



房総横断乗り鉄記



56-A7 S・I

今回は鉄道ファンでも人気の路線、小湊鉄道といすみ鉄道に乗車してきたのでその様子を紹介していく。有名な鉄道会社ではあるが、著者自身初めての乗車となるので初めての目線で記録していこうと思う。まずはどういう路線なのかと2路線の歴史について軽く紹介する。

どんな路線？

小湊鉄道は内房線と接続する五井駅から上総中野駅まで、いすみ鉄道は外房線と接続する大原駅から上総中野駅まで結ぶ路線である。2路線ともに貴重でレトロな車両を保有していて、乗ったら一昔前にタイムスリップしたかのような感覚にさせてくれる。また実際に乗ってこの2路線で異なる魅力を感じたので後ほど紹介する。

2路線の歴史

小湊鉄道は1928年に全線開通した。いずれは会社名の通り外房線の安房小湊駅近くまで路線を伸ばす計画があったが、結局上総中野駅から先は建設されなかった。

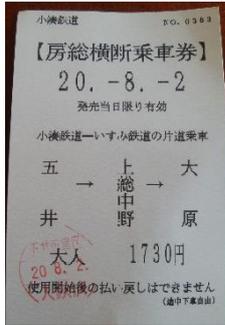


いすみ鉄道は国鉄木原線から第三セクター方式で移管された鉄道会社で、1988年に営業運転を開始した。国鉄木原線は1934年に全線開通している。木原線は名前の通り元々は内房線の木更津駅から、外房線の大原駅までを結ぶ計画だったが、上総中野駅から久留里線の上総亀山駅までの間は建設されることはなかった。

つまり2つの未成線がつながり、現在の形に至る。

旅行記

9:56に内房線五井駅に到着。小湊鉄道に乗り換える。改札外から小湊鉄道に乗る場合はJRの有人改札から小湊鉄道に乗る旨を告げて入らなくてはならない。



今回使う切符を購入する。今回使うのは「房総横断乗車券」といい、小湊鉄道五井駅と、いすみ鉄道大原駅から買うことができる。後戻りしない限り途中下車可能で、乗り通すだけでも元が取れるお得な切符だ。

ホームに降りるとキハ200形が停車中。このキハ200形は、1961年から1977年に製造された。JR北海道などのキハ40系は1977年から1982年製造なのでそれと比べればキハ200形の古さ、貴重さが分かると思う。



乗車したのは一番新しい1977年製の車両



10:17 力強いエンジンを響かせながら五井駅を発車。小湊鉄道は全線、全列車で車掌を乗せて運転しているため途中無人駅では車掌が降りる人の切符を回収する。田園風景の中列車に揺られることおよそ30分「アルプスの牧場」の車内チャイムが流れると、この列車の終点である上総牛久駅に到着した。

ここで約50分の待ち時間となるが、駅猫と触れ合ったり、近所の人と話したり、駅に併設しているカフェのような所で飲み物を飲んでいたらあっという間に時間が過ぎた。

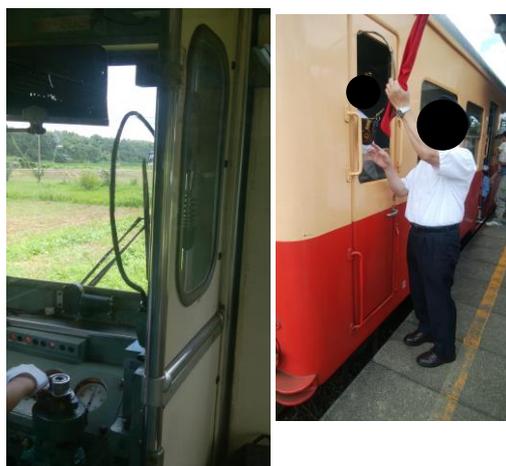


上総中野行きの列車の発車時刻に近くなると、駅員さんがタブレットを持ってホームにあがって来られた。この駅でタブレットの受け渡しが行われる。

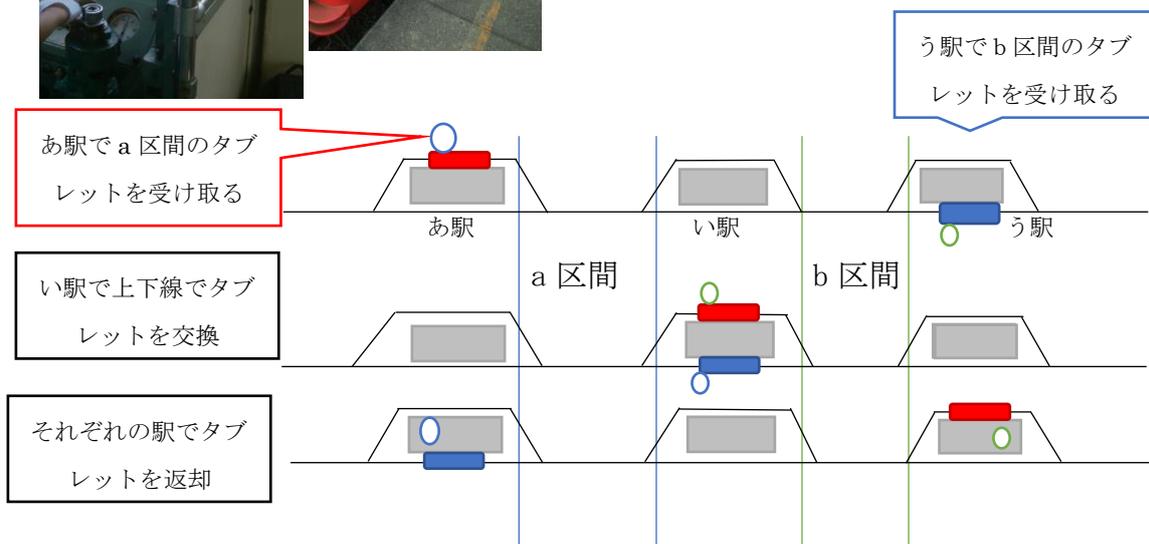
11:35 タブレットの受け渡しを素早く済ませ、定刻通り列車は上総牛久駅をあとにした。ここで簡単にタブレット閉塞*のシステムについて説明する。

※小湊鉄道は正しくは票券閉塞、スタフ閉塞を採用しているが、だいたい意味合いは同じなのと説明簡略化のためここではすべてタブレット閉塞として紹介する。

タブレットとは



金属でできたわっか状のものである。路線を区間で区切り、その区間は1つのタブレットしか存在しない。下図のように行き違いの駅で上下線のタブレットを交換すればその区間には列車が1つしかいなくなり衝突を防げる。簡単に言えばこういう仕組みだ。





上総牛久駅を出ると一気に山深くなり里見駅に到着。当駅から先は、終点の上総中野駅も含め行き違いの設備はないので、1つの列車しか入れない。

行き違いの「里山トロッコ」とタブレットを交換する。かつては全国で見られた光景だが、人件費の削減などを理由に自動で制御できる方式へ転換が進められ現在はほとんどみられなくなった。



さらに山深くなり、上総牛久駅からおよそ45分終点の上総中野駅に到着。いすみ鉄道に乗り換える。線路の先を見ると、車止めがあり直通運転は今のところできないようになっている。

さて、しばらく待つと林の中から黄色い列車が1両でやってきた。とても古そうだが…



新しく導入した古い気動車



いすみ鉄道キハ20系

やってきたのは350型気動車で、老朽化した200型気動車を置き換えるために2013年に登場した。他には300型気動車、キハ20系があり、どの車両も2010年代に製造された。中でもキハ20系は国鉄時代のキハ20系を模して造られているので見た目は瓜二つである。どれも古さを感じさせるが、中はピカピカというギャップも感じさせてくれる。



12:42 比較的静かなエンジン音をあげ上総中野を出発。山の中をゆっくり右へ左へ曲がり、およそ20分で大多喜駅に到着。ここで一旦降りる。次に乗る急行券を購入する。約1時間半の待ち時間がある、時間をつぶせるところはあるだろうか…



掲載了承済み



房総中央鉄道館

大きなジオラマや貴重な展示物も多く展示されている。大多喜駅から徒歩3分くらいのところにある。

いすみポッポの丘

少し離れるが大多喜駅から2つ隣上総中川駅から1キロほどにある。JR 東日本の113系や183系、丸ノ内線400形など多くの車両が展示されていて一部中に入ることもできる。

房総中央鉄道館でジオラマを眺めて、大多喜駅に戻って来た。ここからいすみ鉄道の名物列車である急行列車に乗る。急行列車は1964年製造のキハ28と1965年製造のキハ52系が連結して2両での運転となる。両形式ここだけしか乗れない車両でいつ壊れるかわからないので、早めに乗ることをお勧めする。



大原寄りキハ28系



上総中野寄りキハ52系

元はキハ28系は JR 西日本の高山本線で、キハ52系は JR 西日本の大糸線で走っていた車両で、車内ではそれらの痕跡をみる事ができた。



乗車区間	乗車券	特等	車	降	乗車駅	乗車番号
大糸線	180	200	230	400	480	570
北小谷	180	200	230	400	480	570
中土	180	200	230	400	480	570
南小谷	180	200	230	400	480	570
糸魚川	180	200	230	400	480	570
姫川	180	200	230	400	480	570

車内を見る。座席は国鉄型らし青い布張りで、網棚も本物の網でできている。キハ28系はレストランとして運転することがあるのでテーブルが新しくつけられている。



キハ52系



キハ28系



14:29 駅員さんたちに見送られながら急行列車は大多喜駅を出発した。車内に大きなエンジン音を響かせ、ギンギンと音をたてて走行している。少し窓を開けて入ってくる風、ジョイント音、エンジン音を感じることにする。国鉄の雰囲気を感じるにおよそ35分、あっという間に終点大原駅に着いた。

乗った感想

東京都心からこんなに近くに昭和の雰囲気を感じられる鉄道があるとは思わなかった。どちらの鉄道も地元の利用客が多く、地元からも鉄道ファンからも愛されている鉄道なんだと思う。また、いすみ鉄道といえば沿線に咲き誇る菜の花も有名なので別の時期にも行こうと思った。

日帰りで軽く旅行したいならば、この房総横断乗車券で旅行してみてはどうだろうか。きっとロマンあふれる旅路になると思う。

引用文献

小湊鉄道株式会社公式ホームページ <https://www.kominato.co.jp/>

いすみ鉄道株式会社 <https://www.isumirail.co.jp/>