

# Urban Tech Railway Journal

Vol.017



工学院大学 鉄道研究部

# 編集長挨拶

2023 年度 UTRJ 編集長  
機械工学専攻 修士 2 年 勝木 碩

## 編集長を 3 年間務めて

私が UTRJ の編集長に手を挙げたのは 2021 年の春、学部 4 年生になって研究室に配属し、長い研究生生活が始まった時だった。立候補した理由は、既に大学院への内部進学を考えており、学部卒業後も鉄道研究部を何らかの形で支えたかったからだ。また、UTRJ がどのような過程を経て完成に至っているのか、その裏側を知りたかったこともきっかけだった。こうして私は、ゴールデンウィーク期間に開催された部全体の Web 会議にて（軽い気持ちで）自ら手を挙げ、前任の天沼先輩に替わって編集長となった。

さて、編集長になったのはいいものの、どのような仕事内容かが分からなかった。当時はコロナ禍 2 年目の春、いわゆる第 4 波が始まり、都内では 3 回目の緊急事態宣言が発出されていた頃だ。当然ながら、対面での活動はできなかった。手元にあるのは、前任から（2020 年度の部長経由で）いただいた編集作業に関するファイルと関連資料のみ。私はそれらを繰り返し読み、また過去に刊行された全ての UTRJ を閲覧した。これまでの先輩方が引き継いできた UTRJ を、「コロナだから」という理由で終わらせたくない…！その思いでいっぱいだった。

あれから約 2 年半が経ち、編集長を務めるのも今回で 3 回目だ。UTRJ 編集長は骨の折れる仕事だぞ、と当時の部員から聞いていたが、実際にやってみるとそんなことはなかった。むしろ、多くのことを学んだ。いろいろあるが、主に 2 つある。

1 つ目は、多くの人を巻き込む勇気だ。UTRJ は鉄道研究部員や OB の方など、多くの方々の協力があって制作されている。記事募集の周知をかけたり、現部員や OB 会、顧問の高木先生と密に連絡を取り合ったりすることは必須の仕事だ。これに加えて、それぞれが忙しい中でもどうしたら協力してもらえるか、を上手に伝えられるかが編集長の腕の見せどころであると実感した。つまり、根回しのうまさである。

2 つ目は、お客目線に立つて考えることの重要性である。UTRJ は毎年、新宿学園祭に合わせて発行し、無料配布を行っている。また、学園祭には本学の学生や教職員の方だけでなく、一般のお客様も来訪される。私にとっての UTRJ は、様々なお客様に鉄道研究部の活動を発信できる場所だと考えている。したがって、鉄道研究部のブースに足を運んでいただいた際に、「おっ！」と思って手に取っていただける仕掛けが必要だ。部誌を見ることで本部活を知ってもらえるきっかけになり、そこから新たなつながりができるかもしれない。編集長を務めた中で最も苦労したことだが、重要な仕事であることも気づかされた。

この 3 年間、様々な活動制限を強いられながらも、UTRJ の制作に沢山のご協力をいただいた。制作に関わってくださった全ての皆様に、深く感謝を申し上げたい。一方で、私の力不足で取り組めなかったこと、解決できなかった課題も色々あった。部員の方々には色々と迷惑をかけてしまい申し訳なかった。

世界はアフターコロナの時代に入り、大学、鉄道研究部、本誌 UTRJ を取り巻く環境は、これから先も大きく変わっていくだろう。それでも、部活動を通じて様々な交流が行われること、本誌がそのきっかけの 1 つとなってくれること、そしてこれらを通じて、本学鉄道研究部の“かがやき”がさらに増すことを期待し、私の最後の挨拶とする。

## 目次

編集長挨拶	(機械工学専攻 修士2年 勝木 碩) .....	1
<b>&lt;特集&gt; 回り道をして通学してみた .....</b>		<b>3</b>
<b>&lt;個人記事&gt;</b>		
N ゲージの魅力とは何なのか	(工学部 電気電子工学科 3年 黒沼 友陽) .....	21
日本の海岸線を辿る伊能忠敬の旅	(工学部 機械システム工学科 佐藤 匠) .....	25
北海道旅行記 2022	(機械工学専攻 修士2年 勝木 碩) .....	32
<b>&lt;自己紹介記事&gt;</b>		
自己紹介	(工学部 機械工学科 1年 久田 洋大) .....	58
自己紹介	(工学部 機械工学科 1年 依田 尊智) .....	59
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 石井 晴起) .....	60
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 小俣 蒼空) .....	61
自己紹介	(建築学部総合 1年 長井 虹乃介) .....	62
自己紹介	(情報学部 情報デザイン学科 1年 高橋 直幹) .....	63
自己紹介	(情報学部 情報科学科 1年 原 直路) .....	64
<b>Column ～～ 鉄道研究部 ミニ写真展 2023 ～～ .....</b>		<b>65</b>
編集後記	(機械工学専攻 修士2年 勝木 碩) .....	66

# << 特集記事 >>

～ 回り道をして通学してみた ～



突然ですが、皆さんはどの手段・ルートで通勤 or 通学していますか？電車、バス、自転車、自家用車……。職場や学校から近ければ歩きのみの方も多いでしょう。通勤・通学と聞くと、毎日ギュウギュウの電車に乗って朝からクタクタ、ときどき電車が遅れてウンザリ…等、ネガティブなイメージを持ちがちですよ～（近年は座席指定の列車が増えてきて少しは快適になったかな?）。「毎日同じ電車に乗るのは何だかなあ」「たまにはゆっくりと帰りたい」と思ったそのあなた！ちょっと寄り道してみるのはいかがでしょうか？

このコーナでは、私たち鉄道研究部員それぞれが普段利用している路線とは“異なる”鉄道路線、バス路線を乗り継ぎ、工学院大学新宿キャンパス、または八王子キャンパスまで通学してみた、という内容をお届けします。これを読めば、あなたの通勤・通学時間が楽しくなるかも！？ぜひ最後までご覧ください。

(編集長：勝木 碩)

## 飯能・青梅ルートで登校する

工学部電気電子工学科 1年 石井晴起

私の住む埼玉県の高麗川駅からは国際興業バスで飯能駅に出ることができる。また、飯能駅から東青梅駅までは西武バスが走っている。さらにご存じのとおり、拝島からは工学院大学行きの西東京バスがある。国際興業バス→西武バス→JR 青梅線→西東京バス、という乗り継ぎとなる。

### ① 国際興業バス 医大 32 系統 飯能駅行き 高麗川駅 8:06→飯能駅北口 8:32



↑ 国際興業バスの車両

2023年8月30日午前8時、高麗川駅の駅舎建て替え工事により移設されたバス停から「高麗駅経由、飯能駅行きです」というアナウンスを聞きながら飯能駅行きのバスに乗り込む。今回乗った3社のバスで最も人間らしい自然な声のアナウンスだと思う。8時06分発車、乗客は私一人だけ。途中でぼつぼつと客は乗ってきたが、終点までずっと車内

は空いていた。

途中で西武鉄道武蔵丘車両基地近くを通る。この日は東京メトロ 17000 系が止まっていた。10 両編成は6本しかいないのでラッキーだ。



↑ 出庫してきた 17000 系と並走する

8時32分、飯能駅北口に到着。運賃400円。東青梅駅行きのバスは南口から出るので、自由通路を使って移動する。

### ② 西武バス 飯 41-1 系統 東青梅駅行き 飯能駅南口 9:00→東青梅駅 9:34



飯能駅の西武線切符売り場付近に西武バスの路線図(上図)が貼ってあった。路線図には1時間1本とある。また、路線図の線は河辺駅まで伸びている。

ここでバス停の時刻表を見てみよう。

行先	平日	土曜	日曜
7:00	10	10	10
8:00	23	23	23
9:00	36	36	36
10:00	49	49	49
11:00	62	62	62
12:10	75	75	75
13:58	88	88	88
14:14	101	101	101
15:23	114	114	114
16:17	127	127	127
17:17	140	140	140
18:08	153	153	153
19:30	166	166	166
20:00	179	179	179
21:00	192	192	192

1時間に1本無いじゃないか。

河辺行きも無いじゃないか。

調べてみると、どうやらかつては「飯 41」系統が存在して、河辺駅まで行っていたらしい。

このバスのアナウンスは芸備線や福塩線のキハ 120、磐越東線のキハ 110、碓氷峠の代行バスなどと同じ声だ。9 時ちょうどに発車、乗客は私を含め 3 名。途中の岩井堂からしばらく田舎のバスにありがちなフリー乗降区間となり、客はバス停以外の場所でも乗り降りできるらしい。…が、客の乗り降りはなかった。

青梅市に入ると都バスのバス停が併設されるようになる。都内に入って 20 分ほど、9 時 34 分に東青梅駅北口に到着。運賃 451 円。

### ③ JR 青梅線 立川行き (910 ㊦ E233 系青 662+青 462 編成) 東青梅 9:56→拝島 10:11

東青梅駅はグリーン車導入に伴い単線化され、かつての上り線に全列車が発着する。このため、接近放送は首都圏でよく聞く ATOS 型放送だが、番線を読み上げず「まもなく、〇〇行きが…」と放送される。ATOS 型放送の単線駅自体はほかにも例があるが(川越線笠幡など)、東青梅では他と違い上下線とも男声で放送されるのが珍しいところである。

1 本見送って 9:56 発の立川行きに乗る。隣の青梅駅始発なので車内はガラガラだが、住宅街を通るので各駅で少しずつ客が乗ってくる。10 時 11 分拝島着。運賃 230 円。

### ④ 西東京バス 高月 03 系統 工学院大学行き 拝島駅 10:33→工学院大学 11:01



↑西東京バスの見慣れた車両

#### <感想>

どのバスも空いていて、本数の少なさにも納得できた。乗り継ぎでの待ち時間も長く、運賃も高いため、現実的なルートとは到底言えないが、たまにはこのように意味もなく遠回りしてみるのも楽しいと感じた。



↑西武バスの車両



↑ポイントを渡って東青梅に入線する下り列車

ここからは何度も乗っているバスである。とはいえ普段は八王子経由だから高月 03 は頻繁には使わない。合成音声感の強いアナウンスを聞きながら 10 時 33 分に発車。いつもより乗客が多いな…と思っていたら 4 つ目の玉見ヶ崎でぞろぞろと降りて行って、いつも通りのガラガラの車内になった。

高月(北陸本線)、滝(加古川線)と JR 西日本を感じる名前のバス停が続く。乗降の少なさからか途中で時間調整をはさみながら 11 時 1 分工学院大学着。運賃 388 円。

(以上写真はすべて筆者撮影、運賃は IC 運賃)

## プチ贅沢して通学してみた

工学部 機械工学科 2年 進木啓悟

今回は普段使わない鉄道路線を使って通学してみようと思う。しかし、単にいつもと違う経路を使うだけでは面白くないので、ちょっと贅沢して通学してみよう。なお、授業があるのはほとんどが平日であることから、平日ダイヤ、平日料金で考えてみよう。また、2限から授業があると仮定してルートを考える。

### 【東戸塚→新宿 湘南新宿ライン 2524Y 宇都宮行き】

自宅最寄り駅は、JR 横須賀線・湘南新宿ラインの東戸塚駅である。全ての列車にグリーン車が連結されている。いつもの満員電車には乗りたくないなので、おとなしくグリーン車課金する。グリーン料金は平日¥780、土休日¥580（50km まで）である。東戸塚を 7:32 に発車する、湘南新宿ライン北行 宇都宮行きに乗車する。



朝食の図（サンドウィッチ）

すでに車内の座席はほとんど埋まっており、何とか窓側席を確保できた。普段降りる横浜駅を通り過ぎ、定刻通りに新宿に到着。早く新宿キャンパスに通学したいなあ…と思いつつ、中央本線の特急列車ホームに進む。ホームは、富士山やアルプス、信州観光へ出かけるだろう人々で賑わっている。

### 【新宿→八王子 中央本線特急 3107Mかいじ7号 甲府行き・2107M富士回遊7号 河口湖行き】

この区間の特急料金は、駅の券売機・みどりの窓口で購入すると¥760 だが、えきねっとチケットレスで購入すると¥660 で乗車できる。えきねっとチケットレスは、他の特急列車や新幹線でも販売されているので、乗車機会があるときは調べてみてはいかがだろうか（ステマでは無い）。

というわけで、かいじ7号に乗車。富士回遊は富士山観光に行く外国人がたくさん乗っている。一方、かいじには観光客はもちろん、出張に行くだろうスーツ姿の人も目立つ。



特急かいじで使われる E353 系



Mt.RAINIER で落ち着くの図

定刻通り新宿を発車したが、3分先行で快速 高尾行きが走っている。三鷹でこの列車を追い抜くまでは、ノロノロ運転になるが、中央線特急では日常になっている。三鷹で高尾行きを追い抜いても、さらにその前に武蔵小金井行きが走っている。この列車が終点に着くまではノロノロ運転からは解放されない…。

立川を発車すると、10分足らずで八王子に到着することから、弁当を片付けて降りる準備をする。降りるときには、次のお客さんのためにも、テーブル、肘掛、カーテンなどは元の位置に戻しておこう。いつもは横浜線ホームに到着するが、今日はいつもと違うホームに到着。ここからは、いつも通りの直通バスに乗ってキャンパスに向かう。

【あしがき】

今年は空の交通に資金と時間を割いていたため、大した鉄道旅行ができず、薄い内容になってしまった。

感想としては、いつもは満員電車で揺られて座席争奪戦に参戦し勝ち取る座席が、特急に関しては保証されている安心感があり、いつもよりも気が楽だった。また、各座席にテーブルがあることから、パソコンを使ってレポートを書いたりすることもでき、時間の有効活用にもなりそうだ。レポートに追われている時、あるいはゆったり通学したいときにまた使いたいと思う。

はまかいじ復活早く…。

【今回の経路】

東戸塚

7:32 発



湘南新宿ライン2524Y 宇都宮行き

新宿

8:16 着

8:30 発



特急かいじ7号3107M 甲府行き

八王子

9:08 着



## 特集記事：普段使わないルートで通学

情報学部コンピュータ科学科 2年 後藤健太

今回の特集テーマの一つは「普段使わないルートで通学する」ということで、普段使わないが距離は短い（はず）のルートを選んで通学してきました。これ以上前置きが思いつかないので、さっそく本編へ入ります。

### スタート地点：上尾駅

スタートはいつも通り上尾駅から、しかし改札には入りません。これは一体...？



なんと、初手からバスを使います。鉄道研究部の記事でこれはいいのか？まあそんなことは置いておき、早速乗車します。

### 第一走者



東武バス 川越 06 系統 川越駅行き 上尾駅西口→本川越駅

上尾から川越まで、鉄道であれば大宮を経由するため乗り換えが必要ですが、バスであればその必要はありません。ただし川越市街の混雑に巻き込まれるため、定刻運行とはいかないようです。1 時間ほどバスに揺られたところで本川越駅に到着です。ここからは西武線を利用し大学へ向かいます。

## 第二走者



西武新宿線 各駅停車 西武新宿行き 本川越→東村山

本川越を出た電車はちょっとばかりの単線区間を抜け、車庫併設駅の新所沢で特急を待ち合わせ、主要駅・所沢を過ぎると東村山に滑り込みます。東村山駅では現在高架化工事が進行しており、3 つの路線が集まることも相まってさながらちょっとした要塞のような雰囲気を醸し出していました。

## 第三走者



西武国分寺線 各駅停車 国分寺行き 東村山→小川

東村山からは国分寺線に乗り換えますが、わずか 1 駅 3 分、小川で下車。小川駅は国分寺線と拝島線との平面交差が特徴の駅です。国分寺線は小川での行き違いもあるようで、ダイヤの構成には苦労しそうですね…。

#### 第四走者



西武拝島線 各駅停車 拝島行き 小川→拝島

小川からは拝島線に乗り換え、一路拝島を目指します。ところで、新宿線に乗っていた時も感じたことですが、西武鉄道は啓発放送に力を入れているようです。取材当日は秋の交通安全運動・交通事故死ゼロ運動の日だったのですが、どちらの路線でもその日しか放送しないであろう運動啓発の文面を放送していました。

#### 第五走者



西東京バス 高月 03 系統 工学院大学行き 拝島駅→工学院大学

栞島駅からはいよいよ最終第五走者、ここにきて再びのバス利用です。大学の立地的にこればかりはどうしようもありません。やってきた便には、偶然にも本数の少ない白色（フルカラー？）LED 車が充当されていました。そうして栞島駅から揺られること 35 分、ようやく...



無事に工学院大学に到着しました。所要時間は約 2 時間半、普段よりプラス 0.5 時間程度という結果になりました。やってみた感想ですが、川越から栞島まで直接南下できないことがやはりネックであると感じました。この点は JR を使って川越から高麗川廻りでも変わらなさそうということで、バスの本数の少なさや定刻性も相まってやはり普段使いには向いてないルートのようにです。

# 帰宅にロマンスを求めて

工学部 機械工学科 3年 伊與田和貴

私は東急田園都市線のとある駅から徒歩数十分のところに住んでいる。新宿キャンパスへ通う場合、田園都市線で渋谷に向かい、JR に乗り換える。田園都市線といえば非常に混雑することで有名。各駅停車でも座れる確証なんてない。ましてや急行に乗ったら最後、ひどいときには手すりのように細く潰されていくのである。そういう通学を続けていると、ゆったりとした列車でのんびりと思いたいと思うようになる。しかし、田園都市線には全席指定の通勤ライナーなんて無い。大井町線に出ることができれば Qseat に乗ることも可能だが、7両中1両しかないこともあって5時間目の講義を終えて大学を出ることにはだいたい満席となっている。東横線の方は時間が遅くて使えない。ならば別の路線で座席指定の列車に乗ればいいのか、そう考えて今回のルートを組みだ。

路線・愛称	種別	行先	発駅	発時刻	着駅	着時刻
ロマンスカー	はこね 67号	箱根湯本	新宿	15:00	町田	15:28
小田急江ノ島線	快速急行	藤沢	町田	15:42	中央林間	15:47
東急田園都市線	各駅停車	南栗橋	中央林間	16:04	最寄り駅	



実施日は9月16日土曜日。本当はもう少し後に実施する予定だったが、色々あってこの日になった。また、実は小田急江ノ島線、どこか小田急電鉄全般のうち中央林間よりも北側だけはまだ乗ったことのない区間だったので、こちらに乗車することで小田急電鉄の路線を全制覇することにした。実際に、町田から長津田までJRを使うよりもそのまま小田急と東急で遠回りした方がわずかに安い。

新宿駅の小田急線2番ホーム。そこに止まっていたのはGSE。こちらも初めて乗る列車である。当日の出発直前に切符を変更したのだが、展望席こそ満席だったものの窓側は空いていた。乗車したのは新宿15:00発のはこね67号。新宿から町田までの乗車だ。進行方向右側の座席に座り、窓から景色を眺めることとなった。

やはりロマンスカーはスピードが出る。しかし最新型であるからか揺れも少なく静かだ。ゆったりできる環境であるということもあり、途中何度か寝そうになった。そんな列車に乗れる時間も長くない。あっという間に30分近くが過ぎて、町田駅に到着した。





町田から先はさらに別の列車に乗る。直後に出る各駅停車に乗っても良かったのだが、せっかくならあの車両に乗りたい。その思いですぐに乗り継ぎはせず駅で待つことにした。そしてやってきたのは快速急行藤沢行き。待って正解だった。デビューして以降一度も乗っていなかった5000形がやってきたのである。小田急5000形のドアチャイムはJR東日本などいろいろなところで聞く音色ではあるが、良く聞く3打音ではなく2打音だったので違和感が強かった。

そんな5000形に乗って中央林間に移動。これをもって小田急の路線は一応全制覇した事になる。ただ、小田原線の末端区間は幼少期の頃にロマンスカーに乗ったきりなので記憶が薄い。なのでこちらも別の機会に再び乗っていきたい。



今回のロマンスカーは新宿キャンパスに通うようになった頃から一度使ってみたくて考えていたものである。いつも通りの潰されながらの帰宅ルートではないゆったりと座れるものだったため、疲れたときにはまた使っていきたい。ただ中央林間に止まるロマンスカーが存在しないため、日常的に使う場合は町田や相模大野など途中で降りるか、あるいは大和や藤沢まで乗ってさらなる遠回りをしないとイケない。京急のWing号や京王ライナーみたいに「新宿から中央林間までノンストップ、そこから藤沢まで快速急行と同じ停車駅」なホームウェイ号でもあればもっと使いやすいのだが…。そう考えながら、東急田園都市線に乗り換えて帰宅するのだった。



# 中央本線→八高線→西武線ルート

工学部電気電子工学科 3年 稲垣 仙人

「あるのは鉄道ではなく延々たる山々」こと私が住んでいる”山梨”と、「鉄道びっしり大都会」”東京”を  
行き来する毎日において、中央線や京王線ばかりを使う日常から脱したいと考えた私は、2023年8月17  
日、恐らく誰もが思いつきそうだけど意外と思いつかない? 「中央本線→八高線→西武線」ルートで通学  
をした。

## ①ルート詳細

図1に、今回通学したルート、及び着発時間を示す。

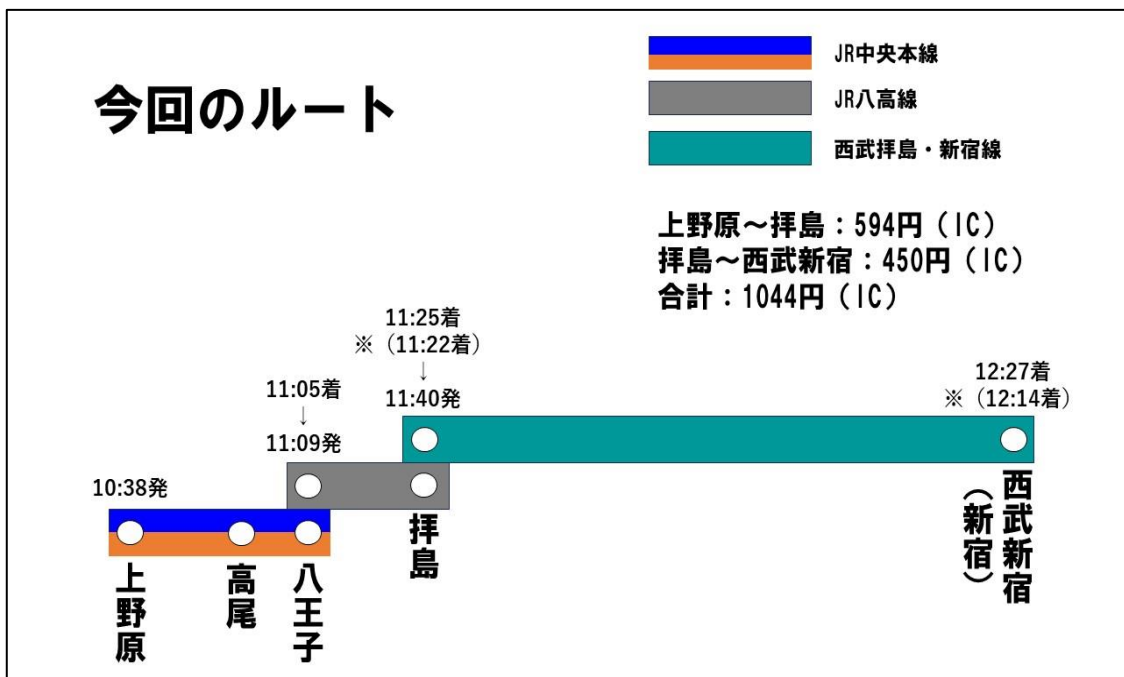


図1: 中央本線→八高線→西武線ルート詳細

※図1中の米印は、当初計画を立てた際の列車の着発時間である。当日は八高線の列車の拝島到着が若干遅かったため、※の時間の着発時間とはならなかった。

今回のルートでは、山梨県の極東に位置する私の最寄り駅”上野原”から、工学院大学生おなじみ”八王子”まで中央本線で行き、そこから八高線に乗り換え”拝島”まで向かい、拝島から西武拝島線・新宿線に乗車し”新宿 (西武新宿)”まで向かった。

## ②記録写真

次ページに、上野原駅から西武新宿駅までの移動順に写真を示す。



図 2: 親の顔より見た駅名標:上野原



図 3: 山梨県最東端の車窓



図 4: 系統分離の”壁” 高尾



図 5: 八王子まで乗る赤電



図 6: みんな大好き八王子



図 7: 筆者大好き 209 系



図 8: 西武線に乗り換え



図 9: まさかのトップナンバー



図 10: 何気ない都内の車窓

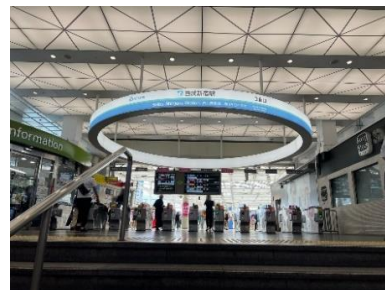


図 11: 西武新宿駅



図 12: レッドアロー

### ③感想

いつも使う中央線や京王線ではなく西武線を使った感想として、やはり東京の中心と近郊を東西に結ぶ路線であるため、東に行けば行くほど混むという点では普段と変わらなかった。

しかし、意外だったのが乗車した時間も関係しているのか、ほとんどの乗客が確か高田馬場駅で降りたため、西武新宿駅付近ではかなり空いていた。



普段とは異なった方法での通学

先進工学部 応用化学科 3年 高松 真

私は、普段使わない方法での通学として、隣のホームにいるところを見ながらも、乗る機会の少ない、京急本線の普通と京浜東北線、中央・総武線各駅停車に乗りました。

乗車した日は、2023年9月18日月曜日、敬老の日のため祝日ダイヤでの運転でした。祝日に通学する機会はあまりないのですが、祝日に通学すると仮定した場合の通学経路と比較したものが、次の表です。この表のように、所要時間は、1時間ほど多くかかりました。

普段の通学経路と今回の通学経路

駅	時刻	列車	駅	時刻	列車
上大岡	12:35	京急本線 快特泉岳寺行	上大岡	11:19	京急本線 普通品川行
品川	13:03		山手線外回り	品川	
	13:08	12:40			
新宿	13:27	秋葉原		12:56	京浜東北線 快速大宮行
			12:58		
		代々木	13:14	中央・総武線各駅停車 三鷹行	

まず、京急線に乗るため、普段通りに自宅から上大岡へ歩きました。普段であれば、3番線から快特または特急に乗れば、30分ほどで品川につきますが、今回は4番線の普通車に乗りました。

1枚目の写真は、その時の発車標です。京急1500形に乗りしました。(写真2枚目、別日撮影)1500形は、最初の編成が登場してから35年以上が経過し、置き換えが始まっています。普通車に乗った理由は、昨年(2022年)11月のダイヤ改正によって、優等列車と普通車の接続の回数が増えたので、その様子を眺めるためでもあります。3枚目の写真は、平和島での待ち合わせ中に撮りました。

先頭車両に乗り、乗客数の推移を見ていましたが、優等列車と接続する駅では、降りる人が多く見られました。乗降客数が多いので優等列車が止まるという点もありますが、優等列車が到着してから降りる人もいたため、乗り換えの需要も大きいのだと実感しました。また、階段の位置によって、号車ごとの乗降客数が変わることも多く感じました。特に、乗降客数はほぼ同じである弘明寺と井土ヶ谷では、先頭に階段がある井土ヶ谷のほうが先頭車の乗降客は多く、この2駅より乗降客数の多い生麦は、階段が後方のためか、乗降客数が少ないことが印象的でした。

このようなことを考えながら過ごしていると、思っていたよりも品川までの時間は短く感じました。



1枚目のように、品川で乗り換え、山手線には、普段から乗っているため、京浜東北線の快速で秋葉原に向かいました。車両はE233系1000番台でした。京浜東北線も、現在は新宿キャンパスに通学していますが、八王子キャンパスへ通学するときは、横浜線からの根岸線直通列車がない時に、東神奈川～横浜間の1区間だけは乗りますが、写真2枚目のように、2駅だけとはいえ通過駅がある区間に乗るのは、久しぶりでした。

秋葉原では、中央・総武各駅停車に乗り換ええました。車両は元山手線のE231系500番台に乗りました。この車両で神田川沿いに西へと向かいました。大学の帰りに何度か秋葉原に行きましたが、その時には、新宿から御茶ノ水までは快速を使っていたので、この区間で各駅停車に乗るのは初めてでした。

JR線で新宿キャンパスへ向かうには、新宿駅から地下通路を歩くことが一般的ですが、こういった機会なので、代々木から歩いてみました。3枚目の写真のように代々木で降りて、駅から歩き、途中で小田急線の踏切を通りました。踏切を渡ったタイミングで警報機が鳴ったので、少し待ってみたところ、GSEが来ました。(4枚目)このタイミングで見ることができるとは思っていなかったので、嬉しかったです。

そこから数分歩いて、甲州街道を通り、形が特徴的な都庁を見ながら歩いていると、新宿キャンパスに到着しました。(5枚目)普段は新宿駅から都庁方面の地下通路を利用するので、地上から入るのは新鮮でした。

今回は変わった経路で通学をしてみました。もちろん普段の経路で通学の方が早く通学でき、快特でも、行きでは、横浜での乗降客が多いため、座れることが多く、帰りについては、品川で横浜方面の優等列車を一本見送れば、日中は隣の泉岳寺、夕方以降は品川始発の快特が多くあり、ほぼ確実に座れることなどから、そちらの方を選びますが、たまには違うところを通ることで、新しく何かを見つけることが出来るような気がしました。東急池上線や東京メトロ副都心線など、通学経路から大きく外れずに普段乗っていない路線は多くあるので、意外と短い新宿への通学機会のうちに乗りたいと思っています。



# 工学院大学八王子キャンパスまで、別ルートで通学してみたら…

機械工学専攻 修士2年 勝木 碩

## はじめに

私は現在、工学院大学の八王子キャンパスに通っている。いつもなら、多磨霊園駅から京王八王子駅までは京王線、そこから JR 八王子駅まで歩いて西東京バスの工学院大学行き直通バスに乗る。直通バスの時間が合わなければ、京王八王子駅から工 01 系統や暁 21 系統、16 号 11 系統などに乗り、キャンパスに近い停留所で降りて歩くこともある。しかし、通学で利用する鉄道はいつも京王線だ。普段の通学ルートだと味気ないという訳ではないが、たまには時間を気にせずのんびり行くのもありだろう。ということで、京王線以外の鉄道を使い、普段とは異なるルートで大学まで行ってみる。

## No.1 西武多摩川線 武蔵境行き 白糸台 10:26 発→武蔵境 10:35 着

スタートは西武多摩川線の白糸台駅から、10 時 26 分発の武蔵境行きの電車に乗り込む。平日の昼前にもかかわらず利用者は多く、自転車を乗せた客も見られた。多摩川線は全線でサイクルトレインを実施しており、1 号車の各ドア付近には、自転車を固定するためのベルトが設置されている。10 時 35 分、電車は定刻通り終点の武蔵境駅 1 番ホームに滑り込んだ。



←白糸台駅  
多摩川線の拠点駅である



西武多摩川線の車両→

## No.2 JR 中央線 各駅停車 高尾行き 武蔵境 10:38 発→西八王子 11:11 着

次に乗る電車は、10 時 38 分発の中央線各駅停車高尾行き。豊田車両センター所属の E233 系 0 番台 T20 編成がやってきた。電車は高架区間を進み、途中の国分寺で特急あずさ号に道を譲る。立川を出て多摩川を渡ると、住宅街から畑や緑の景色へと変わる。電車は定刻通り八王子に到着。本来であれば、ここからキャンパスに向かうバスが沢山出ているが、今回は次の西八王子まで乗る。実は、西八王子駅からもキャンパスに近い場所まで乗れるバス路線がある。



中央線 E233 系 0 番台

### No.3 西東京バス 市 04 系統 中野団地行き 西八王子駅 11:18 発→中野団地 11:34 着



西八王子駅から中野団地行きのバスに乗車  
本数は 1 時間に 1 本程度と少ない

西八王子駅で西東京バスに乗り換える。筆者が乗ったバスは、11 時 18 分発の市 04 系統中野団地行き。これに乗って終点の中野団地まで行き、そこから 10 分ほど歩けばキャンパスまでたどり着ける。バスは定時に西八王子駅を出発。駅前の通りから国道 20 号線に出たと思ったら直ぐに左折して、市役所通りを進む。八王子市役所では 10 名ほどの乗り降りがあった。なぜ駅から離れた場所に、しかも河川敷の近くに市役所があるのか…？そんなことを考えていると、バスはいつの間にか中野中央通りを進み、川口川を渡ってアパートが密集する地帯に入っていた。信号を何度か曲がり、目の前に中央自動車道の高架橋が見えるとまもなく中野団地に到着した。バスは筆者を下ろすと直ぐに扉を閉め、折り返し場に入った。

筆者はバスを降りて甲ノ原保育園沿いの小道を進む。7 分ほど歩くと、左手に中野市民センター、右手に工学院大学附属中学・高等学校の建物に挟まれた道に出る。さらに歩くこと 5 分、八王子キャンパスの南門に到着した。自宅を出発して約 1 時間 30 分かけて来たことになる。

### 感想

出発前は遠回りすることもあるとかなり時間を要すると思っていたが、自分の標準通学時間+30 分ほどで大学まで行くことができ、とても驚いた。この結果であれば、例えば京王線が運転見合わせになった際、この代替ルートでも時間面では特に問題ないだろう。ただし、市 04 系統は毎時 1 本の運行であるため、利用する際は時刻をしっかりと確認する必要がある。また、八王子駅からは直通バス以外にも、いくつかのバス路線がキャンパスに近い停留所を通る。今回紹介したルート以外にも様々な選択肢がありそうだ。また時間のある際に、新たな通学ルートを開拓してみたい。



中野団地の降車専用バス停  
その奥にバスの折り返しスペースがある



お昼時の八王子キャンパス  
後期授業が始まり、賑わいが戻ってきた

# << 個人記事 >>



# N ゲージの魅力とは何なのか

工学部 電気電子工学科 3年 黒沼友陽

## 前置き

現在の工学院大学鉄道研究部の活動の基本主軸は、Nゲージである。上田こども夢フェスタや新入生歓迎会といった遠征活動も存在するが、上田にあって展示するのはNゲージだし、八王子祭、新宿祭で展示するのも、メインはNゲージである。普段の活動はNゲージの運転会、ジオラマの作成、イベントのためのNゲージの荷造りと、この部活からNゲージを除いたら何が残るのだろうというほどにはNゲージに浸食されている。

さて、ここでいきなりだが私のNゲージ歴について話させていただきたい。実は、私がNゲージを初めて触ったのは本部活に入部してからである。UTRJ Vol.15の私の新入生自己紹介記事を見返したら、Nゲージの知識は何もありませんが、鉄道研究部の活動を通して触れていければ、と書いてあった。2年前の私よ、おそらくその時思っている以上に自分の手元はNゲージで埋まっている。1年生の頃は、そもそもコロナウイルスの影響で部活動が制限されており、運転会の記憶がほとんどない。八王子祭はコロナで中止、新宿祭は学内限定で小規模開催とそもそもNゲージに触れる機会が少なかった。そんな私が初めてNゲージを買ったのは、同期2名に新宿祭終了後中古のNゲージを見について行ったときである。あのとき、たまたまよさそうだったキハ110の中古を買ってしまったのが全ての始まりだった。あれから2年ほど経つが、いつの間にか50両に達し、うち48両がJR東日本の車両と、私の好みが出てきている。

小中学生のころからNゲージを始めた同期2名とは違い、大学に入ってからNゲージを始めた私なりの視点から何か書けることはないかと思い、本記事の執筆に至った。



学内限定で開催された2021年度新宿祭の鉄道研究部のNゲージレイアウトの出店。

## 魅力(1) Nゲージの精巧さ

Nゲージの魅力としてこれはかかせないだろう。私が小学生のころ触っていたプラレールや、中学生のころ触っていたプラレールアドバンスとは雲泥の差である。(最近、大人向けに高級さをアピールしたプラレールリアルクラスとかいうのが発売はされたが...) この点で個人的に一番好きなのは連結

器である。Nゲージの標準の連結器、というかカプラーはアーノルドカプラーであるものの、いささか実車の見た目とかけ離れている。この点、日本製のNゲージのカプラーの精巧さは素晴らしいといえるだろう。見た目が実車にとっても近いのに、この見た目で連結して、牽引できるのだから。また、先頭車にとりつけるカプラーもとてもよい。非連結時に先頭車としての見た目を維持し、連結時しっかりと役割を果たしてくれる。個人的な所有車両の関係で短い10両や11両の基本編成と付属編成を扱う関係上、ここは外せないNゲージの見た目のポイントとして大きい。



左：愛車のE233系3000番台の11号車の顔。連結器にちゃんと1段電連がついているのがお分かりだろうか...？

右：E233系3000番台の10号車と11号車が連結した様子。これで走行するのだから驚きだ。ライトが消灯できるのもポイント。

## 魅力(2) 列車組成の「if」を再現

みなさんはこう思ったことはないだろうか。「横須賀・総武快速線のE235系の基本編成と付属編成の位置が入れ替わらないだろうか」「キハ110が6両で走らないだろうか」おそらくこういうことを考えるのは私だけだと思うが、みなさん列車の連結に関して、自分なりの想像をしたことはあるだろう。それがNゲージなら可能である。それも、この実車同様の見た目で、ある。Nゲージは実車ではないし、各鉄道会社の思惑も何も入らない、自分だけの世界で自由に編成を組むことができる。

例を挙げていく。「EF64-1031と山手線E235系を連結させて甲種輸送を再現」「しなの鉄道SR1系100番台（青い転換クロスシートのもの）と300番台（赤い普通列車用）を連結させる」（実車でその連結をしたことはあるが、記事執筆時点で定期運用にその組成は存在しない）「キハ110を6両分連結して爆走させる」「JR東海の211系にE233系3000番台のグリーン車を混ぜてみた」

この架空連結には、カプラーの相性の問題が発生することはあるものの、理論上はなんでも自由に遊ぶことができる。自分は通勤車両をメインで扱っているので詳しくはわからないが、これを貨物列車でやったらそれこそコンテナなどの組み合わせで遊び方は無限大だろう。このような遊び方が、Nゲージの世界を広げていると私は考えている。



上の4枚の写真は、先ほど挙げた例のものになる。

### 魅力(3) 部活内での交流

本部活では、多くの部員が多くのNゲージを所有している。しかし、Nゲージのラインナップの多さからか、所持車両がかぶることは少ない。その車両のなかからある程度共有点を見つけて、複線で走行させることが運転会の中では多い。ここからは、写真とともに例を挙げていく。



左：顔が同じ205系1200番台と3100番台

右：E235系0番台と1000番台





左：JR 東日本の東海道線 E233 系 3000 番台と JR 東海の東海道本線（？）315 系と JR 西日本の東海道本線 221 系と東海道新幹線 700 系

右：横浜に乗り入れる車両たち



左：成田空港輸送に使われている AE 形と使われていた E253 系

右：豊田車両センターに所属している／いた車両たち

このような車両同士の交流が、運転会の面白いところであり、N ゲージの魅力だと私は思う。

## まとめ

ここまで、3つのNゲージの魅力について語ってきた。まとめると、私はNゲージが現実のような見た目のリアルさがあることに対して、編成組成や並走車両の組み合わせで、現実の再現からリアルにないものを楽しめる面白いコンテンツであると考えている。正直、私はまだNゲージを始めてから少ししか経っていない点、私の傾向としてJR東日本や通勤電車に偏っているため、まだ見つけることのできていない魅力があると考えている。しばらくNゲージとのおつきあいは続きそうなので、部活などを通して探したい。

# 日本の海岸線を辿る伊能忠敬の旅

工学部機械システム工学科 佐藤匠

## 1 日目

4:53… J R 横浜線各駅停車東神奈川駅行きに乗車  
5:05…橋本駅に到着  
5:12… J R 相模線各駅停車茅ヶ崎駅行きに乗車  
6:09…茅ヶ崎駅に到着  
6:15… J R 東海道線各駅停車沼津駅行きに乗車  
7:07…熱海駅に到着  
7:22… J R 伊東線普通伊東駅行きに乗車  
7:49…伊東駅に到着  
7:51…伊豆急行線普通伊豆急下田駅行きに乗車  
8:51…伊豆急下田駅に到着  
9:00…石廊崎オーシャンパーク行バスに乗車  
9:43…石廊崎オーシャンパーク到着  
12:24… S 53 系統 下田駅行きに乗車  
12:50…日野バス停到着  
13:18… W60 系統 堂ヶ島行き乗車  
14:40…堂ヶ島到着  
15:08…修善寺行きバス乗車  
16:33…修善寺駅に到着  
16:35…伊豆箱根鉄道駿豆線各駅停車三島駅行きに乗車  
17:11…三島駅に到着  
17:24… J R 東海道線普通浜松駅行きに乗車  
19:43…浜松駅に到着

## 2 日目

6:01… J R 東海道本線新快速大垣駅行きに乗車  
6:45…蒲郡駅に到着  
7:06…名鉄蒲郡線吉良吉田（きらよしだ）駅行きに乗車  
7:35…吉良吉田駅に到着  
7:39…碧南（へきなん）駅行きバスに乗車  
8:18…碧南駅に到着  
8:26…名古屋鉄道三河線知立駅行きに乗車  
8:50…刈谷駅に到着

8:56… J R 東海道本線普通岐阜駅行きに乗車  
9:01…大府駅に到着  
9:16… J R 武豊線武豊駅行きに乗車  
9:50…武豊駅に到着 徒歩 7 分で知多武豊駅  
10:09…名古屋鉄道河和線各駅停車河和（こうわ）駅行きに乗車  
10:20…河和駅に到着  
10:57…師崎港（もろざきこう）行きバスに乗車  
11:25…師崎港到着  
11:38…豊浜港・魚ひろば・内海經由河和駅行きに乗車  
12:05…内海駅に到着  
12:36…名古屋鉄道知多新線各駅停車富貴（ふき）駅行きに乗車  
12:47…上野間駅に到着  
13:30…コミュニティバスグルーン常滑駅行きに乗車  
13:58…常滑駅に到着  
14:21…名鉄特急名鉄岐阜駅行きに乗車  
14:54…名鉄名古屋駅に到着  
15:10…伊勢志摩ライナー賢島駅行きに乗車  
17:21…賢島に到着

## 3 日目

7:25…近鉄特急名古屋駅行きに乗車  
8:24…松坂駅に到着  
9:16…特急南紀 1 号紀伊勝浦駅行きに乗車  
11:35…新宮駅に到着  
13:29…特急くろしお 26 号新大阪駅行きに乗車  
16:48…和歌山駅に到着  
宿泊 休暇村紀州加太

## 4 日目

9:25…加太駅から南海加太線普通和歌山市駅行きに乗車  
9:51…和歌山市駅に到着  
10:00…南海特急サザン 18 号難波行き乗車  
11:00…なんば駅に到着  
11:06…大阪メトロ御堂筋線新大阪駅行きに乗車

11:15…梅田駅に到着  
 11:25…スーパーはくと 5 号倉吉駅行きに乗車  
 11:58…明石駅に到着 山陽姫路駅に移動  
 12:02…山陽電鉄本線直通特急山陽姫路駅行きに乗車  
 12:35…山陽姫路駅に到着  
 12:50…山陽新幹線さくら 555 号鹿児島中央駅行きに乗車  
 13:10…岡山駅に到着  
 13:42…快速マリンライナー35号高松駅行きに乗車  
 14:36…高松駅に到着  
 15:30…ことでん琴平線琴電琴平駅行きに乗車  
 15:34…瓦町駅に到着  
 15:40…ことでん志度線琴電志度駅行きに乗車  
 16:19…琴電志度駅に到着 志度駅に移動  
 16:25…特急うずしお 21 号徳島駅行きに乗車  
 17:17…徳島駅に到着  
 17:30…J R 牟岐線阿波海南駅行きに乗車  
 19:50…阿波海南駅に到着

## 5 日目

8:10…DMV 道の駅穴喰温泉行きに乗車  
 8:35…道の駅東陽町到着  
 8:47…室戸営業所（むろと廃校水族館・室戸世界ジオパークセンター・三津坂トンネル・室戸診療所経由）乗車  
 9:29…室戸世界ジオパークセンター到着  
 9:30…安芸営業所（室戸営業所・奈半利駅・安芸駅・あき病院 経由）乗車  
 10:32…奈半利駅に到着  
 10:56…土佐くろしお鉄道ごめん・はなり線安芸駅行きに乗車  
 11:16…安芸駅に到着  
 11:18…土佐くろしお鉄道ごめん・はなり線・土讃線直通高知駅行きに乗車  
 12:24…高知駅に到着  
 13:49…特急あしずり 5 号中村駅行きに乗車  
 15:31…中村駅に到着  
 レンタカーを借りて足摺岬のホテルに宿泊

（中村駅から車で約 1 時間）

## 6 日目

足摺岬から宇和島駅まで約 123 キロ、2 時間 34 分  
 8:40…特急宇和海 8 号松山駅行きに乗車  
 9:30…伊予大洲駅に到着  
 9:46…J R 予算線經由松山駅行きに乗車  
 11:13…松山駅に到着  
 11:23…特急しおかぜ 16 号岡山駅行きに乗車  
 14:10…岡山駅に到着  
 14:33…J R 山陽本線普通三原駅行きに乗車  
 16:03…三原駅に到着  
 16:30…J R 呉線広駅行きに乗車  
 18:14…広駅に到着  
 18:16…J R 呉線・山陽本線五日市駅行きに乗車  
 19:20…広島駅に到着

## 7 日目

7:50…J R 山陽本線岩国駅行きに乗車  
 8:45…岩国駅に到着  
 8:46…J R 山陽本線下関駅行きに乗車  
 10:44…新山口駅に到着  
 下関総合車両所新山口支所  
 12:01…J R 宇部線宇部新川駅行きに乗車  
 12:53…宇部新川駅に到着  
 13:00…J R 小野田線小野田駅行きに乗車  
 13:36…小野田駅に到着  
 13:39…J R 山陽本線下関駅行きに乗車  
 14:20…下関駅に到着  
 14:21…J R 山陰本線・鹿児島本線小倉駅行きに乗車  
 14:34…小倉駅に到着  
 14:45…区間快速二日市駅行きに乗車  
 15:54…香椎駅に到着  
 16:00…J R 香椎線西戸崎駅行きに乗車  
 16:22…西戸崎駅に到着  
 休暇村志賀島まで送迎 15 分

## 8 日目

9:01… J R 香椎線各駅停車香椎駅行きに乗車  
9:15…和白駅に到着  
9:19…西鉄貝塚線各駅停車貝塚駅行きに乗車  
9:38…貝塚駅に到着  
9:41…福岡市営地下鉄箱崎線各駅停車姪浜駅行きに乗車  
10:06…姪浜駅に到着  
10:36… J R 筑肥線快速西唐津行きに乗車  
11:31…唐津駅に到着  
12:08… J R 筑肥線伊万里駅行きに乗車  
12:57…伊万里駅に到着  
13:37…松浦鉄道佐世保駅行きに乗車  
16:07…佐世保駅に到着  
16:13… J R 大村線快速シーサイドライナー長崎駅行きに乗車  
17:30…諫早駅に到着  
18:22… J R 長崎本線普通長崎駅行きに乗車  
19:08…長崎駅に到着

## 9 日目

9:10…雲仙行きバスに乗車  
10:27…小浜バス停に到着  
10:30…口之津港行きバスに乗車  
11:10…口之津港に到着  
11:27…島原駅行きバスに乗車  
12:42…島原駅前に到着  
13:04…島原鉄道諫早駅行きに乗車  
13:14…島原駅に到着  
14:14…諫早駅行きに乗車  
15:19…諫早駅に到着  
16:15… J R 長崎本線普通肥前浜駅行きに乗車  
17:14…肥前浜駅に到着  
17:19… J R 長崎本線普通江北駅行きに乗車  
17:41…江北駅に到着  
18:02…特急リレーかもめ 46 号博多駅行きに乗車  
18:31…鳥栖駅に到着

## 10 日目

6:41… J R 長崎本線普通佐賀駅行きに乗車  
6:45…新鳥栖駅到着  
6:56…九州新幹線つばめ 309 号鹿児島中央駅行きに乗車  
7:44…新八代駅に到着  
7:48… J R 鹿児島本線八代駅行きに乗車  
7:51…八代駅到着  
7:58…肥薩おれんじ鉄道川内駅行きに乗車  
10:22…川内駅到着  
10:26… J R 鹿児島本線普通鹿児島中央駅行きに乗車  
11:16…鹿児島中央駅に到着  
12:02… J R 指宿枕崎線枕崎駅行きに乗車  
14:49…枕崎駅に到着  
15:10…加世田行きバスに乗車  
15:50…加世田に到着  
15:55…伊集院駅行きバスに乗車  
16:55…伊集院駅到着  
17:22… J R 鹿児島本線普通鹿児島駅行きに乗車  
17:41…鹿児島中央駅に到着

## 11 日目

6:27… J R 日豊本線各駅停車国分駅行きに乗車  
7:08…国分駅に到着  
7:16…垂水港行きバスに乗車  
8:31…垂水港に到着  
9:36…志布志港入口行きバスに乗車  
11:21…志布志駅上到着  
13:20… J R 日南線各駅停車油津駅行きに乗車  
14:36…油津駅に到着  
14:51…日南線各駅停車南宮崎駅行きに乗車  
16:10…南宮崎駅に到着  
16:33…特急にちりんシーガイア 14 号博多駅行きに乗車  
17:42…延岡駅に到着

## 12 日目

7:06…特急にちりん 2 号大分駅行きに乗車  
9:09…大分駅に到着  
9:11…特急ソニック 16 号博多駅行きに乗車  
10:37…小倉駅に到着  
11:09…J R 山陽本線下関駅行きに乗車  
11:23…下関駅に到着  
12:03…J R 山陰本線小串駅行きに乗車  
12:47…小串駅に到着  
13:23…J R 山陰本線木与駅行きに乗車  
14:39…長門市駅到着  
16:18…益田駅行きに乗車  
18:10…益田駅に到着

## 13 日目

6:55…特急スーパーまつかぜ 6 号鳥取駅行きに乗車  
10:58…鳥取駅に到着  
12:57…特急はまかぜ 4 号大阪駅行きに乗車  
14:23…豊岡駅に到着  
14:51…京都丹後鉄道宮豊線西舞鶴駅行きに乗車  
17:01…西舞鶴駅に到着

## 14 日目

5:25…J R 舞鶴線普通敦賀駅行きに乗車  
7:34…敦賀駅に到着  
7:58…特急サンダーバード 1 号金沢駅行きに乗車  
9:13…金沢駅に到着  
10:15…花嫁のれん 1 号和倉温泉駅行きに乗車  
11:42…和倉温泉駅に到着  
11:50…のと鉄道穴水駅行きに乗車  
12:23…穴水駅に到着  
12:30…輪島駅前行きバスに乗車  
13:09…輪島駅前に到着  
14:05…能登町役場前行きバスに乗車  
14:38…曾々木口に到着  
15:15…狼煙行きバスに乗車  
16:06…狼煙に到着  
16:15…能登飯田行きバスに乗車

17:10…能登飯田に到着  
17:39…能登町役場前行きバスに乗車  
18:53…能登町役場前到着

## 15 日目

6:55…穴水駅前行きバスに乗車  
7:51…穴水駅前に到着  
7:57…J R 七尾線七尾駅行きに乗車  
8:38…七尾駅に到着  
11:00…脇行バスに乗車  
11:39…脇バス停到着  
12:00…310 系統 済生会高岡病院行きに乗車  
12:31…氷見口駅に到着  
12:44…J R 氷見線各駅停車高岡駅行きに乗車  
13:15…高岡駅に到着  
13:24…あいの風とやま鉄道各駅停車泊駅行きに乗車  
14:54…泊駅に到着  
14:56…あいの風とやま鉄道日本海ひすいライン直通各駅停車直江津駅行きに乗車  
16:32…直江津駅に到着  
17:38…特急しらゆき 7 号新潟駅行きに乗車  
19:25…新潟駅に到着

## 16 日目

8:22…特急いなほ 1 号秋田駅行きに乗車  
11:57…秋田駅到着  
13:57…快速リゾートしらかみ 5 号青森駅行きに乗車  
19:38…青森駅に到着

## 17 日目

7:34…J R 奥羽本線各駅停車弘前駅行きに乗車  
7:39…新青森駅到着  
7:56…北海道新幹線はやて 93 号新函館北斗駅行きに乗車  
8:58…新函館北斗駅に到着  
トヨタレンタカー新函館北斗→国道 227 号→北斗追分 I C→国道 228 号→木古内町→知内町→福島

町→松前町→上ノ国町→江差町→国道 229 号→乙部町→道道 740 号→せたな町→国道 229 号→島牧町→寿都町→岩内町→泊村→神恵内村→積丹町→古平町→余市町→国道 5 号→国道 337 号→国道 231 号→増毛町→トヨタレンタカー留萌 新函館北斗駅→留萌駅:620 km、11 時間 30 分 途中で 1 泊

### 18 日目

9:39…鬼志別ターミナル行きバスに乗車  
11:13…鬼志別ターミナルに到着  
11:45…音威子府駅行きバスに乗車  
12:54…浜頓別ターミナルに到着  
17:28…枝幸ターミナル行きバスに乗車  
18:13…枝幸ターミナルに到着

### 19 日目

7:10…雄武行きバスに乗車  
8:17…雄武に到着  
8:42…紋別バスターミナル行きバスに乗車  
9:57…紋別バスターミナルに到着  
11:00…遠軽駅行きバスに乗車  
12:25…遠軽駅に到着  
13:00…J R 石北本線普通網走駅行きに乗車  
16:01…網走駅に到着  
16:17…J R 釧網本線普通釧路駅行きに乗車  
17:08…知床斜里駅に到着  
17:30…斜里バスターミナルよりウトロ温泉バスターミナル行きに乗車  
18:20…ウトロ温泉バスターミナルに到着

### 20 日目

9:20…羅臼行きバスに乗車  
10:10…羅臼に到着  
13:00…釧路駅前行きバスに乗車  
14:30…中標津バスターミナルに到着  
16:55…厚床(あつとこ)駅行きバスに乗車  
18:15…厚床駅に到着

### 21 日目

7:40…根室駅前ターミナル行きバスに乗車  
8:26…根室駅前ターミナルに到着  
8:27…J R 根室本線普通釧路駅行きに乗車  
10:58…釧路駅に到着  
11:23…特急おおぞら 6 号札幌駅行きに乗車  
12:56…帯広駅到着  
13:20…帯広駅バスターミナルより愛国・幸福・広尾(イオン・ヨーカドー・北斗病院 経由)乗車  
15:50…広尾本庁 10 丁目下車  
17:07…様似営業所行きバスに乗車  
19:05…様似営業所に到着

### 22 日目

8:02…静内行きバスに乗車  
10:29…静内に到着  
10:50…苫小牧駅前(鵜川駅前・沼ノ端駅北口 経由)行きバスに乗車  
12:18…鵜川駅前に到着  
13:05…J R 日高本線普通苫小牧駅行きに乗車  
13:35…苫小牧駅に到着  
15:29…特急北斗 16 号函館駅行きに乗車  
17:42…森駅に到着  
17:45…J R 函館本線普通函館駅行きに乗車  
18:20…鹿部駅に到着  
18:21…鹿部出張所行きバスに乗車  
18:42…鹿の湯前に到着

### 23 日目

10:57…鹿部海岸線 225 系統古部行きバスに乗車  
11:40…南茅部支所前到着  
13:55…99A 系統函館駅前・函館バスセンター行きバスに乗車  
15:04…函館駅前に到着  
15:44…はこだてライナー新函館北斗駅行きに乗車  
16:06…新函館北斗駅に到着  
16:20…北海道新幹線はやぶさ 40 号東京駅行きに乗車  
17:20…新青森駅に到着

17:38… J R 奥羽本線各駅停車青森駅行きに乗車  
17:44…青森駅に到着

## 24 日目

6:53…青い森鉄道各駅停車八戸駅行きに乗車  
7:40…野辺地駅に到着  
8:06… J R 大湊線各駅停車大湊駅行きに乗車  
9:03…下北駅に到着  
駅レンタカー（下北→八戸） 八戸で宿泊

## 25 日目

7:17…八戸線各駅停車久慈駅行きに乗車  
9:04…久慈駅に到着  
10:39…三陸鉄道リアス線各駅停車宮古駅行きに乗車  
12:14…宮古駅に到着  
12:31…各駅停車釜石駅行きに乗車  
13:53…釜石駅に到着  
14:13…各駅停車盛駅行きに乗車  
15:05…盛駅に到着  
15:50… J R 大船渡線 B R T 気仙沼駅行きに乗車  
17:14…気仙沼駅に到着

## 26 日目

6:45… J R 気仙沼線 B R T 前谷地行きに乗車  
9:08…前谷地行に到着  
9:45… J R 石巻線各駅停車女川駅行きに乗車  
10:04…石巻駅に到着  
10:48… J R 仙石線快速仙台駅行きに乗車  
11:52…仙台駅に到着  
12:40… J R 常磐線各駅停車原ノ町駅行きに乗車  
13:59…原ノ町駅に到着  
14:08… J R 常磐線各駅停車水戸駅行きに乗車  
17:22…水戸駅に到着

## 27 日目

7:41…鹿島臨海高速鉄道大洗鹿島線各停鹿島神宮  
駅行きに乗車  
9:10…鹿島神宮駅に到着

9:44… J R 鹿島線各停佐原駅行きに乗車  
10:00…香取駅に到着  
10:15… J R 成田線各駅停車銚子駅行きに乗車  
10:56…銚子駅に到着  
11:15…銚子電気鉄道外川駅行きに乗車  
11:37…外川駅に到着  
12:46…銚子電気鉄道銚子駅行きに乗車  
13:05…銚子駅に到着  
13:49… J R 総武本線各駅停車千葉駅行きに乗車  
14:41…成東駅に到着  
14:48… J R 東金線各駅停車大網駅行きに乗車  
15:05…大網駅に到着  
15:09… J R 外房線快速上総一ノ宮駅行きに乗車  
15:30…上総一ノ宮駅に到着  
15:44… J R 外房線各駅停車木更津駅行きに乗車  
17:41…千倉駅に到着  
17:55…安房白浜行きバスに乗車  
18:21…安房白浜に到着

## 28 日目

9:30… J R 館山駅行きバスに乗車  
9:45…相の浜に到着  
11:45…休暇村経由館山駅行きバスに乗車  
12:37…館山駅に到着  
12:45… J R 内房線各駅停車木更津駅行きに乗車  
13:46…君津駅に到着  
13:50… J R 内房線加速久里浜駅行きに乗車  
14:30…蘇我駅に到着  
14:35… J R 京葉線各駅停車東京駅行きに乗車  
15:15…新木場駅に到着  
15:27…東京臨海高速鉄道りんかい線各駅停車大崎  
駅行きに乗車  
15:42…大井町駅に到着  
15:52… J R 京浜東北線根岸線直通快速大船駅行  
きに乗車  
16:24…石川町(元町・中華街)駅に到着 徒歩 13  
分で元町・中華街駅  
16:41…山下町から 058 系統みなと赤十字病院経由  
磯子車庫前駅行きバスに乗車

17:11…東町到着  
17:17…根岸線各駅停車大船駅行きに乗車  
17:23…新杉田駅到着  
17:28…シーサイドライン各駅停車金沢八景駅行きに乗車  
17:54…金沢八景駅に到着  
18:12…京急本線快特三崎口駅行きに乗車  
18:23…堀ノ内駅に到着  
18:26…普通浦賀駅行きに乗車  
18:29…馬堀海岸駅に到着  
18:36…須 24 系統 観音崎行きバスに乗車  
18:50…観音崎に到着

## 29 日目

7:24…浦 03 系統 浦賀駅行きバスに乗車  
7:39…浦賀駅に到着  
7:48…久 19 系統 京急久里浜駅行きにバスに乗車  
8:10…京急久里浜駅に到着  
8:20…特急三崎口駅行きに乗車  
8:29…三浦海岸駅に到着  
8:45…海 35 系統 三崎東岡行きバスに乗車  
9:30…三崎東岡に到着  
9:37…三 9 系統 三崎口駅行きに乗車  
9:50…三崎口駅に到着  
10:05…三 54 系統 ソレイユの丘行きバスに乗車  
10:14…長井に到着  
10:20…逗 6 系統 逗子駅行きに乗車  
11:02…逗子駅に到着  
11:13…横須賀線各駅停車成田空港駅行きに乗車  
11:17…鎌倉駅に到着  
11:26…江ノ島電鉄各駅停車藤沢駅行きに乗車  
12:03…藤沢駅に到着  
12:46…J R 東海道線快速平塚駅行きに乗車  
12:52…茅ヶ崎駅に到着  
12:58…J R 相模線各駅停車橋本駅行きに乗車  
13:58…橋本駅に到着  
14:04…J R 横浜線快速八王子駅に乗車  
14:15…八王子駅に到着

## 注意事項

この度はご覧頂きありがとうございます。

こちらは私がふと「伊能忠敬が辿った海岸線を、鉄道を用いて回ってみた場合どのくらいの期間がかかるのだろう」と思って作ってみたものです。八王子キャンパスのからアクセスのよい八王子駅から出発し帰ってくるものとなっています。

鉄道を優先し、できるだけ海沿いに行く経路を考えました。鉄道がないところはバスで、バスもないところは車で行くことにしています。また一筆書きで行くことを考慮しているため、海沿いであっても盲腸線は計画に入れていない場合が多いです。その他バスで辿れる海岸線もあると思いますが、それは私の裁量で省かれたものだとお考えください m( )m。

本旅行計画は JTB 時刻表 2022 年夏号・2023 年春号、GoogleMap を基に平日を前提に作っています。必ずしも現在の運行状況と合致する訳ではありません。万が一これを参考にしてくださる事があれば是非今一度ダイヤをご確認ください。

佐藤 匠



# 北海道旅行記 2022

機械工学専攻 修士 2 年 勝木 碩

## ○はじめに

北海道へ行こう！そう思ったのは 2019 年の秋だった。大学 2 年生の長期休暇は真冬の北海道で乗り鉄する計画で、2020 年 3 月に実施する予定だった。しかしこの頃、新型コロナウイルス感染症が北海道の各地で流行していた。当時は未知のウイルスで、当然ながら治療薬も予防接種も無かった時期であり、残念ながら中止せざるを得なかった。

時は流れて 2022 年の夏。パンデミックが始まって以降、初めて行動制限のない夏だった。学生時代に長旅ができるのもあとわずか。加えて、翌年は就職活動や修論で旅行どころではないかもしれない…。感染対策を万全にした上で、北の大地へ行くことを決意した。目的は 3 つあり、①北海道内の未乗車路線の完乗、②本土最東端・最北端到達証明書の取得、③小樽市総合博物館の訪問である。

ここで、旅行実施前の未乗車路線を以下に記す。

### < JR 北海道 >

- ・石勝線（新夕張～新得）
- ・根室本線（富良野～根室）
- ・釧網本線
- ・石北本線
- ・宗谷本線

### < 札幌市交通局 >

- ・南北線
- ・東西線
- ・東豊線

早速、時刻表を開いて当初の計画を作り直したところ、9 泊 10 日の行程が完成した。鉄道旅行というよりは「学生時代最後の大冒険」と表現した方が良いかもしれない。これまでの人生で経験したことがないほどの大きな挑戦に、期待と少しの不安を抱きながら出発日を待つ。

## ○実際の行程

### 1 日目 8 月 28 日（日）

表 1 旅行 1 日目の行程

乗車駅	発車時刻	列車番号	種別 列車名 行き先	降車駅	到着時刻
東京	8:20	7B	はやぶさ 7 号 新函館北斗 行き	新函館北斗	12:17
新函館北斗	12:35	3340M	快速 はこだてライナー 函館 行き	函館	12:50

迎えた旅行 1 日目は朝から弱い雨が降っていた。この日は自宅最寄り駅から東京駅へ向かい、東北新幹線、北海道新幹線、函館本線と乗り継いで函館駅まで向かう。東京駅での乗り継ぎに失敗しないように、時間に余裕を持って自宅を出る。

東京駅の新幹線ホームに上がると、いきなり珍しい車両と遭遇した。200系の復刻カラーリングが施された、新幹線E2系電車J66編成である。200系は、かつて東北新幹線や上越新幹線で運行されていた車両であり、2013年までに全て引退した。2022年は東北新幹線及び上越新幹線開業40周年、かつ鉄道開業150周年であり、これを記念してE2系の1編成を200系カラーに塗装し、この年の6月から運転している。撮影に夢中になっていると、乗車予定のはやぶさ5号がホームに入線した。



左：200系をイメージした新幹線E2系電車。1編成しかないレア車両だ

右：乗車したはやぶさ5号の車両。JR東日本の新幹線E5系電車

興奮冷めやらぬまま、定刻の8時20分に東京を出発。まずはこの列車で終点の新函館北斗まで向かう。新青森でJR東日本からJR北海道の乗務員へバトンタッチし、列車は北海道新幹線へ。海峡線の線路と合流し、奥津軽いまべつを通過すると、列車はいよいよ青函トンネルへと入る。おそらく、駅を出発して7本目に入るトンネルが青函トンネルのはずだ。指定された進行方向左側の窓側の席から、外をじっと眺める。白抜き文字で「青函」と書かれた看板が見えた瞬間に列車はトンネルに入り、そのまま約20分間青函トンネルを駆け抜けて北海道へ。2018年の夏以来、約4年ぶりに北海道にやってきた。湯の里知内信号場と木古内を通過し、左に大きくカーブを切ればまもなく新函館北斗である。

新函館北斗に到着後はすぐに北の大地の入場券を購入し、函館本線の快速はこだてライナーに乗り換える。車両は733系電車1000番台の3両編成。はこだてライナーには、終点の函館まで各駅に停車するタイプと、五稜郭のみ停車する速達タイプがある。筆者が乗り込んだのは、後者の速達タイプだった。新函館北斗を定刻に出発した列車は、次の停車駅、五稜郭までスピードを出して走行する。出発しておよそ15分で函館へ到着。時刻はまだお昼の1時前だが、この日の移動はここで終わり。午後は函館の市街地を観光することにしよう。

函館駅のみどりの窓口で、翌日から使用する北海道フリーパス、北の大地の入場券、『今こそ輝け！北のキハ183系』記念入場券を購入し、函館観光へ。函館ラーメンで昼食をとった後、函館駅前停留場から函館市電に乗り込む。5系統で終点の函館どつく前まで行き、周辺を少し歩いて函館駅方面へ戻る。折り返しの電車は、なんと箱館ハイカラ号！1日に2本しか運転されていないそうで、これまた珍しい車両に当たった。この電車で終点の湯の川停留場を目指す。

湯の川停留場の近くには旧国鉄戸井線の未成線跡がある。線路が敷かれる予定だった場所はきれいに舗装され、サイクリングロードとして活用されている。開通していたら、40系気動車に乗って恵山の近くまで行けたのかな…。そんなことを思いながら、かつての鉄道予定線跡を歩く。



左：箱館ハイカラ號の車両。形式は30形電車で、1910年に製造された。

右：旧国鉄戸井線の未成線跡。線路が敷かれる予定だった路盤は遊歩道に整備されている

湯の川停留場から市電に乗り込み、今度は函館山を目指す。最寄りの十字街停留場から坂を登り、山麓から函館山ロープウェイに乗って山頂へ。この日は天候が良く、駒ヶ岳まで見渡すことができた。やがて周囲は暗くなり始め、夜景目当ての観光客が多くなってきた。夜景は何度か見ているので、ここで下山する。十字街停留場に戻り、再び市電に乗り込む。2系統で谷地頭まで行き、函館市電を完乗した。函館駅まで引き返した後は、家族イチ推しの、ラッキーピエロというハンバーガーチェーン店でテイクアウトし、宿で美味しくいただいた。



函館山山頂からの景色。天候が良い日は駒ヶ岳まで見渡せる



函館のご当地ハンバーガー「ラッキーピエロ」で夕食

## 2日目 8月29日(月)

表2 旅行2日目の行程

乗車駅	発車時刻	列車番号	種別 列車名 行き先	降車駅	到着時刻
函館	10:05	7D	特別急行 北斗7号 札幌 行き	長万部	11:33
長万部	13:29	2943D	普通 倶知安 行き	倶知安	15:02
倶知安	15:17	1945D	普通 小樽 行き	小樽	16:27
小樽	16:32	3940M	快速 エアポート172号 新千歳空港 行き	札幌	17:06

この日より北海道フリーパスを使い、北海道内の未乗車路線の完乗を目指す。旅の2日目は、函館本線を乗り継いで札幌まで向かう。朝8時過ぎに宿を出てベイエリアを散策し、函館朝市でお土産を物色していると時刻は10時を回ろうとしていた。急いで函館駅へ向かい、列車に乗り込むこととする。

2日目に乗る最初の列車は、特急北斗5号札幌行きで、キハ281系が7番ホームに停車していた。281系は筆者にとって非常に思い出深い車両だ。約15年前に家族で北海道に行った時、当時のスーパー北斗号に乗車し、運転台直下にあるフリースペースから前面展望を楽しんだ。残念ながら、現在は安全対策のため立入禁止になっているが、それでも豪快な走りを楽しめる素晴らしい車両だった。そんな思い出のある車両も、2022年9月末をもって定期運用から離脱、さらに翌月下旬のラストランで引退した。

列車は定刻通り函館を出発。新函館北斗からは非電化区間となり、景色も大きく変わる。大沼湖、駒ヶ岳、内浦湾……281系から見る、最後の車窓を目に焼き付ける。函館を出ておよそ90分で長万部に到着。乗り換えのため、ここで列車を降りる。小さい頃から何度もお世話になりました、今までありがとう！心の中でお礼を言いながら、札幌へ向かう281系を見送った。



左：特急北斗5号。引退間近の281系気動車に乗る

右：大沼湖と駒ヶ岳

長万部では次に乗る列車まで2時間以上の待ち時間があった。改札を出て北の大地の入場券を購入したら、かなやのかにめしで昼食とする。購入した店舗のすぐ側に、かにめしの自動販売機が設置されていた。かにめしの他に、鮭飯や中華丼の素が販売されていて、思わず買ってしまいそうになった。

長万部から先も引き続き函館本線を進む。倶知安行き2943D列車は、H100形電気式気動車の3号車の

単行で、青春 18 きっぷ利用者と思わしき人たちが座席が埋まっていた。函館本線の長万部と小樽の間は、北海道新幹線の札幌延伸時に廃止される可能性があるため、お別れ乗車をする人が多いのだろう。列車はのんびりと山道を進む。車窓右側に羊蹄山が顔を出すと、倶知安はもうすぐだ。

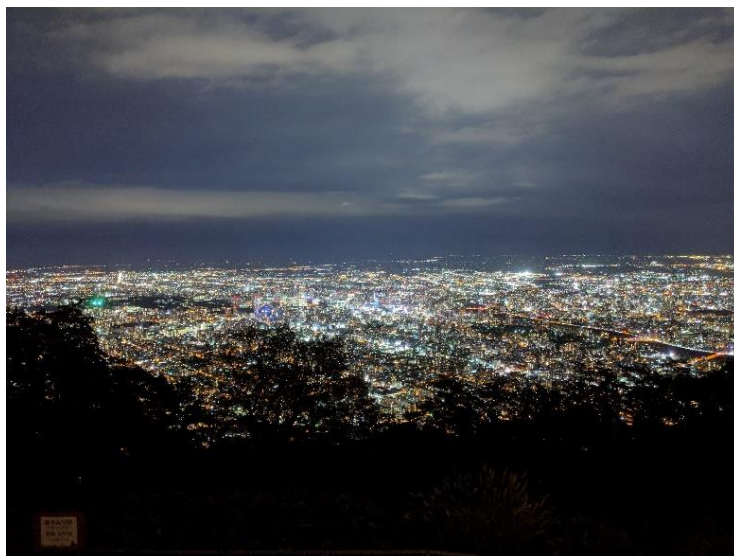
倶知安で北の大地の入場券を購入し、後続の小樽行き 1945D 列車に乗り込む。車両は先ほどと同じ H100 形電気式気動車で、12 号車と 14 号車の 2 両編成だった。途中の余市では大量の観光客と高校生が乗車し、車内はほぼ満員に。余市と小樽の間は特に乗客が多い区間だが、本当に廃線にしてしまっているのだろうか。そんなことを考えているうちに、列車は小樽に到着した。



左：倶知安到着直前で見えた羊蹄山

右：H100 型電気式気動車。撮影場所の倶知安駅構内はすっかり変わり果てていた

小樽からは快速エアポート 172 号に乗って札幌まで行き、今晚宿泊するホテルに荷物を預ける。そこから地下鉄南北線ですすきのへ、さらに札幌市電の環状外回り電車に乗り換えて藻岩山を目指す。札幌市は日本新三大夜景の一都市で、藻岩山の山頂展望台からは、その夜景を楽しむことができる。中腹駅でロープウェイから「もーりすカー」というミニケーブルカーに乗り換え山頂駅へ。展望台で 1 時間ほど夜景を眺め、ロープウェイで下山した後は再び環状外回り電車に乗り、西 4 丁目停留場で降りて、歩いてホテルまで戻る。部屋に帰ると、時計の針は夜の 10 時を指していた。



藻岩山から見る、札幌市街の夜景。観光客がとても多かった

### 3日目 8月30日(火)

表3 旅行3日目の行程

乗車駅	発車時刻	列車番号	種別 列車名 行き先	降車駅	到着時刻
札幌	7:58	31D	特別急行 とかち1号 帯広 行き	帯広	10:39
帯広	14:18	4005D	特別急行 おおぞら5号 釧路 行き	釧路	15:51

旅の3日目は特急列車を乗り継ぎ、釧路を目指す。どちらの列車も乗車時間が長いため、指定席を確保する。ちなみに北海道フリーパスでは、最大6回分、特急料金を支払うことなく指定席券の発行が可能である。まず乗ったのは特急とかち1号で、車両はキハ261系気動車のST-1117編成とST-1217編成の4両編成だった。札幌を定刻に出発した列車は千歳線を進み、南千歳からは石勝線に入る。ここから先は、石北本線の新旭川まで非電化区間内を進むことになる。途中停車駅の新夕張を出発後、進行方向左手に夕張支線の線路跡と橋梁を確認できた。前回の北海道旅行で乗車した夕張支線の思い出がよみがえる。列車は占冠、トマムと各駅に停まり、新狩勝トンネルを抜けて峠を下る。地図上ではΩカーブを描いているが、そのような実感はあまりなく、高原の中をひたすら走っている感覚だった。新得から先は根室本線に入る。芽室を出発し、しばらくして高架橋にさしかかると、帯広到着を告げる車内放送が流れた。



左：乗車した、特急とかち1号

右：新夕張を出発した直後の景色。中央左寄りに写っているのは旧夕張支線の橋梁

次に乗る列車までは3時間半近くある。気象情報を確認すると、帯広市内は曇りでなんとか持ちこたえそうな天候だったので、サイクリングすることにした。観光案内所で自転車を借りてまず向かったのは六花亭の帯広本店。家族へのお土産を購入し、その後、札内川沿いまで自転車を漕ぐ。道中で帯広名物の豚丼を食べて、川沿いのサイクリングロードまで出ると、目の前に根室本線の札内川橋梁が現れた。築堤を下りてグラウンドと思われる場所から眺めていると、ゴーンという音が聞こえてきた。リュックサックから慌ててスマホを取り出してカメラを向けると、帯広方面から普通列車がやってきた。橋桁からそれなりに離れているのに、かなり迫力があつた。



札内川橋梁を渡る普通列車。撮影時刻から推測すると、釧路行き 2525D 列車だろう

帯広駅に戻って列車の旅を再開する。今度は特急おおぞら 5 号で、車両はまたしてもキハ 261 系気動車だ。この日は 6 両編成での運転で 1 両増結されていた。帯広を出て 1 時間近く、列車は太平洋沿いを走る。鉛色の雲と海を眺めながらのんびりしていると、いつの間にか列車は釧路貨物駅を通過しようとしていた。やがて、釧路駅 1 番ホームにゆっくりと滑り込んだ。

釧路駅の改札口を出て駅舎を撮影し、すぐに弊舞橋まで歩いて向かう。釧路の夕日は世界三大夕日の 1 つであり、弊舞橋から眺められるそうだが、この日は今にも雨が降りそうなほど雲が広がっていた。夕日は諦めて、橋近くの公園の展望台から釧路の市街地を眺める。港湾施設の遠くには工場が広がっていて、高い煙突がいくつか立っていた。その後、近くのショッピングモールと釧路駅で夕食を調達し、この日泊まるホテルへ向かった。



左：弊舞橋と釧路市街



右：ショッピングモールの中にあった、UFO キャッチャーならぬ「かにキャッチャー」

見事捕獲できた場合、茹でて持ち帰ることができるらしい

## 4日目 8月31日(水)

表4 旅行4日目の行程

乗車駅	発車時刻	列車番号	種別 列車名 行き先	降車駅	到着時刻
釧路	5:35	3625D	快速 はなさき 根室 行き	根室	8:00
根室	11:03	3628D	快速 はなさき 釧路 行き	釧路	13:18
釧路	14:14	4730D	普通 網走 行き	清里町	16:17

この日は花咲線の始発列車に乗って根室まで行き、納沙布岬を訪れる。その後、釧路まで折り返して釧網本線で清里町を目指す。もともとは川湯温泉で降りて旅館に泊まるつもりだったが、どの宿も満室だったため、別の場所で比較的リーズナブルな温泉宿に泊まることにした。その最寄り駅が清里町である。

まず乗り込んだのは、5時35分発の根室行き快速はなさき 3625D 列車。車両はキハ 54 形の 516 号車で、座席のモケットには沿線の動物や自然が描かれたラッピングが施されていた。釧路の隣駅である東釧路を発車すると、列車は厚岸までノンストップ、次々と駅を通過していく。厚岸から先は、厚岸湖、別寒辺牛湿原と絶景区間を進む。霧雨の中を走ること2時間近く、列車は終点1つ手前の東根室駅に到着した。この駅は、日本最東端の駅かつアジア最東端の駅である。「日本最東端の駅」と書かれた柱を見て、最果ての地までやってきたことを実感する。列車は定刻通り根室に到着。みどりの窓口で北の大地の入場券を購入し、納沙布岬行きのバスに乗り換える。



左：早朝の釧路駅。右側の快速はなさきに乗って根室へ向かう

右：日本&アジア最東端の駅、東根室

バスに揺られること40分、岬近くの公園に到着すると、四島の架け橋という構造物と北方領土資料館の建物が見えた。館内には北方四島の歴史や当時の人々の生活、終戦直後にソ連が侵攻した際の状況など様々な展示があり、とてもいい勉強になった。帰り際に受付で本土最東端到達証明書をいただき、バスで根室駅まで戻る。時間の関係で、名物のエスカロップと花咲ガニを食べられなかったことが心残りだ。





左：岬近くの公園にある四島の架け橋。北方領土返還祈念のシンボル像になっている  
右：納沙布岬の碑。「返せ北方領土」という言葉に重みを感じる

根室から再び快速はなさきに乗り、釧路まで折り返す。改札を済ませてホームに入ると、何やらカラフルな列車が停まっていた。キハ40形1779号車「道東 森の恵み」と、キハ54形521号車「地球探索鉄道 花咲線」のラッピング車だ。花咲線は夏の観光シーズン中、2両に増結しているが、このペアで来るとは思わなかった。列車は、往路に乗った便と同じ停車駅で釧路まで行く。途中、エゾシカの群れが線路上に出てきて何度か急ブレーキがかかったが、一度も停車することなく釧路まで走り切った。



上2枚：キハ54形「地球探索鉄道 花咲線」ラッピング車  
下2枚：キハ40形「道東 森の恵み」ラッピング車

釧路での乗り換え時間は小一時間ほどある。3番線ホームに停車中の釧路湿原ノロッコ号を撮影し、駅の待合室で休憩する。昼ごはんをゆっくり食べられる時間がないのは少々もったいない気もするが、時間がないのも旅の醍醐味といえよう。次に乗る釧網本線の列車は4730Dの網走行き。この日は朝から降り続く雨の影響で、なんとオホーツク管内まで行く最後の列車だった。そのため、地元の人や学校帰りの高校生で8割ほど席が埋まっていた。車両はキハ54形の515号車で、座席は集団見合い式の固定クロスシートだった。雨がだんだん強くなる中、列車は目的地に向かってひた走る。ディーゼルエンジンの音が力強く、頼もしく聞こえる。川湯温泉から緑までは峠越えの区間で、25パーミルの急な坂が続く。ザーザー降りの雨で遅れるかと思ったが、定刻に清里町に到着した。

清里町駅から歩くこと15分、この日宿泊するホテルに到着した。外観は企業の保養所のように見えたが、立派な温泉宿である。天然温泉で1日の疲れを癒やし、地元の食材をふんだんに使った豪華な食事に舌鼓を打つ。自分が今、鉄道旅行をしていることを忘れそうになる。

部屋に戻って運行情報を確認すると、既に釧網本線は運転を取りやめていた。やはり雨が強くなっているのだろうか。翌日の天候は曇り予報だが、果たしてどうなることやら…。持参したポケット時刻表で代替案を立て、少し不安な気持ちになりつつ床につく。



釧路湿原ノロッコ号の牽引機関車(左)と客車(右)



釧路湿原駅の駅舎。ノロッコ号も停車する

## 5日目 9月1日(木)

表5 旅行5日目の行程

乗車駅	発車時刻	列車番号	種別 列車名 行き先	降車駅	到着時刻
清里町	8:51	4726D	普通 網走 行き	網走	9:51
網走	12:35	6084D	特別急行 大雪4号 旭川 行き	旭川	16:19
旭川	17:37	2336M	普通 岩見沢 行き	滝川	18:20
滝川	20:52	3041M	特別急行 ライラック41号 旭川 行き	旭川	21:25

月は変わって旅の5日目、この日は釧網本線と石北本線を乗り継ぎ、旭川まで向かう。前日から降り続いていた雨はやみ、薄い雲の隙間から青空が広がっていた。列車も始発から平常通り運行しているようでひと安心だ。昨日降りた清里町駅から鉄道の旅を再開する。やってきたのはキハ54形の522号車で、ルパン三世のラッピングが施された車両だ。普段は花咲線の運用に入ることが多いが、時折、釧網本線の普通列車にも該当されるそうだ。また、2両目にはキハ40形1763号車が連結されていたが、回送扱いのため立入禁止となっていた。2両目を締め切りにして運行するのは四国ではよく見られる光景だが、北海道にもあることに驚いた。知床斜里を出ると列車はオホーツク海に沿って走る。乗車して1時間ほどで網走に到着した。



左：キハ54「ルパン三世」ラッピング車。座席は789系譲りのリクライニングシートが使われている  
右：木造駅舎が素敵な止別駅。駅舎内には「えきばしゃ」という飲食店がある

網走駅ではおよそ2時間半の待ち時間がある。旅の計画では、その間に博物館網走監獄を見学することになっている。改札口を出てすぐに、駅前ロータリーに停まっていたタクシーに乗り目的地へ向かう。事前に調べたところ、当博物館内をひと通り回るのに1時間半も要するらしい。それだけ展示物が多く、敷地も広いということなのだろう。少々急ぎ足で館内に入り見学を始める。旅行ガイドブックでよく目にする、放射状の平屋舎房をはじめ、歴史的に価値の高い建造物、展示物が数多く保存されていた。また、中に入ると受刑者の食事風景や労働の様子がマネキンで忠実に再現されており、当時の囚人らの過酷な生活環境を学ぶことができた。写真を撮りながら1つずつ見て回っていると、あっという間に時間は過ぎていった。ミュージアムショップでお土産を購入し、タクシーで網走駅に戻る。



左：網走監獄の展示物の1つである独居房。ここから脱獄を試みた囚人がいたらしい  
 右：網走駅の駅名看板。隣のキャプションには、看板が縦書きである理由が書かれている

次に乗る列車は、12時35分発の特急大雪4号。昼ごはんと北の大地の入場券を購入し、改札を済ませてホームに入る。やってきたのは183系気動車のグレードアップ車両。白の塗装にオレンジと赤色の帯が入った「新特急色」の車両が組み込まれていることを期待したが、全車両が青を基調とする「HET色」だった。筆者はこの列車のみ、事前にグリーン席を予約していた。183系は2023年春のダイヤ改正を以てJR北海道管内から姿を消すことが決まっており、最初で最後の乗車になると考えていたからだ。しかも、2号車にはハイデッカーグリーン車が連結されているため、ここまで来て乗らない訳にはいかない。

網走を定刻に出発した列車は、のどかな畑作地帯をしばらく走る。沿線は全国一の生産量を誇る玉ねぎの栽培地域で、北見駅からは「玉ねぎ列車」という貨物列車が運行されている。車窓からは収穫された玉ねぎが土の上に並べられている様子が見え、実に興味深かった。遠軽からは列車の進行方向が変わる。筆者を含めた乗客全員が一斉に立ち上がり、座席を回転させる。まるで儀式のようだった。白滝から先は山道、上川以降は再び平野部と景色がコロコロ変わる。窓の外を眺めながらぼんやりしていると宗谷本線の線路と合流し、旭川到着のアナウンスが流れた。



左：車内販売準備室の横にあった腰掛。24系客車の開放式B寝台を思い出す  
 右：瀬戸瀬で特急大雪1号と交換。お目当ての「新特急色」復刻塗装車に会えた

旭川に到着後は宿泊するホテルに荷物を預け、ジンギスカンを食べに滝川まで行く。ホームに上がると岩見沢行き 2336M 列車が停車していた。旭川を出発し、しばらくすると天気が急速に回復してきた。夕焼けを眺めながら揺られること 40 分、列車は滝川に到着した。

滝川は味付けジンギスカン発祥の地であり、道内各地に系列店を展開するメーカーの本店がある。今回はそこでジンギスカンを堪能することにしよう。特製のタレに漬け込まれた肉を鍋の中央で焼き、周りには野菜を敷き詰めてタレで煮込む。これが美味しい食べ方だという。本場のジンギスカンを食べようとした瞬間、筆者は自分の舌を思いっきり噛んでしまう。楽しみにしていた食事の時間は、一瞬で地獄へと変わってしまった。痛みに耐えながらなんとか完食し、特急ライラック 41 号で旭川に帰り着いた。



左：滝川まで乗車した普通列車。721 系も年々数を減らしつつある  
右：H100 形と特急オホーツク。ヘッドマークは 1980 年代に使用されていたものを復刻している



滝川発祥の味付けジンギスカンで夕食  
この直後、予想もしない悲劇に見舞われることに…

## 6日目 9月2日(金)

表6 旅行6日目の行程

乗車駅	発車時刻	列車番号	種別 列車名 行き先	降車駅	到着時刻
旭川	9:00	51D	特別急行 宗谷号 稚内行き	稚内	12:40

旅の6日目、この日は宗谷本線で日本最北端の駅、稚内まで行き、バスに乗り換えて宗谷岬を目指す。今日乗る列車はこの1本のみで、昼過ぎには目的地に到着していることになる。旭川から乗り込んだのは、稚内行きの特急宗谷号。キハ261系のSE-202編成とSE-101編成の4両編成での運転だった。乗車時間が3時間40分とかなり長いため、指定席券を購入してホームに上がる。中学生の頃から動画で何度も見た列車に乗ることができ、感無量だ。旭川を出発して数分すると列車は永山に運転停車する。この駅を境に、閉塞方式が自動閉塞式から特殊自動閉塞式(電子符号照査式)に変わる。車両の搭載機器の関係から、種別を問わず全ての下り列車が当駅に停車する。

進行方向右側にキマロキ編成が見えると名寄に到着する。この駅を境に、列車の本数は大きく減少する。列車は美深、音威子府、天塩中川と、沿線の自治体中心駅に停まりながら北上を続ける。宗谷本線は極端に利用者の少ない無人駅が集中しているが、特急停車駅も安泰とは言い難いだろう。宗谷管内に入ると、車窓からは牧場の風景が広がる。列車は抜海を通過し、海岸沿いの小高い場所に躍り出る。進行方向左手に青々とした海と利尻富士、礼文島を見ることができた。12時40分、列車は定刻通り稚内に到着した。



左：特急宗谷号

右：抜海駅～南稚内駅間で見えた利尻富士と礼文島

稚内駅からは宗谷バスの天北宗谷岬線に乗り、宗谷岬へ向かう。この路線は1989年に廃止されたJR天北線の代替バス路線で、鬼志別や浜頓別を経由して音威子府駅まで行く。なお、当路線は2023年10月1日以降、浜頓別から音威子府間はデマンドバスでの運行となっている。バスの本数は1日4本で、13時過ぎの便に乗らないと稚内駅まで戻れなくなる。宗谷湾沿いを走ること50分で宗谷岬停留所に到着した。この日は快晴で、遠くにサハリンの陸地を眺めることができた。本土最北端到達証明書をいただき、バスで稚内駅まで戻る。



左：本土最北端の地、宗谷岬

右：宗谷岬公園から見た宗谷海峡。はるか遠くにサハリンの陸地を望む

駅に到着すると、時刻は16時を回ろうとしていた。まだ明るい時間帯でホテルにチェックインするのは早いと思い、別の観光スポットに行くことにした。稚内駅前ターミナル停留所から稚内市内線のノシャップ行きバスに乗り、ノシャップ岬へ行く。最寄りのバス停から岬まで歩いて向かう途中、野生のエゾシカに遭遇した。周囲は住宅街だが、普通に歩いている姿を見てかなり驚いた。



左：ノシャップ岬のイルカのモニュメントと利尻富士

右：日本最北端の駅、稚内駅

再び稚内駅に戻り、宿泊するホテルにチェックインする。夕食をとった後、近くにある北防波堤ドームまで夜のお散歩。ふと空を見上げると、満天の星空が広がっていた。筆者は北海道を何度も訪れているが、これだけ綺麗に星が見られたのは初めてだった。あまりの美しさに感動し、しばらく観察していた。

7日目 9月3日(土)

表7 旅行7日目の行程

乗車駅	発車時刻	列車番号	種別 列車名 行き先	降車駅	到着時刻
稚内	10:28	4326D	普通 名寄 行き	名寄	14:17
名寄	14:42	3326D	快速 なよろ8号 旭川 行き	旭川	15:55
旭川	16:30	735D	普通 富良野 行き	富良野	17:40

旅の7日目は普通列車を乗り継いで富良野駅まで行く。稚内駅から出る宗谷本線の普通列車は1日4本しかなく、5時21分発の始発列車が出た後は10時過ぎまでやってこない。筆者は始発では早すぎると判断し、10時台の列車に乗ることにした。出発まで時間があるので、ホテルの近くにある北防波堤ドームに行ってみる。

北防波堤ドームの側には、かつて稚内とサハリンを結んでいた航路の発着場があり、線路も稚内駅からここまで延びていた。そして、ここに「稚内棧橋駅」があった。しかし現在はC55形49号機の動輪と記念碑があるのみで、構内のほとんどは道路になっている。かつての国際ターミナル港の雰囲気と巨大なドームを1時間ほど楽しみ、稚内駅へと向かう。



北防波堤ドームとC55形蒸気機関車の動輪  
古代ローマ建築物を思わせる回廊と太い柱が特徴的だ

改札を済ませてホームに入り、この日1本目の列車に乗り込む。名寄行き4326D列車は1両での運行で、車両はキハ54形の502号車だった。稚内を出発して10分ほどすると日本海が見えてくる。この日も朝から快晴で、遠くに利尻富士と礼文島を望むことができた。列車が再び内陸部に進路を変えるとまもなく抜海に到着する。この駅は利用者が極端に少ない駅の1つで、2025年春の廃止が検討されている。宗谷本線の無人駅はどこも、いつ存廃の議論に発展してもおかしくない。駅に停車する度にカメラを向け、写真を撮る。容量など気にせず、ただ記録を残すために撮影する。幌延を出発して3つ目の駅は、数ある秘境駅の中でも特にファンから人気の高い糠南駅。牧場の中に板張りのホームと、淀川製鋼所の物置を改修した待合室がポツンと佇む。この駅でなんと各2名の乗り降りがあり驚いた。ちなみに、終点の名寄まで乗車または降車があった駅は、抜海、勇知、豊富、幌延、糠南、問寒別、天塩中川、音威子府、天塩川温泉、美深の10駅で、無人駅でも比較的乗り降りがあった。しかし、ほとんどはスーツケースを持った旅行者客であり、地元の方と



思われる客はわずかだった。また、稚内から終着の名寄まで乗車したのは筆者を含めて 15 名で、乗客の 95% 近くが乗り越し客だった。



左：廃止が検討されている抜海駅。日本最北端の無人駅かつ木造駅舎を有する駅である  
右：下沼駅の駅舎。壁面にはこの駅をモチーフにしたキャラクターが描かれている



左：秘境駅として有名な糠南駅。板張りのホームとヨド物置の待合室に感動した  
右：名寄高校駅。元は東風連駅で、北海道名寄高等学校の近くに移設して開業した

名寄で快速なよろ 8 号に乗り換え、旭川駅まで行く。車両は H100 形 23 号車の単行で、始発駅から満席になるほどの混み具合だった。列車は平野部を最高時速 100km で快走する。名寄を出発してから 1 時間強で旭川に到着した。

旭川で 30 分ほど待った後、富良野行き 735D 列車に乗り込む。キハ 150 形 3 号車の単行で、地元の高校生と観光客で混雑していた。美瑛を出発して峠道を越えると、列車は富良野盆地へ。進行方向左側に夕日に照らされた十勝岳連峰がきれいに見えた。列車は定刻通り、富良野駅 4 番ホームに滑り込んだ。

疲れていて外食する気が起きなかったため、駅近くの飲食店でオムカレーをテイクアウトし、ホテルの部屋でゆっくりと食べた。思っていたよりもルーが辛かったが、とても美味しかった。

8日目 9月4日(日)

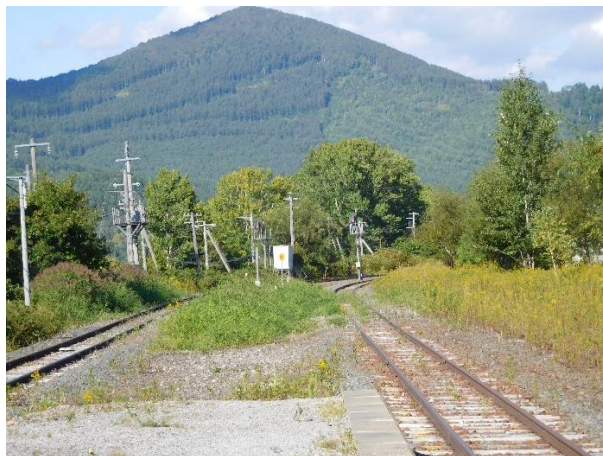
表8 旅行8日目の行程

乗車駅	発車時刻	列車番号	種別 列車名 行き先	降車駅	到着時刻
富良野	7:17	2471D	普通 東鹿越 行き	東鹿越	8:01
東鹿越	8:06	101	普通 代行バス 新得 行き	新得	9:14
新得	13:57	108	普通 代行バス 東鹿越 行き	東鹿越	15:04
東鹿越	15:12	2482D	普通 滝川 行き	滝川	16:57
滝川	17:33	3036M	特別急行 ライラック 36号 札幌行き	札幌	18:25
札幌	18:34	1789M	普通 小樽 行き	琴似	18:40

旅の8日目は根室本線の富良野～新得間に乗車し、滝川経由で札幌まで向かう。この旅のメインイベントで、旅行前から楽しみにしていた。富良野～新得間は利用者の減少により、2024年3月末をもって廃止されることが決まっている。また、この区間の廃線により、根室本線は滝川～富良野間と新得～根室間の2つに分かれる。どんな理由であれ、本線級の路線が分断されるのは悲しい。

富良野駅のホームに上がってしばらくすると、滝川方面から列車がやってきた。キハ40形1747号車の単行で、かつて急行宗谷号などで運行していたキハ400系時代の塗装にラッピングされた車両だ。新得方面の始発列車ということもあり、乗客はまばらだった。金山を過ぎて長いトンネルを抜けると、列車はかなやま湖の側を走る。景色を楽しんでいると、東鹿越駅到着の放送が流れた。

東鹿越でふらのバスによる列車代行101便に乗り換え、新得を目指す。バスは何度か根室本線の線路と交差する。どの踏切も遮断棒が外されており、線路はさび付いて草が生い茂っていた。もう絶対に復旧させないというJR北海道の意志がひしひしと伝わってくる。やがてバスは幾寅駅に到着。この駅は、映画『鉄道員』のロケ地であり、作品では「幌舞駅」として登場する。作品の内容がそのまま現実になろうとしていることに、寂しさよりも恐ろしさの方が勝ってしまった。バスは狩勝峠の頂上を過ぎて長い坂を下っていく。途中、サホロリゾートホテルに立ち寄って若干の客を乗せ、国道38号線をひたすら進む。バスはほぼ定刻通り新得駅の駅前ロータリーに到着した。



左：キハ40形1747号車。ファンからは「宗谷線急行色」と呼ばれている

右：東鹿越駅ホームから新得方面を眺める。出発信号機は青に変わることなく廃線を迎える

新得からは今来た道を引き返す予定だが、次の代行バスが出発するまで約4時間半もある。駅に併設されている観光案内所で自転車を借り、かつての根室本線の廃線跡をたどることにしよう。駅を出て15分走るとSL広場に着いた。ここには、かつて狩勝峠を行き来していたD51形蒸気機関車が展示されている。そして、SL広場から先はサイクリングロードになっており、根室本線の旧線の線路跡が転用されている。しかし、大部分が砂利道で少々走りにくい。勾配も徐々にきつくなり、自転車を漕ぐスピードが落ちる。小休憩を繰り返しつつ、息を切らしながら走ること1時間半、ついに旧新内駅にたどり着いた。新内駅のSL広場でお昼休憩を取り、帰りは国道38号線で新得駅へ戻る。



左：新得町 SL 広場に展示されていた D51 形蒸気機関車  
 右：サイクリングロード上にある勾配標。ここから先が急勾配区間だった



旧新内駅の SL 広場。機関車の後ろに連結されているのは 20 系客車である

自転車を返却し、再び根室本線の代行バス 108 便に乗り込む。このバスは帯広方面からの普通列車に接続しており、乗り換え客を待ってから発車する。乗り継ぎ客の半数は学校帰りの地元の高校生だった。根室本線の廃止後は、彼らは代替バスで通学することになるのだろう。バスは根室本線の線路と分かれて狩勝峠の急勾配を登る。進行方向左側には十勝平野の大パノラマが広がる。国道38号線沿いはかつて根室本線のレールが敷かれていて、かつ日本三大車窓の1つに数えられていた。現在はその景色を列車代行バスから眺められるため、事実上の旧線復活と断言していいかもしれない。

東鹿越では8分の接続時間で滝川行き 2482D 列車に乗り換える。車両はキハ40形の1723号車で、この旅行で初めてJR北海道の標準塗装車に当たった。途中の富良野では大勢の観光客が乗ってきて発車が少し遅れたが、列車は定刻通り滝川に到着した。



左：列車代行バスから眺める日本三大車窓

右：「幌舞駅」駅舎。廃線後も観光スポットとして残ってほしい

滝川では列車を1本遅らせ、駅の外で休むことにした。北の大地の入場券を購入してぼんやりしていると、ディーゼル機関車の汽笛が聞こえた。ホームの方に視線を向けると、なんとロイヤルエクスプレスが入線してきた。どうやらクルーズトレインとして道東エリアを周遊していたらしい。慌ててスマートフォンを取り出し、我武者羅に撮る。伊豆急行の車両に北海道で会えるとは思わなかったのでとても嬉しかった。

滝川からは特急ライラック36号に乗り札幌へ。小樽行き1789M列車に乗り換えて、この日の宿泊地である琴似で降りた。車両は、前者は789系電車0番台のHE-106編成とHE-206編成、後者は735系電車のA-101編成だった。道内をぐるっと一周し、約1週間ぶりに札幌へ戻ってきた。また、北海道フリーパスも使い切った。



左：滝川駅に入線するロイヤルエクスプレス

右：735系電車。北海道では希少なアルミ車である

## 9日目 9月5日(月)

この日の予定は、午前中に小樽市総合博物館を訪れ、午後に札幌市営地下鉄の全線に乗車する…つもりだった。というのは、もう2日間北海道に滞在すると決めたからだ。授業など、旅行後の予定が数日間無く、家族からのありがたい(?)助言もあって延泊することにした。

琴似駅のみどりの窓口で帰路の乗車券と特急券を変更してもらい、ホームに上がって列車を待つ。やってきたのは快速エアポート101号小樽行き。日本海の景色を楽しんでいるとあっという間に小樽に到着した。

小樽駅から歩くこと10分ほどで、手宮線の廃線跡を活用した遊歩道を見つけた。当時の線路も残っていて雰囲気がとても良い。この遊歩道は小樽市総合博物館の本館までつながっている。



左：手宮線の廃線跡 右：旧色内駅

本館は、手宮線の旧手宮駅構内敷地を利用した博物館であり、道内を代表する鉄道車両が約50両、静態保存されている。また屋外には、明治時代に造られた機関車庫、転車台、貯水槽などがあり、「旧手宮鉄道施設」として国の重要文化財に保存されている。個人的に一番面白かった展示はキハ22形とキシ80形が幌で連結されているところで、一般形気動車と食堂車の強引な連結に思わず笑ってしまった。

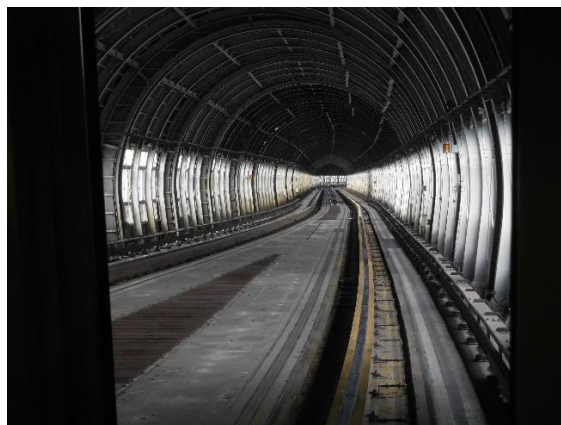


左：屋外に展示されていた扇形機関車庫と転車台 右：小樽運河

本館を2時間ほど見学した後は小樽運河に沿って歩き、今度は運河館を訪れる。館内は小樽市の歴史や自然環境に関する展示物が多く、郷土資料館のような感じだった。ゆっくり回っていると時刻は17時になるところだった。小樽駅から電車に乗り、途中の手稲で北の大地の入場券を回収してホテルへ戻った。

## 10日目 9月6日(火)

この日も終日札幌エリアで過ごす。今日の目的は札幌市営地下鉄の完乗だ。琴似駅で1日乗車券を購入し、電車に乗り込む。まずは東西線の起点駅である宮の沢、折り返して新さっぽろへ。千歳線に乗り換えて新札幌から札幌までワープし、今度は南北線に乗車する。上り電車で麻生、折り返して真駒内方面へ向かう。平岸を出てしばらくすると、電車は全面がスノーシェルターで覆われた高架区間を進む。案内軌条に集電レール、駅出発後の電車の加速力…。遊園地のアトラクションに乗っているようでとても楽しい。終点の真駒内で駅名標を撮影し、再びさっぽろへ引き返して東豊線へ。さっぽろ駅の南北線ホームと東豊線ホームはやや離れていて乗り換えに時間を要した。栄町行きの電車に乗って栄町、折り返して福住へ。これで札幌市営地下鉄は完乗となり、かつ北海道内にある普通鉄道の完乗をようやく達成できた。



左：札幌市営地下鉄南北線の車両

右：高架区間の景色。スノーシェルターで覆われた所を進む

福住からはさっぽろに引き返し、昼食をとって南北線で麻生駅へ。そこから札沼線の新琴似駅まで歩く。地図上では距離があるように見えるが、麻生駅の1番出口で地上に出ると徒歩5分ほどでたどり着ける。新琴似からは札沼線に乗って終点の北海道医療大学を目指す。途中、2022年のダイヤ改正で開業したロイズタウンに停車する。JR北海道では初めてかつ唯一の、駅番号が枝番の駅である。当別を出た列車は田園地帯をゆっくり走り、北海道医療大学に定刻に到着した。この駅からは新十津川駅までレールが延びていたが、2020年に廃止となった。7年前に乗車した札沼線の線路は赤くさび付き、道床は草に覆われていて少し寂しくなった。折り返し時間20分の間に廃線跡を見て、札沼線で札幌まで戻った。



札沼線の廃線跡

## 11日目 9月7日（水）

旅の11日目も丸1日札幌エリアで過ごす。翌日は1日かけて帰宅するため、北海道を存分に楽しめるのは今日が最後だ。前日と同様に札幌市営地下鉄の1日乗車券を購入し、地下鉄に乗って出かける。まずやってきたのは二条市場、ここで土産を購入する。市場内を回ること30分ほど、筆者は海鮮系乾物や常温で持ち運べるフルーツゼリーなど、計4点を購入した。一度ホテルの部屋に戻ってお土産を置き、地下鉄東豊線に乗って福住まで向かう。目的は羊ヶ丘展望台に行くことで、福住駅からは北海道中央バスによる羊ヶ丘展望台行きのバスが出ている。

羊ヶ丘展望台は札幌を代表する観光スポットだが、元々は農商務省の牧場として開設された。その後、農業の研究用施設としての運営を経て、1959年に当施設が開設した。敷地内には有名なクラーク博士像のほか、約10頭の羊が放牧されていたり、過去のさっぽろ雪まつりのポスター等を展示した資料館があったりと見どころ満載だった。



左：羊ヶ丘展望台からの雄大な景色。看板の左隣の建物は札幌ドーム

右：放牧されている羊たち。あまりにも可愛くて筆者は1時間ほど観察していた

展望台からの雄大な景色と羊たちに癒やされた後は福住駅へ戻り、地下鉄東豊線と東西線を乗り継いで新さっぽろへ。千歳線に乗り換えて北広島で北の大地の入場券を回収したら、大通まで来た道に戻って南北線で北12条へ。この駅は北海道大学の最寄り駅である。敷地内は開放されていて、一般の人でも自由に行き来できる。このような大学は全国的に見ても珍しいのではないだろうか。ポプラ並木、緑色のイチョウ、変わった名前の花…、植物を観察していると様々な発見があって楽しい。また、構内にはクラーク博士の胸像が設置されていた。時刻は18時になるところ、今日はよく歩いた…。札幌駅まで歩き、ホテル近くのスープカレーのお店でテイクアウトして宿に戻る。空腹で今すぐにでも何か食べたい時はテイクアウトが一番便利だ。

## 12日目 9月8日（木）

表9 旅行12日目の行程

乗車駅	発車時刻	列車番号	種別 列車名 行き先	降車駅	到着時刻
札幌	9:38	8D	特別急行 北斗8号 函館 行き	新函館北斗	13:21
新函館北斗	13:39	3032B	はやぶさ32号 東京 行き	東京	18:04

とうとう旅の最終日になった。この日は特急列車と新幹線を乗り継ぎ、東京へ帰宅する。ホテルの朝食でこの旅最後の北海道グルメを味わい、大通駅から地下鉄南北線に乗って札幌駅へ移動する。

筆者は札幌を発つ前にやり残したことがある。それは、札幌駅1番線ホームの見学だ。1週間後にこのホームは廃止され、北海道新幹線の高架構造物の工事が本格化することになる。ホームに上がると、旭川から来た、特急ライラック10号の回送列車が停車していた。これまで数多くの列車が発着してきた1番線ホームをしっかりと記録する。



左：札幌駅の1番線ホームの電光掲示板

右：キハ261系 特急北斗8号と、721系電車 快速エアポート号

札幌からは特急北斗8号に乗って新函館北斗へ向かう。車両はキハ261系気動車のST-1115編成、ST-1215編成、及び中間車3両を挟んだ7両編成だった。苫小牧を出ると列車は室蘭本線を進む。進行方向左側は太平洋、右側には樽前山の雄大な景色が広がる。車窓好きの筆者にとっては忙しい区間だ。東室蘭に到着すると、留置線にはキハ143形気動車が停まっていた。2023年5月の室蘭本線内のダイヤ改正をもって定期運用を離脱したが、今後はどのような形で使われるのか気になる。礼文駅の手前で列車は海岸沿いから離れ、長いトンネルへ入る。このトンネルを抜けると、秘境駅で有名な小幌駅を通過する。時速120kmで走る列車からカメラを構える。トンネルを抜けて小幌駅を通過し、列車はまた次のトンネルに入る。この時間わずか5秒、本当に一瞬だった…。長万部から先は函館本線へ。キラキラと輝く噴火湾に青い空……旅をしているなど実感する。海、山、湖と変わりゆく景色を楽しんでいると、新函館北斗到着のアナウンスが流れた。





左：東室蘭駅に留置されていたキハ 143 形気動車。この車両の今後の後が気になる  
右：秘境駅ランキング第 1 位の小幌駅。下り列車の始発便はなんと午後 4 時前である

新函館北斗で北海道・東北新幹線のはやぶさ 32 号に乗り換える。いよいよ北海道ともお別れだ。進行方向左側に見える函館山をじっと見つめ、また絶対に行くぞ！と心に誓う。列車は木古内を発車し青函トンネルへ。新青森からは東北新幹線となり、JR 東日本の管轄区間に入る。列車は最高時速 320km で南下し続け、定刻の 18 時 04 分に東京に到着。中央線に乗り換えて新宿まで行き、改札窓口で無効印をいただいて無事に旅行を終了した。最終的に、延べ 12 日間、総移動距離 4866.7km と、自分の人生で最大規模の鉄道旅行となった。

## ○あしがき

旅行初日から列車の遅延や運休を心配していたが、ほぼ予定通りに行動できたのは何よりも良かった。また、完乗を目指しつつ、鉄道で北海道を 2 週間かけて周遊するという、学生時代にしかできない貴重な経験ができ、充実した時間を過ごせた。これから先、このような長めの鉄道旅行をすることは難しくなるかもしれないが、社会人になってからも時間を見つけて鉄道に乗り続けたい。

## << 自己紹介記事 >>



新入生歓迎会にて（今年度は鉄道博物館）

今年度も、入部された部員の皆さんに自己紹介記事を書いていただきました。2008 年度刊行の UTRJ Vol.003 から始まり（当社調べ）、すっかり UTRJ の代表格（?）になっている本コーナーです。入部してくださった皆さんへの恒例（?）課題になっていますが、Word に慣れていない方は大変だったかもしれませんね…。お忙しい中執筆していただき、本当にありがとうございます。皆さんそれぞれの個性が分かる記事になっていて、大変嬉しく思います。

今年度も様々な趣味を持った方が入部してくださいました。新型コロナウイルス感染症が 5 類に移行し、様々な活動制限が緩和されて、本来の自由な大学生活が戻ってきたことと思います。これからの皆さんの大学生活が華やかで充実したものになることを願っています。

（編集長：勝木 碩）

# 自己紹介

工学部 機械工学科 1年 久田洋大

2023年度新入生の久田洋大です。名字は読めると思いますが名前は読める人はいないのではと思います。出身地は岐阜県多治見市、現在の居住地は東京都国分寺市です。多治見市に住んでいた頃は中央西線の踏切で列車が走るのをよく眺めていた記憶があります。東京に来て鉄道車両や路線の多さ、複雑さに驚愕してより一層鉄道に魅了されました。乗り鉄で田園風景や自然の景色が好きで、通学に使っている鉄道路線でなければ乗った車両の窓から景色を見えています。

中学、高校時代は気分転換ついでにあまりお金のかからない大回り乗車で八高線や水戸線に乗りに行っていました。これまではあまり金銭的な余裕がなく、地方路線や私鉄を乗りつぶすことができませんでしたが、大学生になって金銭的余裕も出てくるようになったのでこれからは乗れていなかった地方の鉄道路線に乗っていきたくと思っています。

大学卒業までには北海道から九州まで一枚の切符で繋ぎ切る最長片道切符の旅をやりたいと思っています。また、鉄道車両が動く仕組みや列車運行上欠かせない安全装置に関する知識も身に着けたいと考えています。夢はでかく日本全国鉄道路線完乗です。以上ひさだひろたかでした。名前は読めましたでしょうか。これからよろしくお願ひします。



上：浅野駅にて撮影した鶴見線 205 系  
先日 E131 系ストレート車体による置き換えが今冬から始まる予定であると発表され、今後の動向に注目です。  
下：熊谷駅にて撮影した上越・北陸新幹線号車案内図。現在は上の E7 系のみですが、かつてはこれに E4 系 16 両編成も記載されていました。



上：JR 久留里線久留里駅にて撮影  
左が上総亀山行き、右が木更津行きです。  
久留里線部分廃止の話も出てきており、今後が気になります。  
下：JR 横須賀線逗子駅にて撮影  
E217 系側面と駅名標の組み合わせたこの景色も数年で見納めとなりそうです。



# 自己紹介

工学部 機械工学科 1年

依田尊智

初めまして。工学部、機械工学科1年の依田尊智です。出身は東京都です。最寄り駅は東急大井町線の戸越公園駅ですが、大学へはJR線の西大井駅から約2時間半かけて通っています。

幼い頃から線路の近くに住んでいて家から電車が見えた影響か、昔から鉄道が好きです。中学校、高校は鉄道研究部に所属していて、ジオラマ作成をしてきました。大学生になった今も鉄道が好きで、アルバイトは鉄道会社のサービススタッフをやっています。将来は鉄道の整備士になりたいと思っています。

普段は撮り鉄をメインにやっていますが、たまに乗り鉄もしていて、最近は廃線跡に興味があります。好きな鉄道車両は色々ありますが、1番は東急2000系(現在は9020系)です。

まだまだ未知なことがたくさんありますが、ゆっくり色々な知識を得て、鉄道を楽しんでいきたいと思っています。よろしくお願いします。



東急2000系(現在は9020系)



JR 113系



EF64 37号機

# 自己紹介

工学部電気電子工学科 1年 石井晴起

今年度入部しました、石井晴起と申します。

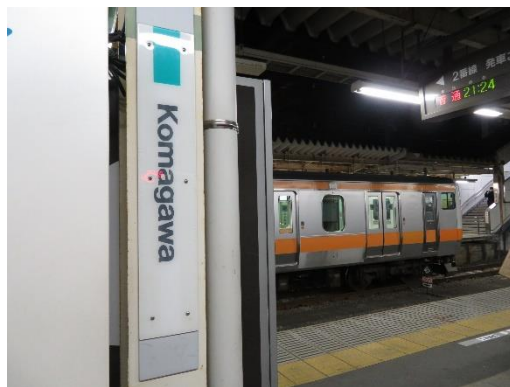
埼玉県日高市の高麗川駅というところから通っています。高麗川駅は今年から橋上駅舎化のため工事が始まり、見慣れた赤い屋根の木造駅舎が見られなくなることに寂しさを感じています。本業は主に乗り鉄と音鉄ですが、他にも撮影やグッズ収集なども広く浅く嗜みます。大学に入ってからどういうわけか模型にハマってしまい、収納場所に苦慮するほどになっています。特にキットを組んだり改造をしたりするなど、世界に一つだけのオリジナルを作れることが魅力だと感じています。(根が天邪鬼なので他人と同じ車両ばかりだとつまらないと感じてしまう。)一方自宅に走らせる線路がないのが悩みです。

高校は埼玉県坂戸市にあり、行き帰りに東武東上線を利用していました。通学路が少々有名な撮影スポットを通っているらしく(北坂戸～高坂間の曲線、通称”北坂戸カーブ”)、下校中に三脚を構えた撮影者を見かけることがたまにありました。部活では剣道を少々やっていました。大会などの移動で防具や竹刀を持って電車に乗るのは大変でした。皆様も駅や電車内で大荷物と長いモノを持った集団を見かけたら暖かい目で見守ってあげてください。生まれは埼玉県所沢市で、6歳まで西武ドーム(現バレーナドーム)のお隣下山口駅が最寄り駅でした。そのため鉄道以外では西武ライオンズをはじめとした野球観戦も趣味です。

鉄道研究部での活動を通して見聞を広めていけたらと思います。よろしくお願いたします。



高麗川駅舎 現在はプレハブ駅舎建設によりこの構図では見られなくなりました。



東京直通最終日の E233 系(高麗川駅) 2022 年改正で八高線乗り入れが廃止されてしまった。



新潟の主力 E129 系(水上駅) 東洋 IGBT-VVVF のイイ音が楽しめるイチオシの車両。小浜線の 125 系などでも似た音を聴ける。



西武狭山線下山口駅で交換待ちをする東京メトロ 10000 系 野球やイベント開催時は他社車両も乗り入れる。

# 自己紹介

工学院大学 電気電子工学科 1年 小俣蒼空

2023年度新入部員の小俣蒼空（おまたそら）です。

- ・ 出身地は山梨県で最寄り駅は富士急行線の禾生駅です。
- ・ 好きなことは、車両と風景をともに楽しむことです。
- ・ 最近では、ジオラマ製作・ガンプラ・アニメ、漫画鑑賞などを趣味としています。



←2023年5月2日 小海線 キハ112-110より

好きな路線はとくにはないのですが、ローカル線全般が好きです。特に最近では中国地方・四国・北海道の鉄道をめぐるたいと考えています。理由は、地方では人口減少に伴い廃線の危機に立たされている路線が多々あるため、廃線になってしまう前に自分の目で見ておきたいと思ったからです。この部活に入ったきっかけもこのようなローカル線に触れる機会が増えるのではないかと考えたからです。

\*好きな車両はクモハ123-1 ミニエコー、キハ22-700 北海道色、キハ120-300、EF66 などです。鉄道にはあまり詳しくはないのですが、これからよろしくお願いします。

## 自己紹介

建築学部総合 1年 長井虹乃介

建築学部総合の長井と申します。よろしくお願い致します。

生まれてこのかた鉄道オタクで、いろいろ手を出しています。よく行っている活動は主に次の3つです。乗りつぶし、駅名記憶、撮影(たまに)といった具合です。

乗りつぶしについては現在 JR 線完乗を目指しており、達成率 60%程度でまだまだかかりそうな感じですが。工学院大学在学中の JR 線完乗をめざしています。ちなみに、好きな路線は山陰本線と宗谷本線、両毛線です。定尺レールの路線が良い。

駅名記憶について、これはひたすら駅名を覚えるということです。いわゆる「駅名記憶向上委員会」の動画もよく活用しています。駅名しりとりはそれなりに自信があります。好きな駅名は音威子府と永犬丸、郡山です。

撮影(たまに)では旅行先でちょろっと行ったり、脈絡なく新系列電車を撮影しに行ったりしています。好きな車両は E231-500 と 115 系です。八ミツ所属の車を全部撮影する試みを現在しています。

このように、基本的にその時折の自分の流行りで活動したりしています。では、よろしくお願い致します。



# 自己紹介

初めまして。今年鉄道研究部に入部した情報学部情報デザイン学科 1 年の高橋直幹です。

生まれつきと言っていいころから鉄道が好きで、公園に行くか踏切に行くかだったら踏切に行って通る列車を見ていました。祖父が鉄道関係の仕事にしていたのでそこからの隔世遺伝だったりするのかなと個人的には思っていたりします。当時は京成線の沿線に住んでいたので一番好きな路線も京成線…ではなく同線に乗り入れている京急線です。8 歳の時に親の仕事でシンガポールに移り住んで 2023 年の 3 月に日本に帰ってきたので日本の鉄道は画面の向こうの存在でした。引退のラストランなどもニュースで見ることしかできずもどかしかったです。しかもシンガポールの鉄道はほぼすべて地下鉄で車両の見た目もほぼ変わらない、すべてホームドア付きなのでそもそも顔が見えにくいなどで鉄道好きとしては悲しかったし、鉄道好きの心もあまり刺激されませんでした。おかげで幼少期に持っていた鉄道知識も結構失われていたりしています。日本に帰ってこられていろんな見た目の個性的な鉄道が走っているのを見られてとてもうれしいです。よろしくお願ひします。



# 自己紹介

情報学部情報科学科 1年の原直路(はらなおみち)です。

物心ついた頃からずっと撮り鉄をやっていたのですがカメラが好きでいろいろとこだわり出した結果、最近では機材が変な方向に進化をしています。撮り鉄唯一の取り柄とっていいかもしれない身軽さを完全に捨てて、重くてセッティングに時間のかかる機材をいろんなところに引きずり回しています。



また最近ではきっぷ集めにもハマっていて、運輸規約や制度を調べあげて 120mm 券や補充券を出してみたりしています。大回りよりも圧倒的にお金はかかってしましますが、これはこれでおもしろいのでおすすめです。



Column

～～ 鉄道研究部 ミニ写真展 2023 ～～



# 編集後記

2023 年度編集長 勝木 碩

UTRJ Vol.017 の編集長を務めました、勝木碩です。編集長は今回で最後の担当になります。

さて、UTRJ の編集に携わるのも今年がラスト……というので、私がこれまで UTRJ にどれほど関わっていたのか、を振り返ってみました。2018 年度発行の Vol.012 での新入部員自己紹介を皮切りに、2019 年度発行の Vol.013 から個人記事を毎年寄稿、他にも特集記事やコラム制作など……「意外と UTRJ の記事書いてるやん！！」(心の叫び)。自分が思っていた以上に執筆が楽しかったのかもしれない(笑)

そんなわけで、本部誌の完成とともに、私の 6 年間の大学生活も終盤にさしかかりました。2018 年の 6 月に飛び入りで(?)入部し、UTRJ 編集をはじめ、鉄道研究部の数多くの活動に携わりました。部活動が思うような形で実施できなかった時期もありましたが、最後まで活動できたのは私に関わってくださった全ての皆様のおかげです。本当にありがとうございました。きれいな締め言葉が思いつきませんが、今後も本学鉄道研究部のさらなる発展と、皆様のご活躍を心よりお祈り申し上げます。

## Urban Tech Railway Journal Vol.017

2023 年 11 月 16 日 初版第 1 刷発行 (検印廃止)

編集者 勝木 碩

発行所 工学院大学 鉄道研究部

ホームページ <http://www.ns.kogakuin.ac.jp/~wws1031/>

印刷所 キンコーズ・西新宿店

Urban Tech Railway Journal Vol.017

