

HINODE

No. 232



ICHIKAWA TEKKEN

04. まえがき

執筆者代表 清水康貴

大人の伊豆を感じられる旅へ、伊豆旅行記

05. Trip To IZU ～伊豆の旅～

3-7 竹内智樹

国境の長いトンネルを抜けると、そこは雪国だった

16. 本州雪国旅行記

3-2 下林凜海

"逝っとけダイヤ"に遭遇！そこで彼が見たものとは…

30. いろいろあった京急旅

1-6 岡田悠雅

※タイトル前の数字はページ番号です

片道 7 時間、鈍行列車で向かう名古屋

37. 青春 18 きっぷで行く日帰り名古屋の旅

3-1 山口峻之介

とある名古屋の 1 路線、城北線とは

45. 都心のローカル線？城北線の未来

1-4 篠田航太郎

7 日間にも及ぶ、北の大地での鉄道旅

48. FURICO に揺られて

3-7 清水康貴

73. 編集後記

研究班長 竹内智樹

まえがき

この度は市川学園鉄道研究部の部誌 HINODE No.232 「クリスマス号」をお取り扱いありがとうございます。今回の部誌は合計六名の部員が各自で全国各地に旅に行ったり、特定の路線について調べてまとめたりしたものがああり、とても豪華で波瀾万丈な内容となっております。少々長い部誌となっておりますが是非最後までお読みください。

執筆者代表 清水康貴

公式サイト

公式 Twitter 公式ホームページ 公式 Instagram



活動情報・過去の部誌は公式サイトに掲載してあります

Twitter・Instagram では合宿や文化祭の様子などもアップしています

Trip to IZU ～伊豆の旅～

3-7 竹内智樹

0. はじめに

みなさんこんにちは。竹内です。今回は少し前に伊豆へ旅行に行ってきたので、そのことを書こうと思います。ここでつらつら書いてもしょうがないので早速スタートです。最後までよろしくお願いします。

1. グリーン車の旅

出発地点は本八幡駅。1 区間だけ中央・総武線各駅停車に乗り、市川で総武快速線に乗り換える。ここでグリーン券を購入。日曜日のため、土休日料金が適用されて熱海までのおよそ 2 時間強を 800 円で行くことができるのだ。4 号車付近で待っていたところ、やってきたのは新型 E235 系。投入されてからだいぶん経っているが、総武快速線は E217 系が走っている光景しか見てこなかったため、スカ色をまとった別の車両が走っているのをみるといまだに新鮮に思う。そしてこの車両のグリーン車は従来車よりかなり豪華ということで有名だ。具体的にはシートが従来型から改良され、肘下にはコンセントを設置。さらに普通車グリーン車では初めて JR EAST Wi-Fi が整備された。

早速乗車し、空いている席をみつけて座席上部に Suica をタッチ。ランプの色が空席を示す赤から使用中であることを示す緑にかわる。早速 Wi-Fi に接続。人によっては全く接続できないという人もいるみたいだが、自分はいつも接続できる。端末によるのだろうか。

市川を出て、新小岩・錦糸町・馬喰町・新日本橋を経てあっという間に東京に到着。もうちょっと乗っていたいが、東海道線に乗り換えるためここで下車しなくてはならない。後ろ髪を引かれる思いで 10 番線ホームへ向かう。途中「駅弁屋 祭」で朝食を購入。ここはいつも日本各地の駅弁が揃っている。今回は森駅の駅弁「いかめし」を購入した。



E235 系のグリーン車

10 番線にあがると、そこには思っていたより多くの人がいた。時刻は 6 時 20 分頃のこと。土休日のグリーン車、さらに早朝ということもあって空いているだろう…と思っていたがどうやらその予想は見事に外れたようだった。その後上野方面から乗車列車である普通 熱海行き、E233 系 3000 番台が入線。この列車の始発は宇都宮であるため、大宮・上野方面からも多くの人に乗ってきているに違いない。案の定 2 階グリーン車には多くの人、乗車率は見た感じ 70% 程だった。思いの外混んで少し不満だった。まあ自分の席どころか横並び 2 席を確保したので特に問題はないのだが。ちなみに当然のことながら 1 階席はガラ空きである。

6 時 30 分東京を出発。新橋・品川と停車していき、多摩川に架かる六郷川橋梁を渡って神奈川県に突入。これからこの県を横断することになる。川を渡ってすぐに川崎に到着。出発し、しばらくすると京急線が並走してきた。京急新子安～神奈川新町辺りでは京急線と JR が並走する区間があるのは有名な話。京急線名物の快特かと思ったが、スピードが遅かったので特急かエアポート急行あたりだったのだろうか。

京急線と並走した後、スピードを落として定刻 6 時 59 分、横浜に到着。ここまで停車した各駅で、乗っている車両には必ず少しずつ新たに乗客が来た。そして横浜もその例に漏れず、東京出発時点では 70% ほどだった乗車率が、いつのまにか 80% ほどにまでなっていた。徐々に赤ランプが減り、緑ランプが増えてきている。そしてこの駅でいままで空席だった後ろの席に乗客が来て、リクライニングを戻さなくてはならなかった。

横浜を出ると、隣に相鉄の線路が並んで走っている。数年前までは東京都に路線がなかったことから関東の私鉄としては存在感が薄かったが、2020 年に「相鉄・JR 直通線」が開通し、悲願であった相鉄車の都心乗り入れが始まってから一気に存在感が増したと思う。ただ未だに乗ったことがない。来年には「相鉄・東急直通線」も開通するので、ぜひ乗ってみたい。



グリーン車内にて

話が脱線したが、列車は戸塚・大船・藤沢に停車していく。と、ここで遂に新たな乗客がとまり、下車する客がでてきた。東京以北から大船までならグリーン車を利用する人も一定数いるようだった。そして大船を出た 7 時 15 分頃、ちょうどいい時間だったので東京で買った「いかめし」を食べることにした。美味しかった。~~(食レポ期待するな)~~ ただ、思ったよりも量が少なかった。

やがて茅ヶ崎に到着。この駅には大回りで相模線を利用した際に来たことがある。

その後は平塚・大磯・二宮・国府津・鴨宮・小田原…と各駅に停車していく。国府津では御殿場線の 313 系が停車していた。列車が西に進むにつれて車窓には平地より山が多くなり、真鶴・湯河原あたりになってくると険しい崖が聳え立つようになってきた。昨年夏にはこの近辺の伊豆山にて大規模土石流が発生している。自分もニュースで見たが、現場のあまりの凄惨さを強く覚えている。

湯河原～熱海間で県境を越えて、静岡県に突入。そして定刻 8 時 19 分、終点熱海に到着した。



熱海駅

2. キンメ電車の旅

熱海駅は 2 番線に到着。約 2 時間乗りっぱなしだった上、熱海にもあまり来たことがないので少しゆっくりしたかったが、残念ながらそんな時間はない。次に乗車する普通 伊豆急下田行きは 7 分後に発車してしまうため、乗り換え地下道を通してすぐに乗り換えた。

熱海駅 1 番線には乗車列車である普通 伊豆急下田行き、赤いハイデッカー車両の伊豆急行(以下伊豆急)2100 系が停車していた。そう、この列車はリゾート 21 で運行されるものだった。

リゾート 21 は伊豆急が運行している観光車両。先頭車は展望席、中間車は海側は窓向きバケットシート、山側は 2 人掛けボックスシートになっている。伊豆の特産品である金目鯛モチーフにした赤い車体の「Izukyu



Izukyu KINME Train

KINME Train」の R-3 編成、歴史の街下田、黒船をモチーフにした黒い車体の「黒船電車」の R-4 編成が存在する。それぞれ熱海～伊豆急下田間の普通列車に使われているので、乗車券のほかに追加料金無しで乗ることができるのだ。今回は「Izukyu KINME Train」に乗車し、これから約 1 時間この列車にお世話になる。前面には伊豆急開業 60 周年のヘッドマークがつけられている。

発車 5 分前ということで、乗車した際は車内はほとんどの座席が埋まっていた。が、幸運にも 1 席だけ空いていた展望席に座ることができた。定刻 8 時 26 分、発

車。列車は静岡方面に向かう東海道本線から別れ、伊東線に入っていく。次の駅、来宮にはすぐ到着。この駅には東海道線の留置線があり、先ほどまで乗っていた E233 系が停車していた。来宮を出発すると単線になり、伊豆多賀・網代・宇佐美を経て伊東に到着。伊東線は静岡県内完結ではあるが JR 東日本の管轄となっており、東京から 100km 以上離れたここ伊東まで東京近郊区間に含まれている。朝夕には東京から直通列車も来ていたはずだ。ここで JR の乗務員から伊豆急の乗務員に交代。この駅から車掌が乗務しないワンマン運転になった。そのため先ほどまで肉声だった車内放送が、この駅から自動放送に切り替わった。伊豆急は東急グループであるためか、声は東急と同じであるかと思われた。

伊東を出発すると、ここから先は海沿いを走っていく。海がよく見える…かと思いきや伊豆半島特有の山が海までせり出す地形のため、全線の約 4 割がトンネルとなっている。そのため実際に海が見える区間は半分程度とのことだった。そんな地形柄、海と逆側には常に険しい崖が見えている。南伊東を出ると次は川奈に停車。この地名はリゾートホテル「川奈ホテル」をとりあげたテレビ番組を見たため知っていた。ゴルフ客が多いようで、何人かゴルフバックを持った人も下車していた。その後富戸を経て城ヶ崎海岸を出発。ここから伊豆高原までの間はトンネルの多い伊豆急で唯一トンネルのない区間、その区間をとおると伊豆高原に到着した。

伊豆高原には伊豆急唯一の車両基地である伊豆高原電車区が存在する。窓から見てみると、標準型の 8000 系や 2100 系 5 次車を改造した THE ROYAL EXPRESS などがいた。こちらは JR 九州の観光列車を数多く手がけた水戸岡征治氏によってデザインされた豪華列車である。普段は横浜～伊豆急下田間で運



伊豆高原電車区

行されているが、最近では北海道でツアー運航をしたりと、伊豆にいない期間が多かった。その他にもいろいろな車両がいたが、最近まで我が地元千葉で活躍していた 209 系を改造して、今年運転を開始した伊豆急 3000 系は見つけられなかった。

この後は伊豆大川・伊豆北川と無人駅が続き、伊豆熱川に到着する。ここには熱川温泉があり、駅前のあたりからも湯けむりが見えた。この頃になると徐々に客が降り出し、空席も目立つようになってきた。なので展望席を出て、中間車に向かった。リゾート 21 の看板座席の一つである窓向きシートが空いていれば…そう思いながら向かうと、運よく空いていた。シートや壁には金目鯛が描かれ、車両

広告の代わりに沿線自治体の情報や金目鯛知識などが掲示されている。沿線自治体の情報は1両ごとに町がかわり、乗った車両では南伊豆町が紹介されていた。製造から40年程たってる車両だったが、シートはとても座り心地が良かった。むしろ個人的にはどの会社も最新の車両ほど座席が硬くなっているように感じる。近年は省エネ化や最新システム搭載などを売り文句に登場する新型車両が多いが、“座席のやわらかさ”を向上させた車両というのは登場しないのだろうか。

列車は伊豆稲取・今井浜海岸・河津などを停車していく。蓮台寺を出ると次は伊豆急下田だ。「まもなく、終点伊豆急下田です。本日は伊豆急行線をご利用いただきありがとうございます。」という放送が車内に響くなか、列車は終着駅に敬意を払うかのようにゆっくりと1番線に入線。熱海出発から約1時間、東京出発から約3時間半後の定刻9時57分、終点伊豆急下田に到着。リゾート21での旅が終わった。

3. 歴史の街、下田

伊豆急下田駅は2面3線のホームと留置線3線を合わせた6本の線路が敷かれている。留置線は主に撮影会などに使われることが多いらしい。ホーム形状は頭端式ホーム。車止めの先に改札などがあるタイプのもの。日本では私鉄のターミナル駅に多くみられ、京王線・小田急線新宿駅や阪急線大阪梅田駅などがいい例だ。1・2番線の間にはかつて伊豆急で走っていた100系の車輪モニュメントがある。自動改札機はなく、全てが有人改札になっており、駅員が切符を回収していた。当然自分は無効印を押してもらい、切符を持ち帰る。

下田は歴史の街と呼ばれている。ご存知の通り黒船来航後、日米和親条約によって開港され、ペリーやハリスなど教科書にでてくる偉人たちも降り立った街だ。彼らが訪れたとされる場所は現在も残っているらしい。駅前にはそんな背景から黒船「サスケハナ号」の大きな模型が置いてあった。

その後は駅のすぐそばにあったロープウェイに乗ったり、黒船博物館やペリーが歩いたとされる道、日米友好記念碑(的なもの)を訪れたり、リゾート21でうさいほど宣伝されていた金目鯛の刺身も食べた。美味しかった(食レポ期待するな(2回目))

ただ、これらの場所のどこに行っても道行く人や車はほとんど見受けられず、閑散としていた。街に活気というものはなく、寂れてしまっている。もちろん下田には他にも有名な観光地がある。下田海中水族館や白浜海岸などだ。だが、これらの観光地はすべて市街地から離れたところにある。観光客が伊豆急下田駅を中心とし

た市街地を出歩かないことが、寂れた印象を与えてしまっているのではないだろうか。

4. サフィールの旅

話は一気に 15 時頃まで飛ぶ。一通り巡って伊豆急下田駅に戻ってきた。乗車予定の列車は 16 時 38 分発特急「サフィール踊り子 4 号」。出発まで 1 時間半以上時間がある。仕方ない、土産物屋でも寄って時間を潰すか…と思いつつ駅に入っていくと、目を疑う光景が飛び込んできた。なぜか 185 系がいたのだ。1 年前に特急「踊り子」から引退したはずの 185 系がいたのだ。(事実の再確認) ただ、種別幕は伊豆の踊り子が描かれたあのマークではなく、「団体」の 2 文字。調べてみると大手旅行会社主催の「185 系で行く下田」というツアーが開催され、その団臨が到着したようだった。どおりでホームには人だかりが、皆たった今到着したばかりの列車を撮影していた。僕も中に入って撮影したかったが、伊豆急は列車ごとに改札制をとっており、まだ入場することもできない。仕方なく待合室から撮った。やがて、3 番線には定期列車の特急「踊り子」が到着。そこで思いがけず新旧踊り子の並びが撮れた。

やがて 185 系は回送列車になって出発。伊豆高原の車両基地か、伊東にある特急列車用の留置線に行ったのだろうか。その後は駅の土産屋でお土産を買ったりして時間を潰した。金目鯛の干物とかが売っていた気がする。



停車中の 185 系



新旧踊り子

しばらくすると、先程まで 185 系がいた 1 番線に特急「サフィール踊り子」こと E261 系 RS2 編成が入線してきた。簡単にこの列車について説明する。サフィール踊り子は 2020 年に引退したスーパービュー踊り子の後継列車として誕生した。東京寄り先頭車の 8 号車から 5 号車には 1-2 配列のグリーン車、3・2 号車には 4 人用&6 人用個室、1 号車には JR で初めて導入されたプレミアムグリーン車があり、この通り全車グリーン車の豪華特急となっている。そして 4 号車には JR 東日本では久しぶりに復活した食堂車となるカフェテリアがあり、サフィール限定の食事(パスタなど)を食べることができる。これは基本事前予約制になっており、今回僕も事前に予約をしていた。公式サイトを見ればわかると思うが、「サフィール pay」というもので予約するシステムになっている。こんな名前だが「PayPay」などの QR コード決済サービスではなく、単なる予約サイトの名前で支払いはクレジットカードによるものだった。~~ほんと紛らわしい。~~



改札の案内表示



E261 系 RS2 編成 サフィール踊り子

車内清掃が終わり、発車 30 分前になると改札開始。待合室で待機していた乗客たちが一斉に並んだ。入場するとたちまち車両の周りにスマホやカメラを構えた人たちが並び写真を撮り始める。ロゴといっしょに記念写真を撮る人なども多数いた。ある程度撮ったらいよいよ車内に入る。今回乗車するのは 4 人用グリーン個室。割り当てられたのは 2 号車 3 番個室だった。早速中に入ってみる。

すごかった。

とにかくすごかった。

事前にネットで部屋の写真は見ていたが、やっぱり実物は違った。見た目から雰囲気からなんでも…

部屋には4脚のとてもやわらかいソファ、壁には写真や貝をモチーフにした美術品があった。照明は少し暗めに設定しており、おしゃれになっている。窓はとても大きなものが2つ占有できている。ただ、その窓の大きさゆえ、ホームを歩く人から中をじろじろ見られたが…

部屋に入ってからしばらくするとアテンダントがやって来て、注文内容の確認と、追加注文を聞いてきた。先ほど食事は基本事前予約制と言ったが、パンやマドレーヌなどの一部の軽食は当日の車内でしか注文できない。というわけで事前に目をつけていた「富士山パン」を追加注文。この際、提供時間について発車すぐか 18:00 頃か尋ねられた。18:00 頃というところちょうど熱海を発車した頃。まだ夕食には少し早かったので後者を選択した。ちなみに伊豆急線内は特急でもワンマン運転、伊東までは運転士とアテンダントのみが乗務する。

そうこうしているうちに発車時刻がやってきたようで、列車がガタンとゆっくり動き出した。この時点で両隣のグリーン個室は空席、というか発車前に見た感じではグリーン車にも空席があった。皆伊東や熱海から乗ってくるのだろうか。駅を出ると急に窓ガラスが濡れ始め、いつのまにか大雨が降り出していた。

列車は伊豆急下田を出ると2駅先の河津に停車。午前中乗ったリゾート21が停車した蓮台寺・稲梓は通過する。伊豆急線を走る定期列車で、途中駅を通過するのはこの特急「サフィール踊り子」「踊り子」のみとなっている。河津を出ると今井浜海岸を通過して次は伊豆稲取に停車する。今井浜海岸を出ると、伊豆急有数のビュースポットに到達した。ここは伊豆急のなかでも最も海沿いを走る区間。車窓からはすぐ近くに波打ち際が見える。さらに天気良ければ(←ここ重要) 伊豆大島・三宅島など伊豆諸島の島々が見えるとのことだった。ところが…

何も見えない、一面にはどんよりと広がる曇り空が。というわけでなんとも残念な



4人用グリーン個室



一面真っ白

風景。ここでアテンダントによる案内放送が入るのだが、言い出しに「本日はあいにく天気が悪くてよく見えませんが…」と追加されていた。

伊豆稲取を出ると、次の片瀬白田で行き違いを行うため運転停車。往路のときと同じように湯けむりのあがる伊豆熱川、伊豆大川・伊豆北川を通過して伊豆高原に到着した。相変わらず 8000 系や THE ROYAL EXPRESS が停車している中、ステンレスの中間車が入れ替え用の機関車に牽引されているのが見えた。よく見えなかったが、あれは 3000 系へ改造途中の 209 系だったのだろうか。その後は一気に伊東へ。隣のホームには朝夕数本のみの伊東始発上野東京ラインに充当される E233 系が停車中。東京に近づいていることを一気に実感する。この駅で 5 分停車し、伊豆急の運転士と JR 東日本の運転士が交代し、さらに車掌も乗り込んでワンマン運転を卒業。そして伊豆急下田発車時点では空席だった隣の 6 人用グリーン個室に、なにやら騒がしい団体が乗り込んできた。

伊東を出ると車掌が巡回にきて、切符の検札にきた。この際乗車券・グリーン車個室特急券を見せる。グリーン車個室特急券は青春 18 きっぷくらいの大きさがある。車掌は両方確認した後、入缺印をいれて他の部屋に行った。その後ちょっと経つと熱海に到着。停車中、車掌によって車内放送が入った。内容はこの列車の特急券を持っていない乗客は乗ることができないというものだったが、途中「本日この列車は満席となっております」と言っていた。やはり伊東や熱海から乗る客も結構いるようだった。ここを出ると次は約 1 時間先の横浜まで停車しない。



伊豆急 8000 系(伊豆急下田にて撮影)



伊東到着

定刻 18 時丁度、熱海を発車するといよいよ注文した料理が運ばれてきた。アテナントが運んできた紙袋の中には、紙の容器に入ったパスタとミネラルウォーター、パンが入っていた。グリーン個室まで食事を運んでくれるのはこのコロナ禍ではありがたいが、正直なところ紙の容器に入っていたのはガッカリだった。どうやらコロナの影響で個室のみ使い捨て容器を使っているそう。カフェテリアでは普通の皿で提供されるそうなので、せっかくならグリーン個室も同じようにして欲しかった。



提供された食事

さて、食事の内容について見ていくことにする。メニュー名は「静岡県産 3 種のキノコとトリュフ塩のラグー」トリュフのソースがからめられた太いリングイネにマッシュルームなどのキノコが盛り付けられている。蓋を開けたら室内にキノコのいい香りが漂った。で、肝心の味はというと…

おいしかった(本日 3 回目)

やっぱりあれこれごちゃごちゃ言わずにこの 6 文字で表現するのが 1 番ではないか。~~(語彙力ないだけというのは言わないお約束)~~ただ、結構量が少なかった。パンはというと小さなフランスパン。これに残ったパスタソースをつけて食べるととてもおいしかった。ミネラルウォーターは包装に「飲む温泉」と書いてあったが普通の水に感じられた。デザートには追加注文した富士山パンを食べる。丸っこいマドレーヌで、雪の部分は砂糖・それ以外は抹茶で作られていた。富士山なのに青じゃなくて緑…というツッコミどころはあるが、まあよしとしよう。というか青い食品って結構気持ち悪いと思うのだがどうだろうか。



富士山パン

熱海を出て、気づいた頃には外は真っ暗。周りを山や海に囲まれた所なので、時々すれ違う列車や通過駅のみが灯りになっている。隣の部屋からは大きな声と笑い声が。騒がしい団体がお酒を飲んで騒いでいるようだった。部屋に籠ってい

ても暇なので、他のところの内装を見に行くことに。2号車・3号車の廊下は全体的に白を基調とし、個室があるためかなり狭くなっていた。1号車に行ってプレミアムグリーン車を見てこようかと思ったが、用もないのに入っていくのは気が引けるためデッキから見ることに。車内照明は他のところと真逆でかなり暗く、重厚感が出ていた。

その後は部屋に戻り、JR EAST Wi-Fi に接続してスマホをいじっていた。気づけば灯りが増え、都会に近づいており、18時57分横浜に到着。終点東京までは残り20分程になった。その20分はあっという間に過ぎ、品川を経た後定刻19時19分、終点東京に到着。快適な2時間半の旅が終わると共に1日の旅が終わった。



廊下



東京到着

5. おわりに

というわけで今回の伊豆旅行の部誌はおしまいです。いかがでしたか？この部誌を読んで興味を持ったなら、是非伊豆へ出かけてみてください。その際は是非鉄道で。飽きない時間を過ごすことができますと思います。

最後まで読んでいただきありがとうございました。

※追記:紹介したパスタ「静岡県産 3 種のキノコとトリュフ塩のラグー」は、2022 年 4 月のメニュー変更によって現在は提供終了しています。

本州雪国旅行記

3-2-11 下林凜海

0.はじめに

みなさんはじめまして。この度模型班より移籍してきました下林です。今回は、丁度一年前の2日連続日帰り旅行について書いていきます。そこそこ弾丸旅行でしたが、ぜひ読んでください。それでは本編をどうぞ。

1. 1日目、行くぜ東北！！

12/18(土)自動改札機に週末パスを通し、いざスタート！

最寄り駅の千葉みなとより赤い電車に乗り、5時12分いざ東北へ出発。

南船橋で武蔵野線に乗り換え5時29分南船橋を出発し、新八柱にて同じ

中3の某SY君と合流する予定だった...が、※1毎回恒例のゴタゴタが発生し、集合は新松戸に...



各駅停車 東京行きの E233 系 5000 番台



普通 府中本町行きの E231 系 0 番台

そして某SY君と合流後5時56分常磐緩行線に乗り換え新松戸を出発、6時9分に我孫子に着くと、接続が悪くまだ開店前の唐揚げそばを横目に1日目の本題に向けて6時26分我孫子を出発して行った。

~~(乗り換え多くなって思った皆さんへこの時点でこの日の乗り換え回数の半分以上を消化しております)~~

※1 もう既に時効なので部誌としては書きませんが、長野に行くときも新浦安集合を直前で舞浜にしたり、西船橋集合を直前で市川集合にしたりということがありました…



各駅停車我孫子行きの東京メトロ 16000 系

※2 ここまでの写真は別日撮影です



普通 高萩行きの E531 系

2.国鉄色で行く仙台への旅路

千葉みなとを出発して 2 時間 32 分、普通高萩行きに乗車して 7 時 44 分に着いたのは本日のメインイベントが始まる駅、**水戸**。

(やっと当日の写真が始まります...)

実は水戸にはある車両の入線を撮るため、早く着いているのだが...

その前に後ほど乗る特急を詰まらせることになる



常磐線 普通いわき行きの E501 系

~~(写真載せたかっただけだろと思った皆さん 大正解です!)~~

それでは本題に戻ろう。8 時 22 分になると乗車する 8 時 27 分水戸発の特急が入線してくる。

それが...

「冬をまるごと仙台松島号」



今回乗車した E653 系国鉄色

充当された車両は E653 系国鉄色である。入線シーンなどを撮影し、出発まで残り 3 分となってあまり時間もないので乗車しようかと思ったその時、水戸支社からサプライズが！今回の特急が国鉄色ということもあり、ホームの反対側には E531 系赤電復刻塗装が入線してきた。

赤電塗装を撮影し、国鉄色特急に乗車、8 時 27 分常磐線の特急で行く仙台への長旅がスタートした。

水戸を出発して、1 時間ほど経つと右手には海が見えてくる。写真の磯原～大津港間を抜け、大津港を過ぎると、千葉県、茨城県に続く 1 日目 3 つ目の都道府県、福島県へと入っていく。



E531 系赤電塗装

福島に入って約 25 分、水戸を出て 5 駅のいわきに到着。ここで長時間停車をするがいわきでの撮影を諦め、飲み物を購入しいわきを出発。途中原ノ町に停車し、仙台へと向かう。

いわきを出て 30 分。この辺りになると並走する道路には自家用車は減り、トラックやダンプカーが増えてきた。列車は東京電力福島第一原子力発電所付近にやってきた。^{※3}事故から 10 年経った今でも、原発付近では事故によって廃れた街並みが痛々しく残っており、車窓から見える民家にも草木が生え、つるが伸びて巻きついている家もあった。とはいえ、仮設住宅や避難先から戻ってきて、新築で建てた家などもあり、イオンがあるなど小規模ではあるが街もあった。



磯原海岸付近

※3 この部誌が発行されている 2022 年時点では 11 年経過していますが、この旅行は一年前の話なので 10 年前という表記になっています。

3.到着仙台！いざ観光？



浪江付近の景色

水戸を出発して約4時間。列車は宮城県に入り、1日目の旅の観光のメインとなる仙台に到着した。やっと長時間滞在が出来る場所だ。到着した時刻は12時22分、16時には山形へ向けて出発しなければならないので、滞在時間はおよそ3時間半といったところだろう。着いたのが昼ということもあり、まずは昼食ということで、仙台といえば牛タン！しかし、立地は駅前、知名度もあり美味しい。さらにお昼時ということで行列ができていた。列に30分強並ぶといよいよ順番が回ってきた。しかし、店に入って席についても混んでいることに変わりはなく、結局昼食が終わるまで約1時間ほどかかってしまった。(牛タンはとても美味しかったです)



さて、昼食が終わるとひとまず駅に戻り、首都圏には滅多に見ることの出来ない車両たちの撮影を始めた。



719系700番台「フルーティア」



701系とE721系

仙台駅で撮影をした後、一区間でも仙石線に乗車するために、あおば通駅へ徒歩で向かった。

この時点で残り滞在時間は1時間20分程、残り30分になったらお土産等を買うため実質的に残り時間は後約50分となった。途中少し方向を間違えそうになりながらも雪が降る仙台駅前の街を歩き、あおば通駅に着いた。あおば通駅到着後、すぐには仙台へと戻らずしばらく仙石線を撮影した。仙石線に乗り仙台駅へと戻り、再び撮影をした。撮影の後はずんだシェイクやお土産等を買って、出発10分前となったのでホームへ向かった。



仙石線の205系3100番台



仙台空港アクセス線のSAT721系



仙石東北ラインのHB-E210系

4.帰宅開始！雪景色の山形へ

16時となり山形へ向け出発、仙台とさよならをした。快速の山形行きに乗り、仙台を出発。仙台を出て山形方面へ向かっていくと、仙台駅前では積もっていなかった雪がだんだん積もるようになってきた。仙台駅を出て34分。列車は、交換のため作並駅に少しばかり停車した。



作並駅停車中の仙山線快速山形行き E721系1000番台

ここで、上の写真を見てほしい。この写真の作並駅、住所は仙台市青葉区になるのだ。そして仙台駅があるのは、仙台市青葉区。そう、これだけ雪の積もっている作並

駅と積もっていない仙台駅、実は同じ市の同じ区なのである！そして乗車したこの仙山線、宮城県側県境に最も近い奥新川駅は仙台市青葉区、そして山形県側県境に最も近い面白山温泉駅は山形市となっており、県庁所在地から県庁所在地を結ぶ路線であり、路線距離が 58km ありながらも通る自治体は宮城県仙台市青葉区と山形県山形市のみという路線なのである！

話を旅行記に戻そう。仙台駅を出発し 1 時間 19 分、列車は終点山形駅に到着した。山形駅の滞在時間は約 40 分とそこそこ時間があるので、再び撮影をした。



先ほどまで乗っていた E721 系...



左沢線のキハ 101 形

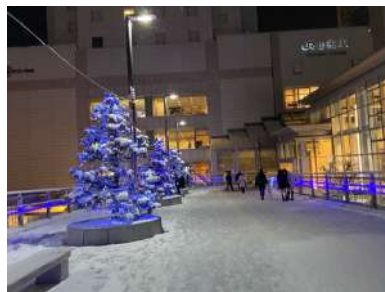


奥羽本線の 701 系 5500 番台



奥羽本線の 719 系 5000 番台

その後はあまり時間がないので、少しだけ山形駅前に出た。先程の仙台では、駅前でもそれほど雪は積もっていなかったが、山形駅前になると、右の写真の様にライトアップされたツリーや歩道にもしっかりと雪が積もっている。新幹線の出発まで時間がなくなってきたので、駅に戻り、帰りの食事とお土産を買い、新幹線ホームへと向かった。（この時買った果汁 100%の桃ジュースがすごく美味しかった）



山形駅前の雪とツリー

5.1 日目終了...新幹線の旅

時刻は 18 時 4 分、つばさ 156 号東京行きは、山形駅を出発した。乗車した車両は E3

系 1000 番台。山形を出て約 30 分、列車は米沢を出発した。この米沢を出発して次の停車駅の福島までで外の景色から雪がなくなっていった。

山形を出発して 1 時間 10 分、列車は福島に到着した。ここで、先に福島に到着していた E2 系の仙台始発やまびこ 156 号東京行きと連結する。そして 19 時 16 分に福島を出発。ここから先、郡山、宇都宮、大宮、上野に止まり、終点の東京まで行く。あまりにも疲れていたのか、夕食を食べ、気づいた時には既に大宮へ入線していた。20 時 24 分大宮を出発、最高速度時速 130km の大宮から先の区間を走り、24 分。20 時 48 分列車は終点東京に到着した。



赤湯駅のラーメン広告



乗車した E3 系

その後は京葉線に乗り、21 時 11 分東京を出発。帰宅した。

6.2 日目開始！いざ新潟へ

12/19(日)、前日より早い 4 時 54 分千葉みなとを出発。この日は東京まで乗り、5 時 38 分東京駅に着いた。そして 6 時 8 分上越新幹線とき 301 号新潟行きに乗車し、長岡に向けて出発した。



とき 301 号の E7 系

時刻は 6 時 25 分。浦和付近を走っていると月が沈み始めた。その後大宮を出発し、列車が熊谷を過ぎた辺りで月は沈み、日が昇り始めた。列車は 6 時 58 分に高崎を出発し、7 時過ぎには上毛高原までの長いトンネルに入り、7 時 10 分ごろには上毛高原を通過、新潟へと入る大清水トンネル群へと入っていった。



7. 国境の長いトンネルを抜けると雪国であった。

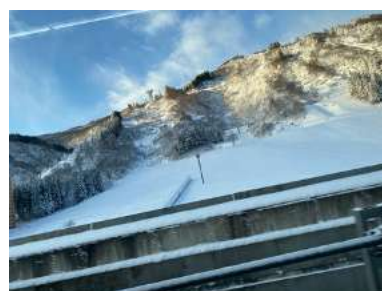
7 時 23 分大清水トンネル群を抜けると、トンネルに入る前とは景色が一変しあたりには雪が積もっていた。7 時 24 分越後湯沢を出発し、ガーラ湯沢駅へと向かう線路と分岐するとすぐに塩沢トンネル群へと入っていった。塩沢トンネル群を抜け 7 時 36 分浦佐を出ると今度は浦佐・魚沼トンネル群へと入るというように、トンネルに入る→トンネルを出る→駅に着く→出発→トンネルに入る というのを繰り返し 7 時 48 分列車は下車駅の長岡に着いた。

長岡を出るのは 40 分後なので、しばらく撮影をすることにした。ホームから改札階へと降りると現美新幹線の展示をしていた。

現美新幹線の展示を見た後、在来線ホームへと向かい撮影をした。



Shu * Kura 仕様の駅名標



トンネルを抜けた直後の景色



シートなどを展示していた



信越本線の E129 系



信越本線快速の 115 系

8 時 29 分今回の旅 2 度目の E653 系に乗車する時がやってきた。特急しらゆき 2 号新井行きに乗車し、直江津へ向けて出発した。



しらゆき 2 号の E653 系

8.冬の日本海と雪、県境の妙高へ

8 時 29 分しらゆき 2 号に乗車し長岡を出発すると、列車は日本海を目指してひた走る。

8 時 53 分日本海のすぐそば、越後線との合流点の柏崎に到着した。8 時 54 分柏崎を出発すると、列車は途中柿崎に停車しながら直江津まで日本海のすぐそばを走る。この間車窓からは荒々しい日本海と線路沿いに積もった雪の共演が見られるわけだが...空も雲っていてあまり綺麗な感じでは無かった。

長岡を出て約 1 時間、9 時 23 分列車は直江津に到着

した。この後の行き先は妙高高原なので、本来ならこの特急に乗り続け、終点の新井まで乗ってもよかったのだが SY 君の駅弁の調達と私の昼食の調達、日本海ひすいラインの車輛などの撮影をするということで直江津で下車した。この日は日曜日ということ



もあってか、ゆめぞらもいた。



北越急行 HK100 形ゆめぞら II



E129 系とえちごトキめき鉄道
ET122 形 1000 番台リゾート雪月花

無事駅弁も買ったので 9 時 44 分えちごトキめき
鉄道妙高はねうまライン普通妙高高原行きに乗車
し、直江津を出発。終点の妙高高原へと向かう。
出発してすぐに列車は山の方へと向きを変え、海
から遠ざかっていった。

先ほどまで乗車していた特急しらゆきと新井で遭
遇し、10 時 13 分新井を出発すると、辺りは一変
し住宅街から山へと入っていった。新井を出発し
て 7 分、列車は二本木駅に入線するため全国的に

も珍しいスイッチバックで二本木へと向かった。実はこの二本木駅のスイッチバック、
元々蒸気機関車が入線する時に使っていたもので、電車化した後は馬力が向上しスイ
ッチバック方式である必要性は無くなったのだが、日本曹達株式会社構内への専用線
が設けられていた関係で残され、現在に至るまでその
構造が維持されているのである。

話を旅行記に戻そう。10 時 21 分二本木を出ると辺り
には本格的に雪と木しか無くなった。そして 10 時 39
分列車は終点の妙高高原に到着した。



乗車した

えちごトキめき鉄道 ET127 形



9. 「上越」新潟から「信州」長野へ

10 時 42 分対面に停まっていたしなの鉄道北しなの線普通長野行きに乗車し、長野に
向けて出発した。



北しなの線普通長野行きの 115 系

妙高高原を出てすぐに県境の川を越え、長野県へに入った。北しなの線から覗く車窓は妙高はねうまラインほど景色に変化がなく常に川と並走し、街が見えてきたのは飯田線との合流点付近、信濃浅野のあたりについてからであった。

11 時 12 分豊野を出発し、途中三才に停車し北長野を出発すると JR 東日本長野総合車両センターが見えてきた。そこには波動用特急として E257 系 0 番台を改造し、生まれた E257 系 5000 番台や廃車となる湘南ライナーとして活躍した 215 系、幕張車両センターでよく見る E217 系、更新のため長野に来た E231 系をベースとした相鉄の 10000 系などがいた。長野総合車両センターを過ぎ、2 日目で最も長く滞在できる長野に 11 時 26 分列車は到着した。



県境を流れる関川

10.長時間滞在の長野を楽しもう！

長野に到着してすぐ僕達は長野電鉄長野駅へ向かった。乗車したのは元小田急ロマンスカー10000 形「HiSE」である長野電鉄 1000 系の A 特急「ゆけむり」。11 時 33 分長野電鉄長野線 A 特急ゆけむり湯田中行きに乗車し、湯田中へ向けて出発した。意外とこの車内が空いていたので、直江津で買った昼食をここで食べることにした。外は雪で埋もれた畑や雪を被った民家がひたすら続いていた。12 時 6 分信州中野を出発すると列車が揺れた。その時 SY 君



元小田急ロマンスカー10000 形で長野電鉄 A 特急ゆけむりの 1000 系

~~が飲んでいたパイソングラスがこぼれてしまったのだ。ゆけむりの床に黄色い液体が~~

~~流れていた。~~

そして12時18分終点の湯田中に到着した。湯田中に到着後13時50分に出発するまで1時間30分程時間があつたので駅前に雪が多く積もっていたので雪合戦をした。雪合戦を終え、駅のほうに戻るとよくお世話になっている日比谷線の03系ではなく長野電鉄3000系がいた。その後は湯田中駅前にある楓の湯の足湯に入り、アイスキャンディーを買い、駅に戻った。駅に入場する時「こんな寒いのでよくアイスキャンディーなんて食べるね」と駅員に言われたのは言うまでもない。湯田中から長野に戻るため乗車したのは253系成田エクスプレス...ではなく長野電鉄2100系A特急「スノーモンキー」。13時50分長野電鉄長野線A特急スノーモンキー長野行きに乗車し、アイスキャンディーを食べながら湯田中を出発。14時38分長野に到着した。



元東京メトロ03系の長野電鉄3000系



元JR東日本253系の長野電鉄2100系

再び長野に戻ってきたわけだが、まだ長野を出発するまで2時間半ほどある。ということで長野到着後、駅前よりアルピコ交通バスに乗車し善光寺へと向かった。善光寺前に到着後まず先にお土産を買い、善光寺へと入った。まずは参拝をし、仲見世通りで様々な食べ物を買って、食べて善光寺を出た。

その後バスがなく、歩いて長野駅に戻っている間に、こちらは都内にもあるのだが、おいしいメロンパンで知られるアルテリアベーカリーがあつたのでメロンパンを買い、再び長野駅に向かった。道中には長野オリンピックの記念モニュメントがあつた。



善光寺へ行くため乗ったアルピコ交通バス



善光寺



長野オリンピックのモニュメント

11.旅も終盤...松本へ

長野駅に戻ってきて、17時ちょうど特急ワイドビューしなの 22 号名古屋行きに乗車し、松本へ向けて出発した。この今回乗ったワイドビューしなの、実は私が初めて JR 東海の車両に乗ったのが今回のワイドビューしなのなのだ。途中 17 時 8 分に篠ノ井を出発すると直ぐに軽井沢の方へ向かうしなの鉄道線と別れ、篠ノ井から先、松本まで一駅も止まることなく、日の落ちた篠ノ井線を約 50 分走り続けた。この間の車内で先ほど買ったメロンパンを食べた。

松本に到着後接続が悪く再び 50 分ほど時間ができたので、散策と撮影をした。7 番線には 2021 年 8 月の豪雨による河川増水によって田川橋梁が被災し、運転を見合わせ、バスによる代行輸送を行っていたアルピコ交通上高地線の車両が停まっていた。またホームには代行バスの案内があった。



特急ワイドビューしなのの 383 系



篠ノ井線の 313 系



アルピコ交通上高地線の 3000 系



上高地線代行バスの案内



松本駅前の様子

12.ラスト！松本から帰宅

時刻は18時40分特急あずさ54号新宿行きに乗車し松本を出発。2日目の最後ということで、あまり写真も残っていないが進めていこう。

松本を出発した車内では、松本駅のNewDaysで買ったパンなどを食べた。あたりが暗くなり、見えなくなった富士山を通り過ぎながら途中塩尻、岡谷、上諏訪、茅野、小淵沢、韮崎、甲府、八王子、立川に止まり終点の新宿へと向かう。昼間は綺麗な自然だが、夜になると漆黒の闇となる長野、山梨県を過ぎ20時25分頃に東京都へと入った。20時50分立川に着いた。すでにこの辺りだと車窓から見えるのは、都心の明かりという感じであった。そして21時13分特急あずさ54号は新宿に到着した。中央特快に乗り換え21時16分新宿を出発、東京駅へと向かう。東京駅到着後、疲労困憊の体を必死に動かし京葉地下ホームへと向かい22時4分東京駅を出発、22時42分に千葉みなとに到着。帰宅し、2日間の長旅を終えた。

※4 ここからまた別日の写真になります



中央線特急あずさのE353系



中央線快速のE233系0番台

13.おわりに

初部誌にしては非常に長くなった旅行記でしたが、いかがでしたでしょうか？

日帰り2日間連続長旅をすることなかなかないと思いますが、是非試してみてください。それではさようなら。

いろいろあった京急旅

1-6 岡田悠雅

こんにちは！

1年6組の岡田悠雅です。

初めて書くので非常に見苦しい文章になっていますが、最後まで読んでいただけると私としても幸いです。

この題名にもあった「京急」というのは京浜急行電鉄の略で、東京都や神奈川県を120km/hの快速で走り、都心と横須賀地域を結ぶ大動脈となっていて、鉄道会社の中でもファンが多い鉄道です。

久しぶりの京急へ

私は11/3の文化の日に京急のフリーパスを使い、旅をしてきました。

まずつくばエクスプレスで秋葉原、京浜東北線か山手線乗り継いで品川から京急に乗る予定だったのですが、変更し南流山から武蔵野線で西船橋、中央総武線で市川、総武快速線で錦糸町、またも中央総武線で秋葉原、山手線で品川というルートで到着しました。

京急のフリーパスはPASMOに印字してもらうタイプ。

早速横浜方面のホームに向かうと「赤い電車」の接近メロディーが流れてきました。



↑ 快特京急久里浜行の車内案内表示器

1 本目 **快特** 京急久里浜行

品川 9:50→京急蒲田 9:57

祝日で行楽日和だったこともあって、席は埋まって立つ人がいるという乗車率100%強。

京急蒲田に到着。さすが120kmの快速で走るだけあって7分で到着。

少し撮影してから次のエアポート急行に乗り換えました。

2 本目 **エアポート急行** 逗子・葉山行

京急蒲田 10:02→井土ヶ谷 10:25

この電車も乗車率は 100% 強。エアポート急行も京急蒲田から横浜まで半分以上の駅を通過する電車ですが、2022 年 11 月末のダイヤ改正で約 50% に減便。

同行していた友人がネットで調べたところ井土ヶ谷駅が撮りやすいということだったので、下車し、いくつか撮影。

後続のエアポート急行に乗車。

3 本目 **エアポート急行** 逗子・葉山行

井土ヶ谷 10:33→金沢文庫 10:49

空いていて、新型の 1000 形 1890 番台で wing 号という座席指定用にも使われる座席だったため、座ってみると快適でした。

本当は上大岡で快特に乗ろうと思っていたのですが、快適すぎてそのまま金沢文庫まで乗ってしまいました。

金沢文庫駅に到着し、少し撮影をしていると品川方面の電車が 5 分くらいなぜか発車しません。その後、

「ただいま弘明寺と横浜間で停電が発生しております」

との放送があり、早速向かい側のエアポート急行逗子・葉山始発羽田空港行が金沢文庫止まりになるのを皮切りに、そこから京急名物で行先や種別が突如として変わる「逝っとけダイヤ」が始まったのでした…。

逝っとけダイヤ

まず金沢文庫方面で運転していた各電車がやってきて、車庫に入り数分したら金沢文庫に戻るという現象が起こり、

逝っとけダイヤに遭遇したことがなかった筆者は下手ながらレア幕にシャッターを切ります。



↑普通上大岡行のレア幕！↑イエハピとブルスカの共演↑京急の路線図(横浜-安針塚)

しかし嬉しいのは鉄道ファンのみで、横須賀方面からくる電車は5分に1本だったのに対し、金沢文庫～上大岡で折り返し運転をしている電車は大半の車両が横浜以北にいるため車両自体が少なく、15分に1本で、さらに上大岡駅は8両以上の折り返しに対応していないため、4両、6両の折り返し運転のみしか対応していなかったのが人が乗れないほど超満員になり、社員も週

に1回のみの貴重な休みを返上して、仕事をしないといけなく人も少なくないそうです。さらに、13連勤で働かないといけなくなり、その話を聞いて私は電車関係の仕事は甘く見てはいけな、と改めて思いました。

昼食の買い出し

一通りのレア幕の撮影も終わったので金沢文庫駅構内から見たマクドナルドに行こうと思ったのですが、そこに行くために西口から出たほうが早いのか東口から出たほうが早いのか混乱して西口から出ると、そこにはマックはありませんでした。

間違えたことに気づき、仕方がないので西口から線路に沿って歩いて四分強歩くとマックについたのですが、

マックは激混みでした。

.....ということなので仕方なくローソンでカレーパンとミニてりやきバーガーを買って、金沢文庫駅で食べようと思っていたのですが、運転が再開していたので、このご時世もあり人混みの中で食べるのはあまりよろしくないと思い、停車中のエアポート急行に乗車。

4 本目 **エアポート急行**

羽田空港行

金沢文庫 12:43→能見台 12:45

※大幅な遅れがあったため正確な
時間は不明

乗車率は運転再開直後だったこともあり約 120%
でした。

能見台に着き、10 分程で先ほどのローソンで買ったパンを食べて、次のエアポート急行に乗車。



↑ 金沢文庫からエアポート急行
に乗る際に快特が快特を退避

5 本目 **エアポート急行**

羽田空港行

能見台 12:55→羽田空港第1・第2ターミナル 13:47

※大幅な遅れがあったため正確な時間は不明

この電車は比較的混んでおり、混雑率は 120%弱。
そして快調に 5 分程走っていたのですが、おそらく車間が狭まって赤信号になったのか上大岡駅直前で約 3 分停車してしまったので少し心配に思ったその後は上大岡～羽田空港第1・第2ターミナルを約 40 分で走破し、羽田空港第1・第2ターミナルに到着。

次に来るエアポート快特で品川まで行こうと思っていたのですがもう何回も乗った京成 3100 形というメジャーすぎる車両だったので、先ほどまで乗っていた電車の折り返しの電車に乗りました。

6 本目 エアポート急行 逗子・葉山行

羽田空港第1・第2ターミナル 13:55→糀谷 14:04

※大幅な遅れがあったため正確な時間は不明

この電車は5本目に乗ったものと同じで、ボックス席に座ることができ、少しでも特急気分になることができました。



↑ 糀谷駅で撮った写真

糀谷駅で写真を撮ったのですがこちらは自社で完結する、運用が少ないため、他会社(都営,京成など)の車両が多く、写真を残しておきました。

糀谷駅で写真を撮っていると豊富な種類が撮れたので、後に京急蒲田へ移動。

7 本目 エアポート急行 逗子・葉山

糀谷 14:31→京急蒲田 14:32

この電車は短時間しか乗っていなかったため、特に感想はないのですが、この部誌を書くまでは空港線には優等種別(通過駅がある種別)のみ走っているのかと思っていたのですが、平日6本/日,休日3本/日で普通が走っていたの

で、全くそういう印象がなかったので意外に思いました。

品川で電車を撮るため、京急蒲田から快特に乗車。

8 本目 快特 品川行

京急蒲田 14:39→品川 14:46

この電車は5本目と混雑率が同程度(120%弱)で前面展望を見ることができたので、1本目よりも疾走感を感じることができました。

実はこの電車が初めて乗った逝つとけダイヤで行先が変わった電車で、「快特 品川行」は朝・夜を中心に走っているのですが、この時間は走っていなかったので実際に品川到着直前にこの電車が泉岳寺行から品川行になるとの放送が入りました。

品川での撮り鉄

品川に到着。電車を少し撮った中でも、千葉ニュータウン鉄道 9100 形の配色や形、行先表示幕を大きく出さないところが非常に興味深く、近未来的な雰囲気を感じていました。

その後に理髪店に行く予定もあったので、一時間ほど写真を撮って品川駅を後にしました。



↑千葉ニュータウン鉄道 9100 形 ↑1000 形の快特

帰路

帰路は帰りと同じ道で帰ったのですが、総武線の車内案内表示器を見ると武蔵野線と直通する京葉線が運転見合わせになっていて少し心配になりましたが、数分後には運転が再開し

たのもう心配はないと思っていましたが、その安心も束の間で、西船橋駅に到着すると武蔵野線が動いてはいたのですが、15 分も遅れており、非常に混んでいました。乗車率は 200% 弱でしたが、東松戸から徐々に人が減っていき、新松戸では座れる状態になりました。そして家に到着し、京急の鉄旅は終わりました。

京急で鉄旅した理由

今回の鉄旅は単に京急に乗りたかったのではなく、2022 年 11 月末にダイヤが改正され日中の快特がほとんど泉岳寺行になり(高砂行や印旛日本医大行が特急になる)2100 形の快特しか見れなくなってしまうので、1000 形などの快特の運用がほとんど無くなる前にその電車に乗っておこうということで京急の鉄旅をしました。

この部誌が発行されているころにはもう 2100 形以外の快特運用はほとんど無くなっていると思いますが、エアポート快特・快特・特急・エアポート急行・普通の 5 つもの種別が見られるのはそれも興味深いと思うので、皆さんも少し変わった京急にぜひ乗ってみてください。

青春18きっぷで行く、日帰り名古屋の旅

3-1-23 山口峻之介

はじめに

みなさんこんにちは。今回は青春18きっぷを使って名古屋に行ってきたので紹介します。始発で出て22時すぎに終わるという少し過酷な旅ですが、ぜひ最後まで読んでください。

E233で三島まで

時刻は4時40分過ぎ。家から2km歩いてやってきた阿佐ヶ谷駅からスタート。早朝無人駅(乗車駅証明書はない)なのでインターホンで係員とお話し。トイレに行って4番線へ上がる。ちょうど緩行線の千葉行きと三鷹行き(どちらも初電)がきた。しかも両方とも0番台。4時49分発の快速東京行きに乗車。3月にこの列車に乗ったときは外はまだ真っ暗だったのに今回はこの時点で陽が昇っていた。中野からは快速運転。いつも通りかっ飛ばしていた。高層ビルが見えてくると大都会新宿。早朝ということで列車を待っている人は少なかった。終点東京には20分ちょいで到着。東海道線に乗り換える。その前に18きっぷに入缺してもらうため丸ノ内南口の改札へ。その後は東海道線の9番線へ向かう。ホームに停まっていたのはE233系3000番台の普通沼津行き。これで快適に移動できる。三島での乗り換え対策として1番後ろの10号車に座った。5時20分に東京を発車。品川を出ると京急1000形(ステンレス)の回送が八ッ山橋上で堂々と停車していた。



E233系の普通沼津行き

横浜までうとうとしながら車窓を眺めていたが横浜から茅ヶ崎あたりまでは寝ていた。平塚手前の馬入川ではサンライズとすれ違う。小田原を出ると箱根登山線と並走。ちょうど小田急1000形の姿が見えた。湯河原を出ると静岡県に入る。静岡県最初の停車駅、熱海に到着。この列車は沼津行きなのでここでの乗り換えはない。熱海を発車...したがトイレにいたため見ることは出来なかった。伊東線来宮駅の横を通り過ぎると、東海道線最長のトンネルである丹那トンネルに侵入。ほどなくしてスマホは圏外になった。4分ほどで丹那トンネルを抜け、函南に到着。Water Crownの乗降促進を鳴らして発車した。次は三島。沼津から先、静岡方面の次の列車は三島始発なので三島で乗り換える。三島に到着。

静岡地区に侵入

安全に配慮してダッシュを行い、座席を確保する。車両は前から211系5000番台3両と313系3000番台の2両の併結5両。313系の方には静岡地区では今まで珍しかったクロスシートが付いている。通路側で進行方向逆側だったものの無事席を確保。ただ、混雑している後ろ側に連結されているため、通路にも人が多くいた。冬は御殿場線霜取りの都合で前側に連結されるのだが、そのときは空いていたため出来れば通年前側に連結してほしいものである。7時29分に三島を発車。次は沼津に停車。停車直前に乗ってきたE233系とすれ違った。富士を出ると富士川を渡る。右手には綺麗な富士山が見えた。さった峠を超えて静岡市内へ。清水を出ると静鉄の列車も見えた。高架区間に入ると終着の静岡に着く。2分の乗り継ぎで普通浜松行きに乗り換え。車両は前から211系5000番台と313系2600番台の併結6両。私は211系の方に乗車した。個人的には313系と211系の混結の場合、211系の方が空いてるイメージがあるので大体211系側に乗ることが多い。静岡を出ると安倍川を渡る。普通電車といいつつも駅間がそれなりに長いので最高速度の110km/hまで加速していく。焼津のあたりで角席が空いたので着席。どうでもいいのだが、座った向かい側の座席の座面が何故か撤去されており、骨組みが露出していた。211系も結構ガタが来てる場所があった。近いうちに315系で置き換えられるので、記録&乗車はお早めに。静岡からは1時間ほどで終点浜松。浜松の手前では対向の静岡方面行き列車を行かせるため信号待ち。ここは前回乗った時も遅れていたのがダイヤのネックになっていたそう。



ボックスシートの313系3000番台



静岡地区のメイン車両211系5000番

転換クロスシート王国・名古屋

浜松ではまたもや2分の乗り継ぎで新快速大垣行きに乗り換え。313系1600番台を2本つないだ6両編成。3月に中央線から転属してきた車両だ。もちろん転換クロスシート。乗ってきた浜松止まりと接続をとったため少し遅れて発車。新快速だが途中の豊橋までは各駅に停車する。弁天島のあたりからは浜名湖を望むことができた。天竜浜名湖鉄道に乗り換えられる新所原を過ぎるとついに愛知県に入る。浜松から35分ほどで豊橋に到着。この駅で少しの停車。豊橋からは快速運転区間に入る。次は蒲郡に停車。3月に全線完乗した飯田線と、共用している名鉄を眺めながら西へ進む。この区間の東海道線に乗るのは3か月ぶりであったが、やはり速い。時速120kmで駅を通過していく。名鉄三河線との乗換駅刈谷を過ぎると次は大府。今回は大府で武豊線に乗り換える。浜松から1時間15分ほどで大府に到着。乗り換え予定の武豊線まで20分ほどあったので、接続の始発の普通岐阜行きで隣の共和まで往復。無事に乗り換え時間をつぶせたところで普通武豊行きに乗車する。車両は神領の313系1300番台でワンマン列車。松本や亀山でも見ることのできる車両である。2両編成であったが、車内はなかなかの混雑。朝夕は名古屋直通の4両編成もあるくらいなので結構な需要はありそうだ。東浦ではちょうど衣浦臨海鉄道のKE65と白ホキが停まっていた。大府より30分ほどで終点の武豊に到着。集中管理システム導入の無人駅であるためそのまま出場。ここから歩いて名鉄河和線の知多武豊駅に向かう。Wikipediaには15分ほどと書いてあったがいざ歩いてみると10分ほどで到着。名古屋方面に行くので踏切を渡った先の改札から入場。



全転換クロスシートの313系5000番台



武豊線の313系1300番台ワンマン列車



JR武豊駅の駅舎（無人駅）

名鉄&東海市を堪能

知多武豊からは全車一般車特急名鉄名古屋行きに乗車。来たのは3300系の初期車。前までの河和線系統の全一特急は6RかSR1ばかりだったと記憶しているので、3Rの全一特急自体に違和感がある。転換クロスシートで快適に移動。これに阿久比まで乗車する。2006年に廃止された棕岡駅の跡地を通過し、阿久比に到着。向かい側に停まっている3500系の普通金山行きで南加木屋まで乗車する。機器更新車だったので、行先表示機がLEDになっていたほか、車内にはパットビジョンが設置されていた。10分ほどで南加木屋に到着。河和線のこの辺りは駅間が短いので駅数のわりにすぐについた。南加木屋は同じ学年の仲の良い友達が昔住んでいたらしいので駅が存在自体は結構前から知っていた。ただ、駅の外には用はなかったのでホームで後続の急行新鵜沼行きを待つ。暇だったので跨線橋に上がったが、窓が閉められておりサウナのような状態であった。駅員のアナウンスで急行が到着。機器流用車である5000系が来た。地味に初乗車。太田川までは一駅、3分ほどで到着。河和線からの上り列車は太田川駅3階ホームに到着する。改札を出て歩行者専用道路を西方向に少し進むと、白い大きな建物が見えてくる。これは日本福祉大学で、人気漫画・アニメ「五等分の花嫁」の聖地となっている。ここに

に限らず愛知県東海市、とくにここ太田川駅周辺は多くの聖地がある。訪問したときは、東海市も五等分の花嫁に関係するキャンペーンも実施しており、全力でPRしている様子だった。いろいろと見ているうちに、乗る予定の列車が近づいたの



全車一般車特急名古屋3300系4両



南加木屋駅の行灯表示器



東海市観光情報センター



アニメでも出てきた歩行者専用デッキ



太田川駅の複雑な駅構内

で改札内に戻る。映画に出てきた1, 2番線ホームを訪れたあとに3番線へ移動。中部国際空港からの準急新可児行きに乗車。車両は3500系の大規模更新車。これには大同町まで乗車する。途中の聚楽園では待避線に進入。本来ならミュースカイの通過待ちがあるが、コロナの関係で日中便は運休になっているので何にも抜かれなかった。名古屋市に入り柴田を通過するとすぐに大同町に到着。この駅で常滑線下り列車を撮影する。撮影を開始しようとしたら、上り方面の通過放送がなった。すると、前照灯を上にも備え、中央に貫通扉を備えた車両が見えた。これはもしや、6000系!? 実際その通りで、しかも残り1本しかない中期非ワンマンの6028Fであった。行先は特急の名古屋行き。てことは折り返しで撮れる、キタコレ。ということでめちゃくちゃ興奮したのは今もよく覚えている。他にも6028Fの1本前の全車一般車特急が、6500系後期車の更新車である6522Fであった。これも良い収穫である。ここでは30分撮影し、再び準急新可児行きに乗車する。車両は6500系前期車、通称鉄仮面が来た。これには次の大江まで乗車。大江では普通金山行きに乗り換え。6800系の前期と後期の併結4両だった。これには2駅、豊田本町まで乗車する。4分で豊田本町に到着。6028Fの特急が迫っている所以で急いで撮影準



乗車した3500系更新車の準急新可児行き



大同町駅で撮影した6522F

備。しかし、予定の時間になっても来ない。少し遅れているようだ。被るのを心配したが、無事に被らず撮影できた。ちなみに、6028Fは10月に廃車された。廃車までに撮れたのはほんとに良かった。ちなみに、この運用は笠松ループの運用だったので、6000系列以外も充当されるようだったのでかなりラッキーであった。他にも、9500系や5000系なども撮ることができた。30分



豊田本町駅で撮影した6028F(廃車済)

後の普通金山行きでお隣神宮前まで。本日2回目の5000系だった。神宮前でも簡単に撮影。しかし、大同町も豊田本町も撮影場所に屋根がなかったので疲労がたまっており、少ししか撮影しなかった。15分後の普通金山行きに乗車した。名古屋まで行かないので乗る予定ではなかったが、9100系だったので、乗ったことない私は連れて乗車してしまった。金山からは本日3回目の準急新可児行きに乗車。4分で名鉄名古屋到着。名鉄名古屋はもう何度も利用しているので今更観察する必要はない。とりあえず名鉄百貨店メンズ館1階のナナちゃん人形を見に行く。ナナ

ちゃん人形は名駅に来るたびに見ており、確か去年からすでに5回は見ている。この後はグラウンドキヨスクでお土産を買ったあと3番線にあるきし



ナナちゃん人形



名古屋駅構内で食べたきしめん

めん屋で昼食兼夕食を済ます。時間帯が微妙だったから店内はガラガラで、熱々のきしめんが提供された。特に、つゆにしみる追いがつおがとてもおいしかった。暑い夏にこそ食べるべきものであったように感じた。

いざ帰路へ

きしめんを食べ終え2番線に移動。15時46分発特別快速豊橋行きに乗車する。特別快速と並走して特急ひだの新型、HC85系も入線していた。来たのは安定の313系5000番台。快適に豊橋まで移動できる。特別快速なので大府は通過となる。120km/hで終始爆走。豊橋には50分強で到着した。3分の乗り継ぎで普通浜松行きに乗り

換え。車両は313系2600番台。オールロングシートだが、車内は混んでいたもので座ることすらできなかった。ちなみにここから先は今年に入ってからすでに2回、全く同じ列車で帰っているのも新鮮味はない。新所原の手前で愛知県を脱出し、静岡県に入る。“静岡”という言葉だけですぐに帰ってきた気がしてしまうのは私だけだろうか。ちなみに、静岡県を脱出するまではあと3時間以上かかる。豊橋から35分ほどで終点の浜松に到着。普通熱海行きに乗り換える。この列車の前3両は3月より新たに静岡地区に転用してきた313系8000番台の運用であり、静岡地区を転換クロスシートで快適に移動できると思っていたら...なんと313系2600番台の代走であった。トイレはあるものの、オールロングシート。最近、313系8000番台が2600番台などのロングシート車の運用を代走しており、まさかロング車の代走かと思ったらそうだった。まあ前の2回はどちらも8000番台だったため、そこまで乗りたいわけではなかったのでもいいが、313系の方に乗っても良かったが、今回は後ろの211系で熱海まで乗りとおす。トイレに行きたくなったら313系の方に駆け込めばいいだけだし、なんら問題はない。角席を確保できたので熱海までまあまあ快適に移動できる。疲れていたもので浜松から藤枝あたりまでは意識なし。そのあとも起きているのか寝ているのかわからない状態で静岡まで来た。熱海まではあと半分。外はすっかり暗いので、演劇祭の台本を覚えたりして時間をつぶした。するとあっという間に終点熱海に到着。ロングシートであったが、快適に静岡地区を移動できた。熱海からはついにJR東日本区間。20時3分発の上野東京ライン宇都宮線直通普通宇都宮



313系2600番台の普通浜松行き



浜松から2時間半乗った211系



上野東京ライン宇都宮線直通のE231系

行きに乗車する。車両は15両すべてE231系初期車（ヤマ初期）であった。さすがに最後の最後にこの硬い椅子はつらいので、国府津で始発の湘南新宿ラインに乗り換えることにした。熱海を発車。長かった静岡県もついに終了、次の湯河原からは神奈川県に入る。いつもは綺麗な海も夜なので何も見えない。小田原を過ぎてJR御殿場線と合流すると国府津。乗り換える湘南新宿ライン快速高崎行きはE231系10両とE233



湘南新宿ライン高崎線直通のE233系

系5両の混結。国府津駅の改札は小田原寄り先端にしかないため、15号車には誰も人がいなかった。快速だが、通過するのは東戸塚、保土ヶ谷、新川崎、西大井のみで、東海道線普通と同じような停車駅になっている。武蔵小杉から東海道新幹線と並走する。多摩川を渡ってついに東京都へ。西大井先の蛇窪信号場で右に進み、大崎に到着。渋谷手前では、右側に都営バス渋谷営業所が見えた。国府津から70分ほどで新宿に到着。22時2分発の快速立川行きに乗り換え。8分で阿佐ヶ谷到着。終了!! すぐに家に帰ろうかと思ったが、3分後に都営バス渋66系統和田堀橋行き最終が発車するとのことで南口へ。地味に1日1本のレア行先らしい。車両は新車のエアロスターG784であった。このあとは歩いて家へ。お疲れ様でした。



都営バス渋66和田堀橋行き最終

最後に

これで青春18きっぷで行く、日帰り名古屋の旅は終了です。まあこれを見て静岡地区を往復する気になった人はほとんどいないでしょうが、もし18きっぷが余っていたら是非やってみてくださいね。最後までお読みいただきありがとうございました。

都会のローカル線？城北線の未来

1 年 4 組 篠田 航太郎

皆さんこんにちは。今回は自分の生まれ地元を走る城北線について書いてみました。最後までよろしくお願いします。

城北線について

城北線は 1960 年代、愛知県北東部にある瀬戸地域から中央本線勝川駅と東海道線枇杷島駅を經由し、名古屋方面へ接続する新規路線として計画された。全線電化・複線で建設される予定だったものの、国鉄末期の財政悪化問題により、国鉄民営化後の勝川～枇杷島間の経営者となる JR 東海が多額の返済金を国鉄を肩代わりし負担しなければならなかったため、計画は大幅に見直され、運行者が JR 東海の子会社である東海交通事業となり、全線非電化の路線として 1991 年に開業した。

ラッシュ時は毎時 2 本、日中は毎時 1 本間隔のダイヤを JR 東海から購入した 1 両編成の気動車、キハ 11 形 300 番台が使用される。過去にはキハ 11 形 200 番台や JR 東海の車両が借用されていたこともあったが、2016 年に統一された。

余談だが、途中駅に尾張星の宮駅があり、「勝」川駅から尾張「星」の宮駅までの「勝星」きっぷが発売され、受験合格の縁起ものとして中京地区以外の受験生からも人気をあつめている。ちなみに筆者も購入した。



城北線で使用されている
キハ 11 形 300 番台

(Wikipedia より引用)

中央本線勝川駅乗り入れ問題

城北線勝川駅は、JR 勝川駅から約 500m ほど離れ、わずか 1 面 1 線の小さな駅とその先に仮の車両検査施設のみを有している。これは JR 中央本線勝川駅高架化の際乗り入れできるよう仮設の形となっているためである。しかし、2009 年 JR 勝川駅開業の際乗り入れ工事は行われず、JR 勝川駅は将来を見据え 2 面 4 線に対応したホーム構造となったものの、各島式ホーム外側線 2 線に中央本線の線路が建設されることになった。



城北線用スペースが確保
されている JR 勝川駅
(Wikipedia より引用)

なぜ高架化に際して城北線のホームは建設されなかったのか、と疑問に思うだろう。実は答えは 城北線の特殊な経営形態に理由がある。城北線の路線の車両や保線管理、また運行は東海交通事業の管理であるものの、路線の所有者は JR 東海、建設者は鉄道建設・運輸施設整備支援機構となっている。そのため、路線の所有者である JR 東海は鉄道建設・運輸施設整備支援機構に賃借料を払わなくてはならない。その賃借料は、現状、年間約50 億円とされている。この賃借料は現状の施設に対してのもので、追加施設を建設するとなるとさらに多額になり、利益と合わない金額になる。そのため、賃借料が発生する開業（1993 年）からの 40 年間は延伸工事はしないと見込まれている。

では、実際に 2033 年以降の追加工事はあるのだろうか？個人の意見としては、追加工事が行われる可能性は低いと考える。長く勝川駅の位置する春日井市や利用者が希望してきた JR 勝川駅延伸工事も、実現性は低い。乗り入れの可能性が低いと考えるのは様々な理由があるが、最も大きな理由としては、運賃計算の観点からである。城北線は、建設金返済などのため、JR 東海と比べ少し割高となっている。そのため、運賃が中央本線と異なる城北線と同じホームに接続すると、JR との運賃配分で問題が生じることが考えられるためと、運賃計算の問題で中央本線他駅→名古屋を利用した場合、中央本線経由か城北線経由かを、中間改札がないため特定できないからである。また乗り入れが実現したとしても城北線は非電化のため、中央本線に非電化列車を走らせるのは効率が悪いため行われまいだろう。採算性が低いのは、車社会である中京地区に位置している上仕方ないのかもしれない。



高架を走る城北線
1 両編成の列車が走っているのも
面白い
(Wikipedia より引用)

城北線の新車問題

城北線では、前述のように JR 東海から中古で車両を購入しその車両を運行し、現在城北線走るキハ 11 も例外なくそのルートで城北線に加入した。しかし現在 JR 東海に所属している、あるいはしていた 1 両編成のキハ 11 の置き換え車であるキハ 25・キハ 75 が全て 2 両編成より長い列車となっている。まだキハ 11 は名松線で 1 両編成の列車としての運用が残っているため、JR 東海が 1 両編成のみで運行できる新型車両を新造する可能性がわずかにあるものの、過去に 1 両編成が走っていた紀勢本線・高山本線は 2 両編成のキハ 25 に置き換えられたため、ホーム長に余裕がある名松線は新型車両を導入するならばキハ 25 を導入するだろう。ここで感のいい人は気づくだろう、ここまで 1 両編成の気動車について長い説明をしてきたのは城北線のホーム長に関係している。城北線は前述の建設金問題により、列車を運行できる最低限の設備しかないため 2 両編成の列車がホームに入りきらない、ということが起こる可能性がある。2 両編成の列車が導入されホーム

長が延長されるか、それとも 1 両編成の独自発注の新車が入るか、というどちらになるかというのは非常に興味深い話題である。検査の際、車両が不足することを考えると、2 両編成の列車が入るように工事するのが妥当ではないだろうか。

最後に

最後まで長ったらしい自分の考察に付き合ってくださいありがとうございました。城北線は名古屋 圏の中でも特に面白い路線ですので、名古屋を訪れたときはぜひ訪ねてみて下さい。

FURICO に揺られて

3-7-12 清水康貴

1. はじめに

みなさんこんにちは。清水です。今回は2泊3日の家族旅行のあと4日間にわたる北海道鉄道旅をしてきたのでこの旅について書きました。4日間にわたる旅のため長大な部誌となっていますが最後まで読んでいただけたら幸いです。それではよろしくお願いします。

2. いざ！北の大地へ！

北海道にどのような方法で行くだろうか？鉄道、飛行機、フェリー、パッと思いつくだけでも様々な行き方があるが、今回は父親の強い希望で、飛行機を使うこととなった。この時の日程は私が文化祭の準備であまりにも忙しかったため学校閉鎖期間でしか行くことができず、最繁忙期のお盆に行くこととなったという事情もあり、格安航空会社のジェットスターで行くことになった。今回搭乗したのはGK113。父の仕事の都合で、14時頃に成田空港を出発する便となった。事前に成田空港まで行き、飛行機を撮影した後に札幌に向かう予定だったが、家でゆっくりしすぎたため結局は親と同じ電車で成田空港まで向かうことに。成田空港に着いた後は母親が間違っ



今回搭乗した機体

てハサミを持ってくるなどという初歩的すぎるミスをしたものの保安検査を通過し、搭乗ゲートまで向かった。搭乗ゲートまでつくところまで待っていたのはA320のJA01JJという機体。見事にトプナンかつボロ機体を引き当ててしまったみたいだ。いまさら何を言おうが登場する機体が変わるわけもなくその機体に搭乗。搭乗してから約90分で北の大地の玄関口、新千歳空港に到着した。このあとは家族旅行のためレンタカーを借りて登別で一泊。登別からもレンタカーで小樽、札幌、藻岩山と回って行き2日目に宿泊のホテルに到着した。その後少し札幌観光をし、父親を見送るために新千歳空港へ。母は4日目に帰宅するため、私と一緒に札幌へと戻った。

3. ナエスト

新千歳空港から札幌まで戻った後、宿泊予定の親戚の家に向かい、荷物を置いた。片付けを行うようだが、僕は暇。ということでせっかく北海道まで来ているわけだし、函館本線へと向かった。

まず初めに向かったのは苗穂ストリート、略してナエストという撮影地。この撮影地では千歳線の車両を撮ることができる。札幌近郊で本数も多いので、初めて札幌に来た人などにはおすすめである。ナエストでは画像のような電車が撮れる。この列車



苗ストで撮れる例(733系)

は新千歳空港駅開設 30 周年を記念した HM 付の B-3207。実はこの日の朝、新千歳空港にはこの電車で行った。さらに後日ナエストに來た時にも遭遇しており、偶然とは思えないレベルでこの列車を見かけた。

4. ぶらり途中下車の旅 in Hakodate Line

ナエストでの撮影を終えると、せっかく 18 切符を使っていることだし小樽に行こうと思い立ち、昔ながらの港町、小樽へと向かった。苗穂駅より入場をし、普通列車札幌行きに乗車。札幌駅で小樽行き快速エアポートに接続するみたいなので、乗り換えをし、途中停車駅の琴似駅で下車。琴似駅は札幌から 2 駅のところにある駅で、近くには地下鉄東西線の駅もある。撮影をしようとし、カメラを構えていると、一本目の電車は 721 系の F-5001 編成。これはトプナンなのか！？と思い調べてみると案の定トプナンのようで、2003 年の編成組み換えで生まれた編成である。その後、快速エアポートの 721 系などを撮影し、普通列車小樽行きに乗車。その次は手稲駅の隣駅、先ほどいた琴似駅の 3 つ隣の稲積公園駅で下車。あまり利用客が多い駅ではないみたいだが、乗車人員は 4000 人程度いる模様。参考程度に乗車人員 4000 人の駅をあげておくと、京成西船駅などがいい勝負みたいだ。待っていると 721 系が到着。



琴似で撮影した 721 系

今度は海辺の駅朝里へ。銭箱～朝里には昔張碓という駅があり、海岸沿いすぎる立地だったため、この駅にたどり着くためには電車しかないとかいう小樽市の電化区間とは思えない秘境ぶりだった。駅前には海水浴場があって以前には JR 北海道の経営を少しくらいは支えていたようだ。ちなみに第四種踏切しかなかったため人身事故が驚くほどに多かったとか…



通れない改札機

さて朝里駅に到着。一回 YouTube で見た「通れない自動改札」を見たり、近くの道で撮り鉄をしたりしていた。せっかくなのでその時の画像も上げておく。

朝里に滞在後、後続の小樽行きに乗車。列車はすぐに小樽市街地に突入し小樽駅に到着。

2 日目に小樽を訪れていたこともあり、すぐに折り返すことにした。せっかくなので初めてみる H100 系の然別行きを撮り、快速エアポートのホームへと向かった。その後は特にこれといったこともなく札幌、苗穂へと戻っていき、母親と合流をした。



733 系快速エアポート

5. 札幌市営の日

北海道生活も折り返しとなる 4 日目に突入した。この日は JR に乗らず札幌市内で鉄道を楽しむことにし、まずは地下鉄の最寄駅、バスセンター前駅へと向かった。普段はバスで札幌に行くか、徒歩で苗穂に向かうかの二択だったので初利用となった。平日用の一日乗車券を購入。値段は 830 円と少しお高めだった。ちなみに、休日に利用していたらドニチカ切符というものがあって、そちらは 520 円と少し安いみたいだった。ホームに降りたらちょう



東西線の 8000 系

ど新札幌駅行きがいたため乗車。札幌市営地下鉄は南北線の一部区間を除き地下から出ない上に全駅ホームドアがついているため、今回の目的は完乗ということにした。地下鉄に乗っていると札幌らしい特徴的な駅名が続いた。例を挙げると「南郷 18 丁目」「南郷 13 丁目」など。札幌では一つの住所区分が大きいので、このような〇丁目という駅が多く誕生している。東西線は赤字である割に、特急や臨時列車を除いた場合に、北海道で一番長い 7 両編成を採用しているため、車内は空き気味だった。新札幌に到着後、そのまま反対側の宮の沢まで行くことにした。円山の近くなどに訪れた記憶はなく、聞く地名なども新鮮味があり面白かった。宮の沢に到着後、宮の沢駅近くの観光地、白い恋人パークというところに行こうか悩んだが、時間がなかった(本当はめんどくさかった)ため結果的には行かずにひたすら地下鉄に乗ることにした。今度北海道に行く時にはぜひ行ってみたい。

宮の沢に到着後、地下鉄のターミナル駅である大通駅まで向かった。東西線を下車後、今度は南北線に乗ることにした。南北線は過去にも 5 回くらい乗車したことがあり、札幌の地下鉄では一番好きな路線である。まずは普段乗らない北側の麻生駅に向かった。東京の麻布はアザブと読むが北海道の麻生ではアサブと読む。地域などによ

って読み方などが違うのは面白い。さて先ほども駅名について少し触れたが、南北線の北区間では本当に面白いことが起きているので路線図を見てみて欲しい。なんと北〇条という駅名が何駅も連続しているのだ。こんな路線が他にあるのだろう



札幌市営地下鉄の路線図

か？知っている限りでは札幌くらいである。さてそんなこんなで麻生駅に到着。ちなみに麻生駅から JR 札沼線の新琴似駅までは 400m ほどで簡単に移動することもできる。麻生まで到着したら東西線同様反対側まで行くことにした。まず向かった駅は大通駅を超えて南平岸。この駅は南北線高架区間最初の駅であり、せっかくだから南北線を撮影しておこうという思惑で降りた。しかし障害物が多く、僕の持っていたカメラで撮影しようにも



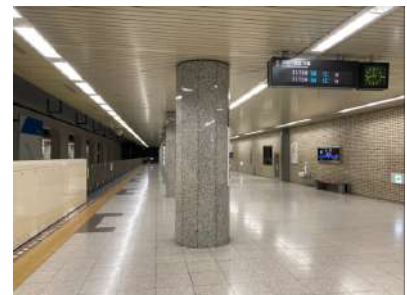
南平岸で撮影した 5000 系

できないくらいの倍率が必要だった。一応写真も撮ってみたので見てほしい。さてこの写真を見て何か違和感はないだろうか。高架区間だということに空が見えず、謎のシェルターに覆われている。これは札幌の地下鉄ならではの取り組みであり、高頻度運転を行うための技である。札幌は知っての通り雪国なので冬場は大雪が降る。さらにいうと地下鉄が高頻度運転なのは当たり前。雪掻き用の列車などを走らせろす余裕もない上、処理にも困るため、そもそも雪を積もらせなければいいという発想で雪除けのシェルターが設置された。ちなみに南北線の高架区間の南平岸～真駒内は札幌市南の温泉街、定山溪へのアクセス線として開業した定山溪鉄道の廃線跡を活用して建設されたため、土地買収の手間がない上に、用地買収費用を節約するために高架となった。

列車は自衛隊前駅に到着。この駅の近くには札幌市営の博物館があり、地下鉄の旧型車両や、市電の引退した車両を見ることができる。だが残念なことにしばらく改修工事中だったことが判明。残念だが自衛隊駅まで戻り、真駒内駅まで行った。やることも特にないので次の路線東豊線を目指し大通駅へと向かった。

ここまで触れていなかったが、札幌市営地下鉄は日本で唯一のゴムタイヤ方式を採用している。そのため静音性が高いのはもちろん、加速力も東京の地下鉄などと比べ優れている。直通運転などをする可能性がない札幌ならではの。しかしこのゴムタイヤにももちろんデメリットはあり、その一つに他の線路に転線する時に車両が異様に曲がることだと思う。東西線、東豊線には折り返し線があるため体験することはできないが、南北線には折り返し線がないため、終点の麻生か真駒内で駅到着前、又は発車後に隣の線路に転線する。この時に連結部がかなり曲がるのだ。角度は 45 度くらいだったと思う。そのため車内放送で「事故防止のため連結部には立ち入らないようお願いします」と流れる。このような札幌独特のところは本当に良いところだ。

列車は大通駅に到着。ここからはまだ乗車していない最後の一路線、東豊線に乗っていく。東豊線は地下鉄の路線の中で一番新しい路線で、南北線の混雑緩和を主目的に建設された。名古屋の桜通線などと似た建設理由だ。そんな東豊線だが、札幌の地下鉄では一番短い 4 両編成の電車を採用しているのに対し、ホームはその倍近くまである。これは東豊線の需要を見誤ったことが原因だが、なんとも寂しい光景に見える。さて札幌の地下鉄で 2 面 2 線の対向式ホームの駅ではある音楽を聴く



大通駅の余剰ホーム

ことができる。その曲の名は「虹と雪のバラード」という曲だ。この曲は札幌オリンピックの時に製作された曲で、現在は地下鉄の接近メロディとして採用されている。ちなみに島式のホームでは放送機器が上下線で同じなので、音楽を流していると放送が遅れて案内される確率が高まるため、音楽は流れずにすぐに日本語の放送が流れる。ちなみに北海道で曲タイプの接近メロディか発車メロディを採用しているのは札幌市交通局、函館市電、函館駅くらいだったと記憶している。

話は少し脱線してしまったが、東豊線に乗車。東豊線の9000系は札幌市営地下鉄の車両で一番新しい車両で、デザインは最近の地下鉄によく導入されている丸みを帯びたデザインになっている。さてそんなこんなでまずは丘珠空港の最寄り駅、栄町駅へと向かった。~~(まあ徒歩20分なんですけどね)~~一旦改札を出てみたがすぐにUターン。折り返し線から戻ってきた折り返しの福住行きに乗車。そのまま特にこれといったこともなく終点福住に到着。実は福住駅は札幌ドームの近くにある。~~(まあこっちも徒歩23分なんですけどね)~~先ほども触れた東豊線の利用客が少ない原因は大きな施設から微妙に遠い事が理由だと思うが一向に延伸する気配はない。しかも札幌ドームを使用している日本ハムは隣北広島市に拠点を移動するようだ。大丈夫か…？札幌市営地下鉄。



東豊線で活躍している9000系

さてそのままさっぽろ駅まで移動。東西線の方で触れ忘れてたので一応触れておくと、札幌の市営地下鉄でJR線との乗換駅は平仮名で表されている。(例:「さっぽろ」「新さっぽろ」)しかし乗り換えのできない琴似や白石は同駅名がJRにもあるのに漢字となっている。個人的にはこっちの方を平仮名にすれば良くないかと思うが触れないでおく。札幌では母親と合流し、昼食の札幌ラーメンを食べた。これ以降まともな食事が7日目の朝までないとはここでは思ってもいなかった…

さて地下鉄も完乗したし、次はどこに行こうかと考えていたら、札幌には市電があることを思い出した。ということで市電との乗換駅、大通まで地下鉄で移動。その後はとりあえず先にきた外回りに乗車。札幌の市電は大人200円、子供100円の均一運賃を採用しており、とても乗りやすい。さて電車に乗っていると怪しげな放送が聞こえてきた。「次は山鼻9条、山鼻9条、」この放送の通り、札幌市営地下鉄と札幌市電では乗り換えという制度があり、通常通り地下鉄と市電を利用する場合より格安に利用することができる。なおこの場合乗り継ぎが可能な駅



札幌市電の路線図

が決まっており、右の写真の通りになっている。~~（まあ乗り継ぎ駅は意外と離れているんだが）~~乗り継ぎが設定されていることに感動しつつ市電に乗車していると、電車事業所前という放送が流れた。この駅の近くには市電の車庫があるためこのような名前になったようだ。その後、藻岩山ロープウェイの最寄り駅、ロープウェイ入口駅の放送が流れた。藻岩山ロープウェイは途中の中腹駅まで結んでおり、中腹駅からはケーブルカーを利用することで山頂までいくことができる。頂上からは札幌市内を一望することができるので、札幌に行く機会があれば是非訪れて見てほしい。ちなみにこの旅行の2日目にも訪れており、山頂からは写真のような景色を望むことができる。そのまま市電に乗っていると、1日乗車券を利用していないため適当な駅で降りなければいけないことを思い出した。ということで東西線との乗換駅、西15丁目で下車。せっかくだし少し市電を撮影することにした。撮影に選んだのは西線6条から西15丁目の間。病院の近くのところで撮影した。せっかくなのでその時に撮影した画像も少し載せておく。



藻岩山からの眺め



1両編成の低床車



札幌らしい緑の旧型車



ポケモン GO の広告車

適当なところで撮影をやめて東西線の西18丁目駅へ。時間は間もなく16:00。時間も遅くなってきていたので苗穂まで帰ることにした。しかし普通に行くのは面白いくない…ということでバスで帰ることにした。都合よく親戚の家の最寄り停留所には、JR北海道バス1系統「札幌駅ー新札幌駅」が通っているためこの系統を利用することに。今まで利用したことのない新札幌駅から東1条東10丁目まで利用することにした。ということで東西線で新さっぽろ駅まで。一日乗車券、本当に便利。新札幌駅からはJR北海道バス1系統に乗車。下車予定の北1条東10丁目までは1時間弱。景色でも見ながらゆっくり楽しむことにした。

さて白石駅の近くを走行中、私はとんでもない事実を思い出した。札幌駅 17:30 発「特急オホーツク」があることを。特急オホーツクとは石北本線経由の特急で、札幌から網走までを結んでいる。終点網走までの所要時間は約5時間半のロングラン特急である。ちなみにこの特急に入っているキハ183系は今年度春で根室線を走行していたキハ238系に置き換えられることが決定しており、引退が近いので撮影することにした。しかし発車まであと数分。撮影地は一番最速で行けそうな安定の苗ストにし、急いで向かったが、流石はバス。見事に5分強遅れていた。早く着け、早く



今回利用した系統

着けと願っていると札幌駅発車 2 分前にこの 1 系統で苗ストに一番近い東橋停留所の案内が鳴った。IC カードの残高が雀の涙だったので現金で急いで下車。そこから苗ストまでダッシュで向かった。そしたら奇跡的に札幌駅発車時刻の 17:30 には無事に苗ストに着きなんとか撮影はできた。ただしあまり良い写真を撮影することはできなかったのも、余裕を持って着いておくべきだったし、もっといい撮影場所を探しておくべきだった…

せっかくなのでその後も撮影を続けることに。3 日目と非常に似ている写真が撮れたりして驚いていたりした後、親戚の家まで戻り一泊した。



予想以上に障害物が多かった
苗スト

6. はじめまして室蘭線

ついにこの度も 5 日目。こんなに北海道にいるのは幼稚園ぶりのことだったかもしれない。さてこの日はちょうど日程が余っているし、18 切符を使って室蘭線の旅へ行くことにした。この部誌の中でこの日の室蘭線での行程と新幹線、特急オホーツクと北斗の時刻だけは事前に決めていたが、なんとこの行程は 10:04 苫小牧スタート。苫小牧までは 1 時間ほどで行けるため時間にも余裕があるし、18 切符もあるので 4 日目でうまく撮影できなかったオホーツクを撮影することにした。ということでネットで調べて出てきた野幌駅に撮影で向かうことに。普通列車滝川行きに乗車。試し撮りをしようとしたが、残念なことに最初に来る電車はまさかの本番。特急オホーツクということが判明。さあこい。さあこい。と待っていると到着時刻が近づいた瞬間に普通列車札幌行き接近の放送がなった。あれ？これワンチャン被ってしまうのでは…？などと不安に思っていると運悪くその予感的中。札幌行きの発車直前に網走行きオホーツクの通過放送が鳴った。はやく進め、早く進め！と思っているとなんとか被り回避かと思ったその瞬間、シャッターを押したらカメラが連写を止めてしまったのだ。ということ

でなんと微妙な鉄道写真 2 枚が出来上がってしまった。皆さんは時刻くらいはちゃんと確認してから撮影場所へと行きましょう。さて時間に余裕があるのでも



完全にミスしたキハ 183 系



普通列車滝川行き (721 系)



特急宗谷 (キハ 261 系)

う少し留まり、特急「宗谷」稚内行きを撮影することに。宗谷が来るまでに普通列車を撮影して待っていると、ついにお目当てキハ 261-0 による特急宗谷の案内になった。やっときたと思い撮影すると、今度はうまく決まり、編成を綺麗に収めることができた。ちなみに宗谷は貫通型をうまく使用し中間車として利用している面白い列車で、繁忙期のお盆の時期など利用客が増えている時にしか見ることができない。

さて時間も 8:00 を回っていたため苫小牧へと向かうことにした。いくら電化区間とはいえここは北海道。20 分に一本くらい来るだろうと思っていたと痛い目を見る。そう思い調べてみると、案の定南千歳～苫小牧の普通列車は 1 時間に一本程度だった。北海道恐るべし。ということで、普通列車小樽行きに乗車。千歳線の普通列車千歳行きと接続の良かった苗穂まで戻ることにした。もし時間に余裕があれば千歳線の平和駅で撮影をしたかったが、あいにく時間が足りなかったため諦めて素直に苫小牧に向かうことにした。この普通列車はちょうど北広島にて快速エアポートと接続をとってくれるみたいなので、北広島で乗り換えることに。北広島で乗り換え後は千歳での乗り換えを挟み、苫小牧まで一直線。



普通小樽行き (733 系)

苫小牧に到着すると普通電車東室蘭行きに乗り換え。電車は青葉、糸井、錦岡と苫小牧の市街地を爆走。苫小牧発車時点の車内は立ち客が普通に出ていたレベルで混んでいた。市街地にある各駅に到着するごとに 1～3 人ほど下車して行ったが、途中の白老ではそれを大きく超える 10 人近い客が下車して行った。もしかしたら JR 北海道が近頃必死に宣伝をしているアイヌ民族の施設「ウポポイ」が近くにあるからかもしれない。まあ特急停車駅なので純粋に利用客が多いのかもしれないが。さて多くの人が出車してくれたおかげで白老からは座ることができた。乗車している H100 系はセミクロスシートを採用しており、ロングシートがある方とボックスシートがある方に分かれている。今回座ることができたのは、残念ながらロングシートだった。白老を発車すると市街地からは離れて、駅の近くに集落があるという形へと変わった。ここまでの線路はずっと直線だった



乗車している H100 系



が白老を出ると少しカーブも見れるようになってきた。実は先程まで走行していた、苫小牧の一駅東側、沼ノ端駅から白老駅の間は日本で一番鉄道の直線区間が続いている区間で、28.7km ものあいだカーブがなかったりする。このような光景は広大な土地を持つ北海道ならではの光景だと思う。ちなみに 2 位は 6 日目に乗車する函館本線の光珠内から滝川でこれまた北海道だ。なお 3 位は中央快速線の吉祥寺付近だったはずだ。列車は白老を出ても各駅に停車して行き、1 日目に宿泊した登別温泉の最寄駅、登別に到着した。どうやらこの駅で特急列車の待避をするようなのでせっかくなので動画を撮ることにした。到着したのは最近導入されたキハ 261 系 1000 番台。キハ 281 系だ

ったらよかったのにといいながら普通列車の車内へと戻って行った。特急列車が発車した後に乗車している普通列車も発車。この時点でも席は全て埋まっており、一部立ち客の人も出ていた。登別を出ると富浦、幌別と停まっていった。実は登別の中心市街地は登別駅ではなく幌別駅の方だったりする。そのこともあってか少し乗降が多かった。幌別駅は室蘭の市街地にも近いため、ここからは住宅の中を通っていくような形へと変わった。

苫小牧から普通列車に揺られること約 1 時間。終点の東室蘭に到着。もうそろそろ置き換え計画が発表されそうな留置中のキハ 143 系を撮り、次の列車である普通列車室蘭行きへと乗り込んだ。ちなみに執筆している 11 月現在、室蘭線の新型電車の導入が発表され、室蘭線の普通列車に久しぶりとなる電車が導入されることになった。ここで気動車が走っていたのに電車の導入？と思う方もいるかもしれないが、ここまで触れてきていなかっただけでここまでの乗車区間は全て複線電化という豪華な仕様になっている。なんでこんな田舎のローカル線に。と思うかもしれないが、これには石炭が大きく関係している。室蘭には製鉄所があり、北海道各地で採れた石炭は港から輸出されるか室蘭の製鉄所に集められるという形だった。そんな状況もあってか輸送力の多い室蘭～苫小牧は複線電化という東京などの首都圏にも劣らない設備を持っていた。



留置中のキハ 143 系

さて普通列車室蘭行きが発車。これまでの非常に線形がよかった室蘭本線に代わり、東室蘭から先の室蘭本線室蘭支線ではカーブが多い路線となっている。さらに今までの北海道らしい何もないような平野か、住宅街を進んでいた路線風景からは一変。日本の一時代を築いたといっても過言ではない室蘭の工業地帯を進むような形へと変化した。かつてはこの室蘭支線から沿線の工場へ何十もという膨大な数の専用線、引き込み線があったようだ。しかしこれらの専用線などはトラック輸送が日本の輸送の主力となり始めた高度経済成長期から段々と数を減らしていつてしまった。さらに少子高齢化や外国などの影響で、これまで通ってきた工業地帯も昔に比べると寂れてしまったと考えると悲しいものだ。工業地帯の真ん中を走っていた路線も母恋を出ると、まもなく終点の室蘭駅に到着。駅舎の写真を見るとやけに新しい駅だと思えるかもしれないが、それは当たり前。実はこの駅舎は 4 代目のものであり、最盛期の室蘭駅は今よりもう少し北側まで伸びていた。現在この駅舎は室蘭観光協会の建物として利用されており、その駅舎を含む炭鉄港が日本遺産に登録されている。この炭鉄港というものは日本の経済成長を明治から支えた北海道の石炭に関するストーリーで、石炭の取れる夕張や三笠などはもちろん、それらを輸送していた鉄路や、それらを輸出・本州に輸送していた小樽や室蘭のことが含まれている。



室蘭駅舎



炭鉄港の案内(千歳駅)

乗車する電車は下車した電車と同じ電車。発車も 10

分後のため駅舎を撮影したら出発。今度来る機会があったら炭鉄港に関連する施設などを見てみたい。東室蘭までの復路では実際に存在していた専用線の痕跡などを見つけられないかと必死に探していたが、残念ながら見つけれなかった。列車はすぐに東室蘭に到着。この電車は東室蘭行きではなく登別行きみたいなので少し急ぎ目に降りた。時間はお昼でちょうど良いタイミングなので室蘭名物、カレーラーメンを食べることにした。事前に観光ガイドをやっている親戚からお勧めされた東室蘭駅前にある「味の大王」に行こうとしたが、残念ながら外まで列ができており、次の電車に乗り遅れそうだったため諦めた。しかし昼食抜きは流石に辛い。ということで駅構内にあったセブンでおにぎりを購入。せっかくだし次の滞在地、北舟岡で食べることにした。残った時間は室蘭で食べられなかったカレーラーメンの家庭用のものを購入した。

北斗の発車後、普通列車に乗り込み、室蘭本線最初に撮影地北舟岡へと向かった。東室蘭を出てから20分ほどで北舟岡に到着。北舟岡と言う駅は太平洋のすぐ横にある駅だ。北舟岡を発着する電車は一日に上下合わせて20本。お世辞にも本数が多いとは言えないが、特急列車も含めると田舎駅にしては意外と通過列車が多い方だと思う。撮影する電車を待っている間、暇なので駅舎に行ってみようとしたが、どこが駅舎かはわからずに結局ホームにこもっていた。(なお駅舎は階段を登ったところにある模様。)ベンチもないような駅だが、2番線にいくための跨線橋がありここの階段に座っていた。この時の季節は夏。程よい暖かさと日差しで気持ちよかった。北舟岡で撮影した写真を載せおく。

写真は程々にして、次の撮影地カムイチャシ史跡公園へと向かった。この公園には展望台がついており、その展望台に登ると海沿いを走る函館本線を撮影することができる。北舟岡駅にきたH100系の長万部行きに乗車。カムイチャシ史跡公園の最寄駅、大岸という駅まで向かうことにした。乗車した電車は3時間ぶりレベルとなる長万部行きだったこともあり、車内は意外と混んでいた。立っている人は誰もいなかったと記憶していたが座席はほぼ全て埋まっていた。列車は20分ほどで目的地の大岸に到着。下車したのは一人だけだった。ここからは道道608号を西へ2km弱歩く。道は整備されていたものの、北海道といえど夏ど真ん中の道を歩くのは辛かった。展望台への入口に着くとまさかの急な階段が。少し壊れかかっている急階段を登るのには恐怖を伴うものだった。展望台に着くと先客が5名ほどいた。まずは札幌



乗車する H100 系



キハ 281 系(北舟岡)



キハ 281 系(カムイチャシ)



H100 系の運賃表



乗車した H100 系

行きのキハ 261 系を撮影。元々の青色の塗装の方が好きという人もいるだろうが、個人的には今の塗装もまあまあ好きな車両だ。次は本命の列車、キハ 281 系の振り子北斗だ。ちょうどこの撮影地がカーブのところにある撮影地なので少し振り子なことともわかる。せっかくなのでその時の画像も載せておく。カムイチャシ史跡公園での撮影を終えると、急いで大岸の駅まで戻った。万が一次の列車に乗り遅れてしまうと、札幌への到着時間が 23 時ごろとなってしまう非常に危なかった。列車発車の 4 分前に駅前に到着。駅前の自販機で足りなくなった水を購入した後は H100 系の東室蘭行きに乗車。

今回乗車した東室蘭行きは 1 両編成での乗車だったが車内が満員で座席の前にすらまともに行けない状態だった。身動きが取れないというレベルではなかったが、確実に着席定員の 2 倍近い人はいた。列車はここまで来た道をひたすらに戻っていく。トラブルなどはなにもなく東室蘭までもどってきた。乗り継ぎ列車は苫小牧行きの普通列車。初乗車となるキハ 143 系での運行になるようだ。元々この車両は札幌線で活躍していたが、電化を機に室蘭線へと転属してきた。普通列車苫小牧行きに乗車。行きと同様に、比較的に住宅の多い地区を走行していく。快走を続けていたものの、途中の竹浦と言う駅で長時間停車に。運転手によると特急の通過待ちをするようだ。しかもその特急列車が遅れているんだとか。先ほど触れたとおり室蘭本線は複線電化されているため特急を退避できる駅が本当に限られている。そのため意地でもこの駅で退避する必要があったようだ。停車してから待つこと約 15 分。特急電車は無事に通過していき、この電車も発車した。苫小牧に無事到着してからは何事もなく一度新千歳空港を経由してから札幌まで帰った。



竹浦で退避待ちのキハ 143

7. 国鉄型に揺られて

ついに旅も 5 日目に突入。次の春で廃止予定のキハ 183 系に乗車して執着の網走まで、と言いたところだが金と時間の都合で道央の中心都市、旭川へ行くことにした。安定の苗穂駅から普通列車で札幌へ。このあとの都合で 18 きっぷを使い入場をした。

札幌駅に到着すると乗車予定のキハ 183 系の特急「オホーツク」が停車中。オホーツクとは、先程触れた通り網走



普通列車札幌行き



特急オホーツク



オホーツクの幕

までいく特急で、旭川までは停車駅もかなり絞られており快走を続けるが、石北線に入ると速度も落ち、停車駅も増えながら 5 時間近い時間をかけて網走へと向かう列車だ。今回乗車した編成は、2 号車にダブルデッカーのグリーン車をつないでいる編成で、他は平屋の指定席と自由席だ。国鉄のような見た目をしているが、現在残っている車両はほぼ全て JR 時代に製造された編成のようだ。先頭の色々と写真を撮っていると発車寸前になってしまったので最寄りのドアから急いで乗車。急いで座席まで向かうと、発車してすぐに座ることができた。国鉄型と言っているが、車内設備に関しては更新されており、座席は最新型の 789 系電車などと同様のものが採用されていた。札幌を出ると次の停車駅は岩見沢。30 分近く無停車で、Kitaca エリアの最東端岩見沢まで向かう。平和にて千歳線と別れた後、札幌のお隣江別市の中心、江別から先は今までの住宅地からは一変。周りには日本の米事情を支えている田園地域が広がっている。周りに住宅のない地域を走行するため線形も抜群に良く、日本で 2 番目に長い直線区間はこの列車の乗車区間にある美唄から砂川の

間となっている。列車は岩見沢駅に到着。岩見沢の次は美唄、砂川、滝川、深川、旭川、上川と川の多い地域を通る。なぜこのような地名が連続しているか滝川の語源をもとに推測すると、「空知川の語源であるアイヌ語の「ソーラプチベツ」（滝のある川）を意識したことによる。」(Wikipedia より引用)とあるので、アイヌの人が土地を表す時にその土地にあった川のことを読んでいたらだんだん変わっていき、このような川の連続する地名になったと推測できる。話は飛んで深川駅を発車すると、次の停車駅は終着、旭川である。ここまでは大きな山などもなく走り続けていたが、旭川は盆地。そうここから神居古潭(カムイコタン)という山岳地区を通過していく。昔は谷に沿うように建設された旧線を通っていたものの、現在では 5 つのトンネルを使いこの地区を抜けていく。列車はまもなく下車駅の旭川に到着。目新しい高架駅に入線していく。この旭川駅は 2012 年に完成したばかりの駅舎を使用しており、高架ホームから改札階に降りる階段の入り口は木で囲われているなど、親しみやすい駅舎となっている。

旭川に着いてからはノープラン。札幌に帰る電車こそ調べていたものの、金銭的事情で普通列車で帰るため、今度の電車は 2 時間後。せっかく時間も余っているわけだし宗谷線などの路線にすこしだけ乗ってみることにした。今回選んだのは宗谷線。ちょうどいい時間に出ていたのが永山行きだけだったため、旭川市内ではあるがこの列車に乗ることにした。しかしちょうどいい時間とはいえども約 1 時間後。待っている間は旭川にやってくる電車を撮影して暇を潰すことにした。一本目の電車は普通列車旭川行き。この列車は函館本線の始発列車で、札幌駅を



ライラックと並ぶオホーツク



キハ 183 系の席



札幌発旭川行き



永山行き

6:00 に出る電車だ。札幌駅発着でごく僅かに残されている気動車による普通列車で、札幌から旭川の所要時間は約 3 時間というロングラン列車になる。さらに待っているとやってきた列車は特急宗谷、稚内行きだ。この列車は昨日も野幌駅にて撮影していたが、この日は「はまなす編成」という特別な編成が割り当てられていた。他にも改札から出てバスを撮るなどいろいろしていると永山行きの発車 10 分前になっていた。改札に入り直して旭川市の北の街永山に向かうことにした。ちなみにこの時に撮影したバス会社は旭川電気軌道という会社で、名前から想像できる通り昔は電車を走らせていた。昔は旭川の隣「旭川四条」という駅から旭川の隣町「東川」までを結んでいたようで、毎日農産物などを運んでいたみたいだが、モータリゼーションによりトラックで事足りるようになってしまい廃線となってしまった過去がある。日本全国を見てみると、鉄道もやっていたがバス事業中心でやっている会社は意外と多い気がする。



駅前のバスターミナル

話は戻って永山行きに。この列車は旭川を出ると旭川四条、新旭川、永山の順に停車していく。旭川四条までは高架線を走行し、1 時間に 1~2 本程度しか営業列車が来ないとは思えない区間である。またこの区間は新旭川駅の少し先にある旭川運転所への入出庫のために複線電化という豪華な仕様だ。新旭川では先ほど乗っていた特急オホーツクの路線、石北線と分岐。石北線と分岐してすぐのところに先ほど少しふれた旭川運転所がある。昔は旭川駅に隣接したようだが、高架化に伴い旧貨物ヤード横まで移転したようだ。旭川駅から 10 分ほどで永山駅に到着。ここまでずっと住宅の中を通過していたが、永山をでるとすぐに田畑が広がるようだ。折り返し列車に乗るため、駅舎だけ撮影したら雨も降っていたため駅舎内で待機。北の大地の入場券を買い改札開始したらホームへと向かった。札幌圏や旭川駅では列車の定刻 10 分前から改札を行っているが、永山駅では 4 分前と言うかなりギリギリな時間だった。列車は永山駅を発車。しかし次の駅新旭川についていないのに線路上に停車してしまった。どういうことかと言うと、旭川運転所には乗務員詰所もあるようで、一部の乗務員の方はここから札幌まで営業している普通列車に乗り移動しているようだ。この列車にはその人たちの送迎と言う側面もあるのかもしれない。列車は何事もなく来た道と同じ経路で旭川駅まで到着。ちょうど入線してきた H100 系 4 連(回送)に驚きながら、次の乗車列車、普通列車滝川行きへと乗車した。



永山駅舎



旭川行き

この列車は全区間電化区間を走るのにも関わらず、キハ 40 系 2 両編成で運行されている。旭川～滝川は廃駅ができるほどに乗車人員が少なく、最低でも 3 両編成以上じゃないと編成を組めない電車では赤字になってしまうため、このような形になっていると思う。今後 737 系という 2 両編成の室蘭線向け列車が誕生するということで、この区間の列車もどうなるか見物だ。キハ 40 では窓を大きく開けることができるので風を浴びることができ気持ちいい。列車は廃駅となった伊納駅など駅を通過しながら深川駅に到着。深川では留萌本線に乗り換えることができる。留萌本線は先日、2023 年春に石狩沼田より先の駅が廃止されることが決定したため、乗りたい場合は急がないと危ない。昨年の 10 月に留萌本線と根室線の廃線がささやかれている区間に乗りに行っていてよかったと本当に思う。留萌本線ではキハ 40 系はほとんど乗り入れずに画像のようなキハ 54 系やキハ 150 系などが使用されている。函館本線を爆走しているとまもなく終着の滝川に到着。滝川では根室線富良野方面に乗り換えられる。石勝線が開業する前はこちらの滝川経由が道東への唯一の道で特急街道だったが、今では普通列車とほぼ 0 に等しい快速列車が通るだけの路線となっている。滝川から先は利用客が多いため、電車での運行となる。

乗車したのは 721 系。北海道の主力電車だ。特急列車を除いた場合、北海道で転換クロスシートを採用しているのはこの 721 系のみとなり、残りの電車はロングシートかボックスシートのいずれかである。ちなみに 721 系に乗るときには席を注意して選んだ方がよい。JR 北海道あるあるだが、特に古い形式において、窓が汚くて外の景色を楽しめないという場合が多い。大抵 1 つの窓くらいは綺麗な窓があるので、なるべく汚れの少ない窓を選んだ方がよい。列車は 50 分ほどで岩見沢駅に到着。岩見沢駅のホームには謎の馬の銅像があり、地味な有名スポットとなっている。ちなみに 5 日目にも乗車していた室蘭本線の起点は苫小牧ではなく、ここ岩見沢というエピソードはなかなか興味深い話だと思う。なお現在ではほぼすべての電車が岩見沢―苫小牧の折り返し運転を行っている。

ここからは 731 系による普通列車手稲行きに乗車。ここから札幌までは約 1 時間と札幌から見ると小樽や千歳と同じくらいの距離に位置している。函館線内のこの区間に優等運転を行う普通列車はないので、抜かれることもなく快走を続ける。今回は一度親戚の家に寄ったため苗穂



乗車したキハ 40



深川駅で見れた留萌線



岩見沢行き普通



小樽行き普通

で下車。苗穂にある、北海道で一番あかない踏切に行く
と運よくキハ 281 系を見れた。

8. FURICO に揺られて

さて苗穂の親戚の家に別れを告げて、真っ直ぐと苗穂
駅へと向かった。ここまでも何度か軽く触れていたが
FURICO についての説明をする。JR 北海道には 2020 年の時
点では 2 形式の振り子式気動車特急が活躍しており、片方
が今回取り上げているキハ 281 系、もう片方がキハ 283 系
である。そもそも振り子特急というものは国鉄時代にカーブを高速で通過するために
開発されたものであり、JR 四国のキハ 2000 系にて世界初の気動車振り子が誕生した。
そのキハ 2000 系を元に開発された車両は日本全国にあり、今回取り上げているキハ
281 系やキハ 283 系はもちろん、JR 東海のキハ 85 系などもそのひとつだ。北海道の振
り子は最盛期にはスーパー宗谷として札幌から函館を 3 時間を切り 2 時間 59 分で結ん
でいたり、函館だけではなく釧路へも振り子で爆速していたりするなど北海道の特急
列車の顔として活躍していた。キハ 283 系の新型
後継車両のキハ 285 系試作車が製造されていた
が、2011 年に 2 度起こった特急列車のトンネル内
事故を機に、とりあえず速さを落とせばいいとい
う風潮になってしまい、自慢の振り子が思う存分
に活かせなくなってしまった。トンネル内の事故
後は 130km/h 運転を取りやめて 120km/h となり、
停車駅も大幅に増えて、2020 年にはスーパー北斗
という種別も消えてしまった。また振り子という
機構は管理にお金がかかるという欠陥があった影
響もあり、後継のキハ 261 系には導入されずに車
体傾斜装置という似た機構が導入された。性能を
存分に発揮できなくなった上に、製造から年月が
経ち大きな更新などが入る時期になってしまった
北海道の振り子。製造からまだまだ 20 年強しか経
っていないかったキハ 283 系は振り子装置が取り外
された上で石北線へ転属するという悲惨な結果に
なり、キハ 281 系に至っては製造から 30 年経過し
ていたため全車両廃車になるというとても悲しい
結果になってしまった。その引退日は 2022/10/23

となり、JR 北海道の全盛期にデビューした特急に乗ろうと、今回乗車することにした。

さてキハ 281 系の説明はこのくらいにしておき、旅の方へと戻る。苗穂駅を発車した
札幌行き普通列車は苗穂を発車すると 3 分ほどで終着駅、札幌へと到着する。北海
道の電車に別れを告げ、18 きっぷから普通乗車券に切り替えるため一度出場。今回使
用した切符は札幌から東京という鉄道移動を極めた切符だ。改札の中に改めて入ると、
丁度北斗が入線することだった。今回乗車した北斗は全部で 7 両編成。2 号車がグ
リーン車で、6、7 号車が自由席という一般的な列車だ。今回は旅の前日に大宮で切符
を購入していたので指定席に乗車した。~~大宮まで同行してくれた某 T くん、待たせて
ごめんね。(詳しくは 231 号(2022 文化祭号)を参照)~~今回は 4 号車に乗った。千歳線
を走行する特急列車に乗るのは初めてのことだ。北斗 14 号の札幌発車前の乗車率は窓側



運よく見れたキハ 281 系



乗車する北斗

が埋まるレベル。放送によるとほぼ満席らしいので荷物を整え直した。電車は発車のベルが鳴るとゆっくりと札幌の地を離れた。今回乗車した北斗14号はなかなかの鈍行型であり、小さめの駅を含め多くの駅に停車していく。札幌を出ると8分ほどで新札幌に停車する。昔は通過していた特急列車もあったが、2011年の事故のあとはほぼ全ての営業列車が停車する大ターミナルになった。新札幌からは札幌東部の人たちが乗車。意外と多くの人が乗車してきた。列車は快速エアポートの後を追うような形で函館本線を走行。てっきり特急列車なのだからもっと速度を出すものだと思っていたが、意外なことに100km/hを切り、80km/hくらいで走行していた。おそらく快速エアポートが12分間隔で運行されていることが大きく影響しているのだろう。後日知ったことだが、千歳線という路線はかなりの過密路線のようだ。1時間あたりで考えると、快速エアポートが5本、特急列車が2本、普通列車が3本の計10本が日中でも走行しているようだ。それに加え貨物列車や臨時列車なども入っているため毎時12本になる可能性もある。そこに加えて気になるのは待避駅の少なさだ。千歳線内の多くの普通列車が折り返す千歳駅までのダイヤを考えると、下り列車は上野幌と北広島、上り列車は島松と北広島で待避ができるが、多種多様な種別が走る上にたまに鹿とぶつかってダイヤが乱れる路線としては待避可能駅が少なすぎる。さらに駅間が離れているのもこのような事象を悪化させている原因の一つだ。そのため前の快速エアポートに突っかかりながら走っていたのだろう。札幌から南千歳では33分もかかっていた。(快速エアポートなら35分程度)停車駅の多い快速列車と同レベルなため新札幌も停車駅に追加されたのだろう。そんなこんなで、空港支線、石勝線との乗換駅南千歳に到着した。ここでも多くの人が乗り込んできた。おそらく新千歳空港からの乗り換え客だろう。北海道に着いたばかりの人を列車に乗せると次の停車駅苫小牧に向けて進み出した。途中、伝説の新千歳空港の最寄り駅だった美々や室蘭本線岩見沢方面との接続駅沼ノ端を越えて苫小牧についた。

千歳線には別れを告げてここからは室蘭本線を走行する。北海道にいと距離感覚が狂ってしまうため一応注釈を入れておくと、札幌から苫小牧は全く近くなく、70km近い距離がある。東京で例えてみると東京から成田空港をJRで行くよりも長い距離である。これを50分弱で結んでいる北海道の鉄道は本当に凄いものだった。苫小牧では岩見沢方面の室蘭線と、日高本線が乗り換えられる。しかし2014年の台風被害の影響で日高線は大部分にあたる様似～鵲川が運休になってしまい今年、2022年には廃線になってしまった。北海道のローカル線と言ったら山の中を進んでいくか、原野を突っ切っていくか、海の真横を走っていくというイメージがあるが、羽幌線も日高線も廃線になってしまった今、海の真横を走るような区間は室蘭線の北舟岡付近だけになってしまい、何とも寂しいものだ。電車は室蘭駅を発車すると白老に停車した。室蘭線を普通列車で旅した時にも触れたが今まではただの街という印象だった白老にアイヌ民族の施設ができ大々的に宣伝されている



3度目の登別



日高線普通列車

ことは、絶賛赤字続きのJR北海道のことを思うといいことだ。日本一の直線区間という振り子要素が全く必要のない区間を爆走していると虎杖浜と言う聞きなれない駅を通過。アイヌ語では「クッタラウシイ（クッタルシ）」と書くようで意味は「イタドリ（虎杖とかく植物）」が群生していたことに由来しているようだ。北海道ではアイヌ語由来の本州では聞きなれないような地名ばかり聞けて面白い。虎杖浜を通過するとまもなく登別駅に到着。この7日間の旅行で登別に着くのは1日目と5日目に続き3回目だ。登別を出ると10分ほどで室蘭線の中で一番の都市、東室蘭に到着。札幌―函館を3時間切りしたことで有名なスーパー北斗の最速達便でさえも東室蘭には停車していたようだ。~~（裏を返すと東室蘭以外すべて通過していたってことになるんですけどね）~~

東室蘭からも鈍行型なのでゆっくりと停車していく。海の真横を走行していると、乗車の前日に撮影した駅である北舟岡を通過。海辺を走る路線と言うのは景色がとてもしもいいものだ。列車の左手には広大な内浦湾が広がっている。ちなみに札幌から函館までを直線で結ぶと室蘭付近から函館市の隣、鹿部町まで内浦湾を大きくショートカットするルートになる。そんな内浦湾にそって電車は函館に向かい東進。北舟岡を通過した後は伊達紋別駅に停車。その後は海から一瞬離れ通過していたが、洞爺駅を発車したタイミングで海辺へと戻ってきた。そんな海辺に戻ってきて少し経ったタイミングで、前日に撮影したカムイチャシ史跡公園や大岸駅付近を通過。列車は札文駅に近づいてきたタイミングで一度内陸へと入る。列車はトンネルを走行し、一瞬だけトンネルから顔を出した瞬間に、伝説の秘境駅小幌駅を通過。今度北海道を訪れる機会があったら行ってみたい駅の一つだ。ちなみになぜ小幌駅が秘境駅と呼ばれている



内浦湾の様子

るかと言うと、北、西、東の三方は山に囲まれており、南側は崖を挟んだ後に海がある。こんな環境なため駅へのアクセス手段が獣道か列車の2択しかなく、日本で一番秘境にある駅などと呼ばれることもある。小幌駅を通過した後にもう一度トンネルに入ると今度はかなり開けていて右手には田んぼ、左手には海と言う環境になる。ここまでくると静狩の地に入り、列車はまもなく久しぶりの接続駅、長万部駅に到着。長万部では蟹めしが有名であり、駅前に蟹めしを発売している店があるレベルだ。この駅から先は室蘭本線に別れを告げて函館本線を快走していく。

内浦湾の外海から離れている内側の部分を走行していると八雲駅に到着。北海道新幹線ができると新八雲という駅が設置される予定だが、周りには田んぼなどしかない場所に駅を作る予定らしく、どんな駅になるか少し不安だ。八雲から次の停車駅である森まではカーブの多い区間を走行。キハ281系の持っている振り子の機構が思う存分発揮される区間だ。海に沿って走っていると森駅に到着。ここもまた長万部と同じように有名な駅弁があり、駅前にその店がある。森で有名な駅弁はいかめしで、イカの中に米を入れるという料理だ。ここまで駅弁のことを書いてきたが、非常に残念なことに私がイカ、カニ、タコの軟体動物苦手であり食べたことがないので、どの面なのかという気はするが、絶対に美味しいと思うので食べて欲しい。森から先は砂原支線と別れ大沼公園経由で函館を目指す。森から大沼、大沼から七飯間にはそれぞれ二つの経路があり、どちらも急こう配を迂回する形で建設された。しかし列車技術の向上により、わざわざそれらの支線を経由しなくても走行できるようになってしま

ってからは最速ルートで走行するようになローカル輸送用の普通列車を除き使用しないようになった。ただし七飯から大沼の藤城支線に関しては特急の交換などで使用されていたが、藤城支線が旧渡島大野駅(現新函館北斗駅)を通過するため新幹線開業後は全列車停車している。列車は砂原支線をスルーして大沼公園の方へ。森をでると列車左手からは駒ヶ岳を見ることができ、そんな駒ヶ岳をすぎると大沼と小沼も車内から見ることができる。この車窓に沼が見えるという案内は車内放送からしており、あまり沿線のことを知らずに乗ったとしても北海道の雄大な自然を楽しむことができる。沼が見えなくなり少し経過すると大沼公園駅に停車。名前の通り国定公演である大沼公園の最寄り駅であり、特急列車は街のある大沼ではなく観光需要の大きい大沼公園のみ停車する。大沼公園を発車するとすぐに砂原支線と合流して大沼駅を通過。大沼駅からは単線並列で小沼の横を走り抜ける。小沼を通過しているとある自動放送が流れた。「新函館北斗で降りる人は早く準備をして」という内容のようだ。新幹線が絡んでくるため JR としても必死になっているのだろう。列車は小沼から離れて仁山駅を通過。仁山を通過すると新函館北斗まではあと少しだ。新幹線乗換駅の新函館北斗に到着。北海道新幹線は札幌にも延伸するため、それらを見越してなるべく直線で結べる位置で函館の駅が建設された。そのため奥まった位置に存在している函館市街地には経由せずに通過していく。新函館北斗駅の位置はよく言うと北海道らしい風景。悪く言うと田舎であり、新幹線の駅前とは思えない風景だ。昔の新横浜も周りは田んぼだらけだったみたいなので、今後の発展に期待するところだ。



小沼

新函館北斗を発車すると東室蘭以来の電化区間に突入。北海道新幹線開業に合わせて電化されたところだ。北海道唯一の新幹線車庫を横目に、次の通過駅七飯の通過直前に藤城支線と再度合流。七飯通過前は今まで田園風景が広がっていたのに対して、七飯から先は線路に沿って住宅が広がっている区間へと突入する。桔梗を通過すると、もうまもなく五稜郭に到着。貨物用車両のターミナルとなっている五稜郭機関区を横目に旧江差線こと道南いさりび鉄道と合流し、五稜郭駅に到着。JR の駅としては五稜郭に最も近い駅だが、この駅から歩いていこうとすると 1.5 km くらい歩く羽目になってしまうので注意。もし五稜郭に訪れる機会があったら市電の五稜郭公園前か函館バスを利用して欲しい。なお五稜郭公園前から少し歩く。五稜郭駅では函館市民が多く降りていった印象だ。現在の函館中心市街地は函館駅周辺ではなく、市電の周辺や五稜郭のあたりにあるというイメージだ。列車は函館駅を発車すると、間もなく終着の函館駅につく。3 時間 30 分くらいの振り子の旅ももうそろそろ終わりだ。車窓右手には函館運輸所が見えながら函館駅入



道南いさりび鉄道

線へのカーブに入る。この函館運輸所も先日廃止のニュースが流れてきて悲しいところだ。函館駅は入線する直前にカーブをし、海の方へと進路を向ける。これは青函トンネルの開業前、鉄道が青函連絡船のなかまで入っていた時の名残だ。このため昔の函館駅は橋上駅だったようで、現在完全な頭端式ホームではなく、駅舎だけ駅の横にあるようななんとも微妙な形になっているようだ。列車はカーブを描きながら函館駅に到着。今回の旅行の本題ともいえる振り子特急による旅はこれにて幕を閉じた。列車から降りると記念にということでここまで乗車してきたキハ 281 系の写真を撮り始めた。やはり引退が近かったこともあり写真と撮る人はまあまあ多かった。到着した列車はすぐに車庫へと入線するようで、降車確認を終え次第発車していった。乗車経験は 1 度しかなかったが、とても楽しい旅になりよかった。もうキハ 281 系に乗ることのできる機会ないと思うが、今後も JR 北海道で道内各地の旅行へ行きたいと思った。



乗車していたキハ 281 系

9. 函館の山

北斗を見送った後は道南いさりび鉄道の車両などを撮りながら改札へと向かった。せっかく函館まで来たことだし、夜景を見てからホテルに行くことに。駅前の観光案内所に行き函館山への行き方を教えてもらった後に、事前に友達に教えてもらった函館市電の特別切符を購入。函館駅前のバスターミナルで教えてもらったとおりに函館山に行くバスに乗ろうとしたが、ここでまさかの方向音痴が炸裂。本来はロータリーを右に進む必要があったが、直感で進んでいたら真逆の左方向に進んでしまったのだ。さてそんなことをしていたら発車の 2 分前になってい。20 分間隔なのでこのバスを逃すと意外とだるい。取り敢えず止まっているバスの行先をひたすらに確認していくことに。ようやく見つけた函館山行バスだったが、たくさんの人がバス停に並んでいるのにだれものりこもうとしていなかったため、市川学園の朝と同じく乗車人員のストップがかかっているのかと思い諦めようとしたが、念のため列の先頭の人にこの列は函館山行のバス列なのか聞いたら、どうやら違うようで間一髪バスに乗り込むことができた。あと 1 席だけ残っていたためギリギリ座ることができ、座ったと同時にバスは発車。途中函館の町に止まりながら函館山の頂上まで向かうようだ。バスは登山口入口を通過すると本格的な山道へと入っていった。ここから先ですれ違うのはタクシーばかりという、いかにも観光地という風景。いろは坂を彷彿とさせるヘアピンカーブの多い山道を登っていく。こんな山道を走っているためどうやら夏季限定の運行のようで、スリッパやすい冬季の運行は行っていないみたいなので注意が必要だ。車内放送では観光路線と言うだけあり、途中の登山道から見える夜景のポイントなども案内しており、途中からは夜景を見やすいようにと言う配慮で車内の電気を消して走行していた。



乗車してきた函館バス

最後のカーブを超えると函館山の頂上に到着。後払いだったため慣れてない人の運賃支払いに時間がかかって少しいら立ってしまった。函館山に就いたら有名な夜景スポットへと向かった。せっかくついた夜景スポットだったがやはり人が多く、撮影できたのはついてから10分後くらいだった。一度スマホで撮ってみたものの三脚も持っていなかったためにブレブレの写真になってしまった。カメラを出してしてみたがこちらもぶれ気味。どうしようと悩んでいたところ、偶然スーツケースを持っていたことを思いだし、スーツケースの取っ手の部分を伸ばして三脚の代わりとして使うことにした。思いのほかちゃんと使うことができ、きれいな函館の夜景をカメラに収めることができた。

函館の夜景を見終え、今度はロープウェイで函館市街地までに戻ることに。ロープウェイの列らしきものが近くまで伸びていた時点で嫌な予感がしていたが、実際に並ぼうとすると45分待ち。もう少し待ってから並ぼうと5分後にもう一度確認してみるとまさかの50分待ち。待っていても意味がないと思い諦めて並ぶことに。本当に50分近く待った後になんとか満員のロープウェイに乗車することが出来た。帰りのロープウェイでも行きのバス同様に放送があり、満員のため外こそはあまり見えなかったものの楽しむことができた。なおこのロープウェイはかなりの人数が乗れる仕様で、50人くらいは乗れるようだ。山麓駅に着いた後、坂を下って市電乗り場まで行くことにした。この坂がなかなか急だったため、行きはバスで良かったと思った。市電乗り場に行くと回送電車が対向ホームにやってきて、十字街始発の湯の川行きとなった。さらにこの時来た8100形という形式は函館市電に所属している車両の中で最も謎な形式である。自称バリアフリー車や、旧型車を改造したワンステップ、家庭用エアコンを積んだものなど挙げればきりが無い。そんな特徴的な形形式で1両しか所属していないため結構レアなので、最初に乗ることができて良かった。初乗車の函館市電をホテルのある五稜郭公園前に向けて乗車。個人的には函館市電の車内チャイムなどが大好きだ。2.30分ほどでホテルの最寄り電停である五稜郭公園前に到着。この日の移動距離は旭川から函館と言う長大すぎるようなものとなった。



函館の夜景



問題の8100形

11. 最後のヨンマル旅

これで旅も最終段階に。ついに 7 日目となった。この日は久しぶりにまともな朝ごはんことホテルの朝食バイキングを食べるために出発は 7 時以降となっていた。その後もゆっくりしていたら時が過ぎるのは早く、気づいたころには 9:00 前となっていた。さすがにやばいと思い、まずは市電を乗り回すことに。6 日目に買っていたポケモンとコラボした市電 1 日乗車券を使用する。最初に向かった先は比較的五稜郭公園から近い湯の川に。湯の川と言うのは函館東部の温泉街である。まずはちょうど来た 5 系統、湯の川行きに乗車することに。途中の市電の車庫の最寄り電停「駒場車庫前」にて乗務員交替が入った。何事もなく終点の湯の川に。ホテルでゆっくりしすぎたせいで、函館市電全線に乗るには非常にギリギリな時間になってしまい、湯の川を観光する余裕などはもちろんなく、来た電車で折り返す羽目に。せっかくなのでここまで乗車してきた電車の説明をする。今回函館市電で一番利用していたのは 8000 形と言う電車。函館市電の主力車両で 8100 形に改造された編成などもいる。特にこれと言ったこともない地方都市の 1 世代前の路面電車だ。電車は函館の市街地を走行する。都電とは違い、常に路上を走行する。はじめは空いていたが段々と混んでいき、函館駅前からは朝の新京成線並みの混雑度。函館の今の市街地は五稜郭公園前のあたりなので、電車は地元住民が多かった車内からは一変、観光客らしき人が多く乗り込んできた。電車は西に向け進み続けた。混んでいた車内も十字街に就くと半分以上の人が下り、空席もあるレベルに。交通の拠点から観光の中心十字街までの移動手段・本数が少なくてこのような事態になっているように感じた。十字街を出ると間もなく終点の函館どつく前に着く。この後乗る予定の電車の都合上、函館駅に 40 分程度で戻る必要があったため、最後に函館市電を完乗してから函館の地を離れることにした。まだ向かっていない谷地頭に向かうため十字街へ。ちなみにこの地名は「たにじとう」ではなく「やちがしら」と読む。アイヌ語由来の地名ではなさそうだが、難読なことには変わらない。さて十字街に着き反対ホームに向かうとちょうど定刻で電車がやってきた。ちょうどナイスタイミングと思い電車に乗り込むと次の駅で自分のしてしまったミスに気付いた。放送が「次は末広町、末広町。」と言っているのだ。実は函館どつく前行きだったようだ。また乗り間違いをしてしまった。しかしこの後の乗車列車の都合から諦め、また次の機会に乗ることに。今回の函館旅は少し悔いの残るものとなった。



函館市電



誤乗車した函館どつく前行き

市電は函館どつく前に着いた後折り返しに乗車して函館駅前にて下車。函館駅に18きっぷで入場しホームへと向かう。この度最後となる鉄道での行先は森に定めて大沼公園経由の森行きへと乗車した。なぜ森にしたかという廃線がひそかにささやかれている砂原支線を完乗するための。キハ40形、通称ヨンマルは函館駅を発車。順調に進んでいき大沼駅から先は引き続き函館本線を走行して終着の森へと向かう。順調に進んでいたところ途中停車駅の赤井川で長時間停車をした。運転手によると特急列車の対向列車待ちをするようだ。北海道らしい小さな駅舎などを撮影し通過列車を待っていると、5分ほどで函館行きの北斗がやってきた。対向列車が発車し少し経つとこちら側も発車し森へと向かった。滝川行きに乗り乗した時にも書いたが、キハ40系では窓を大きく開けることができ快適だ。列車は終点の森に到着。今度の函館行きは2時間後の発車だったので適当に街をぶらついて発車を待つことにした。暇だったので適当に撮影などもしてみたが、長編成の撮影は向いていなかったようだ。7日目は行き当たりばったりな気がする。



森行き普通列車



特急を待つヨンマル

森で2時間が経過して最後の列車、渡島砂原経由の函館行きに乗り乗。森から2.3駅はまだ駅の周りは町があるイメージだが、そこから先は駅の周りも森が広がっているイメージだった。旅のあとにグーグルマップを見て気づいたことだが、駅から少し離れたところに市街地が広がっているようだった。列車は砂原支線を抜けると函館本線に。新函館北斗・七飯と停車していき終着函館まで戻ってきた。この列車は折り返し電車の準備のために増結をするようなのでその様子を撮影。最後にお土産を購入してから函館を離れて新幹線接続駅の新函館北斗まで行くことにした。



12. はやぶさ号東京行き

これで旅も最終段階。お土産の購入(第一弾)が終わり改札へと向かった。悠長に書いているがこの時新幹線の接続電車であるはこだてライナーの発車4分前。非常にまずい状況だった。18きっぷを急いで出して有人改札に駆け込み。ホームへ向かっているとあと3分で発車の案内も流れなんとかホームについた。電車に乗り込んで少しすると函館駅特有の駅員室から流れてくる発車の案内が流れ電車が動き出した。このはこだてライナーは他の函館駅を発車する列車とは一味違い電車である。形式名は733系1000番台。色は違うが、札幌で見ていた快速エアポートや普通列車と同じ車両となっている。電車なので札幌と同じ声の大橋寿郎氏の声がここでも聞けた。電車は函館市民の中心駅である五稜郭に止まった後は、快速だったので新函館北斗まで止まらなかった。このはこだてライナ



はこだてライナー

一には快速と普通が設定されており、快速は途中函館市民の利用の多い五稜郭のみに停車する。乗車していた電車は五稜郭発車時点で席は全て埋まり、立ち客も各車両 10 人ほどいた。お盆だとはいえ意外と利用客が多くて驚いた。ついに新函館北斗駅に到着。乗り換え時間は 10 分だがほぼ対面乗り換えであり、階段などを使わなくていいので問題はない。まずは改札に切符を通して新幹線の方へ入場。まだ夜ご飯を買っていなかったのでホームのキオスクで購入。やっぱりギリギリになりながらホームに止まっていた



乗車した E5 系

E5 系新幹線に乗車。時間が足りなさすぎて前面の撮影ができなかったのが悔しい。

新幹線はゆっくりと動き出し東京へと進路を進めた。初めは地上区間を走行していたがすぐにトンネル区間へと入った。トンネルを出ると北海道最後の駅木古内駅を通過。乗車しているはやぶさ号は最速達の列車であり、新函館北斗から東京までの 862.5km を僅か 3 時間 57 分で結んでいる。表定速度を出してみると 219.1139km/h と異常な速さとなっている。ちなみにこの最速っぷりがこの後影響するとはこの時はまだ思っていなかった。人生初の青函トンネルを通過すると、6 日ぶりとなる本州に上陸。奥津軽いまべつを通過してついに青森まできた。ちなみに元々立てていた計画では青森で新幹線を降りて、新潟、盛岡、新庄、秋田のいずれかから新幹線に乗車する予定だったが、大雨の影響により奥羽本線が運休していたため新幹線で帰ることにした。そのため新青森ではゴミを捨てるため席を立ち上がったがそれが全てだった。新幹線は JR 東日本の管轄に入り、200km/h 台の快走を続けている。最速達の電車なので一時期の終着駅、八戸も通過。盛岡が近づいてきたところ研究班の某 T くんより「せっかくだし盛岡でこまち号の連結を取れば？」と言われた。全く疑わずに「あ、いいね」といってしまった私は盛岡の入線 5 分前くらいになって一応時間の確認をしていたところ、停車時間が 1 分しかないことに気づいた。ちなみに本来盛岡駅での連結は、はやぶさ号が先に入線してこまち号がそこに連結するという形を取っている。そのため 1 分という停車時間は明らかにおかしい時間で、他の列車では 6 分ほど時間が取られている。勘の言い方はお気づきになられた頃だろうか。そう、この列車はこまち号を連結せず、盛岡駅に到着後すぐに発車する列車だったのだ。流石に貴重品は持って行く気だったが、お土産や服などは置いて行くつもりだったので本当に危なかった。

ちなみに盛岡駅を発車後に時刻表を確認したら、乗車中のはやぶさ 44 号を除き、新函館北斗発のはやぶさ号は盛岡駅で連結をするようだ。先ほども触れた通り最速達の列車にしようとした結果、盛岡ですらすぐに発車してしまうのだ。ちゃんと時刻表は確認するようにしようと思った。盛岡を無事に発車して次の停車駅は仙台。県庁所在地にしか止まらない俊足っぷりがすごい。仙台に到着すると多くの人が乗車してきて、仙台発車直後の乗車人数はほぼ全てに座席が埋まるほど混んでいた。よく窓側の席を取れたと思う。盛岡から続いていた 320km/h も絶好調。全く問題なく続いていた。そんなこんなでついに首都圏、大宮駅に到着。大宮では意外なことに 4 割くらいの客が降りて行った。私の最寄り路線である東武野田線の接続駅ではあるが、終点まで乗りたかったし、できるだけ安く行きたいという思いから東京まで乗ることにした。大宮を出ると北の玄関口上野を通過して終点東京。東京まで戻ってくると帰ってきた感が異様にある。東京に到着後は素直に総武線に行かず、乗り換えを楽しみたかった



H5 系と並んだ E5 系

ため品川まで行くことに。新幹線改札を足早に出場して18きっぷに切り替えた。常磐線から来た上野東京ライン品川行きに乗り、品川からは横須賀線で船橋まで戻ることにした。しかし旅は家に帰るまでというだけはある。なんとスマホケースにいれていたりんかい Suica を落としてしまったのだ。実はこれに似たことが過去にもあった。名古屋からの帰りに熱海駅でSUGOCAを落としてしまったのだ。夜の東海道本線とは相性が悪いのだろうか。それはそうと落としたことに気付いたのは総武線の発車後。今更どうすることもできなかったので諦めて後日 JR 東日本に問い合わせることにした。なお執筆している 11 月現在でも未だに見つかっていない。ちなみにこの時に乗車した車両は E235 系。旅行から帰る時にはやけに E235 系が多くなる。横須賀線も東京からは総武快速線へと入り無事に船橋まで戻ってこられた。7 日間に及ぶ人生最長の旅だったが、大きなトラブルもなく家に帰れてよかった。



最後に乗車した横須賀線

13. さいごに

最後までお読みいただきありがとうございました。執筆し始めた頃は10ページくらいで終わるだろうという軽い気持ちで初めてしまったのですが、書いて行くうちに魅力の塊である北海道に魅せられていき、気付いた頃には25 ページを越えるような部誌となっていました。校閲してくれた研究班長の竹内君と顧問の谷津先生、本当にありがとうございました。

北海道は本当に面白く魅力のある土地なのでみなさんも是非訪れてみてください。重ねてになりますが、最後までお読みいただきましてありがとうございました。

今回の背景画像



表紙画像

撮影者：中野壬月

撮影地：北千住



目次背景画像

撮影者：中野壬月

撮影地：新田野～上総東



まえがき背景画像

撮影者：中野壬月

撮影地：四方津～染川



編集後記背景画像

撮影者：山口峻之介

撮影地：中野富士見町



裏表紙画像

撮影者：山口峻之介

撮影地：あざみ野

編集後記

本誌を読んでいただきありがとうございます。今号 No.232 クリスマス号より部誌編集担当になりました、新研究班長の竹内智樹です。これから2年間、このコーナーは私が執筆することになると思います。どうぞよろしくお願いします。

今号は6本の部誌を掲載しました。どれも興味深く、実際に出版してみたいような内容でした。皆さんも是非鉄道に乗って旅に出てみては？

そして、中学1年生の岡田と篠田、3年生の下林は今回掲載している部誌が記念すべき初投稿となりました。これを皮切りに、多数の部誌を執筆してもらいたいです。

ところで、この部誌のデザインが変わっていることに気がつくしましたか？今回より表紙、目次、まえがき、裏表紙などのデザインをゼロから作成。新しい「HINODE」としてリニューアルしました。過去の部誌を振り返ってみると、今までのデザインは2013年4月発行のNo.193 新入生歓迎号から使われており、実に9年ぶりのデザインリニューアルとなりました。新デザインでは目次の背景画像などで部員が撮影した写真を多用しています。是非そちらにも注目してみてください。

最後になりましたが、今回執筆してくれた部員、お忙しい中校閲してくださった谷津先生、ありがとうございました。これからも市川学園鉄道研究部をよろしくお願いします。

市川学園鉄道研究部 研究班長
竹内智樹



HINODE

No.232 クリスマス号

発行年月日 2022年12月22日

発行者 市川学園鉄道研究部

発行責任者 竹内智樹

TEKEN
市川学園・鉄道研究部