

Ichikawa-Tekken

HINODE

No.230 「JAM 号」



鉄道との新しい出会いへ。

TEKEN

市川学園・鉄道研究部

Empowered by the new wave.

目次 I n d e x

No.230 「JAM号」

※題名の前の数字はページ数です。

道内をめぐる15ページもの長編ストーリー(ノンフィクション)。

03. ～HOKKAIDO LOVE!6日パスの旅～

(3-6 鹿野 栞成)

あの有名なロングラン列車に乗車!?

17. 飯田線完乗旅

(3-1 山口 峻之介)

ノリと勢いから始まるハプニングありの鉄道旅。

26. 房総一周旅

(3-7 清水 康貴)

～HOKKAIDO LOVE! 6 日パスの旅～

3-6 鹿野 栞成

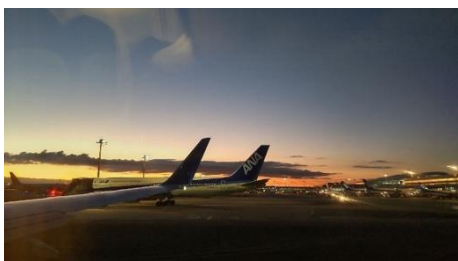
この度は、市川学園鉄道研究部の展示ブースにお越しいただきまして、ありがとうございます。今回は僕が昨年 12 月に、コロナで落ち込んだ北海道の魅力を再発見という意味で発売されている「HOKKAIDO LOVE! 6 日間周遊パス」という切符を使って 1 泊 2 日の北海道旅行に行ってきました。その様子を皆さんにもお伝えしたいと思います。よろしくお祈いします。

切符の概要

- ・ JR 北海道の普通列車・快速列車・「特急自由席」が 6 日間乗り放題！
 - ・ 普段は 24000 円で販売されているところ半額の 12000 円
 - ・ 指定席も 4 回まで指定自由！
- 最高

いい日旅立ち

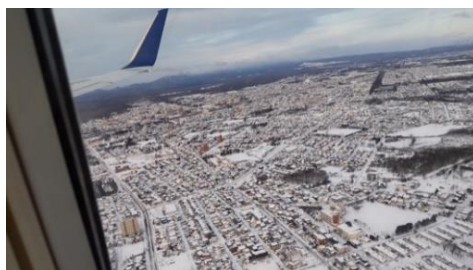
2021 年 12 月 18 日、羽田空港。ここで、なぜ空港？と思った皆さん、一つ断りを入れておきます。鉄道で北海道に上陸するためにはとても時間がかかってしまい、現地で鉄道に乗ることのできる時間が少なくなってしまいます。そのため、羽田空港から新千歳空港は飛行機を使うことにしました。



NH987 6 時 15 分発新千歳空港行
外がまだ暗い・・・



写真左側が苫小牧市



千歳市街を回って

家を始発電車と同じ時間に出たのでとても眠いです…。次に目が覚めた時にはもう北海



南千歳にて

道が目の前に。

空港では特にやることもなくさっさと新千歳空港駅から千歳線に乗り、南千歳駅に向かったのが空港での様子はカットします。そこであったことといえば空港に着いてから荷物が20分出てこなかったことくらい…。

ここからは石勝線に乗って釧路方面に向かう予定なのですが、普通なら南千歳から特急で釧路に向かいますよね。しかし、ここはあえて「普通列車+特急」で釧路に向かうべく南千歳から一駅札幌寄りの千歳までやってきました。駅前にあった温度計を見ると-10°C。朝であることと、前日にドカ雪だったこともあり、とても気温が下がっていました。撮影するために手袋を着けようとしたら…。

「この製品は、静電気非対応となっております」

やってしまった…。特にカメラを持ってきているわけではなく、スマホしか持っていなかったため、泣く泣く手袋を外して撮影。手袋は静電気対応にしましょう！

そしてホームの端に行き撮影をしようと思ったら!?ホームに積もっている雪の量が半端なかったです。ホームの線路側は除雪されているとはいえ、15cmくらいは積もっていました。冬の北海道を実感。ホームの屋根がある場所からの撮影を始めようとしたその時、ポフッ。何事だと思って下を見ると、スマホが雪の中に落ちて埋もれてしまっており、引き上げると買い替えたばかりのケースがボロボロになっていました。初日から災難続きでいい日旅立ちとは言えないなあ。

40分ほど待ってようやく乗る列車が来ました。この千歳駅を通るJR千歳線は全線で電化されており、基本的に普通列車には“電車”が充当されます。特急列車は石勝線や函館本線に直通するために気動車が来るのですが、今回乗る普通列車はというと…、アレ？パンタグラフどこ？来たのはなんと気動車。というのも、この列車は南千歳か



ホーム端の様子



今回乗る普通列車

ら先、非電化の石勝線に直通（といっても一駅だけ）する 9 時 11 分発普通列車追分行です。6 両でも余裕なホームに小さな 1 両の気動車が止まっているのは違和感です。特急は南千歳から釧路まで直通なのですが、あえてこの普通列車で特急の南千歳の次の停車駅、追分まで行ってみたいと思います。

9 時 35 分、追分駅着。一気に北海道感が増しました。ここに来るまでに山を 2 つくらい抜けてきました。しかし、帯広、釧路に行くにはまだ数十の山を越えなければなりません。ここから釧路まで 4 時間ほど特急に乗り続けます。釧路行の特急「おおぞら」には 2022 年 3 月のダイヤ改正で引退になってしまったキハ 283 系と、一度見たら忘れられないカラーリングで有名な JR 北海道の看板特急、キハ 261 系 1000 番台が走っています。せっくなのでキハ 283 系に乗りたいたところですが自由席が少ないので、JR 北海道ご自慢のグレードアップ座席が搭載されている指定席を予約しました。この時、初めて窓口で「次のおおぞら指定 1 枚」という頼み方をしたので自分で座席を指定せずに指定席に乗ることになりました。さあ、どちらの車両が来たのか…。来たのはキハ 261 系でした。若干がっかりしつつ、9 時 38 分発の特急おおぞら 3 号釧路行に乗車しました。ここからは 4 時間 300km にわたる長い旅の始まりです。



追分駅ホーム上



キハ 261 系

次は、新夕張に停車します。この新夕張は財政破綻したことで有名な夕張市に位置するので色々興味がある駅だったのですが、今の駅の周りはどうなっているのでしょうか。



列車内からの夕張市の景色



途中の占冠駅でキハ 283 系に遭遇。この車両は側面のデザインも特徴的で無理やりフルカラーLED にしたことで若干の違和感が出来てしまっています。

キハ 283 系の側面

ちなみに、新夕張駅から新得駅までは青春 18 きっぷでも特例で特急に乗ることが出来る区間です。それは「駅間が長すぎて普通列車が 0 だから」という理由です。新夕張～占冠間は 34.3km というとんでもない長さで 2017 年まで日本一の在来線駅間を誇っていました。現在は日本二位です。

それからしばらく走って新得駅に到着。この新得駅からは鉄道員（ぼっぼや）の舞台となった幾寅駅（作中では幌舞駅）を通して富良野まで向かう根室本線の北区間があるのですがこの部誌の執筆中に廃止が決定されました。残念な限りです。以前の旅行際に幾寅に行った写真があったので載せておきたいと思います。



幾寅にはしないこだわり



駅の周りがセットとして残されています



同じ都道府県ですか

さあ、そろそろ本編に戻りましょう。列車は新得で峠を越えてこのあとは平野をひた走って釧路まで向かいます。帯広で停車時間があるだろうと思っていたのですがすぐに発車。白糠駅からは太平洋沿いを走ります。札幌・石狩は大雪だったのに対し十勝・道東は薄らとしか積もっていませんでした。この時、もう雪は止み始めたの

かと思って、明日は雪は降らないのだなあと思っていました。道東地方の気候は「雪は降りにくい気温は低い」です。つまり、雪が解けず、氷になってしまうという一番怖い路面になっているのです。

そして13時20分、釧路駅に到着。釧路駅からは日本最東端の東根室駅がある花咲線には乗らず、釧網本線で網走まで北上します。14時16分発なのですがこのシーズン、観光客も多いのにもかかわらず気動車1両で運行されるため座席は争奪戦になります。座れないという事態は絶対に避けたかったので14時に釧路駅に戻ってくる必要があります。そしてこの40分の間に昼食を食べるつもりのため、事前に調べておいたラーメン屋に向かったのですがそこは定休日。この時点で13時40分。仕方なくセイコーマートで焼きそばを買って釧路駅前のベンチで一人食べました。寒いので焼きそばの湯気も盛り上がっています。そんな中、周りの目線によってさらに冷やされながらも爆速で食べきり、14時の改札開始と同時に釧路駅に滑りこむことが出来ました。

ここから3時間、キハ54系という国鉄の遺したハイパワーで椅子も快適な気動車に乗り込みます。14時16分発釧網線網走行。この列車は釧路湿原を縦断します。



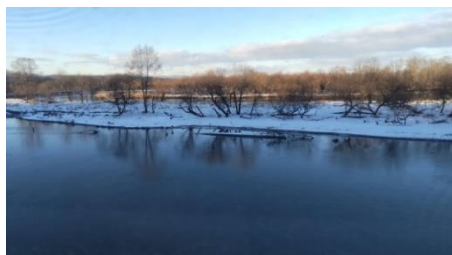
釧路駅外観



キハ54



キハ54の車内



湖は凍っていなかった



車掌車駅舎

ほとんどの区間で寝てしまって17時17分、網走駅到着。このころには辺りは真っ暗でした。ここからは今日の一番のメイン列車（だと思ってる）である特急オホーツクに旭川まで乗車していきます。この網走駅で夕飯の調達、飲み物を買う、写真を撮るの要素を8分の乗り継ぎ時間で行う必要があります。さらに、今回はあえて自由席を選んだので満席にならないように気を使う必要があります。



監獄の街網走



キハ 183 系

キハ 183 系という国鉄型の古い車両で運用されているのは JR 北海道の中でもこの石北線系統の「オホーツク」「大雪」（たいせつ）にしか使われていません。キハ 183 系の後継車両はもう発表されているので乗っておきたいと思ったのです。このキハ 183 系の特徴として、ダブルハイデッカーの車両が連結されているという特徴があります。このダブルハイデッカーとは横須賀線のグリーン車から一階と平面部を無くしたような車両のことです。この形の車両が使われているのもキハ 183 系のみとなっています。せっかくなら乗りたいところですが、ダブルハイデッカーの車両はグリーン車で、追加料金がかかってしまうので今回は断念。今回、指定席ではなくわざわざ自由席にした理由は、自由席にしか国鉄時代の椅子が搭載されていないからです。この「オホーツク」は、車両によって椅子が取り換えられていたり、そうでなかったりとまちまちなのです。



17 時 25 分発
特急オホーツク 4 号札幌行



指定席（新しい座席）



自由席（国鉄時代の座席）

ちなみに、夕飯は、今では珍しくなった「ホームに立ってお弁当を売っているスタイル」のかにめしを買いました。オホーツク海の冬の旬であるカニが使われており、高級感が増します。



かにめし

この「オホーツク」が走る石北本線は特殊な線形をしており、遠軽駅でスイッチバックが行われます。そのため、遠軽駅を発車した後、人がいる席は椅子の向きを変え、人のいない席は椅子の向きが変わらないという現象が発生します。

遠軽駅を発車すると、白滝、上川と停車していきますが、先ほど新夕張～占冠の駅間は在来線日本二位と書きました。その第一位は白滝～上川間となっているのです、もともとは白滝～上川には上白滝駅がありましたが、廃止。その結果白滝～上川間の距離は 36km となり日本一となったのです。白滝駅の網走寄りには旧白滝駅があり、上白滝駅と同時に廃止されましたが、その旧白滝駅は、毎日通学に使っていた一人の女子高生が、学校を卒業すると同時に廃止された駅として有名です。

21 時 14 分、旭川駅に到着。旭川駅は高架化されてガラスと木が基調となっている、とても美しい駅舎です。網走は雪が釧路より積もっていたのですが、旭川は朝の千歳を超える大雪となっており、30cm ほど積もっている所もたくさんありました。旭川が位置する空知地方は北海道の中でも有数の豪雪地帯で知られており、今シーズンは 2m ほどの積雪があった地域もあるようです。



旭川駅到着の様子



旭川駅外観

=====1日目 終了 =====

めざせ！最北の地、稚内

2日目の朝。まだ辺りは真っ暗で日が昇る気配もない。雪が散らついで、なんてロマンチックな展開なのでしょう。この旭川駅からはラベンダーと絶景で有名な富良野方面、留萌本線に乗ることもできる札幌方面、日本最北の街である稚内方面、昨日行った網走方面の路線が伸びています。見出しからわかった人も多いと思いますが、今回僕は稚内方面、宗谷本線に乗っていきたいと思います。



旭川駅改札



停車中のキハ 54

稚内までは 250km 以上、6 時間の旅が始まります。一日一本しかない普通稚内行の電光掲示板を拝み、IC カードが使えるような形をしているものの使えない改札を抜けると、そこには 2 両編成で列車が止まっていました。1 両目にはキハ 54、2 両目は途中の名寄まで連結の同じくキハ 54 でした。基本的にはこの列車、キハ 54 とキハ 40 の併結を見ることが出来るのですが、近年 JR 北海道は、非力エンジンを搭載し車両重量が重く経年劣化の進んでいるキハ 40 系を、新型の H100 形に急ピッチで置き換えており、連結相手のキハ 40 が不足しています。ならば H100 と連結すればいいじゃないかと考える人もいるかと思いますが、国鉄型と JR の新型車両とではその性能の差から連結できないため、今回のようにキハ 54 を後ろに併結していることがあります。

ます。

さて、このキハ 54 の内装は車両ごとに全くバリエーションが変わります。昨日乗った釧路のキハ 54 は青い比較的新しいモケットが採用されていました。しかし、この宗谷地区で運用されているキハ 54 は国鉄の財力がなかった時代に製造された座席をそのまま使っていることが多いです。国鉄がキハ 54 を製造した当時は財力がなく、引退した車両や座席交換を行った車両（主に特急・急行車両）の中古の椅子を搭載していました。



① オホーツクブルー（転属）



②JR の最新特急の椅子



③0 系新幹線の椅子



④キハ 183 の旧座席

余り物の詰め合わせ（②だけはよくわかりませんが）感がかなり出ています…。このキハ 54 系のシートではアタリ座席とハズレ座席といわれるものがあります。すべて元優等列車の椅子なのでどنگりの背比べと言ってしまえばそうなのですが、まず、明らかに②の JR 新型特急と同等のシート、次に④のキハ 183 のシート、①と③は同程度といった感じです（①は表面だけを変えてあります）。0 系のシートは新幹線のシートといえども 60 年近く前のものなのでやはり新しいものには勝てないのです。さて、今回稚内まで連れて行ってくれるキハ 54 のシートはどれでしょうか。よっしゃ！と思ったのですが 183 系の座席のほうは名寄までしか行かない方でした…。発車直前になって車内放送で初めて気づいて慌てて車両を移動したその車両のシートは…

選ばれたのは、0系でした。まあ快適であることに変わりないので席に着きましょう。



名寄止まりの車両



0系+ロングシート

そして宗谷本線稚内行は6時3分に旭川駅を出発。1時間ほど先の名寄までは通学利用者が多いため写真を撮ることが出来ませんでした。

7時40分名寄駅到着。名寄では後ろの車両の切り離し作業があるため13分停車します。この間に荷物だけ置いて駅の外に行ってみることにしました。



名寄駅外観



<急募>バスの乗り方

とんでもない量が積もっていますね。稚内に向かうにつれて雪量は減っていくと聞いたことがあったのですが、全く違いました。意外ですね。



解結完了

7時53分に名寄駅出発。名寄駅から先は需要・本数が極端に少なくなる区間でJR北海道は廃止・バス転換の協議に取り掛かろうとしています。北海道の北側の鉄路がすっぱりなくなってしまうのは寂しいですね…。

途中の美深駅に到着。この駅からは日本一の赤字路線だった美幸線が伸びていて、JR北海道に転換される前に廃止されてしまいました。しかし、この美深駅はレンガ風の作りになっていて、今でも地域の重要施設として使われています。9時5分、音威子府駅に到着。この駅は日本でも有名な難読駅名なのですが皆さんは読めますか？正解は「おといねっぶ」駅です。ちなみに音威子府で吹雪の兆候が見られていて、減速運転をすることが決定されました。ちなみにここまででようやく半分です。先が長い～。



美深駅ホーム上



音威子府到着時のキハ54

この先は北海道有数の大河である天塩川と並行します。天塩川に沿うように走るののでこの先はカーブが増えていくと同時に、絶景が増えていく区間でもあります。列車はゆっくりと走って天塩川との並走を終了。

その後は道北でも規模の大きい街、幌延町に突入します。この町にある駅は7駅ですが停車時間が長い中心駅の幌延駅をはじめ、周囲500mには誰も住んでいないゴーストタウンに駅があることで有名な雄信内駅（おのつぶない）など、通っているだけでも特色が見られます。そんな幌延町でも最も有名であろう駅が糠南駅です。この駅は駅舎が物置ということでも有名です。製造からかなり時間が経って老朽化が進んでいたため、製造元の会社が名乗り出て修繕を行ったこともあります。そんな糠南の物置駅舎がこの雪の中で壊れずに残っていることにも、そもそもこんなところに駅がある



糠南駅駅名表



物置駅舎

ことにも驚きです。観光列車ではないので列車はすぐに発車。この駅で鉄道ファンのような方が3名ほど降りていきました。

10時34分、幌延駅に到着。幌延では猛吹雪になっていて駅舎の外に出るとあっという間に雪まみれになってしまいます。しかし、この駅は宗谷本線の中でも重要な駅、そして幌延町の中でも重要な駅となっていて、駅舎は大きく作られています。

この駅では佐川急便の方が乗り込んできて荷物を座席に固定していました。この先の区間は道路でも安定した速さでの荷物供給ができないため鉄道に乗せて運ぶことがよくあります。そのため、20分の停車がありました。



味がある…



幌延駅前の様子

幌延駅を発車。幌延を超えれば稚内まであと1時間です。ようやく長い旅の終わりが見えてきました。

このあとは暫く寝てしまい、次に目を覚ましたのは南稚内駅。稚内市の中心地です。後一駅で終点かつ日本最北の駅。そして、12時7分、遅れを取り戻して稚内駅に到着。本当ならこのまま宗谷岬まで行こうかと思ったのですがなんと折り返しの特急の発車時刻は40分後。仮にこの列車に乗り遅れるとその日のうちに東京に着けないという悲劇になってしまうのでやむなく折り返します。稚内駅の目の前にあるラーメン屋で昼食をとることにしてあまり町中に出ていくことはできませんでした。次に来るときはもっと時間に余裕をもっていろいろなところを回りたいものです。



稚内駅ホーム上



稚内駅駅舎

旅も最終盤、南下あるのみ

稚内駅周辺に滞在すること1時間弱、帰りは特急で旭川駅まで戻ります。この宗谷本線には稚内から旭川を結ぶ特急「サロベツ」と、稚内から札幌までを結ぶ特急「宗谷」が走っています。これから乗車する特急は朝6時に札幌駅を出発して稚内駅に到着した宗谷号の折り返し、特急サロベツ3号です。ちなみに宗谷線系統を走る特急はその走る環境と距離の影響で一日に札幌と稚内を往復することをしないのでこのような運用になります。

ホームに向かうとそこに止まっていた車両は普段宗谷線特急で運用されているキハ261系0番台（青色）ではなく2021年にデビューしたばかりの261系5000番台「はまなす編成」でした。同じ261系という名前がついていますが昨日乗った黄色と紫の1000番台、0番台とは内装がかなり異なっており、様々な用途で使用できる多目的車両として開発されたのが5000番台です。本来はイベント列車などで使用される車両ですがデビューしたばかりということで一般特急にも運用されています。この車両の一番の特色は自由席がはまなすラウンジという形で作られている点です。はまなすラウンジはテーブルを備えたボックスシートと外を向いた座席の組み合わせとなっており、かなり印象が変わります。13時01分、特急サロベツ3号旭川行が稚内駅を発車。



停車中の5000番台



はまなすラウンジ

特急サロベツ号は約4時間かけて旭川駅まで結びます。しかし、座席の快適性が上がったおかげか（普通列車に6時間乗車した後だったからかも知れませんが）あっという間に旭川駅に到着しました。旭川駅に到着するともうこの旅の終わりのゴール地点である新千歳空港がかなり近く思えます。ここからは札幌駅まで特急で向かってから快速列車に乗り換えて新千歳空港へ向かいます。

旭川駅から札幌駅までを結ぶ特急というのは「ライラック」と「カムイ」があり、どちらも所要時間が変わらないため、ほとんど違いがありません。何が違うのかというと、使用車両が789系0番台という元々青函連絡特急「スーパー白鳥」に使用されていた車両を使うのがライラックで、789系1000番台という新しく製造された車両を使用するのがカムイです。緑色の車両が0番台でシルバー車体のものが1000番台となっています。こうしてみると塗装の色の違いでかなり印象が変わって見えます。



0 番台



1000 番台

今回僕が乗るのは特急ライラック 36 号のため、0 番台が運用されるはずでした。しかしサロベツ号を降りてホームで待機していたのは、1000 番台のカムイ用の車両が待機していました。もしかしたら函館本線が遅れているのか？と思って車体側面を見に行ってみるとそこには「ライラック 札幌行」の文字。ここにきて想定外のことが起こり、ワクワクしてしまいます。車内のアナウンスによると車両点検の都合で0 番台の代走でこの車両が入ったようです。17 時ちょうど、ライラック 33 号札幌行は旭川駅を発車。



ホームに待機していた 1000 番台

函館本線を快走しながら、深川、滝川、砂川…と停車していき、18 時 25 分に札幌駅に到着。この段階で指定席の指定権が一回分余っていたのですが、今日で東京に戻ってしまうためどこかで使ってしまおうと、札幌駅から新千歳空港駅まで 40 分ほど



Uシート車両

ですが通勤車両に連結されている特別席Uシート（東京のグリーン車のようなもの）の指定席を予約しました。普段乗ることがないためかなり楽しみです。

18:49 発快速エアポート 188 号新千歳空港行この列車がこの旅最後の列車となります。冬の北海道鉄道旅というのは初めての経験でしたが、かなり楽しい旅になりました。吹雪の中列車を待つ、6時間普通停車耐久など首都圏では体験することのできないようなことばかりで、次は道南方面を旅してみようと思いました。旅の振り返りをやっているうちに19時27分、列車は新千歳空港駅に到着。

羽田までは、本当にあっという間です。



新千歳空港駅改札



空港ターミナル

おわりに

2日間計9本の列車を乗り継いだ HOKKAIDO LOVE!6 日パスの旅、いかがだったでしょうか。10 ページを超える長い旅行記になってしまいましたが、最後まで読んでいただきありがとうございます。北海道は車で巡ることが多いと思いますが鉄道の旅にも魅力がたくさんあります。次、北海道に行くことがあれば鉄道旅をしてみたいかがでしょうか。

飯田線完乗旅

3-1-23 山口峻之介

はじめに

みなさんこんにちは、山口です。今回は春休みに飯田線に乗ってきたので、旅行記を書いていきます。飯田線については、これを読んでいる方はほとんど知っていると思うので、知らない人はググってください。それでは、スタートです。

オレンジで大月へ

出発地点はJRの駅で最寄り阿佐ヶ谷駅。家から2kmほど歩く。この時間は速すぎてバス（関東バス）が運行されていないので歩くしか選択肢がない。20分ちょっとで到着し、青春18きっぷに入検印を入れてもらい入場！と思ったが、問題発生。駅員がいないのだ。どうやらダイヤ改正で早朝のみ無人となったようだ。自動券売機は動いているので乗車駅証明書発行機もない。インターホンで係員を呼びカメラ越しに18きっぷを見せて入場。快速線の始発である5時2分発の高尾行に乗車。途中の八王子で東急3000系中間増結車が留置されていた。高尾に到着、向かいの3番線には後発の松本行（ロングシート）が停車していた。と同時に京王線ホームからは始発の各駅停車本八幡行きが発車。まさかここで本八幡の字を見るとは…。ちなみにその電車が本八幡につくのは8時16分なので、これに乗ってから学校行くと遅刻します。まだ入検してもらっていなかったのが改札に向かい、ここで入検。駅前には西東京バスが停まっていた。そして、東京方面から電車が到着。6時3分発の普通大月行だ。



快速線始発 高尾行



211系 松本行普通列車

車両はE233系H編成の東京寄り6両。4ドア6両で運転される列車はこの列車のみなので、乗車位置目標はなかった。E233系で大月まで行くのは初めてだ。新小仏トンネルを越え神奈川県に入ると、あたり一面霧に覆われていた。神奈川県区間はすぐに終了し山梨県へ。数々のトンネルを越えて終点大月に到着。乗ってきた列車は河口湖始発の4両をつないで東京まで戻るようだ。



普通大月行

五等分の花嫁ラッピングからのロングシート

大月で降りたら急いで改札を出場、富士急行線の改札で入場券を買ってホームへ。入るとすでにお目当ての車両が停まっていた。それは、「五等分の花嫁」ラッピング電車だ。この時、富士急ハイランドでは五等分の花嫁コラボキャンペーンを実施しており、それに合わせてラッピングされたものだ。そういえば5月に「五等分の花嫁」の映画が公開され、見に行った人もいるのではなかろうか。ちなみに私は三玖推し。一通り車両を撮影し、改札外へ。近くの踏切からも簡単に撮影した。その後はJRのホームに戻り、引き続き西を目指す。乗るのは6時54分発の松本行。高尾で停まっていた列車だ。そのため当然ロングシート。しかし、そこまで苦痛とは感じなかった。山梨県、長野県中信では昨日雪が降ったので、大月を出ると民家の屋根や畑には雪が積もっていた。勝沼ぶどう郷のあたりは中央線屈指の絶景である。ロングシートでも十分に楽しめた。甲府に近づくにつれて、通勤通学の人で車内は混雑していき、駅に停車するごとに乗客が増えていく。酒折を発車し身延線と合流したらすぐに甲府に到着。数分停まるので車外に出てリフレッシュ。同時に多くの人が降りていった。



コラボヘッドマーク



ホームにも雪が積もっていた

その後、韭崎あたりで車内はすっかり空になり、小淵沢到着前は、ご丁寧に約1.5時間後の小海線乗り換え案内があった。長野県に入り、富士見に到着。そこから徐々に市街地が見え始め、八ヶ岳、蓼科高原、白樺湖などの多くの観光地の玄関口である茅野に到着。ところで今年は御柱祭、善光寺御開帳の年だ。諏訪大社上社もこの駅が最寄りである。しばらくすると東京から続いた複線(一部は複々線)もここまでで、単線になった。すぐに今回の目的の列車の始発駅、上諏訪につく。

上諏訪発豊橋行きとご対面

降りると、向かい側には、乗車予定の普通豊橋行きがすでに停まっていた。車両は313系1700番台のJ172(元B152)編成で、3月のダイヤ改正により、神領から大垣に転属した車両だ。といっても飯田線運用であることは変わらないが。しかもこの編成は転属作業を夜間留置の天竜峡で行ったらしい。一旦車内に入ったが発車まで時間があるので改札外へ。上諏訪の駅前の国道20号は何回も自家用車で通ったことがあるのだが、駅を使うのは何気に初めてかもしれない。見慣れた駅舎を撮影し、ニューデイズで食料調達。7時間の旅に備える。この駅の中には源泉かけ流しの足湯があり、それに入るため足湯タオルを購入。電車を見ながら臭い足を浄化できた。発車時間が近づいたので跨線橋をわたり乗車。車内は意外と混んでいた。



313系1700番台 普通豊橋行



ホーム上にある足湯

対向の甲府行きが遅れていたため発車が少し遅れたが、無事に上諏訪を発車。列車の本数が割と多いので遅延しやすいようだ。次の下諏訪では半分くらいの人が降りた。また、この駅で特急の新宿行と交換する。長野道の高架が見えてくるとすぐに岡谷に到着。この駅でも10分停車し、八王子からの松本行と接続をする。また0番線には飯田線からの当駅止まりの列車が来た。岡谷を出ると塩嶺トンネル経由の本線と離れて辰野方面へ進んでいく。途中、

川岸にとまり、辰野に着く。この駅で中央本線は終了、いよいよ飯田線に入る。またこの駅から管轄がJR東海に変わる。小野、塩尻方面からの当駅止まりの接続を受け発車。次の宮木までの間にある橋が昨年8月の大雨で損傷して不通となったが、昨年11月に復旧した。天竜峡までの間は、飯田線と聞いて最初に思い浮かべる峡谷のイメージとは違い、平地を進んでいく。乗客も多く、列車の本数も1時間に1本ほどと比較的多い。赤木～沢渡間のJR最急勾配を進み、こまめに駅に停車していく。飯田線は、多くの私鉄をJRが吸収したという経緯から駅間が非常に短くなっているという特徴がある。宮田に到着、対向の上諏訪行きを待つ。やってきたのは213系5000番台。315系の投入で置き換えが予定されている。遅いイメージのある飯田線だが、駅間ごとに80km/hほどで走行しており、都心の電車に慣れた身にはそれなりに速く感じる。上諏訪から3時間ほどで南信の中心駅、飯田に到着。向かい側のホームには211系3000番台が止まっていた。主要駅であるものの停車時間は短く、すぐに発車。飯田の二つ先の峠では降車客も大勢いた。この駅の停車時間は本来なら1分もないのだが、なぜか4～5分停車していた。恐らく乗車券トラブルだと思うが、何だったのだろうか。伊那八幡で特急伊那路1号、時又で普通茅野行きと交換し天竜峡に到着。



213系5000番台

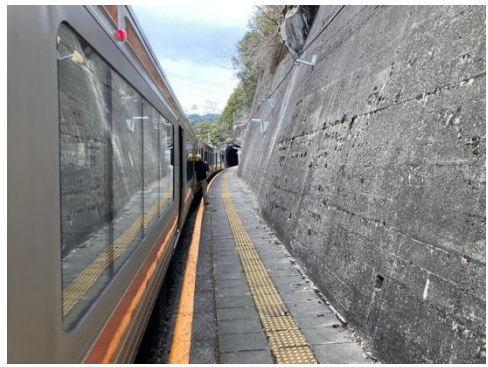


飯田駅

いざ秘境駅区間へ

平地である区間もこの辺りで終わり。この先は列車の本数も大幅に減り、いよいよ秘境駅が連続する区間へ入っていく。天竜峡には上記の遅れを引きずって2分ほど遅れて到着。天竜峡の次は秘境駅である千代に停車、そのあとも金野、田本、為栗といった秘境駅をどんどん過ぎていく。進行方向右側には天竜川が流れ、V字谷を形成していた。特急伊那路も停車する平岡の次は鶯巣、伊那小沢、中井侍の順に停まる。伊那小沢と中井侍は飯田線屈指の秘境駅である。中井侍を過ぎると上諏訪から続いた長野県も終了、県境を越え静岡県浜松

市天竜区へ入って行く。静岡県第1の人口を誇る浜松市ではあるが、天竜区は人口約2.5万人、人口密度27.2人/km²と政令指定都市の一部とは思えない数字である。静岡県最初の停車駅はこれまた有名な秘境駅である小和田。その後は難読駅名である大嵐、特急伊那路の停車駅の水窪に停まる。この駅から列車の本数も若干増える。向



田本駅にて

市場～城西間では「渡らずの鉄橋」として有名な第6水窪川橋梁を渡る。ほどなくして中部天竜に到着。天竜峡以来の有人駅で、列車交換があるわけではないが7分停車する。この停車時間で鼎での遅れを完全に取り戻した。列車を出て駅前を少し散策したのだが、主要駅と言っても駅前には特段何かある訳ではなく、自然豊かなところであった。終点の豊橋まではあと2時間。出馬を出るとついに愛知県に突入！といっても先週18きっぷで名古屋を訪れたため新鮮さが無い。愛知県内最初の駅は東栄町唯一の駅である東栄。その次の池場からは新城市に入る。駅名も三河〇〇というパターンが増え、愛知県に入ったことを実感した。平地が増えてくるとすぐに本長篠に到着。ここまで来ると列車の本数も1時間に1本程度に増え、終点の豊橋が近く感じる。三河東郷を過ぎると左側に道の駅「もっくる新城」が見えてくる。ここはジェイアールバスの営業所が三ヶ日から移転したことにより、東京から大阪を結ぶグラン屋特急が停車するようになった場所である。その後は茶臼山、東新町と続き、新城市の中心駅の新城に到着する。新城発車後、あたりはすでに住宅街や畑になっていた。豊川の一つ手前の三河一宮では最後の列車交換、そして単線区間も次の豊川までだ。豊川を出ると右手にすぐ名鉄の豊川稲荷駅がある。ちょうど6800



中部天竜駅駅舎



新城駅前にある看板「ようこそ新城へ」

系、通称「金魚鉢」の普通国府行きが停まっていた。豊川を出ると牛久保、小坂井に停まる。この列車は下地、船町の2駅を通過するため、小坂井の次は終点豊橋だ。小坂井を出てすぐの平井信号場で名鉄名古屋本線と合流し、下地を通過。そういえば何気に今日初めて駅を通過した瞬間である。下地を通過するとすぐに豊川を渡り、続いて船町を通過。東海道新幹線が合流してくるとすぐに豊橋駅2番線に入る。向かいの名鉄ホームである3番線にはパノラマスーパーが停まっていた。上諏訪から6時間54分、ついに豊橋に到着。長かった飯田線の旅はこれにて終了。あとは帰京するだけだ。2分後には名鉄ホームの3番線に折り返し急行岐阜行きが到着した。実はこの列車、先週美合から豊橋まで乗車した列車であり、ここからの行程は1週間前と全く同じということになる。ちなみに今回、偶然同じ日に鉄研2年(現3年)の研究班S.Y氏が18きっぷで名古屋に行っており、豊橋16時28分着の名鉄特急に乗っているとのことだったので3番線の先で待っていた。定刻通りに到着し、無事合流できたので軽食を調達して東海道線で東京方面を目指す。



約7時間乗車した車両



3番線に到着した名鉄車両

東海道線静岡地区を快適移動

豊橋から乗るのは17時42分発の浜松行。ロングシートの313系2600番台が充当されていたが、浜松まで30分ほどでそもそも混んでいて座れなかったので問題ない。愛知県は豊橋の次の二川で終了、新所原からは静岡県に入る。ホームが広いことで有名な弁天島付近ではきれいな浜名湖を見ることができた。高塚を出て少しすると西浜松の貨物駅が見えた。ここには315系の投入で廃車となった211系が多く留置されていた。すぐに浜松に到着、急いで熱海行に乗り換える。熱海行の電車は6両編成。豊橋方が211系3両、一方熱海方の3両は313系…だけどいつもと違う色、そう、この列車にはこれまた315系投入で余剰となり中央西線

から静岡地区に転属してきた元セントラルライナー専用車の313系8000番台が充当されるのだ。当然、中央西線時代と変わらず転換クロスシート。座席を確保できたので熱海までの約2.5時間、快適に移動できそうだ。17時20分に浜松を発車。ヘッドレストにセントラルライナーの名残であるチケットホルダーがあったので、関係のない乗車券(都営バス1日乗車券など)や丸亀製麺のうどん札を入れるという謎の行動をしたりした。静岡手前あたりから暇になりかけてきたので、春休みの英語課題を進めることに。豊橋で買った軽食を摂ったりしながら沼津までずっとやっていた。沼津を過ぎれば熱海はもうすぐ。函南を発車し丹那トンネルに入ったところで東京方面から直通のE231系沼津行とすれ違い、帰ってきたことを実感した。最後は伊東線と並走して熱海に到着。乗り継ぎが11分あるので少し出場。



チケットホルダー

ついにラストスパート

駅舎を撮って、再び改札内に戻り宇都宮行に乗り込む。車両はE231系10両とE233系の5両。E231系の方は小山所属であったが、椅子が比較的柔らかい後期車だった。まあ私たちはE233系に乗ったから関係ないけど。ボックスを無事確保し、夜の東海道線を上る。私は引き続き英語課題を進めていたが、さすがに疲れてダラダラとしていた。次の湯河原から14時間ぶりに神奈川県に入る。列車は小田原、国府津、平塚、茅ヶ崎と進んでいく。茅ヶ崎からは大回り乗車で何度も乗車している区間。大船を出ると横浜市内に入る。保土ヶ谷を過ぎて相鉄線と合流すると横浜。私は横浜で降りて湘南新宿ラインに乗り換えた。S.Y氏とはここでお別れ。お見送りをし、湘南新宿ラインの10番線へ向かい、快速高崎行に乗車する。京急と並走しながら出発。鶴見で東海道線と別れ品鶴線を進む。神奈川県最後の停車駅、武蔵小杉を発車すると、すぐに多摩川を渡り東京都に入る。やっと東京都に戻ってこられた。西大井を通過してしばらくすると蛇窪信号場を右に進み、東京総合車両センターの裏を通過して大崎に着く。山手線と並走し恵比寿、渋谷の順に停まり、引き上げ線のE353系が見えたら大都会新宿。中央線に乗り換え、快速で3駅、阿佐ヶ谷に到着。バスに乗ってもいいのだが、ケチって2km歩いて帰宅。



関東バス

終わりに

長い文章でしたが最後までお読みいただきありがとうございました。上諏訪から豊橋までは約7時間ということで、簡単には乗らないとは思いますが、乗りに行けるなら是非乗りに行ってみてくださいね。それでは、さようなら。

房総一周旅

3-7-12 清水康貴

0. はじめに

「そうだ、大回りに行こう。」鉄オタ中高生なら誰もが一度は考えたことだろう。しかし今回は、そんな思い付きが悪夢のようなことを招いてしまった大回りについて振り返っていく。今回の大回りは昨年 12/11 に行ったもので、ルートとしては「船橋→千葉→木更津→上総一ノ宮→大網→成東→成田→我孫子→新松戸→西船橋→本八幡」という房総大回りなら一般的であるこのルートを予定していた。このルートの特に後半を覚えておいてほしい。

1. ボロと新車の日々

最寄り駅でバスが警察に捕まっている(?) 様子や、217 系が必死に走っている様子などを見ながら、千葉に到着した。正直いうと今回の大回りは、その場の勢いで決めたようなものだったので不安だったが、覚悟を決めて内房線に乗った。

引き返すことのできる最後の駅である蘇我や、小湊鉄道を見ることができる五井などを通して、内房の中心都市である木更津に到着した。ここまではいつも通りに移動ができた。そしてセブントーニアイス美味しかったです。2021 年に導入された新車、E131 系に乗車。6 か月ぶり 2 回目の乗車だった。そしてこれ以降全く乗っていない。というか大回り自体行ってない。その後も何一つとしてトラブルはなく、浜金谷、館山、安房鴨川と徐々に上総一ノ宮に近づいていった。209 系から E131 系の置き換えは、209 系は JR 時代に作られたプレハブだったこともあったのかもしれないが、懐古厨であると自負していながら、今回の置き換えにあまり抵抗を感じなかった。



↑ 久しぶりにきた千葉駅



↑ 房総の新車こと E131 系

館山駅では6分程度の停車時間があったため、車外にでてみた。改札階にどこか寂しげな「さざなみ」のパネルがある。特急「さざなみ」は内房のアクセス特急として活躍していたが、現在は高速バスなどに押される形でほぼ廃止状態になってしまった。収支的には厳しかったのかもしれないが、短編成化などいろいろな手をうってみて欲しかったと、一鉄道ファンとして思った。今後高速道路が開通するという話など、房総半島の特急は利用客が減りそうな話題しかなく、不安である。



↑さざなみのパネル

話は脱線したが、無事に上総一ノ宮まで到着。その後E233系5000番台に乗り換えて無事大網に到着。いつ乗り換えても思うのだが、外房線ホームから東金線ホームまでわざわざ歩かなければいけないのは謎である。なぜ同じ位置に作らなかったのか？ももとの会社が違う会社だったのか？ちゃんとした理由はあるのだろうが、謎である。



↑構内の広い安房鴨川駅



↑大回りの立役者こと「東金線」

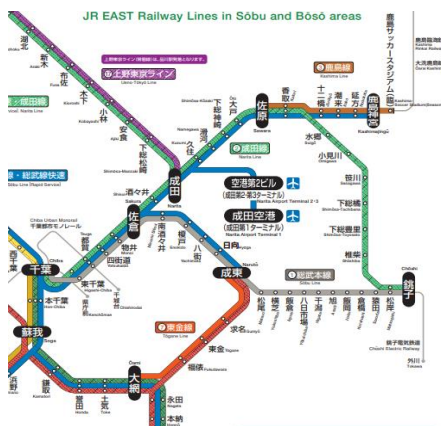


↑千葉の大動脈「総武本線」

2. そして事件は起こった

ここまでは何事もなく平和にいつもどおり(?)移動してきたが、ここで**事件は起こった**。成東に到着後に乗った電車は普通銚子行き。ふと疑問に思った人もいるかもしれない。少し茶番に付き合ってほしい。わからない人は、はじめに書いたルートを見返してほしい。成東からは成田へ向かう予定だったのだ。これでもう何がおかしいかわかっただろうか。**上りと下りを間違っただのだ**。鉄オタとしてどうなのだろうか。しかも自分の住んでいる県なのにやってしまった…。

そして横芝駅辺りまで来るとさすがに違和感に気づいた。「あれ乗る方向間違っただけ？」と。この時の時刻は16時を回っており、陽もそろそろ落ちそうだった。折り返すしかないのかなど色々迷っていたら松岸という存在を思い出した。路線図に書いてある通り、銚子から佐原などを通り成田線経由で成田駅まで戻ることができるのである。このときほど成田線の複雑な路線網に感謝した日はない。ということで、佐原経由で成田まで出て、その後我孫子経由で西船橋まで戻るルートにすることにした。



↑ 総武・房総路線図(切り抜き)
(JR 東日本千葉支社 HP より転載)



↑ 到着前に撮影していた
209系



↑ 初訪問の松岸駅



↑ 奇跡の成田線

しかし松岸と言うルートがあったところで、ここは千葉の田舎。さらに土休日ダイヤだった影響もあり、松岸で1時間の待ちぼうけを食らう羽目になった。屋根もなにもないホームで1時間待つのはなかなか暇だった。そしてやっときた普通佐原経由千葉行きに乗車。あまりイメージはわからないが、この電車、意外とロングランだったりする。銚子から千葉は何気に100kmに微妙に届かないくらいの距離があるのだ。その後は快調に成田まで向かい、無事常磐線のE231系で我孫子まで移動することができた。

3. いつもの唐揚げ

我孫子駅に到着。大回りで我孫子と言ったらやることは一つしかないだろう。我孫子駅名物の唐揚げそばである。我孫子駅には「弥生軒」という駅そばがホーム上にあリ、そのメニューに唐揚げそばというものがある。ここからあげはとても大きく美味しい上に安いので、是非食べてみて欲しい。なおこの店ではからあげそば以外にも唐揚げうどん、唐揚げ単品が売っており、唐揚げ単品に関しては持ち帰ることも可能となっている。もう一度にはなるが、とても美味しいので一度食べてみて欲しい。



↑ 唐揚げ単品



↑ 弥生軒のメニュー

4. 帰宅

唐揚げを食べた後は、何事もなかったように帰路に就いた。帰りの電車は先発のE231系と後発の16000系の2車種が用意されていたが、10時間以上大回りをしていた人に後発の電車にのるような気力は残っておらず、素直にJR車で新松戸まで向かった。常磐緩行線にホームドア設置駅が増えていることに強く衝撃を受けた。早く学校の最寄り駅である本八幡駅や、普段利用している船橋駅など総武線側の設置駅を増や



↑ 3054 編成

してほしいものである。数年前までは国鉄型の 205 系の樂園だった武蔵野線も、今や JR 世代の車両しか在籍していないため時代を感じる。西船橋に到着後、定期券を使って帰るため学校の最寄り駅である本八幡まで向かった。その後、京成本社最寄り駅である京成八幡駅より定期券を使い船橋まで戻ってきた。この時の乗車電である 3054 編成は乗車当時成田スカイアクセス線から京成本線に転属してきたばかりであり、運が良かった。やらかした分の運の悪さ(?)がここにきてプラマイゼロになったのだろうか。とにかく、無事船橋まで帰ってくることでよかった。

5. さいごに

ここまで読んでいただきありがとうございました。久しぶりに部誌を書いたため、見苦しい点もあったかもしれませんが、目をつぶって頂けると幸いです。

今回の大回りの反省として、ちゃんと事前に時刻表を調べる、路線図を見て行動すること、朝ゆっくりしすぎないことの三点は必ず守るべきだと思いました。これら 3 点をしっかりやっていたらここまで大変な思いをすることもなかったように思えます。また、大回り乗車と言う制度は JR 側も実質認めています、不正乗車と隣合わせといっても過言でない乗車方法となっています。今回は偶然不正乗車にならなかったものの下手をすれば簡単に不正乗車をしてしまう場合もあります。大回り乗車をする方は、JR の規則に触れない、他のお客さんの迷惑にならないという 2 つのことを守って楽しみましょう。最後になりますが、

「計画的に正しく鉄道を楽しみましょう。」

最後までお読みいただきありがとうございました。

編集後記

研究班長 猪俣 健翔

本日は、鉄道模型コンテスト 2022 市川中学校・高等学校のブースにお越し頂き、そして本誌を最後まで読んでくださり、ありがとうございました。

市川学園鉄道研究部は例年、夏休みに合宿を実施しており、今年は 2019 年度以来 3 年ぶりに 8/1～8/3 にかけて富山方面への合宿を実施することができました！

通常であれば、その合宿についての部誌を文化祭の時に来場者の方に紙でお渡しするのですが、2022 年度の市川学園の文化祭（通称：なずな祭）は生徒とその保護者のみ来場が可能となる予定で、外部の方に文化祭で部誌をお渡しすることができません。

市川学園鉄道研究部のホームページ <http://ichi2tekken.php.xdomain.jp/tekken/top.php> から過去の部誌も含めて閲覧できますので、ぜひ検索の方をよろしくお願いいたします。文化祭・合宿研究号は 10 月ごろには up する予定です。

最後に、今回執筆してくれた部員、お忙しい中原稿の校閲をしてくださった谷津先生、ありがとうございました。



HINODE

鉄道研究部 部誌「HINODE」

JAM号(230号)

発行年月日 2022年8月5日

発行者 市川学園鉄道研究部

発行責任者 猪俣健翔