

# ひとり旅



# 目次

ユーカリが丘編（前編）	04
ユーカリが丘編（後編）	06
桜木町編（前編）	08
桜木町編（中編）	10
桜木町編（後編）	12

僕は昔からひとり旅が好きで、最近はなかなか時間がなくて頻度が昔と比べて圧倒的に少なくなつてゐるが、今でも続いていて好きです。今回は行ってたところを日記として紹介したいのですが、ここ最近は学校の課題、もしくは作品の素材など以外の日常と旅行の写真は普段撮つてなくて、今スマホの中に撮つた写真は4枚しかありません。完全に紹介できないレベルです。一応過去の僕だとよく写真を撮るので、パソコンの中にもしかするとあるかも知れないと思って、頑張つて写真を漁る旅をしました。

しかし、残念ながら3枚しか無く、しかも全てガラケーで撮つた写真でした。まあ3枚も写真なので、まだ当時の記憶残つてるものを紹介したいです。

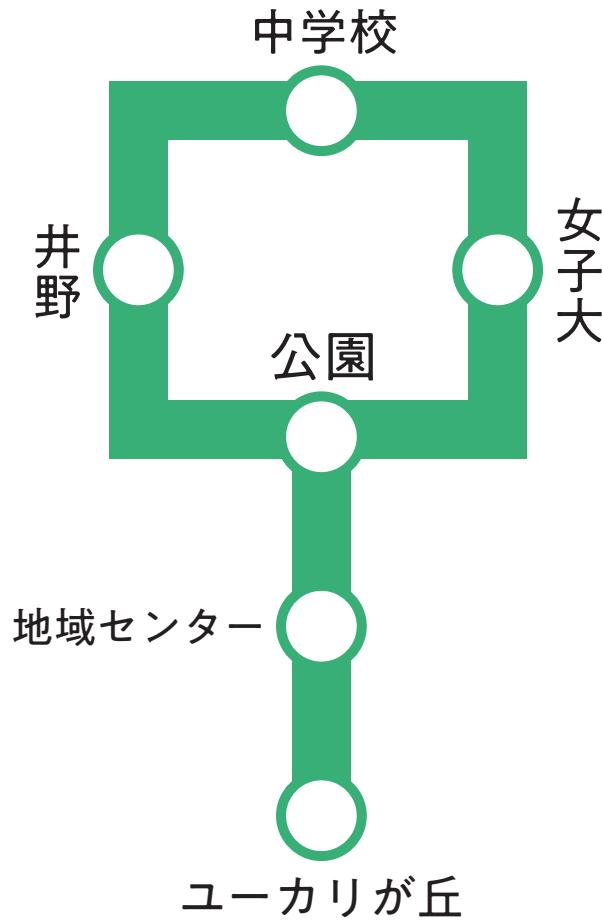
## ユーカリが丘編（前編）

2018年の夏ある日、僕はユーカリが丘に行きました。

なぜそこに行ったのかというと、あそこの山万ユーカリが丘線に気になったからです。この路線の特徴はいくつかあって、一つ目の特徴は、経営してるのは不動産会社です。理由としてはユーカリが丘という町はバブル時代にニュータウンとして開発しており、その開発会社は山万という不動産会社であり、ニュータウンの住民たちの利用を狙い、開発の一環として建設しました。二つ目は、1982年開業以来からの42年間、ホームドアなどの対策がなくとも閑わらず、2024年現時点では、人身事故は1回も発生したことはなく、2014年まで遅延もありませんでした。

その日、僕はまず京成本線に乗って、ユーカリが丘線唯一の乗り換え駅であるユーカリが丘駅につきました。早速乗り換えて早く乗りたいところ、皆さんご存知のスイカ、バスモなどの交通系ICカードがすべて利用できませんでした。

気を取り直して乗車券買って、電車を乗車するところ、冷房がありませんでした。そうです。故障とかではなく、山万ユーカリが丘線の車両は元々冷房自体が存在しませんでした。その代わり、おしゃりのセルフサービスがありました。しかし、僕は使っていませんでした。なぜなんでしょう。



## ユーカリが丘編（後編）

個人的に山万ユーカリが丘線で一番気になるのは路線図の駅名です。この路線の駅名は停車順に見ると、まずは「ユーカリが丘」、「地区センター」、「公園」、「女子大」、「中学校」、「井野」、そして次に公園駅に着いて一周周ります。一応僕は行く前にすでに存じてるけど、この駅名何回見てもめっちゃ気になります。なんてわかりやすい駅名なんでしょう。

僕は公園駅に降りました。正直に言ってその地域は別に観光地でもないので、特に何か目的地でもなく、ただ気分でこの駅で降りました。そして歩いて約8分、唯一現在残ってる当時写真である調整池です。2018年という割と最近の写真ですけど、小学4年生から使ったガラケーで撮った写真なので、画質が非常に悪く、20年前の写真みたいで、良くも悪くも古臭かった写真です。  
そして徒步16分後、宮の杜公園という公園につきました。そこで僕は気づいたのです。もうユーカリが丘線の半周歩きました。もしかしてユーカリが丘線乗らなくても、自力で一周回れるのかと思い、最後は本当に一周回って、割と余裕でユーカリが丘駅に到着です。

この旅は山万ユーカリが丘線を目当てと言いつつ、二駅しか乗らなくって、その後は乗つてなかつたです。



## 桜木町編（前編）

今年2024年11月、僕は旅をしました。ここで正直に言うとこのひとり旅はこの日記を書くため旅行したのです。なぜなら本当に紹介できる写真は本當になく、ネタ切れ寸前という危機の状態に墮ちています。なので日記を書きやすいように、やっぱり旅行しかないと思って、しかも外に出かける機会を作るのも健康に良いので、久しぶりにひとり旅をしました。

今回の目的地は桜木町で、東急東横線の桜木町駅を見に行くためです。皆さんはここで疑問があるではないでしょうか。東急東横線って桜木町駅あったのか？確かに、現在はもうすでに廃止されましたが、しかし、その辺りにはまだ廃線跡が残っています。

現在の東急東横線では横浜駅から先はみなとみらい線に入線し、元町・中華街まで直通運転を行っています。しかし、実は2004年でみなとみらい線が開通するまでは、横浜から先は高島町駅で、その次は終点の桜木町駅でした。

僕は京浜東北線に乗って、まず桜木町駅に降りました。そして駅から出てすぐ隣に廃線跡がありました。実はここに来るのは初めてではなかったが、前回来た時はもうすでに夕方になつて、正直あまり長時間でじっくり見てなかつたので、今回は改つてゆっくりと見たいです。



## 桜木町編（中編）

まず気になつたのは、この遺跡の説明や看板などほぼなく、地元の人と鉄道ファン以外は多分知らないかなと思い、本当に意外なところでした。そして、その高架下の壁の落書きが非常にたくさんあって、それに対する警告文もあちこちに貼つてあって、言葉を選べばは廃墟として良い味しているのです。でも僕は生まれた前からこの区間がすでに廃止しており、もちろん廃止前の当時が見たことがなかつたので、正直懐かしいとかの気持ちがなく、もしその廃止前建物の構造がわかる前提で見れば、その方がきっと面白いなと思いました。

あと、この廃線区間は全線高架区間で、その高架区間で上の一部には遊歩道に整備されており、なかなか普段では体験できないことでした。しかし、こん廃線区間自体はほぼ残つてゐる割には、遊歩道に整備された部分非常に短く、歩いてすぐにフェンスが設置され、そこから先は立ち入り禁止区間でした。なんかちょっと残念な気分でした。その代わりに、この区間は当時から同じく、すぐ隣には京浜東北線の線路と並走している状態で、電車が通過するたびに迫力が非常に大きく、もしそちらの方を目当ての方または京浜東北線と横浜線の車両を見るや写真を撮る人には満足できるかもしれません。わからぬけど。



## 桜木町編（後編）

そのあと、僕は仕方なく高架下までに降りて、その沿線に沿って横浜駅方面へ歩きました。そこで気づいたことは思ったより撤去の工事が進んでなくて、桜木町駅から歩いて約20分程度で、ようやく見れるところの限界に着きました。とは言え、その先の高架区間はまだまだ残つてると推測する我个人的に思いました。その後は沿線から離れて、横浜駅の方へ向かいました。その時、急にビルの中に京急の車両が止まってるのを見つけました。なるほど、そこは京急ミュージアムでした。元々見送るところの、入り口に入場無料という看板を見つけ、それなら入るしか無いと思い入場しました。一部コンテンツは有料とは言え、施設的には無料はそんなもんなかと思いつつ、本来の予定ではないスポットで入場の価値が全然ありました。だが、唯一の問題としては、子供がものすごく多く、非常にざわざわでした。まあ無料の分には多めに見てあげます。（なぜ急に上から目線？？？？）



## あとがき

最後まで読んでくれてありがとうございます。過去の一人旅で書けるものは結構あります、が、2024年現時点ではほぼ当時の写真残しておらず、最近はあまり写真撮らないのでなおさらです。最近宿題のため、やっぱり日常から写真を撮った方がいいかなと自分が思っています。では、次があるのなわからないけど、また次の記事でお会いしましょう。ではでは！

# ひとり旅

作者 張智淵

