

わがチラ裏ブログより転載

<https://www.ma-2.com/blog1/>

ふちんかん

この連載 6 1 回目

阪急「PRiVACE」と「スルッとQRtto」初利用

阪急電鉄初の有料座席指定車両「[PRiVACE](#)」、営業運転がはじまって3日目に乗ってきた。



平日の真っ昼間だったので、普通車もガラ空きで有難みはなかった。個室空間を確保できるというのは良いが、微妙に座席と窓の位置がずれていて、窓が小さいことも相まって車窓はイマイチだった。リクライニングを思いっきり倒したらよいのかもだけど。

「[スルッとQRtto](#)」は、あらかじめ購入しておいたデジタルチケットのQRコードをスマホの画面に表示させ、専用のリーダーがある改札を通るシステム。現時点では対応改札機が一台しか無く、それも反対側からの客がいなくなっからしばらくしないと使えないとか、関大前駅に至っては反対向きに固定されていたりとか。そもそも改札を通る直前1分間にスマホを開き、更新ボタンを押す作業が必要であったり…。使用にはけっこうストレスを感じた。

ちなみに使用したのは阪急全線版1300円。磁気券版は1600円ながら阪神全線（西は西代まで）も乗車可能と、範囲が違うので注意が必要だな。





無い接続コードは自作するしかない

7年前、鉄道模型のコントローラーをクラウドファンディングで購入した。

Bluetooth接続したスマホやタブレットから2列車をコントロールするというもので、なかなか画面がリアルで気に入っている。

このコントローラー、列車だけでなく、実はポイントマシンも4つまでコントロールできるのだが、今までは使っていなかった。

さて、WOOの共用資材を預かっている関係で、今年も自宅レイアウトを展開しているのだが、このたびヤードのポイントに使ってみようと思いついた。

しかし、付属していたケーブルは全て使ってしまった。

そこでケーブルを自作しようとしたのだが、先端のピンジャックが、径が2mm、長さが10mmというサイズで、一般的なピンジャックではない。

ネットも探したが、探し方が分からず見つからない。

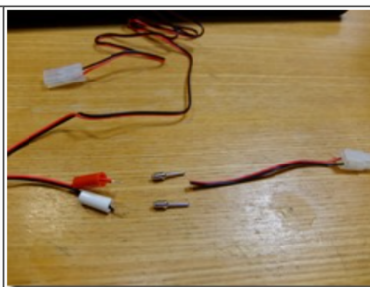
週末のWOOのオンライン集会でみなさんに尋ね、日本橋に買いに行くというアドバイスに従うことにした。

日本橋に行ったのは6年ぶり。(6年前は子どもたちを連れてオタロードに行ったのだった) 今回の目的地は共立電子のシリコンハウス。めざすピンジャックは2階の売場に当たり前のように売っていた。ただしジャック部分のみ。

ジャックを取り付けるポイントマシン用の延長ケーブルは、帰る途中にヨドバシドットコムで購入、梅田店で店頭受け取りをして、あっさり材料がそろった。



右手前がΦ2mmのピンジャック
1個110円×8本
その後が、延長ケーブル
一袋200円強×4



延長ケーブルを切って、代わりに
ピンジャックをハンダ付けする
今風のかしめるだけを期待したの
だが...



ハンダ付けの様子
まあ老眼でも何とか...

ハンダ付けをして、完成したコードを接続し、無事に作動して一安心。

はじめてのタブレットからのポイント切り替えは、部屋のどの場所からでも操作できることが斬新であった。

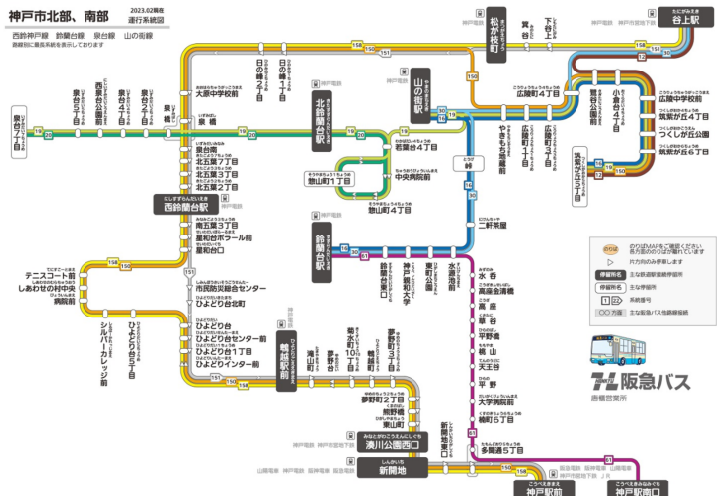


バスの旅12_北神戸へ

ちょうど1年前に行ったバスの旅02で、有馬温泉から三宮へ向かう過程で谷上～箕谷を通った。そのとき神戸市の北部に阪急バスの路線網が広がっていることを意識した。

今回はこの北神戸地区を巡る旅である。この地域はまったく訪れたことがなく、バス旅という自己企画がなければ、今後も訪れることはなかったであろう…。

この地域の阪急バスの路線網は鈴蘭台地区を中心に広がっている。この地区の鉄道は神戸電鉄、そして神鉄バスも走っている。阪急バスとの棲み分けがよく分からないが、神戸電鉄の親会社は阪急阪神ホールディングスであるので、神鉄バスと阪急バスの関係も特に問題はないのだろう。



川西能勢口から高速神戸まで阪急電車に乗り、ハーバーランドへ向かう地下街を歩いてJR神戸駅へ。

GoogleMapを見ると、JR神戸駅と湊川神社の間に八角形の建物が見える。これがバスターミナル・ミントである。



ミントと地下街



ミントD乗り場



ロングドライブ筑紫が丘5丁目行き

第1便 神戸駅前11:15発、筑紫が丘5丁目行き 筑紫が丘5丁目まで完乗

基本この路線は谷上行きであるが、一日5本だけ、途中から分かれて鈴蘭台地区東端・筑紫が丘へ向かう便がある。今回はコレに乗車する。始点終点含み全47停留所・所要1時間29分・800円のロングドライブである。通勤定期のお出かけ割を利用し100円で乗車した。

発車後、神戸市内をこまめに停車する。徐々に六甲山の麓にとりつき高度を上げていく。鶴越駅前あたりからはかなりの山岳路線となる。

六甲山西端を越えると「しあわせの村」が現れる。神戸市制100周年を記念し開村した総合福祉リゾート施設である。家族連れや若者などで賑わっていた。この地域を抜けるとバスは鈴蘭台地区を中心とする裏六甲の開けた谷筋を進む。西鈴蘭台から外周を通る形で地域を半周し、東端の筑紫が丘へ。まあ判でついたような住宅街であるが、高圧線をメイン道路の中央に通しており、鉄塔の部分だけ道路が膨らむのが珍しかったかな。

終点の筑紫が丘5丁目も、普通に道路にバス停があるだけで特に終点感はない。ぐるっと住宅街を回った住宅地の西端であるということだけである。バスの待機場所まで歩いて、帰りのバスが出るまでの間、することもないので住宅地をふらふらする。人の姿は少なく閑静である。なぜだか急激にアウェイ感というか疎外感を感じた。私が今この地にいる理由は何もないのだから。

		
途中の西鈴蘭台駅で小休止	終点・筑紫が丘5丁目バス停	公園くらいしか見るものがなく…

第2便 筑紫が丘5丁目12:51発、泉台7丁目行き 泉台7丁目まで完乗

来た道に戻る形で神戸電鉄三田・有馬線の山の街駅・北鈴蘭台駅を通り、泉台へ。鈴蘭台地区の東端と西端を結ぶこの区間は25停留所・39分・460円の区間である（ここでもお出かけ割100円）。

途中に寄り道する形で停車する山の街駅は、とってつけたような急斜面を登った先にあった。あとで訪れたときに分かったのだが、メインの駅舎は反対側にあり、このバス停側は新設した道路とともに後付けされたものなのだろう。

終点の泉台7丁目も先と同じく住宅街の端にある。ただロータリー的な道路となっているので、多少は終点感がある。ここでも所在なく過ぐす。夏のような気温だが、風が強く心地よい。薫風という言葉がぴったりである。

このあと 第3便 泉台7丁目13:48発、筑紫が丘5丁目行き 山の街駅まで乗車

第4便 山の街駅14:42発、鈴蘭台駅行き 鈴蘭台駅まで乗車

第5便 鈴蘭台駅15:40発、神戸駅南口行き 神戸駅南口まで完乗

続きは[ブログ](#)にて

第61回おわり