



旅に出ようよ
時刻表片手に



奥武鉄道

2020-2021

北の風を運ぶ大手私鉄

奥武鉄道



作者(管理人): 蒲生 暁径

戊辰戦争で荒廃した会津。その有志が旧奥羽越列藩に呼びかけて若松から四方へ抜ける鉄道建設を目指して興した蒸気鉄道の奥羽越鉄道。

日本鉄道に通過され危機感を持った旧中山道板橋宿、蕨宿の商人が日本鉄道に対抗して創業した電車軌道の中山道電気軌道。

この2つの潮流が昭和9年に一つとなり、当時の東京市から埼玉県中心部を通過して北に抜ける一大私鉄が形成された。現在では1都7県、総延長802.7km(第二種鉄道事業者区間8.6kmを含む)に亘る大手私鉄に成長し「人間味と懐かしさのあふれる鉄道」の深化を目指して走り続ける奥武鉄道。本稿ではその素朴で飾らない鉄路の姿に迫ってみたい。

—会社概要—

社名: 奥武鉄道(おうぶてつどう)株式会社 OBU RAILWAY CO., LTD.

設立: 昭和9(1934)年11月3日

本社所在地: 〒330-0063 埼玉県さいたま市浦和区高砂1丁目20番1号

会津支社: 〒965-0024 福島県会津若松市白虎町257番地

南会津支社: 〒967-0004 福島県南会津郡南会津町田島田島柳65番地

資本金: 1291億円

代表者: 取締役社長: 蒲生暁径

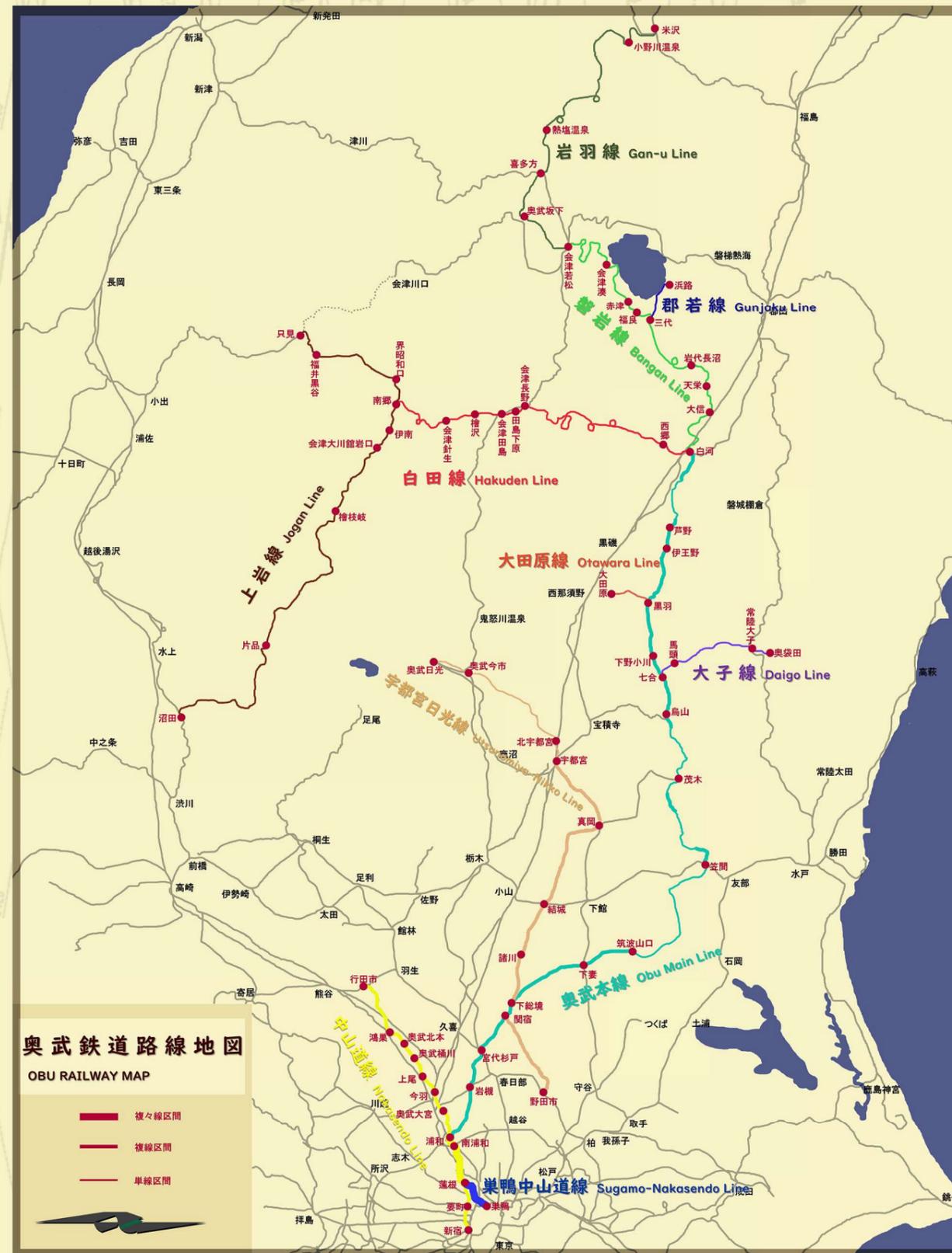
- 事業内容:
1. 鉄道、軌道による旅客及び貨物運輸事業
 2. 乗合自動車運送事業
 3. 土木、建築、電気興業事業
 4. 発電および送電事業
 5. 前各号に付帯または関連する事業



鉄道営業キロ(所有路線): 794.1km
 鉄道営業キロ
 (第二種鉄道事業者区間を含む): 802.7km
 保有車両数: 1742両
 (電車1229両 気動車188両 客車22両
 機関車36両 貨車・事業用車267両)
 従業員数: 5240人
 事業年度: 4月1日より翌年3月31日まで



—東京から北関東、南東北へ 広がる奥武鉄道の路線網—



●印は急行・快速以上の停車駅を中心に主要駅を示している。



東京と埼玉県中心部をつなぐ大動脈

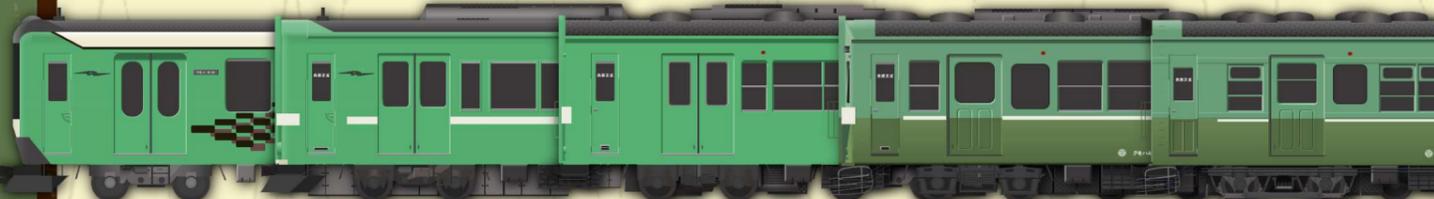
■ 中山道線

起点：新宿駅 終点：行田市駅
 駅数：45 駅 路線距離：59.8km
 全線開業：大正12(1923)年
 所有者：奥武鉄道 運営者：奥武鉄道
 軌間：1067mm
 線路数：複々線(蓮根～本太)*、
 複線(新宿～蓮根、本太～行田市)
 *浦和～本太間では外側線のみを使用
 電化方式：直流1500V 架空電車線方式
 閉塞方式：車内信号閉塞式(新宿～浦和)
 奥武ATC方式(浦和～行田市)
 保安装置：super OBAC
 最高速度：140km/h

中山道線は言わずもがな、奥武鉄道で最も輸送密度の高いドル箱路線。元々は中山道電気軌道が巢鴨を起点に旧中山道に沿って建設した路線をルーツとするが、昭和のはじめに新宿に支線を伸ばし、今ではこちらが起点に変わって東京の副都心新宿から旧中山道沿道の蕨(奥武蕨)、浦和、大宮(奥武大宮)、上尾、鴻巣を経て行田市までを連絡している、

新宿の高層ビル群を背にターミナルを出た電車は淀橋台地、武蔵野台地を走り蓮根の手前で荒川の氾濫低地へ。東北新幹線の西側に沿って荒川を渡ると新幹線をくぐって戸田、蕨市内の低地を進む。南浦和を過ぎると土地が高くなり、林立する高層マンションや高層ホテルが見えて来ると奥武本線との分岐点である浦和。巢鴨中山道線が合流する蓮根から浦和までは方向別複々線が続き、特に途中の南浦和では行先方面の違う列車同士のスムーズな緩急接続がなされている。浦和駅を路線別複々線に出て次の本太で奥武本線と別れると、引き続きさいたま市内の密集地を北上し、さいたま新都心の高層建築を西に見ながら見沼を飛び越え氷川神社の門前にある奥武大宮へ。日中各駅停車と都営三田線直通の直達準急が合わせて片道6本運行されている通勤区間はその先の上尾までだ。上尾を出るといくらか車窓に田んぼや畑が増えて来るが、これまで通過運転をしてきた区間急行が各駅に停車して日中も片道1時間あたり6本を確保(うち1本は新宿発着各駅停車)、その上位列車として日中は秩父鉄道熊谷まで乗り入れる急行と新宿～三峰口間を走る秩父鉄道直通電車快速が駆け抜ける。そう、中山道線は首都圏近郊の重要な通勤路線であるとともに秩父への観光路線でもあるのだ。

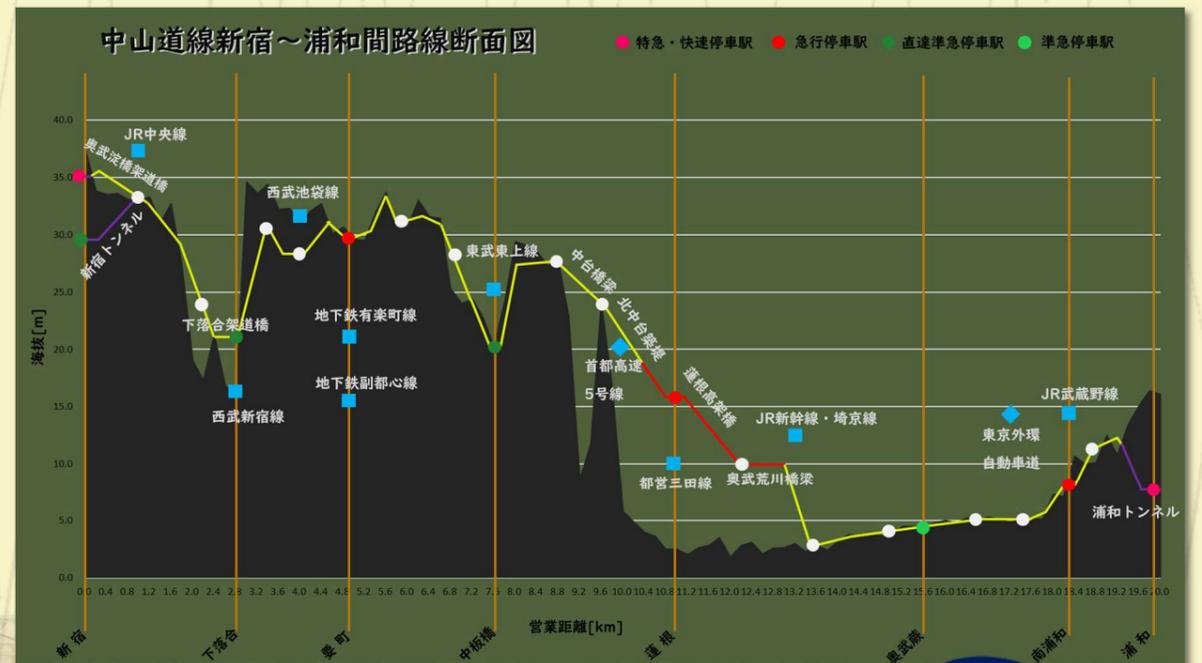
春爛漫の中山道線複々線区間を行く、急行形2000系



戦後中山道線の歴代通勤形電車。ヨモギ色の時代も今は昔。

中山道線の新宿駅は淀橋台地の地形を生かし、急行線は駅端部のみを半地下に埋めホーム中程から地上2階の高さに出る特異な構造。しかしこうして見ると、他線がしばしば急なカーブを描いて新宿駅から出ていくのに比べ、あまりにも伸びやかな直線を描いて一路北を目指していく。

下は新宿から浦和までの路線断面図。淀橋台地から下落合で神田川低地を越え、武蔵野台地を進み中台の先で荒川の氾濫低地に出る。埼玉県に入るとしばらくは低地が続くが、南浦和を出てしばらく、さいたま市の中心市街地はやや高い台地の上になる。



そんなことよりさ
 浦和に来たらうなぎを食べなよ！
 おいしいよ！！



中山道線の巣鴨支線に取って代わった地下新線

■ 巣鴨中山道線

起点：巣鴨駅 終点：蓮根駅

駅数：9 駅 路線距離：8.6km

全線開業：昭和 43(1968) 年

所有者：東京都交通局 運営者：奥武鉄道

軌間：1067mm

線路数：複々線*

* 急行線を巣鴨中山道線の準急、直達準急、
区間急行が使用し、緩行線を巣鴨中山道線
の各駅停車と都営三田線の各駅停車が共用

電化方式：直流 1500V 架空電車線方式

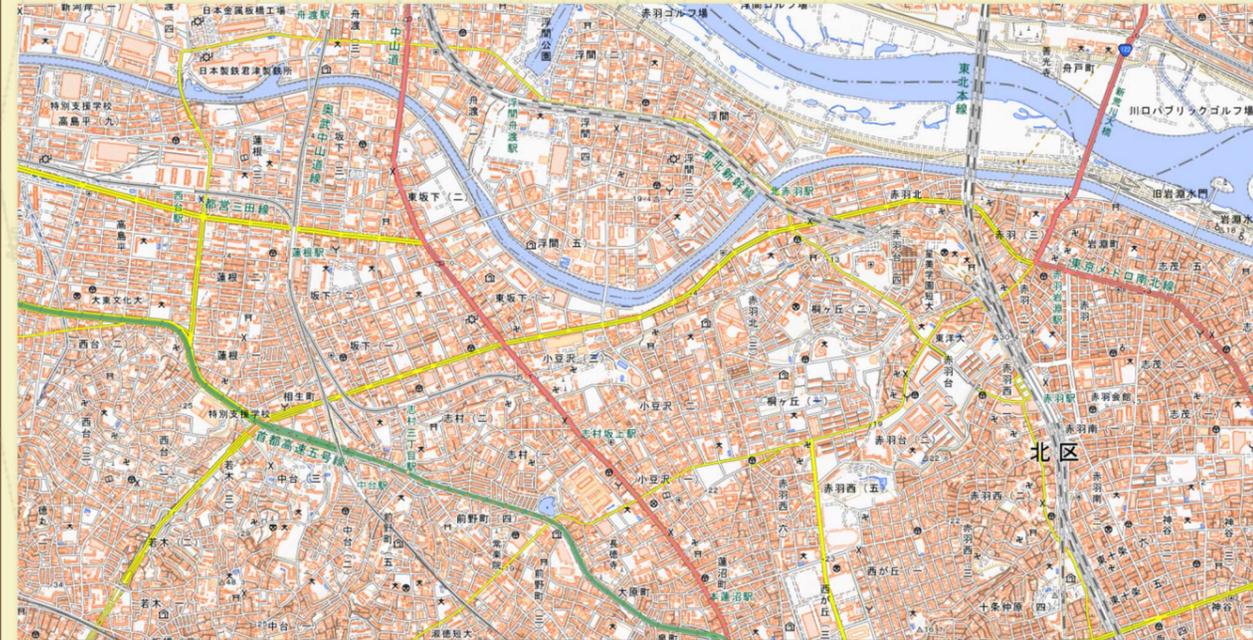
閉塞方式：車内信号閉塞式

保安装置：CS-ATC

最高速度：110km/h(急行線)、75km/h(緩行線)

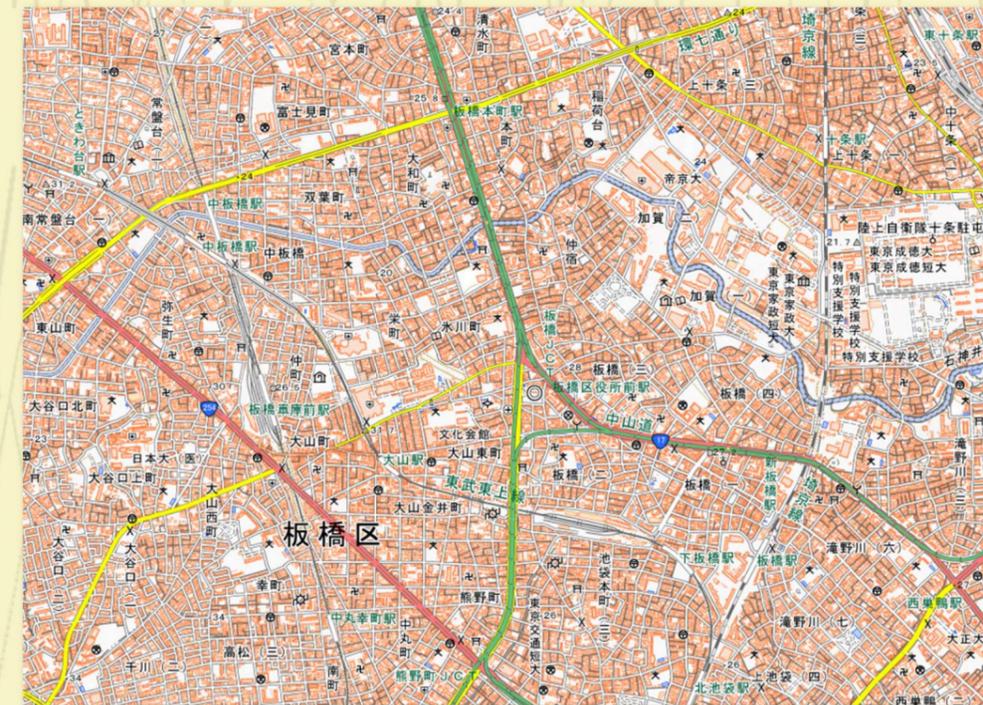
昭和 43(1968) 年、都営地下鉄三田線の開業に際して巣鴨～蓮根間で奥武鉄道の中山道線が並行路線となるため、中山道電気軌道開業以来の歴史ある区間、巣鴨～中板橋間が廃線となった。その補償措置として新規に建設される三田線の巣鴨～蓮根間を複々線とし、ここに奥武線の列車が乗り入れて第二種鉄道事業者として奥武鉄道が自社列車を運行する取り決めがなされ、ここに「巣鴨中山道線」が生まれたのである。巣鴨～蓮根間のうち急行線は専ら奥武線からの直通列車が使用することとされ、地下線ながら最高 110km/h での運転が可能となるよう、

緩行線とは大幅に異なるルートで建設されている。下の地図を見ると、本蓮沼から先緩行線が志村坂上、志村三丁目で急カーブを描きつつ蓮根駅に到達するのに対し、急行線は本蓮沼を出るとすぐに西進して首都高速の下に入り、蓮根駅南方で地上に出て緩行線より先に中山道線に合流しているのが分かるだろう。都営三田線は先に開業していた中山道線に合わせるために蓮根駅の前後で極端なほどのカーブを描いているのが見て取れる。



巣鴨中山道線は奥武線から都営三田線への直通列車のみを担うためダイヤは比較的単純で、日中は都営三田線から宮代杉戸までの準急と上尾までの直達準急が片道 1 時間あたり 3 本ずつ合計 6 本運転される。また通勤時間帯には準急系統に加えて各駅停車や中山道線直通の区間急行も運転されており、さらに 7～21 時台の広い時間帯に日比谷発着の日光、会津方面特急が通過して

いるが、巣鴨中山道線(巣鴨～蓮根)内に特急の停車駅はない。巣鴨中山道線の最大の特徴は線内を走る全列車が南は巣鴨以南の都営三田線、北は蓮根以北の中山道線に直通していき 1 本として巣鴨や蓮根発着の列車が設定されていないことだろう。また、奥武鉄道と都営地下鉄とで運賃体系が異なるため、乗り越し乗車時に運賃が正しく収受されるようルールが整備され、地下鉄線内から奥武線内まで乗車した時に奥武線の運賃表で求めた運賃が地下鉄の同距離運賃より安くなる場合には地下鉄側の運賃に合わせる措置が取られている。



都営三田線に置き換えられる形で巣鴨支線(巣鴨～中板橋)の廃止から 50 年以上、今なお廃線跡が克明に残る中板橋～板橋区役所前間。かつてそこに設けられていた板橋栄町電停は病院の敷地の一部となって消え、中板橋駅の巣鴨支線分岐部分は駅ビルランヴィルの敷地に転用されたが、板橋区役所の脇を道路と斜めに交差する街路や板橋栄町電停の東側で坂を登っていた切通の跡などに鉄道の跡が見て取れる。現在の板橋車庫前駅は明治期、板橋栄町(当時は西板橋)から急カーブを描いて到達していたが、

そのカーブも街路として健在。東武東上線は先に開業していた中山道線を高架線で跨ぎ中板橋駅で中山道線と接続しているが、時間に余裕があれば東武東上線大山駅から「ハッピーロード大山・車庫前商店街」に沿って中山道線の板橋車庫前駅まで散策するのも楽しい。

都営三田線直通用の最新鋭通勤形、1050 系



中山道線、巣鴨中山道線、奥武本線（新宿～浦和～行田市・関宿）の通勤輸送

奥武線全線の中でも首都圏の通勤輸送を担う中山道線新宿～行田市間と巣鴨中山道線巣鴨～蓮根間、そして奥武本線の浦和～関宿間は関東大手私鉄でも屈指の高密度輸送を実現している。これらの区間は一体となってダイヤ構成されており、前述した通り奥武本線の浦和～関宿間も実質的には中山道線の支線のような扱いを受けている。日中は新宿発の各駅停車が1時間あたり9本(6本が浦和行き、3本が上尾行きまたは鴻巣行き)、準急関宿行きが3本、急行宇都宮行きが3本、区間急行行田市行きが3本、区間急行鴻巣行きと急行熊谷行きが合わせて3本となっており、新宿発の列車だけでは各駅に停車する本数が1時間3本のみになってしまう浦和以北には、都営三田線からの準急関宿行きと直達準急上尾行きがそれぞれ1時間3本ずつ運転されて補っている。特急や快速といった長距離優等列車はこれら急行以下が作る20分サイクルダイヤに乗る形でダイヤが組まれている。

2020.06.06改定

新宿駅 中山道線 浦和・行田市・熊谷方面 奥武本線/宇都宮日光線直通 宇都宮・笠間方面 平日時刻表	
4	20 43 56
5	00 17 18 27 35 37 45 47 48 55 58
6	04 10 19 20 25 26 30 32 38 39 41 45 48 54 57
7	01 04 06 07 10 12 13 15 16 19 20 21 24 26 27 30 32 33 35 36 39 40 41 44 46 47 50 52 53 55 56 59
8	00 01 04 06 07 10 12 13 15 16 19 20 21 24 26 27 30 32 33 35 36 39 40 41 44 46 47 50 52 53 55 56 59
9	01 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
10	02 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
11	02 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
12	02 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
13	02 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
14	02 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
15	02 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
16	02 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
17	01 02 04 07 09 12 16 17 19 20 24 26 27 29 32 33 36 39 40 41 44 46 47 51 52 53 56 59
18	00 03 06 07 11 12 13 16 19 20 21 24 26 27 31 32 33 36 39 40 41 44 46 47 51 52 53 56 59
19	00 03 06 07 11 12 13 16 19 20 21 24 26 27 31 32 33 36 39 40 41 44 46 47 51 52 53 56 59
20	00 03 06 07 11 12 13 16 19 20 21 24 26 27 31 32 33 36 39 40 41 44 46 47 51 52 53 56
21	00 02 04 07 10 13 15 16 20 22 24 27 30 33 35 36 40 42 44 46 50 53 56 58
22	02 04 06 10 13 16 18 22 24 26 30 33 36 39 42 44 46 50 53 55 57
23	00 03 06 08 13 15 19 24 27 30 31 32 38 40 45 50 53 54
24	05 10 17 30 40 50

■：各駅停車 ■：準急 ■：直達準急 ■：区間急行 ■：通勤区間急行 ■：急行 ■：快速 ■：中山道ライナー/エクスプレス ■：とちぎエクスプレス ■：特急 ■：A特急
 列車名：虎白虎 あかあかべ しらしらかわ なんなんたい
 中ラ中山道ライナー 中エ中山道エクスプレス とエとちぎエクスプレス も夜行快速もがみ あら夜行快速あらしお 尾尾尾直達
 行先：椎名野 板橋橋庫前 中中橋橋 浦和 上尾 鴻巣 行田市 熊谷 埼玉 三峰口
 若津 岩槻 宮代村 関宿 結城 宇都宮 日光 笠間 七ヶ会 袋井 大田原 自由河
 若津 岩槻 宮代村 若津 米沢 田舎津島 只只見 酒酒田 蛇蛇滝
 赤字：臨時列車(臨時日表)

ターミナルの風格！？新宿駅平日時刻表 (2020年6月ダイヤ改定)

2020.06.06改定

浦和駅 中山道線 蓮根・新宿方面 巣鴨中山道線 都営三田線/大井町・日百方面 平日時刻表	
4	20 43 56
5	00 17 18 27 35 37 45 47 48 55 58
6	04 10 19 20 25 26 30 32 38 39 41 45 48 54 57
7	01 04 06 07 10 12 13 15 16 19 20 21 24 26 27 30 32 33 35 36 39 40 41 44 46 47 50 52 53 55 56 59
8	00 01 04 06 07 10 12 13 15 16 19 20 21 24 26 27 30 32 33 35 36 39 40 41 44 46 47 50 52 53 55 56 59
9	01 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
10	02 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
11	02 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
12	02 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
13	02 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
14	02 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
15	02 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
16	02 03 05 08 10 12 15 18 22 23 25 28 30 32 35 38 42 43 45 48 50 52 55 58
17	01 02 04 07 09 12 16 17 19 20 24 26 27 29 32 33 36 39 40 41 44 46 47 51 52 53 56 59
18	00 03 06 07 11 12 13 16 19 20 21 24 26 27 31 32 33 36 39 40 41 44 46 47 51 52 53 56 59
19	00 03 06 07 11 12 13 16 19 20 21 24 26 27 31 32 33 36 39 40 41 44 46 47 51 52 53 56 59
20	00 03 06 07 11 12 13 16 19 20 21 24 26 27 31 32 33 36 39 40 41 44 46 47 51 52 53 56
21	00 02 04 07 10 13 15 16 20 22 24 27 30 33 35 36 40 42 44 46 50 53 56 58
22	02 04 06 10 13 16 18 22 24 26 30 33 36 39 42 44 46 50 53 55 57
23	00 03 06 08 13 15 19 24 27 30 31 32 38 40 45 50 53 54
24	05 10 17 30 40 50

■：各駅停車 ■：準急 ■：直達準急 ■：区間急行 ■：通勤区間急行 ■：急行 ■：快速 ■：中山道ライナー/エクスプレス ■：とちぎエクスプレス ■：特急 ■：A特急
 列車名：虎白虎 あかあかべ しらしらかわ なんなんたい
 中ラ中山道ライナー 中エ中山道エクスプレス とエとちぎエクスプレス も夜行快速もがみ あら夜行快速あらしお 尾尾尾直達
 行先：椎名野 板橋橋庫前 中中橋橋 浦和 上尾 鴻巣 行田市 熊谷 埼玉 三峰口
 若津 岩槻 宮代村 関宿 結城 宇都宮 日光 笠間 七ヶ会 袋井 大田原 自由河
 若津 岩槻 宮代村 若津 米沢 田舎津島 只只見 酒酒田 蛇蛇滝
 赤字：臨時列車(臨時日表)

複々線区間ならではの豪華なダイヤ！浦和駅平日時刻表 (2020年6月ダイヤ改定)



みんなも持ってる!?

奥武グッズを手に入れちゃおう!!



奥武鉄道カレンダー 2021

奥武グッズは
オンラインショップで
大好評販売中!

URL: http://www.zazzle.co.jp/store/obu_railway



懐中時計



架鉄コレクション

*こちらは駅売店限定商品です



中距離通勤路線と観光路線の二つの顔を持つ路線

宇都宮日光線

起点：野田市駅 終点：奥武日光駅

駅数：29 駅 路線距離：123.8km

全線開業：昭和 11(1936) 年

所有者：奥武鉄道 運営者：奥武鉄道

軌間：1067mm

線路数：複線(野田市～宇都宮)

単線(宇都宮～奥武日光)

電化方式：直流 1500V 架空電車線方式(野田市～北宇都宮)

交流 20000V・50Hz 架空電車線方式

(北宇都宮～奥武日光)

* 北宇都宮～徳次郎間にデッドセクション

閉塞方式：奥武 ATC 方式

保安装置：OBAC

最高速度：140km/h

宇都宮日光線は元々日光東街道鉄道が建設を始め奥武鉄道発足後に奥武日光までの全線が開通した経緯を持つ。開通当初は御多分に漏れず非電化であり、戦後もしばらくは 16m 級の小型気動車が活躍したが、昭和 40(1965) 年の電化を機に電車特急が運行を開始し、昭和 45(1970) 年に 700 系(初期車)が導入されて普通列車も含めた電化がなされた。

起点は東武野田線と連絡する野田市駅。ここから関宿までは首都圏外郭の郊外住宅地を走り、車庫のある関宿で奥武本線と合流、下総境まで一駅間で奥武本線との供用区間内で利根川を渡る。電化当初は下総境から先で交流電化とな

っていたが現在は車庫のある北宇都宮までが直流電化され、柿岡の地磁気研究所から 30km 圏内にあたる武井～下籠谷間を含めて小規模分割直流電化によって直流急行形電車が新宿から乗り入れるようになっている。利根川を渡った先下総境から宇都宮までは茫漠とした関東平野を走る宇都宮日光線。関宿～宇都宮間には新宿発着の急行列車が終日乗り入れ、この他朝夕のラッシュ時にはやはり新宿発着の区間急行も新宿～結城・宇都宮間で運転され当該区間の各駅に停車する。日中ダイヤを見ると片道 1 時間当たり普通列車が 2 本なのに対して急行は 3 本設定

奥武本線でも活躍してきた 700 系初期車は、元はと言えば宇都宮日光線専用に導入された交直流両用車だ。

されており、地域輸送の列車よりも都市間輸送の列車の方が本数が多くその間隔も 30 分間隔と 20 分間隔でずれているという独特のダイヤ構成となっている。

宇都宮から先は打って変わって単線、北宇都宮から交流電化となってローカル線の様相を呈し、日光連山をはじめとした山々が車窓を彩る。路線は旧日光街道に沿って徳次郎を経由するルートをとる、終日毎時 1 本の普通列車と新宿、日比谷から直通する特急のみからなるダイヤは純然たる観光路線そのものだ。

男体山をバックに日光路を行く 20000 系特急形電車

かつて宇都宮日光線を闊歩した小型気動車たち。

宇都宮駅の時刻表を見てみると、この駅を境にダイヤが大きく変わっているのが分かる。南側は新宿～宇都宮間の都市間輸送を担うため普通列車よりも多い本数の急行列車が運行され、朝夕には区間急行列車やライナーも見える(なお多くの区間急行は新宿～結城間の運行でここには見えない)。一方で宇都宮以北は観光に特化しており、鹿沼経由で並行する JR 日光線の方が沿線人口が多いこともあって地域輸送を担う普通列車の本数は終日 1 時間に 1 本程度と少ない。夕方上り列車のみ、奥武日光始発のライナーも運転されているが、下りの優等列車は特急のみだ。

宇都宮来たらとりあえず餃子だよな～!



2000 系とともに宇都宮方面急行の主力として活躍する 7000 系奥武線近距離区間の標準色であるエメラルドグリーンにアイボリーを多用したカラーリングはデビュー当時新たな時代を感じさせた。

2020.06.06改定		2020.06.06改定	
宇都宮駅 宇都宮日光線 野田市・浦和・新橋・日比谷方面		宇都宮駅 宇都宮日光線 奥武日光方面	
4	35	5	12 52
5	09 16 30 36 52	6	39
6	04 16 24 27 34 48 51	7	23 54
7	02 09 13 17 25 29 37 47 54	8	23 28 52
8	09 13 18 34 37 50 51	9	13 54
9	01 09 16 18 34 50 51	10	13 29 54
10	01 09 16 18 34 50 51	11	13 29 54
11	01 09 16 18 34 47 54	12	13 29 54
12	09 16 18 34 50 51	13	13 29 54
13	01 09 16 18 34 50 51	14	13 29 54
14	01 09 16 18 34 50 51	15	13 54
15	01 09 16 17 33 47 53	16	13 29 55
16	08 15 17 33 48 54	17	12 29 55
17	01 14 16 20 37 48 54	18	13 39 58
18	01 02 14 16 20 37 49 56	19	15 58
19	02 15 16 20 37 50 51	20	15 42 58
20	08 16 18 26 37 43 50	21	14
21	03 14 33 36 48	22	00 13 56
22	11 24	23	AD
23	05 10		
24	05		

■：普通 ■：区間急行 ■：急行 ■：とちぎエクスプレス ■：特急
 列車名：にょ によほう M光 メトロコア日光 エとちぎエクスプレス
 行先：結城城 関宿 野野郎 浦和 新橋 日比谷
 下線：当駅始発
 *22:24 宛開行は新宿、野田市までの各駅に乗り継げる最終列車となります。
 **23:15 宛開行は関宿～板橋区役所の各駅に乗り継げる最終列車となります。
 斜字：臨時列車(運転日注意)



昭和期、電化前の奥武本線で普通列車用の主力として活躍したキハ200系は大子線と大田原線でその余生を過ごしている。大子線には後継のキハ300系も導入されており、その活躍が見られるのもあと少しだろうか。



大半の列車が起点から一駅で止まってしまう！？

■大子線

起点：七合駅 終点：奥袋田駅
 駅数：9駅 路線距離：25.5km
 全線開業：昭和40(1965)年
 所有者：奥武鉄道 運営者：奥武鉄道
 軌間：1067mm
 線路数：単線
 電化方式：非電化
 閉塞方式：単線自動閉塞式
 保安装置：ATS-P
 最高速度：80km/h

奥武本線の七合から分かれて気動車列車がのんびりと走るローカル支線、それが大子線だ。ルーツを辿れば浦和～関宿～笠間～七合～常陸大子を結んだ奥羽越鉄道の奥鉄関東線の一部にあたり、ある意味でこちらが幹線、七合から分かれて那須小川(現・下野小川)で東野鉄道と連絡していた路線の方が支線の小川線だったわけだが、奥武鉄道発足後に七合から那須小川、黒羽を経て白河へのルートが正式に奥武本線に指定されると、七合から常陸大子へ至る従来の

ルートが支線化し、大子線を名乗るようになった。戦後には常陸大子からはるか太平洋沿いの高萩に至る延伸計画が練られるが、結局常陸大子から1駅間のみ、奥袋田まで伸びたところで頓挫し、現代に至っている。時刻表を見ると過半数の列車が七合から隣の馬頭までで折り返す区間列車となっているが、これは那珂川町の中心市街が馬頭駅のある馬頭地区と奥武本線下野小川駅のある小川地区であり、鉄道の結節点であり奥武本線の特急停車駅でもある七合駅から馬頭地区への足を確保するための措置。馬頭から先常陸大子方面へはおよそ毎時1本程度の本数となっており、特に末端部の常陸大子～奥袋田間は観光輸送以外の需要がほとんどないため早朝と夜間を除く昼間に9往復のみ運転されている。そんな中でも新宿からの直通気動車快速列車が4往復半運転されるほか、紅葉のシーズンには旧型客車を使用した臨時快速列車が浦

和から奥袋田まで運転され観光需要に役立っている。車窓は県境の峠を越える鉄道という割には穏やかな山間の農地が続き、開けた峠はあまり意識せずに越えられていく。非電化ローカル線ながらかつての貨物輸送の名残で全駅に交換設備が残り、実際にそれらを全て使用しているのは特筆に値するだろうか。

2020.06.06現在		2020.06.06現在		2020.06.06現在	
七合駅 奥武本線 笠間・浦和・新宿・野田市方面		七合駅 奥武本線 黒羽・大田原・白河方面		七合駅 大子線 黒羽・常陸大子方面	
4	特急	6	特急	5	普通
5	普通	7	普通	6	普通
6	普通	8	普通	7	普通
7	普通	9	普通	8	普通
8	普通	10	普通	9	普通
9	普通	11	普通	10	普通
10	普通	12	普通	11	普通
11	普通	13	普通	12	普通
12	普通	14	普通	13	普通
13	普通	15	普通	14	普通
14	普通	16	普通	15	普通
15	普通	17	普通	16	普通
16	普通	18	普通	17	普通
17	普通	19	普通	18	普通
18	普通	20	普通	19	普通
19	普通	21	普通	20	普通
20	普通	22	普通	21	普通
21	普通	23	普通	22	普通
22	普通			23	普通
23	普通				

奥武本線から大子線が分岐する七合駅の時刻表。大子線も1時間に2、3本はありに見えるが無印の列車は全て隣の馬頭止まり。

■大田原線

起点：黒羽駅 終点：大田原駅
 駅数：4駅 路線距離：8.5km
 全線開業：大正7(1918)年
 所有者：奥武鉄道 運営者：奥武鉄道
 軌間：1067mm
 線路数：単線
 電化方式：非電化
 閉塞方式：単線自動閉塞式
 保安装置：ATS-P
 最高速度：80km/h

いけない電車)」などという不名誉なあだ名をつけられているとか。かつては新宿から直通する気動車特急「野州」が乗り入れたことがある大田原線も今は1日1往復朝の上りと夜の下

2020.06.06現在		2020.06.06現在		2020.06.06現在	
黒羽駅 奥武本線 笠間・浦和・新宿・野田市方面		黒羽駅 奥武本線 白河方面		黒羽駅 大田原線 大田原行き	
4	普通	6	普通	5	普通
5	普通	7	普通	6	普通
6	普通	8	普通	7	普通
7	普通	9	普通	8	普通
8	普通	10	普通	9	普通
9	普通	11	普通	10	普通
10	普通	12	普通	11	普通
11	普通	13	普通	12	普通
12	普通	14	普通	13	普通
13	普通	15	普通	14	普通
14	普通	16	普通	15	普通
15	普通	17	普通	16	普通
16	普通	18	普通	17	普通
17	普通	19	普通	18	普通
18	普通	20	普通	19	普通
19	普通	21	普通	20	普通
20	普通	22	普通	21	普通
21	普通	23	普通	22	普通
22	普通			23	普通
23	普通				

りで新宿発着快速列車が乗り入れるのみ。それでも大田原発の列車の多くが奥武本線の七合、烏山まで乗り入れたり、一部列車に旧型客車が使用されるなどファン目線からはおっと思うところもある路線。北関東の北辺をのんびり走る風景はいつも長閑、まさに時間がある時にちょっと乗ってみたいなる、そんなミニ路線だ。

黒羽駅の時刻表を見ると、大田原線の本数の少なさが目立つが、実は奥武本線の白河方面普通列車も相当に少ない。

—会津、羽州の山懐へ[会津支社・南会津支社管内]—

白河から先、奥武線は二手に分かれて北と西を目指す。北に向かう磐岩線とその先の岩羽線、そして磐岩線の三代から分岐して浜路までを結ぶ郡若線が会津支社管内に含まれる。

会津への入り口となる勢至堂峠を越えて紺碧の猪苗代湖を見下ろすパノラマビューが自慢の電化亜幹線、磐岩線。人里離れた大峠を越えて会津と置賜を結ぶ閑散線区の岩羽線。猪苗代湖の静かな湖畔を見て走る盲腸ローカル線の郡若線。それぞれに色があり、味がある。

一方白河から会津田島を経て南郷に至る白田線と、南郷を通過して群馬県の沼田から奥会津の只見までを連絡している上岩線が南会津支社管内に含まれ、この2路線は奥武線の中でも最大の秘境地帯を走る線区としてファンの人気も高くシーズンごとの臨時列車も数多く設定されている。是非奥武の列車に乗って、まだ見ぬ会津、羽州を旅してみよう！



会津といえば日本三大ラーメンのひとつ、
喜多方ラーメンも外せないね！

■磐岩線

起点：白河駅 終点：会津若松駅

駅数：17駅 路線距離：74.4km

全線開業：明治31(1898)年

所有者：奥武鉄道 運営者：奥武鉄道

軌間：1067mm

線路数：単線

電化方式：交流20000V・50Hz 架空電車線方式

閉塞方式：奥武特殊単線自動閉塞式

保安装置：ATC

最高速度：100km/h(白河～会津赤井)

90km/h(会津赤井～会津若松)

優等列車が駆け抜ける交流電化亜幹線

磐岩線は旧白河街道に沿って白河から会津

若松を結ぶ交流電化路線。比較的温暖な太平洋気候の白河側と豪雪地帯の会津地方とでは景色も大きく変わり、開業時からの急カーブが多く残る路線は新宿から140km/hで飛ばして来た特急列車でさえもあまりスピードを出さずに走り、奥武本線から乗り通して来ると幹線から亜幹線に乗り入れたことを実感させられる。列車ダイヤは特急と快速列車を合わせて概ね片道1時間あたり1本以上が確保されており、磐越西線などJR亜幹線並みだ。

地域輸送を担う普通列車は白河側と会津側の間に立ちはだかる勢至堂峠で概ね分断されており、白河～岩代長沼間で1日12往復半、会津側の三代～会津若松間で9往復半(一部会津湊での乗り継ぎ便を含む)が設定されている一方峠の岩代長沼～三代間を走る普通列車は1日3往復にとどまり、当該区間の江花駅、勢至堂駅はちょっとした秘境駅の様相を呈している。会津側では多くの普通列車が三代から分岐する郡若線やはたまた会津若松の先の岩羽線へと乗り入れ、中には郡若線の浜路から磐岩線を経由して会津若松、喜多方を通り岩羽線の熱塩

奥武本線 黒羽 笠間 浦和 新宿方面 Obu Main Line for Kurobane, Kasama, Urawa & Shinjuku				磐岩線 岩代長沼 会津若松 喜多方 米沢方面 Bangan Line for Iwahiro-Naganuma, Aizu-Wakamatsu, Kitakata & Yonezawa				白田線 会津田島 南郷 只見 沼田方面 Hakudaen Line for Aizu-Tajima, Nango, Tadami & Numata			
時刻	種別	行先	のりば	時刻	種別	行先	のりば	時刻	種別	行先	のりば
12:25	快速	新宿	3	12:13	特急 あかびこ	会津若松	5	12:15	快速	只見	2
12:33	特急 あかびこ	新宿	7	13:12	快速	米沢	3	13:31	普通	会津田島	1

明治期からの駅舎が残る白河駅には反転フラップ式の発車標も。東北線区に踏み入れる旅の高揚感を一層掻き立ててくれる。

温泉まで直通する普通列車も1日2本のみながら設定されているなど、線区の縛りに拘らない柔軟なダイヤが組まれているのも特徴だ。こうした他線との乗り入れ事情や車両需給の問題のため、またかつては変電所容量が小さかったこともあり、電化路線にもかかわらず普通列車は大半がキハ4000系気動車で運転される。早朝の三代～会津若松間で1往復のみ運転される特急形10000系使用の普通列車は、異端の存在だ。

会津支社管内での普通列車の主力、キハ4000系。長距離快速列車との共通運用も多いが中には普通列車だけで独立した運用もあり、普通列車限定運用には昭和47(1972)年のデビューから機関換装されていない0番台車も使用される。



■ 郡若線

起点：浜路駅 終点：三代駅
 駅数：5 駅 路線距離：8.6km
 全線開業：明治 26(1893) 年
 所有者：奥武鉄道 運営者：奥武鉄道
 軌間：1067mm
 線路数：単線
 電化方式：非電化
 閉塞方式：タブレット閉塞式
 保安装置：ATS-SN
 最高速度：75km/h

郡山を目指した夢、破れ…

その名の通り郡山と若松(現・会津若松)を結ぶことを意図して建設された郡若線は、若松～喜多方間に続く奥羽越鉄道の2番目の路線として若松から建設され、明治26(1893)年に御霊櫃峠西側の浜路までが開通した。しかしその後日清戦争下の資材高騰で建設が遅れる中、岩越鉄道が先に郡山～若松間を開通させてしまったため浜路から郡山への延伸が凍結され、若松～三代間も磐岩線の一部に組み入れられてしまいその三代から分岐する

枝線となって現代に至っている。今でも盲端側の浜路駅が起点になっているのは、郡山を起点



郡若線の一部列車ではあかね色とアイボリーが鮮やかなキハ100形気動車も使用される。時刻表で2両編成とあるのがそれだ。

にする予定だった名残。猪苗代湖の蒼い湖面を見ながら窓辺にそよぐ風に揺られれば旅情満点。ただし定期列車は1日8往復半と少なく、特に浜路行き上り列車は日中最大4時間程間隔が空く時間帯もあるため、計画的な乗車が必要だ。これらを補うように夏季には臨時快速列車の「猪苗代ブルーマリン号」も会津若松～浜路間で運転され、湖水浴輸送を担っている。

2020.06.06改定

■ 浜路駅 郡若線 三代・会津若松方面	
6:46	普通 熱塩温泉
7:52	普通 三代 (普通会津若松行きに接続)
8:46	普通 喜多方
10:17	普通 三代 (快速米沢行きに接続)
12:56	普通 会津若松
14:50	普通 三代 (普通会津若松行きに接続)
16:10	臨時快速 猪苗代ブルーマリン 会津若松
17:17	普通 会津湊 (特急会津若松行き、普通喜多方行きに接続)
19:31	普通 熱塩温泉
21:05	普通 会津若松

図：郡山駅前発のバスから連絡

浜路駅の三代、会津若松方面時刻表。一部列車は磐岩線、岩羽線まで直通し会津若松や喜多方、熱塩温泉へ向かう。

図とあるのは郡山駅前発のバスからの連絡便だ。

未成線となった郡山から御霊櫃峠を越えて浜路までの区間はバス路線になっている。曜日によっては昔懐かしいボンネットバスの運行も!



■ 岩羽線

起点：会津若松駅 終点：米沢駅
 駅数：25 駅 路線距離：87.6km
 全線開業：昭和 32(1957) 年
 所有者：奥武鉄道 運営者：奥武鉄道
 軌間：1067mm
 線路数：単線
 電化方式：非電化
 閉塞方式：単線自動閉塞式(会津若松～喜多方)
 タブレット閉塞式(喜多方～米沢)
 保安装置：ATS-P(会津若松～喜多方)
 ATS-SN(喜多方～米沢)
 最高速度：100km/h(会津若松～喜多方)
 90km/h(喜多方～米沢)

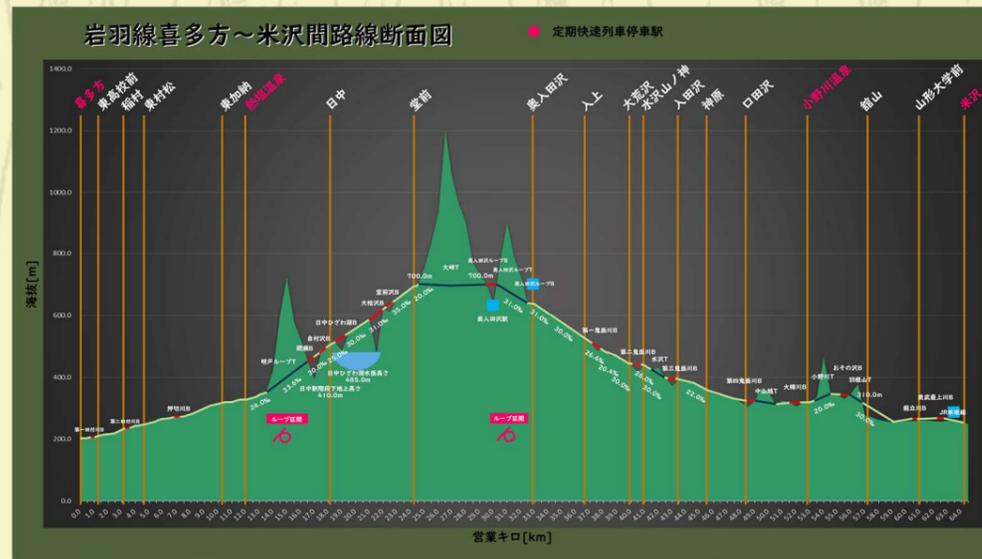
旅客よりも貨物!? 大峠越えの秘境路線

これほど普通列車の本数が少ない私鉄路線

が他にあるか…。会津若松と米沢を結ぶ非電化路線、岩羽線の熱塩温泉～入田沢間を走る普通列車はわずかに1日1往復。それも早朝の下りと夜の上りのみで、その目的は専ら保線員の輸送にあるという。その他線内を走破する旅客列車は新宿～米沢間を結ぶ昼行快速列車が4往復と夜行快速列車が2往復(うち1往復はJR米坂線、羽越本線を経て酒田まで乗り入れ)のみ。ただし臨時列車としてSL山峡またはSL碧水がほぼ毎日1往復運転されるほか、実は何よりも、1日4往復白河

～会津若松～米沢間で運転される貨物列車こそが、この路線の本当の使命とも言える。会津と

置賜の間に横たわる大峠は最大勾配35.0%でループ線が連続する鉄道の険。貨物列車やSL列車の撮影名所にもなっている堂前駅は道路からのアクセスも皆無。文字通りの秘境駅として全国的に人気だ。



奥羽越鉄道発足当時から構想され戦前から建設が進められた大峠区間の開通は戦後の昭和32(1957)年。急勾配の峠道を重連や三重連のDF500が長大貨物列車を牽いて登る姿は迫力満点だ。



尾瀬、奥会津 列車は誘うよ どこまでも

元来奥只見電源開発の軽便鉄道として開業した上岩線。ダム工事の完了後、奥武鉄道が尾瀬観光のルートとして開発すべく併合したものの尾瀬の観光開発が抑制されたことと思うように増発もなされず、全国私鉄さっての閑散路線となった。群馬、福島両県にまたがる上岩峠（戸倉尾瀬口～蛇滝）

■上岩線

起点：沼田駅 終点：只見駅
駅数：31 駅 路線距離：126.7km
全線開業：昭和34(1959)年
所有者：奥武鉄道 運営者：奥武鉄道
軌間：1067mm
線路数：単線
電化方式：非電化
閉塞方式：タブレット閉塞式
保安装置：ATS-Sn
最高速度：65km/h(沼田～戸倉尾瀬口、蛇滝～只見)
45km/h(戸倉尾瀬口～蛇滝)

貧弱な列車本数の上岩線であるが、それでも新宿～只見間に1日1往復、会津大川館岩口～新宿間に1日上り1本、気動車快速も運転される。

を越える定期列車は普通列車が1日3往復のみ。沼田～只見間の全線を通して走る列車は1日下り1本のみ、そして起点の沼田からも終点の只見からも1日で線内を往復できないというダイヤではなかなか旅行に使うのも難しいが、その中でも地元の高校通学や地域の基幹病院への

通院といった地域の需要に即したダイヤが組まれ、超

のつく閑散線区ながらどうにか奥会津の輸

送需要を支えている。また時刻

表を見ると多くの列車が白田線

と直通しており、実は線内の移

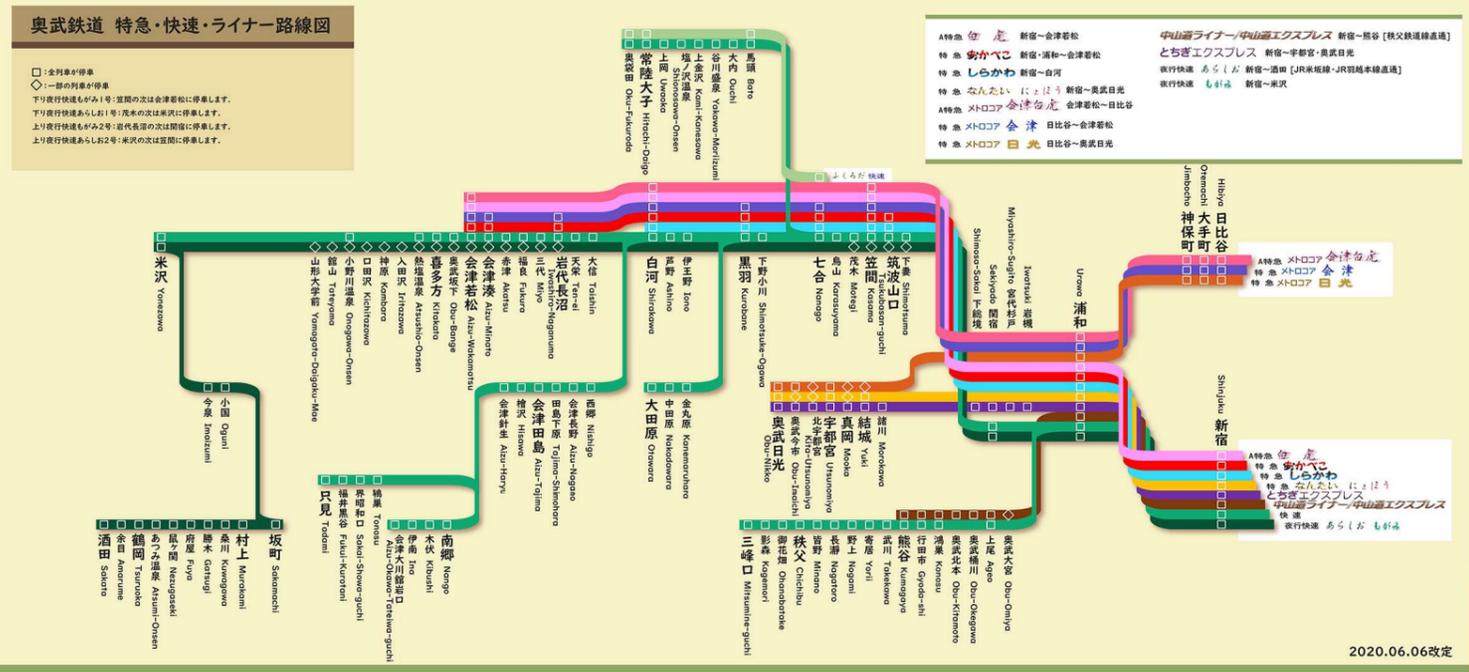
動よりも会津田島、白河方面と

の行き来に配慮されたダイヤに

なっているのも特徴だ。

山燃える紅葉、銀色一色の厳冬など四季とりどりの装いで旅人を魅了してやめぬ鉄道の魔女、上岩線。無計画な乗車は禁物だが、是非一度はそのめくるめく移ろう車窓にただ身を委ねに、本州の奥地のまた奥へと、足を運んでみてはどうだろう。

冬の会津地区、南会津地区ではDF500、DF570といった昭和40年代製造の除雪車もまだまだ活躍中。一部区間に残る腕木式信号機との相性も抜群だ。



快適な特急列車 vs 快感の快速列車 君が乗るのはどっちだ！！？

↑奥武鉄道の特急列車は新宿と都営三田線の日比谷をターミナルとして奥武日光、白河、会津若松まで運転される。車種は少ないが特に新宿からの対日光、会津輸送においてJRの東武直通特急や新幹線、磐越西線経由と比べて料金、所要時間で優るよう設計されており、観光輸送で善戦している。

→快速列車は奥武本線において特急の停車しない中核駅同士の輸送を担うとともに、秩父方面、大子線、大田原線、岩羽線喜多方・米沢方面、白田線と上岩線の会津田島・只見方面など特急列車がカバーしていない地方線区を広くカバーし奥武鉄道の中長距離輸送の要となっている。写真のキハ4000系は奥武本線、会津・南会津支社方面の列車に充当され、昭和40年代製造の老体に鞭を打って今でも快速の主力として走り続けている。

日光、会津への快適な旅を担う特急列車はJR新幹線や東武直通特急、はたまた郡山で新幹線に連絡する会津バスの高速バスとデッドヒートを繰り広げる。遅れていた車内Wifi整備も進み、平成29(2017)年からは最新鋭の20000系特急形電車もデビューしてこれまでの新宿発着に加え都営三田線日比谷発着も加わった今もはや向かうところ敵なし！
客車時代からの伝統で料金なしの速達輸送を続ける快速列車はファンに人気のコアな列車。行き先もバリエーションに富み、複数の行き先を持つ列車が併結して走る複雑な車両運用は奥武鉄道のダイヤの真骨頂！？

—奥武の中長距離輸送を担う特急と快速—

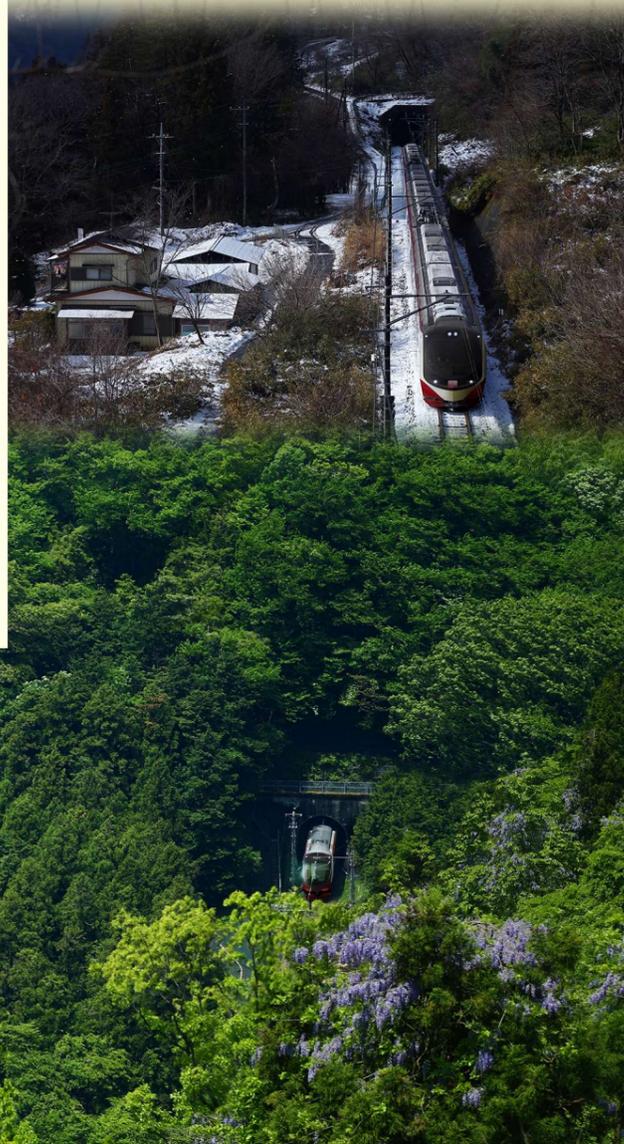
特急列車は昭和 35(1960) 年の気動車特急「あかべこ」(新宿～会津若松・喜多方)を皮切りに、昭和 40(1965) 年には電車特急の「によほう」(浦和～奥武日光)が走り出し、以降奥武本線、磐岩線の電化による会津方面特急の電車化と喜多方便の廃止、一時期新宿～大田原間で運転されていた気動車特急「野州」の登場と廃止などを経て、一貫して新宿～日光、白河、会津方面で運転されてきた。平成 29(2017) 年には初の都営三田線乗り入れ特急が運行を開始し、日比谷～奥武日光、会津若松間に最新型の 20000 系特急形電車を使用した特急が走っている。この都営三田線乗り入れ特急、日比谷で旅客を降ろした後日中使用されていない御成門駅の留置線にいったん退避してリネンの交換など折り返しの準備を行うのが運用上のポイント。また最近はこの 20000 系が新宿発着編成の 10000 系より短い 6 両編成であることに目をつけて、ホーム有効長の短い宇都宮日光線の野田市駅を始発駅とした臨時特急列車にも 20000 系特急形が投入され、注目を集めている。

その他特急列車ではないが、新宿～宇都宮間(上りのみ一部奥武日光発)に 10000 系特急形を使用したとちぎエクスプレスが、新宿～熊谷間(下り 1 本のみ)に 10000 系による中山道エクスプレスが運転され、特急形を使用したお得な着席列車として人気だ。

■特急列車・ライナー 一覧 ①: 10000 系 7 連 / ②: 20000 系 6 連

①A 特急 白虎	新宿～会津若松	1 日 3 往復
①特急 あかべこ	新宿～会津若松	1 日 8 往復
①特急 しらかわ	新宿～白河	1 日 上り 4 本 下り 5 本
②A 特急 メトロコア会津白虎	会津若松→日比谷	1 日 上り 1 本
②特急 メトロコア会津	日比谷→会津若松	1 日 下り 1 本
①特急 なんたい	新宿→奥武日光	1 日 下り 16 本
①特急 によほう	奥武日光→新宿	1 日 上り 15 本
②特急 メトロコア日光	日比谷～奥武日光	1 日 9 往復
②臨時特急 あかべこ 31 号	野田市→会津若松	
②臨時特急 あかべこ 32 号	会津若松→新宿	
①臨時特急 浦和日光	浦和→奥武日光	
①とちぎエクスプレス	新宿～宇都宮	1 日 6 往復
	奥武日光→新宿	1 日 上り 2 本
①中山道エクスプレス	新宿→熊谷	平日 下り 1 本
中山道ライナー(8000 系)	新宿～熊谷 / 鴻巣	平日 上り 2 本 下り 11 本

平成 19(2007) 年デビューの 10000 系(上)と、平成 29(2017) 年デビューの 20000 系(下)、ともに奥武鉄道の東北線区色(あかね色とアイボリー)をアレンジしたあかね色とシャンパンゴールドに都会的なダークグレーを合わせた塗色で奥武鉄道の看板車両として活躍している。



前身会社の一つ、奥羽越鉄道において無料の速達列車

車である快速は官営鉄道に対抗するために設けられた特別な種別であった。以来奥武鉄道では特急に次ぐスピードの無料列車に快速の名を冠しており、現在はキハ 4000 系気動車(奥武本線、東北線区)や 8000 系電車(秩父鉄道直通運用)が快速の顔となっている。

深夜には新宿と東北地区を結ぶキハ 4000 系夜行快速列車も運転され、特に JR 米坂線、羽越本線に乗り入れ酒田までを結ぶ夜行快速あらしおは夜行列車ファンの心を掴んで離さない。

一方の 8000 系電車は中山道線のライナーとしても使用される他令和 2(2020) 年からは朝の区間急行にも間合い運用で入っており、そのマルチな性能を遺憾なく発揮している。

■快速列車 運行区間一覧 ①: キハ 4000 系 / ②: 8000 系

①新宿～米沢	1 日 4 往復
①新宿～喜多方	1 日 1 往復
①新宿～会津若松	1 日 1 往復
①新宿～白河	1 日 上り 4 本 下り 5 本
①新宿～只見	1 日 1 往復
①会津大川館岩口→新宿	1 日 上り 1 本
①新宿～会津田島	1 日 上り 2 本 下り 3 本
①新宿～大田原	1 日 1 往復
①新宿～奥袋田	1 日 上り 4 本 下り 5 本
①新宿→七合	1 日 下り 1 本
①笠間→新宿	1 日 上り 1 本
①夜行快速もがみ [新宿～米沢]	1 日 1 往復
①夜行快速あらしお [新宿～酒田]	1 日 1 往復
②新宿～三峰口	1 日 上り 9 本(土休日 10 本) 下り 7 本
②浦和～三峰口	1 日 下り 1 本
②新宿～熊谷	土休日 上り 1 本 下り 5 本
②鴻巣→新宿	土休日 上り 1 本 その他臨時便多数



下り方向はこちら

↑下り快速列車の分割案内。奥武線の快速列車は多層建て列車が当たり前だ。



直通先の秩父鉄道線を 8000 系電車の 4 連が行く。黄緑色とピンクの帯は奥武線の車両の中でもひとときわ明るく、人目を引く。

—南東北の地に目覚めた2体の鼓動

会津、羽州に轟くくろがねの咆哮—

平成31(2019)年4月ダイヤ改定。それは奥武鉄道の歴史に新たな一コマを刻んだ。昭和50(1975)年に引退して以来44年ぶりに、蒸気機関車(SL)が運転を再開したのである。奥武線やその関連会社であった大峠森林鉄道が保有していた旧鉄道省同型のD51 3100番台車2機が復活し、SL山峡(会津若松～米沢)、SL碧水(白河～米沢)、SL銀嶺(白河～南郷)として運行を開始。さらに令和2(2020)年には白河～米沢間をSLが牽引し新宿～米沢間を旧型客車で運行する臨時夜行普通495/496列車も運行を開始し、ますます目が離せない!

—奥武鉄道、という私の幻想—

蒲生 暁径

拙稿が世に出る頃には「妄想鉄 奥武鉄道」のウェブサイトを立ててから3年が経過しているであろうか。ここで取り上げた奥武鉄道の全コンテンツは管理人、蒲生暁径の脳内の理想の鉄道風景を、あたかも模型のレイアウトを作るがごとく実際の東日本の土地の上に展開しこれを可視化したものに過ぎない。中学生くらいの時分から幾度となく架空の鉄道路線を構想していた管理人ではあるが、実際に世に公表する初めての作品となったこの奥武鉄道においては、まず第一に全路線の始発から終列車までのフルダイヤとその運行を可能にする車両運用を作成することに力を注いだ。そして当初は時刻表だけを完成させて満足していたのだが、行きつけのカフェに集まるクラフト作家さんたちに感化されて創作を表に出すことの楽しみを知ったことがウェブサイトの立ち上げにつながり、さらには職場でお世話になった方に「蒲生くんは撮り鉄なんだから妄想鉄の写真も撮らないと!」という無茶苦茶な指示を頂いた(当初は何を言っているのかと思ったが)ことで自身の脳内風景と撮り鉄としての自分が撮影した実写写真を融合し妄想鉄を実写化しようと思いつきなど、「ダイヤ系架鉄」であり「実写系架鉄」である「妄想鉄 奥武鉄道」が形作られる過程には周囲の人たちとの関わりがなくてはならなかった。

そして、妄想の産物である奥武鉄道はコロナ禍で外出の不自由を余儀なくされた令和2(2020)年春より、一層私の中で輝きを増すこととなった。実在の鉄道に乗りに行くのも困難であった中、我々妄想鉄は実在する鉄道各社のような莫大な運行コストを払わなくて良いという強みを生かし、今こそ旅に出たくてうずうずしている誰しもにとってその欲求をかなえる存在でなければならない。実在の観光地と同様に妄想鉄が旅の楽しさを提供しなければいけない!一度奥武線を知れば、奥武線の駅のある土地を見るだけでそこに奥武線の古びた駅舎が浮かび上がる。そこにはけたたましい発車ベルと賑やかな駅弁売りの呼び声、タブレットを掲げる駅員とそれに応えて手を差し出す運転士の息遣い…電車は軽やかな警笛とともに、気動車は懐かしい油の匂いを漂わせ、鈍く輝くレールの彼方へ、小さなジョイント音の奏でるリズムに乗ってあなたを誘い出すだろう…。

さて、夕暮れ時、青く染まる空を前に1杯のコーヒーを飲み干しつつ、こんな留まる場所を知らぬ妄想を展開しながらもなお、この鉄道はつまるところ私の愛すべき脳内風景であり、愛おしい作品なのだ。

