記憶に残る“スタンプ”たち

―レジェンドトレインスタンプラリーを一日で巡る―

3年A組　小藥遼輔

「レジェンドトレインスタンプラリー」を皆さんはご存じだろうか。
土浦駅ユーザーであれば、改札前にスタンプが置かれていたのを覚えている人もいるのではないだろうか。

少しでも速く、正確に、そして安全に・・・
長い歴史の中で、さまざまな進化を遂げてきた鉄道車両。日常の様々なシーンに溶け込む鉄道だからこそ、昭和、平成、令和と移り変わる時代の中で、人々の思い出の1ページに残り続けていることでしょう。
このスタンプラリーでは、様々な鉄道車両の中から、時代背景を映したエポックメイキングな車両や、高速化を目指した車両、豪華絢爛な車両など、普通列車から特急、新幹線まで、まさに鉄道界のレジェンドと呼べる車両たちをラインナップ！
〈記憶に残る"名車"たち〉をコレクションする旅に、さぁ、出かけよう！

JR東日本は、毎年冬の時期に首都圏でスタンプラリーを開催しており、今回のもその一環である。
このスタンプラリーは、最初に10駅周遊コースのパンフレットに10駅分のスタンプを集めた後に、30駅プラスアルファのスタンプ帳をゲットし、それに30駅分のスタンプを押していくという方法がとられている。
最初は一巡目の10駅とその後の30駅を同時に行こうと思ったが、1日で巡るのはお時間の都合上さすがに厳しい。
大人の事情を発動させていただいて、前半10駅を先に行ってしまうことにした。

1. 前日譚-放課後終わりの東京逃亡-

2/25(水)
この日は、翌日が高校入試ということもあり2時間授業と清掃のみで学校は終了。しかも部活や委員会も活動できない。となったら東京行くしかなくない！？
ということで制服も荷物もそのままで、放課後に東京へ直行することにした。天気が悪いのだけが少し残念だ。
行程は以下のとおり。太字がスタンプ設置駅。

土浦（常磐線）金町（常磐線）綾瀬（千代田線）北綾瀬（千代田線）北千住（東武スカイツリーライン）浅草（メトロ銀座線）**上野**（宇都宮線）**赤羽**（埼京線）**池袋**（埼京線）**新宿**（埼京線）**恵比寿**（埼京線）**大崎**（りんかい線）**大井町**（京浜東北線）**田町**（山手線）**品川**



道中、北綾瀬支線や東武スカイツリーラインの一部区間にまで足を延ばすという、いささか蛇足な寄り道もしたが、基本的には都区内パスを駆使し、山手線周辺の駅を重点的に攻略した。平日ゆえに「休日お出かけパス」という選択肢はなかったが、大きな遅延もなく、順調に東京都内を駆け巡ることができた。
品川駅でNewDaysに立ち寄り、まずは10駅達成の記念品である「レジェンドトレインアクリルスタンド」を手にする。引き当てたのはE5系。手頃なサイズ感ながら、その造形には惚れ惚れするような格好良さがある。
時刻はまだ17時。私は欲張って二つの目的地を追加することにした。 一つ目は、開

業から 6 年弱を経てなお瑞々しい高輪ゲートウェイ駅である。初めて降り立つその駅舎と最先端の街並みは、実に洗練されていた。いつかこのような地に居を構えたいものだと、柄にもなく空想にふけってしまう。
次なる目的地を目指し、浜松町で下車する。雨に打たれながらしばらく歩くと、目的地である「ウォーターズ竹芝（アトレ竹芝)」が姿を現した。「アトレ」の名を冠しながら駅に隣接していないという、珍しい立地であるが、わざわざ雨の東京を突き進んでまでここへ来たのには理由がある。



目的は、限定スタンプの入手。そこに描かれていたのは「秋田リレー号」であった。秋田新幹線の改軌工事に伴う 1 年間のみの代走特急。キハ 110 系という気動車ゆえ、特急としての威厳には欠けるかもしれないが、その希少な歴史こそが愛おしい。
竹芝に別れを告げ、土浦への帰路を急いだのであった。

2. 北国の地

2/26（木）
前日の旅の疲れを残しながらも、始発電車で土浦を後にした。目指すはみちのく。友人たちと、「旅せよ平日！JR 東日本たびキュン♡早割パス」を使用して秋田に旅立ったのだ。詳細な道程については別冊に譲るが、ここに書いたのには理由がある。
今回のスタンプラリーには「いい旅、発見！ワイドコース」という枠組みが存在する。青森、秋田、仙台、山形、新潟、長野といった広域にスタンプが設置されており、これらは「30 駅専用スタンプ帳」にしか刻むことが許されない特別な印である。 先んじて「放課後東京」を決行した理由の半分は、この秋田駅のスタンプをどうしても手に入れたかったからに他ならない。



スタンプに描かれていたのは、ED75 形が牽引する寝台特急「あけぼの」であった。かつてのブルートレインという存在が、いかに旅情と浪漫に満ちたものであったかを、その図案は雄弁に語りかけてくる。
秋田駅改札正面の NewDays で、家族への土産として稲庭うどんといぶりがっこを買い求め、あわせて「あけぼの」のオリジナル鉄道風景イラストプレートを入手した。実に見事な意匠である。かつて漆黒の闇を切り裂いて走った夜行列車に思いを馳せ、北国の地を後にした。

3. めざせ３０駅

3/8(日)
いよいよ今回の旅の醍醐味である。
事前に Gemini 先生の協力のもと、なんとか捻りだしたのがこちらの案だ。
太字がスタンプ設置駅。

土浦（常磐線）我孫子（成田線）**成田**（総武本線）千葉（内房線）**蘇我**（内房線）千葉（総武快速線）**津田沼**（総武緩行線）西船橋（武蔵野線）新松戸（常磐緩行線）**馬橋**（常磐緩行線）新松戸（武蔵野線）**東所沢**（武

蔵野線）西国分寺（中央本線）**八王子**（八高線）**拝島**（青梅線・中央本線）三鷹（中央緩行線）**高円寺**（中央緩行線）中野（中央本線）**新宿**（中央本線）**四ツ谷**（中央本線）**東京**（山手線）**巣鴨**（山手線）**池袋**（湘南新宿ライン）**恵比寿**（埼京線）**大崎**（湘南新宿ライン）**国府津**（東海道線）**大船**（東海道本線）**横浜**（京急本線・空港線）**天空橋**（京急本線・空港線）**品川**（京浜東北線）**大井町**（京浜東北線）**田町**（山手線）**新橋**（京浜東北線）**上野**（京浜東北線）**浦和**（高崎線）**熊谷**（高崎線）**大宮**（東北新幹線）**小山**（宇都宮線）**赤羽**（宇都宮線）上野（常磐線）土浦

これまで書き連ねてきた行程を改めて俯瞰すると、実に圧巻のルートである。 総移動距離は 660.9km。
土浦から広島県間の距離に匹敵する。
5 時 22 分の始発電車で土浦駅を出発し、再びこの地へ戻るのが 23 時 18 分というスケジュールは、我ながら非常に無謀な試みであったと思う。
ひとたび列車の遅延に見舞われ、あるいは乗り換えの失念や寝過ごしをしてしまえば、その瞬間にすべては一巻の終わりを迎える緊張感の中、私はただ計画の完遂を神に祈りつつ、北へ南へと身を投じた。

旅の始まりは土浦駅である。
土浦に住む身として、最寄り駅にスタンプが設置されているのは非常に喜ばしいことだが、都内や他県から訪れる者にとっては、この地まで足を運ぶ労苦は察するに余りある。
始発列車に乗る。ふと見れば、向かいの席には夢の国を目指しているのであろう中学生のグループがいた。 同じ一日を過ごすにしても、一方は一箇所で歓待を享受し、もう一方は首都圏を広範囲に駆け巡る。あまりに方向性が違いすぎる両者だが、結局のところ、人間は己の好きなことに没頭している瞬間が一番幸福なのだろう。

最初の目的地は成田駅。我孫子駅で常磐線から成田線へと乗り換える。
途中朝日が出てきて列車を煌々と照らす。
しばらくすると成田駅に到着した。
15 分弱と、各駅の滞在時間としては破格の時間を手に入れられたが、空いている店はコンビニしかない。



成田駅からは総武快速線に乗り、千葉駅で乗り換えて蘇我に向かう。
個人的には、蘇我といえば RIJF や JAPAN　JAM といった音楽フェスの会場の最寄り駅としての印象が強い。当駅は、駅一面でジェフユナイテッド千葉を応援している。もともと JR 東日本と古河電工の出資で作られたチームだそうなのでこんなに宣伝が多いのだろう。
あと、当駅の発車メロディである over はものすごい神曲だと思うので、聞いてみて欲しい。

蘇我からは再び千葉へ乗り換え、津田沼で降りる。津田沼といえば、最近駅前のイオンモールが増築（イトーヨーカドーからの居抜き）したことで有名だが、個人的に降りるのは初めて。
駅の雰囲気としては、首都圏の郊外の駅として標準的な感じ。
まあ住むにはちょうどいい町なのだろうな、と思った。







総武緩行線、武蔵野線、常磐緩行線を乗り継ぎ、馬橋へと向かう。常磐線の駅ゆえ、鉄道ファンならずとも一度はその名を聞いたことがあるのではないだろうか。ここは流鉄流山線との乗換駅でもある。

ここで一つ、以前から抱いていた疑問がある。世の「乗り鉄」の中で、武蔵野線を愛する者はどれほどいるのだろうか。 この区間を走る際、私の口から出るのは「新三郷のららシティだ」「吉川美南のイオンタウンだ」「レイクタウンだ」といった、あまりに単純な感想ばかりである。
閑話休題。次の目的地は東所沢駅だ。 なぜスタンプラリーの制作者がこの駅を選んだのか、その意図を測りかねていたが、実際に降り立つのも今回が初めてである。駅舎は近年改築されたのか、思いのほかおしゃれな外装であった。

東所沢からは西国分寺を経由し、八王子を目指す。 個人的に、武蔵野線の西側区間は少々辛いものがある。地下区間が続くため景色は望めず、電波も不安定でスマートフォンを楽しむこともままならない。これもまた、旅の一部と割り切るほかないだろう。
八王子からは八高線に乗り換え、拝島へと向かう。向かいの席には、同じスタンプラリー帳を手にした家族連れが座っていた。彼らの進捗はいかほどだろうか。 当初は乗り換えに 12 分の余裕を見ていたが、一本前の列車に滑り込むべく、駅構内を急ぎ足で移動した。







無事、目標の列車に乗車。見れば、先ほどの家族連れも同じ車両に揺られていた。 次に目指すは高円寺。平日なら快速一本で到達できるが、今日は休日である。俗にいう「杉並三駅」の一つであるため、快速は無情にも通過していく。三鷹で各駅停車に乗り換え、ようやくホームに降り立った。 誰もいない休日の快速線ホームを眺めるたび、どこか寂しいような、哀れな気持ちにさせられる。

中野でさらに乗り換える。ここからはしばらく、スタンプ設置駅以外で降りることはない。 次は新宿。最終日

ということで、スタンプ台は親子連れで混雑しているかと思いきや、案外そうでもなかった。残っているのは、私のようなガチ勢ばかりなのだろうか。
新宿を後にし、列車は中央線快速をひた走る。次なる目的地は、四ツ谷である。



四ツ谷を後にし、次なる目的地は東京駅。日本が世界に誇るターミナルだが、ここでの滞在時間はわずか 4 分。ふと JR 東日本アプリに目を落とした私に、不穏な報せが舞い込んだ。「埼京線：遅延」。一瞬、目を疑った。この先の行程で、池袋から埼京線を利用する計画を立てていたからだ。しかし、幸いにも直前の拝島駅で予定より一本前の列車を捕らえていたことが功を奏し、わずかながらの「貯金」があった。
何はともあれ急がねばならない。巣鴨、池袋と山手線の駅を駆け抜けていく。

池袋の次は恵比寿だ。運行状況を注視する限り、埼京線や湘南新宿ライン系統は当面、期待できそうにない。私は即座に判断を切り替え、山手線に飛び乗った。恵比寿に到着し、ふと「恵比寿ガーデンプレイスに寄りたい」という欲が頭をかすめるが、今は先を急ぐ。

大崎駅に到着。時間は多少要したが、ここで本来乗るはずだった湘南新宿ラインの特別快速小田原行きへの乗車に成功した。拝島での先行が、文字通り「命拾い」へと繋がったのだ。 張り詰めていた緊張が解け、蓄積した疲労が波のように押し寄せる。安堵に包まれた私は、いつしか深い眠りへと落ちていた。
目を覚ましたとき、列車は目的地・国府津駅の直前まで迫っていた。車窓からわずかに見えた海が、疲弊した心に嬉しく響く。国府津は、交通の要所としての知名度と駅前の実態が、関東でも指折りに乖離している駅だと感じる。堂々たる駅舎の割に漂う田舎の情緒。いつか、ここから分岐する御殿場線にも揺られてみたいものだ。



国府津からは折り返して大船へ向かう。余談だが、大船の駅ビル「ルミネウィング」は、ルミネと京急の合弁会社が運営している。自社沿線でもないこの地に京急が出資している理由は、鉄道趣味の観点からも興味深い謎である。
大船から横浜へ移動すれば、そこは流石の大都会であった。駅は客でごった返しており、その熱気に圧倒される。ここでしばらく JR とは別れを告げ、次なる目的地、東京モノレールと京急空港線が交差する天空橋駅を目

指す。







本来、東京モノレールは「休日お出かけパス」のエリア内であり、そちらを使うのが定石だろう。しかし、今回は時間短縮を最優先し、あえて京急を選択した。横浜からは乗り換えなしの直通。充当されたのは、現時点でわずか 4 編成しか存在しない希少な「L/C カー」であった。ロングシート運用ではあったが、その質の高い座り心地を存分に堪能することができた。

たどり着いた天空橋駅は、羽田空港の喧騒をよそに、驚くほど閑静な佇まいを見せていた。利用しなかった東京モノレールに対し、心の中で一抹の申し訳なさを覚えつつも、私は帰路もまた、京急の俊足に身を任せたのである。

品川駅は、10 駅達成時の終着点でもあったため、どこか懐かしい感慨を覚える。 品川を後にし、次に向かうは大井町駅。駅前では、完成を間近に控えた「大井町トラックス」の巨大なビル群が、新たな街の顔として出迎えてくれた。

大井町の次は田町駅へ。京浜東北線の青い帯の車両に揺られながら移動する。 この時間帯、この界隈まで来ると、スタンプラリーに勤しむ同志の姿は目に見えて少なくなっていた。タイムリミットまで残り 8 時間を切り、脱落者が出始めているのだろうか。







田町を過ぎ、新橋へ。さらにその次は上野へと駒を進める。 上野のホームに立てば、ここから常磐線一本で土浦まで帰れるという誘惑が頭をよぎる。しかし、残り 5 駅という目標を前に、私はその甘い考えを振り払い、再び鉄路へと身を投じた。

上野の次は浦和である。駅前の伊勢丹が夜の街に輝く中、小腹を満たすためにミスタードーナツでオールドファッションを購入した。素朴な甘さが、疲れた体に染み渡る。



そして次なる目的地は熊谷駅。 熊谷は同じ埼玉県内でありながら、心の距離も実際の距離も、どこか遠く感じてしまうのは私だけだろうか。 このあたりで疲労はついにピークに達し、激しい睡魔との闘いが始まった。万が一にも乗り過ごせば、これまでの苦労はすべて泡と化す。一巻の終わりという恐怖を糧に、私は必死に意識を繋ぎ止めていた。

20 時あたりに大宮駅へとたどり着いた。ここでしばし 20 分ほど時間を取ったので、遅めの夕食を取ることにする。



次なる目的地は小山駅。今回の旅において、最も辺境と呼ぶにふさわしい地点である。ここで私は、東北新幹線に乗車するという選択をした。 「わざわざ別料金を払ってまで」という声も聞こえてきそうだが、在来線と比較して 30 分近い時間短縮が叶う上、リクライニング座席で蓄積した疲労を癒せるのだ。まさに一石二鳥の策と言えよう。

ホームに滑り込んできたのは、なすの 269 号。日曜の夜という時間帯のせいか、あるいは那須塩原行きという行先のせいか、車内には驚くほど空席が目立った。 座席に深く沈み込むように腰を下ろす。在来線のシートが頼りなく思えるほどの圧倒的な心地良さ。このままどこまでも、北へ北へと運ばれてしまいたい……。そんな淡い願望を抱いたのも束の間、わずか 15 分で列車は小山駅に到着した。

やはり、新幹線の速度と機能美は偉大である。

小山駅を後にする。スタンプ帳の空白は、残すところあと一つとなった。 最後に残した駅は赤羽。そこで最後の一押しを刻み、景品を手にすれば、この長い旅も終幕である。

これまでの約 16 時間に及ぶ強行軍により、身体には確かな疲労が蓄積していたが、何とか気力を振り絞る。日曜日の夜ということもあってか、宇都宮線の車内は空いていた。列車はやがて埼玉県を抜け、荒川を渡る。目的地はもう目前だ。ようやくこの過酷な行程から解放されるのだと思うと、安堵に近い喜びがこみ上げてくる。

定刻通り、列車は赤羽駅に滑り込んだ。震える手で最後のスタンプを押し、NewDays の店員さんにスタンプ帳を差し出す。労いの言葉と共に手渡されたのは、景品の特製コンプリート証。ついにすべてを終えたのだという実感が宿った。

これほどの達成感を味わったのは、一体いつ以来だろうか。完遂できたことへの純粋な嬉しさが溢れ出す。改札前で濃厚な時間を過ごしているカップルや、構内で口論を繰り広げる泥酔者たち。駅に渦巻くそのカオスな光景さえも、今は私の苦行を祝福する喝采のように感じられた。

4. おわり

運行の乱れによる多少の遅れは生じたが、30 駅周遊コースを無事 1 日で完遂できたことを素直に喜びたい。ミニコースやワイドコースへの挑戦が叶わなかった点は心残りではあるが、道中で得た充足感は何物にも代えがたい。移り変わる時代の中で、ひたすら前に進もうとする鉄道車両の生き様を感じ取ることができる、記憶に残る旅となった。
さまざまな列車との出会い、そして初めて降り立つ駅や見知らぬ街並み。それらは、私自身の知見を絶えずアップデートしてくれるかのようであった。
一見すると、それは単なる駅のスタンプを集めるための移動に過ぎない。しかし、行程を考える楽しさ、その過程で目にした風景や、その土地の空気を知ること、そして予期せぬトラブルを乗り越える判断力。それらはすべて、このスタンプラリーという旅を通して得た、私にとってかけがえのないものとなった。

似たようなスタンプラリーは、今冬も開催されると思うので、機会があれば皆さんにもスタンプを集めること、首都圏を駆け巡ることの楽しさを感じてほしい。

