

## 1.はじめに

今回の撮影会は部員の都合に合わせて2日程に分けて行われました。ここでは乗車班の後半組の様子をお伝えします。

## 2.リバティ・大樹乗車

6時位に家を出て、集合場所の東武浅草駅にやってきた。東京の街は複雑なもので、関東人の私もここに来るまで何度も迷ってしまった。既に私を除く乗車班員はほとんど到着しており、集合時間には間に合っているにもかかわらず、遅刻した雰囲気です。本来はPlannerと呼ばれる部旅行の計画を行う役職の部員が引率するはずなのだが、近年の部員増加・日程分割に伴い部長氏が代行しているらしい。

今回全員で購入したのは特急券だけで、乗車券は自分で買う必要がある。そこそこ遠い距離なので当然お得な切符を利用する。スマートフォンを利用するタイプの切符もあったのだが、ネット音痴の私としては紙切符のほうが安心なので紙タイプの「まるごと鬼怒川東武フリーパス」を購入した。鬼怒川近辺の鉄道・バスのフリーパスと、購入駅(今回は浅草駅)から下今市駅までの往復切符が付いている。

ホームに入ると、中学生はこれから乗車する特急リバティ号や入線してきた特急りょうもう号の写真を沢山撮っていた。中学生は元気な感じがいいものである。私は東武にそこまで興味がないので普通に乗り込んだ。

浅草駅 8:30▶▶▶特急リバティきぬ 109号(500系)鬼怒川温泉行き▶▶▶下今市駅 10:12

リバティは、2022年現在東武で最新型の特急車両であり、日光・鬼怒川方面の列車の他にも、伊勢崎線直通の「リバティりょうもう」や、野岩鉄道・会津鉄道に直通する「リバティ会津」にも使用されている。3両編成で構成されることから、途中駅で分割される列車にも活用されているのが特徴だ、と東武に詳しい研究班長が言っていた。

リバティに乗車してしばらくは低速で運転していたが、春日部駅を過ぎたあたりから本気を出す。東武の新鋭車両というだけあって揺れもなく、滑るように関東平野を爆走していった。静かすぎて栃木駅あたりで寝てしまった。

下今市駅 10:29▶大樹3号(C11+14・12系座席車)鬼怒川温泉行き▶鬼怒川温泉駅 11:05

C11 型はタンク式の小型の蒸気機関車で、全国各地のローカル線で運用されていた系列である。その中でも我々が乗車したのは C11 123 号機だ。元々は琵琶湖西岸の浜大津駅～近江今津駅を結んでいた江若鉄道で運用されていたが、北海道の雄別炭鉱鉄道、釧路開発埠頭を経て、北海道江別市で静態保存されていた車両である。私鉄車両であったため、同じく私鉄の東武線で運用されるのはある意味相応しいと言えるかもしれない。元々(鉄道省ではなく江若鉄道の)トップナンバーの車両だったが、東武鉄道で運用され始めた年が東武鉄道創立 123 周年であったため、123 に改番されたい。

乗車する 14 系客車は、かつては急行列車(やたまに特急)に使用されていた形式である。SL 末期に開発された車両なので本来 SL が(ましてやローカル線用の C11 が)牽引することはない車両だ。14 系以前に急行列車に使用されていた旧型客車は冷暖房が無いため敬遠されていたが、冷暖房完備となったことで居住性が上がり、便利な客車として全国津々浦々さまざまな場面で活躍した。

乗車した車両は SL(と車掌車のヨ 8000)の真後ろの緩急車である。14 系客車は車端部に冷暖房用のディーゼル発電機を搭載しているのだが、これが思ったよりもうるさい。車内アテンダントも終点の一駅前の東武ワールドスクウェア駅までずっと喋りっぱなしであることに加え、乗車時間が 30 分ほどしかなかったのも、なんだかせわしない旅だなと感じた。12 系を改造した展望車が連結されていたが、混んでいたので行かなかった。

鬼怒川温泉駅に着くと、反対側のホームに下今市方面に向かう大樹が止まっていた。こちらは客車(14 系)が茶色に塗られており、昭和初期を演出しようとしているようだ。展望車には赤色の等級帯的な色が塗られていたが、はっきり言ってこれは嘘っぱちである。かつての展望車は憧れの象徴で、当然一等車である。一等車の等級帯は白であり赤では無く(赤は三等車)、そもそも赤色の等級帯は戦前に既に廃止になっているので 14 系にもそぐわない。余計なことはしないでオリジナルの塗装で良かったのというのは害悪ファンの戯言である。ちなみに乗車した方の展望車は濃青色に黄緑の帯が巻かれており、これは一等車を表している。個人的には 1960 年代の旧型客車急行を彷彿とさせるので悪くないと思う()。



C11 123 号機



鬼怒川温泉駅

### 3.自由行動

ここから先は自由行動である。私は少し北上して鬼怒川近辺のダム群を見に行くことにした。

鬼怒川温泉駅 11:34▶特急リバティ会津 113 号 (500 系) 会津田島行き▶川治温泉駅 11:50

また特急かよと思ったその貴方、特急リバティは列車本数の少ない鬼怒川温泉駅～会津田島駅間内の乗車に限り、特急料金なしで乗車できるのだ。

この列車には私以外にも研究班の後輩が乗っており、彼は途中の龍王峡駅で降りて行った。鬼怒川温泉駅から 15 分ほどの短い乗車で、川治温泉駅に到着した。

この地域には鬼怒川温泉の他にも川俣温泉、湯西川温泉など様々な温泉地が点在するが、その中でも鬼怒川温泉に次いで好アクセスを誇るのが川治温泉である。この川治温泉駅は川治温泉の玄関口・・・と言いたいところなのだが、実は温泉に近いのは隣の川治湯元駅なのだ。

そんなわけで川治温泉駅は立派な駅舎とは裏腹に寂れており、駅前には休業中とおぼしき旅館のみが建っていた。

ここから先はダム巡りなのだが、バスの時間の関係で 6 kmを 1 時間 40 分ほどで歩かなければならない。普通に歩けば余裕なのだが、山道であることに加えダムの見学時間も込みのため、終始早歩きであった。

## ☆ダム巡りその①小網ダム



川治温泉駅 さびれている



小網ダム

まずは川治温泉駅近くの「小網ダム」である。このダムは 1958 年に発電のために作られた重力式コンクリートダム（宮ヶ瀬ダムと同じ形式で、地震に強く国内で一般的な形式）で、堤高は 24m と低く地味ながら小網発電所・川治第二発電所の取水ダムであり、栃木県の電力を支えているいぶし銀のような存在である。ダムカードも配布しているということなので付近の管理事務所を訪ねると、管理事務所のおじさんがわざわざ届けてくださった。しばし会話した後に、小網ダムの見学をする。

小網ダムのゲート（水を吐き出すところ）は「ローラーゲート」という形式となっており、鉄の擁壁によって水を堰き止め、それを上下させることで流量をコントロールすることができる。



小網ダムのローラーゲート

見学を終え、次のダムへ向かう。そこそこ離れており、山道を登っていく必要があるのだが、その割に交通量が多くトンネルだらけの上、歩道がないため、リュックに反射ベストを巻き付けていくことにした。





ダサすぎる



川治湯本駅付近が見渡せる

しばらく歩いていくと、眺望が開けてきた。野岩線が高台から見える場所もあったので、ああ〜ここで電車来ないかなと思って時刻を調べてみると、

## 2 分後に電車が来る

ことが分かった。1 時間に 1 本なのにラッキーなことである。



電車どこ？

個人的には風景写真的な何かを撮りたかったのだが、結局何の写真なのか曖昧になった。もうしばらく歩くと次のダムに到着だ。

## ☆ダム巡りその②川治ダム



川治ダム とてもカッコいい

着いたのは川治ダムだ。川治ダムは日本では珍しいアーチ式コンクリートダム(黒部ダムと同じ形式)で、今日訪れるダムの中でも最も楽しみにしていたダムだ。高さは140mとアーチダムの中でも日本第4位の高さを誇り、まさに壁のような存在感を示していた。洪水調節(増水時水を堰き止める役割)と川治ダム発電所(写真下部で放流しているところ)の発電などの役割を兼ねている多目的ダムである。

近くの資料館ではダムカードを配布しており、機械のボタンを押すと出てくる方式となっていた。ちなみに資料館はこの旅行(11月20日)の3日後に冬季閉鎖された。



ダム管理用制御処理設備



川治ダムのキャラクター「かわじ」



見学を済ませ、近隣の五十里(いかり)ダムまで歩く。五十里ダムを見学した後バスに乗る予定なのだが、この時点で残り 50 分しかない上に、2.5km を歩かなければならない。時間的にあまり余裕がないので小走りで向かう。



五十里・川治ダム連携施設

無用な放流を避けるため、両ダム湖の水を融通しあっている



会津西街道

11 月とはいえ気温は一桁でそこそこ寒い

700m のトンネルを車に怯えながら抜け、国道をしばらく走るとすぐに五十里ダムの後姿が見えてくる。

### ☆ダム巡りその③五十里ダム



とりあえず天端から下を眺める



五十里ダムのキャラクター「いかり」



ローラーゲート



銘板

資料館でダムカードを貰い(資料館の展示内容は川治ダムと似たようなものだった)、今度はダムを正面から眺めに行く。



五十里ダム かっこいい

五十里ダムは小網ダムと同じ重力式コンクリートダムで、1956年に完成した。その高さは112mと当時としては非常に高く、日本の巨大ダムの先駆けとなったダムである。川治の山中にどっしりと鎮座するその姿はさながら仏のようであった。下流には川治第一発電所があり、五十里ダムは川治ダムと同様に多目的ダムである。

次のダムに向かうためバスを待つ。12km離れた鬼怒川温泉駅からやってくるため、もしかしたら遅れてくるかもしれないと思っていたら定刻から数分遅れてやってきた。こんなところでバスに乗る者は普段いないのだろう、かなり急ブレーキを掛けていた。

五十里ダムサイドバス停 13:39▶日光交通湯西川線▶湯西川ダムサイドバス停 13:50



バスは勢いよく発車し、会津西街道を爆走する。途中で旧国道が分岐しており趣のありそうな古いトラス橋があったのだが通過してしまった。道路ファンも兼ねている私としては残念である。

しかしこのバスは本当に飛ばす。途中の湯西川温泉駅で湯治客とおぼしき老人が集団で乗り込んできたのだが、「荷物しっかり持っていてください。前にキャリーケースが運転席のほうまで転がってきたことがあります(原文ママ)」と運転士に言われていた。

山間部のバス路線らしく、乗っているうちにみるみるうちに運賃が上がっていく。20 分ほどの乗車で運賃は 560 円まで跳ね上がっていた(フリーパスなので関係ないのだが)。

## ☆ダム巡り④湯西川ダム



湯西川ダム かわいい

バスを降り、湯西川ダムを見学する。2012 年完成とかなり新しいダムで、他に見学したダムに比べてあっさりした外観なのが分かるだろうか。その理由の一つはクレスト部(最上部)のゲートが自然越流式のため、他ダムのように水を堰き止める擁壁がないことだろう。

通常ダムを建設するためには、コンクリートを作るためにどこかの山(いわゆる「原石山」)から採石を行う必要があるのだが、このダムは近隣の川治ダム湖の堆砂や湯西川の石を利用することで、環境保護やコスト削減が実現されたい。また、巡航 RCD 工法という工法(長くなるので説明は省略)を採用し、僅か 4 年のスピード完成であったそうだ。



利水放流管から放流している



湯西川ダムキャラクター「ゆにしー」



キヌダム4姉妹 誰か忘れてっているような・・・？

国交省鬼怒川統合ダム管理事務所が管轄する4基のダムには一人ずつキャラクターがいるのだが、川治ダムのさらに上流に位置する川俣ダムのキャラクター「かわま」だけ紹介出来ていない。決してハブられている訳ではなく、川俣ダムは鉄道でのアクセスが悪くこれ以上滞在すると帰れなくなるので行くことは叶わなかったのである。

本当は1時間後のバスに乗って帰る予定だったのだが、時間が余ってしまったため折角だから歩いて湯西川温泉駅まで向かうことにした。



怪しげな旧道 車通りは皆無

バスに乗っていた時いい感じの旧道を見つけたので、そちらの方に入ってみる。新道の方は車がビュンビュン行き交っており身の危険を感じたが、車通りのない旧道は落ち着いて歩くことが出来た。11月下旬とはいえ熊さんが出没する可能性もあるので、目を光らせながら進む。

途中欄干が落下している橋があったり、旧旧道を発見したら実は違ったりなど旧道を満喫し、湯西川温泉駅まで歩いてきた。

特急券を買ったり駅スタンプを押したりなどで列車の発車時刻は30分後まで迫っていたその時、駅に併設されている道の駅の日帰り温泉の看板が目にとまった。そう、忘れかけていたが私が歩いてきた鬼怒川一帯は温泉地である。しかも川治温泉駅から歩いた距離は10kmを優に超えているため、そろそろ足を癒やしたい。**温泉に入りたい。**私は700円を払い、温泉に飛び込んだ。

温泉は極楽浄土であった。湯に肩まで浸かった時はまさに涅槃の境地である。まあ、10分しか入れなかったのだが・・・700円の価値は大いにあった。



湯西川温泉駅 モグラ駅入門編？



外が見えている

湯西川温泉駅はホームが山岳トンネルの中にあるいわゆる「モグラ駅」なのだが、ホームから外が見えるせいであまり「モグラ駅」という感じはしない。強いていうならば入門モグラ駅とでも表せるか。私はモグラ駅の一つである新潟県の筒石駅で下車したことがあるので(その旅行記が今号に載っているはず)、あまりインパクトは感じられなかった。



湯西川温泉駅 15:38▶▶▶特急リバティ会津 144 号(500 系)浅草行き▶▶▶下今市駅 16:25



特急リバティ入線



下今市駅

鬼怒川温泉駅で下車せずそのまま下今市駅まで来てしまったため、全区間の特急券を買う羽目になったのだが、そうしないと集合時間に間に合わないのでは仕方が無い。下今市駅では 20 分ほど時間があつたので駅構内をうろつく。転車台で C11 が回転しているらしいので見に行くことにした。

雨が降っていたのですがに人は多くなかったが、その中に後輩達の姿もあった。私も SL が回転するのをぼうっと眺めていた。



C11+ヨ 8000 車掌車ごと機回しするようだ

C11 は前照灯が「カニ目」で有名な 207 号機であり、以前は北海道で観光列車を牽引するなど活躍していた。機回しが終わると汽笛は大きく咆哮し、機関庫の中に消えていった。

集合場所で待機していると、撮影班員達がやってきた。ここで合流して同じ電車で帰るらしい。

駅構内には北斗星色のデーテンこと DE10 がいた。アイドリングしていたので走り出すのかと思っていたら、目の前に入線してきたスペースアに視界を遮られた。私は勝手に帰りもリバティに乗るものだと思っていたのだがこれに乗って帰るらしい。

乗車したスペースシアは DRC (デラックスロマンسカー) のリバイバル塗装である。デラックスロマンスカー (1720 系) とは、1960 年代に起こった対国鉄日光輸送競争の切り札的存在であった車両だ。ボンネットといい塗色といい、明らかに 151 系に寄せてきている車両のため国鉄最員の私としてはあまり好きではない車両だが、そもそも国鉄特急色もドイツの特急 TEE のパクリなのでどちらもどっちである。



北斗星デーテン



スペースシア (DRC リバイバル塗装)

下今市駅 17:02▶▶▶特急きぬ 146 号 (100 系) 浅草行き▶▶▶浅草駅 18:45

## 4. スペースシアで帰宅

発車してしばらくすると、アンケートとボールペンが配られた。なんでも新しい東武特急「スペースシア X」が登場するための利用調査のようだ。書き終えると急に眠気が私を襲い、寝てしまったら春日部駅を発車したところだった。車内が薄暗く眠気を誘発していたのだが、寝ていたのでどうやら私が書いたアンケートは回収されなかったようだ。寝るなら前の席のポケットに入れておけと言われたのにすっかり失念していた。今更出すわけにも行かず、結果的にアンケートもやらずにボールペンだけせしめる形になってしまい申し訳ない。

既に日没を迎えていたのでやることもなく、まるで格安夜行バスに乗っているかのような気分だった。本来なら浅草駅で解散なのだが、帰りにくい部員もいるということなので北千住駅から流れ解散となった。北千住駅で降りておけば良いものを、折角切符があるということで浅草駅まで乗り通した。

このまま帰るのは芸がないと思い、折角だから東京スカイツリーに登って夜景でも見ていくか (初スカイツリー) ととうきょうスカイツリー駅まで電車に乗る。

やはりというべきか、典型的非モテ男子校生には縁のないカップルの姿が多くあった。このリア充の牙城と言わんばかりの摩天楼の中に、男一匹乗り込んでいく猛者は私以外にはいない。

肝心の夜景はどす黒い雲のせいで微妙で、皇居を挟んだ新宿すら見えるか怪しかった。ただやはり日本で一番高い建物からの眺めは格別であった。車（人は見えない）がゴミのようだ・・・！流石にカップルの群れに辟易してきたので、押上駅まで歩き半蔵門線・田園都市線で帰る。2 回目に乗った下りリバティの中でおにぎり 2 つ食べた以外は何も食べておらず非常に空腹で、都会のレストランに入る勇気がなくどこかの駅そばで食べようと考えていたのだが、当てにしていた某駅の「しぶそば」は既に閉まっていた。腹減った……。こうして長い一日は終わったのであった。

## 5.おわりに

コロナ禍で様々な学校行事が制限を受ける中、今年は無事撮影会を举行することができて良かったです。撮影会という名前ではありますが例年撮影班・乗車班の 2 班に分かれており、私のように鉄道写真を撮らない部員でも楽しく参加できます。

特にハプニングもなかったため余り面白みのない文になってしまいましたが、自分の趣味全開の（自由時間の過ごし方が鉄研らしくないことは自覚しています）文章を最後までお読みいただきありがとうございました。