

はじめに

みなさんこんにちは。高校二年の○○です。今回は、6 日間かけて北海道と東北を旅行してきたので、その旅行記を書きたいと思います。最後まで読んでいただけると幸いです。以下に、今回の主な登場人物を記します。

□□(□□)…模型班員。

○○(○○)…Web 委員長。昔は「遅延神」の異名があったが、最近はさほど遅れていない。

ハラミ(△△)…研究副班長。この部誌 5 回目の登場である。

それでは、

Let's 出発進行♪

乗車録の凡例

乗車駅 実際の発車時刻(遅延時分) ▶▶▶ 降車駅 実際の到着時刻(遅延時分)
路線名/種別/行先/車両形式

0 日目(3 月 29 日)

0-1.いつもと同じホーム

この日は 8 時半に起床した。本当は 5 時台に起きたかったが、前日に登山部の合宿があったので仕方がない。まだ疲れが残る体を起こし、朝食を食べて準備を整える。

自宅からの最寄り駅ではふだん浅野に通う時と同じ中央林間方面の電車に乗る。定期区間に乗ることで少しでもお金を節約しようという意図だ。

ひみつ ??:?? ▶▶▶ 溝の口 10:18
東急田園都市線/各駅停車/中央林間行き/08 系

ここからもいつも通り南武線に乗車する。ただ一つ違うのは、改札機に通すのが定期券ではなく「北海道&東日本パス」であるということだ。このきっぷでは連続 7 日間、JR 北海道・JR 東日本・青い森鉄道・IGR いわて銀河鉄道・北越急行の普通列車普通車自由席が利用できる。値段は青春 18 きっぷ(5 日間)よりやや安い 11,330 円である。青い森鉄道線、IGR いわて銀河鉄道線など 18 きっぷでは利用できない区間も含まれるので東日本を旅行する際は特に重宝するのである。

いつも通りの車両で川崎駅に向かう。南武線はいつでも混んでいるが、この電車も例外ではなく、川崎に出かける家族連れなどで混雑していた。

武蔵溝ノ口 10:21 ▶▶▶ 川崎 10:38(+1)
南武線/快速/川崎行き/E233 系

なぜか 1 分ほど遅れての到着である。普段ならば京浜東北線の南行に乗って新子安駅へ向かうところを、今日は上野東京ラインの北行に乗車する。今度の列車は 10 両で短いのだが、それに気づかないで列車が止まらないところに並ぶ客がたくさんいた。案の定到着まで気づかない客が列車に駆けてきて、先頭車両は混雑していた。

川崎 10:41(+1) ▶▶▶ 赤羽 11:17
上野東京ライン/普通/籠原行き/E231 系

なぜか 1 分ほど遅れての出発である。少し混雑していたので立つことになってしまった。その上車内がやたらに暑い。とはいえ 30 分ほどなので問題はない。都内を高速で抜けて、すぐに赤羽駅に到着した。

0-2.宮ヤマノススメ

ここからは湘南新宿ラインの宇都宮方面の列車に乗り換える。

赤羽 11:25 ▶▶▶ 宇都宮 12:47
湘南新宿ライン/快速/宇都宮行き/E231 系+E231 系

やってきた車両の側面表示を見ると、「宮ヤマ」の表示があった。これはこの車両が JR 東日本大宮支社の小山車両センターに所属することを示している。この小山車両センター所属の E231 系は椅子が非常に硬いことで知られており、この車両も例にもれず椅子が固い。せっかく座ることができたのに少し残念である。

この列車は快速なので、大宮駅を過ぎると通過駅がある。目の前の家族連れは土呂駅で降りたかったらしく、大宮駅の次に東大宮駅に停車した際困惑していた。この程度なら 15 分待てば反対向きの列車があるのでいいのだが、ここから先乗り間違いをすると取り返しがつかないことになるので私も気を付けなければ、と思った。

関東平野をひたすら北上し、ドアが開くたびに冷気が入ってくる。関東もようやく小春日和か、と思ったら、この日は前日より 10 度も気温が低かったらしい。しかも宇都宮の気温は東京より 3 度も低かったのである。足元の寒さに耐えながら、宇都宮駅に到着した。

昼になったので、腹ごしらえをする。宇都宮といえば餃子だろう、ということで駅前にある餃子屋に入った。おすすめらしい 8 種類の食べ比べセットを頼む。

数分ほどして餃子が来た。餃子の皮はモチモチで厚く、肉汁がジューシーで、セットのご飯が進む。さすが餃子の本場、期待に違わぬ美味しさだった。



宇都宮餃子

店を出たが、相変わらず雨が降り続けている。ここからは東武鉄道に乗るために、東武宇都宮駅を目指す。駅前の大通りを 30 分ほど歩かねばならず、少々不便である。しかし、将来的には宇都宮ライトレールが延伸し、東武宇都宮駅まで乗り入れるらしいので、今後が楽しみだ。途中二荒山神社を右側に見ると、ところどころにアーケード商店街が続く。どうやら JR の宇都宮駅よりも二荒山神社や東武宇都宮駅周辺のほうが栄えているようである。オリオン通りというアーケード商店街を抜けると、東武百貨店に突き当たった。東武宇都宮駅は百貨店の 3 階に接続している。婦人服売り場を肩身の狭い思いをしながら通り抜け、東武宇都宮駅の改札に到着した。停車していたのは南栗橋行きだ。毎日田園都市線内で南栗橋という行先を見ているので現実に戻される感覚がする。まだ全然関東を脱出できていないのだ。

0-3.いちご王国・栃木

東武宇都宮 13:50 ▶▶▶ 新栃木 14:27
東武宇都宮線/各駅停車/南栗橋行き/20400 型

この車両はもともと東武 20000 系を改造して作られた車両で、先頭車は 5 扉だったところを 3 扉に改造しているので埋めた跡が残っている。側面表示器は「ワンマン」と「南栗橋」が交互に表示されていたが、「ワンマン」の「ワン」と「マン」が微妙にずれているのが気になる。



ワン

マン

東武宇都宮駅を出てから、西川田駅ぐらいまでは住宅街が広がっていたが、そこからは住宅街と田畑が交じり合った近郊地域特有の景色が広がる。壬生駅のあたりで思川を渡し、ほどなくして新栃木駅に到着した。

新栃木駅で翌日の朝食を購入することにした。というのも明日は始発列車に乗車し、その後も行程がカツカツで買う時間がないのである。新栃木駅はターミナルなのでさぞかし大きな駅なのだったと思うが、駅前には店がなかった。国道沿いに出ると、コンビニがあったのでそこに立ち寄る。その後新栃木駅に戻って、今日の最終目的地、湯野上温泉駅までの切符を購入する。新栃木駅から東武鉄道、野岩鉄道、会津鉄道の3つの会社を乗り通すので、3120円もかかる。3センチ×5.7センチの薄っぺらい乗車券だが、かなり重みを感じる金額だ。絶対に無くさないよう、上着のポケットに大事にしましておく。

新栃木 14:46 ▶▶▶ 下今市 15:31
東武日光線/各駅停車/東武日光行き/20400 型

景色は相変わらず住宅街と田畑が交じり合った近郊地域特有の景色が広がるが、北上するにつれだんだんと田畑の割合が増えてくる。途中「楡木」や「樅山」など難読駅名(というよりただ漢字が難しい駅名)が続く。それぞれ、「にれぎ」「もみやま」と読むらしい。かなり山奥のほうまで複線電化されていることに感心しながら、下今市駅に到着した。

下今市駅には転車台があり、SLの入庫や出庫も見学できる。しかし、転車台は1日数回しか動かないらしく、残念ながら見学することはかなわなかった。隣にSL展示館があったので見学する。展示館の中には、クイズコーナーや、日光・鬼怒川エリアをモチーフにした鉄道模型、SLの音を体験できるコーナーがあり、SL大樹について深く知ることができた。今度日光・鬼怒川に旅行した際にぜひ乗車したい。

下今市 15:53 ▶▶▶ 新藤原 16:31
東武鬼怒川線/各駅停車/新藤原行き/20400 型

再び20400型に乗車する。大桑駅ではSL大樹6号と交換する。遠くから轟音が轟いてきて、汽笛を鳴らしながら向かい側を通過した。機関士や車掌、乗客がこちら側に手を振ってくれていた。手を振り返す。やはりSLは迫力があってよい。首都圏では1番乗りやすいSLだと思うので、読者の皆さんもぜひ日光・鬼怒川へ行ってみてはいかがだろうか。

その後、東武ワールドスクウェア駅、鬼怒川温泉駅など有名観光地の駅に停車し、観光客の大半はそこで降りて行った。新藤原駅に到着するころには数人しか乗っていなかった。新藤原駅は 2 面 3 線の地方のよくある中間駅といった様相だ。同じ新藤原行きに乗っていた外国人観光客に、川治温泉に行きたいのだが、と尋ねられたので、カタコトながら、次の列車は 4 番のりばからですよ、と英語で教えてあげた。こういう時にとっさに英語が出てくるように心がけておきたいものだ。

これから乗る特急リバティ会津は、鬼怒川温泉駅以北の区間にあつては、運賃のみで特急に乗車することができる。今回はこの制度を利用し、ここ新藤原駅から会津田島駅まで 50 分ほど運賃のみで特急に乗車する。

0-4. ちょっただけストレンジャー

新藤原 16:51 ▶▶▶ 会津田島 17:42
野岩鉄道会津鬼怒川線・会津鉄道会津線/特急リバティ会津 131 号/会津田島行き/500 系

来た車両は東武の新鋭・500 系「リバティ」だ。かなり空いていたので、窓側の座席を確保できた。さきほどまでロングシートに数時間座っていた身からすれば、リクライニング付きクロスシートというのは天と地とほどの差である。ゆっくり腰を下ろすとちょうどいい柔らかさで癒された。

新藤原駅を過ぎると、今までにも増してトンネルとカーブが連続する。それに加えてこの辺りは雪がまだ残っていた。この地帯一帯は温泉が湧くらしく、「川治温泉駅」「湯西川温泉駅」といった「温泉駅」が連続する。各駅でパラパラと乗客が降りていく。先ほどの外国人観光客は無事に川治温泉で降りられただろうか。湯西川温泉駅のあたりで検札が来て、普通乗車券のみ差し出したが、何事もなく印を押されて返された。妙な優越感を覚えたのち、景色を眺めていたら、会津田島駅に到着した。

会津田島駅のホームに一步降りると、かなり寒く感じられた。内陸部なのに加え、標高が 550m と高いこともあるのだろうか。足早にリレー号に乗り換えた。ここからはいよいよ非電化区間となる。車両も単行気動車だ。エンジンが唸りをあげて、会津田島駅を発車した。

会津田島 17:46 ▶▶▶ 湯野上温泉 18:15
会津鉄道会津線/普通リレー131号/会津若松行き/AT-550 形

もうすっかり景色は闇にのまれていた。山中で灯りもないのでほとんど景色が見えない。沿線には、奇岩が楽しめる景勝地「塔のへつり」があり、アクセスのための「塔のへつり駅」まであるが、全く見えない。今度は景色のある昼間に乗りたい。30 分ほど揺られて湯野上温泉駅に着いた。



リバティ



会津鉄道の気動車

0-5.昭和トリップ

列車を降りるのは私だけだった。列車を降りると凍てついた空気が全身を包んだ。誰もいないホームに、構内踏切の警報音が、カンカンカンとこだまする。列車が過ぎ去るのを待ってから、駅舎に向かった。

いざ駅を出てみると、人っ子一人いない。もちろん空いている店もない。鉄道が通っているから、秘湯、ということはないのだろうが、それにしても寂しいものだ。駅北側の予約していた旅館に向かう。鉄研の旅行で旅館に泊まるのも珍しい。当初は会津若松に宿泊する予定だったが、ビジネスホテルばかり泊まるのも面白くないと思って、あえて奮発し旅館に泊まることにしたのだ。

直近に雪でも降ったのか、ロータリーには高さ 5、6m もあろうかという雪山がそびえていた。所々穴の開いたアスファルト道を進み、旅館の二重扉を開けると、明るそうなおばさんが歓迎してくれた。どこから来たのか聞かれ、東京です、と答えるととても驚かれた。宿代も高校生だというだけで 2 割引にしてくれた。私には 2 階奥の角部屋を割り当てられた。部屋は典型的な和室で、ところどころに年季が入っていたが、決して古臭くはなく、むしろさっぱりとした印象を与えた。建物内の表示を見るに昭和 3、40 年代に建てられたらしく、確かにその時代の建築という気がする。



年季が入った「浴場」



夕食

時間も時間なので、部屋でゆっくりする前に、先に夕食を頂くことにした。食材は地元の物にこだわっているらしく、マスの刺身やアユの塩焼き、トマトの天ぷらなど新鮮な食材をふんだんに味わうことができる。そう言えば途中に「養鱒公園」という駅があったな、なんて思い出しながら味わう。どの料理もちょうどいい味付けで、箸がすすむ。あつと言う間に完食してしまった。

食事が済んだら温泉に入ることにした。なんでも、今日は私以外宿泊していないらしく、鍵をかければどの風呂にも入って良いとのことだった。私以外泊まっていないのに割引なんてして大丈夫なんだろうか、潰れるんじゃないかと思ったが、そんなことは私の知る由もないので、考えなくてよい。それはともかくとして、ひとまず宿ご自慢の露天風呂に入ることにした。

露天風呂は建物の外にあるらしく、案内してもらう。その建物はホテルの斜交いにあった。建物内に内湯、そして外に露天風呂があるらしいのだが、その露天風呂に入るためには窓から外に出る必要があるらしい。これには面食らったが、せっかくなのだから両方とも入ることにした。シャワーを浴びたあと、いざ問題の窓枠を越える。暗くて足元がよく見えなかったが、そこまで怖くはなかった。湯船にはいると、川のせせらぎの音が聞こえてきた。湯加減もちょうどよく、アルカリ性の好みの泉質だったのでついつい長湯してしまった。

内湯にも入ることにした。内湯も同じ湯を引っ張っているのでほとんど変わらないのだが、露天風呂より少々ぬるく、露天風呂でのぼせかけた私にはちょうどよかった。ゆっくりと目を閉じて休んでいると、突如背中に水が落ちてきた。まどろんでいた私は突然のことにゾクツとしたが、よく見ると天井に水の粒ができていた。湯気が天井からぱたりと背中に落ちたようだ。なんだ、ただの湯気か…と再び落ち着いて、また長湯してしまった。

宿に戻ると、すっかり9時を回っていた。翌日は始発列車に乗るので、早めに就寝する。なんだかんだ言って旅の醍醐味は「何もしない」ことができるということではないだろうか。

1 日目(3 月 30 日)

1-1-1.すばらしい朝が来た

朝 6 時、防災無線の「牧場の朝」で目覚めた。朝にまた温泉に入ろうと思っていたので、急いで内湯に向かう。手短に入浴を済ませた。やはり朝風呂はすっきりする。駅近の宿なので列車の到着直前までゆっくりできる。結果的に 6 時 25 分ごろまで湯船に入っていた。事前に身支度もすませてあるので、すぐに宿を出ることができた。これが駅近旅館の大きなメリットである。

1-1-2.阿賀川に沿って

宿の方に見送られながら駅に向かう。相変わらず外は肌寒く、先程まで風呂に入っていたのにすぐ手がかじかんできた。朝駅舎を見ると、昨夜ほぼ見えなかった、湯野上温泉駅のかやぶき屋根の駅舎がよく見えた。かやぶき屋根の駅舎は全国でも 2 か所しかないらしく(もう一つは久大本線の豊後中村駅)、粋でよいと思った。

ほどなくして、気動車が車体を大きく揺らしながらホームに入線してきた。ここから乗る客は私しかいなかった。

湯野上温泉 6:42 ▶▶▶ 会津若松 7:30

会津鉄道会津線・只見線/普通/会津若松行き/AT-600 形+AT-550 形

車内は高校生が何人か座っていた。ボックスシートに腰かけて、新栃木駅で買ったおにぎりとサラダを食べる。会津若松駅での乗り継ぎがタイトなので、交換待ちで 7 分停車する門田駅で精算することにした。湯野上温泉駅から西若松駅まで、22.7km で 860 円である。運賃が JR の倍近くするが、経営が苦しい第三セクター鉄道であるので仕方ない。ちなみに、うっかりしていたが、昨日新栃木駅で西若松駅までの切符を買い、湯野上温泉駅で途中下車すれば数百円節約できたらしい。東武鉄道・野岩鉄道・会津鉄道の連絡乗車券は、営業キロが 100km を超えると途中下車可能になり、2 日間有効となるのだ。

精算を済ませてぼんやりと車窓を眺めると、昨日は見えなかった農村の風景がよく見えた。まだ雪をかぶっている土地も多いが、のどかな風景だと感じる。

西若松駅で JR 只見線と合流し、途中七日町(なぬかまち)駅に停車して、終点会津若松駅に到着した。

1-1-3.奥羽山脈を望む

事前に精算したおかげですぐに乗り継ぐことができた。ここからは磐越西線で東へ向かう。



E721 系

会津若松 7:35 ▶▶▶ 郡山 8:48

磐越西線/普通/郡山行き/E721 系

ロングシートに座ったのだが、目の前に研究班長氏にそっくりの男子高生と、女子高生が心理テストをしていたので、非常に愉快だった。「ドリンクバーで真っ黒い飲み物が出てきた。何味?」とかなんとか言っているのが聞こえた。研究班長氏のそっくりさんは「いかすみ」と答えていた。後日、本物の(?)研究班長に聞いてみると「コーラ」と言われた。現実的だね。

窓の外、北側の車窓に目をやれば猪苗代盆地の先に磐梯山がどっしりと据えており雄大である。左側に山が迫ってくると、今度は右側に猪苗代湖が林や建物の間から顔をのぞかせる。関都駅から上戸駅の間にある臨時駅の猪苗代湖畔駅あたりが一番よく見えるスポットだが、残念ながら2007 年以降営業されておらず、列車が停車することはない。草が茂っていて、知らなければ駅のホームとわからないほどで、未来永劫、再び列車が停まることはないだろう。上戸駅から先は山の中に入って、中山峠を越え、20 分ほどで郡山平野まで到達した。郡山は福島県第二の都市で(県庁所在地の福島市はいわき市、郡山市に次いで人口は3 位である)、いよいよ都市部に入る。十数分で、東北本線の一大ターミナル駅、郡山駅に到着した。

ここからは東北本線の下りに乗車するのだが、新白河駅～安積永盛駅だけ乗ったことがないので、新白河駅まで乗りつぶすことにする。

郡山 9:02 ▶▶▶ 新白河 9:41

東北本線/普通/新白河行き/701 系+701 系

車両は701 系で、3ドア・ロングシートの車両である。窓が汚いので浅野の鉄研部員には不人気であるが、個人的には東北の客車列車を置き換え輸送の現代化が図られたという点で良い車両と考える。とはいえ、ここからずっとロングシートなのは身体的にキツイので、郡山から北はE721 系(ボックスシート)が来てほしいものである。

住宅街が広がっている割に、駅間が長いのが印象的だった。もともと”本線”であった路線は駅間が広いことが多いが、長距離輸送が新幹線に託された現在、新駅を作ってもいいのではないだろうか。実際、各地の”本線”で新駅が開業しているわけだし(直近でも仙巖園駅、西松任駅、新富山口駅など)、東北本線にも新駅が出来ていいのではないだろうか。

1-1-4.東北本線を一气通貫

新白河駅は以前降りたことがあるので、既視感を覚えた。売店で「福島民報」を購入する。最近、旅行中にその地方の地方紙を購入するのがマイブームである。改札は自動化されておらず、駅員に切符を見せてプラットフォームに入る。先ほどの列車の折り返しなので、車両はもちろん 701 系である。硬いロングシートに腰掛ける。

新白河 9:51 ▶▶▶ 郡山 10:35(+4)
東北本線/普通/郡山行き/701 系+701 系

やはり地方紙はローカルな話題を見られるのがよい。もちろんそこで紹介されている店はおそらく一生訪れることはないし、番組表に載っている、地方局のテレビ番組だって見ることもない。だが、地元住民の「気分」を味わうことができるし、せっかく旅行中に新聞を読むならその地方限定の新聞を読んだほうがお得な気がする。

列車は順調に北上し、各駅で大量の客を載せていったが、郡山駅の手前で突然、「バシャーン」とけたたましく空気が抜ける音がして、急停車した。自動放送もないのでしばらく車内は騒然となった。その後車掌により「踏切安全確認」と原因が伝えられた。東北本線の運行に支障はないということで、ブレーキ管に圧縮空気を込め直し、まもなく運転を再開した。

郡山駅に帰還したが、相も変わらず東北本線を北上していく。車両は 701 系だ。運転台から東北訛りの騒々しい声が聞こえる。先ほどの踏切安全確認は、磐越西線での踏切安全確認で防護無線が発報されたのが原因らしい。磐越西線が遅れているということで、指令が各所に接続手配を行っていたようだ。この列車も接続を待ったため、発車が遅れる。

郡山 10:42(+1) ▶▶▶ 福島 11:30(+3)
東北本線/普通/福島行き/701 系+701 系

車内ではずっと読書をしていた。AI の書く文と人間の書く文章についての評論で、物書きを生業(?)としている鉄研部員にとっては重要な問題である。将来 AI によるシンギュラリティが起これば予想されているが、AI に負けないような、人間らしく、分かりやすい、良い文章を書けるように心がけたいものだ。

福島 11:41(+1) ▶▶▶ 白石 12:15
東北本線/普通/白石行き/701 系+701 系

またまたこの列車も 701 系だ。かれこれ 3 時間も固いロングシートだから、いい加減 E721 系が来てほしい。



またまた 701 系!?

列車について、特筆することと言ったら、途中に「藤田」という、某数学教師と同じ名前の駅があることだろう。中学 3 年と高校一年の間、我々 104 期の数学を担当していた（なお、高一年次の 1・3 学期は上位クラスだったので、中 3 と高一の 2 学期の間しかお世話になっていない）。通年下位クラスだった友人に見せるため写真を撮ろうとしたが、ブレて失敗した。

藤田駅は 2 面 3 線、うち 1 線は中線となっている、いわゆる「国鉄型配線」の駅だ。最近はかなり国鉄型配線が改良されて線路が削減される例が多いが、今でも運行上の主要駅的なポジションとして機能しているらしく、朝と夜には福島発藤田行きが 3 本、当駅始発の上り列車が 4 本も設定されている。

白石 12:19 ▶▶▶ 仙台 13:08
東北本線/普通/仙台行き/E721 系

白石行きの乗車中に正午を回ったが、まだ昼食はとらず、仙台まで北上する。ホームに止まっていたのは念願の E721 系だ！ しかしボックスシートは埋まっており、残念ながらロングシートに座ることになった。せっかく来たのにこれでは価値半減だ。ただ、701 系と比べて窓や内装は綺麗で、その点は 701 系に勝っていると言える。

仙台に近づくにつれ、建物が増えていくのがおもしろい。車内はかなり混雑していて、毎時 6 本でもこんなに混雑するものかと驚いた。

列車は仙台駅に到着した。仙台名物の牛タンでも食べようかとも思ったが、31 分の乗り換え時間を考えると、店に入るには少々リスクだ。牛タンの弁当なら最悪東京駅でも売っているので、牛タンはやめておくことにした。そこで、駅構内のそば屋に入った。メニューの「カレー南蛮うどん」が目にとまり、すぐに注文した。うどんの上に手のひらほどの唐揚げが2つのって、お値段は680円也。比較するのも無粋だが、首都圏だと1000円以上はすると思う。東北には昨今の円安と石油高によるインフレへの影響が及んでいないのか、はてまたこの店主の経営努力か、真相は定かではないが、とにかく安くておいしかったのは間違いない。

仙台 13:39 ▶▶▶ 小牛田 14:23
東北本線/普通/小牛田行き/701系+701系

昼食をとったせいか眠気に襲われて、本当に全区间寝ていた。旅行記を書く上で寝落ちほど恥ずかしい出来事はない。とはいえ分からないものは書けないので仕方がない。目が覚めたら小牛田駅に着いていたので、眠気まなこを擦りながら跨線橋をわたる。

小牛田 14:45 ▶▶▶ 一ノ関 15:31
東北本線/普通/一ノ関行き/701系+701系

先ほどまで爆睡していたので、流石に起きる。しかし景色は一面の農地とたまに住宅地といった典型的な地方の景色で、特筆することもない。…いや、感受性の低さと教養の少なさで、面白みを発見できなかったかもしれない。旅行記において、1、2 行程の路線データの紹介や田園風景を只書いているものは読者にとって退屈でしかないので、猛省するほかない。

一ノ関 15:44 ▶▶▶ 盛岡 17:14
東北本線/普通/盛岡行き/701系

E721 系は一ノ関以北に来ることは無いので、これ以上のボックスシートは望めない。ロングシート1時間30分の(今までに比べれば)ロングランだ。乗り換える必要が無い分、ゆっくり腰を据えて乗車できる。なお座面は固いロングシートである。

岩手県は北海道に次ぎ面積の大きい都道府県で、地図帳などを見れば一目瞭然だが縦に長い。東北本線をメジャー代わりに使ってみると、東北本線の油島駅から IGR いわて銀河鉄道線の金田一温泉駅まで186.7kmもある。一ノ関駅から盛岡駅までは90.1kmだから、その半分しかない。1時間半全速力で走っても、半分しか進めないのだ。岩手県の長さを実感させられる。

またしても地方の典型的な景色だが、なんだか空がどんよりと曇ってきて、花巻のあたりで氷の粒のようなものが降ってきた。雪とは呼べないものだったが、相当気温は低いだろう。だいぶ北上したことを実感させられる。

一ノ関駅からちょうど1時間30分、盛岡駅に到着した。ここで、東北本線完全乗車…と高らかに宣言したいところだが、残念ながらいわゆる「利府支線」(岩切駅～利府駅・4.2km)と「仙石東北ライン」(松島駅～高城町駅・0.3km)が残っている。とはいえ、4・5日目に再び東北に戻ってくるので、その時に乗れば難なく完乗できそうだ。

仙台駅では名物を食べられなかったのが、乗り換えに余裕がある今回は盛岡名物の盛岡冷麺を食べることにした。駅併設の商業施設で飲食店街を探す。ところが、冷麺屋というのはない。そこで、焼肉屋があったので、そこで冷麺を食べることにした。なんでも、盛岡の人間は冷麺を食べるためだけに焼肉屋に行くのは当たり前のことらしい。入るなり、店員に「焼肉はされますか?」と尋ねられ、冷麺を食べに来たので、いいえと答えると、網やロースターのないテーブルに案内された。最初から焼肉が想定されていない席があるのが面白い。

この店では麺の硬さや味の濃さを自由にカスタマイズできるらしいが、自分は初めて食べるので、一番スタンダードな麺と、標準的な味付けにしておいた。数分後に冷麺が出されたが、そのスープの赤さに驚いた。またトッピングも豊富で、たまごやきゅうりといった定番のものはもちろんのこと、あまりなじみが無い、りんごものっていた。味は辛みが強く、刺激があった。途中からは卓上の酢を入れ、酸味を加えて味わった。いろいろ味変を楽しむことができて、最後まで飽きずに完食できた。

1-1-5. 銀河鉄道の夜

IGR いわて銀河鉄道線のホームは、JR から少し離れている。第三セクター鉄道に移行したときに改札口をずらしたのだろうか。旅客用ホームも頭端式となっており、JR 東北本線との分断を意識させられる。

盛岡 18:15 ▶▶▶ 八戸 20:04
IGR いわて銀河鉄道線・青い森鉄道線/普通/八戸行き/701 系

もう日もすぎあたりは真っ暗だ。こういうときは読書でもしたいが、あいにく一冊しか持ってきていないし、AI に関する本も旅行前に何回か読んでいたので正直飽きてしまった。おまけに乗客も少ないので世間話を聞いたりすることもできない。暇になったので、時刻表で今日停車した駅数を数えたり(ちなみに盛岡駅で108番目だった)、4・5日目の予定を考えたりしていたが、どうにも落ち着かない。しかもこういう時に限ってなぜか眠れない。持参した数学の問題集も、このロングシートでは解きにくい。結局2時間ぼーっとしたまま終着八戸駅に着いた。固まった体をほぐしつつ、列車を降りた。八戸は雨だった。

八戸 20:29 ▶▶▶ 青森 22:02
青い森鉄道線/普通/青森行き/701 系

この車両は 701 系だが、青い森鉄道の車両で、ボックスシートがついている。半日以上ぶりのボックスシートに満を持して腰掛ける。

八戸を過ぎると、いよいよ雪が降ってきた。乗客もまばらでいよいよ孤独感も佳境に達してきた。車内は静寂に包まれており、時折聞こえる踏切の警報機の音と汽笛がそれをさえぎる。

だんだん変な気分になってきたので、ストレッチをすることにする。車内で屈伸などして体を動かしたら、心なしか気が楽になった。やはり 1 時間も 2 時間も座っているというのは、元来狩猟生活を営んでいた我々人間にとっては異常なのだから、体を動かしていい気分になる、というのはある意味で当然のことかもしれない。

野内駅あたりから駅間の距離が短くなってきて、退屈しなくなってきた。ここまで来たら青森駅は目と鼻の先だ。いつの間にか雪もやんでいた。いくぶんか気分も回復して、青森駅に到着した。

青森駅はかつて青函連絡船が出ていた時から改築されたのか、駅舎がだいぶ新しくなっていた。何しろ陸奥湾側の跨線橋がなく、今は東口と西口しかないため、青函連絡船時代の名残は無い。もっとも、私はその時代に生まれていないので本当に無いかは分からないが。

青森 22:19(+1) ▶▶▶ 新青森 22:24
奥羽本線/普通/津軽新城行き/701 系

ここからは奥羽本線に 1 駅だけ乗車する。そういえば、中学受験や中学地理で、「奥羽山脈」「奥羽本線」の読みについて口酸っぱく言われた記憶がある。これを読んでいるどこかの受験生諸君はもちろん自信をもって「おうう」と答えられるようになってほしい。

対向列車が遅れているとかで 1 分ほど遅れて発車した。ここまでくるともはや計画の狂いようもなく、待ちに待った北海道上陸に心が躍ってきた。ほどなくして新青森駅に到着した。新幹線乗り換え口に向かうと、だだっ広い通路があって、その先に 2 人の青年が立っていた。すぐに□□氏とハラミ氏だとわかった。

1-2-1.乗り継いで乗り継いで乗り継ぐ朝(△△)

ここからは少し時を戻し、私(ハラミ)と□□が新青森駅に至るまでの話を書いていく。

朝 4 時に起きる。いつも通り始発電車での出発なのだ。ただ出発地はいつも通りではなく、まずは家に近い(最寄り駅ではない)JR 南武線の駅まで歩き、武蔵溝ノ口駅に向かうことにしている。

ひみつ ??:?? ▶▶▶ 武蔵溝ノ口 5:08
JR 南武線/各駅停車/立川行き/E233 系

南武線の始発電車である。特筆すべきことはない。武蔵溝ノ口駅で降りる。ここから溝の口駅に移動し、ここからは東急線に乗車する。

早朝時間帯は南武線も田園都市線も本数が少ないので、改札内でしばし時間を潰す。早朝の溝の口駅に来ることなんて滅多にないので新鮮だ。大井町線ホームには始業を待つ車両が停まっている。大井町線直通の各駅停車が発車した後、□□が乗る久喜行きが電車がやって来た。

溝の口 5:24 ▶▶▶ 渋谷 5:43
東急田園都市線/各駅停車/東武動物公園行き/18000 系

溝の口駅を発車した辺りで見知れた顔が現れた。田園都市線沿線在住の研究班長である。こんな早朝から会いに来るなんて暇なのだろうか…?差し入れのラムネを残し、研究班長は隣の高津駅で降りていった。一瞬の出来事であった。

急行なら 10 分くらいで行く区間だが、各駅停車だと 20 分近い時間がかかる。体幹のないリュックに悩まされつつ、20 分ほどで渋谷駅に着いた。□□に従って地上に出る。どうやら改札の位置がまた変わっているらしい。

渋谷 5:52 ▶▶▶ 新宿 5:59
JR 山手線/新宿・池袋方面行き/E235 系

日中なら湘南新宿ラインを使えば北関東方面まで 1 本で移動できるが、湘南新宿ラインの始発列車まではまだ 1 時間もある。それどころか埼京線の電車すら走っていない。そのため新宿駅までは山手線で移動する。

早朝だというのに車内は賑やかだ。さすが東京の大動脈である。新宿駅で埼京線に乗り換える。

新宿 6:10 ▶▶▶ 赤羽 6:24
JR 埼京線/快速/川越行き/70-000 形

これから乗るのは埼京線の赤羽・大宮方面なのだが、早朝時間帯なので基本的に渋谷方面の列車が使用する 2 番線からの発車となっている。そういうわけで一瞬混乱したが、無事にホームに到着できた。快速を名乗っているが、私たちは赤羽駅までしか乗らないので関係のない話だ。

ホームに停まっていたのは JR の車両ではなく、直通先であるりんかい線の 70-000 形であった。この車両は間もなく新型車両の投入により引退する予定で、今後は JR 九州に譲渡され筑肥線で運用されるのだそうだ。このとき乗車した車両は既に九州に旅立っただろう。数か月前に東京で乗った車両が九州にいるとはなんとも不思議な話である。そして私たちは一路北海道を目指す。

赤羽駅で降りる。ここまで何度も乗り換えてきたが、これをもってひと段落である。普段なら湘南新宿ラインでまっすぐ行けるのに…。

赤羽 6:25(+1) ▶▶▶ 高崎 8:03
JR 高崎線/普通/高崎行き/E231 系

予定より 1 本前の列車に乗れたようだ。こちらも高崎線の列車なので、とりあえず高崎駅まで行ってしまうことにする。昨日から東北本線で北進していた〇〇とは異なり、私たちは日本海を回って北に向かうのだ。

大宮駅で宇都宮線と別れる。1 時間半も乗っているとさすがに暇になってくるが、何とか高崎駅まで辿り着いた。群馬県は少し肌寒い。

1-2-2. 越後の国を縦断

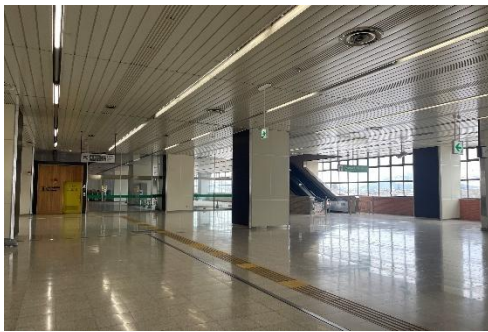
高崎駅からは新幹線に乗車する。朝食を購入してから新幹線ホームに上がる。予定より早い高崎線に乗れたのはいいものの、当然ながら新幹線の時刻をずらすことはできない。やることも尽きたのでホーム上でひたすら時間を潰していた。

高崎 8:37 ▶▶▶ 浦佐 9:16
上越新幹線/とき 305 号/新潟行き/E7 系

先ほど買った朝食は高崎駅名物の「だるま弁当」である。だいぶ値上がりしていて少し驚いた。容器代も馬鹿にならないのだろう。上毛高原駅を過ぎ、大清水トンネルを抜けて新潟県に入る。トンネルを抜けるとそこは雪国だった…というわけではないが、雪はしっかりと積もっていた。首都圏は暖冬だったので、何気にこれが今シーズン初の雪体験である。やはり南関東育ちの私たちにとって雪は気分が上がるものだ。越後湯沢駅で多くの乗客が降りたが、私たちは次の浦佐駅で降りた。

浦佐駅は上越新幹線で最も利用客の少ない駅である。新幹線開業前は一部の特急列車しか停車しなかった駅だが、そんな浦佐駅が新幹線の経路地に選ばれたのは地形的要因や政治的・経済的(?)といわれている。それでもバブル期にはスキー客などで賑わっていたようだが、現在では広い駅構内は閑散としており、かつての待合室は倉庫として使用されているなど凋落著しい。

まだ時間があるので駅を出てみる。駅前には上越新幹線の建設に影響を及ぼした田中角栄の銅像がある。ご丁寧に屋根まで設置されているようだ。



人気(ひとけ)のないホーム



角栄先生

そこまで時間があるわけでもないので駅に戻る。売店などはなく、改札の横に NewDays があるだけだ。在来線のホームも広いが、人はまばらである。しばらくして列車が来た。

浦佐 9:34 ▶▶▶ 長岡 10:18
JR 上越線/普通/長岡行き/E129 系

2 両編成ということもあり車内は混雑している。なんとか座ることができた。米どころ新潟らしく水田がどこまでも広がっている。雪を被って真っ白だ。

長岡 10:29 ▶▶▶ 新津 11:13
JR 信越線/快速/新潟行き/E129 系+E129 系

1 日 2 往復運転されている快速列車である。この区間には新潟駅と上越妙高駅・新井駅を結ぶ特急「しらゆき」も設定されているが、停車駅はそこまで変わらない。結構速い快速列車なのだ。

突如として雨が強くなった。ゲリラ豪雨というやつか。すぐに雨は弱まった。新津駅で降りる。



新潟地区でおなじみの E129 系@新津

新津は「鉄道のまち」として知られている。1 時間と少しの時間があるので、ここで昼食をとろうと思っている。ただ商店街もすっかり寂れているようで、ふらっと入れそうな店は見つからない。20 分くらい放浪したが店は見つからず、仕方がないので NewDays で何か買おうかと思い、駅に戻ることにする。ただ時間は有り余っているので、駅の近くにある観光案内所に寄ることにした。「鉄道のまち」をテーマにしているようで、鉄道に関連するいろいろな展示がある。外は雨で気温も低かったなので、ここで少し休んでいくことにした。

ふと壁を見ると駅弁の掛け紙が飾ってあることに気づいた。「この駅弁って新津で売ってるんですか?」と聞いてみる。どうやら駅の近くに駅弁屋の事業所があるらしく、そこで頼めば駅弁を購入できるようだ。ありがたいことに荷物を預かってくれるというので、身軽になって駅弁を買いに行く。頼んでから 15 分くらいで駅弁ができた。この時点で次の列車の発車時刻が迫ってきていたので、観光案内所の方にも感謝を伝えて駅に戻った。

1-2-4.日本海を縦断する

ここから乗るのは JR 羽越本線である。羽越本線を含む関西圏から日本海に沿って青森駅に至る路線群は「日本海縦貫線」といって、北陸新幹線の開業により北陸地方の区間は第三セクターに転換されたが、現在でも貨物輸送のメインルートとなっている。そんな「日本海縦貫線」に乗って北を目指す。

新津 12:31 ▶▶▶ 新発田 13:00
JR 羽越本線/普通/新発田行き/キハ 110 形

羽越本線の起点はここ新津駅である。ただ特急「いなほ」や観光列車「海里」は新潟駅に直結する白新線を経由し、新津駅発着の列車はわずかな普通列車に限られている。ただし関西・北陸方面からの貨物列車は多数設定されているほか、かつては「トワイライトエクスプレス」や「あけぼの」といった羽越本線経由の寝台特急も経由していた。車両は気動車だが路線自体は電化されており、気動車で運転されているのは輸送力の都合だと思われる。

ここで先ほど購入した駅弁を食べることにする。さけ・えんがわの紅白押し寿司である。押し寿司というと私の大好物である。特にえんがわは脂がのっていて美味しい。営業所のほか新潟駅でも販売されているので、新潟に来る機会があれば食べてみてはいかがだろうか。

線路はどこまでもまっすぐだ。のどかな景色の中を進んでいく。とはいえ乗車時間は短く、30 分ほどで終点の新発田駅に着く。乗換時間が短いので急いで地下通路を渡る。ここからは特急列車に乗り換えるので、乗り遅れたらひとたまりもないのだ。



キハ 110 形@新津



紅白押し寿司 すごくおいしい

新発田 13:02 ▶▶▶ 酒田 14:50

JR 羽越本線/特急いなほ 5 号/酒田行き/E653 系

隣のホームに移ってすぐに列車が来た。酒田行きの特急「いなほ」である。「いなほ」で使われている E653 系はもともと常磐線特急「フレッシュひたち」で使用されていた車両である。臨時特急「鎌倉」など首都圏の臨時特急列車でも使用されているので、見たことがある方も多いかもしれない。この車両は「瑠璃色」のカラーで、相鉄の車両よりは少し明るく、京急のブルースカイトレインよりは少し暗いような色合いだ。

自由席なので空いている席に座る。車内は空いている。というのも元々6 両編成であったところに7 両編成の E653 系を投入したため、輸送力には相応の余裕があるのだ。ではなぜ7 両編成の車両を転用したのか?という話だが、これは後で話そうと思う。

この日は「SL 村上ひな街道号」が運行されていたようで、生憎の天気だが沿線は賑わっていた。途中どこかの駅に客車が留置されていたが、肝心の SL はどこにいたのだろうか。程なくして村上駅に着いた。村上駅を出ると車内の電気が消える。上巻の旅行記を既に読んでくださった方は本州と九州を結ぶ関門トンネルのあたりで室内灯が消えたのを覚えているかと思うが、ここも同じ理屈である。基本的に関東甲信越は直流電化、東北地方は交流電化となっており、その境界がここ村上駅～間島駅間というわけだ。ちなみに製造費が高価な交直流電車は羽越本線の普通列車用としては配置されておらず、普通列車は電化方式関係なく走ることのできる気動車で運転されている。特急「いなほ」に7 両編成の E653 系が転用されたのも、手頃な交直流電車が他になかったからという理由があるのだ。

村上駅を過ぎると車窓左手に海が迫ってくる。雄大な日本海だ。やはり太平洋や瀬戸内海とは雰囲気が違う。海岸線をトンネルで抜けていく。線形はあまり良くないので特急列車といえども速度は出づらい。景色は良いのだが、いちいち海に反応していたらキリがないのでしばらくカットする。日本海から離れ庄内平野に入ると酒田駅はもうすぐだ。



E653 系@酒田



日本海に逢いました

酒田駅というと庄内地方の中心駅みたいなイメージがあるが(私だけ)、駅はそこまで大きくはなく、駅前もひっそりとしている。次の列車までは結構時間があるのだが、あまりやることはないの
で駅から 10 分くらい歩いてコンビニに行った。確かファミリーマートだったと思うが、入口が二重に
なっていたのが印象的だった。かなり北まで来たのだ。

駅に戻る。次に乗る列車は既に停まっていた。秋田方面への普通列車である。発車までは時間
があるが、他にやることもないので早く乗り込むことにする。外は結構寒いのだ。

酒田 13:02 ▶▶▶ 秋田 14:50
JR 羽越本線/普通/秋田行き/701 系

東北地方ではお馴染みの 701 系である。701 系という苦手意識を持っている乗り鉄も多い気
がする。ロングシートであったり窓が汚かったりという理由もあるが、東北地方の電化区間ならどこ
でも見られるというのが大きな理由なのだろう。地区によってカラーは異なり、秋田地区の車両はピ
ンク色の帯を巻いている。普通列車と名乗ってはいるが、利用客の少ない女鹿駅・折渡駅・桂根駅
の 3 駅は通過する。というか、酒田駅から秋田駅までの間ですべての駅に停車する普通列車は存
在しないのだそうだ。貨物列車が多いのでダイヤに制約があるのだろうが、変な話である。



秋田地区の 701 系@酒田



ロングシートから海を望む

吹浦駅に着いたあたりで雪がパラパラと降り始めた。それにしても「吹浦」というのは日本海らし
い地名だと思う。吹浦駅には車窓左手には日本海の荒波が見えてくる。海風が強いのか風力発電
所もある。鉄道写真でよく見るところだ。このように印象的な景色も多いのだが、さすがに 2 時間近
く乗ると段々と飽きてくる。途中の象潟駅は「きさかた」と読むのだが、この前まで「さきかた」だと勘
違いしていた。そのくらいし書くことはない。

そうして乗車すること 1 時間 50 分、やっと秋田駅に到着した。別に乗車時間が特段長いわけ
ではないのだが、結構大変だった。この程度で音を上げていたらこの後も大変である。駅到着前には
秋田新幹線とすれ違った。ミニ新幹線を在来線区間で見るのは初めてなので新鮮だ。あれが
320km/h で走って東京駅まで行くというのだから面白い。

秋田 17:30 ▶▶▶ 弘前 19:52
JR 奥羽本線/快速/青森行き/701 系

ここからは奥羽本線に乗り継ぐ。福島駅と青森駅を秋田駅経由で結ぶ奥羽本線は東北地方の幹線の一つである。福島駅～新庄駅間と大曲駅～秋田駅間はミニ新幹線に伴い改軌され現在も首都圏と山形県・秋田県を結ぶ大動脈として機能している一方で、例えば新庄駅～大曲駅間では特急列車が全廃され、特に新庄駅～院内駅間は豪雨災害からの復旧時に架線が撤去されるなど凋落著しい。今回乗る秋田駅～青森駅間は特急「つがる」が運転されているほか、日本海縦貫線の一部として機能している。乗車する快速列車は減便された特急「つがる」の代替で設定されたものである。相変わらず 701 系だが、今度はボックスシートが連結されている。

八郎潟駅までは各駅に停車し、地域利用客も多い。秋田駅の隣の泉外旭川駅は 2021 年 3 月に開業した新駅である。八郎潟駅のあたりでは駅名通り八郎潟干拓地が見えるのだが、車窓からはあまり良く見えない。この辺りまでで多くの利用客は降りた。

八郎潟駅を出た辺りで空はすっかり暗くなった。快速列車なので駅を通過するところを確認したいが、暗いので全くわからない。仕方ないので勉強することにする。気づいたら大館駅に着いていた。ここから先は各駅に停車する…と言いたいところだが、この先でも一部の普通列車しか停車しない津軽湯の沢駅を通過する。津軽湯の沢駅は冬季通過駅で、訪問した 3 月にはすべての列車が通過していた。大館駅からさらにもう少し進み、列車は弘前駅に到着した。このまま青森方面に行くのではなく、今回はここで降りる。



遠くに見えるのが八郎潟干拓地



ボックスシート♪

1-2-5.弘南鉄道大鰐線

なぜ弘前駅で降りたのか、それは近々廃止になる弘南鉄道大鰐線という路線がこの駅の近くから発着しているからだ。

時刻は 20 時を回り、そろそろ何かを食べたい。ただ駅弁屋を閉まっているし、どこかの飲食店に入るほどの時間はない。駅前のコンビニで夕食を買い込むことにする。青森県の主要都市ということで駅前は発展している。適当なおにぎりを買ひ、コンビニを出ると…

雪、強くない？

かなり吹雪いている。とはいえ中央弘前駅まで向かわなければならぬ。真正面から襲ってくる吹雪に耐えつつ、何とか中央弘前駅に到着した。15 分くらい歩けば着くところだが、かなり疲れてしまった。ぜんぶ雪のせいだ。



猛吹雪



中央弘前駅 吹雪かれながら撮った

中央弘前 20:30 ▶▶▶ 大鰐 21:04

弘南鉄道大鰐線/大鰐行き/7000 系

弘南鉄道大鰐線は中央弘前駅と大鰐駅を結ぶ路線である。もともとは三菱電機の援助を得て弘前電気鉄道という会社が 1952 年に開業させた路線である。しかし開業当初から経営は厳しく、後に弘南鉄道が路線を引き取ることになったのだそう。近年では人口減少により経営は厳しさを増し、長らく廃線の議論が進められていたが、2025 年には「運行休止」、つまり事実上の廃線が決定した。寂しいものだが、2027 年度末までは運行されるので、機会があれば乗りに行ってもいいかもしれない。

車両はもともと東急線で走っていた 7000 系である。元東急といっても譲渡から何十年も経っているので、既に弘南鉄道の車両として馴染んでいる印象がある。乗客は私ともう一人しかいない。暗い空に雪が舞う中、決して保線が良いとは言えない線路をゆっくりと進んでいく。高架橋で JR 奥羽本線を跨ぐなど面白い車窓が見られるようだが、暗くて景色はよくわからなかった。それでも地方私鉄特有の趣があり、30 分ほどの乗車時間はあっという間に終わってしまった。また昼間に来てみたいところだが、機会はあるだろうか。



大鰐駅に停まる 7000 系



大鰐だからワニ？

大鰐駅は JR の大鰐温泉駅のすぐ近くにあるので、先ほどのように吹雪に翻弄されることはない。駅前には道の駅があるようで、駅前に「東に徒歩〇〇歩」と細かく案内が書かれていたので気になったが、時間がないので諦める。外は雪が舞っているのを駅の待合室で待つことにする。

ここから先は今日の最終列車を乗り継いでいくことになる。乗り遅れたら宿に辿り着くことはできない。定刻で来ることを祈りながら列車を待つ。列車は接近放送もないままやってきた。定刻通りだ。

大鰐温泉 21:28 ▶▶▶ 新青森 22:11(+2)	
JR 奥羽本線/快速/青森行き/701 系	

この列車も快速列車である。かつては特急「つがる」として運転されていたようだが、2019 年 3 月のダイヤ改正で快速列車となったのだそう。先ほど乗った列車とは異なり、終点青森駅まで快速運転を行う。車内には多くの旅人が乗っていた。しっかりと都市間輸送(というか限界旅行者輸送?)の役割を担っているようだ。

大鰐線に乗って多くの駅に停まりながら移動した区間をノンストップであつという間に過ぎ去り、弘前駅に戻って来た。ここから先は未踏の地である。快速列車なので停車駅は少ない。対向列車が遅延しているせいで少し遅れてしまったが、行程に支障はなさそう。終点の青森駅まで乗るのではなく、1 駅手前の新青森駅で降りる。

まだ〇〇は着いていないようなので、長い通路の先にある新幹線改札で待つことにする。もう新青森駅を出る新幹線も 1 本しかなく、人はほとんどいない。acure のリンゴジュース自販機があったので買ってみた。何の品種を買ったかは覚えていない。そうこうしているうちに〇〇がやって来た。無事合流できて何よりである。ここから先は〇〇が執筆していく。

1-3-1.人生初の北の大地へ(〇〇)

無事に合流できたので安堵する。久しぶりの会話にも安堵するばかりである。新青森駅のホームは静寂に包まれていた。こんな時間に北海道に行く人なんてそうそういない。ホームに E5 系が滑り込んできた。車内はぬくぬくしていて、暖色系の照明とふかふかなシートが、普通列車に揺られ続けた我々を癒す。



E5 系

新青森 22:32 →→→ 新函館北斗 23:29
北海道新幹線/はやぶさ 39 号/新函館北斗行き/E5 系
新函館北斗 23:40(+2) →→→ 23:59(+2)
函館本線/はこだてライナー/函館行き/733 系

今日の話を花を咲かせていると、トンネルに入った。青函トンネルかな? と思ったが、すぐに抜けてしまう。地図帳上では、新青森駅から奥津軽いまべつ駅の間に 2 本、奥津軽いまべつ駅を通過しても 1 本ダミー(?)のトンネルがある。奥津軽今別駅を過ぎて、1 本トンネルを抜けた次に、青函トンネルに入った。□□氏と私は人生初の青函トンネルだ。窓の外をじっと見つめて、日本最長のトンネルを楽しむ。とはいっても、トンネルであるから、大半の区間は蛍光灯が通り過ぎるばかりだ。トンネル内で特徴的なのは、海峡線時代の吉岡海底駅と竜飛海底駅だ。しかし、駅は一つしか認めることが出来なかったのも、どちらがどちらかは分からない。途中で貨物列車とすれ違った。この区間は本州と北海道を結ぶ重要な貨物ルートである。北海道新幹線と貨物列車がトンネルを共有しているため、北海道新幹線の速度は 160km/h に制限されている。もう少し高速化してほしいところだが、時々高速走行試験が行われているので、北海道新幹線が札幌まで延伸するときにはもっと高速で走行しているかもしれない。

トンネルを抜けると…何も見えない。北海道に入って、青函トンネルを出ても、すぐにまたトンネルに入ってしまう。木古内駅を通過し、再び長い長いトンネルに入る。函館市街を右手に、線路は大きく左に曲がって、新函館北斗駅に到着した。

駅構内は明るかった。いつか Youtube で聞いた JR 北海道の盲導鈴が流れていて、北海道に来たことを実感させられる。はこだてライナーは地上のホームから発着する。ホーム上には雪が薄ら積もっていて、ツルツルと滑る。

はこだてライナーがゆっくり、静かに入線してきた。車内はデッキがないが、十分暖かかった。なぜか 2 分ほど遅れて運転して、函館駅に到着する頃にはほぼ日付が変わっていた。ホテルには最終チェックイン時間に 3 分ほど遅刻してしまったが、管理人は暖かく迎えてくれた。2 階の和室に案内された。結構狭い部屋だったが、設備の過不足は無い良い部屋だった。実は今回の旅行での宿泊費用は、湯野上温泉の旅館を除けば、全て三千円台なのである。結構、安い宿を探すは上手いという自負がある(ちなみに、上巻掲載の「嘘みたいで本当の岐阜県旅行記」では、美濃太田駅で安さにつられて Web サイトすらないホテルに宿泊したら痛い目を見た。安宿の弊害もあるのである)。芦ノ牧の旅館と同じく、布団が敷かれてあった。旅行記で布団というのも珍しい。ビジネスホテル泊ばかりだと、西洋式のベッドが当たり前になってしまう。



布団敷きの和室！

ひとまず入浴することにした。大浴場があるので、三人同時に入れるのが良い。湯加減は熱くてあまり良くなかったが、好みのアルカリ性で、四方山話に花を咲かせているうちにつつい長湯してしまった。

入浴を済ませたことで、今までの疲れがどっと出てきた。明日は 5 時に起きて、きっぷの変更を行う。それではおやすみなさい…

2 日目 (3 月 31 日)

2-1-1.残雪の函館にて

朝 6 時に起きた。といっても朝から列車を乗り継ぐわけではなく、朝のうちは函館を観光する。

函館の朝といえば函館朝市だ。朝食は美味しい海鮮丼を…なんて考えながら朝市に行くことにする。朝 6 時だというのに賑やかな市場の中を少し歩いていると、店の前で声をかけられた。これも何かの縁かと思い入店する。ここで食べた海鮮丼は格別に美味しかった。

新鮮な海鮮を味わい、店を出る。また店の前で声をかけられたので、さきイカをじっくり買ってしまった。荷物が増えたけどまあいいか。家に帰ってからおやつに食べたら本当に美味しかった。前日まで雪が降っていたので道は滑りやすい。少し行くと青函連絡船の摩周丸がある。ただ中に入れるのは朝 9 時以降なので、近くまで寄って戻ることにする。



おいしい海鮮丼



摩周丸

この後は函館の有名観光地、五稜郭に行く決めていた。JR にも五稜郭駅があるが、五稜郭の最寄り駅はここではなく函館市電の五稜郭公園前電停である。五稜郭駅から五稜郭に行くには大体 35 分ほどかかるらしい。というわけで市電の電停に向かう。しばらく待って電車が来た。

函館駅前 7:47(+6) ▶▶▶ 五稜郭公園前 8:04(+?)

函館市電 5 系統/湯の川行き/9600 形

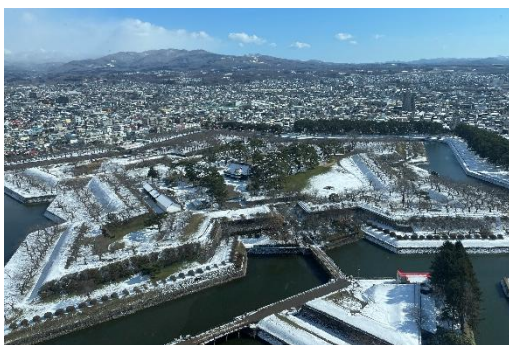
「らっくる号」と名付けられた超低床電車である。雪解け水で濡れた函館の街をコトコト走っている。信号待ちや乗降も多いので速くはない。五稜郭公園前電停まで 20 分くらいかった。

電停から五稜郭公園までも少し歩かねばならない。滑らないように慎重に歩いていく。程なくして五稜郭タワーが見えてきた。やはり五稜郭タワーから五稜郭を見てみたいところだ。入口はどこだろう…

営業時間 9:00～

仕方がないので先に五稜郭の本体(?)に行ってみることにした。五稜郭というと桜のイメージが強いが、北の大地の春はまだ遠い。雪が積もった五稜郭の中を散策する。ご存じの通り五稜郭は幕末に造られた星形の城塞である。城といっても天守などがあるわけではないのだが、結構広い。中を一通り見てみたが、それでも時間があるので五稜郭の外側を一周してみる。だいたい 2km くらいあるらしい。

戻ってくるとちょうど 9 時前だ。今度こそ五稜郭タワーに登る。地上を一周してから見ると感慨深い。やはり五稜郭は上から眺めると美しい。東京スカイツリーのような高いタワーも良いものだが、個人的にはここ五稜郭タワーのように低いタワーの方が面白いと思う。低い分景色が鮮明に見えるのだ。京都タワーや横浜マリンタワーも同様である。もっとも東京にこんな低いタワーがあったら遠景は望めないのだろうが。



五稜郭 きれいに晴れていた

五稜郭タワーには五稜郭や箱館戦争に関する展示もある。中学受験生の皆さんはご存じだと思うが、箱館戦争は旧幕府軍と新政府軍の内戦である戊辰戦争の最終章である。榎本武揚や土方歳三あたりが関わっているのだが、中学受験でここまで聞かれることは多分ないと思う。歴史のほかに世界の星形城塞に関する展示もあった。世界には五角形だけでなく六角形や八角形の城塞もあるらしいのだが、やはり五稜郭の存在感は格別だと思う。

一周して展示を見終わった。また違う感想が浮かぶかな、と思って外を見ると…



雪、強くない?(2回目)

この 15 分間で何があったと言うのだ。かなり焦ったが、5 分くらいですぐ元に戻った。ゲリラ豪雪とでも言うべきなのだろうか。北の大地が怖くなってきた。

10 時半には函館駅に戻っていたので、そろそろ五稜郭を出ることにする。その前に〇〇はミズドでドーナツを買っていた。どうやら値段が安いらしい。このドーナツは後で登場すると思う。この後は行きと同じく市電で函館駅に戻ったが、遅延していてよくわからなかったので乗車録は省略させていただく。遅延がどんどん増大していくので少し焦ったが、まあ大丈夫だろう。

2-2.北へ

函館駅に戻ってきた。次の列車まで時間がギリギリなのでまっすぐ駅に向かう。結局駅に着いたのは発車 5 分前であった。意外と危なかった。

函館 10:45 ▶▶▶ 長万部 12:14
JR 函館本線/特急北斗 9 号/札幌行き/キハ 261 系

函館駅と札幌駅を結ぶ特急「北斗」である。もちろん終点まで乗り通すわけではなく、途中の長万部(おしゃまんべ)駅まで乗ることにしている。

新函館北斗駅までは昨日も通ったところだが、外が明るいので印象は全く異なる。こういう景色だったのか。そして七飯駅は単線が分岐する。この線路は「藤城線」と言って、七飯駅から大沼駅までの間を短絡する下り線限定のルートである。現在は主に貨物列車が使用している。かつては特急列車も藤城線経由で運転されていたが、藤城線の通らない渡島大野駅に北海道新幹線が通り新函館北斗駅になったことで、特急列車はすべて新函館北斗駅経由になった。ただ現在でもダイヤの都合で藤城線を経由する(=新函館北斗駅を通らない)普通列車が設定されている。ちなみに大沼駅～森駅間も 2 つのルートがあり、特急「北斗」は短距離の駒ヶ岳駅経由のルートを通る。

新函館北斗駅を過ぎたあたりで眠くなってきた。何せ昨日は最終列車で函館に来て朝 6 時に宿を出たのである。大沼公園あたりの景色は見たいところだが、快適な特急列車ということで睡魔には抗えない。それではおやすみなさい…。

しばらくして起きた。車窓左手に工事現場が直線的に続いている。これは北海道新幹線の延伸区間だろうか。しばらくして駅を通過した。長万部駅の 1 駅手前の国縫駅である。隣駅といってもまだ 9km ほどある(途中の中ノ沢駅は 2024 年 3 月に廃止された)のでゆっくりと準備する。しばらくして到着放送が流れたのでデッキに出る。長万部駅に着いた。



特急「北斗」@長万部



北海道新幹線の工事が進む

昼食は駅前の蕎麦屋で食べることにした。温かい蕎麦は北国での昼食にはちょうどいい。店を出ると外は雪が舞っていた。発車まで時間があるので駅の待合室で待つ。しばらくして改札が始まったのでホームに移る。まだ列車は来ていないようだが。



あったかいおそば

ここから乗るのは函館本線の長万部駅～小樽駅間、通称「山線」である。長万部駅から札幌駅へは函館本線（「山線」）と室蘭本線・千歳線（「海線」）の2ルートがあり、札幌駅までの距離は山線経由の方が短い。線形は海線経由の方が良いため、特急列車や貨物列車が行き交う海線とは対照的に山線は地域輸送に徹している。札幌駅までの延伸が予定されている北海道新幹線は倶知安駅経由で建設されており、並行在来線となる山線（長万部駅～小樽駅間）は廃止となる予定だ。

少し待っていると倶知安行きの列車が来た。新型の H100 形である。北海道では久しぶりの新型気動車だが、座席数が少し減ったので評判はあまり良くないらしい。長万部駅から乗る人なんてほとんどいないので影響は小さいが。座席数が少ない分ボックスシートの足元に余裕があるのはありがたいと思う。

長万部 13:29 ▶▶▶ 倶知安 15:02
JR 函館本線/普通/倶知安行き/H100 形

函館方面からの普通列車と接続してから発車した。長万部駅を出るとどこまでも雪景色が広がる。北の大地は雄大だ。次の駅まで 15 分くらいかかるところもある。トンネルも多く「山線」の名に恥じない風景だ。道中には昆布駅や比羅夫駅のようなユニークな駅名もある。余談だが山線には「ら」から始まる駅が 2 つあるが(蘭越駅と蘭島駅)、「ら」から始まる駅は日本全体でも 10 駅しかない。そんな駅を複数駅有しているのは山線だけ…といたいところだが、京都の嵐電嵐山本線に「嵐電」が頭につく駅名が 2 つある(嵐電嵯峨駅と嵐電天神川駅)ので残念ながら唯一ではない。さらに余談だが、「る」から始まる駅は北海道の石北本線にある留辺蘂駅ただ 1 駅である。駅名しりとりで絶対に勝ちたい人はこのあたりの駅名を覚えておくといいかもしれない。



H100 形@長万部



一面の銀世界

そんなことはさておき 1 時間 30 分ほどで終点の倶知安駅に到着した。ここまで何度か倶知安と言ってきたが、読み方は「くっちゃん」である。倶知安駅にも北海道新幹線が経路する予定で、駅は仮設のものになっている。駅前も見に行きたいが時間の都合で断念する。ここで小樽方面の列車に乗り継ぐ。

倶知安 15:16 ▶▶▶ 小樽 16:26
JR 函館本線/普通/小樽行き/H100 形

ホームはニセコを訪れた外国人観光客で溢れていたが、いざ列車に乗り込むと立ち客はほとんどいなかった。2 両も繋いでいれば輸送力は十分なのだ。やはり列車の収容力は侮れないが、北海道新幹線ができればニセコの観光客は新幹線に転移すると思われるので、並行在来線である山線を残す意義は小さいだろう。

相変わらず雪景色が続く。3 時のおやつとして朝函館で買ったミスドを食べた。味は至って普通である。そんなことをしていると余市駅に着いた。ここにはニッカウヰスキーの工場があり、ここで多くの乗客が乗り込んでくる。車内は少し立ち客が出る程度の混雑になり、余市駅を発車した。小樽駅まではもう少しである。沿線は段々と市街地らしくなってきた、ついに小樽駅に到着した。ちなみに○○と□□は終始寝ていた。



H100 形@倶知安



一面の銀世界(2 回目)

2-3.小樽+札幌を観光

小樽駅に着いた。ここから先の行程にはかなりの余裕があるので、有名な小樽運河に行くことにした。しばらく歩き、小樽運河らしきところに着いたのだが…。



小樽運河←仮です

思ったより観光地感はない。正直このくらいの運河なら京浜工業地帯にでもあるような気がする。昔は2倍くらいの広さがあったそうだが。夜になってライトアップされたらもう少しそれっぽくなるのだろうか。結局小樽に来たという実感はほとんど湧かなかったが、駅に戻ることにする。途中には廃線跡がある。これは手宮線という路線の廃線跡で、函館本線の南小樽駅と手宮駅を結んでいた。意外に思われる方がほとんどだと思うが、実はこの手宮線は北海道最初の鉄道の一部である。北海道の開拓に貢献したことから廃線跡のほとんどが保存されているらしい。もっとも雪が積もっているので廃線跡の様子はよくわからないが。結局さっさと小樽駅に戻ってきた。

小樽 17:00 ▶▶▶ 札幌 17:33
JR 函館本線/快速エアポート 150 号/新千歳空港行き/733 系

いよいよ札幌駅に向かう。新千歳空港駅まで行く快速「エアポート」である。快速運転を行うので札幌駅まで30分強で行ってしまう。小樽から札幌までずっと市街地が続いているわけではなく、小樽駅を出てしばらくは海際を走る。しかしトンネルを抜けると突如として車窓はベッドタウンに変化する。乗客も増えてきた。そして列車は札幌駅に到着した。巨大な駅である。

ホテルは札幌なので今日はもうほとんど移動しない。まずは夕食を食べに行くことにする。生物部員の同輩が学会発表で北海道に行ったとき札幌のお好み焼き屋に行っていたので、私たちもそこに行こうと思う。

さっぽろ 17:50 ▶▶▶ すすきの 17:54
札幌市営地下鉄南北線/真駒内行き/5000 形

歩けないこともない距離だが、地下鉄に乗ることにする。札幌市営地下鉄の特徴としては車輪ではなくゴムタイヤで駆動している点が挙げられる。これは札幌独自の方式で、ゴムタイヤゆえに加速度が高いのが特徴だ。さらに接客設備の特徴としては網棚がないことが挙げられる。2 駅先のすすきの駅で降りる。

地下街を通して目的の店に行こうとするが、どこを上がればいいのかよくわからない。仕方がないので地上に出る。お好み焼き屋のあるビルはすぐ近くだったが、どうやら地下街と直結していらない。夕張メロンソーダとすすきの店限定のお好み焼きを注文した。後から知ったが例の生物部員も同じものを食べたいらしい。奇遇である。味はとても美味しかった。



お好み焼き+夕張メロンソーダ

店を出る。この後はお土産を買おうと思ったが、近くにお土産を買えそうなところがない。歩いていたら結局札幌駅に着いてしまった。駅の地下にあるお土産屋で白い恋人や農学校クッキーを買った。さすが北海道、お土産のレパートリーは全国随一だ。

さっぽろ 19:44 ▶▶▶ 学園前 19:50
札幌市営地下鉄東豊線/福住行き/9000 形

今日の宿に向かう。宿は低価格な割にかなり広く、満足である。明日の行程について少し話した後、「福島県の UFO が来る村」みたいなテレビ番組を見てから寝た。

3 日目 (4 月 2 日)

3-1-1. 少年よ大志を抱け

昨晚、旅程の変更をしたので、朝はゆったりできる。しかしハラミ氏は朝早くから函館本線・千歳線の撮影をするようで、我々より早く出るらしい。準備の音で目覚めてしまった。

再び朝起きると朝 8 時だった。昨日から体調が悪くて、十分に睡眠をとったが、なお熱っぽくて、本調子という感じではない。念のため薬を飲んでおいた。

ホテルすぐ近くのセイコーマートで朝食と水を買う。惣菜がやたら安いのが特徴的だった。やはり地産地消で価格も安く済むのだろうか。

宿は駅近なので出発までかなりゆっくりできる。しかし妹に「カナモトホール(札幌市民ホール)に行ってほしい」と言われた。なんでも「推し」が数日前にそこでライブをしたそうで、私に代理で「聖地巡礼」をしてほしいとのことである。私が行っても仕方がないと思うが…。

学園前 9:04 ▶▶▶ 大通 9:08
札幌市営地下鉄東豊線/普通/栄町行き/9000 形

大通駅周辺は有名なテレビ塔、大通公園、札幌時計台などがあるが、今回は時間の都合上カナモトホールのみ寄ることにした。カナモトホールは大きくてきれいだった。駅からも近いのでコンサートやライブなどに便利そうだ。もともとカナモトホールに寄る予定はなかったので、一通り写真を撮ってすぐに札幌駅に向かうことにした。



カナモトホール

札幌市営地下鉄は初乗り運賃が 210 円で、大通駅からさっぽろ駅の 1 区間だけ乗るのも勿体ないと思って地下通路を通ることにした。しかし、途中の北海道テレビの本社で地下通路が終わってしまっている。よくわからなかったので、地下鉄に乗ることにした。後でわかったのだが、札幌駅まで繋がっていたのは札幌駅前通りで、我々が北上していたのはその 2 つ東の西二丁目通りだったらしい。

大通 9:?? ▶▶▶ さっぽろ 9:??
札幌市営地下鉄東豊線/普通/栄町行き/9000 形

東豊線はたまたまたやつに乗ったので、時刻などは覚えていない。すぐにさっぽろ駅に到着した。ここから JR 線に乗り換える。札幌駅に到着したらちょうど 1 本前のエアポート号が出発した直後で、15 分ほど待つことになった。その後、岩見沢方面から 6 両編成の電車がやってきた。ドアボタンを押して乗り込む。

札幌 9:49 ▶▶▶ 新千歳空港 10:27
千歳線/快速 エアポート 50 号/新千歳空港行き/733 系

快速エアポートは思ったより高速で驚いた。なんとこの列車の表定速度(停車時間も含めた平均速度)は約 74km/h である。これが運賃のみで乗車できるのがすごいと思う。あっという間に新千歳空港に到着した。

新千歳空港は 4 階建てで、駅と直結しておりアクセスは抜群だ。ターミナルビルは扇形で非常に分かりやすかった。ターミナルビルに上がると、お土産屋さんがたくさんあり、人でにぎわっていた。飛行機を見るために 4F に上がるとちょうど目の前に ANA の飛行機が停まっていた。その後ろにも滑走路があり、飛行機が発着していた。今度新千歳空港に用があったらゆっくりと飛行機を眺めたいものだ。

新千歳空港 10:50 ▶▶▶ 南千歳 10:53
千歳線/特別快速エアポート 53 号/小樽行き/721 系

新千歳空港駅から折り返す。行きとは違い 721 系で、クロスシートのため、車内はかなり混雑していた。我々は 1 区間しか乗らないのでデッキに立っていた。特別快速は新千歳空港駅を出たあと、南千歳駅、新札幌駅、札幌駅と札幌駅まで 2 駅しか停車しない俊足だ。所要時間も 36 分で区間最速だが、1 区間しか乗らないので実感できないのが残念だ。

ハラミ氏とは南千歳駅で合流することになっている。しばらく待っていると改札からハラミ氏が来た。

3-1-2.石炭のまち・夕張

南千歳駅からは石勝線が分岐しており、十勝・釧路方面に特急が運行している。再び改札に入って、ハラミは待合室でおにぎりを食べていた。ゆっくり食べていたら、いつの間にか発車 2 分前になっていた。跨線橋を下りると、ちょうど特急が入線していた。

南千歳 11:17 ▶▶▶ 新夕張 11:54
石勝線/特急とかち 3 号/帯広行き/261 系

南千歳駅を出ると左に大きく分岐し、千歳線と別れた。まもなく車窓には北海道らしい、一面の畑が広がる。本州ではまず見ることのない規模で、いつまでも地平線が広がっていた。丘をトンネルで貫いて、室蘭本線と合流すると追分駅だ。追分駅は、かつて追分機関区が併設されていて、鉄道の労働者で栄えた。かつては国鉄の労働者が合理化に反対し、当局と激しい闘争になったという。しかし省人化の流れには抗えず、人員が削減されながら 2005 年に岩見沢運転所に併合され、運転拠点としての使命を終えた。現在追分駅のある安平町追分地区の高齢化率は 45%を超えており、凋落著しい。駅東側には大きな団地があるが、これだけ高齢者が増えたら住むのも維持するのも大変だと思う。

新夕張駅前 12:12 ▶▶▶ りすた 12:54
夕鉄バス 夕張市内線/夕張市石炭博物館行き

新夕張駅で帰りの切符を購入する。新夕張駅の窓口は 15 時に閉まってしまうから、今買う必要があるのだ。しばらくすると駅前のロータリーに夕鉄バスが滑り込んできた。このバス(夕張市内線)は 2020 年まで存在していた JR 北海道石勝線支線(新夕張駅～夕張駅)の代替バスとなっている。この区間は、当時の夕張市長が「攻めの廃線」として、JR 北海道に新しい交通の整備費用を負担してもらい代わりに、廃線を受け入れるという決断をしたという歴史がある。研究班員として一度は見てみたかった地域である。なお、当初停車場 134 号は夕張市を含めた、地方鉄道の研究をオムニバス形式で掲載するつもりだったが、狭く深い研究が良いと思ったので、テーマをニュータウン鉄道に絞った。ぜひ「研究編」も読んでほしい。



夕鉄バス

夕鉄バスの乗客は我々のほかに 2、3 人しかいなかった。途中の高校近くの停留所で高校生も数人乗ってきたが、乗客は自力で自家用車を運転できない高齢者か、自家用車を持たない高校生のみである。バスの降り際に運転士に聞いてみたが、いつも乗客は数人しかいないという。バスの厳しい利用状況が垣間見える。夕張支線が廃止になるのも当然と思ってしまった。 途中の「りすた」で降りた。りすたは、夕張市が夕張支線廃線時に JR 北海道から供出された費用で建設されたバスターミナルである。とは言っても発着するバスは一日 20 本程度しかない。併設されている図書館や市の施設がメインのようだ。

3-1-3. それにつけても腹の痛さよ

りすたを 1 時間ほど回ったのち、近くの喫茶店に入る。ハンバーグプレートを食べながら、夕張のパンフレットを読んでいると、突然腹痛が襲ってきた。トイレに駆け込むが、いつまで経っても腹のずきずきした痛みが収まらない。20 分ほど格闘したが、治らなかった。戻り、喫茶店の店員に近くのコンビニを紹介してもらった。冷たく、明るい蒼穹の下で、ひとり、冷や汗を垂らしながら歩く。しかし、コンビニ店員に聞いた薬は売っていないという。仕方なく、となりのホームセンターに入ったが、こちらにも無い。店員に近くのドラッグストアを紹介してもらったが、6 キロ先の若菜という集落か、新夕張駅の近くにしか無いらしい。自家用車で来ていないので厳しい。失意のまりすたに戻った。ハラミ氏と□□氏はいなかった。後に聞いてみると、夕張支線廃駅の旧南清水沢駅に行っていたらしい。

りすたに親子連れ（おそらく夕張市民の方）が入ってきた。バスの時刻表を眺めながら、「バスないねー」などと会話している。その後の会話を盗み聞くと、北側にタクシーを呼ぶらしい。旅先で他の方に話しかけるのはいつだって勇気がいるものだ。しかし、それにつけても腹が痛い。勇気を出して同乗を願うことにした。旅の者なのですが、と話しかけてここまでの顛末を話す。残念ながら、親子連れは若菜とは別方向の本町のほうに向かうらしい。しかし、少し私が親子連れから離れていた間に、親御さんが市の職員に相談してくれていたらしい。少し経って、夕鉄バス装飾部のおっちゃんが救急箱を提げてやってきた。ほぼ同じタイミングでハラミ氏と□□氏が戻ってきた。残念ながら救急箱の中に腹痛薬はなかった。しかし、なんと□□氏がビオフェルミン錠をたまたま持っていた。数錠飲む。

突然、夕鉄バスの職員に「夕張市の人口は何人?」というクイズを出された。私は先ほど市の掲示を見ていたので、5900 人と即答できた。すかさず「じゃあ人口最小の市は?」と聞かれた。夕張市は人口ワースト 2 位の市なのだ。これには流石に答えに詰まった。歌志内市で 2,500 人らしい。その後もどこから来たかとか、夕張登山の話、夕張の炭鉱火災の時の話など貴重な話をたくさん聞くことができた。聞いているうちに腹痛も収まってきて、帰りのバスが到着するころには笑顔でりすたを出ることができた。

りすた 15:09 ▶▶▶ 新夕張駅前 15:22
夕鉄バス 夕張市内線/新夕張駅前行き

3-1-3.一駅区間で一息

新夕張駅前の道の駅に入る。薬局で胃腸薬を購入したのち、お土産屋も見る。夕張メロンの季節ではなかったが、ゼリーがあったので購入した。ハラミ氏は「メロン熊」のぬいぐるみを購入していた。なんでも、メロンを食べて狂暴化したとのことで、見た目がものすごく恐ろしい。県内に熊がいないのにゆるキャラが「くまモン」の熊本県とは大違いである。つい先日(注:この部分は 8 月に執筆しています)にも羅臼岳で熊による遭難が起きたばかりだが、さすが熊が多数生息し、熊の恐ろしさが分かっている北海道ならではのキャラクターである。



261 系

新夕張 15:36 →→→ 追分 15:55
石勝線/とち8号/札幌行き/261系
追分 16:06 →→→ 苫小牧 16:48(+7)
室蘭本線・千歳線/普通/苫小牧行き/キハ150形

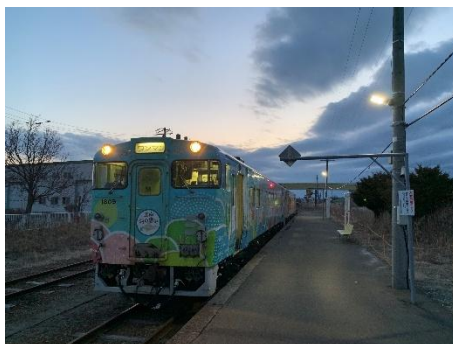
特急とかに乗車後、追分駅で室蘭本線に乗り換える。景色も今日の疲労がどっと出てきて、気がついたら千歳線との合流駅である沼ノ端駅に到着した。しかし、なかなか発車しない。運転台から輸送指令か何かの騒々しい声が聞こえる。結局なぜ遅れたのはよくわからなかった。苫小牧駅には 7 分遅れで到着した。

苫小牧駅では時間があるのでトイレに籠る。ここで腹の調子を整えることができた。ここからは苫小牧駅から3駅だけ伸びている、日本最短の本線、日高本線に乗車する。

ホームに向かうとキハ40系が停車していて驚いた。キミ、JR北海道から引退したんじゃないのかな？ JR北海道のダイヤ改正のリリースを見てもキハ40系は全廃されるということが書いてあったので、真相は謎のままだ。

苫小牧 17:36 →→→ 鵲川 18:06
日高本線/普通/鵲川行き/キハ40系
鵲川 18:30 →→→ 苫小牧 19:00
日高本線/普通/鵲川行き/キハ40系

乗車してしばらくは苫小牧市街を走る。市街地を抜けると、段々車窓に草原が広がる。高い草と木が茂っており、動労や建物も見えない。まるでサバンナのような、プリミティブな光景だ。しかし、座っているボックスシートと逆側の南側には、クレーンやフェリーが煌々と明かりを灯して遠いようで近くに浮かんでいた。まるで、日高本線が両者を分かちているようだ。絵にかいたような自然と人工物の対比が面白い。



キハ40系@鵲川駅

終点の鵲川駅は2面2線の交換可能駅だが、今はもう終点であるから、片方は使われていないようだ。今はもう、というのは、昔はここから先の様似駅のあたりまで線路が伸びていたからだ。当時のダイヤを見てみると、鵲川駅で交換する列車があった。高波災害で不通となって、復旧されずに廃止となってしまった。苫小牧駅～鵲川駅が存続したのも、比較的内陸部を走っていたかもしれない。

3-1-4.なんちゃらの一つ覚え

腹痛は収まったがけっこう熱っぽい。持ってきた風邪薬は切れてしまったので、薬局で購入することにした。薬局への道中でタクシーを呼ぶ。薬局の駐車場にタクシーを止めてもらって、苫小牧西港へ向かう。

工業道路からフェリーターミナルへ一度右折するなり、再び草原が広がった。広い駐車場を抜けると、ロータリーに着いた。ガラス張り、3階建ての、フェリーターミナルにしては立派な建物だった。窓口で、学割の乗船券を購入する。まだ出発まで1時間ほどあるので、2階のレストランで食事を摂る。北海道脱出前ということで、名物ジンギスカン鍋が目についた。しかし、ここから乗るのは太平洋の大波をかき分けて進むシルバーフェリーだ。脂っぽいものは酔うリスクが高いため、うどんにしておいた。食後には、白い恋人ソフトクリームを食べた。ちなみに、食券の購入が遅れたハラミ氏と□□氏は、白い恋人ソフトクリームを食べられなかったようだ。一人申し訳ない気持ちになる。

20時半ごろに乗船が許可され、一同がどんとどんと乗り込んでいく。フェリーターミナルからフェリーへの長い歩道橋(?)が、フェリーに乗るという実感を喚起する。

今回は最安の雑魚寝部屋を予約したので、寝られないのではないかと心配した。しかし、我々に割り当てられた区画には他の人はいなかった。近隣の区画もガラガラだったので、4月はじめは閑散期なのだろうか。

寝床を整えたところで、入浴することにした。シルバーフェリーには大浴場がある。私は、ジャンボフェリー(こんぴら2)、南海フェリー(あい)などのフェリーに乗船したことがあるが、風呂があるのは初めてだ。初めての船内での入浴を楽しむ。普通の浴場と違うのは、浴槽の周りに水路のようなものがあって、船が揺れて湯船からお湯があふれてもそこで受け止めていることだった。また、シャワーやドライヤーなどの備品が磁石によって留められていた。磁力は重力によらないから、船が揺れた時も安心だ。目新しい体験を終えたのち、風邪気味でもあったので早々に寝てしまった。

苫小牧西港 21:15 →→→ 八戸港 4:45
川崎近海汽船 シルバーフェリー/八戸港行き/シルバープリンセス



シルバーフェリーの雑魚寝区画

4 日目 (4 月 2 日)

4-1.三陸を南下する

放送で目が覚めた。時刻は 4 時 15 分、着岸まであと 30 分である。支度を済ませる。

フェリーターミナルにいたタクシーを捕まえ、八戸駅に向かう。八戸駅までは結構離れているのだ。運転手の方と話しながら早朝の八戸を駆ける。5 時になった頃に八戸駅に着いた

コンビニで朝食を買ってから駅に入った。サインシステムの類も首都圏と何ら変わらない。どこか不思議な感覚だ。こういう感覚は西日本方面では味わえないものだ。まだ発車まで 30 分以上あるので待合室で朝食を食べる。しばらくして列車が来たので乗り込む。

八戸 6:05 ▶▶▶ 久慈 7:51
JR 八戸線/普通/久慈行き/キハ E130 系

乗るのは八戸駅から久慈駅(南武線の久地駅ではない)までを結ぶ JR 八戸線である。今日は 1 日かけて三陸海岸を下っていく。八戸市の中心地にある本八戸駅を過ぎると段々と線路は海岸線に近づく。「種差海岸」「金浜」「角の浜」というように海らしい駅名も多い。陸中中野駅から内陸部に入り、駅名のイメージに反して海から一番遠い侍浜駅を通り、久慈湾に面した平地に出る。1 時間 50 分ほど乗って久慈駅に着いた。



八戸線のキハ E130 系@八戸



不思議の国の北リアス

ここから乗るのは三陸鉄道リアス線である。もともと久慈駅～宮古駅間の北リアス線と釜石駅～盛駅間の南リアス線で構成されていたが、2019 年 3 月に JR 山田線を転換した宮古駅～釜石駅間が復旧し、久慈駅と盛駅を結ぶ長大なローカル線が完成した。今回は 2 列車を乗り継いで盛駅まで行く。

久慈 8:05 ▶▶▶ 宮古 9:45
三陸鉄道リアス線/普通/宮古行き/36-700 形

従来の北リアス線区間を走る列車である。この区間はリアス海岸をトンネルで抜けていく。ところで「リアス」という言葉だが、これはスペイン北西部の海岸が由来らしい。波が穏やかなので漁業や養殖業に適している一方、津波の被害が大きくなるという弱点もある。この辺りも例に漏れず東日本大震災で被災しており、街は不自然に新しい。例えば新田老駅は復旧後に新しくできた駅で、田老駅までの距離は 500m しかない。地理院地図で実際の被害状況と照らし合わせて車窓を見ている。驚くべきは寺社の多くがギリギリのところで浸水していないところだ。古くからの寺社は津波で沈まない場所にある、という話も馬鹿にならないものだ。

4-2. ラーメン RTA

宮古駅で乗り換える。旧山田線区間と南リアス線区間を直通する列車だ。

宮古 9:56 ▶▶▶ 盛 12:28
三陸鉄道リアス線/普通/盛行き/36-700 形+36-700 形

〇〇が「北東北限定」のリンゴジュースを買っていたが、「中国産だった」と怒り狂っていた。確かに北東北限定なら青森県産のリンゴを使っていると思うが。イメージに騙されてはいけないと思う。

宮古駅を出てしばらくしたところで気づく。

今日の昼食どうするの？

この列車は盛行きで、盛駅の到着時刻は 12 時 28 分である。昼食にはちょうどよさそうだが、盛駅の乗換時間はわずか 12 分しかない。その次の乗換地点である気仙沼駅も乗換時間は 20 分弱と短い。気仙沼駅の発時刻は 14 時過ぎで、そこから先で昼食を食べるようではもう夕方になってしまう。

話が複雑でわかりにくいと思うが、要するに昼食を食べる時間がないということだ。昼抜きで仙台まで旅行をするわけにはいかないので、我々は窮地に追い込まれた。

しかし、一回冷静になって考えてみる。三陸鉄道の時刻表のある JTB 時刻表を見てみると…釜石駅で少し停車時間があるようだ。といっても停車時間は 15 分しかない。しかし立ち食いラーメンを発見したので、ここで食べるしかないだろう。昼食問題はひとまず解決したが、乗り遅れたら行程が完全に崩壊するのでリスクな選択でもある。

列車は釜石駅に到着した。ラーメン屋は駅構内なので迷うことはない。さっさと食券を買う。アツアツのラーメンを急いで食べる。なんとか 10 分くらいで食べ終わることができた。感想を述べておくと、あっさりした細麺で美味しかった。時間があるわけではないので急いで店を出る。再び地下通路を渡りホームに戻る。何とか間に合った。



釜石ラーメン 下調べ通りあっさり風味



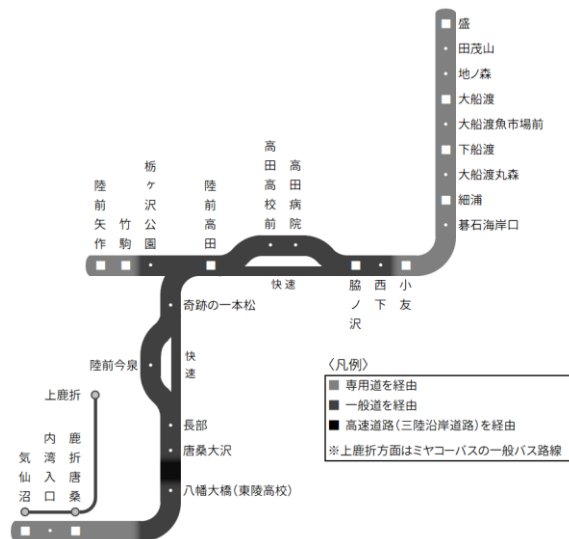
写真を撮る余裕はあった

ここから盛駅まで向かうが、特に変わったものはないのでカットする。

4-3.BRT 祭り

盛駅に着いた。ここから乗る乗り物は鉄道ではなく、BRT という専用道を有するバスである。この気仙沼線・大船渡線 BRT は東日本大震災で被災した JR 気仙沼線・大船渡線を転換したものである。近年では専用道を一切通らない「なんちゃって BRT」みたいなものも増えてきたが、この BRT は専用道を有する本格的なものだ。

ルートが複雑なので以下に大船渡線 BRT の路線図を示す。



大船渡線 BRT の路線図

盛 12:40 ▶▶▶ 気仙沼 13:57
大船渡線 BRT/快速/気仙沼行き/日野・ブルーリボンシティハイブリッド

大船渡線 BRT は盛駅から気仙沼駅に行く系統と陸前矢作駅に行く系統があり、今回は気仙沼行きに乗車する。このバスは快速便で、陸前今泉駅・高田高校前・高田病院駅の 3 駅は経由しない。



大船渡線 BRT@盛

バス専用道は(ガイドウェイバスのゆとりーとラインは別として)初めての体験だが、線形もよく結構スムーズである。停留所間隔の短い川崎市バスに慣れているので猶更だ。小友駅からは一般道に降りる。

陸前高田駅で陸前矢作方面と分岐する。もともと大船渡線は陸前矢作駅と上鹿折駅を経由して鹿折唐桑駅に至るルートで敷設されていたのだが、BRT 化にあたっては従来のルートを活用するのではなく距離の短い国道 45 号経由のルートが採用され、陸前高田駅で気仙沼方面と陸前矢作方面が分岐するという路線網になった。陸前矢作駅と同じくメインルートから外れた上鹿折駅については、ミヤコーバスが運行している気仙沼駅発着の一般バス路線を BRT 扱いで運行している。ちなみに運賃計算上では鉄道時代と変わらず 1 本の路線として扱われており、ここから先の駅も大船渡線の駅扱いとなっている。そのため気仙沼駅から陸前高田駅に行くよりも乗り換えて陸前矢作駅に行った方が運賃は安い。

唐桑大沢駅からは三陸沿岸道路、つまり高速道路に入る。この高速道路を経由することで山を越えているわけだ。ただ 60km/h の速度制限があるので速くはない。高速道路を降り、鹿折唐桑駅からは再び専用道に入る。気仙沼駅はすぐそこだ。

気仙沼 14:15 ▶▶▶ 柳津 16:03
気仙沼線 BRT/普通/柳津行き/日野・ブルーリボンシティハイブリッド

気仙沼駅から先も引き続き BRT に乗っていく。今度は気仙沼線 BRT である。

ここまでずっと BRT に乗ってきたこともあり、正直退屈である。本吉駅を出ると本数が減り、志津川駅を出ると山間に入り駅間も開く。山をトンネルで越える区間なので駅を増やしても仕方ないのだ。こうなってくると本格的に退屈だ。私たちは鉄道研究部であって BRT 研究部ではないのだ(鉄道転換 BRT の研究は見たことがあるが)。同行者はすでに寝ている。揺れるバスの中でひたすら暇を潰し、柳津駅に着いた。

柳津 16:26 ▶▶▶ 前谷地 16:46
JR 気仙沼線/普通/前谷地行き/キハ 110 形

柳津駅からは鉄道が残っている。鉄道とは別にノンストップで前谷地駅まで行く BRT もある。乗客は私たちと旅行客らしい一人だけである。

鉄道として残った距離は短く、前谷地駅までは 20 分で着いてしまう。少し物寂しい。ちなみに BRT は少し遠回りな一般道を経由するので、前谷地駅までノンストップにもかかわらず 30 分以上かかる。終点の前谷地駅は石巻線との接続駅である。ここで乗り換える。



反対方向が雑に消された駅名標@柳津



陸羽東線用の車両だった

4-4.少し寄り道

仙台方面に行くには小牛田行きの列車に乗ればいいが、今回は逆方向の女川行きに乗る。

前谷地 17:52 ▶▶▶ 女川 18:49
JR 石巻線/普通/女川行き/キハ 110 形

石巻駅を経由し女川駅まで行く列車である。終点の女川駅まで乗ることにしている。ただ正直書くことはほとんどない。よって女川駅までカットする。

女川を中心街は東日本大震災の津波によって壊滅的は被害を受け、女川駅の駅舎も流失してしまった。復興にあたっては減災を図った新たな街づくりが行われ、女川駅は従来よりも 200m 手前に移転し、海際には商店街が整備された。住宅は高地に建設されている。

ここで夕食をとろうと思うが、営業している店は多くはない。昼間は美味しい海鮮が食べられるのだが、夕方になるとほとんどの店が閉まってしまうのである。彷徨った末、街の料理屋みたいところに入った。感想を述べておくととにかく量が多かった。完食するのに結構時間がかかってしまった。しかもかなり安かった。



女川駅



量が多かったが味は最高

まだ時間があるので女川の街を見て回る。海に程近い公園には震災遺構「旧女川交番」がある。鉄筋コンクリート造の交番が津波で横倒しにされてしまったのである。また、駅構内には温泉施設「ゆぼっぼ」がある。時間がないので温泉には入れないが、1 階の展示を見てみる。有名な手書きの新聞もここに展示されている。そして列車の発車時刻が近くなってきたのでホームに向かうことにした。

女川 19:14 ▶▶▶ 石巻 19:40
JR 石巻線/普通/小牛田行き/キハ 110 形

行きと同じく書くことはない。石巻駅まで乗る。同輩（鉄研部員ではない）の苗字と同じ駅名があったので駅名標を撮ろうとしたが、ブレブレで目も当てられない。その他は特に面白いこともなく、30 分弱で石巻駅に着いてしまった。小牛田駅までは行かずここで降りる。石巻市は石ノ森章太郎氏の出身地で、駅にも仮面ライダーがいる。

ここからは仙台駅と石巻駅を結ぶ仙石東北ラインに乗る。仙石東北ラインには 1 日 1 往復のみ「特別快速」が設定されている。特別快速の名に恥じず途中停車駅は 3 駅に絞られており、ここから仙台駅までを 49 分で結ぶ。この特別快速で今日の最終目的地である仙台を目指す。

石巻 20:01 ▶▶▶ 仙台 20:50
JR 仙石東北ライン/特別快速/仙台行き/HB-E210 系+HB-E210 系

そもそも「仙石東北ラインって何だよ」って感じの読者も少なくないと思うので、まずは仙石東北ラインについて少し解説していく。仙石東北ラインはその名の通り仙石線と東北本線を直通する運転系統である。仙台駅から石巻駅までは仙石線が通っているが、元私鉄の仙石線は駅間が短く、待避設備もないため快速列車が速度を出せない。そこで東北本線と接近する区間に接続線を建設し、仙台駅付近で東北本線を経由することで所要時間の短縮を図ったのが仙石東北ラインである。仙石線は直流電化、東北本線は交流電化となっているので、両線を直通する仙石東北ラインの列車は気動車で運転されている。

それでは乗っていこう。石巻駅を出るやいなやかなりの速度を出す。さすが特別快速である。矢本駅に停車し、高城町駅に着いた。ここから接続線に入る。余談だがこの接続線は東北本線の支線として扱われている（東北本線側の起点は松島駅だが、松島駅のホームには接続していない）。東北本線に入ると速度が一気に上がる。この速さこそが仙石東北ラインの建設意義なのだろう。東北本線内でもいくつかの駅を通過し、仙台駅に到着した。本当にあっという間である。

仙台駅に着いた。ホテルは仙台駅から徒歩圏内なのだが、せっかくなのでもうすぐ新型車両が入る仙石線に乗ることにする。だいぶ待って列車がやってきた。終点のおおば通駅まで乗る。

仙台 21:11 ▶▶▶ おおば通 21:13
JR 仙石線/普通/おおば通行き/205 系

205 系はもともと首都圏各地でみられた車両だが、現在ではこの仙石線と南武支線、そして JR 西日本の奈良線でしか見られない。仙石線では 2025 年冬から新型車両が投入される予定であるため、仙石線用の 205 系は近いうちに消滅する見込みとなっている。ただ南武支線と奈良線の車両に関しては代替計画も公表されていないので、205 系の形式消滅はまだまだ先だろう。



特別快速!



205 系@仙台

あおば通駅は仙石線の起点で、地下鉄仙台駅との乗換駅である。もともと仙石線の起点は仙台駅だったのだが、地下化と同時にあおば通駅まで延伸して現在のような形になっている。仙台駅とあおば通駅は 500m しか離れていない。

4-5. 仙台にて

あおば通駅から少し歩いてホテルに向かう。ホテルは〇〇が予約してくれたのだが、随分と安価だったらしい。別に建物がぼろいわけでもない確かに駅から少しは離れているが、それでもかなり割安に感じる。しかし人の姿が全く見えない。〇〇が「まさか IWK じゃないだろうな」という(注: IWK とは「いわくつき」を意味するらしい)。まさかね…?

10 階の部屋に着いた。ここであることに気づく。

この部屋…なんか変…?

我々の部屋は 150 号室 である。113 号室と 117 号室の間にあるので、本来なら 115 号室 となるはずである。しかし目の前にある部屋は確かに 150 号室 である。一つ下の 9 階は 913 号室、915 号室、917 号室…と続いており、明らかにこの部屋だけ番号がおかしい。ここで先ほどの〇〇の発言が頭をよぎる。まさかね…ははは…。

別に部屋の中は何てことなかった。それでも何か怖いので研究班長に電話して助けを求める(鉄研の高二は全体的にビビりなので、こういうときは研究班長が一番頼りになる)。少しだけ通話してから寝ることにした。Wikipedia で 115 にまつわることを調べたが、結局部屋番号が飛んでいる理由はわからなかった。それではおやすみなさい…。

なお、明日はそれぞれのルートで首都圏に帰るのだが、旅行記では〇〇のパートを記載する。

5 日目 (4 月 3 日)

5-1. 暇つぶし乗りつぶし(〇〇)

本来は、常磐線の始発列車でいわき駅へ行った後、磐越東線、磐越西線、只見線、上越線、上越新幹線、高崎線と大回りする予定だったが、只見線が運休となっていたので、おとなしく常磐線で都内に帰ることにした。もともと買っていた上越新幹線の学割乗車券と自由席特急券を払い戻すために、みどりの窓口へ向かう。早朝から何人か職員がおり、さすが東北一の大都会だと感じる。只見線の運休とはいえ、払い戻しには手数料はかかってしまうようで、もともとの金額に手数料 220 円がそれぞれ差し引かれた金額が返ってきた。ちなみに、ここでそれぞれ JR 最安の初乗り運賃と特急料金区間の「大阪～福島(大阪環状線の方)」「博多～博多南」に変更すれば、手数料がかからないので、合計で 200 円の節約になる。しかし、当時は頭が回らなくて、そこまで考えられなかった。

東北本線の未乗区間を乗りつぶすため、いわゆる「利府支線」の始発に乗車する。

仙台 6:15 ▶▶▶ 利府 6:32
東北本線(利府支線)/普通/利府行き/701 系+701 系

早朝の下り列車、しかも 4 両というだけあって、かなり空いている。利府支線に入ってから、左手に新幹線の車両基地があり、East-i が止まっているのが見えた。わずか 7 分、4.2km の利府支線を以て…

東北本線 完全乗車(全 547.9km)

を達成した。今回の旅行において成し遂げたかった一つを達成できて満足である。

余談だが、私は「支線」に乗車しておらず、完全乗車が達成できていない路線がたくさんある。例えば阪和線の羽衣支線(1.7km)、紀勢本線の支線(3.3km)などで、非常にもったいないと思っはいる。本線というのは、都市間輸送を担うような路線であり、途中の区間を特急で通過してしまう場合も多いから、支線を乗りつぶすのは大変だ。とはいえ、たまには本線を鈍行で、支線を楽しみながら乗るのもオツなものだと思う。所詮暇だけはある学生のたわ言でしかないが。

さて、支線というだけあってこの先に鉄路は続いていないので、そのまま折り返す。

利府 6:37 ▶▶▶ 仙台 6:54
東北本線(利府支線)/普通/仙台行き/701 系+701 系

下りとは違い、各駅から十何人もの客が乗ってくるから、すぐに車内は満員状態になった。これだけ混雑するなら、博多南線のように、東北新幹線の車両基地からの回送線を旅客化しても面白そうだ。東北本線の本線と合流してからも、大勢の客が乗ってきて、大混雑のまま仙台駅に到着した。

5-2.浜通りに行く(〇〇)

仙台 7:01 ▶▶▶ 岩沼 7:23
東北本線/普通/福島行き/701 系+E721 系

ここからは常磐線に乗車するために南下する。17 分後に常磐線直通の原ノ町行きもあったが、岩沼駅に降りてみたかったので、福島方面の列車に乗車する。下り列車にも関わらず、ほぼ座席が埋まるほどの混み具合だった。ボックスシートの残り 1 席のところに座り、事前を買っておいた朝食を食べる。途中名取駅でパラパラと降車する客がいたほかは、特に大きな乗降はなかった。皆どこに向かうのだろうか。

名取駅に到着した。そういえば新聞を買っていなかったと思い、駅の売店で新聞と、名産品らしい「ポポー」というフルーツを使ったジェラートを購入した。食べてみると、バナナのような不思議な味がした。しかしこれが美味しい。今度はぜひとも「ポポー」そのものを食べてみたい。



ポポージェラート

常磐線のホームで待っていると、東北本線のホームに仙台行きや大河原行きの列車が見えた。なんと 6 両の長編成だ。6 両というと、毎朝乗っている南武線と遜色ない長さではないか。さすが東北一の大都会だと感じる。

岩沼 7:40 ▶▶▶ 原ノ町 8:39
常磐線/普通/原ノ町行き/701 系+701 系

ここからは常磐線に乗車する。常磐線は、今でこそ東北と首都圏との都市間輸送路線という性格は薄れたが、かつては寝台列車も運転されるほど、東北本線と並んで重要な路線であった。昔は東北本線との選択乗車もできたというから驚きである。

浜吉田駅のあたりは、東日本大震災で大きな被害を受けたらしく、移設・高架化されたそうで、かなり綺麗になっていた。東日本大震災というと、三陸海岸の大津波や福島県原発事故などが注目されがちだが、仙台平野にも大きな被害があったことは忘れてはなるまい。

原ノ町 8:45 ▶▶▶ 勝田 12:10
常磐線/普通/水戸行き/E531 系

首都圏でもありそうな「水戸」という行先が出てきて安心した。ちなみに、「ありそうな」とわざわざ表記したのは、実際に首都圏からの水戸行きの列車はほとんどないからである(ほとんどがその1駅先の勝田行き)。

列車は原ノ町駅から水戸駅まで3時間32分、171.6km、表定速度48km/hの超ロングかつスピードランである。しかも、いわき駅で41分もの長時間停車をするので、この分を勘定に入れなければ、表定速度は60km/hとなる。この区間の平均駅間距離は4.9kmと近郊電車並みなのに、これだけの表定速度を誇るとは、さすが常磐線と言うべきか。

原発事故により立ち入り規制が掛かっていた区間では、空き地が目立った。しかし、最近まで規制があった駅でも、多かれ少なかれ人の乗降はある。着々と復旧・復興が進んでいるのは間違いないだろう。2020年の常磐線の復旧が復興の一つの大きな象徴であった。しかし、まだ完全な復興には程遠い。国や自治体、東京電力はぜひとも復興や事故の検証について今まで以上に尽くしてほしい。

そんなことを思いながらいわき駅に到着した。ここでは41分も停車する。駅北側の城跡のようなところに行こうとしたが、工事中で立ち入れなかった。雨が降る中、歩いて駅前を散歩する。喫茶店にも入ろうかと思ったが、列車内の暇つぶしを求めて書店へ向かう。ゆっくりと立ち読みして、特に気に入った、会話やコミュニケーションに関する分かりやすそうな新書を買った。

41分も停車しているので、書店で多少長居しても駅に戻ってくればそのままの列車が停まっている。再び水戸行きによる旅がスタートだ。県境を越えてしばらくすると工場が目立つようになる。中学受験で〇〇工業地域と習うことは無いと思うが、ここもかなり大きい工業地域と言って差し支えない。例えば地図帳を見れば、発電機、洗濯機、電気機器、自動車部品、半導体などといったマークが所狭しと並んでいる。近くに筑波学園都市や原子力開発機構、筑波宇宙センターなど、未来の工業をけん引するような技術開発を行う施設もたくさんある。常磐線沿線の地域は、科学技術の発展の最前線にあるのかもしれない。一方で、東海村の臨界事故や福島第一原子力発電事故などを起こして、たびたび常磐線が運休を余儀なくされているのは「科学への幻想」に対する強烈なアイロニーとでも言うべきか。

5-3.首都圏ってどこからだろう

勝田 12:26 ▶▶▶ 土浦 13:32
常磐線/普通/土浦行き/E531 系

確実に座りたかったので、勝田駅で乗り換える。少し前のダイヤ改正で、勝田方面から普通列車で上野方面へ向かうには、ほとんどの場合土浦駅で乗り換えなければならなくなった。面倒だが土浦以北と以南で利用が大きく変わるのもまた事実なので、仕方がない。先ほどいわきで買った本を読む。

土浦 13:35 ▶▶▶ 東京 14:49
常磐線・東北本線/普通(快速)/品川行き/E531 系+E531 系

もはや首都圏に入ってきて、今までの疲れからか着席するなり眠ってしまった。起きたら上野駅で、品川駅まで乗ろうか思案したが、スマホを開くと母親から「駅弁を買ってきてほしい」とメッセージが来ているではないか。東京駅の駅弁屋「祭」に寄ることにした。

「祭」で、母親の所望する駅弁を探していたが、どこにもなかったため、店員に聞いてみると「売り切れました」と言われた。代替の似たような駅弁を購入し、店を出る。

東京 15:23 ▶▶▶ 武蔵小杉 15:42
横須賀線/普通/久里浜行き/E235 系
武蔵小杉 15:?? ▶▶▶ 武蔵溝ノ口 16:??
南武線/各駅停車/立川行き/E233 系

溝の口 : ▶▶▶ ひみつ ??:??
東急田園都市線/各駅停車/???行き/???系

ここからはいつもと変わらない感覚で電車に乗る。またしても定期券の区間に乗車することで数百円を節約するケチ臭い手段に出る。南武線からはいつも通学で使う区間で、6 日間の旅行の後には懐かしささえ覚えた。遅延などもなく、行程上はつつがなく今回の旅行は終了した。

おわりに

今回の旅行記はいかがでしたでしょうか。6 日間の旅行というのは人生においても初めてで、非常に貴重な、そして楽しい経験になりました。親には何日行くかすらも知らせていなかったのも、後でこっぴどく叱られました(笑)。

話は変わりますが、5-3 にて「行程上はつつがなく終了した」と書いたのを覚えているでしょうか？実は家に帰ってきた直後、熱を測ったら、なんと 38.1℃の熱を出していました。おそらく 2 日目の函館から風邪をひいていたのだと思います。でもなんとか持ちこたえて旅程を完遂できたのだから不思議なものです。長期間の旅行は体調管理も大変ですね。今度からは胃腸薬も持っていくようにします。(〇〇)

我々の学年は西日本志向が強く北日本方面の旅行は稀なのですが、今回は珍しく北の大地に足を踏み入れました。北にも西にも魅力はあるのですがね。まあ北海道は広いのでまた行くことになるでしょう。

ちなみに飛ばされた私の 5 日目ですが、阿武隈急行と飯坂電車に乗り、その後は少しか日光を観光して帰宅するという行程。本当は 5 日目も書こうとおもっていたのですが、途中でモバイルバッテリーの充電が切れてスマホが使えなくなったのでお蔵入りになりました(というのは建前で、実際には仕事が多すぎて書けなかったのですが)。

さて、私たちにとってこの旅行記は部誌に寄稿する最後の文章となります。溜まりに溜まっていた原稿を消化できて安堵している一方で、どこか物寂しさも感じてしまいます。最後の旅行記はこのフレーズで締めることにしましょう。このフレーズは顔も知らないほど昔の先輩が考案し、継承されてきたものです。私たちがまた旅に出られる日を、そして鉄研のさらなる繁栄を願って…

Let's 出発進行♪ (△△)