

Urban Tech Railway Journal

Vol.018



工学院大学 鉄道研究部

編集長挨拶

2024 年度 UTRJ 編集長
電気電子工学科 4 年 黒沼友陽

鉄道研究部という「場所」

初めましての人は始めまして、そうでない方はこんにちは、今年から編集長を務めさせて頂く黒沼友陽（くろぬまともはる）と申します。よろしくお願いいたします。

今年から自分が編集長を務めさせて頂くわけで、大学院進学が決まっているのであと 2 回は編集長をやりたいと思います。編集長に立候補した理由は簡単で、今後の鉄道研究部で活動する中で、仕事が欲しかったからです。自分は去年部長を務めさせて頂きまして、鉄道研究部の運営に携わったわけですが、その中で前編集長の勝木先輩が修士を修了し鉄道研究部を離れるということで、次期編集長が求められていました。じゃあ自分がやれば UTRJ は継続できるし、去年の 9 月には院進を決意していたので、自分が名乗り出れば解決、という感じです。奇しくも、前編集長も前々編集長も院進し、修士 2 年まで編集長を全うされました。（別に修士生が編集長をしなければいけないルールはないんですがね...）

2 年生では支部長、3 年生では部長と役職を務めた中で、私は鉄道研究部が、鉄道に関するものの集合知と感じています。自分は主に住んでいる関東圏の鉄道、また地元？である東北圏にある程度精通していると思っています。その一方で、名古屋圏、大阪圏、それより西に関してはわからないことが多いです。また、当部活は模型鉄な傾向が強いですが、自分は入部したての頃は全くわからず、同期の模型詳しい勢に教え込まれてしまい、今ではたくさんのお金を N ゲージにつぎ込んでしまいました。（笑）

一方で、ほかの部員に関しても鉄道の守備範囲は違うわけです。例えば、同期の稲垣くんは山梨県民で中央本線の 211 系や 115 系といった国鉄型が好きだったり、高松くんは京急沿線民で京急・浅草線・京成の 3 直関係に詳しくったり、伊與田くんは地元の名鉄に代表される名古屋圏に詳しくたりと、みな知ってる分野が違うわけです。それぞれの部員に個性があり、その鉄道知識からの交流が発生する場。それが鉄道研究部の意義だと私は感じているわけであります。実際、部員との雑談で自分の全く知らないネタが出てきたり、チャットでは鉄道関連の話題が毎日流れてきたりします。

無論、UTRJ もこのような鉄道知識交流の手段であると考えています。一つの話からつながる特集記事、チャットや口頭では到底伝えきれない量、または下調べが大変で内容をまとめる必要が出てくる個人記事、新たな部員についての自己紹介記事は、大切なものであると感じています。

この大切な交流の場である鉄道研究部のために今まで働いてきましたが、学部 4 年になった今でも、鉄道研究部に貢献できる要素として、目の前に UTRJ の編集長があった、というわけであります。

また、今年は他大学の鉄道研究部の交流が例年よりできたと考えています。「学生天国」では帝京大学鉄道研究部さんと同じ部屋で展示を行い、久しぶりに復活した「てっけんサミット」では、多くの大学の鉄道系団体と交流ができました。おそらくこの文章を読んでいる工学院大学外の方もいらっしゃるかと思います。

このような「場所」を守るため、今後も活動していきたいという意志をあらわにしたところで、編集長挨拶を以上とさせていただきます。

目次

編集長挨拶	(工学部 電気電子工学科 4年 黒沼 友陽)	1
<特集> 地元路線を紹介しよう		3
<個人記事>		
相鉄線 2024 年度ダイヤの改善点を考えてみよう	(工学部 機械工学科 3年 進木 啓梧)	22
最長「一筆書き走行」ルートを考える	(工学部 電気電子工学科 2年 石井 晴起)	27
横浜線「獲れ印めぐり」を行ってきました	(先進工学部 応用化学科 4年 高松 真)	37
北海道を 8 日間で全部回った話	(工学部 機械工学科 2年 久田 洋大)	41
<自己紹介記事>		
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 高山 晃士郎)	68
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 野口 貴史)	69
自己紹介	(工学部 電気電子工学科 1年 古田 直基)	70
自己紹介	(工学部 機械工学科 1年 宮澤 啓太)	71
自己紹介	(工学部 機械工学科 1年 山下 嶺)	72
自己紹介	(工学部 機械システム工学科 1年 田中 聡一郎) ..	73
自己紹介	(先進工学部 応用化学科 1年 尾作 帝冴)	74
自己紹介	(先進工学部 応用物理学科 1年 山岸 太一)	75
編集後記	(工学部 電気電子工学科 4年 黒沼 友陽)	76

表紙写真：八王子祭の写真コンテストでみごと 1 位を獲得した古田直基による撮影

<<特集記事:地元路線を紹介しよう>>



皆さんには、今、日常的に使っている路線、昔住んでいたところで使っていた路線はありますか？誰しも、思い入れのある路線はあるかと思います。そんな路線を、部員の皆さんに紹介してもらいました。ちなみに、私の地元路線は中央線快速です。ちょうど現在、グリーン車組み込み編成が走り出しているところです。(黒沼)

愛すべきローカル線、八高・川越線

工学部電気電子工学科 2年 石井晴起

1. 概要

私の地元、高麗川駅には八高線と川越線が乗り入れている。どちらも比較的小規模な路線であるため、両方について述べる。

八高線は八王子～倉賀野間 92.0km を結ぶ路線である。ただし倉賀野発着の列車は存在せず、列車は隣の高崎まで乗り入れる。運転系統としては高麗川で完全に分断されており、高麗川以北は非電化、以南は電化されて川越線に乗り入れている。以下、高麗川以北を「八高北線」、以南を「八高南線」とする。

川越線は大宮～高麗川間 30.6km を結ぶ路線である。運転系統は朝の 3 本(後述)を除いて川越で分断されていて、川越以东は埼京線と、以西は八高南線と一体で運用される。ここでは川越以东については割愛させていただく。

八高南線(高麗川駅も含む)は八王子支社、八高北線は高崎支社、川越線は大宮支社の管轄である。そのため、高麗川駅周辺は 3 つの支社が関係している。このような例は JR 東日本管内では他に小山駅(大宮、高崎、水戸の各支社が絡む)くらいしかなく(注 1)、珍しい場所といえるだろう。

2. 車両

電化区間では電車が、非電化区間では気動車が使用される。

電車は川越車両センター所属のものが使われる。八高・川越線の電車には 103 系以来伝統的に 3000 番台(一部 3100・3500 番台)が与えられている。2024 年現在、E231 系 3000 番台と 209 系 3500 番台が使用される。どちらも中央・総武線からの転用車である。2018 年から導入され、205 系 3000 番台と 209 系 3000・3100 番台を置き換えた。車体に貼られた帯の色は黄緑とオレンジであるが、これは埼京線の緑(かつてはウグイス色⇒黄緑色の車体だった)と中央線のオレンジを表しているとされる。間違っても湘南色ではないらしい。



E231 系 3000 番台(左)と 209 系 3500 番台(右) 前面 FRP の色やドアチャイムの音などで判別できる

気動車はぐんま車両センター所属のキハ 110 系 200 番台が使用される。1993 年に導入され、96 年の八高南線電化に合わせて旧型気動車をすべて置き換えた。この形式は JR 東日本管内の非電化ローカル線の多くで使われているため、良くも悪くも「どこに行ってもいる」車両である。(小海、飯山、磐越、石巻、陸羽、花輪…) 営業列車用のほか、2022 年頃から試験用として郡山総合車両センター所属の 2 両(キハ 111-108+キハ 112-108)が高崎に常駐し、八高線で試運転が行われている。営業用とは異なりこちらは 100

番台であり、ところどころに差異が見られる。



普段使われるキハ 110 系 200 番台(左)と試験用の 100 番台(右) 差異を探してみよう

3. 運行

前述のとおり電化区間と非電化区間で運用は完全に分かれている。また、前述の倉賀野～高崎間や南古谷～川越間を除き、他の運行系統に乗り入れる定期列車は存在しない。



高麗川駅で並ぶ E231 系とキハ 110 系

電化区間は日中毎時 2 本、八王子～川越間通しの運転が基本で、全列車ワンマン運転である。しかし、朝には入出庫の関係で朝のみ南古谷始発の列車が 3 本存在する。川越をまたいで運転されるのはこれらだけである。このほか、朝夕には拝島・箱根ヶ崎・高麗川折り返しの列車が運転される。特に夕方の八王子発拝島行き・箱根ヶ崎行きは八王子から埼玉県内に帰ろうとする人間(筆者のことである)にとっては邪魔でしかなく、高麗川方面の列車間隔が開いてしまうため、まったく迷惑極まりない存在である。

非電化区間は高麗川視点では日中毎時 1 本の運転で、高崎行きのほか小川町行きが存在する。また、高崎～児玉間の区間列車も存在するほか、早朝・深夜の計 1 往復は高崎～小川町間の運転である。基本的に 2 両編成・ワンマンでの運行であるが、夜間と朝の合計 1 往復(高崎 18:57 発 242D～高麗川 20:42 発 2269D～小川町翌 6:26 発 2223D)のみ 3 両編成の列車があり、こちらは車掌が乗務する。したがって、夜の高麗川駅では「4 両編成のワンマン電車」と「車掌が乗務する 3 両編成の気動車」が並ぶ少々奇妙な光景が見られる。また、一部の列車は 1 両編成での運行である。

4. 昔のおはなし

〈中央線直通列車〉

1996 年から 2022 年 3 月のダイヤ改正まで、東京から中央・青梅線経由で八高線高麗川まで乗り入れる

列車(朝は上り、夜は下り)が存在した。当初は 201 系、2007 年からは E233 系が使用され、拝島で五日市線武蔵五日市発着との連結・切り離しを行っていた。末期には平日朝夜各 2 本(うち夜の 1 本は箱根ヶ崎行き、もう 1 本は通勤快速)、休日朝夜各 1 本(朝の上りは青梅特快)が設定されていた。直通のほか、間合い運用で拝島発着の線内列車にも使用され、201 系時代の一時期には川越線にも入線していたようである。しかし八高・川越線ワンマン化に伴いいずれも廃止となってしまった。(復活希望)



直通列車最終日、高麗川駅でキハ 110 系と並ぶ E233 系

〈非電化時代〉

川越線は 1985 年、八高南線は 1996 年に電化されたが、それまでは全区間で気動車が走っていた。当時使われていたのはキハ 30 系列やキハ 20 形が主で、一部でキハ 40 形やキハ 45 形も使われたようである。このうちキハ 38 形は八高線用に作られた数少ない車両(注 2)で、現在も一部が岡山県の水島臨海鉄道やミャンマーで活躍中である。



水島臨海鉄道で余生を送るキハ 38 104(旧 1003)

また、当時から川越線と八高線の直通運転は存在し、八高線に一駅だけ乗り入れる大宮発東飯能行きなども存在したらしい。

〈貨物列車〉

八高線はもともと貨物輸送が主目的であった。特に高麗川駅近くのセメント工場の原材料輸送・製品輸送は遅くまで残り、1993 年頃でも 1 日 20 本が走っていたという。しかし現在は全廃され、八王子・拝島の構内で入れ替えのタンク車が八高線線路を横切るばかりである。そんな中、2024 年 9 月に特大貨物シキ 611 が高麗川まで入線し、一部で話題になっている。トラブルもあったようだが、徐々に八高線を走行した貨物列車はかつてのセメント列車の雄姿を想像させた。



(左)高麗川駅に鎮座するシキ 611 ボリューム感に圧倒される

(右)電車や気動車に囲まれ高麗川駅に佇む DD200 セメント列車がまだあったらこれが日常風景だったのだろうか？

5. おわりに

長々と書いてきたが、八高・川越線の魅力や面白ポイントはまだまだたくさんある。また、首都近郊ながら豊かな自然にも触れられる風光明媚な路線であり、特に八高北線は首都圏エリアの「大回り」で乗れる唯一の気動車路線である。ぜひ乗ってみてほしい。

注 1:強いて言えばこのほか羽越線余目～酒田間周辺には新潟・仙台・秋田支社が関係する

注 2:このほかに八高線仕様で新造された車両は 209 系 18 両(3000 番台全車と 3100 番台のうち 2 両)だけである

参考文献

- ・「キハ 40 系車歴表」(鉄道ファン 2011 年 1 月号 p.41) 西脇浩二・藤田吾郎,交友社(2011)
- ・「八高線は北風に負ケズ」大穂耕一郎,まつやま書房(1993)

地元路線と観光

工学部 電気電子工学科 2年 小俣蒼空

1. 概要

富士急行線（富士山麓電気鉄道）は1926年に富士山麓電気鉄道株式会社を創立し、1929年より大月・富士吉田間の23.6 kmを開通し、1950年から現在では大月駅から河口湖駅間を結ぶ全長26.7 kmの路線で、富士山に最も近い鉄道として有名だ。近年では富士山が世界遺産に登録された影響により日本全国や海外からの観光客が増え賑わっている。この記事では富士急行線と沿線の観光スポットについて紹介する。

2. 車両

・1994年～

1000系



2009年に富士登山電車(1205編成)の運行開始 現時点で定期運用なし。

2006年～2019年 1205編成(1代目)・1201編成(2代目)がスイスのマッターホルン・ゴットアルド鉄道との姉妹鉄道提携15周年を記念してマッターホルン号の運用を開始。

京王色1001編成は2024年12月15日をもって運用終了予定。

・2002年～

フジサン特急



2000系は2001編成・2002編成の3両2編成で運用され2016年2月7日をもって引退。

現在では 2014 年に導入された 8000 系がフジサン特急として運用されている。

・ 2012 年～

6000 系



1000 系の老朽化に伴い運用開始。

2016 年 6500 番台 6501 編成 スイスのmatterホルン・ゴッタルド鉄道との姉妹鉄道連携 25 周年を記念して 3 代目matterホルン号の運用開始。

2018 年 6500 番台 6502 編成 富士急ハイランドのトーマスランド開業 20 周年を記念してトーマスランド号の運用開始。

2019 年 6700 番台 富士急行線開業 90 周年記念として金色に塗装され運用開始。

・ 2016 年～

富士山ビュー特急



8500系が富士山ビュー特急として運用開始。大月駅と河口湖駅を45分で結ぶ観光列車、様々な車内サービスが提供されている。

3. 沿線の観光スポット

① 岩殿山（大月駅）

標高634mでスカイツリーと同じ高さの山である。入り口から山頂まで1時間強ほどで登ることができ、登山口から徒歩20分ほどの位置に丸山公園があり大月の町を一望することができる絶景スポットだ。春頃になると300本以上の桜が咲き誇り、さくらまつりが開催され夜にはライトアップを楽しむことができる。ふれあいの館には「ヤマノススメ」の著者である「しろ」先生による岩殿山メッセージイラストが展示されている。

大月駅から強瀬ルート登山口まで徒歩20分

*気軽に登ることができるが、服装や装備は入念に準備しておくことに注意。

② 山梨県立リニア見学センター（田野倉駅・禾生駅）

山梨リニア実験線の走行試験開始に合わせ開館した施設。リニアの走行実験の様子を見学することができ、超電導リニアの仕組みを学ぶことができる。また、巨大ジオラマによりリニアと生活が結びついた様子を見ることができる。応募することで抽選によりリニアに体験乗車ができる。

田野倉駅・禾生駅から徒歩25分

大月駅・田野倉駅前・禾生駅前から県立リニア見学センターまでの路線バスも出ている

③ 田原の滝（都留文科大学前駅・十日市場駅）

富士山の噴火により流れ出した溶岩によって形成された地形に流れる桂川が作り出す絶景は、松尾芭蕉が「勢あり 氷柱消えては 滝津魚」と詠んだ滝として有名。滝と自然が織りなす絶景は四季折々の姿を楽しむことができる。滝のそばを鉄道が走っており、鉄道を背に滝の絶景を写真に収めることができる。

十日市場駅から徒歩5分

都留文科大学前駅から徒歩15分

④ 新倉山浅間公園（下吉田駅）

富士山と五重塔（忠霊塔）をワンフレームに収めることができる絶景スポットとして海外からも人気な場所である。近年では多くの外国人観光客が日本の映えスポットを目的に訪れている。春頃になると公園内にある約650本の桜が咲き誇り富士と忠霊塔、桜のコンビネーションを楽しむことができる。また、鉄道と街並みを一望することができる。

下吉田駅から徒歩10分

⑤ 北口本宮富士浅間神社（富士山駅）

北口本宮富士浅間神社は1900年以上の歴史がある重要文化財にも指定されている日本の財産である。毎年8月26・27日に行われる吉田の火祭りは多くの人を訪れる。また、江戸時代には富士山信仰の聖地として栄えていた。現在では、富士山登山道の吉田口の起点となっている。

富士山駅から徒歩20分

⑥ 富士急ハイランド（富士急ハイランド駅）

1969年にグランドオープンした富士急ハイランドでは、様々なアトラクションがあり年齢問わず楽しむことができる。現在ではスリリングなアトラクションや様々なアニメやゲームとコラボを行っているため、スリルを味わいたい人・アニメ・ゲーム好きにもおすすめの施設となっている。

富士急ハイランド駅から徒歩0分

4. あとがき

本稿では地元路線を紹介することを目的とし、地元路線と地元の魅力について知っていただく良い機会だと思ひ、富士急行線（富士山麓電気鉄道）と駅周辺の観光スポットについて一部であるが記載した。近年、円安の影響に伴い海外からの旅行者が急激に増えている。その影響により富士急行線の利用者数も以前と比べ増えていると感じた。しかし多くの日本人や外国人は富士山と富士五湖をメインに旅行している。そのためこの記事を読んで富士急行線沿線の魅力について知っていただけると幸いだ。最後に、時代と共に変化してゆく鉄道がこれからも地元の支えとなることを願って、この記事を締める。

参考文献

沿革 -創業期- | 企業情報 （2024年9月28日）

<https://www.fujikyuu.co.jp/corporate/history1.html>

体験する・岩殿山・大月市観光協会 （2024年9月28日）

<https://otsuki-kanko.info/category/content-page/view/188>

山梨県立リニア見学センター: リニア見学センター公式サイト （2024年9月28日）

<https://www.linear-museum.pref.yamanashi.jp/>

田原の滝（たはらのたき） - 山梨 （2024年9月28日）

https://www.yamanashi-kankou.jp/kankou/spot/p1_4832.html

新倉山浅間公園（あらくらやませんげんこうえん） - 山梨 （2024年9月28日）

https://www.yamanashi-kankou.jp/kankou/spot/p1_4919.html

北口本宮富士浅間神社（2024年9月29日）

<https://www.sengenjinja.jp/>

富士急ハイランド （2024年9月29日）

<https://www.fujiq.jp/index.html>

地元路線を紹介しよう

工学部 機械工学科 2年 久田洋大

私の地元路線は JR 中央本線なのだが、JR 東日本管轄区間は面白味が無いと思うので、塩尻から西の JR 東海管轄区間特に中津川～名古屋間の通称名古屋地区について紹介しようと思う。私は小学校二年生まで岐阜県多治見市で過ごしたため、記憶の片隅には後述する 313 系と 211 系、太多線を走るキハ 11 形がある。

駅数は名古屋～中津川間で 20 駅、中津川～塩尻間で 20 駅である。なお尾頭橋駅は中央線にホームは無く、物理的に通過する。また中津川～塩尻間は特急主体の時刻であり、普通列車の本数は少ないため、青春 18 きっぷでこの区間を通過するときは時刻をしっかりと確認しなければならない。中津川～名古屋間は 2023 年冬頃に 315 系 8 両編成に統一された。なお 315 系はこの中央本線の導入が最初の導入であり、それまで走っていた 211 系と 313 系を置き換えるとともに車両編成が 4 両、6 両、8 両、10 両と運用によってまちまちだったものを全列車 8 両編成に統一するために導入された。また 2024 年春のダイヤ改正から最高速度を 130km/h に引き上げ、所要時間を短縮した。さらに新種別「区間快速」の運転を開始。これにより日中時間帯の「快速」は廃止となった。またラッシュ時の着席保証列車として「ホームライナー瑞浪」が 383 系で運転されている。現在は名古屋～瑞浪間の運行であり、名古屋行きが平日朝に 2 本、瑞浪行きが平日夜に 2 本運行されている。

かつては朝にのみ多治見始発名古屋行き「ホームライナー多治見」が 2 本、瑞浪始発名古屋行き「ホームライナー瑞浪」が 1 本運行され、夜には名古屋始発瑞浪行き「ホームライナー瑞浪」が 3 本、名古屋始発中津川行き「ホームライナー中津川」が 2 本運行されていた。使用車両は 383 系が基本だったが一部列車は 313 系 8000 番台が使用されていた。313 系 8000 番台は 3 両編成で、デビュー当時は「セントラルライナー」専用車両であり、他の 313 系とは車両と座席の配色が異なるほか車体側面には号車表示器が取り付けられている。「セントラルライナー」は日中に運行された乗車整理券を必要とするライナー列車であり、運行開始当初はかなり人気があったようだ。その後 2013 年に快速が毎時 2 本運転されることに伴ってセントラルライナーとしての運用を終了し、快速や普通運用や一部のホームライナーとして運行を始めた。また 211 系や 313 系も快速や普通運用に使われていたが、現在 211 系は廃車及び解体されており、313 系は 8000 番台も含め東海道本線静岡地区にて現在も活躍しており同地区を走行してる 211 系を順次置き換えている。



左は名古屋駅にてしなのと並ぶ 211 系。今では JR 東海管内ではこの組み合わせを見ることはできない。真ん中は現在東海道線で活躍する 313 系 8000 番台、右は中央線から 211 系が撤退することの惜別として多治見駅にて掲示されたボードである。

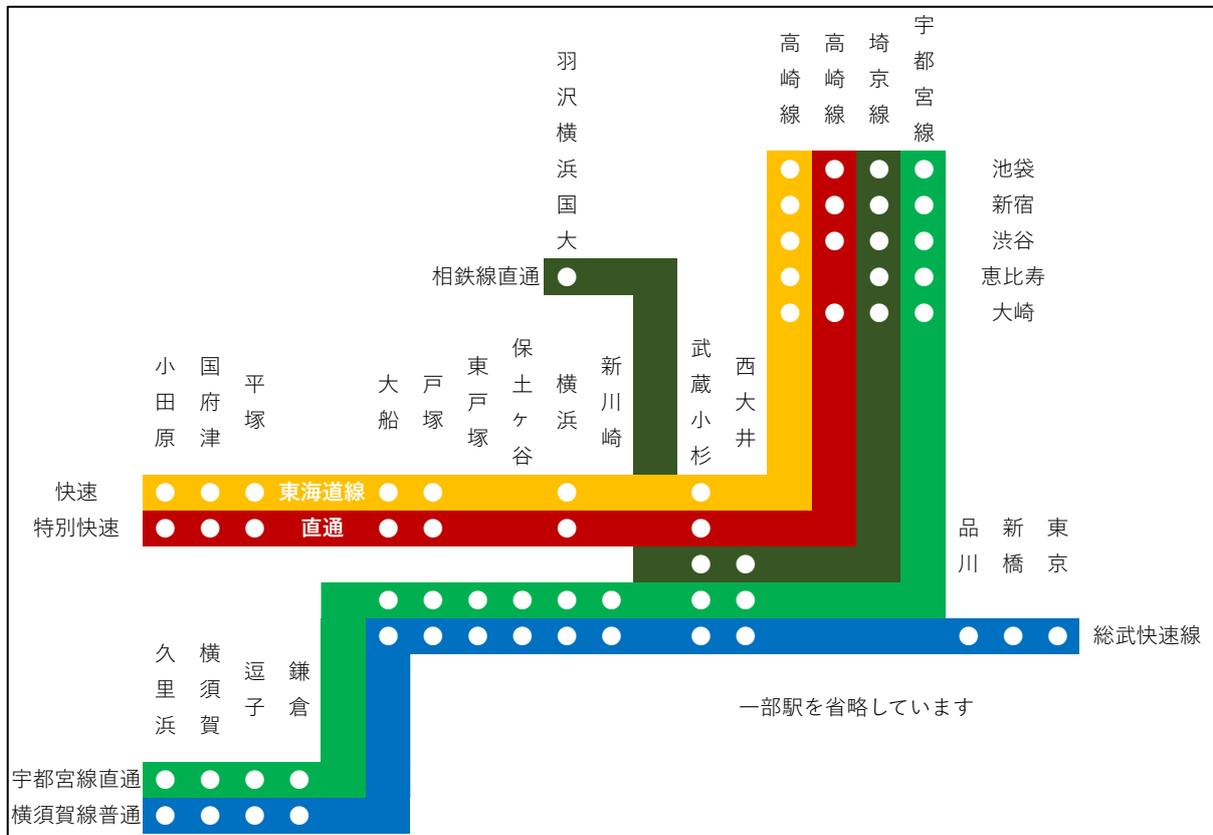
地元路線紹介

機械工学科 3年 進木啓梧

—キーワード：JR 横須賀線 湘南新宿ライン—

【横須賀線とは】

横須賀線とは、東京から武蔵小杉・横浜・大船・鎌倉・横須賀を經由して久里浜まで結ぶ鉄道路線である。青とクリーム色のスカ色と呼ばれる塗装の電車が横須賀線、オレンジと緑色の電車が湘南新宿ラインとして運転されている。また、東京からは横須賀線の電車が総武快速線に、西大井からは湘南新宿ラインの電車が埼京線に、戸塚からは湘南新宿ラインの電車が東海道線に直通する。埼京線と相鉄線を直通運転する電車も一部区間で横須賀線を走行する。以下の横須賀線と直通する湘南新宿ライン、相鉄・JR直通線のネットワークの図もご参照いただきたい。



←懐かしの「エアポート成田」

【横須賀線の歴史】

横須賀線は、大日本帝国海軍の総鎮守がおかれ、最重要軍港とされていた横須賀への路線として 1889 年に大船～横須賀間が開業した。第二次世界大戦末期の 1944 年に久里浜まで延伸されている。1930 年からは東京直通の電車運転が開始された。開業から長らくは東京～大船間で東海道本線の線路を走行していたが、沿線のベットタウン化などに伴う列車本数の増加に対応するため、品川～新鶴見（新川崎）～鶴見間の貨物線経由にすることが決定され、1980 年に別々の線路を走行するようになる。これは SM 分離と呼ばれている。横須賀線の列車番号が〇〇〇〇S、東海道本線が△△△△M であったため、それらの列車が走行する線路を分離したことからそう呼ばれている。系統分離の際に東戸塚・新川崎の 2 駅が新規開業。

2001 年の湘南新宿ライン開業によって渋谷・新宿・池袋などの東京の副都心や北関東へも直通で行けるようになる。2019 年には相鉄・JR 直通線が開業したことで相鉄線の列車も乗り入れるようになる。

そのほかにも東京から先の総武快速線を介して大船・新宿⇄成田空港を結ぶ特急成田エクスプレスや、行楽シーズンには、関東各地から鎌倉・江ノ島方面への観光特急が走っている。

【横須賀線のダイヤ】

久里浜・逗子⇄総武快速線経由千葉・成田空港・君津方面への列車が最も多く運転されている。平日朝ラッシュで毎時 10 本程度が運転されている。日中には毎時 4 本まで本数が減る。また、湘南新宿ラインの電車は日中には東海道線⇄高崎線の列車が特別快速毎時 1 本、快速毎時 1 本、横須賀線逗子⇄宇都宮線の列車が毎時 2 本運転されている。相鉄直通線はラッシュには毎時 3 本、日中は毎時 2 本運転されている。このほか、特急成田エクスプレスが毎時 1～2 本程度運転されている。

【横須賀線の区間は久里浜～大船間だけ！？】

東京駅丸の内地下に横須賀線のホームがある。ここから横須賀線の列車は発車するが、実は戸籍上の横須賀線の区間は東京駅が起点ではない。一般的に「横須賀線」と呼ばれる列車が走るのは、以下の図のように 4 つの区間に分けることができる。



まず東京～品川までの区間は戸籍上では東海道本線という扱いになる。この区間には、山手線や京浜東北線も走っているが、戸籍上はすべて東海道本線という扱いであり、東海道本線の線路が何本も平行して通っている。国鉄・JR では「〇〇本線」というのが路線の格がもっとも上である。平行して走る路線はほぼ例外なくその「〇〇本線」という扱いにされる。そこから少しでも経路を外れると、「〇〇本線××支線」というように支線という扱いになる。

次に品川～武蔵小杉～鶴見までの区間は、戸籍上は品鶴線と呼ばれる路線を走行する。品鶴線は、「品川」と「鶴見」を結ぶ東海道本線の貨物専用支線だった。SM 分離の際にそこに横須賀線の列車を走行させることにした。元が貨物専用路線であったため、新川崎駅付近には巨大な貨物の操車場（旧：新鶴見操

車場)があった。現在はその敷地の多くがタワーマンションや工場などに変わっているが、JR貨物の新鶴見機関区として名残が残っている。

鶴見駅は京浜東北線のみが停車する駅であるが、戸籍上は東海道本線・品鶴線・武蔵野線が乗り入れている。武蔵野線についての解説は割愛する。京浜東北線も例によって戸籍上は東海道本線という扱いになっている。そのため鶴見駅は、本来は東海道本線の駅ということになる。よって鶴見から先は東海道本線という扱いに戻る。

最後に、大船～久里浜間はいよいよ戸籍上も横須賀線として扱われる区間である。先述の通り、軍都横須賀への物資・人員輸送のために建設された為、路線名も分かりやすく横須賀線ということになっている。

【横須賀線を走る形式】

- ・JR 東日本 E235 系 1000 番台
- ・JR 東日本 E217 系
- ・JR 東日本 E231 系 1000 番台
- ・JR 東日本 E233 系 3000 番台
- ・JR 東日本 E233 系 7000 番台
- ・JR 東日本 E259 系
- ・JR 東日本 E257 系
- ・相模鉄道 12000 系



相鉄・JR 直通線で使われる E233 系 7000 番



湘南新宿ラインの E233 系 3000 番台

【参考文献】

小学館，鉄道ペディア No.10, P27, 鉄道全路線 横須賀線

地元の路線紹介: 中央本線(高尾～大月)

執筆: 稲垣仙人(いながき のりひと)

工学部電気電子工学科 学部4年

山梨県という関東地方ではない中部地方の田舎にある「実家から」通学、それも今年4年目となる稲垣です。この記事では、わが地元を走っている「中央本線」という路線を紹介します。

「そんなの紹介しなくても分かるわ!」と仰る方もいるとは思いますが、この記事内では「現地民しか知らない」中央本線、特に高尾(東京都八王子市)～大月(山梨県大月市)にかけてご紹介いたします。



まず中央本線(高尾～大月区間)は、簡潔に言うと非常に面白いです。

いきなり抽象的なことを言っていますが、この区間は「大都会東京」の中央快速線のように E 電...おっと失礼しました。E233系、しかも10両が走っており、駅のナンバリングも大都会東京の中央快速線や青梅線、五日市線と同じものを使用しております。なので、あんな山の中を10両が駆け抜けていく姿、山の中で見る大都会東京と同じナンバリングには正直驚きます。(大都会東京を愛する田舎者の象徴...)



続いてこの区間、いつも利用している私の所感として国内外からの観光客が多いです。特に休日になると、かなり多いです。

やはり、昨今の観光需要の急増を実感します。特に、大月まで行って、そこで富士急行線に乗り換えていく方々が多いと思います。

ただ、それに反比例する形で沿線人口はどんどん減少、ただでさえ中央快速線に比べると少ない利用者がさらに減るとなると、それは恐ろしいことです。

211系のような中電(地元名称: 青電)だけでなく、E電(地元名称: 赤電)も通るほど、東京からはそこまで遠くないにも関わらず、これだけ人口が減っているのは、やはり1990年代以降の「都心回帰」や国内全体の人口減少が影響していると思います。



その一方で近年はリモートワークが割と広まりました。(私の周りを見ると、週に何度かオフィスに行く人たちが多い気がします。)

「都心に週何日か通い、それ以外を自然で過ごす。」

都会の喧騒感が嫌だけど、都会からおさらばしたくない、都会を切る勇気がない人にはお勧めの路線だと思います。

~~あと、山梨県出身と言い「一人暮らししているの?」と言われたとき、「実家から通っているよ」と言って驚かれた顔を見るのが大好きな人にもおすすめです。~~



名鉄蒲郡線

工学部 機械工学科 4年 伊與田和貴

この記事の執筆者は愛知県の蒲郡市という所に縁がある。蒲郡市には名鉄蒲郡線という路線がある。現時点ですぐに廃止されるという動きには至っておらず、令和 7 年(2025 年)まで運行することは決まっているが、その先は未定である。という訳で、執筆者は 2 年前に名鉄蒲郡線、全駅乗降の旅をしていたのである。

この記事自体はその 2 年前に旅した際できた記事を再編集しただけなので、特に新たな画像や情報が出てくるわけではない。だが、2 年間で蒲郡線を取り巻く環境も変わっている。まずはやってくる車両達。形式で言うと 6000 系のままではあるが、以下のようなラッピングを施した車両が白帯 1 編成だけから 4 編成にまで増えた。増えた塗装はツートンカラー、いもむし、ストロークリーム の 3 つ。元々蒲郡線(および広見線末端区間)は 5 編成で回していたため、それらが全員違う塗装という話になる。



続けて西浦駅。下の写真にある在りし日の駅舎は 2022 年の秋頃より解体がはじまったが、建築系の大学生を対象としたコンペが開かれ、新たな待合室のデザインが決定した。その後工事が進み、2024 年より併用開始となっている。この待合室が西浦駅、果ては西浦町全体の新たなシンボルとなっていることだろう。これ以外の駅舎が廃止された各駅についても代替となる待合所やお手洗いが設置されており、利用環境は向上していると言えるだろう。



ちなみにこれは後日談になるが、実は親族の方よりご縁あってありがとう西浦駅駅舎の記念切符を頂くことができた。それが以下の写真である。ビニール袋ごと撮影して見えづらいと思うが、なるべくいい状態で残したかったのであしからず。



そんな名鉄蒲郡線、ほぼ全区間に渡って海岸線に沿ったルートを通る。とはいっても海からはそれなりに離れてしまっているのので車窓から見られる区間は限られてしまう。ただし少し歩けばいいスポットはたくさんあるので、是非2年前の自分みたいに各駅を降りていろいろなビュースポットを探してみたい。



そして周辺には観光施設もたくさんある。西浦駅すぐ横には西浦不動、そこからバスに乗ることで西浦温泉、こどもの国駅北側には名前の通り愛知こどもの国、東幡豆駅の南側にカボチャ寺、ハズ観音こと妙善寺がある。

さらに始発駅である蒲郡はボートレースの街でもある。駅前にはかつて国際ボートレース大会であるアメリカズカップで使用されていた巨大なボートが展示されているほか、隣駅である蒲郡競艇場前駅から競艇場前まで行くことも可能だ。ただし駅からそれなりに距離があるほか、蒲郡駅からも送迎バスが走っているので利用の際は使いたい公共交通機関を選ぶこと。

というわけで後半はほぼ周辺案内になってしまったが、愛知に行った際にはぜひ一度名鉄蒲郡線に乗り、沿線観光を楽しんで頂きたい。



臨時ページ

UTRJ vol.18 は、ページ数調整のため、工学院大学鉄道研究部の普段の活動の様子を掲載いたします。



こうしてみると普段から模型の活動ですね。最近、エアブラシが導入され、表現の幅が広がりました。
(黒沼)

～～個人記事～～



相鉄線 2024 年度ダイヤの改善点を考えてみよう

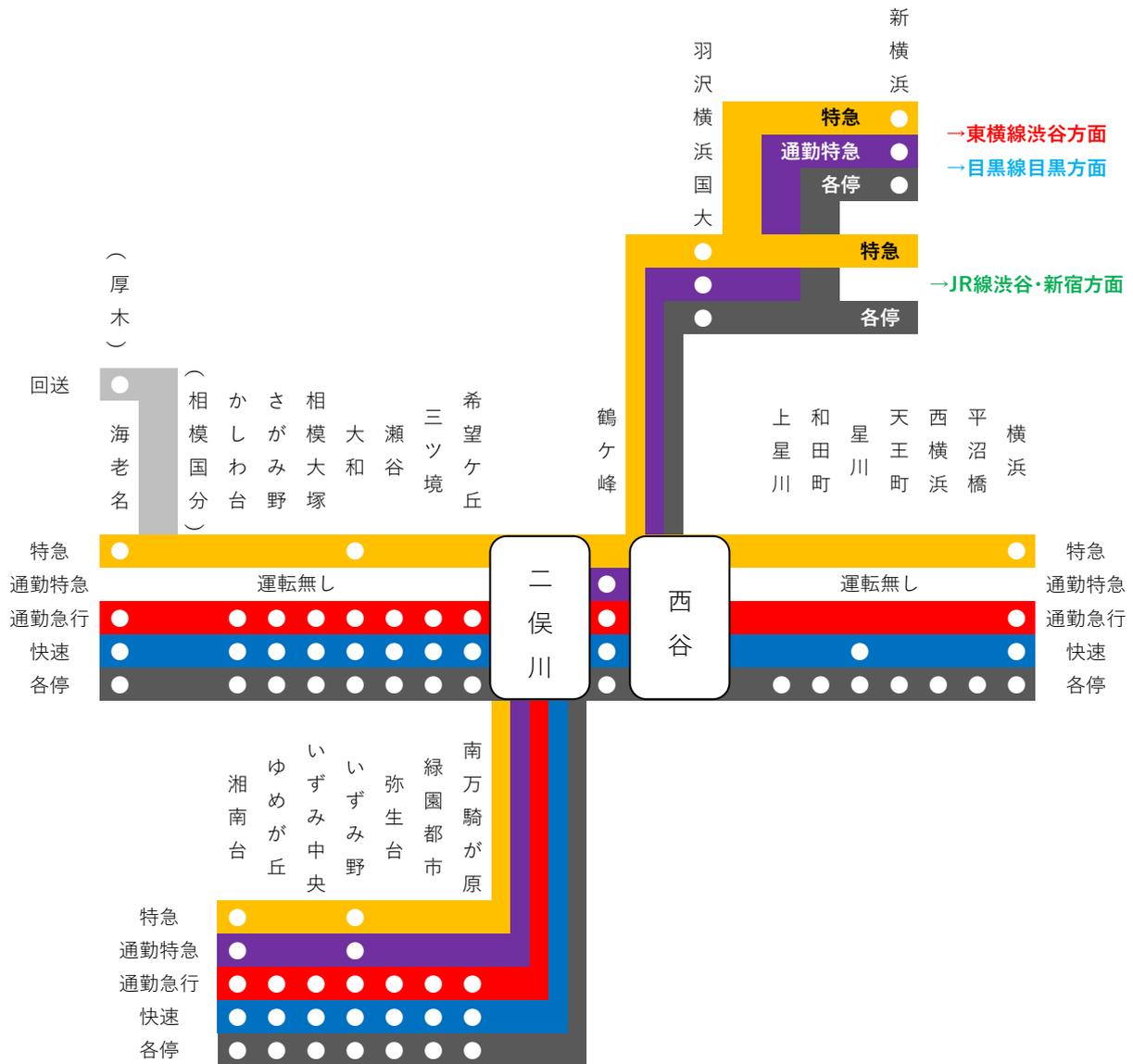
機械工学科 3年 進木啓梧

—キーワード：ダイヤ改正 ダイヤ考察 時刻表 相鉄線 東急線—

【相鉄線とは】

相鉄線とは、神奈川県内のみに路線網を持つ大手鉄道会社である。横浜駅を起点に、海老名駅までを結ぶ本線と、本線の途中駅の二俣川駅から湘南台駅までを結ぶいずみ野線、本線の途中駅の西谷駅から新横浜駅までを結ぶ相鉄新横浜線が存在する。この他にも、回送列車専用の路線として本線のかしわ台駅と海老名駅の間にある相模国分信号所から厚木駅までを結ぶ厚木線も存在する。

列車種別は、各駅停車の他に快速、通勤急行、急行（一時休止中）、通勤特急、特急が運転されている。以下に相鉄線の路線ネットワークと停車駅を示すので、相鉄線についてあまり知らない方はご参照の上読み進めていただきたい。

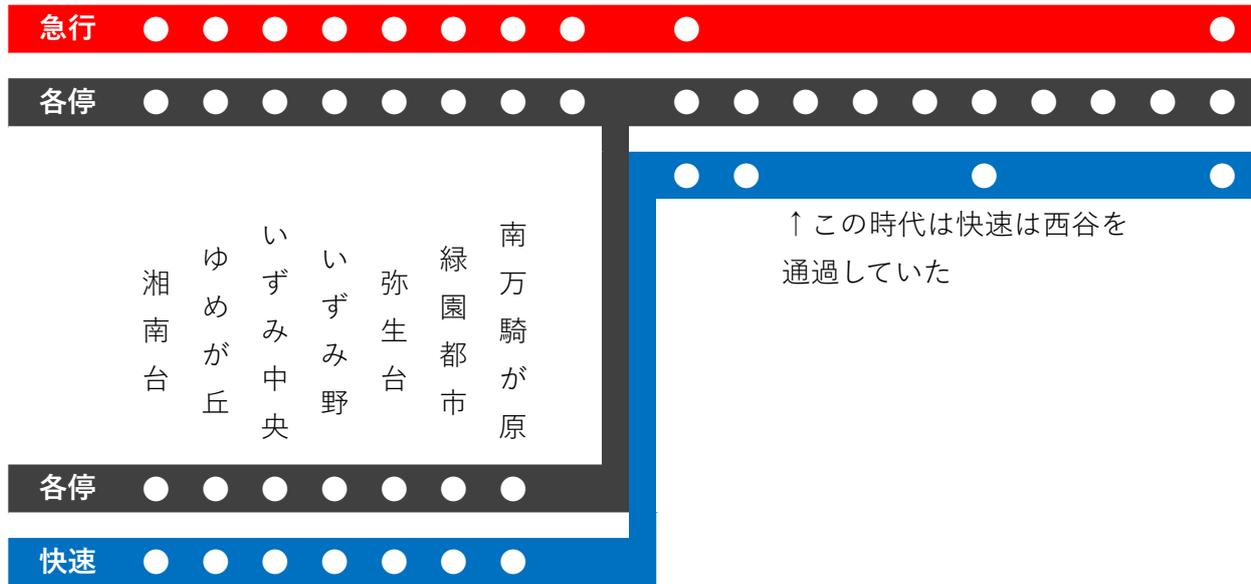


2024年3月現在の停車駅

【相鉄線のダイヤと利用者の傾向】

相鉄線の以前のダイヤ（急行メインのダイヤ）は、横浜→二俣川→海老名間各駅へは急行、横浜→鶴ヶ峰までの各駅へは各駅停車、横浜→いずみ野線各駅へは急行利用の上で二俣川にて各駅停車へ乗り換えか、いずみ野線直通の快速の利用が一般的だった。

海老名	かしわ台	さがみ野	相模大塚	大和	瀬谷	三ツ境	希望ヶ丘	二俣川	鶴ヶ峰	西谷	上星川	和田町	星川	天王町	西横浜	平沼橋	横浜
-----	------	------	------	----	----	-----	------	-----	-----	----	-----	-----	----	-----	-----	-----	----



2014年4月26日までの停車駅

現在の相鉄線のダイヤは、急行が休止の上でメインの速達列車が快速になっている。また、JR 埼京線と東急東横線、東急目黒線との直通運転を行っている。タラッシュ時には JR 直通が 20 分間隔、東急直通が 15 分間隔で運行されるため、東急直通開始前の綺麗な 20 分間隔のダイヤが崩壊している。接続する列車もパターンなどほとんど存在せず、有効列車が 15 分以上来ない時間があるという使いづらいダイヤになってしまっている。

JR 直通開始前は、急行が横浜⇔海老名の運転で、いずみ野線へは二俣川で各駅停車への乗り換えが最速手段であったことを考えると、二俣川～海老名間の利用者はいずみ野線利用者に比べて乗り換えを嫌がる傾向にある。故に、現在のダイヤでも快速湘南台行きは快速海老名行きに比べて混雑しにくい傾向にある。二俣川～海老名間各駅（特に特急通過駅）利用者は、特に乗り換えなしを重視するようで、快速湘南台行きから各駅停車海老名行きへ乗り換えができる場合でも、1 本後の快速海老名行きを待つ人がかなり多い。

また、朝ラッシュについても海老名～二俣川間特急通過駅→横浜への直通列車が朝ラッシュで 15 分間隔になる時間がある。それらの中に JR・東急直通の各駅停車があり、二俣川や西谷で特急横浜行きやいずみ野線方面からの通勤急行に乗り換えができるのだが、それでも通勤急行で横浜まで直通で行きたい利用者が多いようだ。実際、特急よりも通勤急行のほうが混雑している。

【混雑の原因】

横浜を発着する列車が混雑している原因は以下の2つが考えられる。

- 1.横浜を発着する列車の本数が減少している
- 2.遠近分離点が横浜寄りに移動している

まず、1.についてであるが直通線開業によって横浜～西谷間の列車の本数が減少していることが混雑激化の原因の1つと考えられる。東急直通線開業によって、西谷～二俣川間の列車本数が増えた結果、横浜⇄西谷以遠の列車が減便されてしまった。優等列車も減便されてしまったため、1本の列車へ乗客が集中し、混雑が激化していると考えられる。

次に2.についてであるが、まず遠近分離という言葉について軽く触れておく。遠近分離とは、都心に近い駅を「近」、都心から遠い郊外の駅を「遠」として、それぞれに向かう乗客を別々の列車に乗せることで混雑の平準化を図るダイヤを組むことだ。相鉄では、先述の通り急行と各駅停車で役割を分けていた。当時の遠近分離点は二俣川であった。

しかし、現在の遠近分離点は、朝ラッシュは西谷、夕ラッシュに至っては実質的に星川になってしまっている。以前よりもだいぶ横浜寄りに移動している。何が問題なのかというと、朝ラッシュには鶴ヶ峰の乗客が、夕ラッシュには和田町・上星川・鶴ヶ峰の乗客が優等列車に集中することが大問題なのである。鶴ヶ峰駅は、乗降客数で第5位の駅であり一日に5.5万人弱の乗降客数がある。これまでの急行停車駅である希望ヶ丘・三ツ境・瀬谷の3駅は乗降客数でかなり上位の駅であり、これらの駅に加えて第4位の二俣川からの乗車もある。つまり、乗降客数ランキングで上位の駅からの利用者が通勤急行・快速に集中することになる。

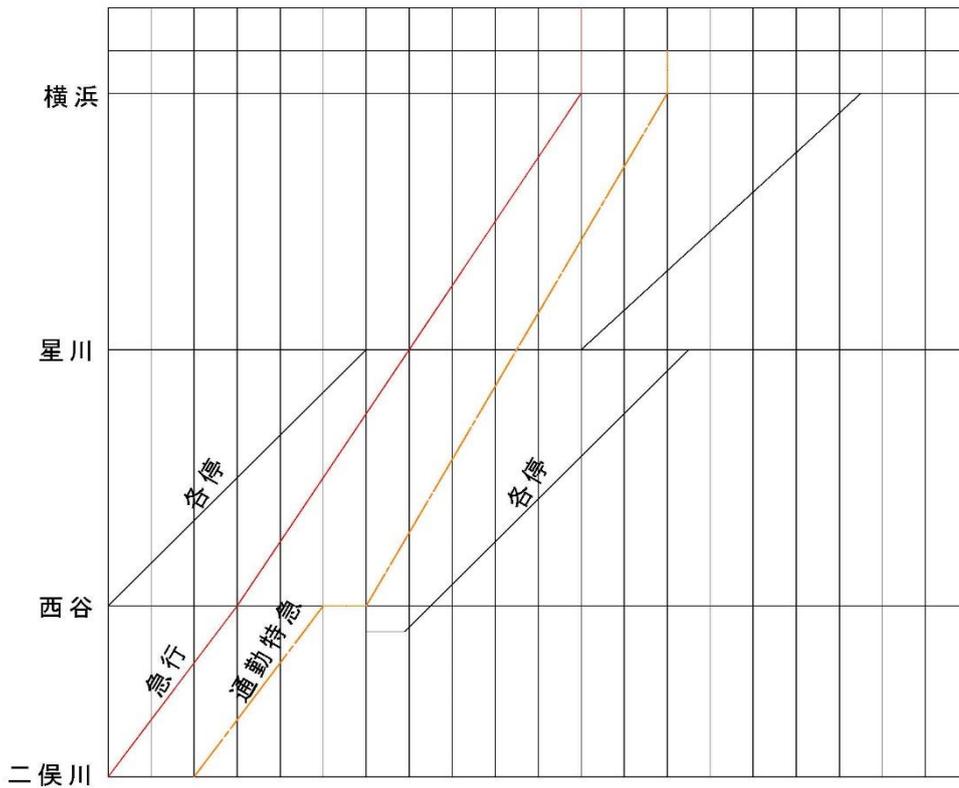
夕ラッシュの快速に至っては、星川で各駅停車に接続することから、和田町・上星川の2駅の利用者も乗車する。つまり、星川～海老名間各駅の利用者が乗車することになる。故に、実質的な通過駅は平沼橋・西横浜・天王町の3駅のみであるとも言える。遠近分離点は夕ラッシュには星川になってしまうのだ。

【混雑緩和策】

混雑緩和策として次の4つの策を考えた。

- 1.急行の復活&特急の通勤特急化
- 2.西谷止まりの各停の二俣川延長
- 3.夕ラッシュ下り通勤急行の運転
- 4.西谷以遠の東急直通列車の減便&横浜直通増便

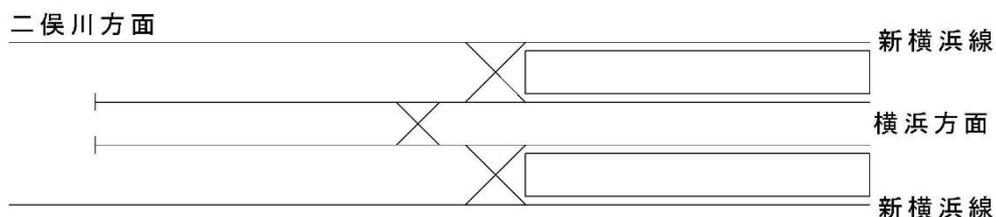
まず1.についてであるが、現状の朝ラッシュ帯における通勤急行一極集中を避けるために一部通勤急行を急行に格上げし、逆に横浜行き特急の一部を通勤特急に格下げし、鶴ヶ峰利用者を通勤特急に流すことで混雑の平準化を図る。現在のダイヤでは、二俣川→横浜で通勤急行2本または通勤急行と特急が2分ほどの間隔で続行運転する。少しわかりづらいかもしれないが、以下にダイヤグラムのイメージを示す。



次に2.について、朝夕ラッシュどちらにも言えることであるが、各駅停車が西谷止まりとなったことでそれまで各駅停車を利用していた鶴ヶ峰利用者が快速や通勤急行に流れてしまっている。優等列車の混雑緩和のため、現状西谷止まりの各駅停車を二俣川まで延長させる。なお、二俣川での折り返しには海老名寄りに引き上げ線などの設備を新設しない限り時間的に厳しいかもしれない。

3.について、夕ラッシュの最混雑時間帯の横浜発の優等列車が快速のみであり、快速は星川で各駅停車に接続する。つまり、快速は和田町・上星川利用者が利用できる。現状のダイヤで星川において各駅停車に接続する快速を通勤急行とすることで星川・和田町・上星川利用者を各駅停車に誘導することで海老名方面優等列車の混雑緩和を図る。

最後に4.について、そもそも東急直通列車を西谷止まりとすることで、横浜方面直通列車を増便することで横浜方面の混雑緩和を図る。しかし、これには西谷駅構内の配線を大幅に変える必要がある。現状の配線では以下の図のように横浜方面からは引き上げ線に直接入線できるが、新横浜線から引き上げ線へ入線するには横浜方面からの線路と平面交差が発生してしまう。これが東急東横線・東京メトロ日比谷線の中目黒や、小田急小田原線・東京メトロ千代田線の代々木上原のような配線であれば東急直通列車を西谷止まりにすることは容易だったかもしれないし直通線のダイヤ乱れを相鉄に持ち込むことなく対応できたかもしれない。相鉄最大の失敗と言ってもいいかもしれない。



【最後に】

すべての利用者が満足するダイヤを組むのは難しい。しかし、開業1年の横浜方面の需要をみてからも抜本的な改善がなされないのはいかななものか。2024年3月改正のダイヤは2023年3月改正を少し手直ししたに過ぎない。ここで触れていない、おかしなダイヤはまだ存在する（西谷で各駅停車海老名行き同士が接続して、西谷発車時点では2分差なのに海老名到着時点で10分差になるダイヤとか…）。

日中なのに有効列車が20分無いなど、詰めが甘い箇所も多々見られる。相鉄のダイヤ作成者にはもう少し需要と混雑状況を考慮し、そして有効本数などの細かい箇所を修正するなどのやる気を見せていただきたい。



懐かしの日中の急行横浜行き

最長「一筆書き走行」ルートを考える

工学部電気電子工学科 2年 石井晴起

1. 概要

今や鉄道路線は日本全国に網目のように張り巡らされ、人々や物資の移動に役立っていることは言うまでもない。そして、多くの路線同士は互いに線路が繋がっていて、その一部には直通列車が運行され乗り換えや積み替えの回数を少なくしている。その路線網を活用し、「**進行方向を(後述する例外を除き)一度も変えず、経路を重複させずにどれだけ長い区間を走行できるか**」というのがこの記事の趣旨である。

主なルールは以下のとおりである。

- ① いわゆる「最長片道切符」とは異なり、考慮するのは「路線」ではなく「線路」である。つまり、複線区間なら同一区間を2回通れるし、複々線なら理論上4回まで通れる。ただし、信号的に走行不可能な方向への「逆走」は不可。
- ② 平面交差は認める。また、線路を渡る過程で数m程度経路が重複する程度なら認める。
- ③ 始発駅、終着駅は自由に設定できる。
- ④ 電化方式、車両限界、保安装置、軸重等は考慮せず、同じ軌間の線路が同一方向につながっていることだけを条件とする。(要するに、仮にこの経路で実際に列車を走らすなら、あらゆる保安装置を搭載した軽量・高性能・短編成の気動車を使用し、トンネル等では必要に応じて他車に牽引させる…ということになるだろう)
- ⑤ 例外として、「駅進入時と進出時に進行方向が同一である」スイッチバック駅、すなわち木次線出雲坂根、豊肥本線立野、肥薩線大畑・真幸の各駅は通過可能とする。ただし、花輪線十和田南や西武池袋線飯能のように「駅進入時と進出時に進行方向が同一」にできない駅の通過は不可能とする。
- ⑥ 災害や工事による不通区間は考慮せず、2024年現在休廃止されていないすべての路線をルートの候補に入れる。また、配線の基準は配線略図.net(<https://www.haisenryakuzu.net/>)または筆者による実地調査により、2024年9月現在のものとする。
- ⑦ 距離の判断は営業キロによる。ただし、必要な場合は実際の線路長を使用する。

なお、以下の文章において出てくる路線名は必ずしも正式名称とは限らないことを先に断っておく。特に新幹線開業等で第三セクターに転換された路線は移管前の名称で書かせていただく。(みんな名前長いんだもん…)

2. ルートを考える～入れる「島」

日本の鉄道にはいくつかの軌間があるが、もっともその軌道延長が長いのがJR在来線をはじめとした1067mm軌間であることは自明であろう。そのためJR在来線とそれに接続する各線によって形成される路線網で考える。

日本の主要4島のうち一番大きいのは本州で、当然ながら本州を中心に考えることになる。北海道、四国、九州へはそれぞれ青函トンネル、瀬戸大橋、関門トンネルで繋がっている。これらはすべて複線であるため、各島内でループを形成し、そのまま本州に戻って来られればルートに組み込むのが容易である。しかし実際ループを構成できるのは日豊～鹿児島線などを擁する九州のみ。北海道はどう頑張っても函館で行き止まりになってしまい、四国は経路の選択肢こそ多いもののループは形成できない。したがって両島は始発点または終着点にしか入れないということになる。

両島(付帯する本州内の路線も含む)に入る場合の距離を考えてみよう。北海道に入る場合、青森駅の少し

西にある旧・滝内信号場から津軽海峡線を経て函館までが該当する。旧滝内信号場は青森駅構内扱いだが、Google マップで測ると青森駅本体から 1.1km の地点にあることが分かる。よってこの区間の営業キロは青森～函館の営業キロ 160.8km から 1.1km を引いて 159.7km となる。一方四国に入る場合、岡山駅から瀬戸大橋線を経て高知・窪川経由で宇和島に至る 333.6km が最長となる。

3. 宇和島～岡山

筆者は距離の長い四国ルートに目を付けた。つまり宇和島駅を始発点または終着駅として、岡山駅から本州・九州内をぐるっと一周すれば相当な距離になるであろう、という魂胆である。

この区間のルートと距離は以下の表のようになる。

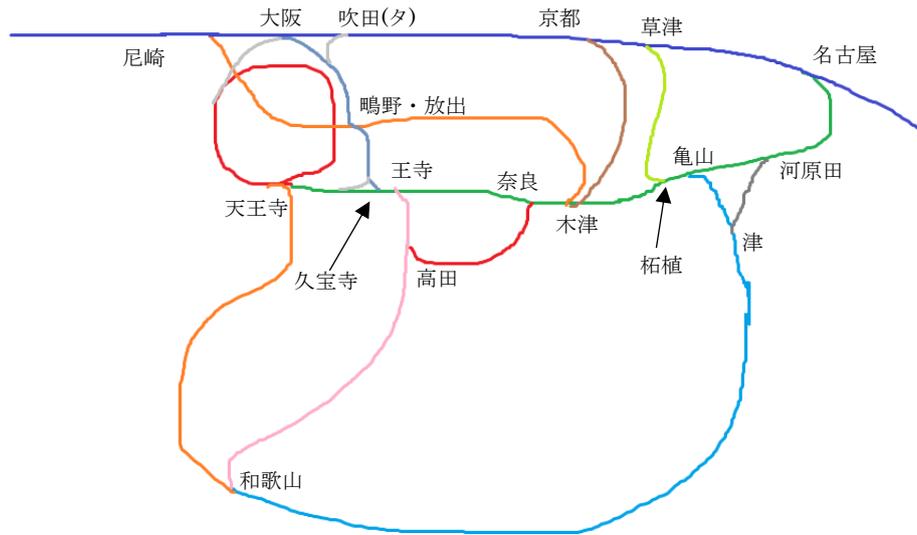
	路線	区間距離	累計距離
宇和島			
↓	予讃	1.5	1.5
北宇和島			
↓	予土	76.3	77.8
若井			
↓	中村	4.4	82.2
窪川			
↓	土讃	198.7	280.9
多度津			
↓	予讃	6.8	287.7
宇多津			
↓	本四備讃	31.0	318.7
茶屋町			
↓	宇野	14.9	333.6
岡山			

4. 岡山～関西・紀伊半島～名古屋

まず岡山駅の構造を見てみると、瀬戸大橋線(宇野線)から入ってきた列車は、山陽線神戸方面または津山線津山方面に進むことになる。ここで岡山～姫路間の営業キロを見ると、山陽線経由 88.6km、赤穂線経由 85.4km、津山・姫新線経由 145.0km と圧倒的に津山線経由が長いため、このルートをとることにする。姫路からはとりあえず山陽・東海道線を東進する。

この企画で厄介なのは、やはり路線の込み合う都市圏である。関西の路線図を見れば、結構複雑に路線が絡み合っていることが分かるし、さらに路線図には載らない短絡線もあるため、最長経路を求めるのは容易ではない。ちょっと目線を広げれば長い紀勢本線があり、こちらも是非経路に組み入れたいところである。

カギを握るのはおおさか東線である。おおさか東線は関東でいう武蔵野線のような性格の路線で、2つの三角線を持ち、経路の自由度を上げてくれる。また、東海道線の草津以西は複々線であるから、走行可能回数が多し。



関西～紀伊半島付近概略図(ループを形成できない路線・区間は省略)

これから東進していくことを考えると、名古屋までの東海道線乗りはなるべく温存しておきたい。(なお、北陸方面には行かない。理由は後述)つまり草津から草津線経由で紀勢本線に入るのが最適解であろう。これで和歌山までのルートは確定するが、問題はここからである。東海道線上に合流できるのは梅田貨物線(「くろしお」・「はるか」等が通るルート)かおおさか東線から分岐する貨物支線(扱いは片町線の支線)である。おおさか東線が複線であることを活用すれば、和歌山～(ア)～天王寺～大阪(うめきたホーム)～久宝寺～(イ)～木津～放出～吹田貨物ターミナル(以下吹田(夕)とする)、という経路が作れる。なお、吹田(夕)の構内配線の都合上、内側線から草津線に入り、紀伊半島を抜けてきた後に外側線を走る必要がある。

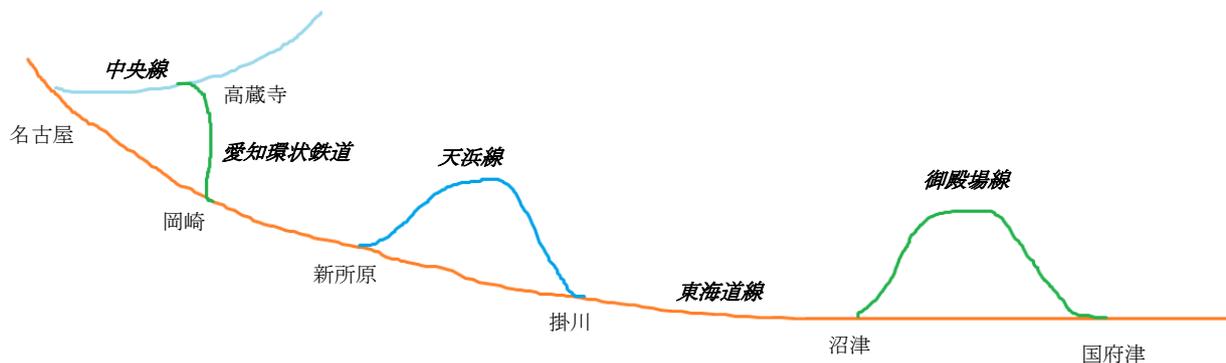
まず(ア)のルートを考える。オーソドックスなのは阪和線経由であるが、和歌山線・関西線経由のほうが距離を稼げる。一方、上記ルートの(イ)の部分では、シンプルな関西線経由よりも高田・桜井線経由のほうが距離を稼げる。ここで問題になるのが、高田～王寺間が単線であるということである。(関西線の関係区間は複線であるため問題ない)仮にここが複線以上なら、(ア)(イ)両方でここを通れるのだが、そうはいかない。ここで(ア)のルートと比較すると、阪和線経由 61.3km、和歌山線経由 109.6km となる。次に(イ)のルートと比較すると、関西線経由 37.4km、桜井線経由 62.9km となる。当該区間が重複しないように合計すると、この区間を(ア)で使った方が総距離は長くなることが分かる。よって、この区間のルートと距離は以下のようになる。

	路線	区間距離	累計距離		路線	区間距離	累計距離
岡山				天王寺			
↓	津山	58.7	392.3	↓	大阪環状	10.0	1188.7
津山				福島			
↓	姫新	86.3	478.6	↓	梅田貨物	4.7	1193.4
姫路				新大阪			
↓	山陽	54.8	533.4	↓	おおさか東	20.2	1213.6
神戸				久宝寺			
↓	東海道 (内側線)	98.1	631.5	↓	関西	37.4	1251.0
草津				木津			
↓	草津	36.7	668.2	↓	片町	41.6	1292.6
柘植				放出			
↓	関西	20.0	688.2	↓	おおさか東	8.5	1301.1
亀山				神崎川(信)			
↓	紀勢	380.9	1069.1	↓	片町支線	3.7	1304.8
和歌山				吹田(夕)			
↓	和歌山	87.5	1156.6	↓	東海道	181.3	1486.1
王寺				名古屋			
↓	関西	22.1	1178.7				
天王寺							

5. 名古屋～首都圏～水戸

名古屋から東京方面を目指すには東海道線経由と中央線経由の2つのルートがある。しかし、塩尻駅で名古屋方と東京方をつないでいた短絡線が使用停止になっているという情報があり、そのままでは東京方面に向かえないため、自動的に東海道線経由となる。

…などと書いておきながら、名古屋からはまず中央線に入る。高蔵寺で愛知環状鉄道線に入り、距離を稼ぎつつ岡崎に抜けることができるためである。岡崎からは基本的に東海道線を上ることになるが、天竜浜名湖鉄道と御殿場線という迂回線がある。事情こそ異なれど東海道線との関係が深いこの2線を経由しつつ首都圏を目指す。



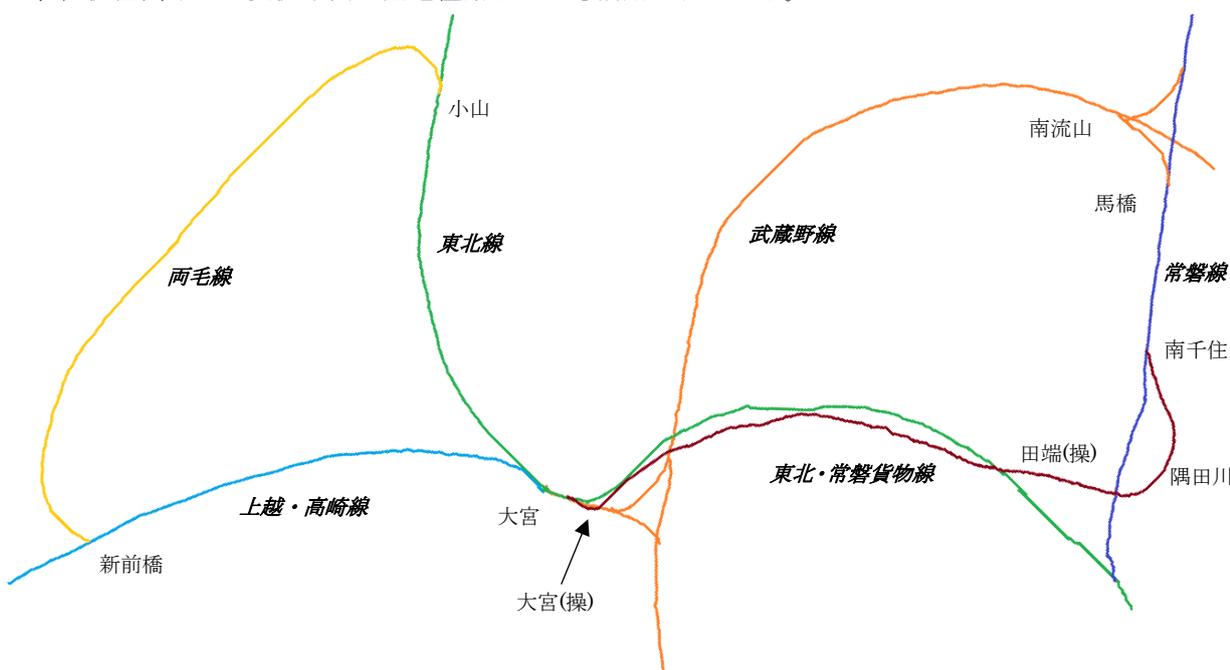
東海道線周辺の概略図(ループを形成できない路線・区間は省略)

大船まで上ってきたら根岸線に入る。桜木町から高島貨物線に入り鶴見に出て、武蔵野線に入る。このあたりの貨物線は複雑怪奇につながっているかと思いきや、今回欲しい方向にはあまりつながっておらず、少々拍子抜けである。府中本町から南武線で立川に出た後、中央線からの直通列車も通る通称・青梅短絡線を通して拝島へ向かう。拝島からは八高・川越線に入り、川越からは埼京線の多くの列車と同じようにりんかい線新木場を目指す。新木場駅の先は京葉線につながっているので、そのまま京葉線に入り、房総半島を目指す。

内房・外房線は蘇我駅を起点としてループを形成しており、どちら周りでも蘇我に戻って来られる。千葉から総武線経由で再び都心を目指し、中央線に入る。そのまま「あずさ3号/50号」のルート(秋葉原・四ツ谷経由)で向かってよいが、距離を稼ぐため山手貨物線を経由する。新宿からは中央線をひたすら西進し、岡谷からは辰野周りの旧線を通して松本まで出る。

ここからは少し首都圏から出る。大糸線で一気に糸魚川まで出た後、旧北陸本線で直江津、信越線で柏崎、越後線で新潟と進む。ここでそのまま信越線で新潟まで出ないのは、再び首都圏に戻るためである。新潟地区の路線網は意外に複雑で、少し間違えるとすぐに車両が逆を向いてしまう。新潟からは信越・上越・高崎線で大宮まで上る。なお、上越線の清水トンネル区間(土樽～湯檜曾)は、新清水トンネルで短絡している下り線よりもループ線経由の上り線のほうが長いので、営業キロには反映されないものこのこでも走行距離を稼いでいる。

関西でおおさか東線がカギとなったように、関東ではカギとなるのは東北・常磐貨物線と両毛線である。これらの線が車両を都合よく逆転させてくれるおかげで、同じ区間を複数回通ることができる。大宮からは「しもうさ号」のルートで武蔵野線を東進し、南流山に向かう。南流山付近では常磐線の上下両方向に転線できるが、ここでは上り馬橋・上野方面に合流する。南千住からは貨物線に入り、田端(操)からはそのまま東北貨物線に入り再び大宮・高崎線方面を目指す。ちなみにこのルートは、JR 東日本にとって仙台・郡山といった東北の太平洋側と秋田などの日本海側を自社の狭軌電化路線だけで結ぶ事実上唯一のルートであり、直流区間ながら交流車両の回送経路としても活用されている。



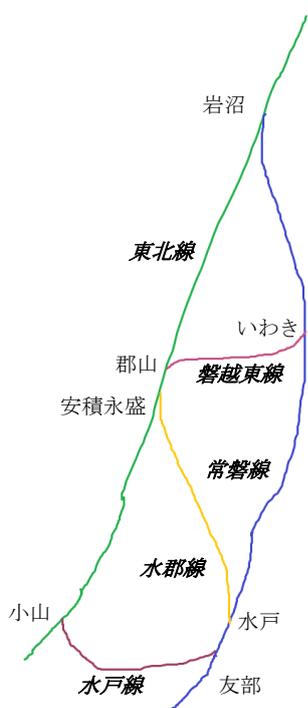
武蔵野・両毛線周辺の概略図(今回関係しない路線・区間は省略)

高崎・上越線を新前橋まで戻る。新前橋からは両毛線に入り、小山を目指す。小山ではかつて両毛線から水戸線への渡り線があったが、最近撤去されてしまったようなので自動的に東北線上に合流することになる。三度目の大宮を通り過ぎ、再び東北・常磐貨物線で常磐線方面へ向かう。

ここで問題になるのが、大宮～大宮(操)間を3回通ることである。この区間ではいずれも東北貨物線を通る方が都合よいが、その場合線路構造上どうしても重複してしまう。そのため、田端(操)から大宮に向かうときに川口駅付近にある渡り線を使用し、東北列車線(上野方面)の線路に入ってしまうのが適当だろう。

この区間のルートと距離は以下のようなになる。(房総半島は右回りと仮定。当然距離は左回りでも同じ。)

	路線	区間距離	累計距離		路線	区間距離	累計距離		路線	区間距離	累計距離
名古屋				大崎					大宮		
↓	中央	24.0	1510.1	↓	りんかい	12.2	2033.0	↓	東北貨物	2.7	3140.7
高蔵寺				新木場				与野			
↓	愛知環状	45.3	1555.4	↓	京葉	35.6	2068.6	↓	武蔵野	34.2	3174.9
岡崎				蘇我				馬橋			
↓	東海道	43.5	1598.9	↓	内房	119.4	2188.0	↓	常磐	19.5	3194.4
新所原				安房鴨川				田端(操)			
↓	天浜	67.7	1666.6	↓	外房	93.3	2281.3	↓	東北貨物	23.2	3217.6
掛川				千葉				大宮			
↓	東海道	103.1	1769.7	↓	総武快速	39.2	2320.5	↓	高崎	76.3	3293.9
沼津				東京				高崎			
↓	御殿場	60.2	1829.9	↓	横須賀	6.8	2327.3	↓	上越	7.3	3301.2
国府津				品川				新前橋			
↓	東海道	31.2	1861.1	↓	山手貨物	10.6	2337.9	↓	両毛	84.4	3385.6
大船				新宿				小山			
↓	根岸	20.1	1881.2	↓	中央	227.8	2565.7	↓	東北	50.3	3435.9
桜木町				塩尻	(辰野経由)			大宮			
↓	高島貨物	8.5	1889.7	↓	篠ノ井	13.3	2579.0	↓	東北貨物	23.2	3459.1
鶴見				松本				田端(操)			
↓	武蔵野貨物	28.8	1918.5	↓	大糸	105.4	2684.4	↓	常磐	119.2	3578.3
府中本町				糸魚川				水戸			
↓	南武	7.6	1926.1	↓	日本海ひすい	28.8	2713.2				
立川				直江津							
↓	青梅	6.9	1933.0	↓	信越	36.3	2749.5				
拝島				柏崎							
↓	八高	21.2	1954.2	↓	越後	83.3	2832.8				
高麗川				新潟							
↓	川越	30.6	1984.8	↓	信越	66.3	2899.1				
大宮				宮内							
↓	埼京	22.6	2007.4	↓	上越	162.6	3061.7				
池袋				高崎							
↓	山手貨物	13.4	2020.8	↓	高崎	76.3	3138.0				
大崎				大宮							



6. 水戸～東北一周～首都圏私鉄～茅ヶ崎

常磐線と東北線の間は水戸線、水郡線、磐越東線で結ばれている。首都圏方面から常磐線を下っていけば、水戸線以外の2線を経由し、岩沼で東北線に合流できるような配線になっている。

東北地方には東北・奥羽・羽越線を軸として、それらをハシゴのように結ぶ多くの支線が存在する。しかし、今回の進行方向と逆側に分岐していたり、標準軌化やBRT転換で物理的に入線できなくなったりしていて、意外にも使える路線は多くない。結果として、岩沼からは単純に東北線を下って青森方面を目指し、奥羽・羽越線で戻ってくるしかないのだ。

青森駅の手前、青森信号場からは先述の旧滝内(信)までの貨物支線を経由することで奥羽線に入る。ここからは再び首都圏に入るべく南下を始める。秋田からは羽越線を走破して新津に向かい、磐越西線に入る。

会津若松からは会津・野岩鉄道方面を目指す。そしてその先には東武鉄道をはじめとした私鉄のネットワークがある。首都圏といえ外せな

(左)東北・常磐線周辺の概略図(今回関係しない路線・区間は省略)

いのが地下鉄を中心とした私鉄ネットワークである。関西と異なり狭軌私鉄が多く、JRとの連絡線もあるため、比較的ルートに組み込みやすいのだ。

会津・野岩・東武鉄道を経由して北千住まで上り、地下鉄日比谷線で中目黒を目指す。直通運転がなくなって久しいが未だ使用可能である渡り線を通して東横線に入る。そして2023年にできたばかりの東急・相鉄新横浜線を経由して相鉄に出る。海老名の手前、相模国分信号場から厚木に出ると私鉄群に別れを告げ、再びJRに入り茅ヶ崎に出る。

距離の割にあまり書くことがなかったが、この区間のルートと距離は以下のようになる。

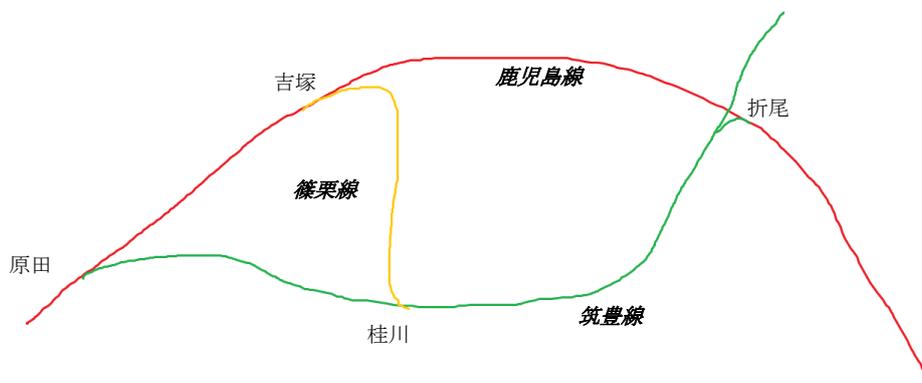
	路線	区間距離	累計距離		路線	区間距離	累計距離
水戸				西若松			
↓	水郡	137.5	3715.8	↓	会津	57.4	4973.6
安積永盛				会津高原尾瀬口			
↓	東北	4.9	3720.7	↓	野岩	30.7	5004.3
郡山				新藤原			
↓	磐越東	85.6	3806.3	↓	東武鬼怒川	16.2	5020.5
いわき				下今市			
↓	常磐	134.3	3940.6	↓	東武日光	87.4	5107.9
岩沼				東武動物公園			
↓	東北	201.1	4141.7	↓	東武伊勢崎	33.9	5141.8
盛岡				北千住			
↓	IGR	82.0	4223.7	↓	メトロ日比谷	20.3	5162.1
目時				中目黒			
↓	青い森	120.0	4343.7	↓	東急東横	11.4	5173.5
青森(信)				日吉			
↓	奥羽(支)	2.0	4345.7	↓	東急新横浜	5.8	5179.3
(滝内(信))				新横浜			
↓	奥羽	184.7	4530.4	↓	相鉄新横浜	6.3	5185.6
秋田				西谷			
↓	羽越	271.7	4802.1	↓	相鉄本線	17.2	5202.8
新津				相模国分(信)			
↓	磐越西	111.0	4913.1	↓	相鉄厚木	2.2	5205.0
会津若松				厚木			
↓	只見	3.1	4916.2	↓	相模	14.2	5219.2
西若松				茅ヶ崎			

7. 茅ヶ崎～九州～小倉

茅ヶ崎からは再び東海道線に戻り、ひたすら西進していく。5章で経由した迂回線は中央線以外すべて単線であるため再び経由することはできない。しかし、大垣～関ヶ原間には下り専用の通称「新垂井線」があり、勾配を避けるため遠回りになっているためここで経由する。二度目の岡山を通り過ぎてさらに西に進み、三原では山陽線から呉線が分岐する。これらはこの先の海田市で合流するのだが、三原～海田市間の営業キロはどちらも65.0kmで全く同じであるため、ここはどちらを通ってもよいだろう。まだまだ西進し、九州に上陸して小倉駅に着く。なお、この間で赤穂線、岩徳線を経由しようと思えばできるが、両者は山陽線よりも営業キロが短いため、わざわざ経由することはしない。また、新山口で分岐する宇部線とは線路が直接繋がっていないため経由できない。

小倉からは前述のとおり日豊線・鹿児島線を回るとそのまま小倉に戻って来られる。こちらも東北と同じ

ように支線群はあるのだが、どれも都合のいい方向につながっておらず、都城～隼人間で吉都線・肥薩線を、また原田～折尾間で篠栗線・筑豊本線を経由することしかできない。筑豊地区にはかつて石炭輸送用の路線が複雑怪奇に入り組み、かの宮脇俊三氏も「私はいつのまにか日本全国の路線図を覚えてしまったが、最後まで覚えられなかったのは、やはりこの地区であった」と語るほどであった。この路線群が現存していたらもう少し違ったルートが出せたのかもしれない。



筑豊地区周辺の概略図(今回関係しない路線・区間は省略)

この区間のルートと距離は以下になる。

	路線	区間距離	累計距離		路線	区間距離	累計距離
茅ヶ崎				吉松			
↓	東海道	351.4	5570.6	↓	肥薩	37.4	6760.1
大垣				隼人			
↓	東海道	16.7	5587.3	↓	日豊	27.9	6788.0
関ヶ原 (新垂井)				鹿兒島			
↓	東海道	165.7	5753.0	↓	鹿兒島	49.3	6837.3
神戸				川内			
↓	山陽	233.3	5986.3	↓	肥薩おれんじ	116.9	6954.2
三原				八代			
↓	山陽or呉	65.0	6051.3	↓	鹿兒島	155.9	7110.1
海田市				吉塚			
↓	山陽	214.4	6265.7	↓	篠栗	25.1	7135.2
門司				桂川			
↓	鹿兒島	5.5	6271.2	↓	筑豊	34.5	7169.7
小倉				折尾			
↓	日豊	389.9	6661.1	↓	鹿兒島	19.1	7188.8
都城				小倉			
↓	吉都	61.6	6722.7				
吉松							

8. 小倉～姫路～糸魚川

もう少しでラストスパートである。(といってもとてもラストなどといえる距離ではないが…)小倉から再び関門トンネルをくぐり、本州に戻る。厚狭から美祢線経由で山陰線に入る。美祢線は災害により運休中だが前述のとおり考慮しない。余談だが美祢線は貨物輸送が多かった名残で、貨物輸送が廃止になった

現在でも「幹線」扱いである。しかし今となつてはその輸送量は僅かなものである。沿線の宅地化で輸送量が激増したにもかかわらず、未だ運賃が高い「地方交通線」のままである八高線を使う筆者としては思うところは多々あるが、それはここでは本題ではない。

閑話休題。日本は古くから基本的に太平洋側や瀬戸内のほうが栄えているから、日本海側よりも路線網も発達していて複雑な経路が組みやすい。ここまで太平洋側の路線を多く埋めてしまったので、ここからは必然的に残った日本海側の路線を通ることになる。山陰線を伯耆大山まで東進し、伯備線に入る。倉敷の手前・清音からは井原鉄道に入り、福塩線との接続駅神辺を目指す。井原線はその両端で JR 線と線路が繋がっていて、直通運転も行われている。福山から山陽線に入り、三度目の岡山に戻ってくる。ここからはすでに通った区間をいかに避けながら距離を稼ぐかがカギになってくる。

山陽線でそのまま姫路まで上る。ここから先の山陽線はすでに通った区間であるから、播但線に入って和田山に向かう。和田山では山陰線鳥取方面に合流し、北上して豊岡を目指す。豊岡からは京都丹後鉄道に入り、先ほどスルーした北陸方面に進む。先ほど関西圏を通ったとき、北陸方面をスルーしてそのまま東海道を上った理由は、やはりその路線網の少なさである。ループを形成しうる数少ない分岐線である高山本線も米原方面から入れないため、北陸線に入ったらそのまま新潟方面に向かうほかないのだ。

西舞鶴から舞鶴線、東舞鶴からは小浜線に入り敦賀へ。ここからは三セク化でバラバラになってしまった旧・北陸線でラストスパートをかける。糸魚川から先はすでに通ってしまったし、他に分岐する路線も無いため、糸魚川がこのルート of 終点となる。

この区間のルートと距離は以下のようになる。

	路線	区間距離	累計距離		路線	区間距離	累計距離
小倉				和田山			
↓	鹿児島	5.5	7194.3	↓	山陰	29.4	7981.6
門司				豊岡			
↓	山陽	40.1	7234.4	↓	宮豊・宮舞	83.6	8065.2
厚狭				西舞鶴			
↓	美祢	46.0	7280.4	↓	舞鶴	6.9	8072.1
長門市				東舞鶴			
↓	山陰	281.4	7561.8	↓	小浜	84.3	8156.4
伯耆大山				敦賀			
↓	伯備	131.1	7692.9	↓	ハピライン	84.3	8240.7
清音				大聖寺			
↓	井原	38.3	7731.2	↓	IRいしかわ	64.2	8304.9
神辺				倶利伽羅			
↓	福塩	8.4	7739.6	↓	あいの風	100.1	8405.0
福山				市振			
↓	山陽	146.9	7886.5	↓	日本海ひすい	20.5	8425.5
姫路				糸魚川			
↓	播但	65.7	7952.2				
和田山							

9. まとめ

以上のように、「方向転換をせずに走行できる最長距離」は宇和島～糸魚川間 8425.5km となった。国土交通省の令和 3 年版「鉄道統計年報」によれば日本の鉄道の総鉄軌道延長(≠総営業キロ。複線以上ならその線路分が加算され、駅の各番線や側線も含まれると思われる)は 42945.8km。調査以降の変化を勘案するとおよそ 43279km となるため、このルートは日本の「線路」の長さの約 19.4%に相当することにな

る。これを多いとみるか少ないとみるかは読み手次第であろう。また、このルートを平均速度 70km/h、1 日のうち 5:00 から 23:00 までの 18 時間走行すると仮定しても 6 日半かかる計算である。

なお、これはあくまで筆者による調査・計算の結果であり、もしかしたら間違いがあるかもしれない。また、逆走を許可する、方向転換を一定の回数だけ許可するなど、レギュレーションを変えてみると違う結果が得られるだろう。

というわけで、ものすごく頑張れば、このようなルートを走行する列車が実行可能というわけである。…これを読んでいる石油王の方、興味があったらやってみませんか？

参考文献・サイト(Web サイトはすべて 2024 年 9 月 26 日閲覧)

- ・「配線略図.net」 <https://www.haisenryakuzu.net/>
- ・Google マップ <https://www.google.com/maps/>
- ・「鉄道統計年報 [令和 3 年度]」国土交通省、https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000061.html
- ・「JTB 小さな時刻表 2024 年春号」JTB パブリッシング(2024)
- ・「JR 私鉄全線乗りつぶし地図帳」JTB パブリッシング(2020)
- ・「時刻表 2 万キロ」宮脇俊三、角川文庫(2015)

横浜線「獲れ印めぐり」を行ってきました

先進工学部 応用化学科 4年 高松 真

2024年9月の14~16日と21~23日にかけて横浜線で開催された、御朱印風の駅スタンプを集める、「獲れ印めぐり」に参加しましたので、これについて紹介します。

このイベントを簡単に説明すると、横浜線の東神奈川から八王子の全駅と、ルミネ町田にて「獲れ印」を集めるものです。開始時間は各日10時から16時で、各駅改札の窓口で改札を出場後に「獲れ印」を受け取りますが、一部の駅では駅係員が不在になる時間があり、この間は受け取れません。ルミネ町田を除く全ての駅で集めた後、中山または八王子みなみ野駅の窓口で各駅先着150名には記念のトートバックが配られます。

この下は、横浜線の路線図です。

横浜線路線図 ●は停車駅																				
	東神奈川	大口	菊名	新横浜	小机	鴨居	中山	十日市場	長津田	成瀬	町田	古淵	淵野辺	矢部	相模原	橋本	相原	八王子みなみ野	片倉	八王子
各駅停車	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
快速	●		●	●		●	●		●		●				●	●	●	●	●	●

<車両紹介>：E233系6000番台

今回乗車した車両です。この車両は、それまで走っていた205系を置き換えるため、2014年から横浜線で運行を開始しており、8両編成28本が製造されました。現在、横浜線は全てこの車両で運行しています。また、根岸線へも直通運転を行っており、桜木町や、磯子、本数は少ないですが大船まで走行する列車もあります。



ここからは移動した経路です。私は、右のような経路で行いました。八王子ではなく、東神奈川から出発とした理由は、相原、片倉両駅での係員不在時間の都合です。

経路を作成した時の感想としては、菊名新横浜間と、鴨居中山間の快速が連続して停車する駅を移動したいタイミングで、ちょうどよく快速が来たことに驚きました。また、町田では、各駅停車が快速の待ち合わせを行っている間に「獲れ印」を受け取りに行くこともできる工程にしました。

実際に行った時の感想としては、当日暑かったこともあり、駅のホームと改札を往復するだけでもかなり疲れました。ですが、徐々に次の電車までの時間があることに気づき、落ち着いて進めることが出来ました。

全駅を制覇し、八王子みなみ野にて記念のトートバックを受け取りました。また、その後にルミネ町田へ向かい、全ての「獲れ印」を受け取りました。下がその写真になります。一番下は、記念のトートバックです。

実際の移動経路				
時刻は目安です 太字は快速				
東神奈川	1013	→	大口	1016
大口	1023	→	菊名	1026
菊名	1034	→	新横浜	1036
新横浜	1041	→	小机	1044
小机	1051	→	鴨居	1055
鴨居	1101	→	中山	1104
中山	1110	→	十日市場	1113
十日市場	1121	→	長津田	1124
長津田	1136	→	成瀬	1139
成瀬	1147	→	町田	1151
町田	1156	→	古淵	1159
古淵	1206	→	淵野辺	1209
淵野辺	1222	→	矢部	1224
矢部	1231	→	相模原	1233
相模原	1240	→	橋本	1244
橋本	1251	→	相原	1253
相原	1307	→	片倉	1312
片倉	1319	→	八王子	1322
八王子	1329	→	八王子みなみ野	1335



最初に説明しましたように、矢部、相原、片倉の3駅では、駅係員不在時間は「獲れ印」を受け取れないと思っていましたが、相原、片倉の両駅では、右の写真のように、引換券を貰い、隣駅で受け取ることが出来たようです。(写真は相原駅のもの)

このことを事前を知っていた場合に、移動経路がどう変わるのか気になったため、経路を組む段階では係員不在時間の都合から想定していなかった、八王子側から始まり、中山駅をゴールとする経路を考えてみました。その時刻が下の表です。

まだ改善の余地はあるかもしれませんが、自分が調べた限り、つまり自分が実際に行った場合には、このことを知っているも、東神奈川から出発の方が早い結果となりました。これは、横浜線の終点とこのイベントのゴール駅の距離が、八王子みなみ野から八王子のほうが近いことが影響していると思います。



八王子側発のルート				
時刻は目安 太字は快速				
相原	1002	→	片倉	1008
片倉	1012	→	八王子みなみ野	1015
八王子みなみ野	1019	→	八王子	1024
八王子	1029	→	橋本	1041
橋本	1044	→	相模原	1048
相模原	1055	→	矢部	1058
矢部	1110	→	淵野辺	1112
淵野辺	1120	→	古淵	1123
古淵	1135	→	町田	1138
町田	1147	→	成瀬	1150
成瀬	1201	→	長津田	1204
長津田	1213	→	十日市場	1216
十日市場	1227	→	東神奈川	1249
東神奈川	1252	→	大口	1255
大口	1303	→	菊名	1306
菊名	1314	→	新横浜	1316
新横浜	1321	→	小机	1324
小机	1331	→	鴨居	1335
鴨居	1341	→	中山	1344

今回は横浜線での「獲れ印めぐり」を行ってきました。横浜線は通学でほぼ毎日東神奈川から八王子まで乗り通していますが、このような目的で乗るのは初めてでした。ほとんど駅の外には出ていませんが、それでも車内から見る駅の景色とは違う景色を見ることが出来ました。このようなイベントを企画していただきましてありがとうございました。

また、大学4年目にして初めて UTRJ の個人記事を書かせてもらいました。個人記事を一度は書きたいなと思いつつも、今年もこれといったものが思いつかず9月になってしまい、個人記事の提出締め切りまで一か月を切る中でのこのイベントの発表でした。発表のその日にこのイベントに参加し、UTRJ の個人記事を作成することを決めました。普段このようなものを書く機会が少ないため、拙い文章ですが、お読みいただきましてありがとうございました。

以下は補足とおまけです。このイベントの説明で、改札を出て「獲れ印」を受け取ると書きましたが、東神奈川ではどうしていたかについてです。「獲れ印」の配布は10時からですが、東神奈川では、開始前に改札外に列が出来ており、そこに十数名ほどが並んでいました。私もこの列に並びました。10時になると駅員の方が出てこられて、乗車券の確認をして、「獲れ印」を配布していました、多くの方は休日お出かけパスを利用していたように見えました。(まあ横浜線全区間有効の定期券を持っている人はそこまで多くないですよ)

結果論として必要であったかは分かりませんが、東神奈川駅を出場するため兼ね、神奈川県内の貨物線を除いた JR 線で唯一乗っていなかった鶴見線の浜川崎から扇町間を乗車してきました。



(左上) 鶴見駅の発車標 方面で色が異なる
(右上) 鶴見線の車内 鶴見駅から離れると
休日この時間の乗客は少ない
(左下) 扇町駅のホーム 乗った電車はすぐ
折り返していきました

北海道を8日間で全部回った話

工学部 機械工学科 2年 久田洋大

1.はじめに

皆さんは北海道に行ったことはあるでしょうか。私はこの旅行をするまで一度も行ったことはなかった。私の住んでいる関東圏からは最速では飛行機を使うほどの果てしなく遠い距離にあり、今回行ったあと次いつ行くのかも分からない。そしてJR北海道の経営状況から次北海道に行った時に今ある全ての鉄道路線が残っているとは限らない。ならばこの際全ての路線を乗ってしまえばいいのではないか！！という考えで、北海道にある全ての鉄道路線を乗ってきた。さらに私の遊んでいる位置情報ゲーム「駅メモ！-ステーションメモリーズ！」(以下駅メモと記す)には多数の北海道の廃止路線も収録されている。具体的には江差線、札幌線、日高本線、留萌本線、石勝線、根室本線のそれぞれ一部区間である。私は駅メモにおける北海道をコンプリートする、すなわち北海道の鉄道をコンプリートするための旅に出た。

2.一日目(2024.08.02)

2024年8月2日、西国分寺駅18時02分発車の中央線快速東京行きから旅を開始。新宿にて山手線に乗り換えて品川へ、と思っていたところ埼京線池袋駅にて人立ち入りがあったため4分遅れで新宿を発車。品川に到着し京急線乗り換え改札へ急ぎ、1分乗り換えにまさかの成功。急行に乗って羽田空港へ移動した。ここまででもうわかった方も多と思うが、初の北海道入りは飛行機を使う。AIRDO39便に乗り込み新千歳空港へ。搭乗したのはボーイング767の300番台。あんまり飛行機には詳しくないのでこれについてはスルーする。指定座席に座り、のんびりしたところいよいよ離陸時刻。飛行機特有の強烈的な加速によって座席に押さえつけられる力を感じながら離陸。ちょっと飛んだ眼下は右の画像の通り。座席はスポイラーやフラップの稼働を見たかったため翼のすぐそばを指定。画像右に見えるものは翼である。やはり飛行機の翼は大きいと感じながら首都圏上空を飛行していく。飛行機恒例の機長による挨拶が流れた頃には福島県上空を飛行していることが判明し、「飛行機速すぎる」と感じたのと同時に、北海道新幹線のシェアが飛行機に負けているというのも納得できた。札幌延伸と最高速度上昇でどこま



で飛行機に対抗できるのか。非常に鉄道ファンとして見物である。1時間半ほどの飛行で新千歳空港へ到着。着陸時の飛行機は揺れると聞いていたため、準備はしていたが想像以上に揺れが激しく同時に制動性能の高さに驚いた。「飛行機はやはりとんでもない乗り物だ」と感じた。飛行機の話はこのくらいにして新千歳空港と言えばお馴染みの撮影スポットがあるが、今回は時間の関係で断念。代わりに今回の旅の同行者から画像をいただいたので掲載させていただく。これからこれに掲載されている駅すべてに向かう。

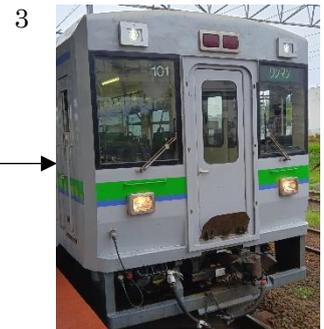
右の画像が新千歳空港駅の駅名標。どことなく昔の JR 東日本の駅名標に似てるような感じがするのは私だけだろうか。新千歳空港アクセスのお決まり種別、快速エアポートに乗り札幌駅へ移動する。乗車した車両は下の画像の 721 系電車。関東圏では京急電鉄系列で採用されている三扉車であり、北海道の普通列車用車両として初めて冷房装置を搭載した車両である。製造年数が 1988~2003 年であり JR 北海道の車両では古参車両。このため現在新型車による置き換えが進行中であり、廃車も発生している。さらに 2024 年度までにエ



アポートの運用からは引退する予定と JR 北海道は発表しているⁱ。しかし更新工事による延命も行うとされているⁱⁱ。私は 20 年経った車両をまだまだ使い続けるつもりなのかと考えてしまうが、JR 北海道の経営状況は年々厳しさを増していることを踏まえると、新車を導入する費用も無いのではないかと捉えられる。乗車した快速エアポート 193 号は定刻通り札幌に到着。北海道の一大ターミナル駅であり、北海道新幹線の将来的な目的地である。到着し周りを見渡すとネットに上がっている動画でよく見る車両が走っている。それでもそんな車両たちを生でみることができるのはついに来たという実感が湧き、嬉しい限りである。札幌から札幌市営地下鉄東豊線に乗り、その日の宿泊地である環状通東駅付近にある快活 CLUB にて一泊した。

3.二日目(2024.08.03)

この日は札幌周辺の乗り潰しを開始。環状通東から地下鉄で札幌に移動し、札幌から 1.エアポート 22 号に乗り、2.北広島にて普通列車苫小牧行きに乗り換えて、さらに 3.苫小牧で岩見沢行きに乗り換えた。



ちなみにそれぞれ 733 系、733 系、キハ 150 形である。普通列車苫小牧行き走行中に、列車がやけに減速する一幕があった。「前に詰まるほどの激詰め運転を JR 北海道はしているのか？」とも思ったが真相はまさかのシカが線路の近くにいたため減速。旅二日目にして北海道の鉄道の天敵と相まみえることになった。

そして苫小牧駅において岩見沢行き列車発車待ち中に 785 系による特急すずらんⁱⁱⁱに遭遇。私は幼少期に DVD でこの車両を見ていたため、785 系には北海道車両の中でひと際思い入れがある。現在でも二編成が在籍しており、特急「すずらん」で運用されている。製造は 1990 年でありもう 30 年以上が経



過している大ベテランである。しかしなぜ 30 年以上経過している特急用車両がまだ現役でそれも特急定期運用という第一線で活躍しているのか。

これには理由があり、2010 年 1 月の吹雪の中、当時新型車両としてデビューした 789 系 1000 番台が特急「スーパーカムイ」として運行中に踏切にてダンプカーと衝突。事故当該編成であった HL-1005 編成が事故後全車廃車となり、789 系 1000 番台は車両不足となった。この事態を解決するために 785 系 5 両編成を二編成用意し、車両余裕を確保した。785 系の寿命が来た時にどうする予定なのかは現時点ではわからないがもう 30 年も走ってきたため、いつ故障等で走行不能となってもおかしくない。また事故廃車後に同じ車両を新造していないことから JR 北海道の苦しい経営状況を窺い知れるかもしれない。

列車は定刻通り 8 時 37 分に苫小牧駅を発車。なお車窓は下の写真たちである。窓が汚くそれが映り込んでしまっているが、北海道の雄大な景色を感じられると幸いである。一時間半単行列車に揺られながら岩見沢に到着。苫小牧から岩見沢まで普通列車で一時間半かかるというのは北海道の大きさを実感させる。



岩見沢から先は特急ライラック 11 号旭川行きに乗り込み深川へ。使用車両は右の画像にある 789 系 0 番台。北海道新幹線開業前に特急「白鳥」及び「スーパー白鳥」として青函トンネルを行き来していた北海道の特急用電車の花形車両である。ちなみに北海道の電車特急車はこの 789 系と、先ほど紹介した 785 系のみである。40 分ほどかけて深川駅へ到着。深川駅駅舎は下の画像。深川駅の文字がなんとなく見たことがあるようなフォントをしていなくもないが、いったん置いておく。こ



の先に乗る路線が分かった方もいるのではないだろうか。ここからは留萌本線に乗車し、石狩沼田駅を目指す。かつては増毛まで結び、国鉄民営化前後には準急も走っていた留萌本線も現在ではこれから乗る深川～

石狩沼田間わずか 14.4km を残すのみ。その残る区間も 2026 年 3 月を以て廃止することが決定されており、留萌本線という名前が路線図から消滅するのも秒読みとなっている。使用車両は右の画像であるキハ 54 形。窓の開けることができる普通気動車であり、しばらくお世話になる車両である。そんな車両に揺られることわずか 15 分。留萌本線終点石狩沼田駅に到着した。





左の画像はホームである。駅の先の線路を見てみたところ廃止になっているからと言ってレールをぶった切って停止位置標識を立ててはならず、駅の先しばらく線路が残っている印象があった。そして画像ではとても見づらいが、ホームの先に2両停目が立っている。おそらく留萌までの区間の廃止直前期において増結運用時に使っていたのであろう。駅名標の画像である右の画像にチラホラ映り込んでいるが、とにかく蛾かなにかの羽虫が非常にたくさんいた。駅に着いて写真を撮っていたら同行者のリュックの肩紐に羽虫が付くという珍事も起こったほどだ。ホーム上には死骸と思わしきものが大量に落ちており、壁にはところどころにへばりついていて。ちなみにこの羽虫にはこの旅行中しばらくお世話になることとなる。全く迷惑な話だ。脱線した話を戻し、この列車の折り返しに乗って深川駅へ戻る。石狩沼田駅から団体客らしき人たちが乗ってきたため、行き石狩沼田行きよりも混雑した印象だった。深川駅到着後再び789系0番台特急ライラック24号に乗り札幌へ移動。そのあとは札幌市営地下鉄を東西線大通～新さっぽろ駅間を残し完乗した。なぜ大通～新さっぽろ駅間が残ったのかということと大通で札幌市電に乗り換えたためだ。

左からそれぞれ南北線、東豊線、東西線である。

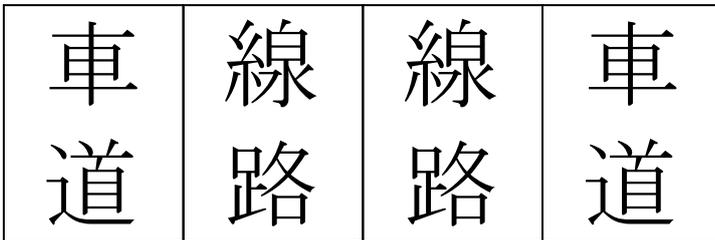


札幌市営地下鉄は全線がゴムタイヤ駆動であり、南北線一部区間には地上区間が存在する。しかし、地上区間は雪対策のためのシェルターがあり窓はついているもののきれいとは言えないため、景色を見ることができるかと問われるとはっきりとは見えないと答えざるを得ない。またゴムタイヤならではの加速力はあるがその影響が大きな揺れを感じることもあり、乗り心地としては埼玉県の大宮駅を始発とするニューシャトルに非常に似ていると感じた。また車内に聞こえる音が大きく、駅間では何も聞こえなくなるほどだ。しかしこれについては札幌市営地下鉄は非冷房車であるため、夏場は窓を開けて走行する。このため冬よりも聞こえる音が大きくなってしまっていることも考慮しなくてはならない。そのため、車内に聞こえる騒音がうるさいとこの場で言い切るのは早計であると言えよう。札幌市営地下鉄完乗後は札幌市電を一周する。

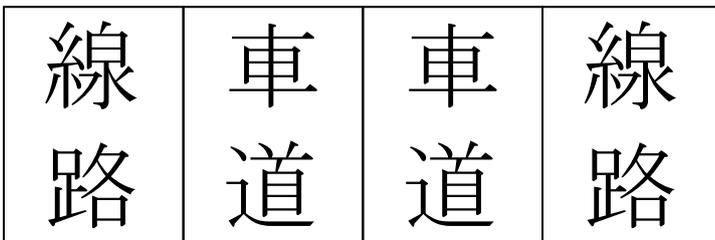
今回乗ったのは外回りだったが、札幌市電の特徴は何といてもすすきの停留所～西4丁目停留所にお

いて採用されているサイドリザベーション方式という停留所の設置方法だ。この言葉だけだと全く分らないと思うので図式と実際の写真を用いて解説する。

まずよく見る路面電車の配線は以下の通り。



画像にもある通り、道路の両端に車道があり、真ん中に線路が設置されている方式。この方式の最大の問題点は路面電車の停留所に行くために車道を跨がなくてはならないこと。このため、停留所に行くために道路を横断している途中に事故に遭うというリスクもある。そのような問題を解決するのはサイドリザベーション方式である。サイドリザベーション方式の配線は以下のようになる。



サイドリザベーション方式は道路の両端に線路を敷設する方法である。画像のほうでは見づらいが、よくよく見ると対向の路面電車の前に信号待ちで停車している車列がある。この方式の最大の利点は道路を横断することなく、停留所に歩道からアクセスし、乗車することができるということだ。また、右折待ちの車に邪魔されることもないため、路面電車の定時性向上にも寄与することとなる。また景観もよくなるという面もあり、利用者のサイドリザベーション方式の支持率は約8割となっているⁱⁱⁱ。

4.三日目(2024.08.04)

この日から二日間、駅メモにおいて登録されている廃線区間を取得していく。まずはレンタカーを借りに行くために苫小牧駅へ。二日目同様快速エアポートに乗り込み、北広島から苫小牧行きに乗り換えて苫小牧で下車。右の画像は快速エアポートという表記からわかる通り、札幌から乗ったエアポート。北広島からの列車は撮り忘れである。



苫小牧駅に9時10分に到着し、レンタカー屋へ移動を開始。日本海側に面する一大都市ということもあ



り、駅から少し歩くだけで、前ページ下右の画像のような工場らしき煙突や排煙が見えていた。



そして苫小牧から先の廃線取得の手段はもちろん左の通りレンタカー。バスもあるが、本数が少なすぎることに加え、とんでもない時間もかかるためここはルートも自由に組めるレンタカーで突っ切ることにした。この二日間で取得していく区間は

- ・日高本線 苫小牧～様似間
- ・根室本線 富良野～新得間
- ・留萌本線 石狩沼田～増毛間
- ・札沼線 新十津川～知来乙間

「あれ？札沼線現役区間は北海道医療大学駅まででは？」と思う方もいるかもしれないが、今回のレンタカーの行程では北海道医療大学駅に行く前に札沼線沿線から離脱するため、知来乙駅まで取得することとなる。また知来乙駅から札幌方面は札沼線に乗るときにしっかり取得したのでご心配なく。そして画像にもあるが、今回トヨタレンタカー様より車をお借りした。また車の窓からは運転中のため写真を撮ることは出来なかったが、廃線跡は多く見受けられた。踏切の跡地では線路に立ち入ることの無いよう線路側は柵で封鎖されていた。また鉄橋では被害の影響か、鉄橋が途中で途切れているものもあった。また海岸線沿いの建物にはこれも被害か、それとも単純な老朽化の影響か、崩壊したまま残されたものもあった。ここからはご存知の方も多いとは思いますが、日高本線がなぜ苫小牧～鶴川駅間の 30.5km のみとなっているのか記していく。

まず 2015 年、低気圧が北海道を直撃し、発生した高潮の影響で日高本線は土砂流出が数多く発見された。その後 JR 北海道は沿線自治体に復旧費用の概算を示した。しかし、翌年には台風が 3 つ立て続けに北海道に上陸。日高本線の被害が拡大し、さらに復旧費用が増大。部分運行再開も模索されたが、最終的には費用増大や議論の長期化から廃止することで沿線自治体と JR 北海道が 2020 年 10 月に合意。そして 2021 年 4 月 1 日、不通から 6 年経過した年の春に廃止となった。つまり、今回沿線を走行したのは不通から 9 年も経っているのだ。それでも線路や鉄橋などはしっかりと残っていたことは幸いと言えるかもしれない。

左上の画像が浦川駅跡である。跨線橋や駅名標などが遺構として保存されている。運転中の休憩も兼ねて



前ページ右下の画像にある静内駅にて休憩。日高周辺が馬産地であるためか、静内駅跡ホームには馬のパネルが設置されていた。また駅内には前ページ右上の画像にあるように駅名標などが展示されていた。その後さらに車を走らせ、13時50分頃、日高本線の終点



及び最南端の駅様似駅に到着。ちなみにこの駅舎は現役時代と何ら変化の無いもの。また中には売店もあり、日高本線のDVD、ワンマン運転の自動放送テープ音源のCD、そして日高本線の描かれた下敷きを購入。

今回はレンタカーだったが、バスでも回ることができるためぜひ日高本線の廃線跡を巡ってみたいだろうか。写真こそ撮り逃したものの、浦河や静内、様似などの主要駅の近くは建物も多く、発展している印象だったが、そういった都市の間は家も少なく、人が住まなくなりそのまま放置されたような建物も見受けられ、過疎化を印象付ける景色であった。



そしてせっかく様似駅まで来たのだからと、襟裳岬まで車を走らせた。左の画像が襟裳岬の看板。そこからさらに奥へ進むと、真ん中の画像のような襟裳岬突端へ到着。しかし、ここが襟裳岬の果てではないのである。右の画像が突端の位置で撮った地図アプリのスクリーンショットである。襟裳岬の人の立ち入れる最果ては襟裳神社の祠の跡地である。今回は時間の関係で行くことは断念。次行く時があればリベンジしたいと思う。ここからは宿泊地の帯広に向け黄金道路を走行していく。この走行中、今までで一番生きた心地のしなかった事件が起こった。この日の襟裳岬沿岸は気温は高くなく、ところどころ霧が発生していた。そんな中、車は長いトンネルに進入。トンネル内はジェット換気扇は無く湿度が高かったためか、曇っており視界が良好ではなかった。その後トンネルを抜けた直後、少し窓が曇った。「この程度なら大丈夫だな。そのうち晴れるだろ。」と思っていたその直後、サイドミラーごとフロントガラスが強烈に曇り、視界不良という言葉では言い表せないほど真っ白に。運転続行は不可能と判断し、ウィンカーとハザードを点けて左側に停車。その後ナビシートに乗っていた同乗者の助けもあってガラスの曇りとミラーの曇りを取り除き、運転を再開。今思い返してみてもあの時よく事故なく安全に事態を収拾できたと感じている。現時点でも詳細な理由は不明だが、長時間のトンネル走行によってトンネル内の高温及び湿度に車体全体が慣れていたところ、トンネルを抜けて低温環境となり、その結果としてガラスやミラーにあった水分が一気に結露し曇ったのではないかと推測している。なお、同行者の一人が帯広に住んでいる友達に今回の事例について聞いてみたところ、その返答は「よくあること」とのことだそうで驚いた。帯広へ向かう高速道路を走行中、幸福インターチェンジに到着。近くに幸福駅があると分かり、休憩も兼ねて訪問。1973年にテレビにおいて駅が紹介され愛国駅から幸福駅行きの切符が人気となり、



駅をテーマにした曲がヒットするなどしたと看板に記載されている。国鉄広尾線が廃止された後も駅舎周辺を広場として整備したとのこと。またこの幸福駅の 12km 先には愛国駅跡も残されているようで、次に北海道に行く理由ができてしまった。さらに車両内を見学できるため見学をしたところ、画像の通り老朽化とみられる破損が多く見受けられた。また座席のモケットや車体の壁にも亀裂やひび割れをしている点が見られた。おそらく老朽化が原因と考えられる。また、駅舎の跡地では愛国から幸福行きの切符が販売されている。硬券の切符単体やそれをキーホルダーにしたものもある。さらに硬券の切符を購入し、それに好きな日付のハンコを入れさらにそれをキーホルダーにするということもできる。また券面が印刷されたシールを買い、それを駅舎に貼り付けることもできる。言葉では分からないと思うので画像を出すと右のような画像である。この建物の中や反対側の出入り口はこのシールで埋め尽くされている。その埋め尽くし様はぜひ皆さんの目で見てほしい。このあと日はこの後予定通り帯広のホテルに宿泊した。



5.四日目(2024.08.05)

翌日、帯広を出発し根室本線と留萌本線を取りに宿泊地を出発。近くのサービスエリアで休憩しようと思ったところ、肝心のそのサービスエリアが右の通り。サービスエリアとは何だろうか。そしてこのサービスエリアにおいてこの先走行する区間において濃霧が発生しており、走行に注意するように



という注意喚起が。どんなもんだろうと思っていたら左の画像のあり様。濃霧ってレベルじゃねえぞおい！！正直前車についていってそのテールライトから車線をイメージして走行することしかできないレベルの霧。ある程度は覚悟していたものの、これはその範疇を超過していた。なお、この霧が常にあるわけではなく、トンネルを抜けたところである程度視界が回復し、無事に無事故で幾寅駅に到着。幾寅駅は映画「鉄道員(ぽっぽや)」の幌内駅のモデルとして今でも駅や鉄道員のセットが残っている。ところが、行った際の画像は次ページ左の一番上の通り。おそらく修繕中のためか駅の隣にある施設やその他の施設は見えない状態に。それでも映画に出てき



た車両を再現した車両の中を見ることができると、中に入って拝見。車内の壁には映画の出演者のサイン色紙が掲示されており、駅舎内には映画のセットや衣装など映画に関係した貴重な資料が展示されている。映画を知っている人も知らない人も、ぜひ一度足を運んでみてはいかがだろうか。

幾寅駅を出発すれば残る目的地は留萌本線のみ。と言いたところであったが、時間の関係で増毛駅まで行く時間が無いため目的地を留萌駅に変更。駅メモには駅にいらなくても駅に行ったことにするアイテムがある。それが現在地から近い順に 12 駅という制限があるが、留萌駅まで行けばその範囲内に増毛駅が入るため、留萌駅まで行けば十分なのである。留萌駅跡も併設されている道の駅るもいに到着し、ご飯にもいい時間だったので昼食をとることに。建物の壁には留萌本線の歴史を伝える写真などが掲示されているのだが、その中で私が一番衝撃を受けたのが右の二番目にある画像である。これは最も留萌駅が発展していた時代の留萌駅周辺の路線図である。ここに載っている路線すべてが廃線になったと考えると北海道の衰退具合がいかにか大きいものであるかがうかがえる。ごはんを食べ終わった後は広大な留萌駅のヤード跡である芝生を歩いていき留萌駅へ到着。

なお駅の敷地はまだ JR 北海道が持っているようでこれまで訪れた廃駅のように駅の中に入れるわけではなく、できることは上の画像のように廃駅の成れの果てとなったホーム跡を眺めるだけとなっている。画像の跨線橋が途中で途切れているように見えていると思う。これは正常でかつては留萌駅の広大なヤードを横断する跨線橋があったが、留萌駅が現在の留萌本線のみ駅となったときに切断したためである。駅から斜めに跨線橋が伸びていたため、このような切り方になったと思われる。名残惜しくも時間の問題があるため留萌駅跡を離れ、車パートでの最終目的地岩見沢を目指して車を走らせる。そして休憩のために止めたサービスエリアで判明した事実が右の画像である。なんと蜂が車のヘッドライトの縁に突き刺さったのである。高速道路走行中、虫やトンボを飛ばす姿をよく見ていたが、まさか車にこのような形で突き刺さる姿を見たのは人生で初めてである。おそらくこの先も遭遇することはないと思いたいが、人生何があるか分からないとつくづく感じさせる出来事であった。岩見沢に到着し、無事無事故でレンタカーを返却した。

岩見沢からは一番左の画像の特急カムイ 28 号に乗り札幌へ戻り食料を調達。その後まだ乗っていたなかった札幌市営地下鉄東西線大通～新



さっぽろ駅間に乗り、新札幌から左二番目の画像のおおぞら 9号に乗って釧路へ向かった。ちなみにこのおおぞらの画像は流し撮りでありあまりにも完璧な出来だったので写真確認後にガッツポーズをしてみました。



たのはまた別のお話。なお新札幌から釧路の所要時間は4時間15分である。もう一度言おう。新札幌から釧路まで4時間15分の旅である。そしてこれは特急列車での所要時間である。乗り継ぎも含めた普通列車ではいったいどれほどの時間がかかるというのか、あまり考えたくないものである。新札幌を出たのが17時30分頃ゆえ、根室本線を走行するころには日は落ちており、釧路駅に到着したのは21時50分である。見るものもないため速やかにホテルへの移動を開始。その道中、歩道に左の画像のようなものが。見て分かる通りこれは鮭のレリーフであり、調べたところ



釧路の歩道に全部で59匹この鮭のレリーフが埋め込まれているようだ。釧路に行った際は皆さんもぜひ探してみてください。なお、画像から分かる通り鱗やヒレなどもきっちり表現されており、金属製でもあるので反射もあり、中々に再現性が高いと見ていて感

じた。

6.五日目(2024.08.06)

本日の行程は釧路から根室、網走を經由し旭川へ向かう。もう一度言うが根室に行った後に網走を通って旭川へ向かう。これだけで一日が潰れるので本当に北海道における移動規模は関東とは次元が違う。なお朝の釧路駅は右の画像。白黒のためこれだけでは全く分からないと思うが霧が出ており、駅舎以外は何も見えて



なかった。まずは釧路駅から発車する地球探索鉄道号に乗車し、根室本線完乗を目指す。またこれから乗る根室本線の釧路～根室駅間は花咲線という愛称がつけられている。そしてこれから乗る地球探索鉄道号の使用車両は右の画像の通りキハ54形式とキハ40形式の混結編成。両形式ともに国鉄時代の置き土産であり全国各地で老朽化と闘いながらも今でも第一線で活躍を続ける気動車の王道形式だ。またこの列車は二両編成であり、先頭にはキハ54形を連結している。そして夏休み期間中、花咲線は実証実験として海側の一部座席を指定席車両として運転していた。具体的には今回乗っているキハ54形とキハ40形の混結編成の場合はキハ40形の海側ボックスシート、キハ54形二両編成で運転される列車はクロスシート部である。また混結編成とキハ54形二両編成での運用は固定化されている。そしてなんととっても両形式とも窓を開けることができる。関東を走る鉄道車両で窓



を開けることのできるのは今や 185 系特急電車ただ一つであり、その 185 系も今は臨時列車としての運用の残すのみで近々老朽化による引退が噂されている。そして今回は海側のキハ 40 形座席、すなわち指定席を予約。肝心の景色はというと、しばらくは釧路駅でもあったような霧の影響で海岸線の景色を見ることができなかった。厚岸の辺りまで来るとようやく霧が晴れてきて、右一番上の画像のような厚岸湖の絶景が見えてきた。またこの辺りから周囲には湿原のような風景が広がり、花咲線の有名な撮影地となっている。なお、右二番目の画像は明らかにカメラが窓に出ていると思うが、これは窓を開けた後にその隙間にカメラのレンズ部分だけをせり出してシャッターを切ったものである。先ほども述べたようにキハ 54 形及びキハ 40 形ではこのように窓を開けることができる仕様となっているが、北海道の新型気動車 H100 形ではこのようなことはできず、窓は固定となっているためキハ 54 形及びキハ 40 形が引退するとこのような窓を開けて気動車の音を楽しんだり、吹き込んでくる風を感じながら列車の旅を楽しんだりということは出来なくなってしまう。そして列車は終点の根室駅の一つ手前、東根室駅に到着。右三番目の画像にもある通り、この東根室駅は日本最東端の駅である。というのも西和田駅から根室駅にかけては U 字のカーブを描いた線形をしており、東根室駅はその U 字カーブの頂点のあたりに位置している駅であるため、終点の根室駅ではなくその一つ手前の東根室駅が日本最東端の駅となっている。ちなみに東根室駅はこのような記念碑があるのみで駅そのものは無人駅となっている。また列車本数も少ないため、東根室駅で列車を降りた場合は根室駅へ行くことはあきらめたほうがいいのかと個人的には思っている。釧路から 2 時間半余り、終点の根室駅到着。これにて根室本線を完乗。駅舎内には花咲線沿線風景の案内や花咲線の一部の駅の入場券など様々な掲示されていた。15 分後の折り返し快速はなさきに乗り込み釧路へ戻る。花咲線の浜中駅。ここには右の通り駅名標の隣にルパン三世のパネルが設置されている。なぜならルパン三世の作者、モンキー・パンチさんの出身地が浜中町であるためだ。ルパン三世好きの方、ぜひ一度足を運んでみてはいかがだろうか。途中の区間で後ろに連結したキハ 54 形の力も借りながら路線最高速度である時速 85km でかっ飛ばす一幕があり、その速度と流れていく景色の速さに驚いた。今回乗った車両について一つ言うならば、シートピッチが狭いことである。今回座ったボックスシートは左の画像である。二人がボックスシートに向かい合わせで座ると確実に足を伸ばせない。さすがに 4 時間以上もこんな幅では私も同行者も困るため、隣の席を指定した人がいなかったために向かい合わせではなく互い違いに座ることでこの問題を解決したが、この席を四人で使うとどうなるのかは想像に難しくない。釧路に 13 時 20 分頃に戻り、ここから釧網本線を攻略するのだが、問題なのがこの釧網本線である。特急が走っておらず、普通列車しか走行していない。そして普通列車でも 3 時間という途方もない時間をかけて網走へ向かうのである。





使用車両は左にある JR 北海道期待の新星 H100 形気動車。これまで乗ってきたキハ 54 形やキハ 40 形の置き換え車両として登場した車両である。この車両の最大の特徴は何といても JR 北海道初の電気式気動車であることだ。気動車には液体式気動車と電気式気動車が存在し、キハ 54 形やキハ 40 形は液体式に該当する。ここで気動車の話を始めると全く収まりがつかなくなるために割愛するが、分かりやすく言うと液体式はエンジンからの駆動力を液体を用いた変速機を介し推進軸に伝え、車輪を動かす。一方、電気式は気動車のエンジンを使って発電機

を動かし、その発電機が作り出した電力を用いてモーターを駆動させて車輪を動かすという方式である。近年ではこの電気式気動車が新型気動車の通例となり始めている。釧路発網走行き普通列車は 14 時 13 分、定刻通り釧路駅を発車。ここから 3 時間余りかけて網走を目指す。そして右の画像はここから使用した飲料。北海道のインフラとも呼ばれている(かもしれない)セイコーマートにて販売中の北海道ミルク&コーヒー。飲んだ感想は本当にとってもとても美味だったので皆さんもぜひ一回飲んでみてはいかがだろうか。産地なんだから当たり前だろと言われたらそこまでだが、それでも純粋に素材の味で訴えてくる飲み物だった。私はまた北海道に行く機会があれば絶対に飲むと思う。話を鉄道に戻し、H100 形は性能が先ほどのキハ 40 形やキハ 54 形と比較すると圧倒的によく、シートピッチも広いため 3 時間ながらも比較的快適だった印象がある。



なお景色については知床斜里に着くまでは下のような自然の中を駆け抜けていく。右の画像には圧倒的な人工物が映り込んでいるが、その下が自然たっぷりなのでご容赦を。知床斜里から先はオホーツク海沿岸を通るため、海岸線がすぐそばに迫る。釧路発車から 3 時間 5 分、17 時 18 分に網走駅に到着。網走監獄や網走刑務所などの言葉である意味有名な網走だが、立派な道東地域の都市であるのでそこは忘れないでいただき



たい。

ホームで撮影していたところ、近くにいた保線作業員らしき方がこの後回送が入ってくることを教えてくださり、降車したホームで少し待機。そして撮れたのが下の画像。我ながら完璧なタイミングでシャッターを切れたと思っている。この画像の右端に小さく映っているのが先ほどまで乗車していた普通列車である。網走から先は画像の一番左に映っている特急オホーツク 4 号に乗車し宿泊地の旭川へ向かう。使用車両はキハ 283 系でこの車両は振り子機構を搭載しているが、現在使用を停止している。またこの車両は時速 145km を設計では



出せるほどの性能も持っている。

しかし JR 北海道の不祥事が頻発した事案が発生してから同社は安全に傾注し、最高速度を時速 130km から時速 110km に引き下げた。また 2014 年 8 月 30 日のダイヤ改正より振り子機構及び車体傾斜装置の使用を停止している^{iv}。この振り子使用停止の最大の理由は保線の問題である^{iv}。振り子車両は車体を内側に傾けることによって曲線通過速度を向上させる構造であるが、通常の車両よりも内側に傾ける分線路への負担が増大する。そのためきめ細かな線路の点検及び修繕が必要となり人手やコストがかかる。現在の厳しい JR 北海道の経営状況では振り子使用によるコスト増大に耐えられないと判断し、振り子使用を中止したのではないだろうか。さて、またも脱線してしまった話を戻す。



このキハ 283 系のドアは右のようなプラグドアを採用している。このドアの最大の特徴は気密性が高いことである。なお車

窓はこれまでの釧網本線とあまり変わりのない田園風景の中を駆け抜けていく景色だった。その後は網走駅発車時刻は 17 時 27 分だったこともあり日没の時間を迎え、景色を見ることは出来なくなった。釧網本線の普通列車の乗車時間を超える 3 時間 46 分という乗車時間であったが、特急列車ゆえの快適な座席や車内空間があるため、釧網本線の普通列車ほど苦行とは感じなかった。完全な夜となった 21 時 13 分、旭川駅に到着。このあとは駅近くのホテルに投宿し就寝した。

7.六日目(2024.08.07)



朝焼けに駅前のビルが染まる午前 5 時前、旭川駅に到着。このまま 5 時 18 分発の特急ライラック 2 号札幌行きに乗り、滝川駅へ。実は今回の旅の中で一番乗り換えがシビアなのがこの日である。旭川から滝川、富良野を経由しもう一度旭川に戻ってから稚内へ向かう予定だったのだが、富良野での乗り換え時間が 5 分しかなく、仮に遅延等でこれに間に合わなかった場合、旭川から乗る特急宗谷号に間に合わないのである。リカバリーも可能ではあるものの、日本最北端の地宗谷岬へ行くことができなくなってしまうのだ。そんな不安の中、



まずは滝川からの根室本線富良野行きに乗車。使用車両はキハ 40 形である。また塗装も様々なものがあるが、今回の塗装は宗谷色と呼ばれる塗装である。キハ 40 形は重ねて述べている通り国鉄時代の車両であるため性能が高くなく、一度鹿衝撃やその他の要因で遅延が発生するとそれを回復することは容易ではない。

そんな心配など不要とでもいうかのように列車は富良野駅に定刻通り 7 時 14 分に到着。ここからは奥に映っている H100 形に乗って旭川へと戻っていく。富良野と言えばラベンダー畑をイメージする人が多いだろう。

実際富良野線にはラベンダーが見頃の時期にラベンダー畑へのアクセスを便利なものにするためにラベンダー畑という臨時駅が存在する。夏季及び秋季のみの営業で、停車するのは臨時列車のみだが海の日近辺の四日間に限り、普通列車も臨時停車する。今回の旅の時期はラベンダーの見頃ともかけ離れた時期であるのでラベンダー畑駅は通過していく。

そして富良野線にはこれが駅と呼べるのかという駅が点在する。そのような駅のほとんどは一部の普通列車が通過していく駅である。そしてこのような駅に共通して言える構造が、木の板で作ったようなホームと駅名標、そして簡素な構造の待合室しか備えていないこと。これらは仮乗降場と呼ばれる形態に共通してみられる特徴である。駅に昇格した際に新たな設備投資をする必要はないと判断し、そのまま流用したのではないかと推測している。なお、今回乗車した富良野 7 時 19 分発旭川行きは通過駅の無い普通列車である。あくまでも通過する普通列車は一部であり、すべての普通列車が通過するわけではないのだ。

列車は終点旭川に 8 時 34 分に到着。ここからは日本の北の最果て稚内駅を目指し、宗谷本線の特急宗谷で駆け抜けていく。使用車両はキハ 261 系 0 番台。特急宗谷号やサロベツ号での運用のために製造された車両である。この車両にも車体傾斜装置を搭載しているが、先述のように軌道への負担軽減のため現在使用停止中である。特急宗谷は旭川駅を 9 時ちょうどに発車。新旭川で石北本線と別れたあとしばらくは塩狩峠などの山がちな地形を走行する。列車は途中の音威子府駅に到着。

ここには鉄道ファンの間では有名な駅そば屋があった。音威子府そばという駅そば屋である。2021 年 2 月に店主が亡くなり、以降閉店していた。その後この駅そば屋にそばを提供していた製麺所も 2022 年 8 月末を以て廃業。駅そば屋が閉店する時はとても大きなニュースとして鉄道ファンの間を駆け抜けたことを覚えている。

その後列車は豊富駅を発車。抜海駅通過後が宗谷本線一番の見どころである。晴れていれば日本海側を挟んで利尻富士、すなわち利尻島が見えてくる。肝心の景色は右の通り。雲が真ん中あたりにかかっているが、それでもしっかりと利尻富士の全体像はそれなりに見えているのでよ



しとする。そして日本最北端の駅稚内駅に 12

時 42 分に到着。ここからさらにバスを使い、日本最北端の地宗谷岬を目指す。バスは同じように宗谷岬を目指す観光客で大混雑。14 時過ぎに宗谷岬へ到着したが、宗谷岬の駐車場にも車がたく

さんあり、左にある記念碑周辺は外国人観光客だけでなく、私のような国内の観光客でバス到着直後は大混雑となった。写真撮影終了後は近くにあるお土産屋

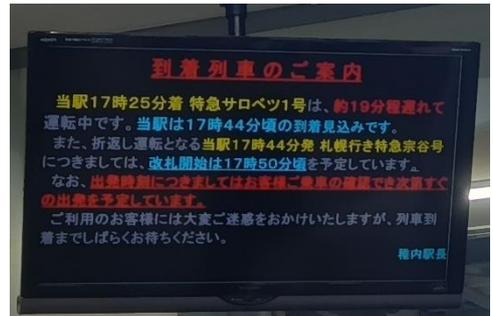


で日本最北端の到達照明キーホルダーを購入。購入するとその場で到達日の日付を刻印して頂ける。

1時間の滞在の後、14時20分宗谷岬バス停発のバスで稚内駅へ帰還。まだ乗る予定の特急まで時間があつたため、稚内駅近くのドームへ向かった。このドームはかつて稚内から樺太までを結ぶ定期船の発着場とそこまでを通じる道路の防波堤として戦前に建設されたものである。昭和53年に修復工事が行われ、現在のような姿となった。総延長は427mであり、この写真を撮った場所からでもその長さ大きさに驚いた。



撮影を終え、稚内駅に戻ったところ右のような掲示が。なおこの遅延の理由はレールの温度が規定値を上回ったため、安全のために減速運転をしたからである。運転見合わせで稚内駅に閉じ込められるという事態にならなかつただけ幸運だったと考えている。そしてやってきた車両は左二番目のキハ261系5000番台「はまなす」編成。特急宗谷号で乗車したキハ261系0番台とは違い5両編成で、映っている車両が増1号車という扱いであり、ラウンジカーである。なお席の扱いは普通車自由席であり、指定席券を持っていない人でもラウンジカーを利用することができる。今回は指定席を取っていませんのでせっかくだからとラウンジカーを利用。各座席にコンセントが設置されているがそのコンセントにはカバーがつけられている。それを開けると、そのカバーがスマホを置く台になるというとんでもない優れものがあつた。これがラウンジカーすべての座席についている。私はラウンジカー初乗車だったためこのシステムとこれがラウンジカー全座席で使えることにとても驚いた。



南稚内駅を発車し、再び利尻富士を見れるエリアに到達した。この頃ちょうど夕焼けの時刻と重なり、上左にあるような夕陽と利尻富士の組み合わせも見ることができた。そしてこの日の宿泊地の最寄り駅豊富駅



に到着したのだが、上右の通り乗車した増1号車はドアカットを行った。「これでドアカットするのか・・・」という感じの停車位置だが、ドアカットを行うようだ。駅に着いてからは宿泊地まで向かうのだが、豊富駅から豊富温泉までは離れている。しかし、事前に予約をすれば駅から送迎車が迎えに来てくれるため、今回はそれを使用。18時40分頃に左の画像にあるホテル豊富に到着。ちなみに今回の遠征で宿泊費が二番目にかかっている宿泊地がこのホテル豊

富である。なお一番かかった宿泊地は次の日に泊まった宿泊地だ。ホテルで就寝しようとしていたところ衝撃の一報が。この日の札幌近辺の大雨の影響でサロベツ 3 号が運休。その結果その折り返し列車である明日の乗車予定列車サロベツ 2 号も運休。臨時列車を走らせるという公式発表こそあれ、実際に稚内へ代走車両として向かったのはキハ 54 形二両編成。特急列車を普通列車を走る車両で代走する、これは北海道だからこそできるような芸当な気がしてしまう。

8. 七日目(2024.08.08)



豊富駅 7 時 18 分、定刻通り豊富駅に姿を現したのは左の通りキハ 54 形二両編成。かつて宗谷本線には礼文という急行列車が走っており、その急行礼文もまたこのキハ 54 形二両編成であった。このため SNS では「急行礼文再来」などと言われていた。なお臨時列車であって特急列車ではないため青春 18 きっぷでこの列車には乗ることができる。ただ停車駅は特急と同じ停車駅であることに注意が必要となる。普通列車で運行しているとはいえ、立派な特急代走運用であるのだ。名寄までは路線最高速度が時速 95km であるため、特急列車の時刻とそこまで差は開かないが、名寄～旭川間は時速 120km に路線最高速度が引き上げられる。普通列車用車両ゆえにそこまでの速度は出せないため、名寄から先はじりじりと遅延が発生していく。旭川での特急ライラックの接続が危ぶまれたが、旭川到着前の放送にて接続を取ることが明かされ、旭川到着後向かい側のホームに停車していた特急ライラック 18 号へ駆け込む。発車ベルが 5 回ほど鳴らされた後、特急ライラックは札幌へ向けに出発。

札幌到着時、機関車が停車しているのが見えたため向かったところ 721 系の廃車回送であった。編成番号は 4101 と 4201。苗穂工場へと送られその後現地にて解体される。北海道でも鉄道車両の世代交代が進んでいることを見せつけられた瞬間だった。

札幌駅にて食料調達を行って時間を潰したのち、右の札幌 13 時 25 分発特急北斗 14 号で長万部へ向かう。車両はキハ 261 系であるがこのキハ 261 系全てにはある特徴がある。それは前面の窓である。実はこれは展望席であり、左のようにそこへと向かうための通路もある。しかしここは現在立ち入り禁止となっている。踏切事故の安全対策として展望エリアへの立ち入りを禁止したためだ。安全のため致し方無いとはいえ現在ではその姿をこうして見ることはできないのは非常に残念である。長万部駅に到着し、函館本線へのホームへ移動しようとしたところ貨物列車が通過していった。この函館本線長万部～小樽駅間は山間部を走るため、海沿いを走る室蘭本線と対比し、それぞれ山線、海線と呼ばれる。なお山線区間は北海道新幹線札幌延伸時に一部区間が廃止となること決定している。



これから乗るのは右にある普通列車小樽行き。この写真は留置線から入換によって待っているホームに入ってくるのだが、この後この撮影場所からは見えない位置まで移動した。おそらく貨物列車の入換の影響もしくはその名残であると考えられるが、今まで入換で見えなくなるところまで遠くに行った事例が無かったため、同行者と共に大変驚いた。その後何事もなかったかのよう



のように待っていたホームに入線し、16時35分長万部駅を発車。なお乗車した編成は二両編成だったのだが、その車両番号が7と11であったため、「セブンイレブン編成じゃないか！！」と同行者と盛り上がった。1時間半ほどの乗車を経て、降車したのは比羅夫駅。この日は有名な比羅夫駅駅舎を改装してできた駅のホテル、駅の宿ひらふに一泊する。



私が北海道行く機会があれば必ず宿泊したい宿だったので駅の宿ひらふである。現役駅の宿に宿泊するという唯一無二の経験ができるからだ。また営業中の駅のホームでバーベキューをすることができる。食材はホタテやイカなどの海鮮のほか、牛肉や野菜も豊富もあり、さらに焼きおにぎりもある。今回比羅夫駅に到着したのは18時01分で、これは宿にチェックインできる最終列車である。というのも20時にはバーベキューの片付け作業に入るためだ。このため私たちは2時間足らずでバーベキューの食材を食べ切らなければならなくなり、ホームでのバーベキューが新卒のRTAと化してしまった。これを反面教師に駅の宿ひらふに行く人がもしあれば、長万部16時35分発の普通は使わず、それよりも早く比羅夫駅に着くような予定を立ててほしい。それでも



北海道の海鮮の味は本物であり、とても美味しく頂けた。そしてこの比羅夫駅は営業中の駅であることを強調しておきたい。トレインビューの部屋を取れば、このように部屋の窓から営業列車を眺めることができるのだ。このようなことができるのはこの比羅夫駅他には存在しない。なおこの列車は比羅夫駅を発車する最終列車の一本前の長万部方面の最終列車である。その後比羅夫駅最終列車をホームに降りて見送った。この最終列車は小樽行きであり、比羅夫駅発車時刻は21時28分。関東では考えられないような時間であるが、この時刻が終電である。先ほどの最終列車の一本前の長万部方面の最終列車の比羅夫駅発車時刻はなんと21時06分。終電を見送ってもまだ風呂に入るなどまだ遊べる時間なのが多い。



そしてこの比羅夫駅で忘れてはいけないことは山線にある駅ということだ。つまり、北海道新幹線が札幌延伸した時にこの駅は廃駅になってしまう。現役駅の宿に宿泊するというのは北海道新幹線が延伸開業するまでしかできないこととなる。といっても現在北海道新幹線の工事はトンネル区間での工事が難航しているため、当初予定していた通りの2030年度末の開業は難しくなっている。そのためこの体験ができる区間はもうしばらく間延びする可能性こそあるが、いずれ来ることに変わりはない。



皆さんも北海道に行った際はぜひ現役駅の宿に宿泊してみたいだろうか。バーベキューなども含め非常に面白く、楽しい体験ができたを私は感じている。ただし、一つ注意を申し上げたいのが虫の存在である。

大自然の中に野ざらしである以上虫の数が非常に多い。脱衣所に入るための扉や駅舎の入り口など夜になると明るいところに集まる虫の習性によってとんでもない数のバッタや羽虫が集まる。また客室内には蜘蛛がいることもある。虫が苦手な方は注意してほしい。

9.八日目(2024.08.09)

この日は比羅夫駅函館方面の始発である比羅夫駅6時46分発ニセコライナーで出発。この日は函館本線山線区間を完乗したのち、札沼線、日高本線の現役区間を完乗する。



かつて札沼線は札幌～新十津川間を結ぶ路線であった。最末期には新十津川駅を発車する列車は一日一本であり、「始発が終電となる駅」として鉄道ファンの間で話題となっていた駅である。しかし逆に言えば一日一本を走らせる程度の需要しかないということでもあり、廃止は自然と言えるだろう。また近くに滝川駅がありそこから函館本線特急も走っているため、札沼線の代替手段は存在している。現在は通学需要もある札幌～北海道医療大学駅間を残し、他区間は廃線となっている。



札沼線を完乗した後に札幌へ戻り、苫小牧への移動途中の恵庭駅にて帰りに使う予定である青春18きっぷを購入。そして千歳まで乗車する快速エアポートで右の通り721系が来た。実は同行者が北海道に来てからエアポートを走る車両で唯一のクロスシート車両である721系に乗りたがっていたのだが、今まで乗れていなかったのである。私は新千歳空港駅から札幌に移動する際に乗車しているため、721系の椅子の柔らかさは体験したが、同行者は体験できていなかった。なお、同行者はここでエネルギー切れとなり、急遽南千歳でこの後の特急に乗り換えて先に宿泊地である函館で休むことにしたため、千歳から先は函館まで一人旅となった。千歳駅にて室蘭本線直通の室蘭行きに乗り換え。車両が右にある737系なのだが、車内がとても興味深い構造をしていた。この車両は2ドア車両であり、室蘭方面進行方向左側のドアとドアの間がすべてロングシートで繋がっていた。ここまで長いロングシートを見るのが初めてだったためとても新鮮な眺めであったが、ドアの間をロングシート



で全てつなげると当然の結果と言える。なお反対側は荷物置きスペースがあり、左右両側共にドアの間が全てロングシートという構造ではなかった。この列車に乗り苫小牧まで移動したのち、日高本線に乗って鶴川を目指す。車両は北海道ではもう見慣れたキハ40形。またお前かという感じかもしれないが、全国では数少ない国鉄車両の活躍の場である。わ



ずか 30 分ほどの乗車で終点鵠川に到着。このわずかな区間でも廃駅があり、北海道の鉄道利用の実態を感じられる。また反対側の線路は撤去こそされていないものの、廃線になってからは使われていない様子だった。

そして折り返しの苫小牧行き乗車中、右のような鹿の群れに遭遇。幸い衝突することはなかったが、線路わきの木々の間で休んでいる姿も目撃し、



思っていたよりも線路や鉄道車両の近くに鹿がいることに驚いた。苫小牧には 14 時 40 分に戻り、30 分後の室蘭行きに乗り込み、室蘭へ移動を開始。車両は先ほどと同じ 737 系電車であるため省略。実は室蘭駅は東室蘭駅から支線として伸びており、特急北斗号では経由しない。

この室蘭～東室蘭間で特筆するのは途中の母恋駅だ。日本に 4 駅しかない駅名に恋のつく駅の一つだ。他の三駅は恋ヶ窪、恋し浜、恋山形でありそれぞれ西武鉄道、三陸鉄道、智頭急行の駅である。恋のつく駅だからといって恋山形のように駅舎がピンク色に塗られていたりということは無く、恋ヶ窪駅のようなぱっと見何の変哲もない駅となっている。そんな母恋駅を経由しながら東室蘭に 16 時 30 分に到着。その折り返しで 16 時 50 分に東室蘭を出発し、17 時 02 分に東室蘭に戻り、さらに 17 時 11 分発の特急北斗 18 号で同行者の待つ函館へと向かう。東室蘭から函館方面に向かう場合は進行方向左側に内浦湾が見えてくるが、その前に見ておきたいのが有珠山と横の昭和南山だ。

これまで幾度も噴火を繰り返し、その度に室蘭本線を走る寝台特急などを函館本線回りとしてきた悪名高き山である。有珠山のマグマは粘り気が高いため、流れ出ずに固まりやすい。このため溶岩ドームや昭和南山のような新たな山やマグマの塊を生成する。なお有珠山が見える区間は短く、すぐに近くの山に隠れてしまう。有珠駅に来るころには近くの山や緑に隠れてしまうので有珠山を見る場合には注意が必要だ。反面有珠駅に来ることは進行方向左側に内浦湾の絶景が見えてくる。有珠山を見逃した場合は内浦湾の絶景で気を煩わせてほしい。下のよう



ばに来る区間もあり、さらに内浦湾を囲うように室蘭本線及び函館本線は走っているため、内浦湾はしばらく見ることができる。また名探偵コナンの映画最新作が函館を舞台にしたものであるため、一部駅で江戸川コナンによる車内アナウンスも流れた。さらに内浦湾から離れても下のような北海道駒ヶ岳が見えてくる。以上から私は特急北斗号の指定席は函館方面ならば進行方向左側、長万部・苫

小牧・旭川方面ならば進行方向右側の席を予約し、有珠山が見える区間の近くはデッキや反対側の窓に視界を移すようにする乗り方が一番景色を楽しめるのではないかと考えている。すっかり夜となった 19 時 30 分、特急北斗 18 号は函館に到着。函館駅からは函館市電に乗り換える。



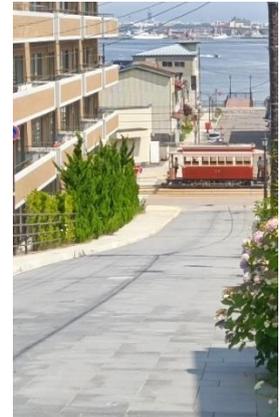
ここで使うのが函館市電 24 時間乗車券である。一日乗車券と違い、24 時間先まで有効であるため、日付を跨いでも利用できることが最大の強みである。なおこの函館市電 24 時間券はスマホでのみ購入可能な電子チケットとなっており、「Dohna!!」というウェブサイトにて購入手続きを行う。私は以前、石川鉄道において一日乗車券を購入し、全線完乗をしたことがある。この時には「乗りまっし金沢」と呼ばれるアプリを入れた上で会員登録も行わなければならなかったため、購入までに踏まなければならない手順が多い印象が

あった。しかし「Dohna!!」に関しては会員登録は必要なく、普段使っている GoogleChrome 等のブラウザで動作するため使い始めるまでが非常に簡単であり、とても良いシステムだと感じた。なおこの「Dohna!!」で企画券等を購入する場合、クレジットカードが必要であるので注意が必要だ。24 時間券購入後、右の 2 号系統湯の川行きに乗り、五稜郭公園前電停近くの宿に宿泊した。



10.九日目(2024.08.10)

この日は函館市電の乗り潰しから行程を開始。また駅メモにおいて函館及び道南いさりび鉄道とのコラボイベントも行われており、このイベントの攻略と同時に行った。途中、函館市電最古参車両による臨時列車が運転されていたため、函館らしい坂道と路面電車、そして背後に見える海を絡めて写真を撮影。そして第 2 系統と第 5 系統との分岐点である十字街電停前にあったのが下のものである。



これは操車塔であり、かつてこの交差点の路面電信用信号とポイントの制御を人の手に行うために造られたものである。写真にある青い看板によると函館市内に 6 基あったようだが、現在では自動化によってすべて消滅している。おそらくその自動化された後は画像の看板の真上にある四角い箱で行っているのではないかと考えている。そしてこの十字街から先谷地頭まで乗車するのは右にある名探偵コナンのラッピング

列車。車内広告も名探偵コナンでジャックされており、その本気度を感じた。谷地頭到着後、その折り返しで函館駅へ。



ここからは函館本線の二つの支線を使いながら函館と森を往復する。この二つはそれぞれ藤城支線(ふじしろしせん)と砂原支線(さわらしせん)と呼ばれ、本線が急こう配であったためその勾配を緩くするために海岸沿いに作られた支線である。北海道新幹線開業前は特急は本線を通り、普通列車は



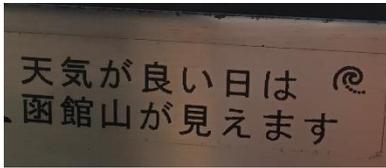
支線と通るといふ棲み分けがなされていたが、北海道新幹線開業後はそれがなくなり、現在は一部の普通列車と貨物列車が経由するのみとなっている。また藤城支線には駅は無く新函館北斗駅を通らないため、北海道新幹線への乗り換えは出来ないため、函館から普通列車を使って北海道新幹線に乗り換える際は注意してほしい。なお砂原支線には駅が存在する。

藤城支線経由の普通列車で森に到着し、そのあとに乗車した砂原支線経由の函館行きの列車が上の画像である。砂原支線は内浦湾の沿岸に敷設されているため、下にあるような内浦湾やその対岸が天気が良ければよく見える。五稜郭に少々の遅れをもって到着し、道南いさりび鉄道へ乗り換える。



道南いさりび鉄道とは JR 北海道江差線の木古内～五稜郭間を引き継いだ第三セクター会社である。また五稜郭方面の列車は全て函館本線に乗り

入れし、函館駅まで乗り入れている。江差線は五稜郭～江差間を結ぶ鉄道路線であったが、北海道新幹線開業の際に木古内～江差間は廃止となった。また、かつて青函トンネルを經由して本州と北海道を結んでいた白鳥号などの特急列車や寝台特急列車は全てこの江差線を経由し、函館へと向かっていた。やってきた車両は右の



通りキハ40形。第三セクターであることを考えると旧型車両なものも納得できる。ましてやここは北海道である。JR北海道でさえ厳しい経営状況であることから経営が苦しいことも納得できる。窓側の窓枠には写真のような記述が。私は非常に面白いアイデアだと感じた。列車は定刻の16時30分から数分遅れて五稜郭駅を発車。発車して20分ほどで左のように函館山が車窓に見え始め、それから終点の木古内までしばらく函館山は車窓に映り続けた。この道南いさりび鉄道の対岸に函館山は位置しているため当然と言えば当然である。

また乗車していて感じたことは線形の悪さである。カーブが非常に多くとてもかつて走っていた特急列車が最高速度で通過できるような線形をしていなかった。なお、その特急列車「スーパー白鳥」号の使用車両789系0番台には車体傾斜装置の搭載準備工事がなされている。なぜカーブの厳しくない函館本線を走る特急列車に車体傾斜装置搭載準備工事をしているのかと疑問だったが今回の乗車でようやくそれが解消された。この江差線区間の速度上昇、すなわち所要時間短縮のために車体傾斜装置を入れようとしていたと考えている。ただ現在は江差線での運用は終了しており、さらにそれよりも前段階の話としてこれまでも述べてきたようにJR北海道は車体傾斜装置及び振り子機構の使用を停止している。789系0番台の車体傾斜装置はこのまま搭載されることなく寿命が来た際に解体されるであろう。

列車は終点木古内駅に到着。駅メモにおけるコラボイベントのパネルが木古内駅に設置されているためこれを撮影したのち、駅近くの道の駅みそぎの里木古内でコラボグッズを受け取り、今回のイベントを終了。そしてこの木古内駅到着を以て、北海道の全営業駅に行ったこととなるが、まだこれで終わりではない。駅メモには北海道新幹線開業に伴い廃止された江差線の木古内～江差間が登録されているため、それを埋めてから晴れて北海道全制覇となる。

その前に休憩がてら木古内駅そばのみそぎ浜へ向かい、津軽海峡の海を眺めた。残念ながら海の天候が良くなかったため、大間崎などの本州の陸地は見れなかった。なおみそぎ浜へ駅から行く場合、駅目の前の道



を真っすぐ行けば浜の正面にたどり着くが、横断歩道が無いので周辺の横断歩道へ回るか、車の合間を見つけ意を決して車道を横断するしかない。横断歩道でも付けてくれればとも思ったが、砂浜があるだけで海水浴場でもないためあまり人が大勢来るといった場所ではない。実際この写真を撮ったときにいたのは私と同行者そして車で休憩のために止めたであろう二人組だけだった。なので横断歩道が無いほうがむしろ妥当と言えるだろう。浜での観光も終え木古内駅へ戻る途中、頭上にカラスの大群が出現。どこへ向かうのだろうと思っていたが、結果的にはほぼすべてが木古内駅の屋根に集結していた。左の画像では分かりにくいですが屋根のところどころについている黒い点がカラスである。木古内から本州に向かう鉄道手段は新幹線しかないため新幹線を使用する。また奥津軽いまべつで北海道新幹線を降りると本数の少ない津軽線のみ乗り換えとなってしまうため新青森まで乗車する。

右は北海道新幹線木古内駅の内装であるが、この内装の決定には木古内にある廃校となった高校の最後の卒業生が関わっているそうで、待合室内にこれを示す立派な掲示があった。個人名があるゆえにここでの紹介は控えるため、気になる方は木古内駅に降りて見てほしい。



そしてこの新幹線乗車で使ったのはえきねっとのチケットレスカードである。席の埋まり具合によって割引率が 5~30%と変わるが、今回は 20%OFF で予約できた。そしてえきねっどにおいて IC カードを登録し、登録した IC カードを使って改札を通る。今までは指定席の場合切符を二枚改札機に投入しなければならず、二枚投入するために一枚投入した時よりも再び改札機から出てくるのに少し時間がかかっていた。しかしえきねっどを用いたチケットレス予約ならば普段の通学時のような感覚で新幹線の改札を通過できる。私は改札を通過した時にこのことに非常に驚き、同時にこれは革命だと感じた。また改札内には発券機があり、切符ではなくレシートのような紙に印刷されたものではあるが予約した席を紙媒体として持つておくことは可能である。

右の木古内駅 18 時 53 分発はやぶさ 48 号東京行きに乗車し、新青森へ向かう。なおこの列車が新函館北斗を出発する東京行き新幹線の最終列車である。この日の車両は E5 系であった。なお全く同じ仕様で JR 北海道の車両である H5 系との違いはラインカラーと車体横のシンボルマークであるのでホームドアのある駅だとこの 2 形式を判別するのは少し難しいかもしれない。



駅メモでは木古内駅を発車後旧江差線尻内駅にアクセスができるようになったときにアイテムを使うと残る江差線が取得できる。そして江差駅へのアクセスを以て駅メモにおける北海道の登録駅全 560 駅へのアクセスに成功した際の画像が右の画像である。北海道全駅を制覇した証である称号「マスターオブ北海道」も取得し北海道の完全制覇を達成した。



そして新幹線は全長 53.85km の青函トンネルへ突入。かつてこのトンネル内には二つの駅が存在したが現在避難場所や保線基地となって廃止され、定点と呼ばれている。この一つである旧吉岡海底駅は廃止されるまで世界一深い駅であった。現在世界一深い駅は青函トンネル記念館内を走るケーブルカーである青函トンネル竜飛斜坑線の体験坑道駅となっている。

列車は津軽線との乗換駅である奥津軽いまべつ駅へ到着。なお津軽線は現在大雨の被害の影響で蟹田～三厩間が運行を休止しており、唯一廃線に反対していた今別町が廃止に合意したため、早ければ 2025 年春に廃止となる予定である。



19 時 42 分、はやぶさ 48 号は新青森に到着。新青森駅からは奥羽本線で本日の宿泊地である大館へ移動するのだが、在来線ホームに行く途中に青森名物りんごジュースしかない自販機がお出迎え。せっかくの機会なのだからとトキジュースを購入。ストレート果汁 100%のため非常に味が濃く、とても美味しく頂いた。



そして在来線ホームの柱には前ページ左下のように隠し切れない津軽海峡線と函館の文字があり、かつてここから北海道とを結ぶ特急がひた走っていたことをじんわりとしかし確実に感じさせた。そして新青森 20 時 03 分発の 701 系電車運用の普通

列車大館行きに乗り込み、当然夜なので周辺の景色などは全く見ることは出来ず終点の大館に 21 時 37 分に到着。その後近くの快活 CLUB にて就寝した。

11. 十日目(2024.08.11)

長かった北海道遠征もいよいよ最終日。この日は東北本線をひらすら南下して帰宅する予定だったが、台風 5 号が東北地方に接近中とのことで運転見合わせを警戒し、できる限り早く東北地方を抜けることにした。このため一番待ち時間の長い一ノ関駅で高速バスに乗り換えて仙台駅までショートカットすることにした。まずは大館から未乗路線であった花輪線に乗車し IGR いわて銀河鉄道を經由しながら盛岡へ向かう。花輪線は奥羽山脈



を横断する鉄道路線であり、車窓には上のように山がちな地形が広がる。途中駅には左のようにかつてはホームと線路として使われていたであろう草木の生い茂る場所も見られ、急行の走る重要な路線であったことが窺える。列車は好摩駅に到着。ここからは IGR いわて銀河鉄道の区間となるため青春 18 きっぷを使っている場合はここできっぷを買い直すか、事前

精算を済ませておく必要がある。今回は降りている時間もないため、事前に車掌に申告し事前精算をした。盛岡駅には 9 時 40 分に到着。右の 9 時 52 分発普通列車一ノ関行きに乗り換えて一ノ関には 11 時 17 分に到着。そして乗り換える予定の普通列車まで 1 時間以上も時間が空いてしまうため、ここからは東日本急行の運行する高速バスを使い仙台まで移動する。しかし高速道路を降りた所で事故渋滞に突入。トンネル内の事故だったようで乗用車 4 台の絡む追突事故であった。この事故の影響で片側二車



線道路を一車線規制していたために大規模な渋滞が起こったようだ。遅れはありながらも普通列車で行くよりもはるかに早く仙台駅に到着。ここからは東北本線に戻りひたすら普通列車で南下

していくのだが、乗り換え回数がとにかく多いことが東北本線を 18 きっぷで通り抜ける最大の障壁である。

今回仙台から先は白石、福島、郡山、新白河、黒磯、宇都宮の計 6 回もの乗り換えをして大宮方面へと向かう。しかしかつての東北本線は黒磯、新白河での系統分離がなく、仙台から福島まで運転する列車もあったため福島、郡山、黒磯、宇都宮の計 4 回の乗り換えで東京へ向かうことができた。また黒磯始発の宇都宮線を捕まえられれば、さらに一回乗り換え回数が減ることになる。しかし現在全線で運転を再開している常磐線で仙台から向かう場合、原ノ町、いわき、水戸の 3 回であり時刻によっては原ノ町発水戸行きもあるため原ノ町、水戸のわずか 2 回で東京へ行けることになる。また土浦での系統分離は昼の時間帯のみなので仙台から向かう場合はほとんどの場合でその時間を過ぎた頃に土浦に到着する。同行者はよく「東京から仙台へ 18 きっぷで行くならば常磐線一択」と言っていたが今回の乗車でその理由がよく分かった。常磐線の三倍もの乗り換え回数をかけて行く必要は今回のような未乗区間乗り潰しでなければ存在しない。また郡山～新白河、新白河～黒磯など乗り換えるまでの区間が短いことも理由の一つだと私は感じた。短い区間で頻繁に乗り換えることは荷物が重くなれば苦にならないが、今回の遠征のように大きな荷物を持っている場合には人によってはとても苦痛になる。というのも大きな荷物は足元とスペースを取るため、網棚に置く。その

座席から網棚へ移動する作業を列車に乗り降りする度に行わなくてはならない。今回の場合、計 12 回この荷物を上げ下げをやり続けることとなる。そして駅間が短いことによってこの作業を行う間隔が狭い。これらの要素を考慮すれば東北本線ではなく常磐線を利用するほうが身体的にも精神的にも非常に楽である。正直私も同行者と同じく今後青春 18 きっぷへ北へ行く場合には常磐製経由で向かうことを考えている。

さて話を戻し、14 時 51 分に宇都宮駅を出発した上野東京ライン経由の小田原行きに乗り込み、大宮に 19 時 56 分に到着。ここでこの北海道遠征で二日目から一緒だった同行者と別れ、自宅へ向けて単独移動を開始。19 時 59 分発京浜東北線大船行きで南浦和に 20 時 11 分に到着。

20 時 18 分発のこの度のラスト乗車列車武蔵野線普通列車府中本町行きに乗り、西国分寺駅に 20 時 47 分に到着。これを以て私の北海道全制覇



を目指した遠征の幕は閉じた。結局台風 7 号による運転見合わせ等はなく、帰宅した翌日に東北地方に被害をもたらしたため、高速バスを使用してまで先を急ぐ必要はなかったが、巻き込まれるリスクを低減できたと考えれば儲けものと言えるだろう。



12.あとなぎ

最後に今回の遠征で使用した切符と行程に関係した話をしたい。今回使用したのは北海道フリーパスという切符であり、この切符は JR 北海道の全在来線と一部の JR 北海道バスが乗り放題となる切符で、特急列車普通車自由席も乗り放題となる。また普通車指定席は 6 回まで利用可能であり、7 回目以降は別途特急料金が必要となる。また 2024 年 3 月のダイヤ改正から全席指定席となった特急「北斗」、「すずらん」、「おおぞら」、「とがち」の各列車を利用する際は指定席利用回数に数えることなく普通車の空席を利用できるが、扱いは座席未指定券を利用している時と同じ扱いなので座っている席を指定している方が乗車してきた場合は席を譲る必要があり、空席が無かった場合は立席利用となる。そしてこの切符はお盆期間にあたる 8 月 10 日～8 月 19 日までは利用

ができない。このため 8 月 10 日～8 月 11 日までは青春 18 きっぷを使用した。そして右にあるのが指定席券も含め今回使用した切符である。私がこれまで行ってきた遠征でもここまでの切符を使用した遠征は無かった。右の上画像右下にあるのはドニチカキップといい、土曜日曜及び祝日に札幌市営地下鉄が 1 日乗り放題となる切符である。



指定席券発行可能回数の 6 回を上回る 8 回の指定席を発券しているが、地球探索鉄道号とその折り返しの快速はなさきの指定席を指定席料金 840 円を支払って指定している。また今回の旅で訪問した一部の駅で時間があつたために「北の大地の入場券」というものを購入している。表面には沿線風景が、裏面には路線図が印刷され、販売していた JR 北海道の 86 駅全ての入場券を集めると JR 北海道の 13 路線が 30 万分の 1 の地図になって現れる。なおこの入場券は 2024 年 10 月 31 日を以て販売を終了した。今回の遠征では稚内駅と恵庭駅にて購入している。なおこの画像右端にあるのは宗谷岬へ向かうときに乗車したバスの往復乗車券の半券である。



続いて行程について。ここまで読んで感づいた方は少ないかもしれないが実は今回の行程では乗り残した区間が一つだけ存在する。それは北海道新幹線木古内～新函館北斗駅間である。この区間を今回は道南いさ

りび鉄道に乗ったためにまだ乗っていないのだ。しかし北海道新幹線は札幌まで延伸することが決定されており現在延伸工事が進んでいる。今慌てて乗らなくても札幌延伸時に乗ればそれでこの問題は解決するため、今回は北海道新幹線を木古内駅から乗車した。さらに旅の日数については今回は豊富温泉に泊まることと駅の宿ひらふに泊まることという私と同行者の宿泊地のこだわりによって2日ほどまだ移動できるにもかかわらず移動を打ち切ることとなった。これが無ければ2日分の短縮となるがそれでも6~7日間かかることとなる。また移動日程そのものは10日間だが、自宅から札幌の宿泊地までの移動と大館~自宅までの移動にそれぞれ1日費やしているため、北海道の乗り潰しに向けた実質的な移動日数はタイトル通り8日間ということになる。そしてこの8日間という日数で回ったのは現在営業している路線と北海道にあるほんの一部の廃線ということを強調しておきたい。北海道には愛国駅のあった国鉄広尾線や宗谷本線音威子府から浜頓別方面にオホーツク海沿いを迂回して南稚内駅へとつながっていた天北線、歌志内線などの国鉄時代及びその先のJR時代に廃止になって路線をはじめ、石炭輸送をはじめとした路線ネットワーク、さらには札幌市電及び函館市電にも廃線があり、一部区間の廃線も含めた北海道の廃路線数は92路線にも上る。この全てが旅客輸送を行っていたわけではないが、それでもかつての北海道の路線図は今とは比較にならないほど緻密に路線が張り巡らされており、北海道時刻表と呼ばれる全国時刻表ほど大きさや厚さはないもののそれでも北海道だけの時刻表が販売されているほどだった。その頃の北海道はとても一週間で回れるほどの路線網ではない。かつての時刻表や路線図を今のものと比べると北海道の石炭を中心とした栄枯盛衰ぶりがよく感じられるので気になる方はやってみてほしい。それではここから参考にする方がいるとは思えないが、今回の北海道攻略のルートを書き記しておく。なお空港到着前と最終日の大館から移動経路は省略する。

一日目

新千歳空港—千歳線—札幌・さっぽろ—札幌市営地下鉄東豊線—環状通東

二日目

環状通東—札幌市営地下鉄東豊線—さっぽろ・札幌—千歳線—苫小牧—室蘭本線—岩見沢—函館本線—深川—留萌本線—石狩沼田—留萌本線—深川—函館本線—札幌・さっぽろ—札幌市営地下鉄南北線—真駒内—札幌市営地下鉄南北線—麻生—札幌市営地下鉄南北線—さっぽろ—札幌市営地下鉄東豊線—栄町—札幌市営地下鉄東豊線—福住—札幌市営地下鉄東豊線—大通—札幌市営地下鉄東西線—宮の沢—札幌市営地下鉄東西線—西11丁目・西15丁目—札幌市電(一周乗車)—狸小路

三日目

札幌—千歳線—苫小牧(レンタカー区間開始)—旧日高本線沿い—様似—帯広

四日目

帯広—根室本線沿い(廃線区間含む)—滝川—留萌本線沿い(廃線区間含む)—留萌—留萌本線沿い—滝川—函館本線沿い(旧札沼線沿い)—岩見沢(レンタカー区間終了)—函館本線—札幌・さっぽろ—札幌市営地下鉄南北線または東豊線—大通—札幌市営地下鉄東西線—新さっぽろ・新札幌—千歳線—南千歳—石勝線—新得—根室本線—釧路

五日目

釧路—根室本線—根室—根室本線—釧路—釧網本線—網走—石北本線—旭川

六日目

旭川—宗谷本線—稚内—宗谷本線—豊富

七日目

豊富—宗谷本線—旭川—函館本線—札幌—千歳線—苫小牧—室蘭本線—長万部—函館本線—比羅夫

八日目

比羅夫—函館本線—札幌—札幌線—北海道医療大学—札幌線—札幌—千歳線—苫小牧—日高本線—鶴川—日高本線—苫小牧—室蘭本線—室蘭—室蘭本線(支線)—東室蘭—室蘭本線(支線)—室蘭—室蘭本線—長万部—函館本線—函館・函館駅前—函館市電—五稜郭公園前

九日目

五稜郭公園前—函館市電 5 系統及び 2 系統—湯の川—函館市電 5 系統—函館どつく前—十字街—函館市電 2 系統—谷地頭—函館市電 2 系統—函館駅前・函館—藤城支線経由—森—砂原支線経由—五稜郭—道南いさりび鉄道—木古内—北海道新幹線—新青森

最後に北海道と言えばな一発ギャグでこの遠征記を締めたいと思う。たかがギャグと思う方もいるかもしれないがこれは今回の旅行をしていて本当に感じたことである。最後までご一読、誠に感謝申し上げます。

北海道は、でっかいどう。

参考文献

- i JR 北海道「JR 北海道グループ長期経営ビジョン等」
(https://www.jrhokkaido.co.jp/CM/Info/press/pdf/20190409_KO_plan.pdf) (2024/08/21 閲覧)
- ii JR 北海道「長期環境目標『JR 北海道グループ カーボンニュートラル 2050』の策定について」
(https://www.jrhokkaido.co.jp/CM/Info/press/pdf/220209_KO_Carbon_neutral.pdf) (2024/08/21 閲覧)
- iii 札幌市「安全性やまちの魅力が向上しています」
(<https://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/romen/documents/kouka1-3.pdf>) (2024/08/21 閲覧)
- iv JR 北海道「平成 26 年 8 月ダイヤ改正について」
(<https://www.jrhokkaido.co.jp/press/2014/140704-1.pdf>) (2024/08/21 閲覧)
- v 鉄道・運輸機構「北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)工事の状況について」
(<https://www.jrtt.go.jp/project/20240508hokkaidoannouncement.pdf>) (2024/08/21 閲覧)
- vi JR 北海道「『JR 北海道 北の大地の入場券』の発売終了について」
(<https://www.jrhokkaido.co.jp/kitanodaichi/pdf/20240718.pdf>) (2024/08/21 閲覧)

新入生自己紹介



地下鉄博物館での新入生集合写真

今年の新入生歓迎会は、東京メトロ 24 時間券を使用し、部長の作成したすごろくをもとに東京メトロで都内の鉄道スポットを巡った後地下鉄博物館へ向かう形で行われました。総勢 8 名の期待の新人たちの自己紹介をご覧ください。(黒沼)



自己紹介

工学部 電気電子工学科 1年 高山晃士朗

今年度鉄道研究部に入部しました、電気電子工学科1年の高山晃士朗(たかやまこうしろう)です。出身は千葉県佐倉市で、現在は東京都に住んでいます。鉄道を好きになったきっかけは、小さい頃よく祖母に鉄道で遠くまで連れていってもらったことです。乗り鉄と撮り鉄をしていますが、写真のほうはあまり上手くないです。(笑) JR北陸本線が好きでよく乗りに行っています。



将来は鉄道会社に就職したいので学業、部活動ともに頑張っていきたいと思います。皆さん、よろしくお願
いします。

自己紹介

自己紹介	所属学科	電気電子工学科 1年
	学籍番号	C4-24089
	氏名	のぐちたかふみ 野口貴史

2005年8月15日生まれ。埼玉県草加市在住。最寄り駅は東武伊勢崎線新田駅。経由は東武伊勢崎線、武蔵野線、中央本線で、往復4時間かかります。たまにむさしの号を利用します。出身は高校浦和学院高校。撮り鉄、乗り鉄、音鉄です。鉄道以外にも車、野球観戦、秋葉原、48グループが好きです。

私の好きな(だった)車両。

1, E4系



E4系の好きが高じて引退間際には大宮駅に頻繁に行き、撮影をしていました。また、大宮東京間や、大宮高崎間など短区間での利用も多くしました。2021年10月1日ラストラン。実際に定期運用ラストランのMaxたにがわ416号に乗車しました。特に印象的だったのは、自由席の2階席はリクライニングなしの3+3列シートだったことです。また、8+8の16両編成で運用されることもあり、大きなボディーの16両はまるで壁のようで迫力満点でした。関係ないですが、NGT48の「Maxとき315号」も好きです。通学時に聞くこともあります。

2, 185系



踊り子、湘南ライナーはもちろんのこと、臨時快速、特急時にも多く乗車しました。東海道線で爆音モーターを唸らせながら爆走していたことがとても印象に残っています。2020年12月に湘南ライナーに乗車しました。185系での運転時は長大15両での運転だったのでこちらもかなりの迫力がありました。また、座席の窓を開けることができたのでより走行音を聴きながら美しい車窓風景を見ることができ、楽しむことができました。もう体験できないことが悲しいです。



自己紹介

工学部 電気電子工学科 1年 古田直基

はじめまして。私の出身は、徳川家康のふるさと愛知県岡崎市です。最寄り駅は JR 東海道本線・愛知環状鉄道の岡崎駅と、名古屋鉄道の東岡崎駅です。私は、小さい頃から鉄道が好きで、鉄道に関する様々な分野が好きです。

押し鉄

駅スタンプ収集に力を入れています。駅スタンプとは、駅に置かれている記念用のスタンプであり、1931年に福井駅に設置されたものが始まりと言われています。現在その数は、5000にのぼるといいます。それぞれのスタンプに個性があり、どれだけ収集しても飽きることはありません。例えば、姫路駅のスタンプには姫路城が描かれています。執筆時点で、私の収集した駅スタンプはおよそ 1600 個です。これからも収集していきたいと思っています。



模型鉄

N ゲージも楽しんでいます。現在走行していない車両や空想の車両を走らせるのが好きです。実車の特急「しなの」383系は曲線通過時に、車体を傾斜させて高速走行をします。模型でも曲線通過時に、車体が傾斜するのが気に入っています。



撮り鉄

鉄道写真の撮影も趣味です。四季折々、美しく変化する風景のなかを走る鉄道の姿を被写体にする風景写真を撮ることが多いです。一枚の写真のなかに「鉄道」と「風景」という複数の要素が入るので、バランスのいい構図づくりがポイントになります。



自己紹介

工学部 機械工学科 1年 宮澤啓太

機械工学科1年の宮澤啓太です。幼いころから鉄道に興味がありましたが、本格的に好きになったのは中学生になり毎日踏切を通るようになってからだと思います。鉄道での旅、鉄道模型、鉄道車両の仕組み、走行音など広く興味があります。好きな音は E127/ET127 系にも搭載されていた(過去形なのが悲しい)東洋 GTO-VVVF とディーゼルカー全般です。



冬の高田駅に停まる ET127 系

出身は新潟県上越市です。えちごトキめき鉄道妙高はねうまラインと日本海ひすいライン、北越急行ほくほく線、そして JR 信越本線と北陸新幹線が通っています。

高校へは毎日妙高はねうまラインに乗って通っていました。妙高はねうまラインでは基本的に ET127 系と信越本線から乗り入れる特急しらゆきが走っているのですが、昼前に一日1往復だけ ET122 形を使用する列車があり、試験で早帰りの日はそれに乗るのを楽しみにしていました。

妙高はねうまラインと対をなす日本海ひすいラインは日本海縦貫線の一部で、貨物列車の本数が多く線路使用料でえちごトキめき鉄道の経営を支えています。旅客こそ少ないですが、腐っても旧北陸本線、高規格線路を飛ばすディーゼルカーの咆哮は最高です。ET122 形 2 両で D51 をサンドイッチして輸送するという珍妙なことをやった路線でもあります。

入部したはいいものの、早々に幽霊部員と化し迷惑をおかけしております。いずれ復帰しようと考えていますので、何卒ご容赦ください。よろしくお願ひします。

自己紹介

工学部 機械工学科 1年 山下 嶺

初めまして。今年度入部生の山下嶺と申します。よろしくお願いいたします。

東京都立川市の立川駅から通っています。生まれは東京都杉並区の久我山で、地元路線の京王井の頭線がお気に入りです。最近ホームに印があり、先にホームドアが設置された三鷹台駅のようにホームドア化される兆しなのではないかと感じました。また自分が小学生の時の弥生台駅は、ホームドアはおろか次発の行先・種別を知らせる大型の電光掲示板すら設置されておらず、自身が時代の移り変わりを経験していると強く感じています。

鉄道に関しては主に N ゲージを収集しており、たまに鉄道で旅へ行っています。井の頭線の他に好きな路線は小田急線と相鉄線で、小田急線はよくロマンスカーに乗り、相鉄線は毎年弥生台駅へ桜といずみ野線を撮影しに行っています。そのため、あまり遠出をすることがないのですが、この前 18 きっぷで夕方の常磐線(原ノ町～仙台)に乗車した際の景色が非常に綺麗でしたので、大学では遠出の回数を増やしたいと思います。よろしくお願いいたします。



左：ホームドアがない久我山駅

右上：雪の日の VSE2 編成(町田駅)

右下：桜とヨコハマネイビーブルー(弥生台駅)

自己紹介

工学部 機械システム工学科 1年 田中聡一郎

工学部機械システム工学科の田中聡一郎です。物心つく前から鉄オタで19年ずっと鉄オタをしています。鉄オタなので中高では鉄道研究部でHO車両を作るなどしていました。また、自分の趣味としては4年ほど前から撮り鉄をしましていろいろなところに出向いて写真を撮っています。



(上がよく富士山に間違えられることで定評のある伯耆大山で下が大津京駅です。)

まだまだ写真の腕は高くないのもっと技術を上げつついいカメラを買いたいと思っています。ちなみに今使っているカメラはNikonのD3500ダブルズームキットってやつです。悪くはないのですが如何せん白レンとかニッパには遠く及びません。そこは技量でカバーしていきたいところですけどね(笑)。また、最近はまだしてないですが模型鉄もしていて主に九州のNゲージを集めています。愛車である787も勿論買っていますが一番のお気に入りにはJAM(国際鉄道模型コンベンション)で購入したEF81の銀釜ですね。関門トンネルを通るときに錆ないようにステンレス製になった銀釜ですが、それがきれいに再現されていてお気に入りです。まだまだ鉄道の知識もなく未熟なので勉強して鉄オタしていきたいと思っています。よろしくお祈りします。

自己紹介

先進工学部応用化学科1年 尾作帝冨

はじめまして、今年度入部した尾作帝冨(おざく たいが)と言います。よろしくお願いします。

最寄りにはJR五日市線の終点、武蔵五日市駅です。電車とバスで行く日もあれば、大学まで自転車で行く日もあります。好きな路線は福島県のJR只見線です。(←絶景なのでぜひ一度調べて下さい！)

それから中学、高校とバドミントンをやっていました。

…とここまで一般的な自己紹介をしてきたわけですが、実は私は大学に入ってから鉄道に興味を持ち始めこの部活に入部しました。そのため、鉄道の知識も前後のページの方々に比べれば少ない方です。鉄道に詳しくない方もこの本を読んだ後で鉄道に興味を持っていただけるように努力しますので、ぜひ読んでみてください。

<プチ宣伝>

・地元であるJR五日市線が来年2025年で開業100周年を迎えます。
ぜひ五日市線に遊びに来てくださいね！

自己紹介

先進工学部・応用物理学科 1年 山岸太一

今年度入部いたしました、先進工学部応用物理学科の山岸太一（やまぎしたいち）です。よろしくお願ひします！！好きな車両は E233 系、E531 系、313 系、185 系です。好きな路線は常磐線です。何鉄かという、鉄道に乗ることが好きないわゆる、乗り鉄と呼ばれる人です。その中でも在来線に乗ることが好きです。遠くに行くとき、あえて新幹線や特急ではなく、在来線で行くことでより一層旅の満足感や達成感を得ることができます。また在来線特有の走行音や車内放送も好きです。私は、生まれも育ちも埼玉県さいたま市で、小さいころ家の近くに線路があったり、大宮の鉄道博物館によく行ったり、中学高校ともに校舎から常に鉄道の姿が見えたり音が聞こえてたりと、物心がついた時には私の生活の中には常に鉄道が絡んでおり、私自身も鉄道が好きになっていました。そして、大学生になった今、埼玉県から武蔵野線と中央本線を利用して八王子駅まで通学しており、やはり今でも鉄道は私の生活には無くてはならない必要なものです。そして、今後も鉄道とともに生活、そして鉄道オタクとしての活動を楽しんでいきたいと思ひます。



旅の記録として、できる限り乗った電車は写真に収めています。スマホのカメラで撮ったかつ私の撮影能力が高くないので、あとから見返すと撮り直したくなるような写真になることが最近の悩みです。



偶然撮影できたグリーン車の電光掲示板から表示される「磐城太田」、確か本当は友部周辺を走っていたような記憶があります。

編集後記

2024 年度編集長 黒沼友陽

UTRJ Vol.18 の編集長を務めました、黒沼友陽です。人生で初めて編集作業というものをやりました。

今年は、ほぼ全員の部員に少しずつ推敲をしていただき、それを編集長の私が確認する二重チェック体制で UTRJ 制作に挑みました。今年は例年比でたくさんの記事を投稿していただいたもの、ページ数の増大、昨今の物価上昇による印刷代の増加、部の予算が残り少ないという三重苦に見舞われ、ある意味うれしい悲鳴を上げながら編集していました。発行部数はおそらく例年より少ないと思います。また、チェックをしていただいた部員の皆様にはなんと感謝を述べればいいのか...先輩たちがつなげてきた部誌の製作を続けることができうれしく思っています。

これは私事になるのですが、現在、鉄道研究部の顧問である高木先生の研究室「電気鉄道システム研究室」で卒業研究を行っており、編集長挨拶で申し上げた通り、卒業後には院進し、そのまま高木研で研究を続けることになっています。研究に関しては悩むことしかなく、悪戦苦闘していますが、来年も UTRJ の編集長の仕事をするために、なんとか卒業したいと思います。高木研は国内でも例の少ない電気鉄道を専門に研究していて、高木研での研究を目標に工学院大学電気電子工学科に入学した、鉄道研究部に入部したという学生は毎年います。私は実は高木研や先生のことを全く知らずに工学院大学電気電子工学科に入学し、鉄道研究部に入部したあまりない例だったりします。そのような人間が高木研で院進まで行くのは、もはやこれは鉄道の縁というのは私の人生から切っても切り離せないものではないかと感じています。

また、個人的に気がかりなこととして、私が修士 2 年の時には UTRJ は Vol.20 に達し、鉄道研究部 20 周年を迎える予定です。次の Vol.19 では Vol.20 に向けて、どのような部誌になるのでしょうか。

雑談が長くなってしまいましたが、最後まで UTRJ Vol.18 を読んでいただきありがとうございました。

Urban Tech Railway Journal Vol.018

2024 年 11 月 22 日 初版第 1 刷発行 (検印廃止)

編集者 黒沼友陽

発行所 工学院大学 鉄道研究部

ホームページ https://www.ns.kogakuin.ac.jp/kogakuin_train/

印刷所 キンコーズ西新宿店

Urban Tech Railway Journal Vol.018

