール (第三軌条といいます) から電気を取り入れる構造になっており、近鉄線でありながら、近鉄の他の路線へは直通することができないユニークな路線です。谷町四丁目駅から学研奈良登美ヶ丘 (がっけんならとみがおか) 行きの電車に乗り、長田駅で一度降りて、乗り放題切符を自動改札機に通します。ここからが近鉄線ですから、谷町四丁目駅から長田駅までの区間の料金は別に払う必要があります。次の電車は、Osaka Metro の車両で、かつて大阪市営地下



長田駅からは Osaka Metro(旧 大阪市営地下鉄) 中央線に乗り入れる。けいはんな線。写真の車両は、他の近鉄の路線には乗り入れられません。



学研奈良登美ヶ丘駅から生駒方面を望む。開発途上の住宅地の中を新しい線路が伸びています。



生駒線の沿線には、写真のような溪流が見られる区間もあります。大阪からわずか30分程度でのんびりした光景に出会えます。



信貴山下駅から、信貴山へ向かう道路。写真の道路の左側には、東信貴鋼索線(ケーブルカー)が走っていました。

鉄が作った、やや古風な電車です。長田駅は地下ですが、生駒山が近づくと地上に出て、大きな鉄橋で道路をまたぐと新石切(しんいしきり)駅に到着します。ここから5km近い長さの生駒トンネルへ入り、闇の中をごうごうと走ると、やがてトンネルを出て生駒駅へ到着します。ここから先は、開業して10年少々の区間で、山を切り開いて作った新しい街の中を学研奈良登美ヶ丘駅まで進んでいきます。学研奈良登美ヶ丘駅は、駅周辺に商業施設やバスターミナルがある他はがらんとしており、祝日の早朝ということもあり、閑散としています。けいはんな線は全区間乗ったので、8分の滞在で折り返し、生駒駅へ戻ります。

生駒駅からは、王寺駅へ向かう生駒線に乗ります。ただし、生駒線は最終日にも乗ることになっており、今回は終点の一つ手前の駅で降り、信貴山(しぎさん)へ登ります。信貴山の西側には、近鉄が運行する西信貴鋼索線(鋼索線:ケーブルカー)があり、これも乗らないわけにはいきませんが、単純に往復するのもつまらないので、信貴山の東側にある生駒線の信貴山下駅からバスで信貴山に登り、バスとケーブルカーで西側へ下りようという目論見です。生駒線は、生駒駅を発車してしばらく住宅街を通ると、景色が急に変わり、溪流が流れる山の中や、段々畑が広がるのどかな風景の中を走ります。昨日の南大阪線もそうですが、大阪の中心部から30分程度で、このような風景が広がるのは驚きです。

生駒から24分で信貴山下駅に到着し、信貴山へ登るバスを待ちます。こ

こで駅前を見ると、なだらかに山へ向かっていく広い道がありますが、この道に沿って、昭和58年までケーブルカー(東信貴鋼索線)が走っていました。廃止後は、ケーブルカーの用地の一部が並行する道路の幅に使用されたそうです。信貴山門行きのバスは、先ほどのなだらかな道を登った後、山上へ向かう急なカーブの続く山道へ入ります。信貴山という停留所には待合室がありますが、これは廃止されたケーブルカーの信貴山駅の駅舎をそのまま使っているようで、もう35年以上も前に廃止されたケーブルカーの運行当時の様子が垣間見えます。さらにバスは山を登り、終点の信貴山門バス停へ着きました。

ここでは、朝護孫子寺(ちょうごそんしじ)にお参りしていきます。朝護孫子寺は一説によると平安時代に成立したともされる歴史あるお寺で、信貴山の山腹に多くの建物が点在しています。信貴山門のバス停の近くには、本堂までは約15分という看板が立っており、滞在時間がわずかに27分しかないので、急斜面を走って登り下りし、本堂へお参りします。本堂からの奈良県側の眺めは見事でしたが、帰りのバスの時間があり、これを逃すとこの後、1日の行程が狂うので、来た道を急いでバス停へ戻ります。幸い、バスの出発の5分前にはバス停へ着きましたが、息が切れませんでした。信貴山門から、東信貴鋼索線の高安山(たかやすやま)駅までは、バスに乗る必要があります。バスの乗客は筆者だけで、信貴生駒スカイラインをゆっくりと進み、7分で高安山へ到着します。高安山のバス乗り場の横には、草生したホームの跡が



廃止されたケーブルカーの信貴山駅の駅舎。今でもバス停の待合室として使われています。



朝護孫子寺の本堂からの眺め。ずいぶん高いところまで登ってきました。



西信貴ケーブルの高安山駅の駅前にある山上鉄道のホーム跡。かつてはこんな山の上にも電車が走っていました。



西信貴ケーブルには、愛らしい虎の絵が描かれています。朝護孫子寺は張子の虎でも有名です。

残っています。その横の案内板によると、戦前には高安山から信貴山門まで、山上鉄道線と呼ばれる電車が走っていたとのこと。電車はケーブルカーの線路を使って引っ張り上げ、戦時中に不要不急路線として山上線が休止されると、ケーブルカーの線路を使って、電車を再び山の下へ降ろし、近鉄の伊賀線で使ったそうです。今通ってきた信貴生駒スカイラインも、この山上鉄道の線路跡を利用しているらしく、山上に走る電車の旅も愉快だったんだろうなあと思いながら、ホームの跡を眺めていました。

西信貴鋼索線のケーブルカーは、黄色く塗られ、前面には愛らしい虎の絵が描かれています。そういえば、朝護孫子寺には巨大な張り子の虎があることで有名ですが、あまりにも慌てていたので、見落としていました。ケーブルカーからは大阪平野が一望でき、あべのハルカスが良く見えます。昨日はあの下から旅を開始したんだなあと思いながら眺めていました。後ろでは、孫のお守りと思いきおじいちゃんが「ハルカスは日本一のビルヤ」と孫に自慢するように語りかけています。朝は小雨が降っていましたが、信貴山では雨が上がり、今では少し日が差すようになってきました。

ケーブルカーの終点は信貴山本行きの電車に乗り換えます。駅の周辺は住宅地で、電車の発車時刻が近づくと、地元のお客さんも集まってきました。ここから急な坂で山を下りて、5分で河内山本駅へ到着。ここから、大阪方面へ向かう電車に乗り、布施駅で折り返します。そうしないと、河内山本駅から布施駅の区間を乗り潰せないためです。

布施駅では、23分の折り返し時間の中に、昨日の夕食を取った牛井屋さんで昼食を取り、青山町行き急行に乗ります。布施駅は奈良へ向かう奈良線と伊勢へ向かう大阪線の分岐駅ですが、高架構造になっており、2階が駅舎、3階が大阪線、4階が奈良線というユニークな構造です。関東だと、京急蒲田駅や京成の青砥駅などと似ています。青山町行き急行の車窓からは、先ほど越えてきた信貴山などの山並みが良く見えます。二上駅から大和八木駅は、昨日も通った区間で、大和八木駅から先は、今回の旅程ではまだ乗ったことのない区間です。大和八木駅からアジア系の青年が乗ってきて、高校生に、伊賀に行くにはどうしたらいいかと尋ねています。高校生はスマートフォンで電車の時刻を確認して、英語で一先懸命説明して、うまく伝わったようです。若い学生さんが英会話にためらわずに外国の人と接するのは良いことで、こういった光景を見ると嬉しくなります。後で聞くと、伊賀の忍者を見に行きたかったようです。

榛原（はいばら）駅に着き、ここで近隣の三本松駅のスタンプを押します。次の急行まで19分ありますが、駅前に出てもバス停があるくらい小さな駅で、駅の周辺を少し歩いて、駅へ戻ります。次の五十鈴川（いすずがわ）行き急行に乗ります。後ろの2両は、筆者と同じ1984年生の車両ですが、この車両は、日本で最初のインバータ車（路面電車ではこれより前に実用化した事例はありますが、本格的な鉄道路線では初めての実用化車両）です。今の電車は、半導体を使ったインバータという装置で、走行に必要な電流を



ケーブルカーの車内から大阪の市街地を遠望。中央に見えるひとときわ高い建物があべのハルカスです。



榛原から乗った急行の後ろ2両は日本初のインバータ制御の電車。インバータ車であることを示すプレートが誇らしげに取り付けられています。

無駄なく制御してモーターに流していますが、その技術は、1980年代に確立されたもので、当時としては画期的な技術でした。近鉄の技術者が学会でインバータを使った車両について説明すると「どうしてそんなに高い装置を使うのか？」という質問すら出る始末であったと、鉄道の専門誌には書いてありましたが、今では新造される電車はほぼ全てがインバータを使ったものになり、電力の無駄が大幅に削減され、メンテナンスも格段に容易になりました。近鉄はさすがに大手私鉄だけあって、昔から新技術の採用には積極的ですが、旅行中にそういった記念すべき車両に会えるのは、工学部に勤める人間としては嬉しいことです。電車は山間部に入り、山々を眺めながら、時折鉄橋で川を渡り、淡々と進んでいきます。三重県に入り、少し開けると名張(なばり)、伊賀神戸(いがかんべ)、青山町の各駅に停車し、青山町駅からは布引山地を越えます。西青山駅を出ると、長い新青山トンネル(全長約5.7km、1984年までは私鉄最長のトンネル)を抜けて東青山駅へ到着しますが、こちらは雨模様です。この後、徒歩での移動もあるので、大丈夫だろうかという心配が頭をよぎります。

山間部を抜けると伊勢中川駅へ到着し、ここで名古屋線へ乗り換えます。大阪と名古屋を結ぶ特急は、この駅には寄らず、駅の西側にある連絡線で直接、大阪線と名古屋線を行き来しますが、かつては両線の軌間(レールの間隔)が異なっており、列車は直通できませんでした。名古屋線は、もともと大阪線と異なる路線を買収して、名古屋まで近鉄がネットワークを広げた経



大阪線を一路、東へ向かいます。奈良と三重の県境が近づくと、列車は山間部を走ります。遅咲きの桜が咲いていました。

緯があるからです。ところが、1959年の伊勢湾台風で、名古屋線が甚大な被害を受けた際に、復旧作業と同時に軌間を大阪線と統一する工事も行い、名古屋から大阪まで電車が直通できるようになったという逸話は、鉄道ファンの間ではつとに有名です。とはいえ、両線を直通するのは近鉄特急だけで、急行を使って移動する場合は伊勢中川駅で乗り換える必要があります。この駅は、乗り換えに便利のように線路の両側にホームがあり、電車の両方のドアが開きます(区間運転の普通列車を除く)。歴史を感じる古めかしい屋根のあるホームでしばらく待つと、名古屋行きの急行がやってきました。これまではロングシート(窓に背を向けて座るシート、主に地下鉄や通勤電車などで使用)の電車ばかりでしたが、この車両は進行方向に座れるクロスシートで、やはり旅はこれに限ります。ただし窓外の景色はあいにくの雨模様です。津、四日市と止まり、名古屋行きの急行は近鉄富田(とみだ)駅へ到着しました。

ここからは三岐鉄道三岐線に乗り換えます。三岐線は、もともとは終点に近い東藤原駅にあるセメント工場の貨物輸送を目的に作られた路線です。三岐鉄道の筆頭株主はセメント会社で、近鉄とは富田駅で接続しているだけの関係でしたが、この後で乗る北勢線が近鉄から経営分離された際に、同線の運営を引き受けることになりました。今回の乗り放題切符で利用可能な路線のうち、三岐線だけは近鉄の路線になったことは過去に一度もありませんが、北勢線を三岐鉄道が引き受けたため、今回の乗り放題切符には同社が運営する三岐線も名を連ねることになったと筆者は解釈しています。近鉄富田駅では名古屋線と三岐線の間で改札もなく、ホーム上で乗り換えることができますが、三岐鉄道の電車は、もともと東京や埼玉を走る西武鉄道の車両を譲り受けたもので、これまで乗ってきた近鉄の電車とはずいぶん雰囲気が異なります。3両編成の電車は乗客もまばらに近鉄富田駅を発車します。発車してす

ぐに、車窓の右手に、JRの富田駅と三岐線を結ぶ貨物列車専用の線路と合流します。貨物列車はJRに乗り入れるために関西本線の富田駅に向かいますが、旅客列車はすべて近鉄富田駅に発着するのが面白いところです。小雨の降る中、田園地帯を電車は快調に走り、30分ほどで三里(さんり)駅へ到着しました。ここで10



近鉄富田駅で、名古屋行き急行(右)から、三岐鉄道三岐線の電車(左)へ乗り換えます。

名近い乗客が降りて、スタンプを押しに向かいます。駅の周りには何も無いように、雨も降っているため乗客は次の電車まで待合室で過ごすこととなりますが「この駅が一番スタンプ集めの上で大変だ」という声が聞こえてきます。三岐線は電車の運行本数が少ない(昼間は40分に1本程度の運行)ためです。筆者はこの後、終点の西藤原駅へ向かうために、約30分後の電車に乗りますが、近鉄富田駅へ戻るには40分待つ必要があるようです。

三里駅から乗った西藤原行きは2両編成で、先ほど乗った電車よりさらに古めかしい感じですが、連結部分の銘板を見てみると「昭和39年 西武所沢車両工場製」とあり、すでに55年走ってきた大ベテランです。明日から始まる令和の時代も何年走らなろうなどと考えてしまいます。東藤原駅が近づくと、煙を上げる巨大なセメント工場が目に入ります。東藤原駅の構内には多くの貨車が止められていましたが、今日は祝日のためか、走っている貨物列車には一度も会いませんでした。この駅を出るとセメント工場の真ん中を走り、石灰石の山を眺めながら、終点まで電車はラストスパートです。終点の西藤原駅は駅周辺に何も無く、線路の先には山々がそそり立ち、行く手を阻んでいます。ホームの横には、三岐鉄道で活躍した蒸気機関車や電気機関車などが展示され、この鉄道の目的が貨物輸送であることがよく分かります。

12分の滞在で西藤原駅を出発し、富田方面へ戻ります。ただし、終点までは乗らず、途中の伊勢治田(いせはった)駅で下車して、徒歩で三岐鉄道北勢線の終点である阿下喜(あげき)駅へ向かいます。三岐線と北勢線は、終



東藤原駅の構内に停車していた貨車と電気機関車。三岐鉄道はセメントの輸送を目的に作られた産業色の強い鉄道です。



伊勢治田から阿下喜駅まで歩く途中に員弁川を渡ります。橋から上流側を見ると、藤原岳や煙を上げるセメント工場が見えます。

点の近くでは員弁川(いなべがわ)をはさんで並走するように走っており、両線の間は狭いところで1.5km程度です。そこで、列車の運行回数が少ない両線を効率的に乗り換えるために、徒歩で乗り換えることにしました。

伊勢治田駅に着くと、幸い、雨はほぼ止んでしまいました。ここから阿下喜駅までは、事前の調べでは約1.6km、20分少々で歩けるはずですが、駅を出て三岐線の踏切を渡ると、古めかしい宿やお寺がある狭い一本道を歩きます。やがて道が下りになると、大きな道に出て、先ほど通ったセメント工場を眺めながら員弁川の橋を渡ると右手に阿下喜駅が現れました。伊勢治田駅から22分、桑名行きの電車の発車まであと2分というところで、予定通り間に合いました。

これから乗車する北勢線は、軌間が762mmという日本でも珍しい特殊狭軌(ナローゲージといわれます)の電車です。762mmの軌間の鉄道で旅客を運んでいるのは三岐鉄道北勢線、四日市あすなろう鉄道、黒部峡谷鉄道だけで、そのうちの2社が三重県に集中しています。北勢線と四日市あすなろう鉄道は、かつては近鉄の路線でしたが、経営状態が良くないため近鉄から分離されました。車内に入ると、まず車両の小ささに目を見張ります。左右のロングシートに乗客が座ると、中央の通路は人が一人通れる程度の隙間しかなく、両側の乗客が足を少し投げ出せば、お互いの足先が当たる程度の間隔しかありません。屋根も低く、乗り降りする扉のすぐ上が屋根という感じで、屋根上のパンタグラフが大きい(架線の高さはある程度あります。踏切でトラックやバスが通れなくなるため)のが目立ちます。阿下喜駅を発車すると、



終点の西藤原駅には、かつて三岐線で活躍した蒸気機関車や電気機関車が保存されています。



阿下喜駅まで足早に歩き、北勢線の西桑名行き電車に間に合いました。阿下喜駅にはかつて北勢線を走った赤い電車(右奥)も保存されています。



北勢線は途中の駅もローカルムード満点。ポイントなどのカーブも急で、スピードは出せません。



北勢線は、ナローゲージという幅の狭い線路を小型の電車が走ります。ホームの点字ブロックと線路の間隔を見比べると、その狭さが実感できます。

それほどスピードは出ていないにもかかわらずよく揺れます。カーブも急で、普通の鉄道では考えられないような急カーブもあちらこちらにあります。線路はやや高い所を走っており、車窓からは田畑を見下ろせます。遠くには員弁川も見え、あの対岸には先ほど乗ってきた三岐線も走っているはず。北勢線は2003年に近鉄から三岐鉄道へ経営が移管されましたが、その後、電車の一部に冷房が付いたり(近鉄時代はすべての電車が冷房なし)、駅の統廃合が行われ所要時間が短縮されるなど、改善も進んでいます。それでもナローゲージ独特の風情も残っており、乗って楽しい電車です。途中の東員(とういん)駅には、近隣の七和(ななわ)駅のスタンプが設置されていますが、幸い、この駅では列車の行き違いのために8分も停車します。その間にスタンプを押し、珍しいナローゲージの電車をじっくり観察します。やはりホームから見ても車両の小ささが際立ちます。対向の電車が到着すると、こちらは出発しますが、乗客も増えてきて、西桑名駅にはかなり賑やかな状態で到着しました。北勢線はまだまだ地元の足として愛されているようです。

西桑名駅は、JRと近鉄の桑名駅から少し離れたところにあり、バスターミナルの横を歩いて桑名駅へ向かいます。桑名駅は工事中で改札がやや分かりにくいですが、JRと共同の改札をくぐり、養老鉄道のホームへ向かいます。この養老鉄道も、2007年に近鉄から分離された路線です。ここから今夜の宿泊地である岐阜県の大垣まで43km、70分の電車の旅です。実はこれから乗る電車が、この旅行中に最も長く乗り続ける電車です。例えば大阪から伊

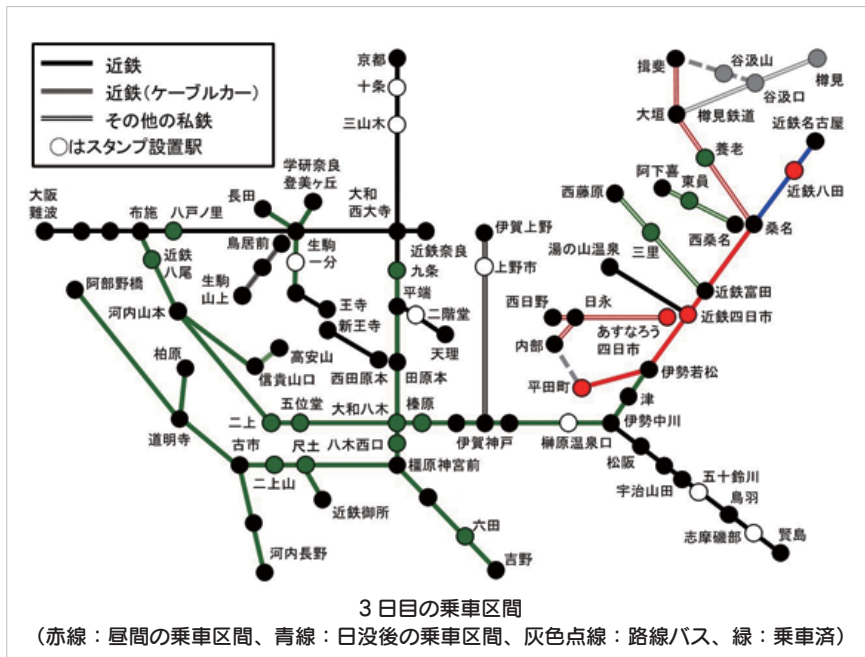
勢方面の急行に乗れば2時間以上かかりますが、途中でスタンプを押ししたり支線に乗るために降りるため、意外と、同じ電車に長く乗ることは多くありません。近鉄のホームを通過して、養老鉄道の改札を通過すると、3両編成の赤い電車が待っています。この電車はもともと近鉄の車両です。近鉄養老線の時代は同社の他の路線で使われた古い車両が回されてきていましたが、この4月から新しい電車も導入されています。この旅行中に新型車も乗ればいいなあと思いながら、屋根に扇風機が残る古めかしい車両に乗り込みます。走りだすと日も暮れ、朝からの疲れもあり、ウトウトします。あまり乗り心地がいい電車より、適度に揺れる電車の方がよく寝れるのは不思議なところ。途中の養老駅では列車のすれ違いのために3分間停車するので、その間に駅ホームにあるスタンプを押ししておきます。ちょうどドアが開くと、目の前にスタンプ台があったので、すぐにスタンプを押せました。暗闇の中を、乗客もまばらな電車はガタゴト走り、終点の大垣駅には定刻の19:17に到着しました。これが平成最後の電車です。

JRの大垣駅構内にあるお弁当屋さんで、みそカツ弁当を買って夕食とします。ホテルで見るテレビ番組は令和を迎える首都圏のカウントダウンの様子などを中継していました。平成最後の日は、徒歩による乗り継ぎなども有りましたが、予定通りに行程をこなすことができ、傘を使うこともなく、無事にスタンプを4駅で集めることができました。令和になってしばらくして床に就きました。

5月1日（水祝）

【本日の行程（スタンプ収集駅：4駅）】

大垣 8:06 養老鉄道 → 揖斐 8:30/8:54 揖斐川町コミュニティバス → 谷汲山 9:21/10:40 → 揖斐川町コミュニティバス → 谷汲口 10:48/11:25 樽見鉄道 → 樽見 11:49/11:57 樽見鉄道 → 大垣 13:06/13:46 養老鉄道 → 養老 14:10/14:51 養老鉄道 → 桑名 15:38/15:43 急行 → 伊勢若松 16:08/16:13 → 平田町 16:24/16:30 路線バス → 内部 16:50 (実際の到着は 17:06) /17:35 四日市あすなろう鉄道 → 日永 17:45/17:48 四日市あすなろう鉄道 → 西日野 17:51/18:00 四日市あすなろう鉄道 → あすなろう四日市 18:09 → 徒歩 → 近鉄四日市 18:29 急行 → 近鉄蟹江 18:53/18:55 → 近鉄八田 19:02/19:06 (停車時間にスタンプ収集) → 近鉄名古屋 19:13



令和初日の朝を迎えました。岐阜県大垣市は残念ながら雨模様です。令和最初に乗る電車は昨日の夜に続いて養老鉄道養老線です。昨日は桑名から大垣まで夜間の乗車でしたが、今日はず養老線の北側に当たる揖斐（いび）駅まで乗車後、路線バスに乗って谷汲山（たにぐみさん）へ向かい、その後、第三セクターの樽見（たるみ）鉄道に乗車し、昼過ぎに大垣へ戻ってきます。その後、桑名まで養老鉄道で抜けてきます。桑名からは近鉄名古屋線で伊勢若松へ向かい、鈴鹿線に乗り換えて平田町行き、路線バスで内部（うつべ）駅まで移動し、四日市あすなろう鉄道に乗車する予定です。



養老鉄道の北端、揖斐駅。古い駅舎を見ると、旧国鉄の駅のように見えます。

養老鉄道の大垣駅は JR 東海の大垣駅とは駅舎が分かれており、平屋建てのこじんまりした駅舎が JR の立派な駅ビルの横にあります。ホームには 2 両編成の赤い電車がぼつんと停車しています。隣の JR 東海道本線の駅はひっきりなしに電車が行き交いますが、こちらは 40 分に 1 本程度の運行で、乗客もまばらです。養老線は、桑名と揖斐からの線路が、ここ大垣駅で Y 字状に集まります。そのため、全ての列車は大垣駅までの運行で、この駅を超えて乗車する場合は、別の電車に乗り継ぐ必要があります。揖斐行きの電車はわずかな乗客を乗せてゆっくりと走り出しました。雨の中、住宅や田畑が広がる単線区間をのんびりと電車は進みます。8:30 に揖斐駅に到着し、ここからは谷汲山へ行くために路線バスに乗り換えます。揖斐駅の駅舎は、木造の古めかしいもので、国鉄のローカル線のような趣です。

バスを待っていると雨が激しくなってきた、今回の旅程で初めて折り畳み傘を開きました。バスは 8:54 発ですが、出発の 5 分ほど前にやってきました。行先表示の電光掲示が「回送 祝 よろしく令和」と表示されており、自在に表示を変更できる LED の行先表示ならではだなあと感心しました。一度、行先表示が「谷汲山」に切り替えられました、バス停で待っていた観光客



揖斐駅前に到着した揖斐川町コミュニティバス。行先表示が「回送 祝 よろしく令和」となっています(上に拡大写真)。

の要望に運転手さんが答えて、再度「よろしく令和」の表示が出され、微笑ましい記念撮影タイムとなりました。谷汲山行きのバスは、わずか3名の乗客を乗せて定刻に揖斐駅を発車し、途中、立派な揖斐川町役場に寄った後、ゆっくりと走り、30分程度で終点の谷汲山へ到着しました。このバスは、揖斐川町コミュニティバスとして運行さ

れており、これだけ乗車しても運賃は200円と格安です。ただし運行本数は少なく、次の揖斐駅行きは約2時間後の11:29までありません。

激しい雨が降る中を華厳時(けごんじ)に向かって参道を歩きます。華厳寺は798年に開かれたとされる歴史あるお寺で、バス停から長い参道が続きます。仁王門をくぐって少し行くと石段があり、その上が本堂です。雨の中滑らないように階段を登ってお参りし、ゆっくりと階段を降りて戻ります。桜や紅葉の季節に来たらきれいなんだらなあと思いますが、残念ながら雨模様ですから早々にバス停へ引き上げます。谷汲山からは揖斐駅へは戻らずに、樽見鉄道の谷汲口(たにぐみぐち)へ抜ける予定ですが、谷汲口行きのバスは10:40発なので、まだ1時間近く時間をつぶさないといけません。天気が良ければ、少し歩いたところにある谷汲駅跡に行ってみたいところですが、雨が降り続くのでバス停横の東屋で雨宿りをして、今後の行程を検討します。今日の午後は鈴鹿線、湯の山線と四日市あすなろう鉄道を単純に往復する予定でしたが、よくダイヤを検討してみると、鈴鹿線の平田町駅から四日市あすなろう鉄道の内部駅へ抜ける路線バスに接続することが分かったので、急ぎよ予定を変更します。こういった旅行中の旅程変更は、この5日間ではしばしばありました。東屋から隣の参道を見ていると、参拝客そのものは結構多いのですが、車を大きな駐車場へ止めて参拝する人ばかりで、公共交通機関を使おうという人はほとんどいないようです。

10:40発のバスは、ここまで来るときに乗車したバスと同じ車両でした。

ここから乗車したのは筆者一人で、終点まで貸切となりました。バスが参道を下り、交差点を左折すると、左手に廃止された名鉄の谷汲駅跡が見えます。ここから岐阜市内まで名鉄の路線が伸びていましたが、乗客の減少により2001年に廃止されました。今日のバスの乗客の数を見ていると、廃止もやむを得ないなあと思います。平成の30年間で進んだ過疎化は、ローカル線に乗っていても感じることで、筆者が子供の頃は地方のローカル線でも比較的乗客がいて、運行本数もそれなりに確保されていましたが、今では、運行本数が大幅に削減され、がら空きのローカル線が増えたように思います。8分で終点の谷汲口駅に到着しました。100円を運賃箱に入れてバスを降り、谷汲口駅の構内を見回します。ホームが1本だけの駅ですが、ホームの周りには桜の木が生い茂り、緑の葉で覆われていますが、桜の季節は駅全体が桜で包まれるそうで、鉄道ファンには撮影スポットとして有名です。

これから乗車する樽見鉄道は、大垣駅と樽見駅を結ぶ第三セクターで、1984年に旧国鉄の樽見線から第三セクターへ転換されました。転換当初は大垣駅から神海(こうみ)駅までの路線でしたが、国鉄時代に工事が中断されていた神海駅から樽見駅の区間も第三セクターに転換後に工事が再開され、1989年に全線が開通しました。終点の樽見駅から徒歩15分の所にある淡墨桜(うすずみざくら)は全国的に有名で、多くの花見客が乗車する4月上旬は、樽見鉄道は「桜ダイヤ」と呼ばれる特別ダイヤで増発されます。これから大垣へ戻らず、まずは終点の樽見まで乗車して、そこで折り返して大垣へ向かいます。バスを降りてしばらくすると大垣行きの列車がやってきますが、それを見送り、約30分後にやって来る樽見行きの列車を待ちます。駅の構内には、かつて樽見鉄道を走っていた旧型の茶色い客車が保存されています。雨も止んできたので客車の周りを眺めますが、雨ざらしのため塗装があちこち剥がれており、無残な姿になっています。



谷汲山の華厳寺。雨の中、参拝客で賑わっていましたが、皆さん、自動車でお参りに来るようです。



谷汲口駅から樽見鉄道に乗り、樽見駅まで向かいます。1両だけのレールバスがやってきました。



樽見鉄道は神海を出ると、根尾川の渓谷に沿って走ります。トンネルの間にある鉄橋からは、美しい川の風景を眺められます。

やがて遠くから列車の音がして、駅のはずれにある鉄橋を渡り水色のレールバスが到着しました。10名程度の乗客が降りて、先ほど乗ってきたバスに乗り込みます。谷汲山へ向かう観光客でしょうか。こちらは空いた車内に乗り込み、終点の樽見駅を目指します。次の神目駅を出ると、1989年に開通した新線区間に入ります。トンネルや鉄橋が続き、ローカル線らしからぬ近代的な路線ですが、鉄橋からは根尾川（ねおがわ）の素晴らしい渓谷美が眺められます。終点の一つ手前の駅である水鳥（みどり）駅の近くには、19世紀末に発生した濃尾地震の震源である根尾谷断層が見られるそうです。終点の樽見駅は、細長いホームの両側に線路のある寂しい駅です。駅前ではうすずみ温泉へのバスが乗客を待っていましたが、温泉に行くと本来の目的である養老鉄道や近鉄線に乗りなくなるので、8分の滞在で折り返しの大垣行きに乗り込みます。

樽見駅を出ると、これまで見た景色をもう一度眺めながら、レールバスは軽快に走ります。谷汲口駅から先は、まだ乗ったことのない区間ですから、窓外をじっくりと眺めます。樽見鉄道の車庫がある本巢（もとす）駅の手前では、川の向こうに石灰石を切り出す山が見え、セメント工場の横を走ります。この樽見鉄道は、かつてはセメントを運ぶ貨物列車を運転していましたが、十数年前に廃止されてしまいました。収益の柱であった貨物列車が無くなったことで路線の存続が危ぶまれることもあったようですが、樽見鉄道では「薬草列車」や「しし鍋列車」といったグルメ列車、観光列車「ねおがわ」の運転、沿線にできた大型商業施設の最寄り駅の新設など、経営努力を続け

ています。セメント工場は昨日の三岐線でも見たなあと思いながら、本巢駅に到着しました。ここから先は、根尾川からは離れ、濃尾平野の中を進みます。沿線には背の低い果樹の木が目立ちますが、後で調べると沿線は「富有柿（ふゆうがき）」という柿の産地だそうです。これまで空いていた列車も、本巢から先の各駅では乗車する乗客が増え、大垣に着くころには立客も出る盛況ぶりでした。樽見鉄道は、今回の乗り放題切符の対象ではないものの、この機会に乗っておかないとなかなか乗ることもないだろうと考え乗車しましたが、のんびりした雰囲気を楽しんで乗ってよかったと思いました。

大垣駅では、樽見鉄道が到着すると同時に、桑名方面への養老鉄道の電車が出発してしまいます。ここでやや遅いですが、次の電車まで40分間の昼食タイムです。大垣駅の構内にある蕎麦屋で昼食をすませ、今朝も通った養老鉄道の改札を通ります。ホームに入ってきた揖斐行きの電車には「慶祝令和」のヘッドマークが取り付けられ、新しい元号が来たことを感じさせてくれます。これから乗車する桑名行きは、逆に「さような613-513 1966-2019 おもいでを乗せてFinal Run」の悲しいヘッドマークが付いています。これから乗車する613号車と513号車は、1966年に近鉄名古屋線の電車として製造され、1993年から養老鉄道（当時は近鉄養老線）に移って活躍してきましたが、この後、5月6日をもって引退すると発表されていました。2000両近い電車を保有する近鉄に所属したままであれば、ひっそりと人知れず引退したかもしれませんが、ここでは最後にヘッドマークも付けてもらえて、幸せな通勤電車だったのかもしれませんが。大垣を出ると、雨に煙る田園地帯を南下します。大垣を出発する時点では半分くらい席が埋まっていたのですが、だんだんとお客が減っていき半分程度になったところで、養老駅に到着です。養老駅は、養老山のふもとの駅で、駅の西側には親孝行の話で有名な養老の



本巢を出ると列車の車窓には柿の果樹園が広がります。秋にはオレンジ色に色づいた柿の木の間に樽見鉄道の列車は走るそうです。



大垣駅に戻ってきました。午後は桑名行きに乗車しますが、反対側のホームには「慶祝 令和」のヘッドマークを付けた揖斐行きが止まっていた。



養老駅に到着した513-613号車。この2両は、5月6日をもって引退しました。

滝や養老神社、養老の滝から流れてきた溪流の周辺に広がる養老公園、巨大なアート作品である養老天命反転地などの観光地があります。今回は次の電車まで40分しかないのに、駅から4km近く離れた養老の滝には行けませんが、養老公園をぐるりと回り、深呼吸して駅へ戻ります。駅へ戻る道沿いには、ひょうたん会館もあり、この地域の名産品がひょうたんであることに気付きます。駅に戻ると、大正時代に改築されたという古風な駅舎の中には、立派なひょうたんが置いてありました。

これから乗る桑名行きは、養老鉄道では久しぶりの新型車両です。新型車両と言っても、新しく作られたものではなく、東京の東急電鉄から移籍した車両です。しかもこの車両、1963年から66年にかけて製造され、すでに50年以上働いているベテランで、先ほど乗った引退間近の車両と同世代です。ほとんどの鉄道車両が30年から50年程度使われて廃車されるなか、こんなに古い車両を導入して大丈夫なのかという疑問が湧きますが、東急の車両は、ほとんど錆びないステンレスで車体が作られているうえに、1990年頃に、走るために必要な制御装置やモーター、台車などを当時の最新のものに交換したので、養老鉄道でこれまで使われてきた車両と比べると省エネルギーで、メンテナンスも容易です。養老鉄道の発表によると、この車両を今後さらに30年程度使う予定で、車体は80年以上使われる長寿車両となりそうです。走り始めると養老まで乗ってきた電車と比べて格段に乗り心地が良く、これならあと30年使っても大丈夫そうです。車内も徹底的にリニューアルされ、



東急から来た新型車両（左）。従来からの近鉄の車両（右）の半数を置き換える予定です。



養老鉄道にやってきた車両が東急で活躍していた頃。2015年に蒲田駅で撮影。まさかこのときは、養老鉄道へ移籍するとは思いませんでした。

昭和に生まれた車両が平成、令和と3つの時代を走るというのは、鉄道ファンとしては感慨深いものがあります。それにしても、東京の蒲田駅で見かけた銀色のステンレス製の電車が、のんびりとした田園風景が広がる養老線で走るとは夢にも思いませんでした。この電車は4月27日に運行を開始したとことで、まだ走り始めて一週間も経っていません。車内や駅には、新しい電車や引退する電車を見ようと、多くの鉄道ファンが詰めかけていました。養老駅を後にして、雨のそぼ降る養老線を電車は滑るように走り、桑名駅へ向かいます。

昨日も北勢線から乗り換えた桑名駅に戻ってきました。ここからは近鉄名古屋線を南下して伊勢若松駅へ向かい、そこから鈴鹿線へ乗り換えます。朝からローカル線の列車に揺られてきたので、松阪行きの急行は、久しぶりに乗る混雑した電車で、途中の駅を景気よく通過していきます。伊勢若松駅で鈴鹿線のワンマン電車に乗り換え、鈴鹿市内の三つの駅に停車した後、終点の平田町駅まで約10分の道のりです。平田町駅では、隣の無人駅である三日市（みつがいち）駅のスタンプを押し、駅前のバス停へ移動します。

ここから四日市あすなろう鉄道の内部駅に向かうバスは16:30発ですが、発車時間になっても来ません。2分ほど遅れて、近鉄四日市駅発のバスがやってきて、それが折り返しの内部駅前経由の近鉄四日市駅行きになります。運転手さんの放送によると、道路渋滞で到着が遅れ、これから先も遅れるとのこと。予定ではバスが16:50に内部駅前に着き、四日市あすなろう鉄道の



養老駅の趣ある駅舎。大正時代に改築されたもので、待合室には名産のひょうたんが飾られています。



養老駅から養老山に向けて歩くと、緑に囲まれた養老公園が広がります。養老の滝から流れてくる溪流を見ると、心も安らぎます。

電車は17:05発なので、15分の余裕がありますが、果たしてどうなることやらと思ひながらバスの車内で固唾をのんで前方を見守ります。平田町駅周辺の渋滞を抜けると、バスは国道1号線に出てスピードを上げ、内部駅前まであと少しというところまで来ました。腕時計を見て、これなら何とか電車に間に合うかと思っていると、無情にも赤信号が。内部駅前に着く直前に、内部駅を出発していく電車が見えました。次の電車まで30分、仕方がないので内部駅に周りを歩くことにします。

これから乗車する四日市あすなろう鉄道は、かつては近鉄の内部線と八王子線でした。しかし、養老鉄道や三岐鉄道の北勢線と同じく、経営状況が厳しいことから、2015年に近鉄から分かれ、近鉄と四日市市が出資する第三セクターとして、路線を存続することになりました。昨日乗車した三岐鉄道北勢線と同じく、四日市あすなろう鉄道の線路はレールの間隔が762mmのナローゲージ（社名もナローゲージにちなんだものです）で、車両も小ぶりのものが使われています。北勢線は、近鉄時代の車両に手を加えて使用していますが、四日市あすなろう鉄道は、会社設立から数年で、車両を新車並みに徹底的にリニューアル（一部の古い車両は廃車して新造）し、大きな窓とバスのような一人がけの座席が並ぶ、冷房完備の電車が走っています。内部駅には車庫が設けられ、駅の外からも停車している電車を見ることができます。近鉄やJRの在来線と比べると可愛い電車で、白い車体も爽やかです。

10分少々待つと、四日市方面から3両編成の電車がやってきました。最



四日市あすなろう鉄道は、北勢線と同じくナローゲージ。小さな車両ですが、徹底的にリニューアルされ、新車同然の輝きを放ちます。



四日市あすなろう鉄道のシースルー車両。車輪の上の床がガラス張りになっていて、走行中に線路を見ることがユニークな車両です。

後尾の車両は「シースルー車両」と書かれており、車輪の上の床がガラス張りになっていて、足元の線路が透けて見えるユニークな車両です。残念ながら日没が迫ってきて、あまりはっきりと線路は見えませんが、昼間に乗ると楽しいだろうなあと思いますし、こういったことで話題を集めるのはユニークな試みです。扉の横では、四日市市のゆるキャラ「こにゅうどうくん」がおどけた顔で「シースルー車両だよん」とほほ笑んでいます。定刻の17:35に3両編成の小さな電車はゴトゴトと動き出しました。走り出すとなかなか豪快に揺れて、昨日の北勢線と同じく、ナローゲージの鉄道らしさを満喫できます。途中の駅からどんどん乗客が乗ってきて、途中の日永（ひなが）駅に着くころには、立客も出てきました。日永では、この駅で分岐するもう一つの路線、八王子線に乗り換えます。内部駅から日永までが10分、ここから八王子線の終点の西日野までは1駅、たったの3分です。四日市あすなろう鉄道は、両線合わせて全長が7kmのミニ鉄道ですが、住宅地を走るの、乗客は相応にいるようです。四日市方面からの西日野行きが到着すると、ここまで乗ってきた四日市行きが発車していきます。この駅では、西日野方面と内部方面の電車がお互いに乗り換えられるように接続しています。

西日野行きは、急なカーブを曲がると、後は一直線に終点へ向かいます。この八王子線は、かつては西日野の先にある伊勢八王子という駅まで線路があったそうですが、1974年の水害で大きな被害を受け、日永駅から西日野駅までの1.3km、途中に駅の無いミニ路線となりました。西日野駅は線路が1



日永駅のホームにある線路の幅の比較。一番外側のレールが標準軌（新幹線など）、手前に車輪が載っているのが狭軌（JRの在来線など）、中央と右端のレールの間隔が四日市あすなろう鉄道や三岐鉄道北勢線のナローゲージ（762mm）です。

本だけの小さな駅で、簡素な駅舎が行き止まりの線路の先にポツンとあります。ひとまず駅舎を抜けて、駅の周りの様子を見て、ここまで乗ってきた電車に乗り込みます。ここからあすなろう四日市駅まで、またガタゴトとわずか9分の乗車です。日が落ちてきましたが、車内は明るく、座席も路線バスのような一人がけのものなので、通路の狭さも気にならず、実に快適です。終点のあすなろう四日市駅は、近鉄の高架の下にあり、近鉄四日市

市駅とは、道路を隔てた向かい側にあります。あすなろう四日市駅で、四のスタンプを押し、駅を出ると、歩道の向かいにそびえ立つ近鉄四日市駅の威容に驚きます。近鉄の駅は、百貨店や多くのテナントが入っており、簡素なあすなろう鉄道の駅とは対照的です。近鉄四日市駅でも、四のスタンプを押し、近鉄名古屋行きの急行に乗ります。ここで名古屋まで行き、長かった一日を終えたいところですが、そうはいきません。近鉄名古屋駅の四つ手前にある近鉄八田（はった）駅で、八のスタンプを押さないといけません。近鉄八田駅は、残念なことに普通しか止まりませんから、近鉄蟹江駅で急行を降り、普通電車に乗り換える必要があります。蟹江で乗り換えた普通は、わずか2両編成でしたが、乗客は少なく、自動車王国の愛知県に来たなあ実感します。近鉄八田駅では、幸いにして特急の通過待ちをするので、4分間の停車時間の間にスタンプを収集します。近鉄名古屋駅には19:13に着き、雨に降られた一日が終わりました。さすがにお腹が空いたので、名古屋名物あんかけスパゲティを食べて、ホテルに向かいました。

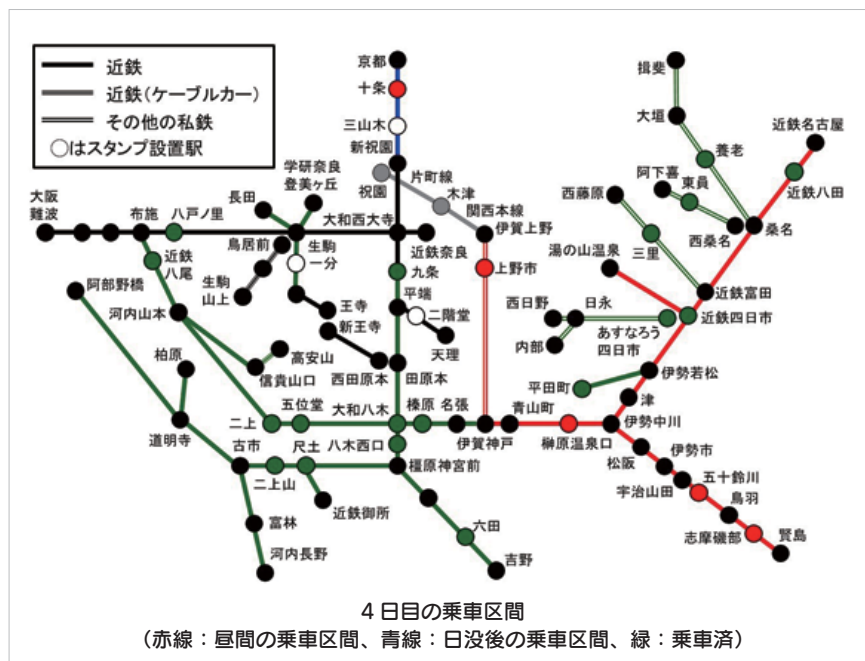


四日市から名古屋へ行き、今日の旅を締めくくります。名古屋まで来たら、一度は食べておきたいあんかけスパゲティ。

5月2日（木祝）

【本日の行程（スタンプ収集駅：5駅）】

近鉄名古屋 7:41 急行 → 近鉄四日市 8:15/8:21 → 湯の山温泉 8:48/9:11 → 近鉄四日市 9:40/9:56 急行 → 伊勢中川 10:30/10:48 急行 → 榊原温泉口 10:57/11:12 → 伊勢中川 11:26/11:30 急行 → 伊勢市 11:51 → 徒歩 → 宇治山田 12:26 急行 → 五十鈴川 12:29/12:45 → 志摩磯部 13:24/13:54 → 賢島 14:06/14:13 → 五十鈴川 15:09/15:14 急行 → 伊賀神戸 16:26/16:35 伊賀鉄道 → 上野市 17:02/17:12 伊賀鉄道 → 伊賀上野 17:19/17:31 関西本線 (JR) → 加茂 18:05/18:07 関西本線 大和路快速 (JR) → 木津 18:13/18:25 片町線 快速 (JR) → 祝園 18:31 → 徒歩 → 新祝園 18:33 急行 → 東寺 19:02/19:08 → 十条 19:10/19:12 → 京都 19:16





近鉄名古屋駅の地下ホームから、4日目はスタートします。隣のホームのピスタカー（二階建て特急）に乗りたいたところですが、グッと我慢。



御在所岳が迫る湯の山温泉駅の駅前。ロープウェイに接続するバスが、多くの登山客を運びます。

朝の近鉄名古屋駅にやってきました。今日は昨日までの重苦しい天気と異なり、晴れています。気温も上がるようで、セーターをカバンの奥にしまって出発です。今日は主に三重県を巡ります。一路、伊勢に行き、志摩線の先端にある賢島駅まで一気に向かいたいところですが、昨日のバスの遅れで日没前に乗れなかった湯の山線に寄っていくために、近鉄四日市駅で乗り換える必要があります。近鉄名古屋7:41発の伊勢中川行き急行は、早い時間にもかかわらず、扉の辺りに立客が出るほどの盛況です。さすがに10連休の中日、皆さん行楽に行くのでしょうか。地下の近鉄名古屋駅を出発し、すぐに地上に上がると、急行は軽快に三重県を目指します。沿線では鯉のぼりが気持ちよさそうに泳いでおり、もうすぐ端午の節句だなあとthinkながら、気持ちの良い電車の旅を楽しみます。

昨日も降りた近鉄四日市駅で、湯の山線に乗り換えます。湯の山線は、1300年の歴史を誇る湯の山温泉へのアクセスルートである他、終点の湯の山温泉駅から御在所岳へ向かうバスが出ており、車内は登山客で賑わっています。四日市駅を出て、市街地を抜けると後は田園風景をのんびりと走りますが、車窓からは切り立った山々が遠望できます。やがて列車の行く手に山が通せんぼをするように立ちはだかると、終点の湯の山温泉駅です。多くの登山客が降りて、駅は一瞬間やかになります。御在所ロープウェイ行きのバスが出ていくと、駅前には静かになります。20分少々滞在し、四日市へ戻る電車に乗り込みます。湯の山線には、スタンプが設置された駅はなく、とに



榊原温泉口駅から伊勢中川駅までは、2両編成の普通に乗車します。無人駅の大三駅で、上下線の普通列車が出会いました。



伊勢市駅で降りて伊勢神宮（外宮）に向かいますが、参道、境内ともに人が多く、大混雑でした。

かく全区間を乗るという目標のために往復しましたが、山が見える車窓は変化に富んでいて、楽しい路線でした。

近鉄四日市駅から、今度こそ伊勢に行くぞ！と言いたいところですが、もう一つ、寄っていくところがあります。ここから松阪行きの急行に乗り、途中の伊勢中川駅で、大阪方面へ向かう急行に乗り換え、次の停車駅の榊原温泉口（さかきばらおんせんぐち）駅で、隣駅の大三（おおみつ）駅のスタンプを収集します。伊勢からの帰りに榊原温泉口駅に降りても良いのですが、全体的な行程を考えると、先に寄って行った方がスムーズです。伊勢中川駅では、4分の連絡で大阪上本町行きの急行に接続します。向かい側のホームで階段を上り下りせずに乗り換えることができ、途中の小さな駅を通過して、9分で榊原温泉口に着きました。この駅も名前の通り温泉への玄関口となる駅ですが、榊原温泉はやや離れているようで、数台のホテルの送迎バスが駅前でお客さんを待っていました。無事に大三駅のスタンプを押して、山の中の駅でほっと一息つきます。

榊原温泉口駅から、伊勢中川駅までは普通電車で戻ります。やってきたのは2両だけの電車で、特急電車がひっきりなしに行き交う大阪線で、ひっそりと走る普通電車は何となく愛らしいものです。先頭車は乗客が一人もおらず、運転室の後ろの座席から前方を眺めます。先ほどのスタンプの駅名である大三駅は短いホームの無人駅で、その後も同じような小さな駅が二つ続きます。特急や急行なら見落としそうな駅ですが、普通電車ではこういった地



外宮前の混雑の様子。内宮行きのシャトルバス乗り場には長蛇の列ができています。



外宮から宇治山田駅へ徒歩で向かいます。宇治山田駅は昭和一桁の時代に建設された駅ですが、堂々たる駅舎が横たわっています。

域の香りのする駅の存在にも気づきます。

伊勢中川駅から、ようやく伊勢に向かいます。後続の大阪上本町発の急行に乗り換え（この急行に榊原温泉口駅から乗車しても良かったんですが、せっかくなら普通電車の風情も味わおうと敢えて普通で伊勢中川まで来ました）、伊勢市駅に向かいます。急行は、ほぼ席が埋まる混雑で、外国から来た観光客も多く見られます。伊勢市駅に着くと、JRと共用のこの線橋には人があふれ、改札口を抜けるのにしばらく時間が必要でした。

伊勢市駅から外宮までは歩いて10分程度ですが、通りも人が多く、なかなかスムーズにいきません。境内の手前には、外宮と内宮を結ぶシャトルバスの乗り場がありますが、お客が長蛇の列を作っており、バスは次々来るものの、乗車には時間がかかりそうです。境内に入ると、御朱印待ちの列もできています。伊勢神宮の職員さんの話によれば、今日は20分待ちだそうです。後で新聞社のネット記事を読むと、令和初日の昨日は2時間待ちと、新元号になった日ならではの混雑だったようです。参拝を済ませて、ごったがえする境内を抜けて宇治山田駅へ向かいます。近鉄の前身の一つであるである参宮急行電鉄が1931年（昭和6年）に伊勢まで線路を伸ばしたときの終点は宇治山田駅で、鳥羽や賢島まで線路が伸びたのは1970年のことです。今でも要人が伊勢神宮を参拝する際は伊勢市駅ではなく宇治山田駅が使われており、開業当時の駅舎も威容を誇っています。伊勢に来たなら、やはりこの駅は避けて通れないと思い、伊勢市から外宮に行き、そのまま宇治山田へ



五十鈴川駅のホーム。やって来るのは特急ばかりで、観光路線ならではの。



鳥羽が近づくと、ようやく車窓に海が広がります。晴れた日に見る海は、何と気持ちのいいことでしょう。

抜けることにしました。予想外の伊勢神宮の混雑で、乗車予定だった五十鈴川行き急行の発車時間には間に合わないなあとと思い、次の普通に乗ろうかと思っておりましたが、急行の前を走る臨時列車が遅れていたため、幸いにして乗車できました。

次の五十鈴川駅は、内宮の最寄り駅です。駅前には多くのバスが並び、少し離れた内宮までピストン輸送しています。ここでは五と十のスタンプを押し、次の賢島行き普通を待ちます。賢島行きは2両のワンマン運転で、ここまで来るとローカルムードが漂っています。ただし車内は高校生が多く、最後尾の運転室の前に立ち、後ろの景色を眺めます。今日も高校生の乗車が多く、部活などで頑張っているんだらうなあとと思いながら眺めていました。伊勢市を超えると海が見えるかなと思いますが、実は案外海が見える区間は少なく、鳥羽駅の一つ手前の池の浦駅まで来ると、ようやく遠くに海が見え、鳥羽駅の手前で入り江の横を通ります。旅行4日目にして初めて見る海で、太陽の下、青く輝く海というのは気持ちの良いものです。鳥羽駅に着くと高校生の多くが下車し、車内は閑散とします。鳥羽駅を出ると、真珠島や鳥羽水族館などのおなじみの観光スポットが見えます。小学生のときに修学旅行で鳥羽水族館に来た時も、水族館のテラスから行き交う近鉄特急を眺めていたなあと、20年以上経っても趣味が変わらないことに半ば呆れながら、懐かしい景色を眺めます。この後もしばらくは山間部を走るので海の景色はお預けです。途中の志摩磯部駅で降りて、3つ隣の五知（ごち）駅のスタンプを



志摩磯部駅は、志摩スペイン村の玄関口として整備されましたが、今では閑散としています。スペイン風の駅舎がおしゃれです。



志摩線の終点である賢島駅に到着。一番手前の普通以外は、近鉄の誇る特急列車ばかりで、青い車両は最新鋭の豪華特急「しまかぜ」です。



志摩線の終点、賢島駅の手前で車窓に海が広がります。志摩線は意外と山の中を走る区間が多く、海が見える区間は限られています。



伊賀神戸駅からは伊賀鉄道に乗り換える。途中の駅で、松本零士氏がデザインした忍者列車とすれ違い。

押しします。この付近は、普通電車が30分に1本しか運転されていないので、志摩磯部では昼食をとります。と言っても駅の周りには何も無いところで、少し歩いたところにあるコンビニで簡単な食事を仕入れ、駅のベンチで手早く済ませます。志摩磯部駅は、志摩スペイン村の玄関口として、1990年代に立派な駅舎が作られましたが、その後、スペイン村へ向かうバスはもう少し先の鶴方（うがた）駅から発車するようになり、駅そのものはうら寂しい感じを呈しています。かつては動いていたであろうエスカレーターも封鎖され、広い駅前広場が当時の賑わいを伝えるようです。

志摩磯部駅から、賢島行きに普通に乗ります。特急が頻繁に来ますが、マイルールで特急には乗らないと決めたので、普通列車で志摩線の末端の区間に乗ります。しかし空いている普通列車というのも快適なもので、筆者には特急よりも性に合うようです。賢島駅の手前で、小さな橋を渡り島に入ると、窓外に見事な海の景色が広がります。これを見るためにここまで来たんだ！と言いたくなるような絶景ですが、ほんの一瞬しか見えないのが残念です。終点の賢島駅では、居並ぶ特急を横目に、一番端のホームにしずしずと到着します。ここではやはり特急が主役のようで、近鉄の誇る豪華特急「しまかぜ」が並ぶ様は、大手私鉄の観光地のターミナルにふさわしい光景です。

ゆっくりと海でも眺めたいところですが、そう時間もありませんので、駅前で写真を撮り、すぐにホームへ戻り、7分の滞在で賢島を後にします。後にはもと来た景色の繰り返しですが、往路に絶景ポイントは分かっているので、

その付近になると車窓に目を凝らします。普通列車に1時間程度揺られて、五十鈴川駅に到着し、この駅始発の大阪上本町行きの特急に乗り換えます。ここから関西へ戻るわけですが、まっすぐ戻るわけにいかず、途中の伊賀神戸（いがかんべ）駅で、伊賀鉄道に乗り換えないとはいけません。急行は伊勢中川駅から山間部に入り、新青山トンネルを抜けて、伊賀神戸駅に到着しました。

ここから、忍者の里、上野市駅を経て伊賀上野駅へ向かう伊賀鉄道に乗り換えます。この伊賀鉄道も、かつては近鉄伊賀線でしたが、2007年に近鉄から経営分離されました。車両も近鉄のお下がりではなく、東急電鉄から移籍した車両を使っていますが、先の養老鉄道とは違い、この線で走っている電車は比較的新しく、昭和末期から平成の初頭にかけて製造された車両です。この鉄道の目玉は、何と言っても忍者列車。「銀河鉄道999」でお馴染みの松本零士氏がデザインした忍者の装飾が車体に描かれ、先頭部は忍者の顔を模しています。青、ピンク、緑の三色があり、どれに当たるかは運次第（忍者列車ではない車両もあります）です。伊賀神戸から乗車した電車は残念ながら忍者列車ではありませんでしたが、車内は一部の座席が進行方向を向いた2人掛けの席に改造されるなど、観光地の電車らしい特色もあります。伊賀神戸駅を出発すると、伊賀盆地の田畑の中をゆっくりと進みます。途中の駅では青の忍者列車と行き違い、多くの漢数字を含む四十九（しじゅうく）駅も通ります。伊賀神戸から30分弱で上野市駅に着きました。ここには先の四十九駅のスタンプが置いてありますが、3つもスタンプを押すので、なかなか



上野市駅からは緑色の忍者列車に乗れました。車内にも色々な仕掛けがあって楽しい車両です。



上野市から乗車した忍者列車の車内。壁には木材が使われ、温かい雰囲気です。東急電鉄で通勤客を運んでいた頃とはずいぶん趣が異なります。

か大変です。上野市駅から先は、10分の待ち合わせで別の電車に乗り換えませんが、この電車は緑の忍者列車でした。先ほど乗った電車とは異なり、車内には木がふんだんに使われ、無機質な白いパネルの車内とは異なった暖かい雰囲気を醸し出しています。網棚を見上げると忍者のマネキンが座っていたり、吊革が手裏剣の形だったりと乗って楽しい電車です。上野市駅からわずか7分で、終点の伊賀上野駅に着きます。伊賀上野駅はJRの関西本線の駅の隅っこに間借りするように電車が発着しています。

ここから伊賀神戸駅へ戻ると時間もかかりますので、関西本線で一気に京都府まで抜けれます。12分の待ち合わせで、加茂行きの列車がやってきました。2両編成のディーゼルカーで、ローカル線ではおなじみのワンマン運転です。夕陽が差し込む中、ディーゼルカーは軽快に走ります。窓からは線路に並走する木津川がよく見えますが、河原では川遊びやキャンプを楽しむ行楽客が大勢いました。加茂駅からは、大阪市内へ直通する大和路快速に乗り換えませんが、次の木津駅で降りて、今度は片町線（学研都市線）の電車に再度、乗り換えます。近鉄の京都線と片町線は、京都府の南部で並走する区間があり、いくつかの駅で乗り換えることができます。片町線の快速に乗り、6分で着く祝園（ほうその）駅で降りると、連絡通路で結ばれた近鉄京都線の新祝園（しんほうその）駅があり、乗り換えは極めて容易です。実際に乗り換えてみると、接続時間はわずか2分でしたが、走ることも無く乗り換えられました。新祝園駅からは、京都行きの急行に乗ります。窓から暮れなずんだ窓外を



伊賀上野駅からは、関西本線と片町線に乗り、京都府の祝園駅まで移動します。JR西日本のローカル線でおなじみのワンマンカーがやってきました。



十条駅のホームから、ライトアップされた東寺を望む。京都に来たことを実感する景色です。

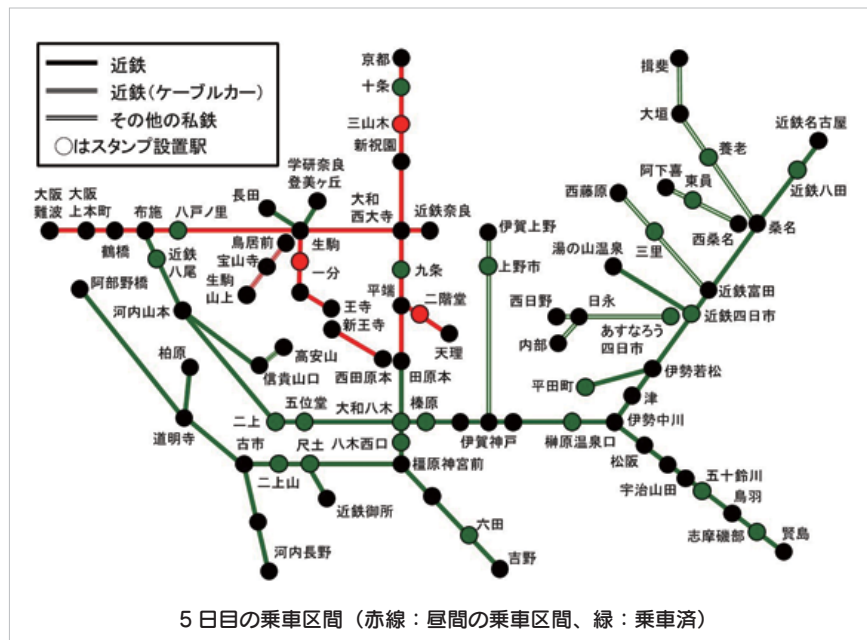
眺めていると、先ほどまで乗っていた片町線の電車がJRの駅（同志社前駅と推測）に止まっているのが見えます。このまま京都まで行きたいところですが、昨晚と同じく、京都駅の3つ手前の十条駅でスタンプを押していきたいと思います。今乗っている区間には、三山木（みやまき）駅にもスタンプが置いてありますが、16:30までの設置なので、今日は諦めないとはいけません。十条駅は普通しか止まりませんが、京都線は普通が15分に1本の運行なので、同じ方向の普通でスタンプを取るために降りると、時間の無駄が多いです。そこで今乗っている急行で一度十条を通り過ぎて、次の東寺で降り、新祝園方面へ戻る普通に乗って十条駅に向かうことにします。幸い乗り放題切符ですから、目的地を超えて乗車しても問題はありません。この方法だと、十条での滞在時間はわずか2分で、同じ方向の普通に乗るよりも1本早い普通で京都駅に着くことができます。東寺駅で降りて、反対側のホームへ上がります。東寺駅のホームから東寺の塔が見えるのかということではなく、建物にさえぎられて見えません。大和西大寺行きの普通に乗って、十条駅に降り立ちます。すぐに階段を降り、スタンプを押してホームに戻ると、京都行きの電車来るまでまだ余裕があります。京都寄りのホームの端から見ると、ここからは夕闇の中ライトアップされた東寺がよく見えました。

今日の最終ランナーの普通は、定刻より2分ほど遅れて京都駅に着きました。さすがに京都はいつ来ても観光客が多く、駅前の観光客の波をかき分けて、ホテルに向かいました。

5月3日（金祝）

【本日の行程（スタンプ収集駅：3駅）】

京都 7:53 急行 → 近鉄宮津 8:23/8:25 → 三山木 8:26/8:42 → 新祝園 8:49/8:51 急行 → 大和西大寺 9:03/9:05 快速急行 → 近鉄奈良 9:11/9:16 急行 → 生駒 9:32/9:37 区間準急 → 大和西大寺 9:49/9:53 急行 → 平端 10:04/10:07 → 二階堂 10:08/10:19 急行 → 天理 10:23/10:29 急行 → 平端 10:33/10:38 急行 → 田原本 10:42 → 徒歩 → 西田原本 11:02 → 新王寺 11:22 → 徒歩 → 王寺 11:27 → 生駒 11:53 → 徒歩 → 鳥居前 12:18 (生駒鋼索線宝山寺線) → 宝山寺 12:23/12:33 (生駒鋼索線山上線) → 生駒山上 12:40/12:50 (生駒鋼索線山上線) → 宝山寺 12:57 → 徒歩 → 生駒 14:05 → 一分 14:09/14:11 → 生駒 14:15/14:19 急行 → 鶴橋 14:37/14:39 区間準急 → 大阪上本町 14:42/14:57 → 大阪難波 15:01



三山木駅に設置されたスタンプ台。5日間、このオレンジ色のスタンプ台を探して、多くの電車に乗りました。

長かった近鉄全線の旅も最終日を迎えました。今日は主に奈良県内の駅でスタンプを押し、最後に大阪上本町駅で景品を受け取る予定です。

まずは昨日の夕方に通過した三山木駅へ向かいます。近鉄の京都駅は新幹線の高架下にあるウナギの寝床のような駅ですが、大和西大寺や橿原神宮前方面への電車が頻繁に出入りしています。近鉄京都線は、京都と奈良県内の観光地を結ぶ路線で、日中は1時間当たり4本の特急が運行され、時間帯によっては急行よりも特急が多いこともあります。これから乗る急行は、大和西大寺まで行かない、近鉄宮津止めの列車で、平日は朝に2本、土日はこれから乗る1本だけの運行です。沿線の大学へ通学する学生が多く利用するようですが、今日は祝日なので車内はガラ空きです。京都を出て市内の高架を走りますが、昨日眺めた東寺がよく見えます。近鉄京都線は竹田で京都市営地下鉄と、丹波橋で京阪線と接続している他、途中でJRの奈良線や昨日乗った片町線（学研都市線）と並行するところもあり、車窓を見ても退屈しません。途中に大久保駅という駅がありますが、大久保という駅名は、全国にあります。JRだけでも3つ（東京都、秋田県、兵庫県）、さらにこの近鉄の大久保駅、その他にも新大久保駅や京成大久保駅、上総大久保駅（千葉県、小湊鉄道）と旧国名を冠したものも含めると相当な数です。なお、近鉄の大久保駅のすぐ近くには奈良線の駅もありますが、JRの駅は新田（しんでん）駅と名乗っているのも面白いところです。なお、初日にスタンプを集め、今日も通過する予定の九条駅（奈良県）は、関西に3つ（京都府、大阪府、奈良県）もあり、京都府（京都市営地下鉄）と大阪府（阪神電車、Osaka Metro）の九条駅は、近鉄から電車が直通しており「九条駅から九条駅まで」を1枚の切符で移動することができます。急行は大久保や新田辺で乗客を降



地下の近鉄奈良駅に到着した快速急行。阪神電車の車両で、灘の酒をPRする車両でした。吊革には酒樽のミニチュアがぶら下がっています。

ろし、終点の近鉄宮津に降り立った乗客は、片手で数えられるほどの人数でした。この駅は田畑の真ん中に忽然と現れた駅で、駅の横には車両を止めておく車庫が広がっています。車両の回送も兼ねてこの駅まで運転しているのだろうかと思ひながら、狭いホームで電車を待っていると、すぐに京都方面への普通電車がやってきました。先ほどの急行は三山木

駅にも 8:21 に到着したのですが（近鉄宮津止め以外の急行は通過）、三山木駅のスタンプの設置は 8:30 からで、先ほどの急行だと少し早すぎます。そこで終点の近鉄宮津まで来て時間を稼いだというわけです。

三山木には 8:26 に着きましたが、すでにスタンプが出ていました。ここでも何人かがスタンプの前に列を作っています。皆さん、スタンプの設置開始時間を狙ってこの駅に来たのでしょう。この駅は立派な高架の駅で、駅前には広いロータリーがあり、その向こうには片町線の JR 三山木駅もあります。ここからは橿原線に乗り、途中の平端（ひらはた）駅で乗り換えて天理線の二階堂駅でスタンプを取りに行くのですが、その前に、近鉄奈良駅に寄っておかないと全線乗ったことになりません。そこで、三山木から普通で新祝園へ向かい、そこで後続の急行に乗り換え、さらに大和西大寺で奈良行きの快速急行へ乗り継ぎます。大和西大寺駅は、近鉄奈良線と京都線、橿原線が X 字状に交わる複雑な駅で、乗り換えの案内をよく見てホームを移動しないと、あらぬ方向へ連れていかれます。幸い奈良行きの快速急行は、到着したホームの向かい側からの発車で、2 分の接続で楽々乗り換えられました。この快速急行は、神戸から来た阪神電車の車両で、車体には阪神電車沿線の灘の酒蔵が描かれた「GO！GO！灘五郷！」という愉快的な電車です。車内の吊革を見ると、酒樽のミニチュアが付いており、昨日の忍者電車同様、乗って楽しい電車です。阪神なんば線は、ちょうど 10 年前の 2009 年 3 月に開通しま



大和西大寺駅の手前では、列車は平城宮跡を横切ります。電車の車窓から復元された朱雀門を望む。



近鉄奈良駅から生駒駅まで往復した後、天理線の二階堂駅でスタンプを集め、終点の天理駅に着きました。広大な駅は閑散としていました。

したが、それまでは阪神や JR 神戸線の沿線である兵庫県から、奈良県は遠い所でした。少なくとも大阪（梅田）で一度乗り換えが必要（近鉄に乗る場合は、地下鉄を介してさらに難波で乗換）で、気軽に行くという感じではありませんでしたが、阪神なんば線の開通で阪神線と近鉄がつながり、神戸三宮駅から近鉄奈良駅まで乗り換えなしで移動できるようになり、兵庫県から奈良県へのアクセスが飛躍的に良くなりました。つい先日開通したと思ったら、もう 10 年も経ったんだなあと思ひながら、行楽客で混雑した車内で、近鉄奈良までの 2 駅を乗ります。

近鉄奈良に着くと、隣のホームの快速急行、神戸三宮行きに乗ります。この電車は近鉄車両の 10 両編成です。近鉄奈良線は関西でも屈指の混雑路線で、平日の朝は奈良県から大阪へ通勤する乗客で超満員になります。そのため、関西では長い 10 両編成の電車も運転されていますが、さすがに祝日の奈良発の電車はよく空いていました。ここから生駒駅へ行き、生駒で 2 分の乗り換えで生駒線に乗り、一分（いちぶ）駅でスタンプを押します。地下の近鉄奈良駅を出て、地上に上がると電車は平城宮跡を突っ切ります。復元された朱雀門を通勤電車の車内から眺められるのも、この路線ならではの。大和西大寺駅に到着しますが、電車がなかなか発車しません。大和西大寺駅は、先に述べた通り複数の線路が地上で交わるため、しばしば駅の手前で停止信号が出て列車が遅れます。線路を立体交差にすればいいじゃないかという声も聞こえそうですが、平城宮跡に隣接しているため、埋蔵文化財が出てくる



田原本駅（手前は橿原線の線路）から田原本線の西田原本駅（台形の黒い屋根）を望む。同じ近鉄線ですが、改札を出て乗り換える必要があります。

ことも予想されるなど、一筋縄にはいかないようです。橿原線からの普通列車の到着を待って、快速急行は発車したため、生駒駅での乗り換えは怪しくなってきました。結局、生駒駅には2分少々遅れて到着し、すでに生駒線の電車は出発した後でした。生駒には昼からもう一度来るので、その際に一分駅のスタンプを押そうと決め、再度、

大和西大寺駅へ戻ります。いずれにしても、生駒から奈良の間に一度は乗っておく必要があるのでは、生駒までの往復も無駄ではありません。

大和西大寺駅から橿原神宮前行きの急行に乗り換えます。この電車も行楽客で車内は満員です。薬師寺や唐招提寺のある西ノ京駅でどっと観光客が降りました。次の九条駅は初日にスタンプを取りに来た駅ですが、急行は通過し、金魚の養殖で有名な郡山を通過して天理線への乗換駅、平端駅へ到着です。この駅では天理線のホームが少し離れたところにあり、ホーム下の通路を通過して乗り換えます。天理行きの普通電車は、すぐに発車し、わずか1分で二階堂駅に着きました。

二階堂駅は線路の真ん中にホームがあり、線路の左右、いずれの改札口に行く場合もホームの端にある踏切を渡っていく構造になっています。大きい駅舎の方にスタンプが置いてあり、スタンプを押します。最初は空白だらけだったスタンプ帳も、後は一分駅を残すだけとなりました。ホームに戻り、天理行きの急行を待ちます。急行と言っても、天理線に入ると各駅停車で、のんびりと住宅地を走り、終点の天理駅に着きます。天理駅は面白い構造で、JRの桜井線が2階、近鉄が1階にホームがあり、両者がT字型に交わっています。行き止まりの近鉄の改札口の上を桜井線のホームが横切っており、駅前に出ると駅の構造がよく分ります。天理教の行事があるときは、多くの臨時列車が運転されるため、広大なホームがありますが、普段は閑散としています。

折り返しの京都行き急行に乗り、平端駅へ戻ります。ここから橿原神宮前行きの急行に乗り、次の停車駅である田原本（たわらもと）駅で降ります。ここから田原本線に乗り換えますが、この駅は一風変わっています。田原本線の電車は、橿原線の田原本駅とロータリーを挟んだ向かい側にある西田原本駅から発車します。同じ近鉄線なのに、一度改札を出て、別の駅へ歩いて向かう必要があります。なお、近鉄の各駅から田原本線の駅まで切符を買った場合、田原本駅の自動改札機に切符を通すと、切符が出てくるのでそれを受け取って、再度、西田原本駅の改札で切符を通す必要があります。この田原本線は、終点の新王寺駅でも、近鉄の生駒線に接続していますが、こちらも生駒線の王寺駅とは異なる駅で、徒歩でJRの王寺駅に沿って移動する必要が田原本線は他の近鉄の路線と独立しているかということ、かつて田原本線は大和鉄道という、近鉄とは異なる会社でした。最終的に近鉄と合併したため、路線としては近鉄になりましたが、両端の駅で隣接する近鉄線と徒歩で連絡するという変わった形態が残っています。なお田原本線を走る電車は、西田原本駅のはずれにある橿原線との連絡線を通して回送されてくるため、駅は独立しているものの、線路は他の近鉄線とつながっています。

田原本駅に急行が到着する直前に新王寺行き電車がでていくので、西田原本では20分の待ち時間があります。駅前のコンビニで昼食を買い、西田原本駅に行きます。駅前のロータリーには屋根もあり、雨の日でもぬれずに両駅の間を歩くことができ、2分もあれば乗り換えられそうです。西田原本駅のホームの向かい側には、大きな鯉のぼりが泳いでおり、電車の待ち時間も退屈しません。ホームに入ってきた3両のワンマン運転の電車が、折り返しの新王寺行きになります。田原本線は単線で、走り出すと豪快に揺れます。橿原線や奈良線のような、特急が走る路線とは異なるローカル線の雰囲気



西田原本駅のホームから見える巨大な鯉のぼり。もうすぐ端午の節句です。



田原本線の終点の新王寺駅も、生駒線の王寺駅から離れており、徒歩で移動が必要です。写真奥の屋根の下が王寺駅で、新王寺駅側から撮影。



生駒ケーブル宝山寺線は、線路が2対あり、正月には4両のケーブルカーがフル稼働します。また、途中には踏切もあり、ユニークな路線です。



生駒ケーブルの鳥居前駅は大混雑。連休中は山上遊園地に行く家族連れでにぎわいます。



宝山寺駅で山上線に乗り換え。山上線90周年の看板を掲げた「ドレミ」に大勢のお客が乗り込みます。

漂っています。ローカル線と言っても乗客はそれなりに多く、新王子の手前にある大輪田（おおわだ）駅からは立客も出ました。終点の新王寺駅では、改札を出てJRの関西本線（大和路線）の王寺駅の駅前を横切り、生駒線の王寺駅にたどり着きます。この駅も、西田原本駅と同じく、1枚の切符で両線乗り換えることができます。生駒線の生駒行きは、田原本線からの乗客が乗り換えるとすぐに発車し、大和川を渡ると信貴山下駅に到着します。ここからは2日目に信貴山へ登る際に使った区間ですが、あの時と異なり、天気が良いので、車窓に広がるのどかな風景を楽しめます。最後のスタンプ設置駅である一分駅も通りますが、次の電車まで20分以上時間があるので、この電車からは降りず、生駒山にケーブルカーで登った後、再度この駅までスタンプを取りに戻ってきます。ケーブルカーも20分おきの運行なので、接続の良いこの電車で生駒まで行ってしまいます。

生駒駅で降りて、近くにある鳥居前駅に向かいます。鳥居前という駅名ですが、鳥居はこの駅の近くにはありません。かつては生駒山の中腹にある宝山寺への参道の入口に鳥居があったそうですが、生駒駅前の再開発で鳥居は宝山寺の入口に移設されました。ケーブルカーの駅名は当時と変わらず、鳥居前駅を名乗っています。駅に着いてびっくり、改札の前には長蛇の列ができています。生駒山上遊園地への行楽客の列で、ゴールデンウィークならではの光景です。こうなると時刻表も関係なく、ケーブルカーは到着して乗客

の乗り降りが済むと、すぐに出発していきます。ケーブルカーを2本見送り、ようやく3本目に乗車することができましたが、鳥居前駅で25分ほど待ち、予定より20分ほど遅れています。すし詰めの中は子供連れが多く、にぎやかです。この生駒ケーブル（正式には生駒鋼索線といいます）は、鳥居前駅と宝山寺駅を結ぶ宝山寺線と、宝山寺駅から生駒山上駅を結ぶ山上線の2本に分かれており、生駒山上まで行くには、途中の宝山寺駅で乗り換える必要があります。宝山寺線は、1918年（大正7年）に開通した日本最古のケーブルカーで、昨年2018年に100周年を迎えました。宝山寺線は、その後、2つの線路が並走して作られ、お正月には宝山寺へ向かう参拝客を運ぶために、2つの線路を使ってピストン輸送が行われます。複線のケーブルカーは全国でもここだけで珍しい存在です。また、このケーブルカーには踏切があり、これも2日目に乗車した西信貴ケーブルカーとここだけの珍しい設備です。宝山寺線では、犬と猫をイメージした「ブル」と「ミケ」が、山上線にはオルガンとケーキを模した「ドレミ」と「スイート」が走っており、山上遊園地に行く子供には大人気です。満員の「ブル」は5分ほどで宝山寺駅に着き、車内から吐き出された乗客のほとんどは、山上線の「ドレミ」に乗り込みます。車両の前には、山上線の90周年を祝うプレートが取り付けられています。山上線は1929年（昭和4年）に開通し、戦時中は生駒山上遊園地から大阪へ来襲する米軍機を監視するために使われたそうです。山上線には途中で梅屋敷と霞ヶ丘という駅があり、各駅に停車するものと、途中は通



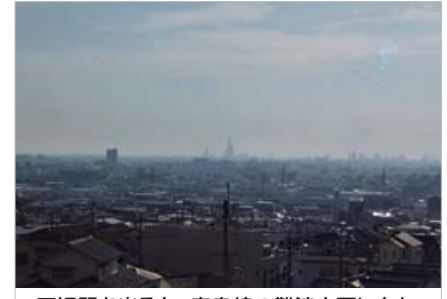
宝山寺は境内に多くの建物が並びます。中央が本堂、左が「聖天さん」の名前で親しまれる歓喜天を祭る聖天堂です。



宝山寺の入り口にある一の鳥居。かつては鳥居前駅の近くにありましたが、生駒駅前の再開発に伴い、宝山寺へ移されました。



宝山寺の参道は、春には桜のトンネルになります。お参りの後は歩いて下りるのもお薦めです。(2019年4月上旬に撮影)



石切駅を出ると、奈良線の難波方面に向かう電車は生駒山を急な坂で下り、大阪市内が一望できます。中央の飛び出した建物があべのハルカスです。

過する「直行」の2種類が運転されます（「直行」は多客期のみ運転）。これから乗る便は各駅停車で、両駅で扉を開きますが、駅の周辺には何もなく、すぐに発車します。終点の生駒山上に着くと、子供たちが我先にと降り、遊園地へと散らばっていきました。山上遊園地はすごい人出で、駅前で一枚だけ写真を撮って、下りのケーブルカーに乗り込みます。こちらは「直行」で、途中の駅には止まらず、宝山寺駅まで一気に山を下ります。まだ昼過ぎなので、下りのケーブルカーはよく空いていましたが、夕方には混雑することでしょう。

宝山寺駅からは、生駒の聖天さんとして親しまれる、宝山寺へお参りします。駅から参道の長い階段を登り、息が切れかけたところに宝山寺の鳥居へ着きます。これが生駒駅前の鳥居前駅の付近から移設されてきた鳥居ですが、立派なもので、よくこんな大きなものをここまで運んだなあ后感心します。門をくぐり、境内にたくさんの建物が並ぶ宝山寺で、本堂と聖天堂にお参りします。本堂は不動明王、聖天堂には歓喜天が祭られており、その他にも天神さんや水掛不動など、あちらこちらで手を合わせる参拝者が見られます。ここから宝山寺駅に戻ってケーブルカーで山を下りても良いのですが、下りは比較的楽なので、このまま参道の石段を生駒駅まで歩きます。鳥居をくぐってしばらく進むと、旅館や商店が並ぶ門前街が広がります。山上遊園地の賑わいと比べるとこの近辺は落ち着いた雰囲気、ゆったりとした時間が流れます。さらに下ればもう一つの鳥居があり、こちらが二の鳥居。かつて

生駒駅前にあった一の鳥居が宝山寺へ移設された今では、順番が逆転しています。宝山寺から20分ほどで生駒駅に着きました。

ここから最後のスタンプ設置駅である一分駅に向かいます。一分駅は生駒駅から2駅行ったところにあり、これから乗る電車で降りると、2分後に生駒行き電車がやって来るので、効率よくスタンプを押せます。一分駅の構造は、すでに2回通っているのでよく分っていますから、スタンプが置いてある駅舎に近い、最後部の車両に乗ります。降りる前にスタンプ帳をカバンから取り出し、すぐにスタンプを押し、踏切を渡って反対側の生駒方面のホームで生駒行きの電車を待ちます。乗り込んだ電車の車内で、ようやく長かったスタンプ集めも終わったとほっとします。生駒駅から大阪難波行き急行に乗り換えます。観光地の奈良と大阪を結ぶ電車だけあり外国人観光客で車内は賑わっていました。生駒から布施の間は、最後まで残った未乗車区間（布施と八戸ノ里の間は、初日の夜に乗っていますが、日没後のため乗車したとは考えない）で、石切駅から瓢箪山（ひょうたんやま）駅の間で生駒山を下る区間では、眼下に広がる大阪の市街地を眺めます。遠くにはうっすらとあべのハルカスも見え、5日前にあそこの下から旅を始めたんだなあと考えながら、ぼんやりと窓外を眺めます。この電車に乗ったままでも、スタンプラリーの景品を受け取る大阪上本町駅に行くことはできますが、奈良線の電車は地下のホームに到着し、すぐに難波方面へ出発してしまいます。やはり大阪上本町駅というと、地上の行き止まりのホームに到着するべきだろうと考え、鶴橋



大阪線の終点、大阪上本町駅に到着。終点にふさわしい近鉄の大ターミナル駅です。

駅で降りて、大阪線の上本町までの電車に乗り換えます。最終ランナーの普通は、鶴橋駅で多くの乗客を降ろし、ゆっくりと大阪上本町駅のホームへ入ります。線路の両側にホームがあり、線路の終点で両側のホームがつながる私鉄の大ターミナルにふさわしいホームへ到着し、5日間、約1200kmの旅は終わりました。

改札を出ると、景品の引換ブースがあり、スタンプ帳を出すと、職員さんがサッとスタンプに目を通し、記念品を進呈してくれました。一つの私鉄だけ（厳密には近鉄から分離した路線も含める）で、これほど長く乗り、地域ごとに様々な路線の表情を見ることができたのは、やはり500kmのネットワークを誇る近鉄ならではのといえるでしょう。特急を使わなかったこともあり、まさに近鉄の大きさを感ずることができた貴重な5日間でした。旅に出る1週間ほど前に、色々と苦心してプランを組み、旅行中にバスや列車の遅れなどで急ぎょ予定を変更することもしばしばでしたが、最終的には予定よりやや早く、全区間を回ることができたのは何よりでした。5日間に乗った電車は92本（JRと南海、Osaka Metro、樽見鉄道を含む）、約30時間を列車の中で過ごしましたが、特に疲れもなく楽しい時間でした。子供の頃にあこがれた電車が、歳を取っても好きなんだなあと、時代の変わり目を感じることとなりました。



無事に全部の駅が埋まったスタンプ帳。26駅、30個のスタンプを無事に5日間で集めることができました。

おわりに ～これからの組合活動と組合だよりの活性化

今回の旅行記は、通常のものとは比べるとはるかに長いものとなっています。数回に分けて連載する予定でしたが、連載が今回で終了するためまとめて掲載いただくことになり、このような長いものになりました。最後までお読みになられた方は大変だったのではと思います。

これまで全大教時報に掲載いただいた旅行記は、岡山大学職員組合の「組合だより」に連載していたものを、手直しして全大教へ寄稿してきました。組合だよりへの旅行記の掲載は2012年9月に始まり、すでに60回を超えています。岡山大学職員組合では、組合だよりをほぼ毎月発行し、組合員・非組合員を問わず全ての教職員へ配布していますが、特性上、硬い内容が多く読まない人も多々いるというのが実情（ただし、給与などの交渉は関心を集める）でした。掲載開始当時の委員長から趣味を生かした記事を書いてみないかと言われ、気づけば7年近く続いてきました。旅行記はまずまず読まれているらしく、年に一度の定期健診の際に、大学病院の先生から「あなたが旅行記を書いている大西さんですね」と声をかけられたりすることもあり、組合だよりに目を通してもらうためのツールとしては、一定の効果を挙げているようです。

大学の職員組合は、加入者の減少に悩んでいるところも多いと聞きますし、岡山大学も同様です。職員組合そのものは、労働環境の改善に必要なものですが、教職員の一部が組合に加入し大学当局と交渉することで、非組合員も恩恵を受けているため、入らなくても良いという考えが蔓延しているのが一つの要因です。ただし、もう一つ考えておかないといけないのは、職員組合が親しまれる存在であるかということです。例えば政治闘争などに明け暮れていれば、身近な存在としては認知されないでしょうし、距離を置かれる可能性もあります。組合だよりは、そういった懸念を払しょくし、職員組合が教職員の日頃の業務や生活の向上に役立っているということを最大限にアピールする必要があります。組合だよりそのものの敷居が高いと、内容を読まれることすらないので、団体交渉で得られた成果は一面で分かりやす

く説明するといった工夫も必要でしょう。筆者は組合だよりに旅行記を提供していますが、職員組合の執行委員会では、組合だよりそのものの内容についても提言し、なるべく業務や生活に直接関連する項目を分かりやすく掲載するように求めています。それは旅行記を楽しみにして下さって



岡山大学職員組合の組合だよりに掲載された旅行記。組合だよりに手にとってもらえるような工夫が必要です。

いる読者の方に、ぜひ他のページも読んでほしいからです。岡山大学職員組合の組合だよりは、委員長や書記長、副委員長の努力と組合書記の岡本一代さんの献身的な協力で、非常に内容のあるものになっており、Webでもバックナンバーを公開しているため※、他大学の職員組合からも良く閲覧されていると聞いています。これからも職員組合が活動が続けていくためには、的確な情報の提供が重要であり、そのための媒体である組合だよりの有効活用が不可欠といえます。

今回、全大教時報の旅行記の連載は終了しますが、それぞれの組織で堅実な組合活動がなされ、教職員が生き生きと仕事ができる環境が整うことを願っています。連載の終わりに当たり、これまでの旅行記の作成で多大なご協力をいただいた全大教時報編集部の皆様には心から御礼申し上げます。

※ URL: <https://hb4.seikyoe.ne.jp/home/ODUnion/newsletter/index.html>