

1.はじめに

皆様こんにちは。中学 3 年の○○です。今回は、2025 年 3 月 10 日に「旅せよ平日!JR 東日本たびキュン♡早割パス」を使って南東北へ行ってきたのでその記録を綴ろうと思います。また、終日一人旅となっています。

<凡例>

出発駅	出発時刻(遅延時間)⇒到着駅	到着時刻(遅延時間)
乗車路線/種別(有料特急の場合は号数も)/行先/形式		

※おことわり:ここでの鉄道写真は多少のブレ等が見受けられますが、ご了承ください。

※この旅行記では、東日本大震災に関する記述や表現が数多く存在します。ストレスを感じる方は、適宜読み飛ばすことをお勧めします。

ここからは、基本的に「です・ます」調から「だ・である」調に文調を変えます。

Let's 出発進行!

2.旅行前(3月6日・3月7日)

2025 年 3 月 6 日、皆様ご存じのように東北新幹線の上野駅と大宮駅の間で E5 系と E6 系が走行中に分離した。その影響で、

乗る予定のこまち号が運休となってしまった。

これを知ったのが 3 月 7 日の試験終了後であり、試験終了後にみどりの窓口へ急行した。その前にえきねっとで空席照会をした。空席照会によるとこまち号と連結する予定だったはやぶさ号の

窓側席がすべて埋まっていた。

ここで、私には①一本前のはやぶさ 38 号の通路側席、②一本後のやまびこ号の窓側席、③満席に近いはやぶさ 40 号の通路側席の 3 つの案がある。私はどのような策をとったのかは読み進めると分かるのでこの先もお読みいただけると幸いである。

ここで前置きを終わりにし、次の章では当日の出来事を綴ろうと思います。

3.当日

3-1.始まりの朝

pipipi…爆音目覚まし時計の音で目が覚めた。現在の時刻は 4 時 15 分、非常に眠いが、始発電車に間に合わせるために準備をしなければならない。大方の準備は昨日のうちに終わらせておいたので、案外早く準備が終わった。

ヒ♡ミ♡ツ♡▶▶▶東神奈川 5:17
横浜線/各駅停車/東神奈川行き/E233 系 6000 番台
東神奈川 5:19▶▶▶横浜 5:22
京浜東北線/各駅停車/大船行き/E233 系 1000 番台

通学時と同じ経路を進むが、始発にもかかわらずすべての座席が埋まっていた。こんな時間に何をしに行くのだろうか…。などと考えていたらいつの間にか東神奈川駅に到着しようとしていた。ここでは 2 分乗り換えであったので走って別ホームの電車に乗り換えた。横浜駅でも 3 分乗り換えをした。

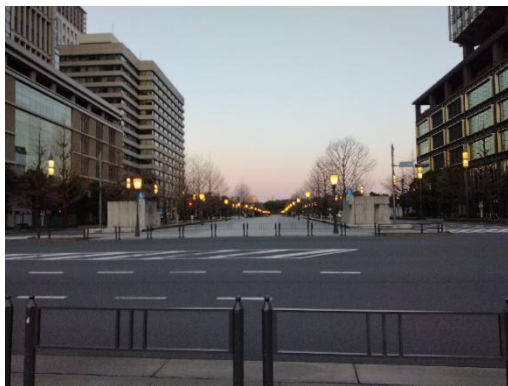
横浜 5:25▶▶▶東京 5:52
上野東京ライン/普通/高崎行き/E233 系 3000 番台+E231 系

始発の東海道線といえどかなり混んでおり、勿論座席は全て埋まり立ち客も多く出るほどであった。流石天下の東海道線である。東海道線内は 95km/h 程度で進む。時間帯が日の出前であったこともあり飽きそうになりつつも東京駅に到着した。

乗る予定の特急の時間まであと 1 時間弱あるので、あまり見られない行先や、2025 年ダイヤ改正で変更された東海道新幹線のぞみ号の自由席表示を撮影した。



恐ろしく空いていた東京駅



誰もいない行幸通り

東京 6:23▶▶▶品川 6:32
上野東京ライン/普通/小田原行き/E231 系+不明

ここで乗る予定の特急の始発駅である品川駅に移動した。上野東京ラインの始発である。この列車も想像以上に混んでおり、先ほどとほぼ変わらない景色であったものの最近話題になっている羽田空港アクセス線の工事現場を眺めているうちに品川駅に到着した。

ここから乗車するのは、特急ひたち号である。ここで 2 回使用できる指定席券のうち一回を使用した。

品川 6:45▶▶▶いわき 9:18
常磐線/特急ひたち 1 号/いわき行き/E657 系

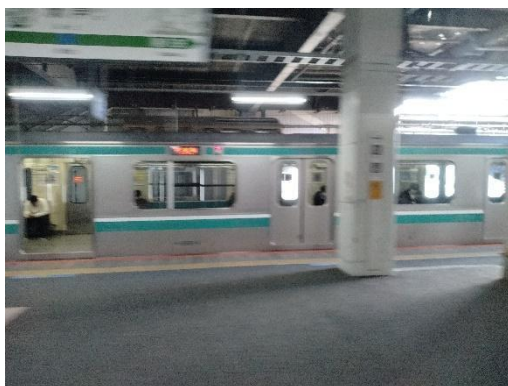
この時点で E657 系の色はリバイバルを含めて複数存在したが、この車両は原色であった。ここで発覚したのが、私の指定している席の横に人がいるではないか。ここで車両天井部のランプを見たところ、空席を示す赤いランプが何一つなかった。思ったより需要があるものだ。品川駅を発車して分岐器を渡った際に、

動画撮影用の三脚が倒れてしまった。

上野駅で客を沢山乗せ常磐線の本領発揮区間に入った。ここから水戸駅までは時速 130km/h に近い速度で走った。かなり速い。東海道線もこの速度で走れば良いのに…。そうこうしていると車内販売のワゴンがやってきたのでコーヒーとアイスを購入した。



ジョウバンセンスゴイタイアイス&コーヒー



水戸駅で撮影した E501 系

土浦駅で若干の乗客が下りたが、さらに多くの乗客が乗車し、私が乗っていた号車は満席となった。朝食と早朝起床のおかげでウトウトしているうちに水戸駅到着直前となっていた。水戸駅で多くの乗降があったついでに運行区間縮小予定の E501 系を撮影した。日立駅を過ぎると海を眺め、しばらくするといわき駅に到着した。そういえば特急停車駅にはいずれも音鉄が居たような…。ここで原ノ町行きの普通電車に乗り換えたが、乗車した電車の撮影をしているうちに、

ボックスシートがすべて埋まってしまった。

完全に需要を舐めていた…。仕方ないのでロングシート車両のロングシートを確保した。

いわき 9:24▶▶▶ 原ノ町 10:55
常磐線/ワンマン普通/原ノ町行き/E531 系

特急からの普通電車なのでかなり遅く感じた。また、ロングシートなのですぐに飽きてしまった。久ノ浜駅にてすぐ後ろで爆音がしたので振り向いたところ、羽毛らしきものが窓に付着し、鳥の体があった、どうやら鳥は即死したようだ…。打ちどころを間違えて電車に遅れが出なかったことに安心した。富岡駅から浪江駅までは東日本大震災の影響で最後まで不通となっていた区間を走行した。ここでの駅間にはおそらく既に空き家となった家や墓地が複数存在し、駅前にはコンクリートを中心に構成されている市街地が広がっていた。にわかには何とも信じ難い風景である。後ほど(約 1 時間後)Wikipedia にて調べたところ富岡駅は津波により駅舎を失ったようだが、私には何の変哲もない最近整備された駅に見えた。ここまで復旧をしてくださった JR 東日本に感謝である。そうこうしていると原ノ町駅到着直前となったが、

奥のホームに 701 系(オールロングシート)のブツ 4 がいるではないか

ブツ 4 というのは 2 両編成を 2 本併結した編成である。表示を見るとどうやら回送のようだったのでひとまず安心である。到着ホームの向かい側には次に乗る予定らしき電車が止まっているようだが、

これも 701 系のブツ 4 ではないか!!!!

終わった…。これにて少なくとも 3 時間はロングシートでの耐久が確定した。



乗車した E531 系



もう乗りたくない 701 系のブツ 4

3-2.緊急事態発生…？

原ノ町 10:57▶▶▶ 仙台 12:18
常磐線/普通/仙台行き/701 系

ちなみに 701 系はオールロングシートだけでなく、窓は汚いし座席の座り心地はあまり良くないというので仙台地区の常磐線や東北本線では嫌われている（というか私が嫌っているだけ）車両である。駅間ではそこそこの速度で走行するが、東日本大震災の影響が景色が単調なので、発車 10 分で飽きた。朝早くに起きたので、ここで寝ることにした。

目覚めると、列車は相馬駅に停車していた。ここから山下駅付近までも東日本大震災の影響が特に大きかった区間だが、この区間は特に異様な風には感じ取れなかった。坂元駅辺りから急に混み始め、岩沼駅から東北本線と再度（約 5 時間振り）合流すると線路は複線になり立ち客も多く出る程となった。

そして、しばらくした後、ついに仙台駅に到着した（そういえば原ノ町駅～仙台駅の間ですれ違った常磐線の電車は全て 701 系のブツ 4 だったような…）。仙台駅周辺の観光をしたいところだが、それよりも行きたいところがあるが足早に仙石線ホームへと向かった（仙台駅でも自動でドアが開かなかったことに心底驚いたのはナイス）。

仙石線では一部編成が 2way シート（デュアルシート）付き車両を連結し、車体側面の帯がすべての車両で違っているのでぜひともその車両を引きたいところだが結果はいかに…！

結果は、普通の青色の帯の編成だった。これにて、現時点で約 5 時間のロングシート耐久が確定した。これから、野蒜駅に向かいたいと思う。

仙台駅で多くの人々が並んでおり、仙台駅到着時点でそこそこ混雑していたので列車は客を満載して発車した。仙台駅を過ぎて少して 2way シート付き車両とすれ違い、(これをよく覚えておいて下さい)陸前高砂駅という見たことがありそうでない駅を発車した辺りで JR 東日本アプリから一件の通知が来た。その通知の内容は、

東北新幹線、運転見合わせ

とのことである。帰路は東北新幹線で帰る予定なのだが、このまま終日運休となると当日中に帰れるのかどうか怪しくなって来るので、すぐさま両親と友人に報告した。するとすぐに「次の駅で早々に降りなさい」との通達が来た。せっかく東北に来たのに…と迷っていると東塩釜駅を出発し、単線区間になってしまった。ここで私が出した答えは、「松島海岸駅で降り、次の電車までに観光を完了させ、次の電車で仙台駅方面へと帰る。仙石線の電車がしばらく来ないなら、近くにある東北本線の松島駅まで歩く。」というものだ。



仙台駅到着！



松島海岸駅まで乗った 205 系

仙台 12:29▶▶▶松島海岸 13:09
仙石線/普通/石巻行き/205 系 3100 番台

仙台駅から車内の混雑度はあまり変化していなかったが、松島海岸駅で私を含む多くの観光客が大勢下車した。どうやらほぼ全員がキュンパスを利用しているようで、切符に対応した改札のレーンが異常に混雑していた。時間があまりないので急いで海岸まで行き記念写真を撮り駅に戻ったところ、またもや JR 東日本アプリから通知が来た。

東北新幹線 運転再開予定時刻 14:15

よっしゃー!!! ということで、計画よりは少し遅れてしまったが、旅を続行することにした。

松島海岸 13:32▶▶▶高城町 13:35
仙石線/普通/高城町行き/205 系 3100 番台

ここで乗車したのは、2way シート車である。そう、仙台駅周辺ですれ違ったあの車両である。松島海岸駅の隣駅が高城町駅であることを知らずに居たので、乗車時間がかなり短く感じた。高城町駅では、仙石東北ラインの列車に乗り換えたが、ボックスシートは全て埋まっていたのでその横の小さなロングシートに座った。

高城町 13:42▶▶▶野蒜 13:50
仙石東北ライン/快速(緑)/石巻行き/HB-E210 系

横浜駅から 8 時間で、ついに目的地の野蒜駅に到着した。こう書いて「のびる」と読むようだ。そもそも蒜という漢字を見たことがないという方も多いのではないだろうか。ここでは自動改札機が設置されていなかったの、不正乗車でないことを証明するためにキュンパス本券を防犯カメラに見せつけた。

東塩釜駅を過ぎた辺りから既に空腹に襲われていたので、駅近くの観光案内所で昼食をとることにし、東松島豚バーガーなるものを注文した(その付近の食堂まで歩くのが面倒だったなんて言えない…。)。しかし、思ったより小さかったので足りず、ずんだアイスと復興応援のためにお土産を購入した。



乗車した 205 系(2way シート車)



松島 美しい



東松島豚バーガー

3-3. 観光…？

腹ごしらえが終わったところで、今回の旅行の本当の目的地に向かいたいと思う。

※おことわり：次ページ以降には東日本大震災の生々しい画像や直接的な表現の文が掲載されています。閲覧を希望されない方は 2 ページ後まで読み飛ばすことをお勧めします。

野蒜駅は東日本大震災とそれによる津波の影響で駅ホームが使用不可になってしまい、内陸部への移設を余儀なくされる状況下にあった。そこで、東松島市は旧ホームを旧駅舎とともに震災遺構として残すことを選択し。旧駅舎は震災についての資料が複数ある資料館となり、旧ホーム周辺一帯は震災復興祈念公園として整備された。

事前にこの場所の画像はいくつか見た上で訪れたものの、現地の状況は想像とは全く違った。傾く行き先案内板、曲げられた線路、削られた路盤は容易に理解できた。ただ、線路と平行に持ち上げられた金属棒が元々電灯として機能し、ランプ部分が切断されたことを理解した時はその場に倒れ込みそうになるほどの衝撃を受けた。

資料館に入ると震災発生時の画像が数多く置かれていたが、どれも私が理解するまでに時間を要するものばかりであった。わずかに数時間前に乗車した車両と同形式のものが脱線している画像もまた私に大きな衝撃を与えた。施設の方が他団体に「海岸に 10.3m の津波が襲来し、マツ林などにより 3.7m の浸水まで弱まった。」という旨の説明をしていた。建物の内側には 3.7m の高さでテープが設置されており、津波の高さを実際に見ることができた。3.7m とは高さの面ではあまり高くはない。しかし津波の高さとなると、弱まっているとはいえどテープと同じ高さの津波が猛烈な速さで迫ってきたのである。私は恐ろしさに近い感情を覚えた。

この建物の 2 階には、旧駅舎に設置してあった券売機が置かれていた。原型はとどめていたが液晶画面は砕かれ、各部分が砂で覆われていた。近くにバルコニーへの通用口があったので外へ出てみると、ここでもまた衝撃的な資料や映像が閲覧できるようになっていた。特に震災時と現在での違いが写真で示されていたものは印象的だった。その他諸々の見学をしたかったが、あまりの悲惨さに耐えきれず外へ出てしまった。

ここで乗る予定の電車の時刻があと 4 分というところまで迫っていたので、一度は乗車を試みたものの、到底無理だと思ったので滞在時間を一時間伸ばすことにした。そこで海岸へ向かったが、ここへ 10.3m の津波が襲来し多くの人の命が奪われたことを考えると、周囲に誰もいないことや天気が雲一つない快晴であったことも相まって何とも言えない感情を抱いた。その後は「奇跡の丘」へ行こうと思い途中まで行ったものの、体力的にも精神的にも限界を迎えており、電車に間に合わない可能性があったので断念した。駅周辺の高台に戻ったところ、震災によって居住者が激減したことを改めて実感した。ちなみに奇跡の丘とは、地震発生時に仙石線の列車が緊急停車し奇跡的に津波の被害を免れた丘である。

私は被災地の復興状況や震災の詳細を理解するべくこの旅行を計画しました。当然、生半可な思いではなく、震災発生と同年に生まれた一人の人間として震災の現状を実際に目で見て確かめなければならない、という思いで被災地に訪問しました。しかし、私は被災地の現状を見て衝撃を受けたので、資料館の展示を最後まで見ることはできませんでした。



野蒜駅旧ホームの全景



資料館内部



旧券売機



海岸

3-4. 帰路…？

駅に戻り、来た時と同様に改札付近の防犯カメラにキュンパス本券を見せつけ、改札内の待合室で列車を待った。列車到着直前に時刻表を見て気付いたのだが、

快速が 2 色…？

圧倒的リサーチ不足の私にとっては驚きであった。どうやら快速の色の違いは東北本線内での通過駅の有無らしい。恐らく、湘南新宿ラインの 2 種類の快速で色を変えるようなものと同じであろう。東北新幹線で運休の列車が発生するという旨の通知があったが、私が乗車予定の列車は運休の対象外だった。一安心である。

野蒜 16:18▶▶▶仙台 16:54
仙石東北ライン/快速(緑)/石巻行き/HB-E210 系

車内はロングシート・ボックスシート共に混雑しており、なんとか空いていたボックスシートに座った。かなり長い距離を歩いた反動か、塩釜駅を過ぎた頃には寝てしまい、起きたときには東仙台駅を発車していた。

こうして仙台駅に到着したが、私には牛タンを食べるという絶対にやらなければならないことがあるので、牛タン通りに急行した。しかし、

牛タン通り、どこ？

またもや圧倒的リサーチ不足である。数分かけて牛タン通りを見つけることに成功したが、すぐに入れそうな所が魚を中心に取り扱っている店のみであった。そこで、牛タンを取り扱っていることのみを確認し、店の名前を見ずに列が最も短い店の列に並んだ。思ったより回転が良く、割とすぐにお店へ入れた。勿論食べるものは牛タンである。味・量がそれぞれ 3 種類あったが即決した。料理が提供されるまでに 15 分程度かかったが、牛タンを頬張ると非常に美味しい。思った数倍の弾力があったが、非常に美味しいものであった。ごちそうさまでした。

ここで、仙台市営地下鉄を訪問しようと思う。仙台駅から川内(読み方:かわうち)駅へ移動しようかと思ったが、新幹線までの時間が微妙なこともあり大町西公園駅までにした。

仙台 17:56▶▶▶大町西公園 17:59
仙台市営地下鉄南北線/八木山動物公園行き/2000 系

減速時のモーター音が横浜市営地下鉄グリーンラインに似ていたので笑ってしまった。

何だこの既視感のある LCD は。

LCD が座席上にあることもグリーンラインと同じである。自動放送も聞き覚えがあると思ったら、声優が東京メトロと同じようだ。



仙台駅にあるステンドグラス



牛タン定食 美味しかった

大町西公園 18:07▶▶▶仙台 18:11

仙台市営地下鉄南北線/荒井行き/2000 系

行きと同じ経路なので割愛する(というか書くことが見つからない)。

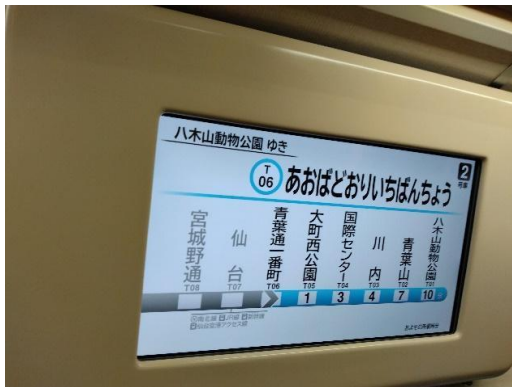
地下鉄の仙台駅に着いたところで、仙石線のあおば通駅まで歩こうと思う。しかし、看板に従って南北線のホームへ向かったところ、後ろへ向かうよう指示があった。見間違いかと思ってコンコースまで向かったが、コンコースにある看板には南北線のホームへ向かう旨の記載があった。どうやら、後ろへ向かうとは降りた階段を上るのではなく、横にある通路からホームを移動するようだ。私が表示を誤解していたことに気付くまでに 3 往復以上移動してしまった。

あおば通 18:19▶▶▶仙台 18:21

仙石線/普通/石巻行き/205 系 3100 系

ここで、あおば通駅の発車メロディーを収録するよう友人から言われたので収録した。仙台駅に到着したところで、部活や家用のお土産を購入することにする。どうやらキュンパスを利用していると優待を受けられるようなのでありがたく使わせていただくことにした。

調べたところ付近に展望台があるようだが、乗る新幹線の時間が迫っていたので断念した。だが新幹線を待つとなると待機時間が異常に長くなるという中途半端な時間なので在来線ホームに入場して在来線の撮影をした。



圧倒的既視感の LCD



急いで撮った E721 系
常磐線ではこれに乗りたかった…

丁度よい時間になったので新幹線ホームに入場した。下り列車が大幅に遅延しているので私が乗る列車の状況を確認したが、どうやら 4 分遅れようだ。多くの観光客がずんだシェイクなるものを持っていたので自販機に向かったが、490 円という価格を見て断念した。



大幅遅れ



臨時やまびこ号 (E6 系)

2 章で触れたごとの選択肢にするのだが、私ははやぶさ 40 号のトレインデスクを利用した。トレインデスクとは、東海道・山陽新幹線の S-Work 車両の様に新幹線内で仕事や読書をしたい方向けの席である。ここの窓側席に空きがあったので利用したが、乗車時点ではトレインデスクも含めて満席だったようだ。

仙台駅を発車すると時速 310km/h 程度まで加速し、途中駅を 2〜3 秒で通過した。速すぎる。車内放送によると大宮駅までに遅れを取り戻すらしい。この速度は宇都宮駅通過直前まで続いた。しかし、ニューシャトルの丸山駅周辺で何故か停車してしまった。車内放送によると先行列車が詰まっらしい。おそらく昼に発生した人身事故の影響であろう。20 時 13 分、列車は大宮駅 14 番線に到着したが 13 番線と 15 番線に列車が停車しており、なかなか発車できない状況だという旨の車内放送があった。

私は上野駅 13 番線の発車メロディーを録ろうとしており、上野駅 13 番線では現在東海道線の本線(最も多く使用されている線路)で使用されている発車メロディーの別バージョンで使用されているが、2025 年 3 月のダイヤ改正で発車番線が変わるようである。上野駅 13 番線から発車する営業列車は 1 日 1 本でその発車時刻が 20 時 50 分で新幹線が定刻通りに到着すれば丁度良いタイミングで取れることになる。それゆえに録ろうとしていたのである。その時点の時刻が 20 時 20 分で、その時から急いで上野駅に向かっても上野駅到着時刻が 20 時 50 分を過ぎるので諦め、新幹線で仮眠をとることにした。しかし、寝られるわけがない。大宮駅に 15 分程停車している間に数少ない H5 系を見ることができた。大宮駅を発車した後は赤羽駅付近まで通常より若干低い速度で走行していたが、上中里駅と田端駅の間で停車してしまった。どうやら上野駅までの間で乗車していた列車の前に新幹線が 4 本停車しているらしい。

21 時 3 分、定刻より 31 分遅れで東京駅に到着した。

仙台 19:01(+4) ▶▶▶ 東京 21:03(+31)
東北新幹線/はやぶさ 40 号/東京行き/E5 系



H5 系



駅名標の写真はないのでこれで許してください(東京駅)

定刻より大幅に遅れてしまったので、仕方なく東京駅から新横浜駅まで新幹線を使うことにした。光の速さで指定席券を購入し、新幹線ホームに向かった。どうやらこの時間には名古屋駅まで行くこだま号が終わっていたようだ。新幹線の車内はかなり空いており、余裕をもって窓側に着席できた。東海道新幹線乗車中は寝ないように全力で耐えた。

東京 21:15 ▶▶▶新横浜 21:34
東海道新幹線/こだま 809 号/静岡行き/N700A 系(ラージA)
新横浜 21:46▶▶▶ヒ♡ミ♡ツ♡
横浜線/各駅停車/橋本行き/E233 系 6000 番台

家に着いたのは 22 時を優に過ぎており、翌日は授業があるので急いで寝た。



乗車した東海道新幹線



帰還！

4.終わりに

いかがだったでしょうか。せっかく仙台に行ったにもかかわらず人身事故の影響をモロに受けてしまったので悔しく思いますが、旅行記のネタになったのでよしとします(笑)。東日本大震災の惨状を発生から 14 年が経つ日に現地へ行行って確かめた事は重要な経験となりました。あまり長くなるとよくない(読み方:研究の進捗が壊滅的)ので、ここで締めたいと思います。

この旅行記に携わってくださった方々やこの旅行記を最後まで読んでくださった方々、

ありがとうございました！