



貸切列車で行く
南大阪・吉野線の旅

もくじ

概要

もくじ	02
はじめに	03
今回の行程	04



参加部員の感想

中学1年生	06
中学2年生	10
中学3年生	12
高校1年、2年、3年生	14

終わりに	25
奥付	26



はじめに

私鉄では日本一の営業距離を持つ、近畿日本鉄道（以下 近鉄）には、様々な路線がある。

名阪間を結ぶ大阪・名古屋線。

日本の始まり奈良から、ニュータウンの多い生駒、大阪、そして古都京都を結ぶ奈良・橿原・京都線。

リゾート地、伊勢志摩へ向かう山田・志摩線など、その路線達の見せる景色は多岐に渡る。

しかし、この路線たちには共通事項がある。それは、「線路幅が共通」ということだ。

近鉄では主に標準軌(軌間1,435mm)を、前身である大阪電気軌道(以下 大軌)が建設しており、大軌が建設せず、買収された会社(例 参宮急行電鉄、伊勢電気軌道など)では、大軌に変わったあと軌間工事が行われ、標準軌に改軌されている。

この改軌工事によって、名阪特急(大阪-名古屋間)や京橿特急(京都-橿原神宮前間)など様々な直通列車が今日も運行されている。

だが、そんな近鉄にも、買収されたが改軌工事が行われず、一つだけ現在も線路幅が違う路線がある。

大阪の南の玄関口・阿倍野橋から・あの古今和歌集にも登場する桜の名所・吉野を結ぶ、「南大阪・吉野線」である。

この路線は大阪鉄道・吉野鉄道によって狭軌(軌間1,067mm)で建設され、のちに近鉄に買収されたが、改軌工事は行われず、今でも線路幅が違う状態で運転されている。

今回当路線にて、我々清風鉄研では、近畿日本鉄道ご協力の程、貸切列車を運転していただいた。

南大阪、吉野エリアに広がる雄大な景色。

様々な体験のを行った、乗車・撮影に出向いた部員達が、忘れられない1日を書き綴った。

是非、最後までお付き合い頂きたい。

運転ルート diagram

2025. 8. 12 (Thu.)

大阪阿倍野橋→富田林→近鉄御所

旅の始まりは大阪の南の玄関口・大阪阿倍野橋からスタート。

4番乗り場からの乗車となり、駅の手前では多くの部員がカメラを構え、この一瞬を1枚に納めようと奮闘していた。

電車が停車位置に止まり、今回のツアーのためデザインしたヘッドマークを取り付けた。

今回は実際に1990年頃まで使用されていた、大きく「臨」と書かれたヘッドマークを両先頭車に取り付けられた。

筆者も長く南大阪沿線に住んでいるが、このヘッドマークが付けられているところは見たことがなく、感無量であった。

電車は定刻通り阿部野橋を出発。一路富田林を目指す。

富田林駅では一旦引き上げ線へ。折り返し作業を行ったあと、長野線内では普段見ることの出来ない、ノンストップ運転で古市を目指す。

古市到着後、3号線、5号線、1号線の順に入れ替え作業を行い南大阪線に戻り、進路を東へ向ける。

沿線にはふどう畑やみかん園など、のどかな田園風景がれつづくな、電車は奈良県へ。

奈良へ入ってすぐ、左には奈良盆地。右には二上山が見えてきた。いよいよ、御所線との分岐駅、尺土に到着だ。

尺土からは御所線へ入線し、揺れが多いなぁと他の部員たちと話しながらあっという間に御所駅に到着した。



入線する貨切列車を撮影する部員達



実際に南大阪線で使われていた「臨」のヘッドマーク。取り付けられるのは約30年振りだった。



富田林駅に到着した貨切列車。この後折り返し作業を行う。今回のツアーでは合計9回も折り返し作業を行った。



御所駅ではリクエストで、普段は掲出されることのない「橿原神宮前・富田林」の幕を掲出して頂いた。

近鉄御所→吉野→橿原神宮前

電車は来た道を戻り御所から尺土へ。もう一度、進路を南大阪線へ戻す。

いよいよ、旅も中盤に近づいてきた。入換作業を行い、南大阪線へ。

この区間ではクイズ大会を行った。部員は皆頭を抱えながら真剣に回答を考えていた。

電車は橿原神宮前に到着。いよいよ山岳路線、吉野線へ入線だ。

余談だが吉野線は地元住民から「原付で行った方が神宮にはよ出れる」と言われるほど、足が遅い路線である。

その為、吉野線沿線は超がつくほどの車社会。あまり生活手段で電車を使う方はほばいない。

そんなローカル線ののんびりとした旅がいよいよ始まる。

橿原神宮前を出ると、一瞬としてのどかな田園風景が見え始めた。近辺には藤原京、飛鳥寺、靈徳寺など、様々な歴史的建造物が残っている区間だ、

電車は吉野口へ。吉野鉄道時代、国鉄(現JR)からの貨物列車を直通していた歴史があり、その歴史は今でも残っており、今でも多くの遺構が点在している。

六田車庫横を通過・吉野川橋梁を渡り、阿部野橋から約3時間30分。遂に吉野駅に到着した。

吉野駅では小休憩を行い、部員たちはお土産を購入したり、夏らしくソフトクリームを頬張ったり、各自思い思いに過ごしていた。

約30分の停車時間を終え、帰路に着く為進路を北へ向ける。

約50分程で、橿原神宮前駅に到着。最後の休憩を終え、旅は終盤へ向かう。



吉野駅での一コマ。隣には先発普通列車が。



吉野駅の発車標は今でも「バタバタ」。近年数を減らしており、南大阪・吉野線系統でも残るは河内松原、高田市、御所、そして吉野の4駅となった。

橿原神宮前→大阪阿部野橋

橿原神宮前駅では今はなきバファローズ号が使用していた0番線ホームでミニ撮影会を実施した上に、一つの線路に2つ車両が並ぶ、縦列停車を行った。縦列停車は前方車両との衝突防止の為、手旗信号を使用して停車した。そうこうしているうちに、出発の時間が近づいてきた。いよいよ、最終区間だ。

南大阪線では普段はみることのできない通勤車両にて、ノンストップで阿部野橋を目指す。主要駅の高田市を通過、尺土では運転停車、古市は通過し、普段一般車両では味わえない特急運転を楽しんだ。

河内天美を通過し、大和川を渡ると、左手にあべのハルカスが見えてきた。

ここまで運営してきた筆者にとっては、やっと終わるという感情、そして名残惜しい気持ちを抱えながら、旅は本当の終わりに近づいてきた。

たくさんの夏の思い出を作ってくれた電車は、15時51分、定刻通り、大阪阿倍野橋駅に到着した。

到着後、先生から反省会と注意事項をお話いただき、部員はそれぞれ帰路についた。



橿原神宮前駅では、「縦列停車」として、2つの車両が一つの線路に並ぶ光景が見られた。

参加部員の感想

※個人情報保護の為、部員名はイニシャルで記載しています。

中学1年生

今回の貸切は南大阪線系統ということで2両を貸切った。

まずは大阪阿部野橋から古市方面へ向かった。その後長野線や御所線などを経由して吉野まで向かい、大阪阿部野橋へと折り返すといった行程だった。

個人的に心に残っているところは4つある。

1つ目は特急とのコラボレーションだ。大阪阿部野橋では青の交響曲と並び、道明寺付近でのカーブでさくらライナーと並ぶなどたくさんのすれ違いがあった。前から見てみるとやはり迫力があってかっこよかった。今度は外からも見てみたいと思った。

2つ目は御所駅での幕回しである。御所では停車時間が長かったため、幕回しを行ってくれた。普段見ないような種別、行先などがあり、とても貴重なものをみれた。

3つ目は吉野でのことである。吉野での休憩時間ではしたかったことを終え、車内に戻る時にドアを手で引っ張って開ける方法だった。思ったよりも重く大変だったが、普段なかなかできないことができてよかった。

最後の4つ目は駅の通過である。例えば長野線の喜志駅などは普段は全ての列車が停車するにもかかわらず、自分たちが乗っていた貸切列車は悠々と通過していて、これも貸切列車の醍醐味なのだなと特別な雰囲気がした。

貸切企画に参加するのはこれで2回目だが、普段できないようなことがたくさん体験できたのがとても良く、大変満足した。また次回の貸切企画もぜひ参加したい。

R. U

南大阪線・吉野線・御所線全線と長野線の富田林駅から古市駅の間を往復した、今回の企画。新発見を沢山しました。

例えば、クイズの問題で出された、世界遺産の「百舌鳥・古市古墳群」のうち、「古市古墳群」の古墳の数であったり、吉野口駅の駅名標が、JR型の形になっていることであったりと、様々な発見をしました。

また、前面・後面・左右面からの景色も最高でした。吉野駅を出てすぐの橋からの眺めが一番良かったです。川底からすごく高いところにある橋なので、遠くまで見ることができました。

この貸切企画ではじめてわかったことや発見したこと、そして、部員の先輩方や同級生との楽しさを、忘れられない思い出として、心の箱にしまい込んでいます。

Y. T

私は8月12日の近鉄貸切企画に参加しました。
今回、近鉄の貸切に参加するのは、初めてで、
さらに私が沿線に住んでいる南大阪線での貸切でした。

そのため、すごくワクワクし、楽しかったです。

集合時刻の15分前、9時35分に集合場所の大阪阿部野橋駅に到着しました。
今回の貸切で使わせていただいた車両が来たのは10時ごろでした。

その後、近鉄御所駅で集合写真を撮った後、吉野駅まで行き、アイスとお菓子と飲み物を買って、吉野駅のパタパタ掲示板と貸切列車と一緒に写真を撮り、橿原神宮前駅まで行くとはかるくんがいて、0番線で縦列停車をしてもらうことが出来た。そのあとは橿原神宮前駅から大阪阿部野橋駅まで戻った。戻る途中には、乗務員室に入って放送体験することができ、それはとても嬉しかったです。

大阪阿部野橋駅に着いて、方向幕を見ると貸切から回送に変わっていました。

その後、解散すると、本当は準急で帰ろうと思っていたましたが、
友達と一緒に各駅停車で帰りました。

また、この場をお借りしてこの企画を考えてくださった先輩方、顧問の先生方に感謝いたしまして、今回の近鉄貸切参加体験記とさせていただきます。

S. M

僕は普段、南大阪線沿いの模型屋などに行くことぐらいでしか近鉄を使っておらず、近鉄のことはあまり知らなかった。

しかし今回の貸切企画は貸切車両体験の幕回しがあったり、車内放送の体験があったりと普段はあまり体験できないことがたくさんあり、近鉄をあまり知らない僕でもかなり楽しめたと思います。

そして今回の貸切企画で一番楽しかった点は頻繁に車両から外に出て貸切車両などを撮影できることでした、普段観光列車などに乗っても景色がいい場所や有名な観光地などではないと車両からは出られず外観を撮影できるのは基本、乗車駅と降車駅のみであるが今回の貸切企画では降りれる回数が多く十分に写真を撮れました。

またこのような貸切企画があれば積極的に参加したいと思います。

僕は今年の8月に行われた貸切列車に参加しました。

この貸切は、自分が鉄研に入部してから4回目の貸切で、近鉄の貸切としては4月に続いて2回目です。今回の貸切では、車内でのクイズ大会や、駅での撮影会などがありました。

クイズ大会では、使用する南大阪線関連や近鉄に関する豆知識などが出題され、難しいものが多かったですがとても楽しむことができました。

撮影会は幕回しもあり、現在は使われていない方向幕もあり、とても貴重な体験をすることができました。

また、今回の貸切企画はミステリーツアーとなっており、ルートや車両が発表されておらず、何が来るのかと思いながら貸切列車の入線を待っていました。

今回は所要時間が約6時間と過去最長でしたが、内容もとても充実しておりとても楽しむことができました。最後になりましたが、このような企画を考えて下さりありがとうございました。

R. S

中学2年生

私はこの貸切で、初めて南大阪線に乗ることができました。

貸切列車の中では恒例のクイズ大会が何度かありました。私は鉄研部員とはいえど、まったく詳しくありませんので、全然答えられませんでした…。
友達に教えてもらってどんどん知識をつけていこうと思います！

御所駅では、幕を回してもらい、貴重な行き先を見ることができました。まさかの手回し機構に驚きました。

その後、とんとん進んでいき、吉野駅に到着しました。駅の外の「近藤」というお土産屋さんで葛餅と3色ソフトクリームを買いました。3色それぞれ違う味で美味しかったです！

そして、近鉄阿倍野橋駅に着き、解散となりました。いろいろな貴重なこと、楽しいことを経験できて、楽しい貸切になりました！企画していただいた皆様、運行に関わっていただきました近鉄職員の皆様、本当にありがとうございました！

K. K

僕は近鉄南大阪線の貸切に参加しました。
僕はこの貸切が3回目の貸切体験で、とても楽しみにしていました。

貸切に使用された電車は6600系のレアな電車だそうです。
貸切電車に乗車し友達や先輩とたくさん話すことができ、とても良い時間でした。

また御所駅では幕回しが実施され知らない幕がたくさんありとても驚きました。
運転士さんが幕を手動で回してくれてとても大変そうにしていました。
普段では見ることはできないことをたくさん体験することができてとても良かったです。

橿原神宮前駅では「はかるくん」やモト90系が止まっていたとてもワクワクしました。
吉野駅に近くなるほど緑の匂いがしました。

大阪阿倍野橋駅に向かっている時に車掌さんがカバンなどを見せてくれとても嬉しかったです。

僕は1番この貸切が楽しかったです。

Y. K

僕は近鉄貸切に行きました。まず阿倍野橋に集合して私たちが乗る電車を待ちました。
とても迫力がありました。まず富田林まで行きます。
それで古市に戻ってからまた、南の方へ向かって電車が走って行きました。次は御所で休憩です。
1番最後は吉野に行ってお土産を買って帰りました。

それから電車に乗って阿倍野橋に帰って電車から降りた後に、吉野で買ってきたお土産を電車の中に忘れていたことが判明して、800円以上無駄にしまいました。
結構大変な貸切列車でしたが、無事に終われて良かったです。

次回はJRの貸切が良いです。

中学3年生

先日、近鉄南大阪線での貸切列車に参加しました。

普段はなかなか体験できない特別な時間で、とても思い出深い一日になりました。

まず印象的だったのは、貸切列車ならではのヘッドマークです。

通常の運行では見られないオリジナルデザインで、列車の顔に特別な装飾がついているだけで、一気に気分が盛り上がりました。

走行中にホームからカメラを向けている鉄道ファンの姿も多く見られ、この貸切が多くの人に注目されていることを実感しました。

また、車内で行われたクイズ大会もとても楽しいものでした。

問題は南大阪線の歴史や駅の特徴、車両にまつわる知識など幅広く、鉄道に詳しい人もそうでない人も楽しめる工夫がありました。仲間と答えを考えたり、意外な豆知識を知ったりすることで、車内が一体となって盛り上がりました。

普段はただ乗るだけの電車が、こうしたイベントによって学びと交流の場になるのはとても新鮮でした。車窓からの景色も貸切ならではの落ち着いた雰囲気味わうことができ、沿線の自然や町並みをゆったり楽しめました。

日常の中にある路線なのに、特別な時間として過ごすことで見え方が変わるのが不思議でした。

今回の体験を通して、鉄道の魅力は移動手段にととまらず、人と人をつなぎ、思い出を作る力を持っていると感じました。

最後にこの貸切列車に参加できたことは、私にとって大切な思い出です。今後もこうした機会があれば、またぜひ参加したいと思います！

N. K

8/22に僕は近鉄の貸切企画に行ってきました。

前にも、近鉄の貸切企画があったのですが、風邪をひいて、行けなかったのが、今回は行けてよかったです。今回の近鉄貸切企画は南大阪線で行われました。初めて乗る路線でしたが、楽しいことがたくさんありました。

まず、やはり、御所で行われた幕回しです。試運転など、いろいろなものを見させてもらったので、回して下さった、運転手の方達には感謝しかないです。

また、車内で行われた、南大阪線についてのクイズでは、同じ班の人たちと答えを考えたり、豆知識から、近鉄バッハローズという昔の球団に関わる近鉄電車のクイズまで、いろいろなクイズがあっておもしろかったです。

このようなイベントなどいろいろあり、楽しかったです。また、高校生になっても、こういう企画には、積極的に参加したいです。

Y. O

高校1年生

まず最初に、この貸切を立案してくださった先輩方、先生方に感謝申し上げます。

自分自身、貸切企画には何度か参加経験がありましたが、近鉄電車の貸切は初でした。なんとと言っても自分が鉄道を好きになるきっかけであった近鉄電車の貸切ということでかなり楽しみにしていて、乗り込む前からどこを走るのか、車種はなんだろうというように、気分が高まっていました。

集合後、ホームへ。「貸切電車がまいります。」という放送が流れて、カメラを構えファインダーを覗くとそこには貸切幕のFT04が！！

なんと近鉄ファンの間では価値の高いFT04という編成が自分たちの貸切の運用に入ったのです。これには嬉しくてたまりませんでした。

さあ阿部野橋駅を出発。直後、通勤電車2両に清風鉄研メンバーしかいないという非日常感に溺れすぎたせいか、窓をほぼ全開に(笑)。おもしろかったです。

そして始まった沿線住民である部長のクイズ大会。

なかなかの難易度で苦戦しながらも、楽しむことができました。

続いて御所線入線などの行程を経て吉野線へ、途中の撮影会では乗務員様のご厚意で幕回しをしていただいたり、要望にお応えいただいて、最高でした。

大和上市駅を発車し、窓全開で走行。真夏であるにもかかわらず涼を感じる、澄んだ風を受けながら渡った吉野川橋梁。あの感動は忘れられません。

吉野に到着し、少し散策した後車両に戻ると、なんと扉が手動になっていて、開け閉めを楽しみました。あっという間に時間は流れ、吉野発車。

みんな疲れてきたのか、寝る人、車窓を見てボーッとする人、様々なリラックスをしていました。自分も時々うとうとしたり…

気がつくと南大阪線を走行中、間もなく終点の阿部野橋。

車窓にもビルが増えてきて、もう終わってしまうんだなという気持ちに襲われました。

そして終点大阪阿部野橋駅に到着。

約6時間に及ぶ近鉄電車ミステリー列車の旅、本当に最高でした！

Y. O

いよいよ、夏休み後半。夏季課題なんかに目もくれず、阿部野橋へ向かいました。

今回は運行経路はおろか、充当車両でさえ事前に発表されていない「ミステリートレイン」ということで、特急車両だろうと考えていました。

ところがどっこい、現れたのは“いつもの赤色電車”ひと呼んで6600系 FT04。

今まで幾度も貸切企画に参加してきましたが、通勤列車の貸切は人生初！未知の領域で楽しみではあるものの、予想していた特急車じゃないことが残念なような、嬉しいような、不思議な気持ちでした。分かりやすく言い換えると、今日の給食にカレーが出ると思っていたのに、スパゲッティだった、みたいな感じです(笑)

まあそんな話は置いといて、少し他の切り口から話してみようと思います。

もし「通勤列車の貸切」に参加すると、あなたは何をするでしょうか？ロングシートでゴロゴロ、かぶりつき前面展望、、、等々が出てくるでしょう。

その中でも私が最も心に残ったのはそれらではなく、「靴を脱ぎ捨て、ロングシートに膝を任せ、景色にかぶりつくこと」でした。「それなら定期列車でもできるじゃないか？」と言われそうです。しかし、みなさん想像してみてください、「高校生の男の子が靴を脱ぎ捨て、ロングシートに膝を任せ、景色にかぶりつく」姿を。定期列車でこんな醜い姿を見せていれば、冷やかな視線が降り注いでくるでしょう(笑)

貸切列車では乗客が顔なじみの中高生なので、堂々とできます。また、通勤列車のメリットとして窓が開きます。チョップパ制御の揺れを感じながら、野焼きの匂いやみどりのにおい、そしてブレーキ臭を生で感じることもできます。

このように通勤車貸切を120%満喫した私ですが、来年は計画する立場になります。ここまで満喫することはもうできないかもしれませんが、立場が変わっても最大限楽しみたいと思います。

H. D

阿部野橋から始まった今回の貸切。

車両は何か来るか分からない状態なのでソワソワしながら入線を待っていた。

そして入線してきたのは特急車ではなく一般車。
正直驚いた。そして車番を見て驚いた。「6604」
電算機号ではFT04と表される車両だ。

6600系4編成のなかで唯一のハロゲン車。

そんな珍しい車両に乗って旅は始まる。

阿部野橋を出た車両ではクイズ大会が開かれた。部員がチームごとに分かれて解答を出し合い、とても盛り上がった。

そして貸切列車は吉野に向かう途中、
御所線等の支線に入り撮影会等も行った。

そして吉野へ向かう車内はとても賑やかで快適だった。一般車だから特急車よりも通路が広く
貸切ならではの広さを味わった。

車両はどんどん山奥へと入りついに吉野に到着。
吉野では家族にお土産を買い、
山の新鮮な空気を吸いながら都会とは違う落ち着いた自然を味わった。

そして旅は終盤に差しかかる。
途中、六田駅等を通り橿原神宮前まで帰ってきた。最後に橿原神宮前では京都線のホームに入り、
撮影会を楽しんだ。

今回の貸切は普段入ることのできない線路等に
入ることができて、とても良い思い出になった。
そしてまたプライベートで友達と来てみたいと思った。

I. T

高校2年生

私は8月12日の近鉄貸切に参加しました！
私が特に興奮した点をいくつか挙げます。

まず、今回の貸切は特急車両ではなく私の好きな通勤車両、しかも大阪阿部野橋駅ではあまり見かけない2両編成だったことです。

二つ目は、高田市駅や長野線の喜志駅など、普段は全ての列車が停まる駅を高速で通過するという貴重な経験ができたことです。

また、貸切電車は定期列車のダイヤの合間を縫って運行されているため、途中の駅で特急や準急など、色々な電車を見られるのも楽しかったです。

そして、3つ目は橿原神宮前駅で、南大阪線のホームとは異なるホームに停めてもらえたことです。しかも、一度南大阪線のホームに入ったのち、もときの線路を少し戻ってスイッチバックしてそのホームに入線するという体験もできました。

私は南海沿線に住んでいるので、近鉄南大阪線で貸切電車に乗れて、とても新鮮でした。今度は南海電車の貸切待ってますよー！

R. K

私の所属している鉄道研究部は、この夏にとっても貴重な体験をすることができました。

それは、近鉄の6600系のFT04を貸し切るというものです。区間は南大阪線と御所線で、普段の乗車とはまったく違う雰囲気味わうことができました。

貸し切り列車というだけでも胸が高鳴りましたが、さらに特別な出来事がありました。

橿原神宮前駅では、普段は入ることのできない0番線に入線し、縦列停車を体験することができたのです。そのときの光景はとても新鮮で、思わず夢中になって写真を撮りました。

さらに御所駅では、2番線ホームに入線して撮影会を行いました。貸し切りならではの落ち着いた雰囲気の中で、車両をじっくり観察し、写真に収めることができたのは本当に貴重な時間でした。

この経験は鉄道研究部に所属していたからこそ実現できたものであり、私にとって素晴らしい思い出になると思います。

H. N

高校3年生

8月12日、高3の私にとって最後になるであろう近鉄貸切が実施された。

9時38分、バスに乗り遅れ、地下鉄にも乗り遅れた私は集合時刻ギリギリに大阪阿部野橋駅に到着した。しばらくして、ホームに入った。集合場所までの道中でどこにも寄っていなかったの、ホーム上のファミリーマートで食料を調達した。どうやらその間に今回乗る列車を撮るための場所取りが行われていたらしく、そのタイミングを逃した私はカメラを向けずに6600系の入線を少し離れた場所から眺めるしかなかった。

10時7分、列車に乗り込むと間もなく列車は大阪阿部野橋を出発した。南大阪線をめったに使わない私にとって、大阪で1番の高さを誇るあべのハルカスを麓の線路上から見上げるといのは少し新鮮だった。

しかし、南大阪線沿線の友達にはいつものことらしい。列車は彼の家の近くを通過し、彼が普段使っている駅も通過した。彼がこのときどのような気持ちだったか私の家は電車通学ができないほど学校に近いからだ笑

列車はすぐ後ろを走っていた青の交響曲に抜かされつつ、大阪市を離れていった。

堺市に入り、古市に近づくにつれて線形が悪くなっていく。

奈良線が平城宮跡を横切っているように、南大阪線も真っ直ぐ線路を敷けなかったのだろうか。

そう考えているうちに、部長がクイズを出した。

この先、要所ごとに問題が出されたが、今回の車内企画、というより今回の貸切についてのほとんどのことは部長をはじめとする高校2年生の担当だったため、どこでなにをやるか私にはわからなかった。第1問の古墳の数を間違え、悔しがる間もなく第2問が出された。正解して喜んでいるうちに柏原のぶどう畑とそれにちなんだクイズが出され、古市に着き、列車は長野線に入ろうとしていた。富田林で折り返し、古市に戻り、折り返しのために本線上で止まったりしてようやく列車は南大阪線に戻ってきた。

列車は再び東へと針路を取り、ついに大阪府を脱出し奈良県へと入った。府県境の生駒山地を抜けると進行方向右手に二上山が見えた。

そうこうしているうちに尺土に着き、列車は御所へと向かった。

近鉄御所線は駅数が少なく、路線図でも道明寺線と同じぐらいの長さで描かれているので終点の御所まですぐに着くと思っていた。しかし実際思っていたよりも長く、昼食を食べれるほど時間に余裕があった。御所に着き、南の五条まで延びるはずだった線路を遠目で眺めつつ、記念撮影を終え、続いてちょっとした撮影会が行われた。乗務員の方に方向幕を回して頂いた。「試運転」よりも珍しい方向幕があったそうだが、私には分からなかった。それでもできるだけ多く写真を撮った。

その後は自販機でお菓子を買ったり新宿行き的高速バスのりばの案内を見つれたりしながら、出発時間まで過ごした。やがて列車は御所を離れ、分岐駅の尺土まで戻ってこられた。複雑な転線を終え、停車中には部長から南大阪線にかつて存在した臨時列車名についてのクイズが出されたり、向かい側のホームに止まっていた2編成しかいない16600系同士が連結している様子を見ることができた。列車は橿原神宮前へと走り出した。

尺土から橿原神宮前の間には、最近広くなったイオンモールがあるらしく、もちろん南大阪線に詳しい部長からそのイオンモールにちなんだクイズが出された。橿原神宮前は橿原線と南大阪線、吉野線が交わる主要駅であるものの、南大阪線側のホームを見るのは今回が初めてだった。

吉野線に入り、線路が複線から単線になり、橿原神宮前から遠ざかるにつれて車窓は民家や田畑から木々の緑色に変わり、南大阪線と比べて線形も悪くなっていく。それにもかかわらず、列車は南大阪線系統の最高速である100km/h近くの速さで吉野の山へと入っていく。今回乗車した編成にはVVVFインバーター制御が普及した今となつては珍しくなりつつあるチョッパ制御装置が搭載されているため、私は走行音を収録するタイミングを見計らっていた。

単線区間に入り列車交換のための停車が多くなったが、録音するのに絶好のタイミングを逃してしまった。そのうち、進行方向右手に和歌山線の線路が現れ、吉野口に着いた。吉野口駅はJRと近鉄の共同使用駅である。JR風のデザインに近鉄の駅名が書かれた不思議な駅名標を窓越しに撮影した。

列車が吉野川を渡ろうとしたところ、部長によるアナウンスがあった。南大阪線、吉野線を知り尽くしている部長のアナウンスは、乗っている列車が2両編成でロングシートの通勤型車両であることを忘れさせるほどのものだった。そしてまた、吉野川橋梁からの眺めは素晴らしく、受験が終わったら撮りにいきたいと感じさせるものだった。

橋を渡りきると間もなく終点の吉野、今回の貸切の折り返し地点に到着した。吉野駅はトイレなどの設備がすべて駅の外にあるため、改札外に出ることができた。許可されているものの、きっぷを通したりICカードをかざしたりせずに改札を通るのは少し抵抗があった。近くの自販機で飲み物を買ひ、駅の屋根の大きさに圧倒されているとあっという間に出発時間になった。

列車は今まで寄り道しながら3時間半かけて通ってきた線路を阿部野橋に向けて再び走り出した。ここでようやく走行音を録ることができた。そののち、クイズが出され、内容は古市での増解結についてのものだった。実は、この増解結のことは部長が数年前にクラブ発表会で言及している。

橿原神宮前に近づきつつあるとき、クイズがもう1問出された。かつて南大阪線沿線に球場を持っていた野球チームのファンのために、近鉄は特別な列車を仕立てていたそう。クイズが終わると列車は橿原神宮前に到着した。しかしドアは開かず、列車は再び南へ向かった。これまでより複雑な転線を終え、列車はかつての近鉄バファローズのための臨時列車がそうしたように、橿原神宮前駅の0番線、4月のあおぞらII貸切で使った1番線の隣に入線した。同じ線路には別の列車がいたため、縦列停車となった。ここで再び撮影会が実施された。御所で撮り逃した方向幕をここで回収できた。相変わらず、どの幕が珍しいものか分からなかった。

余談だが、ちょうど40%増量キャンペーンが実施されていたためファミチキを買ったが、増量版は売り切れたらしく、大きさはいつも通りだった。しかし、貸切列車で食べるファミチキはいつもよりも美味しく感じたので、そんなことは気にも留めなかった。列車は0番線を出発し、入線時と同様に複雑な手順を踏んで南大阪線へと戻り、終点の阿部野橋駅までドアを開けることはなかった。

途中何度か運転停車を挟んだものの、気づいたころにはもう古市だった。

それから徐々に沿線に建物が増え、いつの間にか列車は大和川を越えて大阪市内に突入していた。

長いようで意外と短かった6時間近くの行程は終わりを告げようとしていた。部長は部員に忘れ物がないように呼びかける。そして15時51分、今回の行程の終点、大阪阿部野橋に到着した。スマホ、カメラ、財布、飲み物などの持ち物、そして思い出を忘れることなく列車を後にした。

今回は道明寺線を除く南大阪線系統の全路線を制覇する途轍もない行程であった。あまりにも長い時間列車に乗っていたせいか、降りた後も揺れているような気がした。車内企画のクイズはすべて沿線にちなんだものであり、南大阪線系統のあらゆることに少し詳しくなれたような気がした。

最後になりましたが、今回の貸切を企画、実行して下さった部長及び高校2年生、企画・実行に加えて引率までして下さった顧問の先生、貸切列車を安全に運転され、更に少々無理な要望にも応えて下さった乗務員、添乗員をはじめ運行に関わって下さったすべての方々、そしてここまで読んで下さった皆様、ありがとうございました！

H. T

9時30分、僕は今回の旅の出発点である阿部野橋駅に着いた。

着くと、そこには多くの鉄研部員が待ち構えていたように集まっていた。僕の心はもうそれだけでわくわくしていた。以前にも鉄研で貸切列車には何度か乗ったことがあるが、今回は過去再長距離、最長時間の貸切となっている。そうして、心躍る高揚感を抱えながら、今回乗車する列車が入線してきた。皆カメラを列車に向けて構えながらバシャバシャ写真や動画を撮っている。勿論僕も例に漏れない。車両は、2両編成の通勤電車だった。特急はどうやら割高らしい。これから約7時間もロングシートなど、途中で疲れたりはしないだろうか？

しかし、そんな心配はすぐに裏切られることになる。列車が僕たちを乗せてすぐに阿部野橋駅を滑り出した時、僕は非常に興奮しており、とても座席に座れるほど落ち着いてはいなかった。道中も景色を見るためだったり、他の部員と遊んでいたりと、何かと高揚感から、全体的に立っていた時間の方が多かったように思う。

まず、電車は古市から長野線に入った。長野線は今まで乗ったことがなく、非常に新鮮だった。そして、富田林で、通常は車内からは見れない(?)入れ替え線に入線し、古市へ折り返した。

次は尺土から御所線に入り、終点の御所まで行った。御所では、通常は1日に一本しか列車が発着しない2番ホームに入線した。これだけでもドキドキしたが、ここで皆で記念撮影をし、各自撮影、休憩タイムに入った。撮影時に幕回しをしてもらい、かつて使われていた幕を撮影できて、非常に興味深かった。これは余談であるが、御所駅近くからは葛城山へのハイキングコースが整備されており、御所駅での案内板には、「37km」と書いてあるのが目に留まった。しかし、実際によく見てみるとそれは「3.7km」であった。(確かに、37kmなんて清風の夜間歩行並みの長さだし、昼間に行くとしたら时期的に暑さでトーストになりそうだ)暑さと興奮で視界も知能も低下してきたのかもしれない。

さて、尺土に戻り、今度は樫原神宮前駅を経由して吉野駅に向かう。周囲の景色に山や田んぼが増えてきた。普段はあまり見られない自然豊かな田舎色が反映されていて、日々の疲れが少し癒された。吉野口駅など、古くからの駅が多数存在し、懐かしい気持ちになった。そうして、部員を乗せた電車は吉野駅に着いた。改札を出てすぐの所にお土産屋さんがあったので、吉野名物の葛切りを購入した。しかし、葛切りの成分は本葛ではなくジャガイモのデンプンだった。これは詐欺だ。

そして、列車は樫原神宮前に戻ってきた。ここでなんと、普段は列車が入線しない0番ホームに入線することになった。前には回送電車がすでに止まっており、なかなかお目にかかれない縦列停車ということになった。非常に良いものを見られたと思う。ここでは、高3と顧問の先生のみで、ヘッドマークも持ちながら踏切内で記念撮影をした。これもまた集団で貸切電車を行う醍醐味である。

最後に、列車は阿部野橋駅に戻ってくる段になったが、最後に、高3の某部員が、知名度の高い某ダンスを車内で披露していた。これは失敗らしいので、今後また踊ってくれるらしい。今後の楽しみが一つ増えてよかった。

晴れて列車は阿部野橋駅に到着、解散となった。

僕はこれから受験勉強を控えている身として、高校最後の夏に良い思い出を作れたように思う。

おそらく。大学に入って鉄道研究サークルに入ったとしても、ここまでの大人数での貸切はそうそうないだろう。貴重な経験ができて本当に嬉しかった。

ここでの楽しさを胸に、あと半年程度の受験も心が折れないように臨んでいきたい。

K. T

あ と が き

ここまでお付き合いいただきありがとうございます！高2部長です！

今回は近鉄電車の貸切企画ということで、私が携わった中では清風鉄研では4回目、近鉄電車では2回目でした。

しかしながら、私が段取りがわからなかったり、その他諸々のことで同級生や顧問の皆さんを困らせたりと、トラブルしか事前準備では起こっておらず、本当に成功するのだろうかという正直不安で仕方ありませんでした。

ですがそんな中、同級生を初めとする先輩方にたくさん激励を頂き、何とか催行に漕ぎつくことが出来ました。

そして迎えた当日、まさかの車両は6600系のラストハロゲン車のFT04編成。回送を確認してくれていた友人の部員から連絡が入ったとき、流石に飛び跳ねて喜んでしまいました笑

車内では部員一人一人がそれぞれの楽しみ方をしてくれ、クイズ大会では協力して問題を解き、最後には「楽しかった！！」と言ってくれ、ほんと一息つくことができ、本当に心の底から感謝の気持ちでしかありません。

引率頂いた顧問の先生方、部員の皆さんにはこの場をお借りして感謝致します！ありがとうございました！

そして、今度は楽しかったと言ってくれた後輩達が、未来の後輩達を喜ばせてくれることを信じて、最後のご挨拶とさせていただきます。

本当はもっともっと書きたいところなのですが、ページの都合上ここまでとさせていただきます。ごめんなさい！！

そして読者の皆様、暑い日が続いておりますがどうかお身体にご自愛頂き、この夏をお過ごしください。それでは次号の第一こだまでお会いしましょう！

PS、そろそろ100号を突破しそうだと思いますが、

この発行ペースだと、あと何年かかることやら、、、

鉄道研究部 部長 H.T

奥付

「第一こだま 第96号 ～貸切列車で行く南大阪・吉野線の旅～」

発行：清風学園 鉄道研究部

企画・制作：清風学園 鉄道研究部

発行日：2025年9月5日