



非売品

限定 50 部

2019 年 8 月 1 日から 4 日にかけて行われた鉄道研究部合宿に参加した生徒による紀行文

旅行先：北海道方面

# 2019 年夏合宿紀行文

湘南学園鉄道研究部編

## 目次 -Index-

### 0.序章

### 1.藤沢～仙台

### 2.仙台～八戸

### 3.八戸～苫小牧西港

### 4.苫小牧西港～札幌

### 5.札幌～深川

### 6-1.深川(旭川班 1)

### 6-2.深川(旭川班 2)

### 6-3.深川(札沼班)

### 6-4.深川(留萌班 1)

### 6-5.深川(留萌班 2)

### 7.深川～二セコ

### 8.二セコ～函館

### 9.函館

### 10.函館～青森港

### 11.青森港～盛岡

### 12.盛岡～福島

### 13.福島～藤沢

## 0.紀行文に寄せて ～ある鉄道<sup>おたく</sup>教徒のつぶやき～

鉄道…男に生まれたならばそのほとんどが一度は憧れを持つ存在。鉄道は多くの少年たちを魅了してならない稀有な存在なのだ。だが、その少年たちもいつかは少年時代に別れを告げ、大人へとようになっていく。時間を忘れていつまでも鉄道を眺めているわけにはいかない。心の中に鉄道への憧れを残しつつ、彼らは大人社会へと旅立っていく。鉄道を思う存分楽しむことが許されるのは少年たちの特権なのだ。

個人的な話ではあるが、今年度から鉄道研究部の顧問を引き受けることになった。前顧問の河本先生が学校を退職されたからだ。実は、6年前に河本先生との間には約束を交わしていた。当時、藤沢駅近くにあった鉄道ジオラマを売りにしていた「ジオラバー」という飲み屋での出来事だ。当時私は教員2年目で、吹奏楽部の顧問になったばかりのことであった。河本先生から「そろそろ今後のことを考えて鉄道研究部の顧問を譲りたい」との話を受けた。もちろん心の中ではガッツポーズだったのだが、当時は吹奏楽部を引き受けたばかりで、1年で辞めるわけにもいかないという事情があった。「お話はとてもうれしいのですが、今は吹奏楽部のこともあるので、引き受けることは難しいです。でも、河本先生が退職するときには私が後を継がせていただきたく思います。」と伝えるのが精いっぱいであった。

そんなやり取りがあってから、6年が過ぎた。その間には、様々なことがあった。教員としての生活も軌道に乗り始め、結婚もした。引っ越しもし、新婚旅行も経験し、そして自分が喘息であるということも分かった。本とCDは尋常ならざる速さで増殖し、家では置き場に困る有様であった。いつの日か鉄道研究部の顧問になることは心の片隅にあったものの、すっかり吹奏楽部に取り込まれてしまった。そんな矢先に河本先生が定年を前にして学校を去ることを聞いた。河本先生とは同じ学年で過ごしたこともあったがゆえに、寂しさもあった。もちろん、念願の鉄道研究部の顧問になれる嬉しさもあったのだが、思ってもいなかったタイミングで鉄道研究部の顧問を引き受けることの不安も強かった。顧問としての責任も重大だ。

だがいざ引き受けてみると、想像以上に楽しいものだと感じた。みんなでまだ見ぬ地を旅行する計画を立てることや、鉄道のマニアな話、みんなでお気に入りのNゲージをいじってみては、駅の発車メロディを聞く。我々は鉄道<sup>おたく</sup>教徒。一般の人とはちょっとコミュニケーションがちがう。鉄道という媒体を通じてコミュニケーションをするのだ。もちろん、そんな我々も一般社会に生きているので、社会に通用するコミュニケーションを身につけねばならないのだが、その一方で既存の社会の中ではどことなく「生きづらさ」を感じている。そんな人たちにとって我々が鉄道研究部は憩いの場なのだ。ここは聖地なのである。特に寛容

さを失いつつあるこの社会において、他の人のどんなマニアな鉄道話も否定せず耳を傾ける姿勢はとても貴重なものだと感じている。

さて、今年度は生徒・教員間での話し合いの結果、東北を経由し北海道方面に旅行することが決まった。三泊四日のうち二泊がフェリー泊という強行日程であったが、何せ鉄道研究部の合宿も初めてなもので、新たなことにチャレンジしようという気持ちが強かった。今振り返ってみれば「無謀」だったとも言えなくもないのだが、時にはこういう適度な「無謀さ」もあって良いのではないだろうか。私の個人的な人生観の話になるが、アップル社のCEOとして一世を風靡した故スティーヴ・ジョブズ氏が生前に述べた「もし今日が自分の人生最後の日であるとしたら、今日まさにしようとしていることを私はするだろうか？」という言葉は示唆に富むものだと思う。これを今回のことに置き換えると「もし今週が自分の人生最後の一週間であるとしたら、多少無謀な計画であるであるが北海道の留萌に行くだろうか？」となる。もちろん私の答えはYESである。ロシア語でいうならば「Да.(ダー)」ということだろうか。そんなことで、北海道方面に総勢13名で旅行に行ってきた。多少のトラブル(切符をなくした、寝過ごした等)はあったものの「大失敗」はなく無事帰ってこられたことは何よりであった。

さて、ここに紀行文という形で旅の振り返りをしてみたいと思う。13名が旅行をしたので、13通りの振り返り方がある。それぞれが、思ったことを胸にその振り返りをしてくれることだろう。最後に明治に活躍した文学者ラフカディオ・ハーン(別名:小泉八雲)が述べた言葉を紹介させてほしい。きっと紀行文を読んだり、書いたりするのに役立つ言葉だろう。

「第一印象は、できるだけ早く書き残しておきなさい。第一印象というのは、しだいに消えてゆくものです。そしていったん薄れてしまうと、もう二度と戻ってきません。どんな不思議な感動をこれから受けようとも、初めての印象ほど、心が動かされることはないでしょう。」

なお、今年度の紀行文は湘南学園の鉄道研究部ページにも掲載する予定である。

2019年8月6日 広島原爆74回忌の日に

鉄道研究部 顧問  
山本 一八

## 筆者紹介

山本一八 通称「いっぱち」 略称「ぱち」

英語科教諭、教員生活 8 年目。現在所属する学年は高校 2 年。吹奏楽部顧問を兼務。東京外国語大学外国語学部東南アジア課程ベトナム語専攻（当時）を卒業。学生時代は、中央本線の塩山から京王線の飛田給駅まで片道 2 時間半かけて通学していた。2010 年にはベトナム社会主義共和国のハノイ国家大学人文社会科学学校に留学を果たす。留学期間中には、ベトナムを南北に横断する統一鉄道を寝台車で旅行する。鉄道に関しては、主に乗ることと駅の発車メロディに興味あり。好きな路線は京王線、好きな車両は国鉄 115 系の長野色ないし横須賀色塗装。鉄道のほかに、クラシック音楽、ジャズ、相撲、歴史、語学に造詣が深い。最近ジム通いに目覚める。体脂肪率が 22%から 14%へと劇的に変化。トレーニング後に飲むプロテインのうちお気に入りの味はバナナシェイク味。

START:藤沢～仙台

# 1. 藤沢～仙台

M2A 川嶋海晴

我々は7:00に藤沢駅に集合した。一部の部員はとても眠そうにしていた。(自分も)  
しかし、部員が早く集まったため、一本早い6:53発の3622E  
東海道線内普通、宇都宮線内快速ラビットの宇都宮行きに乗車した。  
藤沢向かい側ホーム湘南ライナーホームには湘南ライナー2号を待つ乗客が列を成していた。



藤沢～辻堂間にて撮影。  
E233-E60 編成

乗車列車も E233 系と E231 連結車両だった。  
朝の通勤ラッシュ時間帯だったが、奥は少し空いていた。

なんとか東京駅に到着。人がドバッと降りた。車内はほぼ全員座れるほどだった。  
東京駅にて少し停車すると聞き、外を見ていたら、185系がきた。



## 車両情報

3722M 湘南ライナー2号

185系 (編成忘れた...)

運用的に A 編成と C 編成と思われます。

(運用番号: A193)

この後、尾久車両センターまで回送、その後東京  
まで戻り、修善寺まで踊り子号運用につきます。

(踊り子 105 号)

湘南ライナーで東京まで来た方がよかったのでは? という部員もいたが、大体は相席になる。おまけに湘南ライナーが発車する2~3本前の快速などに乗れば湘南ライナーよりも早く東京に着く場合もあるので、結局あまり変わらない。

※湘南ライナーとは

湘南ライナーは、平日の朝と夜に東海道線(東京~小田原、新宿~小田原)で運行される快速列車である。普通席は乗車券+510円で乗車することができる。グリーン席はグリーン券で乗車できる。

○湘南ライナー使用車両

185系、215系、251系が使用されている。また、過去には183系、E257系、E351系も使用されていた。

話を戻しまして、東京駅出発です！

しばらくするとネタ三昧の田端運転所（尾久車両センターの手前）が見えてきた。

車窓をみるとなんと E257 新塗装の車両が！



※BVE で再現

あの時は一瞬だったので撮り逃した..

E257 の塗装などを変更し、185 系の引退に伴った踊り子後継車両です。

編成は NA03 編成。今は 1 編成のみ存在します。

長野総合車両センターで改造されました。塗装試験には廃車になった 185 系の車両が使われていました。

そしてお次は

カシオペア電源車カヤ 27 です。



（ニコニコ静止画より）

昭和 55(1980)年製。カニ 24-113。

平成 2(1990)年の JR 北海道乗り入れのため耐寒耐雪化。カニ 24-510 に変更。北斗星用というよりはシュプール号の北海道乗り入れのため改造。「鳥海」などで活躍。

平成 5(1993)年の大宮工場改造は電源装置の更新工事と思われる。

平成 12(2000)年にカヤ 27-501 に改造。

参考資料:『鉄道ビクトリアル』平成 19(2007)/8 月号 特集 14・24 系寝台客車 II

なぜ列車の番号に E がないかというと、国鉄 24 系の改造だからだ。

元々はカニ 24-113 として製造されたものである。

尾久車両センターには、今も昔の車両が一部留置されており、毎年行われる尾久車両センター公開イベントは大盛況である。

また、現在尾久車両センターには、E655（和）、14系客車、マヤ34、じょいふるとれいんゆとりがいます。どれも貴重な車両なのでぜひ今後も保存してほしいですけどもね～

さて、尾久駅を出て少ししたら、浦和駅に到着です。

浦和駅の駅名標を撮ろうと思ったら、なんと電光掲示板に臨時列車の情報が！



宇都宮線 15両 8:16 宇都宮  
快速 たんばらラベンダー号

臨時列車だぁ！

夏の期間などに運行された快速列車だった。使用車両は485系リゾートやまどり編成。上野駅から沼田駅までの臨時列車である。ちなみにたんばらラベンダーパークは沼田駅から臨時バスを使用して行く。

色々ネタがあったが、遂にネタがなくなって宇都宮駅到着。



反対側のホームでは205系が解結作業をしていた。

東北本線の宇都宮～黒磯間は両毛線からの直通列車を除き、211系3000番台が利用されていたが、2013年8月から、京葉線、埼京線から捻出の205系に置き換えられています。



205系 Y12編成

本来、転用の予定はなかったようで、京葉線から置き換えられた 205 系 10 両編成 2 本を廃車にしてしまった穴埋めで転用されてきた元埼京線・川越線（川越車両センター）所属車。ちょうど乗車した車両（Y12 編成）は元埼京線車両。その他にも Y11 編成も同様です。この Y11、Y12 編成の 2 編成のみ、埼京線・川越線所属時に換装された LED の行先表示をそのまま使用しています。

転用時には、半自動ドアボタンが設置されたほか、トイレ設置、耐寒装備等の改造が加えられました。

また、座席も赤色のカバーに統一されています。

首都圏では消えつつある 205 系ですが、東北本線ではまだ生き残りそうです。

そして黒磯駅到着。



宇都宮駅改札前には昔使用されていたと思われるサボがタワー状に設置されていた。湘南新宿ラインの前身の池袋行きや通勤快速もあったので JR 化以降のものだ。綺麗なのは JR 化後程なくして行先方向幕が装備されたので使用期間が短かったせいだと思われる。

また、JR 車両のペーパークラフトで黒磯駅を再現したジオラマもあった。

JR 東日本はペーパークラフトを配布していないので配布してほしいですけどね～ JR 西日本は公開していたはずです。

また、駅にはスタンプも設置されていました。

黒磯駅での自由時間。貨物列車を見ることができました。



EH500-9

EH500 の 2 次車がきた。前照灯への着雪による照度低下の対策として、これを上方（前面帯部）に移設した車両である。

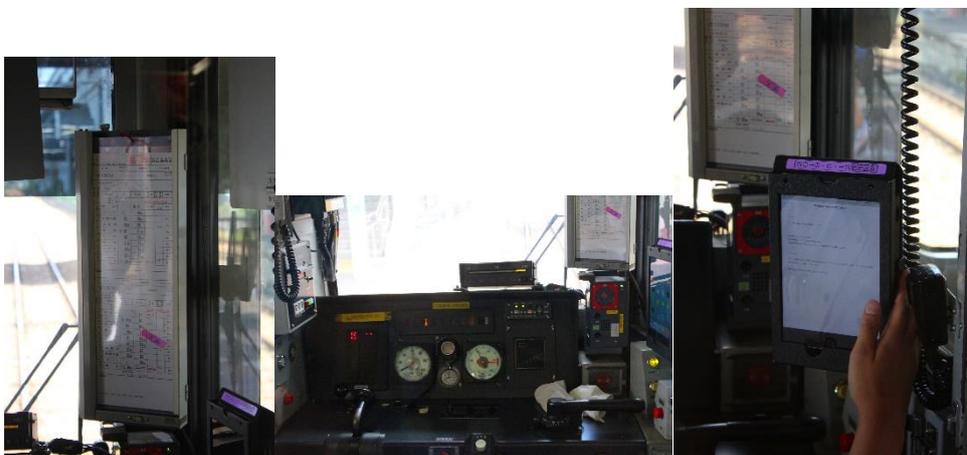


E531 系

東北本線新白河行きがホームに入線。やっぱりいつも見慣れている車両をみると何だか落ち着きます…。

黒磯～新白河は約 19 分。意外と短かった。

乗り換え車両はキハ 110 だった。



キハ 110 の運転台とスタッフ、今年から導入された乗務員用 I Padmini である  
このタブレットで列車走行位置や運輸指令との連絡などを円滑にとることができる。  
遅延などでダイヤの変更等もすばやく確認できるらしい。（異常時情報共有システム）  
また、Optimal Biz というシステムを使用し、タブレット紛失防止や、危険サイトへのアクセス防止などに努めている。

現在、JR では約 2 万台の IPAD を導入している。



途中郡山を経由し、福島駅に到着。ここから仙台行きに乗り換え。約1時間半の旅。



沿線は田んぼに囲まれており、とても綺麗だ。



寝ていたら、いつの間にか仙台駅に到着。快晴でとても暑かった。

以下参考サイト

[レイルラボ尾久車両センター車両運用](#)

[鉄道チャンネル](#)

[わさびくま日記](#)

[ATS-B](#)

[JR 東日本ニュース](#)

[町田営業所業務日報](#)

[車内観察日記](#)

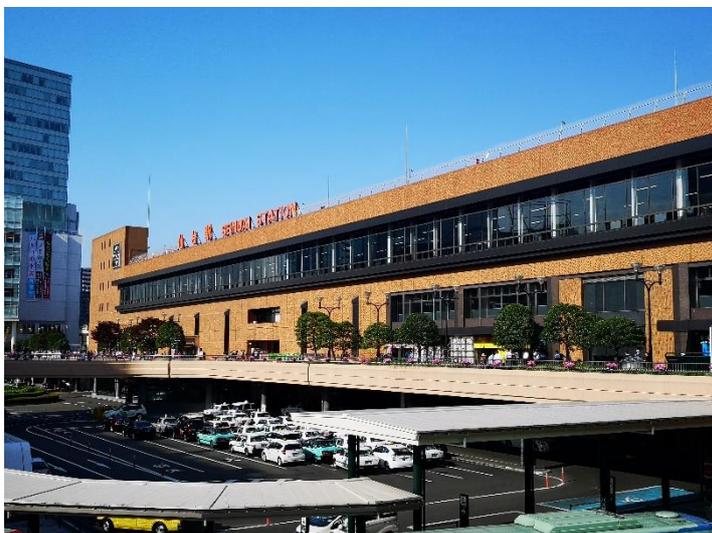
[汽車旅指南書](#)

[Panasonic「Optimal Biz」の導入事例](#)

NEXT:仙台～八戸

## 2. 仙台～八戸

M2D 川口大翔



僕は鉄道にあまり詳しく無いので、「仙台観光が範囲に入ってる区間だったら余裕で紀行文書けるっしょ！」という悪い考えを企てている。だから、こうやって意味不明な茶番で露骨な文字数稼ぎをしているわけである。さて、本題に入りましょうか。

仙台駅にやっとの思いでついた私達一行(一番頑張ったのは電車なんだが...)。紀行文の素材に使うための駅名標を撮ろうと、シャッターを押した瞬間に「川口い！早く集まれえ！」と顧問に怒られた。先行きが危ぶまれる...



その後、ホームに「HYBRID」と書かれた車両を見つけた。なにがハイブリッドかは知らないが、「ここら辺ではディーゼル車も普通に走っているんだなー」というのが素人目から見た率直な感想だ。

次は仙台観光だ。雲一つ無い晴天で仙台駅の撮影日和だが、8月になってレベル2に進化した太陽の光で倒れそうになった。いい迷惑だ。しかし、実際に僕たちのグループが立ち寄ったのは(どこにでもある)涼しいスタバとロフトだった。フェリーで食べる駅弁を買う時間がかなり楽しかった。約半数の人が紐を引っ張って温めるタイプの牛タン弁当を買い、新幹線を待つ。いつになってもこの時間が一番わくわくする。入線してきたのはE5系だった。

残念ながら320kmは体感できなかったが、あっという間に盛岡駅に着いたので、「500kmぐらい出てるんじゃないか？」とまで思った。リニアモーターカーいらずだぜ。楽しい時間はすぐ過ぎていくんだなとしみじみ感じた。

そして、IGR いわて銀河鉄道線に乗り、新幹線だったら約 30 分で行ける道のりを2時間弱もかけて行った。(ちなみに IGR は Iwate Galaxy Railway の略らしいです。)新幹線は偉大だな～。昼間の暑さとは打って変わって、車内は冷凍庫のようにエアコンがガンガンに効いていた。最初のうちは外をボケーっと眺めていたが、だんだん日が沈んできて、外が暗くなってきてからは睡魔と振動との戦いだった。他の部員も寝る(ようなことをする)人もいた。N ゲージもびっくりの線路の上を、京急もびっくりの速度で走る(90km位でした)。いろいろなものを驚かせながら八戸駅に着いた。

初日にして盛大に体力を吸い取られたのであった。



↑ 運賃が半端ねえ

鉄研部員らしからぬ鉄道要素少なめの紀行文になってしまった。やっぱりフェリーがある区間を選べば良かったなんて誰にも言えない。

次はフェリーか。楽しみ！

NEXT:八戸～苫小牧西港

### 3.八戸～苫小牧西港

M1A 須藤大悟 (※読みはストウです)

僕たち一行は、あたりがもう真っ暗になった 20:00 頃に青い森鉄道の八戸駅に到着した。



僕たちの到着はこの車両たちによって盛大に祝われた (と、個人的には思っている)。

(左から3番目の車両に僕たちは盛岡から乗ってきた。) (↑いいよね?)

(右下の写真はホームからエスカレーターを上った先にある、改札の前にあった顔出しパネルで筆者が記念写真をしているところである。)



八戸では乗り換え時間が少々 (10分弱くらい) あったので、部員たちは改札の外に出て、フェリー内で食べる夕飯を買ったり、グッズの自販機でグッズを買ったりなど、色々なことをしていた。(ちなみにだが筆者は駅スタンプを押し、硬券の入場券を買い、グッズの自販機で青い森鉄道のマスコットキャラクター、モーリー君のキーホルダー (定価 750 円) を買っていたため、夕飯を買えなかった。)



こんにちは!

←青い森鉄道マスコットキャラクターのモーリー君。



八戸駅からは八戸線の久慈行に乗り、本日最後の下車駅の本八戸駅に向かった。

←キハ E132 系気動車 (2018 年のダイヤ改正で八戸線はこいつに占拠されてしまった。占拠される前までは、あの名車、キハ 40 が走っていたので R。テストには出ませんよ?)

現行区間なので車窓を気にしていたのだが、辺りは真っ暗で、当然のことだが、何も見えなかった。ヤバい…このままでは八戸線に関することが何も書けないで終わってしまう…もういいや。八戸線のことは、「何もなかったのだから、書けませんでした。」にしてしま (殴 皆様ご安心を。八戸線のことはもちろん書きますよ (←ここ重要) (^\_^)

まず、このキハ 132 系気動車はつい数年前に八戸線にやってきたばかりなので、車内は結構ピッカピカのつるつるでした。(←少し盛りましたw てか、つるつるって、どゆこと?)

車内を見ていて気付いたのが、網棚の上に置いてあった、黄色い長い棒。最初見たときは、どうせ乗客の荷物なのだろうと思いスルーしたのだが、よぉ〜く見てみたら違った。それは非常用はしごだった。いつも乗る電車なら、乗務員室においてあったり、ロングシートの下に収納していたりするものが、なぜここにあるのだろう?おそらくだが、この列車には、一対一のボックスシートが設置されていて、その下に設置することが困難であったからだろう。だからといっても、網棚の上にポン!というのは、僕には納得いかな

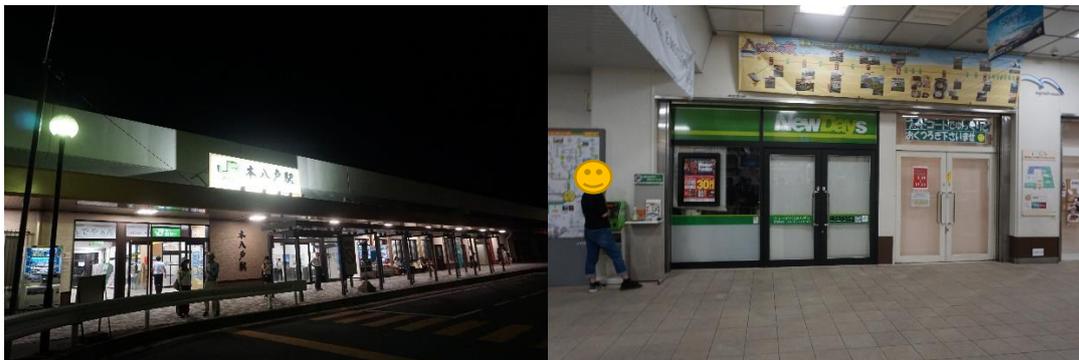
い。



←こちらが噂の現場の写真。明らかに邪魔でしょ?ね?ね? (同情を求めているw)

まー、そんなことを考えているうちに、僕たち一行を乗せた列車は、下車駅の本八戸に着いてしまった。え?なぜ、着いてしまった。なのか?って?理由は簡単。実は筆者、お船恐怖症なのです。(←何それ?) なぜかという、簡単な話、お船が沈没してしまいそ

うだから。



(左) 本八戸駅駅舎 辺りは真っ暗。 (右) これが噂の NewDays… (泣)

本八戸駅に着いて、改札に向かった。本八戸駅の改札は都心でおなじみの自動改札機ではなく、駅員が改札をするタイプだった。改札を抜けて目の前に見えたのは、なんと、なんと、皆さんおなじみのコンビニ、NewDays。八戸駅で夕飯を買えなかった筆者にとって、ここまでの疲れを吹っ飛ばすような大発見だ。そこまではよかった。しかし、なにやら様子がおかしい。近づいて見てみると…入り口のドアには、「営業時間 6:30~19:45」という、(現在時刻 20:38) 超超超絶望的な言葉が書いてあった。ローカル線を甘く見てはいけないことを知った…僕たち一行はその NewDays を右目に見ながら駅の外のバスロータリーにある、八戸港への直行バスの乗り場に向かった。



#### 【画像説明】

(右) 本八戸から乗ってきたバスの回送。(ここら辺のバスの回送車は「すみません回送中です」と表示される。(なんとなく、ユニークでいいですよねぇ～)

(中) 本八戸駅の有人改札。(人はいないけどw)

(左) ようやく着いた八戸港フェリーターミナル

八戸港に向かうバスの中で、僕は隣の席にいた中2の北迫先輩と仲良くなった。

しばらくバスに乗っていたら、ほかの部員たちが運賃 300 円をおつりがないように払えない部員がいたらしく、みんなでがんばって話し合っているのを見て、仲間の大事さを感じた。

なんらかんらあったが、八戸港フェリーターミナルに到着。(現在時刻 21:18 頃)



### 【画像説明】

(右) 我々が乗ったフェリーの模型

(中) 筆者が寝たところ。(ほかの部員や顧問の山本先生と列になって雑魚寝をした。)

(右) 筆者の一日目の夕食。

八戸港フェリーターミナルに入って辺りを見回した時、僕はすごおーくいいものを見つけてしまった。何かというと、夕食を持ってないどっかの誰かさんにとってはとても心強い正義の味方、売店だ。僕は近くにあったソファに荷物を置いてお財布片手に飛び込んでいった…一通り店内を眺めた末、僕は調理方法がお湯を注いで待つだけの焼きそばを買った。

買ってからも時間があつたので、隣のクラスの部員、原田君や、自分の席の隣の席の江黒君などと時間をつぶしていたら、乗船のお時間となった。(;ω;) まあーもちろん乗るのが

いざ乗船。船に入って早々、乗船口付近にエスカレーターがあることに気づいた。今まで筆者はエスカレーターが搭載されている船に乗ったことがなく、本当にここは船内なのか?と思った。そのエスカレーターを上っていくと、なんだか、ホテルのフロントみたいなカウンターがあり、そこに従業員の人がいたので、案外ホテルと変わらなそうで過ごしやすそうだなあ〜と、思っていた。しかし、筆者に悲劇が訪れる。

人生初の船舶ということで、不安と楽しみな気持ちで自分に貸し与えられたロッカーに荷物を詰め、隣のクラスの部員の原田君と夕飯を食べ、(筆者の夕飯は八戸港フェリーターミナルの売店で購入した、疲れていたのが非常においしく感じたカップ焼きそば。)風呂に入り、いざ就寝!と思い寝転がったら、どうも寝れない。ほかの一部の部員と顧問は寝ているのに寝れない。その原因は環境にあり。寝たところがカーペットの上にクッションを敷いてそこに寝ているような感じなので、船の振動だの、騒音だのが体に直に伝わってくるので、やや気持ち悪くなり、眠れなかった。結局、外に出ておっかない夜景をちっともならない船の汽笛のように、ポォ————と眺め、(どこからか、「ぼーっと生きてんじゃねーよ!」と、だれかに言われそうだなあ…)眠気が訪れてくれたので、床に就き、眠った。(←ざっくり言いすぎい。)

あ、朝だ。目が覚め、周りを見てみると複数の部員がすでに起きており、客室の明かりも全部ついてた。体育の授業などの外さなくてはいけないとき以外は、風呂でも寝るときでもつけているG-SHOCK（←某腕時計のこと。）を見たら、5：10くらいを表示していた。この船は6：10に苫小牧西港に到着する予定なので、急いで朝食を食べに行った。

さてと…自販機の前に着き、何を食べるのか選び始めた筆者。自販機では「赤いき○ね」という名の某インスタント蕎麦や、自販機がハンバーガーなどを温めて提供してくれるものなどがあつた。筆者は温められて熱々になったハンバーガーとチキンナゲットとフライドポテトの箱詰めを自販機で買い、朝食にした。窓からの景色を見ながら朝食を食べていたら、中2の北迫先輩、同じく中2の川嶋先輩が一人で食事していた僕の席にやってきて、北迫先輩は緑のた○きを食べはじめた。（川嶋先輩が食べていたものを忘れてしまった我。何も食べてなかったかも…）まー、そんな感じ（←どんな感じ？）で、北海道の大地が窓に映ってきた。



**【画像説明】**

- （左）筆者が食べたハンバーガーセットの箱
- （中）筆者が食べたハンバーガーセットの内容
- （右）船内から見た、北の大地。

朝食を食べ終わり、寝台へ戻って自分の荷物をそろえて、ぼーっとしてたら、船がもうすぐ苫小牧西港に着きます的なことをアナウンスされた。そしてその数分後に船は着岸した。降りるときにデッキから初めて生で見た、北海道の土地はずっと忘れられないと思う。

最後まで読んでくださった方、ありがとうございます。

NEXT:苫小牧西港～札幌

## 4. 苫小牧西港～札幌

M1B木村圭汰

北の大地に到着した我々一行は、フェリーターミナルのバス乗り場からバスに乗った。千歳辺りまでは空いていたが恵庭付近で徐々に混み始め、札幌ではほぼ満員だった。札幌解散後の時間はバラバラだったが、今回は私のスケジュールで話す。



地下鉄で真駒内まで行き、すすきので市電に乗り換え、一区间往復してから、札幌に戻った。



NEXT:札幌～深川

## 5.札幌～深川(到着)

M2B 近藤大輔

※Wikipedia を参考にしているので一部本来の事と異なっている場合があります。

札幌での自由時間が終わって全員集合した。人数確認を終えてしおりを見ると、次の列車は 10:17 発の岩見沢行きだ。しかし駅の発車案内板を見てもそんな列車は存在しない。調べてみると 10:07 発があったため、これと間違えたのだろう。次の列車は 36 分発だった。岩見沢からも乗り換えるので大丈夫かと思ったが、なんとか間に合った。

次の列車までは微妙に時間が空いていて、いったん解散となった。

その後、再度集合し、ホームへと向かった。ホームで駅名標を撮り、電車を待った。

国鉄ホーロ型→



JR 北海道では、本州以南では絶滅危惧種である国鉄時代のホーロ型の駅名標が今でも現役だ。

ここで駅名標について少し説明する。

駅名標は主に第一種、第二種、第三種、第四種がある。第一種は駅の入り口についているものの事。第二種はつり下げ・壁用で駅のホームの上についているもののこと。第三種は柱用で、先述したホーロ型のようなもののことを指す。第四種は地面に建てられている駅名標のことを指す。これらの国鉄型はいまでも一部の駅で残っている。

ひとつの駅にたくさんついており、一つぐらいもらいたいなと思った。

次に来る 36 分の電車は区間快速列車のいしかりライナーで、苗穂・厚別・森林公園・高砂は通過する。車両は 731 系だった。

この車両は、当時電化区間で用いられていた国鉄から継承した 711 系と 721 系だ。うち 711 系は 1996 年時点で試作車投入から 30 年を迎え老朽化が進んでおり、それに加えて 721 系より加速度が遅く最高速度も 110km/h しかない。また片側 2 扉で、ステップの段差も高く乗降に時間がかかり朝ラッシュ時に列車遅延が常態化する状態となったため、711 系の置き換えのため 721 系並みの性能に本格的な通勤型車両としてデッキを廃止。車内はオールロングシート。また気動車との協調運転対応(気動車と電車の協調運転

め、711 系の置き換えのため 721 系並みの性能に本格的な通勤型車両としてデッキを廃止。車内はオールロングシート。また気動車との協調運転対応(気動車と電車の協調運転

は日本唯一)などの仕様となったこの車両は 1996 年から札幌都市圏などで運用を開始した。

車内は個人的には E233 系に少し似ているなど思った。座席はオールロングシートだが、某旅客鉄道会社の「走ルンです」とは違い、座り心地はよかった。

札幌を出ると、白石(しろいし)、大麻(おおあさ)、江別(えべつ)、豊幌(とよほろ)、幌向(ほろむい)、上幌向(かみほろむい)、の順に停車する。

途中駅にはネタになる駅名標もあり、乗っている間は駅名標を撮っていた。



札幌から乗って 30 分ぐらいで岩見沢についた。

この岩見沢駅は、かつてあった幌内線(本線)の起点駅だ。

幌内線とは、1882 年に開業(全通は 1888 年)した地方交通線で、岩見沢からいくしゅんべつ幾春別までの本線と、途中三笠駅から分岐して幌内まで至る支線があった。1987 年 4 月に民営化したが、その後 7 月に廃止と民営化後 3 か月で廃止されてしまった。

しおりの発車時刻の誤記により、予定の時刻より 20 分ぐらい遅くなったため自由時間が短くなってしまったが、一応、岩見沢のわがまちご当地入場券を購入することができた。

わがまちご当地入場券とは、JR北海道の 101 の市町村の鉄道風景を載せた入場券だ。

ちなみに今回の合宿では計(買ってきてもらったものを含め)23 駅分購入することができた。購入後、跨線橋を渡って旭川行き列車に乗り、座席に座った。そしてお茶を飲もうとペットボトルを探すが、見当たらない…ここで、手荷物を前に乗ってきた 731 系車内に忘れたことに気づいた。発車 5 分前と言う事もあり、駅を猛ダッシュして 731 系の運転手へたずねると、どうやら駅事務室に届いているらしく、急いで向かい、何とか間に合った。やっぱり忘れるから、網棚に荷物は置きたくないと思った。

疲れて椅子に座って少ししたら電車が発車したので、危なかったと思った。

乗った車両は 721 系だ。この車両は札幌近郊で従来使用されてきた 711 系や 50 系客車が加速・減速性能の条件に対応しきれないため、内外装の使用を一新させた新形式として 1988 年に登場した。車内は寒冷対策としてデッキ付き(一部の車両はなし)。座席は 2 + 2 列の転換クロスシートだ。またこの車両は JR グループの中で初めてワンハンドルマス

コンを採用した。

岩見沢を出ると、峰延・光珠内・美唄・茶志内・奈井江・豊沼・砂川・滝川・江部乙・妹背牛の順に停車する。

途中の美唄駅には、昔、南美唄支線と三菱鉱業美唄鉄道線が、砂川駅には歌志内線と上砂川支線がそれぞれ通っていた。

途中、どこかの駅から乗ってきた 18 きっぷで旅(?)をしている方がいて軽く会話をした。ここの範囲ではないが、今回の合宿では 3~4 人ぐらいの方と会話をした。個人的に東北や北海道の人は優しい方が多い気がする。JR 北海道の運転士さん(特にワンマン)の方にも、行き違いで停車している間に外に出ようとしたとき、通過する列車のことを教えてもらった。また停車中に話した時もとても親切で会話がしやすく、今まで自分が乗った JR (東・海・西)の中で一番良かった。(とはいえ、合宿でしか東海と西日本は使っていないが…。東(特に某C支社)と北は天と地の差だ。)

乗っている間、車窓を眺めてみると田園風景が続き、とても自然が豊かな所だと改めて思った。

車内では、これから先のわがまちご当地入場券を買ってもらうためにお金のやり取りがあった。

あっという間に 1 時間くらい経ち、深川に到着した。深川では 289 分の自由時間だ。

僕はこれから先輩と留萌本線の北一已駅まで歩くため、解散後すぐに深川駅を出発した。

(「6-4.深川(留萌班 1)」に続く)

NEXT:深川(旭川班 1)

## 6-1.深川(旭川班 1)

M2D 長谷川大稀

滝川から流れ解散の後、一行は旭川駅に到着した。

先ず見えてきたのは特徴的な柱。僕は「旭川駅といえばこれ」というくらい特徴的な柱だと思う。

電車を降りると、向かいのホームには特急ライラック 24 号が止まっていた。旭川駅は割と線形が良かったので、撮り鉄をと思い向かい側のホームへ。どうせなら編成写真を撮りたいと思い、ホームの先端（至稚内方面）へ向かう。しかし・・・列車が逆方向（至札幌方面）へ向かってしまった・・・（嘆き）

ホームを降りる。すると旭川駅の駅舎内が見えてきた。旭川駅は木目調の綺麗な駅舎だった。

~~駅舎内がスツカスカナのは気にしない~~

旭川駅は函館本線、富良野線、石北本線、宗谷本線が乗り入れしている駅だ。云わずと知れた北海道第二の都市の中心駅である。

改札を出ると、駅では多分珍しいであろう椅子と机が置いてあった。

そこでは勉強している人なんかもいた。恰も図書館やカフェ、そのような場所を連想させる。結構洒落た駅だと個人的には思う。

駅舎の外に出る。割と開けている印象だった。

最初の目的地「らーめん山頭火 旭川本店」に向かう。

どうやら全国展開している店の本店らしい。

ラーメンを注文する。おむすびが無料で食べられるようだ。

そのおかげで、ラーメンが届く前に軽くお腹を満たすことかできた。

ラーメンはとてもおいしかった。結構こってりしているラーメンだった気がする。

店を後にして駅に戻る。

その時に「帰り深川まで特急に乗らないか？」という話が持ち上がった。「北海道に来たなら北海道の特急に乗っておきたい」という話になったので駅に戻りみどりの窓口に向かい、特急券を購入。

特急の発車時間は 16:00。今の時間は 14:15 頃・・・

先ず計画通り旭川市立博物館に向かった。旭川駅の北口からのほうが早いということで反対側の北口に向かう。

北口に出ると、

右のような小川が見えてきた。

少し気になったので

小川の周りを散策する。

その小川には魚等が生き生きと泳いでいた。もう少し下流に向かってみると、水が湧き出ているところを発見。水はとても冷たく、湧いて出てきた水なので清い水だったと思う。

小川の散策を始めてから 30 分程が経っていた。最初の目的はもうどうでもよくなったので駅に戻った。駅構内に机があったので、UNO をやることに。

北迫君がカードを何枚も引かされていたことが印象的だった。

そして、16:00 発のカムイ 32 号札幌行に乗車。

僕にとって初めての道内特急だったので興奮していたと思う。

席は 5 号車の自由席だ。椅子はどっかの JR 東日本とかいう会社の特急車両の椅子よりかは柔らかかった。

僅か 18 分の乗車だったが、特急らしい軽快な走りをしてくれた為、とても快適だった。普通車で行くゆっくりとした移動もいいが、特急のような速い走りもいいと思った。

16:18 旭川駅に到着。既に何人かは到着していたようだった。

この後、須藤君とライラックの撮影に向かった。

結構綺麗に撮れて満足した。

北海道の特急は幕切れも少なく、撮り鉄するにはおススメだ。



↑ 旭川駅駅舎



↑ 特急ライラック

(スマホ撮影なので限界があるが…)

NEXT:深川(旭川班 2)

## 6-2.深川(旭川班 2)

川嶋 海晴

北海道なのにめっちゃ暑い日だった。

僕と木村はバスに乗り、撮影地に向かった。

田んぼと貨物列車を無事撮影することが出来ました！

晴天で田んぼとも合っています！

やっぱり、暑い中撮影地に行って良かったと思った瞬間でした。



この撮影地は、あまり知られていない

スポットです。ぜひ機会があれば

行ってみてくださいね！

Google で深川駅 撮影で検索。

NEXT:深川(札沼班)

## 6-3.深川(札沼班(俗称:新十津川班))

M1A 須藤 大悟 (ストウ ダイゴ)

新十津川へ行った部員は、筆者と同じクラスの江黒君と隣のクラスの前田君と僕の中1の3名。新十津川駅は一日に一本しか列車が来ないことで知られている駅だ。新十津川駅へは、函館本線の、新十津川駅の最寄り駅である滝川駅のバス停から1時間に1本ちょいくらいしかないバスで20分くらい揺られて、さらに10分弱歩いてようやく着く秘境駅なのだ。じつはこの新十津川駅は、来年の札沼線の廃止に伴い、廃駅となってしまうので、僕たちは行ったのだった。

新十津川駅に札沼線を利用する以外に行く方法は、前にも述べたとおり、JR滝川駅からバスに乗っていくのが一般的なので、岩見沢駅から深川まで行かずに、途中で他の部員たちと別れて滝川駅で下車した。滝川駅は想像以上にきれいな駅舎で、駅には広々とした、冷房・自販機のある待ち合いスペースが無料で解放されており、そこで一行は新十津川へのバスを待つことにした。



### 【画像説明】

(左) 滝川駅駅舎

(中) 滝川駅の駅名標

(右) 函館本線で乗った車両

バスの時間が近づいてきたので、3人はバス停に移動し、ようやく来たバスに乗車した。最初、バスは街の中を走っていくのだが、車窓が群馬県で見たことのあるような雰囲気だったので、群馬県にいるような感じがした。滝川駅を出発し、20分位してようやく新十津川駅の最寄りのバス停、新十津川役場前に着いた。

ここから新十津川駅まで歩いていくのだが、予習が足りなかった須藤君。他の二人とは違う方向に1人で歩き出したが、途中で何かがおかしいことに気づいた須藤は不安になり、後ろを振り向いた。すると、「1人でいきなり違う方向に進みだしたから、どこで須藤が気づくのかを眺めていたんだ。」と言われ、腹が立った。急いで二人のもとに戻り、二人の言う通りに正しいルートを突き進んでいくと…目の前に目的地の新十津川駅が見えた。

駅に着き、駅前にある寺子屋（鉄道グッズなどを販売しているお店）の営業時間を確認して、新十津川駅の駅舎へと向かった。

新十津川駅の駅舎は小屋のような外観で、駅舎内も窓口と待合室があるだけの普通の駅だった。

駅で、須藤は駅舎内・駅名標などを撮影し、江黒たちに「須藤そろそろ行くよ～」

と言われ、あわてて荷物をまとめ、駅舎を飛び出すと、大型のバイクに乗ったおじさんに「駅舎とのツーショットを撮っていただけませんか」とデジカメを差し出しながら言われたので、撮ってあげたら、「SDカードの容量がありません」と表示されたので、そのことをおじさんに伝えたら、現実を察した様子で、釈放してくれた。

我々は、他の部員たちに頼まれた新十津川駅のわがまちご当地入場券を買わなくてはいけなかったもので、寺子屋の優しいおばあさんからグッズ版の新十津川駅のご当地切符を購入し、須藤ご当地切符と、カッターールを寺子屋の繁盛のために購入した。それでバスに乗り遅れそうになったので、バス停にダッシュで向かい、バスに無事乗車し、滝川駅に向かった。

滝川駅からは特急課金をし、特急ライラックで深川へ向かった。

新十津川では、寺子屋の方からお菓子を頂いたり、バスに乗り遅れそうになったりと色々なことがあったが、無事他の部員も深川駅での集合時間までに間に合ったので、いい思い出が作れたのではないのかな…？と、個人的には思っています。

寺子屋の方、お菓子をくださったり、休憩させていただいたり、色々とありがとうございました。

◆ 最後まで読んでくださった方、ありがとうございました。 ◆

NEXT:深川(留萌班 1)

## 6-4.深川(留萌班 1)

担当：H2E 伊藤 優祐

### 決死の思いで

現在時刻は 12 時 30 分。予定通りに深川駅に到着した。札沼班は途中の滝川駅で降り、旭川班は降りずに直行。つまり、降りるのは留萌班のみである。旭川班が分割されていたように、留萌班も部員らの目的に応じて第一班(僕・近藤君)と第二班(山本先生・岸田君)に分離する。第一班の主な目的は「留萌本線の駅巡り」であり、第二班は「留萌本線に乗ること」である。

さて、つい先程駅巡りが目的だと書いた通り、こちらは滅多に来ることのできない北海道、そして廃止されてしまうかもしれない留萌本線の駅を巡らなければならないので、ここで長々と語っている時間は無い。約 1 時間後に当駅を発車する列車に、隣駅から乗り込まなければならないのだ。

深川のわがまちご当地入場券は後から来る民に任せ、先を急ぐ。<sup>グーグルマップ</sup>地理博士によると、隣の

<sup>きたいちやん</sup>北一已駅までは 5km、1 時間だそうだ。今回歩く駅間では最も距離も掛かる時間も長い。

さてと、急がなければ。…と、ここで近藤君が何か問題有り気な顔をしている。「荷物が重いので、コインロッカーに預けたい」とのこと。「ああ、良いよ」と返し、ロッカーを探すが、駅にも駅前にも見当たらない。留萌方面から深川に戻ってくるとき、時間は 4 分しかない。

こうなりや仕方ない。手荷物君とも駅巡りの旅を共にしようじゃないか。

かなりのタイムロスになってしまったが、大丈夫だろうか…。(残り:45分)

急ぎ足で深川駅を出発する我ら。しかし、長閑な風景  
を見ていると、段々と足取りが遅くなって行く。近藤君と  
「いやあ、『米のまち 深川』というだけあって、田んぼが多  
いなあ」「…そうですね」と話す頃には、かなりゆっくりと歩



いていた。田んぼと遠くの山々を眺めていると、脳が何かを察したのか、急に身体に鞭を打ち  
始めた。途端に足がせっせと動き出し、やがて走り出した。残りの距離と時間を確認すると、  
あと約2km、15分。げげげ! これはマズいな…。

よし、駅まで競技者2名のマラソン大会だ!

…と、張り切ったは良いが、普段運動をしていない奴らにやせいぜい半キロが限界。二人して  
ぜえぜえ言いながら並走。しかし、こうしている間にも刻一刻と時は過ぎ、ふと時間を確認した  
ときには残り10分を切っていた。やがて、近藤君が「先輩…先…行ってて…くださ…」とだけ  
残して脱落。近藤オオオオオオオ!! くそ! お前は良い奴だったよツ! 畜生ツ!!

限られた僅かな時間の中、間に合わないかもしれない思いながらも走り続ける。

ハッ! 解る! 今ならメロスの気持ち解る気がするぞ!! 待ってろイチヤンティウス!!

自分の汗クモの巣川の水で濡れようが山賊が立ちほだかろうが構わず進み続け、いよいよ駅へと向かう最後の  
角を曲がり切った。立派な駅舎の一部が見え、更にゴールテープの幻まで見えた。最後の力  
を振り絞って猛突進。何とか間に合った。

右を見ると、今まで画面の中でしか見られなかった立派なモノが、どこからか「ドーン!」という音が聞こえて来そうなくらいにどっしりと、そして堂々と佇んでいた。この駅舎こそ、僕が今回の合宿で最も



楽しみにしていたモノである。駅の写真を撮っていると、突如深川方面より列車がやってきた。列車に乗り込むと、第二留萌班の連中が車内にいた。間もなく列車は発車し、留萌方面へと向かう。一時はどうなるかと思っただが、苦勞した分、より一層北一已駅を楽しむことができた。

## 汗と汗と汗の結晶

連中と会話すること数分。次の秩父別駅ちっぶべつに到着した。我々はここで降り、再び徒歩で駅を巡る。秩父別駅もまた魅力的な駅舎を持っており、直ぐに出発しなければならぬのが惜しい。



秩父別駅のある秩父別町も「わがまちご当地入場券」を販売しているので、それを買うために道の駅へと向かった…のだが、炎天下の中猛ダッシュしたため全身汗だくで、休憩時間も数分しかなかったために倒れそうになり、やっとの思いで道の駅に到着した。

そんな経緯があってやっと購入できた入場券は血と汗と涙の結晶である。いや、血と涙は流

していないのだから汗とあさ(殴)トグシャアツ

冷房の効いた建物内で 20 分程休憩を取った後、我らは再び足を動かし始めた。

北へ真っ直ぐ伸びる道を 30 分程歩くと、次の

北秩父別駅に到着した。北秩父別駅は仮乗

降場を出だしとする簡素な造りの駅で、一部の

普通列車は通過する。仮乗降場時代の駅名

標も健在である。



急ぎながらもしっかりと北秩父別駅を堪能し、次の石狩沼田駅に向かおうとしたところ、偶然

駅前を通った、金色の軽トラに乗ったおっちゃんが、「列車来んの何やっとなんやろか」と言い

たげな顔でこちらを見て行った。

石狩沼田までは約 1 時間掛かる上に、ずっと炎天下の中を歩いていたため、途中の事は、

トンボが目の前で力尽きて落ちた事と雨

竜川橋梁に感動した事くらいしか覚えてい

ない。石狩沼田駅のある沼田町もご当地

入場券を販売しているので、付近のセイコ

マートへ買いに行った。そこでついでにかき



氷も買い、店の前で食べたのだが…。

あれほど美味いかき氷は初めてや!!

かき氷自体は都会のコンビニでも売っているものなのだが、冷たいものを欲している時に食べるかき氷は格別だ。美味しそうにかき氷を食べる僕を見て気になったのか、近藤君もかき氷を買いに行った。その間に例の博士に訊いたところ、隣の真布駅までは40分程掛かるそうだ。かなりギリギリだったので行くか否か悩んでいると、近藤君が帰ってきた。2人で相談した結果、真布駅訪問は諦めることにした。時間に少し余裕ができたので、もう一つかき氷を買い、駅へ向かった。

## 強運？

石狩沼田の駅が見えてきた辺りで、何やら列車の走行音のような音が聞こえた。何かと思い駅の方をよく見ると、なんと下り列車がいるではないか！ 何という強運!!

かき氷片手に駅まで走り、運転士に「真布停まりますか」と訊くと、運転士は「はい」と答えた。

さて、真布に停車するか問った理由だが、真布も北秩父別同様仮乗降場から昇格した駅で、一部の普通列車が通過するからだ。

列車に乗り込み、いざ真布へ!

## 神のいたずら

3分程して真布駅に到着した。

真布駅も北秩父別駅同様、板張りの簡素な造りである。

駅鉄にゃこの木目丸出しの部分が堪

らのじゃ!

さて、こんな雰囲気の良い駅で食べる

かき氷は一段と美味しいことだろう。

と、スプーンを取り出した途端…



ひゅう～～～ ブォツ(風邪にあおられる音)

スプーンが飛んで行ってしまった。これじゃあ食べられないじゃないか!

まあそうですよね。あんな事があって何も起こらないはずが無いですもんね…。うん、知ってた。

幸いカップ型の容器に入っていたので、少し溶かしてからぐいっといった。

かき氷を飲み終わってから散々真布駅を楽しんでいると、第二留萌班に乗せた、留萌からの折り返し列車がやってくる時間となった。

## 深川へ

列車が入線してきた。真布駅はホームが短いため、1両の列車が停まるのがやっとなのである。

列車に乗り込み、第二留萌班に軽く会釈をした後、車両後方へ行き、ひたすら放送を録音。

しばらくして深川に到着。乗換時間が4分しかないので、急がなければならない。車両前方へ移り、切符を提示して降車。急いで跨線橋を渡ると、他の部員が全員集合しているのが見えた。

NEXT:深川(留萌班2)

るもいエレジー  
6-5.留萌挽歌

担当：山本 一八（鉄道研究部代表顧問）

留萌…そのまだ見ぬ地の名前を聞くたびになぜだか懐かしい気持ちになる。留萌…それはなんと心地よい響きなんだろう。日本語にして日本語にあらず。そんな地名だ。少し専門的な話になるが、日本語は通常語頭に流音、すなわち「ラ行」の音が来ることはない。基本的にラ行で始まる日本語はすべて外来語なのだ（例えば「ライオン」は英語から、「楽天」はラ行で始まる語だがこれは中国語由来だ）。留萌という地名も当然外来語で、「汐が奥深く入る川」を意味するアイヌ語の「ルモオツペ」に由来しているそうだ。留萌…ついにそこを訪れる日が来たのだ。



留萌本線に乗車するべく、深川駅のホームに降り立つ。留萌本線の乗り場は6番線だ。1両編成の気動車に乗り込む。短い1両編成の気動車。よく東海道線で耳にする「短い10両編成」が嘘のように思えてくる。そもそも、私自身は山梨県出身で、中央本線で高校・大学と通学していた身なので、「短いのは3両だろう」と思っていたが、上には上がいるものだ。気動車には今回の旅を通じて多くの箇所でお世話になった。エアコンなんてもちろんない。天井にある国鉄(JNR)のロゴが入った回転式扇風機がいかにもレトロだ。時代は平成を通り越し、令和となった今だからこそ感じる懐かしさ。それと同時に感じる一抹の切なさを胸に車外に目をやる。窓を開けよう。窓を遠慮なく全開にする。風、土のにおい、それと気動車からくるかすかな排気ガスのにおい。それらを一身に受けいざ出発進行。



駅を出ると、そこは一面の田畑。稲がその穂を風になびかせている。あれはそばの畑だろうか。白い花が揺れている。畑の中に伸びるただ一本の線路。どこまでも続くかのような錯覚に陥る。

「ケーン・ケーン・ケーン・ケーン」

踏切が近づいてくる。

「カーン・コーン・コーン」

踏切を通過した。

聞きなれた音のはずなのに、なぜか今日は新鮮に聞こえる。そうだ。今日は留萌に行くからだ。興奮のあまり思わず席を立ち、車両の先頭に行く。私にしては珍しく写真を撮りたくなった。誰かに見せたい。そんなことを感じさせる風景に出会ったのは久しぶりのことだ。パシャリと一枚。撮った写真を確認する。「うーん」とちょっと悩んでからもう一枚をパシャリ。いい絵が撮れた。もう少しここにしよう。運転台横の柱に手をやり、しばらく外を眺めている。畑の中を一直線に列車が駆け抜けていく。時折ある田舎の鉄道にありがちなガタンというちょっと荒っぽい衝撃も今日は気にならない。だって留萌に行くのだから。

畑のど真ん中に伸びた線路わきにひなびた木製の小屋のようなものがある。

「まもなく、北一<sup>きたいちやん</sup>巳」

そうか。ここが駅か。別に驚いたわけではないが、少し意外な感じがした。乗客もわずかながらいる。乗客が乗り込んでくる。席はまだまだ空いている。見た感じ地元の人とは思えない乗客もいる。ひょっとすると私と同じ鉄道教徒かも。話しかけてみようかとも思ったが躊躇してしまった。だって鉄道は好きだけど、そこまで詳しいわけではないから。もしかしたら、そんな自分を少し恥じていたのかもしれない。そんな私にはお構いなく、列車が発車する。



暫く外を眺め続ける。顔に感じる風圧もなぜか心地よい。ぐんぐんと加速していく列車。うなりを上げるディーゼルエンジン。車内にも少し排気ガスが入り込んでくる。このにおい、どこかで感じたものと同じだ。一瞬考えてから目をつむる。脳裏に浮かんでくるのは以前住んでいたベトナムの町。これが懐かしさの理由か。妙に納得がいく。初めて日本を、そして親元を離れた1年間の情景が走馬灯のように流れていく。もし神様がいて、過去に戻してくれるという願いを聞いてくれるなら、あの時に戻ろう。柄にもないことが頭に思い浮かぶ。これもまだ見ぬ街留萌への熱い思いが造り出す蜃気楼なのだろうか。

ディーゼルエンジンのうなりが遠のいていく。列車の時速50キロ前後で訪れる一瞬の静寂。はっと我に返る。窓から入ってくる新鮮な空気を胸いっぱい吸い込む。ああ、生きているんだという実感が湧いてくる。列車は畑を駆け抜けていく。秩父別、北秩父別、石狩沼田と駅を過ぎていく。留萌にまた一駅近づいていく。真布、恵比島。乗り降りする人はいない。乗客は固定化されている。我々は留萌を目指す運命共同体なのだ。謎の連帯感を感じた瞬間だった。

「まもなく峠下」

唐突に車内アナウンスが流れる。列車が減速し、止まる。乗り降りする人はやはりいない。それもまたローカル線の風物詩なのだ（経営の面からすると困るのだろうが、それはさておき）。列車が動き出すと景色が一変する。森。線路の方へせり出した草木の葉が時折「ピシヤリ」と列車に触れる。車内に流れ込む空気も少し冷たくなった。草木のにおい。森の造り出す影と、木洩れ日のコントラストが美しい。ザワザワ。森を突き抜ける列車の起こす風で草木が揺れている。

突然の風圧と闇。そしてひんやりとした空気。列車がトンネルを通過していく。窓が全開なので風圧は圧倒的だ。その割には、トンネル通過時特有の耳奥の違和感はない。きっと空気

が車外に流れていくからだろう。トンネルを抜けた。また森が広がる。

幌糠<sup>ほろぬか</sup>、藤山<sup>ふじやま</sup>と列車が通過していく。また情景は田畑に戻る。一方で何度も同じ川と合流する。川の名前を知りたくて、川岸にある看板に目をやる。「留萌川」。これが、留萌の地名の語源となった「汐が奥深く入る川」なのか。そんな事実気づいた時には、すでに列車と川は三度交差していた。

「まもなく大和田<sup>おおわだ</sup>」

この次が終着留萌だ。そんな些細なことに心を躍らす。大和田駅を通過し、留萌川と最後の交差を果たすと、突如町が出現する。留萌市。留萌本線の終着だ。駅舎が見えてきた。

「ジリリリリ」「キンコン・キンコン・キンコン」

A T S (自動安全停止装置) の警報音が鳴り響く。運転士が素早く確認ボタンを押して警報音をデイスエンゲージ (解除) する。ああ、終着点にたどり着いたんだと、自分に言い聞かせるようにつぶやく。最後のブレーキをかけ、列車は駅舎で停止する。



「終点、留萌」

数年前までは、この続きがあり、終点は「増毛<sup>ましげ</sup>」という頭髪の減少が気になる人にはご利益がありそうな駅が終着駅であったが、こちらの区間は廃線を迎えてしまった。留萌駅では研修中のプレートを胸に付けた若い駅員さんが改札をしている。出る人はただ切符を見せるだけで、切符を手渡す人は誰もいなかった。やっぱり予想は当たっていた。乗っていたのは地元の人か、青春 18 きっぷや東日本・北海道パスなどを駆使して留萌を訪れた鉄道教徒だったのだ。改札口を通る前に、駅の看板前で一枚写真を撮ってもらった。留萌に来たという証だ。別に誰かに見せたいということで撮ったのではな

いけれど。ただ今思えば、夢見た留萌に来たのだという実感が欲しかったのかもしれない。写真を撮っていて改札をする駅員さんを待たせてしまったことをちょっとばかり申し訳なく思いつつも、そそくさと改札を抜ける。

おっと、忘れてはいけない。頼まれていた留萌駅のご当地切符を買わねば。

「ご当地切符を6枚ください。」

対応してくれた駅員さんはちょっと不思議そうな顔をしつつも、手際よく切符を6枚並べ、順繰りに19/08/02のスタンプを押していく。インクが乾いていることを確かめてから切符をカバンにしまい、いざ留萌の町に繰り出す。とりあえず、駅の案内板を見てみると、公園にD61の展示があるというではないか。見に行くものはこれで決まり。次の列車が留萌駅を出るのは2時間以上後のことだ。その間に食事も摂らないといけない。

駅前の通りを歩く。とりあえず観光案内所を目指す。通りにある信号がみんな縦型になっているのが気になるところだ。そうさ、ここは雪深い北海道なんだから。雪にはあまり縁のない関東人にとっては見慣れない信号を横目に、駅前の通りを歩く。駅前通りなのに歩いてる人は誰もいない。駅でもらった地図を見てみると、留萌市は駅とは離れた海側の方が開けているらしい。あまりに人がいないことにわずかに不安を感じる。まるで、自分が人類最後の人になってしまったかのような錯覚に陥る。留萌観光案内所が見えてきた。よかった。ここには人がいる。とりあえず荷物を預かってもらい、身軽になったところで、D61の保存されている公園を目指す。

公園が見えてきた。公園の入口からあたりを見渡すと、うっすらと D61 のシルエットが木々の間から見える。一心に D61 が見える方向に歩を進める。

D61 は国鉄が製造した最後の蒸気機関車だ。老朽化してきた 9600 系の代わりとするべく D51 に改造を施したのだが、肝心の改造に回す D51 の台数が少なかったため、6 台の製造にとどまっていた。6 台のうち保存されているのはここに展示されている 1 台のみで、他の 5 台は解体されてしまっている。とても貴重な展示なのだ。D61 の運転席は寒い北海道の気候を考慮して密封型になっている。思わず写真をパチリ。ちょっと離れてパチリ。正面からもパチリ。私らしくない行動を連発してしまったが、これも留萌という魔力のなせる業なのだろう。時間を忘れ D61 を眺める。



手短かに食事を済ませると、ちょうどよく時間が過ぎていた。このまま、観光案内所で荷物を受け取り、お土産を買い、駅に向かえばちょうど帰りの列車だ。疲れをものともせず歩く。観光案内所に着いた。お土産に何をかうかをさんざん迷う。旅の行程はあと 2 日あり、あまりかさばるものを持ち歩く気にはならなかった。でも、やっぱり留萌に来たということを思い起こ

すことのできる何か欲しい。選んだのは、何の変哲もない駅名表示を模したマグネット 2 種類だった。教員室のロッカーに貼ろう。そうすれば、また留萌を思い出せる。そう思った。荷物を受け取り、また駅へと向かう。駅に到着したが、改札が始まるまでまだ少し時間があった。駅にあった展示コーナーを見る。そこにはさっき見てきた D61 の雄姿を垣間見られる昔の写真が展示されている。個人の提供を受けて展示されているものようだ。時代を感じさせる写真に見入っていると、アナウンス。

「16 時 17 分発の深川行きの改札を始めます。」

列車に乗り込む。少し名残惜しい気もするが、留萌を訪れたのだという何かを成し遂げた時の満足感の方が大きかった。座席に腰を下ろし、窓を全開にする。そうだ、またここに来よう。そう思った。またここに来るときは、海を見よう。そう心に誓った。まもなく出発とのアナウンスが流れる。名残惜しさが最高潮に達した時にドアが閉まる。ゆっくり列車が動き出す。あの研修中の駅員さんが最敬礼で列車を見送ってくれる。次回来るときも留萌本線で来たいな。それまで残っていてくれよ。そう心の中でつぶやいた。さよなら、留萌。また会う日まで。

NEXT:深川～ニセコ

## 7.深川～ニセコ

M1A 江黒 桜太

深川での自由行動が終わり、深川に最初についたのが旭川班。その次は札沼班が深川に集まってきました。

しかし、留萌班(先生・部長・近藤先輩・岸田君)が、なかなか深川に来ませんでした。

深川～ニセコまでのルート

深川 17時19分発ライラック36号札幌 18時25分着

札幌 18時48分快速エアポート181号小樽 19時17分着

小樽 19時30分普通列車ニセコ 21時09分着

以上の予定でした。しかしこの区間は、列車にはそこまで乗りませんが、事件がいっぱい起きました。

事件① 札幌駅での人身事故 15時54分ごろ札幌駅で回送電車入線中に、70代男性が線路内に侵入し、人身事故が起きました

それを知ってとてもびっくりしました。ですが、僕たちが乗るライラック号には影響はなかったです。

事件② 留萌班が、乗る予定のライラック号の入線放送が鳴り始めてから来ました。もし留萌本線の列車が遅れていたら、ぼくたちは今日中にニセコに着くことができませんでした。留萌班とも合流し、ライラック36号札幌行で札幌に向かいます。

車両は、789系0番台「元海峡線白鳥で使われていた」車両

車内では、何も事件はありませんでした。

無事に遅れ無しで札幌に到着しました。

列車から降りて、快速エアポートに乗り換えようと掲示板を見ると、なんと、電光掲示板には何も出ていませんでした。

僕たちは慌て、先生は今日泊まる宿の人に連絡していました。

少しすると、新千歳空港・苫小牧・江別方面の電車の表示が出ました。次に、手稲・小樽方面の電車の表示が出ました。僕たちは慌ててその電車が発車する5,6番線ホームに行きました。そして、札幌18時55分発の区間快速いしかりライナーに乗りました。

車両は733系と721系でした。僕たちは733系に乗りました。札幌駅を出たときはとても混んでいたけれど、琴似と手稲でほとんど降り、小樽に着く頃には結構すいていました。

しかしここで問題発生。このいしかりライナーは、ニセコに行く普通列車が出てから4分後に小樽に着くことが分かりました。

が、すぐに問題は解決しました。なぜかという、「この電車は本日に限り、普通長万部行に接続します」と放送があったからです。

その放送で一安心しました。

そして小樽に到着。乗り換え時間が短かったので急いで乗り換えました。

車両はキハ 40 系とキハ 150 系でした。最初はキハ 150 系に乗っていたけれど、途中でキハ 40 系に乗り移りました。キハ 40 は窓が開けられるので窓を開けたところ、虫がたくさん入ってきたので閉めました。

事件③ なんと部長が財布を無くしてしまいました。しかし気付いたのは、あと少しでニセコというところ。みんなで車両内をずっと探しました。しかし列車は、ニセコに着いてしまいました。部長と先生は運転士さんに事情を言っていました。なんと、財布は札幌駅でみつかったそうです。そして列車は 5 分遅れでニセコ駅を出発しました。

ここまでが 2 日目の大変だった深川～ニセコでした。

まとめ

乗車電車

深川～札幌ライラック 3 6 号札幌行 深川 17 時 19 分札幌 18 時 25 分

札幌～小樽いしかりライナー小樽行 札幌 18 時 40 分小樽 19 時 34 分

小樽～ニセコ普通長万部行 小樽 19 時 30 分 (+10 分) ニセコ 21 時 16 分

乗車した車両

789 系 0 番台 733 系 0 番台 キハ 150 系 キハ 40 系



事件回数 3 回

こめのまち 深川～アンヌプリを望む街き  
らきらニセコ駅まで

普通運賃 6 3 1 0 円 今回の使用料金  
4 4 8 0 円

NEXT:函館

# ニセコ～函館

M1 岸田 能代

6:40分 ニセコ発

ニセコ駅は、ステンドグラスが美しい駅だった。

キハ40に乗り、しばらくすると昆布駅についた。駅名が面白かった。

ここにはないが、写真を撮った。

黒松内駅にも注目した。ここはかつて寿都鉄道が分岐していた。ホームの向こうに生えていた草が時の流れを感じさせた。その次の二股駅は貨車駅だった。

その次がすぐ長万部駅だった。黒松内から長万部まではとても長い距離なのに、2駅しかなかった。

黒岩を過ぎると海が見えた。そしてこの区間で、最も印象に残ったものが2つある。

1つは、北海道駒ヶ岳である。



僕の本には駒ヶ岳をバックにした写真がたくさんあった。鉄道写真の有名な撮影スポットなのだろう。駒ヶ岳は車窓からもよく見えた。ちなみに、森から大沼までは53分かかった。しかし距離は22kmだった。時速22kmというスピードだった。

## 9.函館

M2D 長谷川大稀

函館に着いた。

長万部で乗り換え、3時間以上耐久してきたので割と疲れた。

集合場所を確認したのち、解散。着いたのが12時頃だったので、

昼食をとりに向かう。「北海道来たからには一度は海鮮系が食べたい」ということで

駅ナカの海鮮丼の店に向かった。店に着くなり、昼食に「海鮮ひつまぶし」を注文した。

いくら等の魚介類が沢山乗っていてとてもおいしかった。

函館駅は4面8線の頭端式ホームを持つ、JR北海道管内の乗降客数第27位の駅である。

函館本線、道南いさりび鉄道(旧江差線)、函館市電が乗り入れている駅であり、特急も発着する駅でもある。四季島がこの駅に乗り入れたのもつい最近のことだとか。

昼食をとった後、函館市電に乗って五稜郭に行くことにした。

丁度この日函館では祭りがあったようで、函館市内は何処か混んだ印象があった。

函館市電は、古い車両もいくつか残っており、江ノ電の古い車両をどこか思わせるようなように感じた。

五稜郭についての。函館市電の五稜郭と五稜郭公園は少し離れており、10分ほどあるいた。

五稜郭公園についての。入場券を買って、最上階へ向かう。

最上階へとエレベーター内では、五稜郭についての説明があった。(内容なんて覚えてないよ)

五稜郭は1866年に作られたものである。

欧米等で見られる大砲から攻撃を防ぐための城の構造である「星形要塞」という構造が採用

されている城郭である。しかし、この構造が欧米で

使用されていたのは1750年頃であり、箱館戦争が起こったのは1868年である為、100年以上差がある。

そして、大砲の飛距離も伸びていたのと、箱館奉行所の建物の高さが割と高いことから、攻撃をあまり防ぐことができなかつたそう。

五稜郭のような「星形要塞」の構造をした城は日本にも一つ、「龍岡城」というものがある。龍岡城は長野県佐久市にある城である。桔梗の花の形をしていることから

「桔梗城」とも呼ばれている。(気になったら自分で調べてみてね)

↑  
五稜郭



さて、展望台の最上階についた。  
展望台からは、下北半島の恐山山地らしきものが薄っすらと見えた。  
函館湾を一望できて、とても美しかった。  
他にも、函館周辺の山々を見渡すことができる。  
五稜郭の観光を終え、再び函館駅に戻ってきた。  
先生から「食事を済ませてから集合」と言われていたので、  
「なんなら風呂も済ませるか」ということで湯の川温泉に向かった。  
湯の川温泉は、湯の温度や泉質も鈍感ながら「いいなー」と思った。  
3日間の疲れがとれた為、とてもよかったと思う。

気が付いたらもう夕方。夜に函館山に行く予定だったので夕食を食べられる時間も割と限られてきていることに気づいたので、大急ぎで函館駅に戻った。  
函館駅に戻って駅ナカにある函館ラーメンの店に入った。  
全体的にこってりとしていて、この店もとてもおいしかった。  
ラーメンを食べ終わるころには、もう夜になっていたので函館山へ向かった。  
函館山に向かうため、ロープウェイに乗った。  
どうやら、そのロープウェイは、スリが多いことで有名らしく、結構怖かった。  
函館山についた。降りた瞬間、函館の夜景が一面に広がっていて、  
写真ではわかりづらいがとても美しかった。  
1時間程滞在し、函館駅に戻った。  
もうほとんどのひとが函館駅に戻っていたようだ。  
函館駅に着いた後、集合まで時間があったので、  
函館駅で撮り鉄をすることにした。  
道南いさりび鉄道では様々な色のキハ40がいたので、  
飽きることはなかった。



↑ 函館山の夜景



NEXT:函館～青森港

## 10.函館～青森港

M1B 原田 大寛

みんな時間通りに集合して、函館駅 21 時 56 分発、上磯行きのキハ 40 系に乗車した。五稜郭駅で降り、そこから青函フェリーのターミナルまで 2.1 キロを 30 分ほどかけて歩き、23 時 30 分のフェリーに乗り青森港に向かいました。



左が青函フェリー



右が道南いさりび鉄道 キハ 40

フェリー船内の床はうすいカーペットだったので、エンジンの振動がすごかった。自分はシャワーを浴びて午前 1 時に寝た。

そして朝 3 時 30 分に青森港に到着したとき、外は真っ暗だった。

NEXT:青森港～盛岡

# 11.青森港～盛岡

M2D 北迫 慶士

## 1.青森港～青森駅

眠い。睡眠時間が3時間だけなんて耐えられない。青森港に着いてから30分ほど睡眠をとったが、それでも3時間半だけだ。足が重い(気がした)。青森駅までどれだけ歩けばいいんだろう…。そんなことばかり考えていた。実際は3kmほどで、徒歩で40分ほど。だが、ルートの間違いと疲れによって、1時間ほど歩いた気がした。ついに青森駅に到着した。疲れていたなので、栄養ドリンクを一本買い、一気に飲み干した。

## 2.青森～八戸

青い森鉄道に乗り、「紀行文書くぞ」と思ったものの、外の景色は田んぼと畑、そして針葉樹林だけだ。たまに広葉樹もあったが、そこまで目立つ物はなかった。小湊駅につき、清水川駅まで速度測定をすることにした。結果は、  
マックススピード…87 km/h 平均速度…66 km/h  
となった。

速度測定が終わり、ものすごい眠気が襲ってくる。

眠気覚ましとして、朝ご飯のカロリーメイトを食べる。しかし、ほとんど効果がない。果たしてどのくらい経ただろうか…。そんなことばかり考えながら、延々と続く山々を眺めていた。

ところで、青森駅から誰か一人いない気がするのだが、気のせいだろうか…。

## 3. 八戸～盛岡

ようやく乗り換え駅の八戸に着いた。ここまで約2時間半。ここから後約2時間乗りっぱなしとなると、さすがに気が遠くなる。しかし、乗り換え時間は5分だけ。休む間もなく乗り換え、座席を確保した。

乗り込んですぐにドアが閉まり、八戸駅を出発した。青森港～八戸まででもフェリーとほぼ同じ時間経っている。ここから目時まで青い森鉄道、その先からIGR(Iwate Galaxy Railway)いわて銀河鉄道に乗り入れる。この時、ボックスシートよりもロングシートの方が楽だと初めて思った。

この区間もやはり田園風景が広がっていた。どちらの路線も山を切り崩したらしく、トンネルだらけだった。しかし、青山～盛岡間では家がぼつぼつと見えてきた。

合計4時間半の長旅を終え、ようやく盛岡に着いた。駅のホームに立った瞬間全身の力が抜けた。やっと着いた。ただそのことだけで頭がいっぱいだった。



←この車両が、八戸～盛岡でお世話になった701系。  
乗り心地はそこそよかった。しかし、2時間となると、  
少しきつくなる。



NEXT:盛岡～福島

## 12.盛岡駅～福島駅

M3C 山田彩人

1時間強の自由時間の後、盛岡駅に戻ると、あの方が復帰しておられた。あの窮地に立たされて尚生きて帰ってくるとは…。何て生命力だ…。

盛岡駅を出発する前、お昼ご飯（電車内で手軽に食べるためおにぎり2個）とさけるチーズを買って、E721系一ノ関行きに乗った。外は、盛岡を出発してから変わらず田園風景が続いていた。景色が単調なうえロングシート（僕の経験上、ボックス席のセミクロスシートより、ロングシートのほうが、座席が固い）であり、腰痛と闘いながら、ひたすらスマートフォンを眺める1時間半であった。

一ノ関に到着し、ホームのすぐ向かい側にいたE721系小牛田行きに乗り変えると、座席がセミクロスシートであったため少しホッとした。定刻になり電車は出発。外は相変わらずの田園風景であった。変わらない景色に少し飽きを感じていたが、「ここまで続くのか！」と感動もしたところでお腹がすいたため、お昼ご飯を食べることにした。

小牛田駅に到着後、2分後に出発する始発電車に乗るため、急いで反対側のホームに並んだ。気持ちは焦るが、この焦り（間に合うか間に合わないかのドキドキ）も時刻表を片手に計画を立てる鉄道旅行の醍醐味である。そして無事E721系仙台行きに乗り換え、着席することができた。しかし、出発して少し時間が経過したところで、まさかの事態が発生した。一緒に乗り換えたはずの部員が一人いないのだ。急いでラインで連絡を取る。小牛田行きの列車で寝過ごしてしまったということだった。電車の振動は不思議と心地よく眠たくなる。しかも連日のハードスケジュールで疲労もピークだ。乗り遅れた部員は、いちど小牛田駅まで戻り、陸羽東線で古川駅まで出て、そこから新幹線に乗って福島に到着。僕たちも、仙台に到着した後、少し休憩をはさみ、E721系福島行に乗車し、福島に到着。そこで無事合流することができた。あせらず行動できる場所は、さすが鉄道研究部員だ。

いくら急いでいたとは言え、乗り換え時のメンバー確認の大切さをまざまざと感じた。あれだけ続いていた田園風景も、気が付くと都会の風景に変わっていた…。



（小牛田～仙台間の途中にある陸前山王駅）



新潟駅にて、E721系(…の、そっくりさん)

NEXT:福島～藤沢

## 13.福島～藤沢

H2E 伊藤 優祐

### 再会

福島駅に到着した。ここから新幹線に乗り換えて一気に(金の関係で)宇都宮まで南下するのだが…、その前にヤツと面会しなければならない。



前区間の紀行文を読んだ方ならお分かりの事と

思うが、中一の木村氏が一ノ関発小牛田行の列車内で見事に寝過ごし、新田まで戻されてしまったのだ(「木村君脱落事件(命名:顧問)」)。その後、彼は東北本線・陸羽東線・東北新幹線経由でこの福島駅まで先回りし、我々が来るのを待っているのだ。

列車を降りて点呼を取り終えた部員らは、一目散に彼の待つ新幹線乗換改札口へと向かった。彼は部員らが到着すると、申し訳無さそうにしながらも、余程嬉しかったのか、古川で芸人を見かけた事を自慢していた。やがて顧問が到着すると、彼は自慢話と自らの紀行文を語るのを辞めて顧問の前に立ち、謝罪の言葉と共に深々と頭を下げた。顧問はというと、ハードな計画と 2 連続で起こる事件による疲れからか、主要駅である福島駅、しかも新幹線乗換改札口の前だというのに軽く説教をくれていた。その間、川嶋君は僕に「これは紀行文のネタになりますね」と笑いながら言っていた。

さて、「2 連続」と書いたが、この前に一体何があったのかお話ししよう。

## 【悲報】部長氏、盛大にやらかす

事件  
それは青森駅で起こった。

港から歩き、青森駅に到着した我々一行。到着後しばらくは皆で西口駅舎内にいたのだが、青い森鉄道が硬券入場券を販売している事を思い出し、顧問の許可を得、一人東口の方へと飛び出していった。跨線橋を歩いていると、我々が乗車する予定である 5 時 41 分発の盛岡行の列車が 1 番線に停まっているのが見えたので、部員らに連絡・相談したところ、近くにいる僕が席を確保することとなった。列車に乗り込み、数席を占領。しばらくして部員らがやってきたので、入場券を買ってくる旨を伝え、車内にカバンを置いてから東口へと向かった。先程述べた通りこの列車は 5 時 41 分発である。しかし、当時の僕は何を思ったのか、5 時 51 分発だと勘違いしており、発車 1 分前である 5 時 40 になっても尚呑気に駅舎の撮影をしていた。そして 5 時 41 分、部員らとカバンを乗せた列車は八戸へと出発していった。同時に、「そろそろ 10 分前だから」と、勘違い小僧もホームへと向かっていった。

当時、盛大にやらかしてしまった I 君は、「『血の気が引く』とはこの事を言うのか…」と思いました。財布と切符を持っていたのは不幸中の幸いですね。」と語る。

しかし、安堵したのもつかの間。出発前、先輩や友達から「『わがまちご当地入場券』を買ってきてくれないか」と頼まれた(後払い方式)ので、財布の中身はほぼレシートのみになっていた。次発の列車に乗り込み、どうしようかと考える。何とかして金を掛けずに追いつこうと行程

を立て始めたが、どのルートで行っても必ずどこかで新幹線に乗らないと追いつけない事が判明した。おまけに、新幹線の場合は支払猶予願書を書くこともできないらしい。正に泣き面に蜂だ。

狼狽している間にも列車は進み、遂に終点の八戸駅に到着した。新幹線乗換改札口にいる係員に事情を話して問い合わせたところ、着駅で他の人が運賃を払えば乗れるということだ。突如目の前に差した光に感極まっていると、例の係員様が「では、着駅(盛岡駅)と連絡を取りますから、支払者の年齢と名前を教えてください」とおっしゃったので、支払者が決定しておらず、盛岡駅にも到着していない旨を伝えると、「着駅での支払が可能かどうかだけ連絡を取ってください」と。一旦改札から退き、顧問に電話をかける。これまでにない程までにへりくだり、謝罪を繰り返しながら確認を取った。顧問が料金を立て替えて下さることが確定したので、先の係員に顧問の容姿・年齢と共にその旨を伝えると、盛岡駅と連絡を取った後、「乗車証明書(新幹線)」と書かれた小さな紙をこちらに手渡した。

改札をくぐってホームに降り、やってきた新幹線の自由席に乗り込んだ。

しばらくして盛岡に到着。乗換改札へ向かうと、顧問と愉快的な仲間達がいた。予定通り顧問に料金を立て替えていただいた後改札をくぐると、顧問は「このあほんだるあ!」と言い放った。が、無事に<sup>部長</sup>アホが帰ってきたことによる安堵感からなのか、はたまた完全に呆れ返ったのか、顔は笑っているように見えた。

以上が第一の事件である。

さて、そろそろ読者がこの紀行文の区間が福島～藤沢であることを忘れてきた頃であろうから、話を戻す。

## 新幹線課金

しっかりと絞られた木村君を含む一行は、新幹線に乗るべく、新幹線ホームへと向かった。乗車予定の列車の到着まで 30 分程あったので、皆写真撮影や録音などを楽しんでいた。

やがて、我らが乗車する、16:15 発のやまびこ 146 号がやってきた。自由席に乗るため、席は早い者勝ちである。つまり、全員が固まって着席することができないのだ。そのため、乗車前に顧問に少なくとも 2 人以上で固まっているよう言われた。

停車した列車の扉が開き、席の争奪戦が始まった。僕は運良く勝ち組に回ることはできたが、中には残念ながら戦に負けてしまった者もいた。

乗車後しばらくはお菓子を食べていたが、疲れが溜まっていたのか、段々眠たくなってきた。

気が付くと、列車はもう間もなく宇都宮に到着するところであった。隣に座っていた近藤君に起こされ、慌てて降りる支度をした。

## 最後の爆撃

宇都宮に到着し人数確認をすると、どうも 1 人足りないような…。「あ、川嶋…！」と、皆が一斉に言った。なんと、先程普通列車で寝過ごした木村君を嘲笑っていた川嶋君が、<sup>新幹線</sup>超特急で寝過ごしてしまっ



ただ。ニセコや蘭島・札幌など、合宿中様々な場所で大小様々な事件が起こったが、こんなにも大事件の続く日はなかった。最後に落とされた爆弾に、顧問は呆れて笑う事しかできなかった。

## 次の旅へ

在来線乗換改札をくぐり、流れ解散となった。在来線ホームに降り、停車していた国府津行の列車に乗り込んだ。しばらくして列車は発車し、我らを旅の起点へと近付けて行く。

雀宮・石橋・自治医大…と過ぎて行く駅を一つずつ眺めていると、また眠たくなってきた。

途中の駅で起きて直ぐに寝る。これを繰り返している内に神奈川県に入ってしまった。

長いようで短く、感動と狼狽の繰り返しであった今回の合宿は、まもなく幕を閉じることとなる。

途中並走する京浜東北線や横須賀線とも別れ、旅の残り時間は 5 分を切った。

いつも通学で見ている何気ない景色が、旅をすると何か特別なものに見えるのは一体どうしてだろうか。そんな事を考えていると、とうとう藤沢駅に到着してしまった。

今回の旅はこれで終わってしまったが、春にはまた新しく素晴らしい旅が始まる。そう考えると、  
惜しむ気持ちは自然と湧いて来なかった。