

RH

春の鉄研・北海道旅行(仮)

Railroad trip to Hokkaido BETA

高2B 千葉康文

【第1ランナー・2111B 総武線各駅停車 武蔵小金井行 車両：三鷹車両センター E231】

【第2ランナー・2219T 中央線快速 高尾行 車両：豊田車両センター E233】

この日、自分は19時過ぎまで東京ビッグサイトで開催されていたイベントに行っていた。一時帰宅してから夕食・入浴を済ませ半ばとんぼ返りのような感じで最寄駅を出発する頃には、旅行開始前にも関わらず結構な疲れがあった。それ故これから乗る夜行では存分に眠れるだろうと思っていたのだが…

集合場所の新宿駅に到着し、先に集まっていた友人、先輩後輩と談笑する。しばらくするとこの後のムーンライトえちごを担当する新潟運輸区の車掌が現れた。見た感じ既に疲れているように思えるが…この列車、上りと下りで車掌の所属が異なる(上りは長岡運輸区)が、一体どうやって新宿駅に手配しているのだろうか。

集合時間となり、点呼を済ませ、自分の切符を受け取る。指定された5号車に乗りし、手荷物を整理してまもなくすると出発時刻となった。

【第3ランナー・8763M 快速ムーンライトえちご 新潟行 車両：新潟車両センター 485】



新宿駅発車後すぐに車内放送が流れ、停車駅、到着時刻などが案内された。新潟到着は明日の朝4時51分、かなり早い時間である。あっという間に池袋、埼玉との県境、大宮を過ぎたが、なぜか眠れない。ちなみにこの列車は全て座席、しかも大してリクライニングしない。それでも今日の疲れで大分眠れると思っていたがそうはいかなかったようだ。

大宮を発車すると深夜の放送は行わない旨が告げられ、室内の灯が暗くなった。検札も終わり同伴者達が暇であると口々に言い出したため鞆から徐ろにトランプを取り出し、ババ抜きやら大富豪やらをやりながらダラダラ過ごしていると高崎に到着。ここで20分程の停車時間があるため一旦下車し外の空気を吸う。ついでに自動販売機で暖かい飲み物を購入。すると、向かい側のホームにまたも485系が現れた。聞くと東京ディズニーランドへ行った人達を乗せて舞浜から来た団体列車らしい。ホームの先端にはたくさんの撮影者がおり、国鉄色の485系が並ぶ貴重な瞬間をカメラに収めていた。出発時刻が迫り慌てて車内へ戻る。高崎駅を発車するとようやく眠気を感じ、しばし眠りに就いた。

目が覚めた頃には新潟到着直前、程なくして最後の車内放送が流れ、到着ホーム、接続列車等が案内された。手荷物をまとめ上着を羽織り下車。ここからさらに北を目指す客は村上行の白新線快速電車に、西を目指す客は吉田行の越後線普通電車に吸い込まれていった。

…そして我々とはいうと、ここで4時間強の空き時間があるため、それぞれのグループで自由行動となった。先述の越後線へ乗車したグループもいたが、自分達は考えた末普通列車で回ったことのない羽越本線の末端区間を乗りに行くことにした。

【第4ランナー・420M 信越本線普通 長岡行 車両：新潟車両センター 115】

先程通った道を少しだけ逆戻りして、羽越本線の始発駅新津へ。ムーンライトえちごから乗り換えて逆戻りする客は意外にも多く、車内は混み気味だった。

新津に着き、次の列車の入線時刻まで待合室でゲームをしながら暇を潰していた。とにかく眠かった。

【第5ランナー・823D 羽越本線普通 酒田行 車両：新津運輸区 キハ110+キハE120】



キハ E120 は電車と見紛うくらいに近代的なデザイン。(筆者撮影)

来た列車は酒田行だった。ここから酒田まで3時間半かけて行くらしい。2つの形式が連結した2両編成で、もちろん座席のやわらかいキハ110を選択。車内はガラガラだった。車窓には平和な田園風景が広がり、停まる駅は無人駅ばかり。もう1つの高1グループは反対側からこの区間に乗ったらしく、途中駅ですれ違った。白新線と合流する新発田駅で下車、今までに乗ったことのある区間と合わせこれにて羽越本線完乗となった。新発田からは大量に乗車客があるらしく、別のホームからこの列車を見ると車内は満席となっていた。

【第6ランナー・1924M 白新線普通 吉田行 車両：新潟車両センター E127】

新潟まで戻る。これまで何度も通り見慣れた区間で暇なのでこの日に東京ビッグサイトのイベントへ来場している知り合いとツイッターで色々話していた。この日も相当な混雑だという。同伴者2人は終始ゲームの画面を見つめていたが、まあこれくらいしかすることもないだろう。

新潟到着後、駅近くをしばしさまよった末マクドナルドで朝食をとることにして定番の朝マックを注文。炭水化物とタンパク質を一緒にとれるのでこういう時にはもってこいだ。少し早い時間ではあるが本当にすることがなくなったため、次の列車の入線を待ちにホームへ向かった。

【第7ランナー・9929 快速 SL 村上ひな街道 村上行 車両：高崎車両センター高崎支所 オハ47（など）】



力強く煙を吐く蒸気機関車の姿は今も昔も変わらない。

次に乗るのは SL 牽引列車である。記憶が正しければ SL に牽かれて旅をするのは中学2年の冬以来か… しかも、今回は垢抜けた青い12系客車ではなく、4分の3世紀もの長い間走り続けてきた「旧型客車」に席を得ている。形式がバラバラであるが故にまとめて「旧型客車」と呼ばれているこの車両、この SL 村上ひな街道のために高崎からはるばる新潟へやってきた。

まず驚くべきはドアである。電車に限らずディーゼルカーや客車に至るまで、日本の鉄道車両のドアは皆「引き戸」である。しかし、4分の3世紀も前に造られたこの車両のドアは、「片開き扉」なのだ。ホームから取っ手を握り「ガチャン！ゴン！」と扉を開けて車内に入る。今でこそ鍵がちゃんと閉まるようになっているが、昔は走行中でも扉を開けら

れたという。かなり昔の車両であるが故にこのような独特な設備がこの他にもいくらか存在し、運行に不都合が生じる部分は必要に応じて現代の技術を用い手を加えてある。

座席に腰をおろすと信じられないほどやわらかい。座り心地はまさしく鉄道博物館などで展示されている大昔の車両で座ってみた時のそれである。博物館レベルの車両に乗ってこれから2時間弱も旅をするのだからものすごい体験である。列車は定刻通りに新潟駅を出発。ホームでは客・職員が一斉に手を振って見送ってくれた。

間もなく車内放送が流れた。この車両が造られた当時はマイクなんてなかったので車掌が1両ずつ回って案内していたが、今は最新式の放送装置が取り付けられハッキリと放送が流れてくる。「SL ばんえつ物語号」で普段からSL列車に乗務をしている新津運輸区の車掌2名が乗務しており、ばんえつ物語号で使用しているSL列車特別制服を着用していた。とても熱心であることが見てわかる。

車窓からの風景では手を振ってくれる沿線住民の皆様が絶えることなく見え続けた。折角なのでこちらも手を振り返す。その名の通りひな祭りシーズンにしか運行されないこの列車はとても特別な存在のようだ。最後尾から2両目にいるにも関わらず力強い汽笛の音が聞こえ、煙も香ってくる。早くも感慨にひたりつつあった。

車内販売がやってきたので、「SL 浪漫弁当」を注文。特製の掛け紙と一緒に貰ったのだが、見ると既存の写真にヘッドマークのイメージを合成しただけのコラ画像がでかでかとプリントされていた。なんとも雑な仕上がりである。こんなの携帯でもできるぞ…

いろいろ考えていると何やら駅に停車した。もう随分走っただろうと思い駅名標を見ると、「新発田」とあった。どうやらこの列車かなり遅いらしい。新発田発車後に同伴者が速度計アプリで速さを測定したところ、およそ時速51km前後で運転していることがわかった。村上までの限られた区間の中、少しでもゆったりとSL列車を楽しんでもらいたいということだろう。それにあまりにも速く運転すると手を振られても振り返せない。特急でもきらきらうえつでも普通電車でもないこの列車、これくらいの速さで丁度いいだろう。

のんびり揺られていると、法被を着た人と地元の学生が車内にやってきて何やら配り始めた。そういえばこの列車、毎年この時期に村上で開かれているイベント「町屋の人形さま巡り」に合わせて運転されているのであった。もちろん乗客の大半は下車後このイベントへ直行する。我々も例に漏れず地元のパンフレットや割引券などを渡された。なんだかとても悲しい気分…

相席は何やら書類やらタブレットやらを持参しているワケありっぽい中年のオッサンだった。酒が回り陽気になっていて、ハイテンションで色々とお喋りを楽しんだ。この人も先ほどの掛け紙が気になっただけで、「これはね…」なんてツッコんでいた。全く同感である。同業者なようでしばらくマニアックな会話でガヤガヤしていたら、終着の村上が近づいてきた。お喋りしているとあっという間に時間が過ぎる。ちなみに一番最後の放送だけハイケンスのセレナーデが流れた。これ流れる仕様だったのか…

ホームでは地元の皆様が派手に仮装してお迎えをしてくれた。しかし我々は10分弱の接続時間で次の列車に乗り継がなければいけない。そそくさと階段へ退散する。ああ悲しい悲しい…

次の列車を待っていると新潟からの普通電車がホームに滑り込んできた。また大量の客が降り改札へ吸い込まれていった。おそらく彼らもこのイベントへ行くのだろう…願わくばこのイベントに足を運んでみたかった。

【第8ランナー・8871M 快速きらきらうえつ 酒田行 車両：新潟車両センター 485】

ムーンライトえちごと同じ新潟所属の485系ではあるが、まるで外観が違う。まるでどころではなく、原型を留めないレベルで大幅な改造がなされている。座るともう快適そのもので、窓も大きく景色がよく見える。先程購入した弁当をここで開封し食した。これも不定期に運転される観光列車で、車掌はオリジナルの赤い制服を着用している。アナウンスも地域の観光情報などを交えとても丁寧になされている。機会があれば全区間乗ってみたい。途中トラブルがあったらしく急停車してしばらく停まっていたが、大したことはなかったらしく数分して発車した。くつろいでいるとあっという間に酒田到着。速い、速すぎる。

到着後、この地の名物酒田ラーメンを食しに大勢の部員が消えていったが、自分は昼食を既に済ませたので駅構内をふらつくことに。あてもなくふらふらしていると、何やら線路の彼方に白い影が。なんと検測用車両「Easti-D」である。どこから湧いてきたのか自分たち以外にも同業者が現れ珍客の姿をカメラに収めていた。皆撮り尽くしたあたりでEasti-Dはもと来た道を折り返し走り去っていった。



珍客・Easti-D（筆者撮影）

【第9ランナー・3122D 快速最上川 新庄行 車両：小牛田運輸区 キハ110】

陸羽西線の快速最上川号で東に向かう。余目を過ぎると仙台支社の管内に入り…そして自分は爆睡。車内の暖房が強くムーンライトえちごでの睡眠不足もあってあっという間に睡魔が押し寄せてきた。目覚めた頃には既に終着の新庄直前。起きていれば車窓から最上川の溪谷を見ることができた。また機会があれば普通列車でのんびり回ってみたい。

新庄に着くと向こうには観光パンフレットなどでよく見る茶色の車体、これこそ次に乗車する…

【第10ランナー・8728D 快速リゾートみのり 仙台行 車両：小牛田運輸区 キハ48】

陸羽東線の快速列車「リゾートみのり」で仙台を目指す。座るととにかく足元が広くてゆったりしている。きらきらうえつ同様窓も大きく、これまたすこぶる快適な列車である。形式名こそ「キハ48」だが、やはり原型を留めない大改造が行われていて、扉と連結面に辛うじてその名残がある程度だ。また、運転席はガチガチの国鉄型ツーハンドルタイプ

である。

新庄を発車すると間もなく放送があり、3両編成で全て指定席であること、またこの列車は満席であることなどが案内された。ホームの長さからして3両編成が限界なようだが、到底これでは足りないように思える。



車内には駅長姿を模した鳴子こけしも飾られている。

車内を見回すと床や上の棚に至るまで何もかも清潔で心地がいい。車窓には雪景色が広がっていた。沿岸から遠く離れたこの山奥、当分雪が消えることはなさそうだ。

小牛田運輸区の車掌が1人で乗務しており、車内を忙しく検札していた。車掌の検札が終わると、今度は「みのりっ娘」と呼ばれるアテンダントが車内にやってきて、乗車記念カードを配っていた。「アテンダントはオリジナルユニフォームを着用…」なんて堅苦しく公式サイトには書いてあるが、これは完全に和装である。とても庶民的な服でこの列車にピッタリだ。乗車記念カードにはスタンプを押すスペースがあり、列車の先頭にスタンプが置かれているので押しに行った。案の定数名の部員が展望スペースを陣取っていたが、見るとこれまた素晴らしい風景だったので、自分もしばらく展望スペースにいた。特に景色の良い区間（溪谷など）では徐行運転もあり、「これぞ目の保養」…とでも言うべきだろうか。

鳴子温泉で運転士が交代し、ここを境にしてだんだん雪が減り少しずつ都会らしさが見え隠れしてきた。東北新幹線と接続する古川の辺りからは完全に雪がなくなった。小牛田で仙台運輸区の車掌に交代し、東北本線へ直通して後は仙台に一直線。あっという間の時間だった。また乗ってみたい。もちろん冬に…

仙台駅は言わずと知れた巨大ターミナルだ。次の電車は地下ホームから発車する。

【第11ランナー・3835S 仙石線快速 高城町行 車両：仙台車両センター宮城野派出所 205】

快速電車に「1区間」だけ乗る…が、間に8駅通過している。ものすごいスピードでぶっ飛ばしていく。訳も分からぬままトンネルを抜け出し、しばらく地上区間を走行した後、「次の停車駅」である多賀城駅に到着、ここで下車した。今年の3月15日までこの種別は「A快速」と呼ばれており、これに対して「B快速」というものも存在していたらしいが、ここに詳しく載せる必要はないので気になる方は [Wikipedia](#) の項目「仙石線」を参照してほしい。

多賀城の改札口を出て点呼を取ると、我々は暗闇に向かって歩き出した。実はこの駅、仙台港の最寄駅「らしい」。多賀城市にあるのに仙台港だとかいう事実はさておき、ここからおおよそ30分歩いて港を目指す。灯りが乏しく真っ暗闇だがひたすら歩いていくしかない

い。いつしか巨大な施設が立ち並ぶ幹線道路に至り、また真っ暗闇の貨物ターミナル界限を歩き、仙台港フェリーターミナルへ到着。文章にすれば簡単だが大荷物を抱えて先の見えない道を歩いていくのはなかなか辛かった。



【第12ランナー・太平洋フェリー 苫小牧港行 船舶：きたかみ】

一気に北海道へとワープする。とはいっても鉄道より圧倒的に遅いのでワープといえるかどうか…だが、とにかく寝ている間に北海道まで行けるのだ。部屋は最も安い2等和室。だだっ広い部屋で雑魚寝になる形式で、我々格安旅行学生団体には打って付けの場所だ。隣のB寝台室は1人旅と思われる旅人で埋まっていた。さらに遠くへ通路を進むとお高い部屋が並んでいる… 遠く手の届かない世界だ。荷物を置いてしばらく横になっていようと思ったが、ディナーの時間が出港後すぐに終わってしまうと聞き、他の部員たちと共に急いで船内レストランへと向かった。

ディナーはバイキング形式で2000円。高い。他の部員たちも同感なようで、なんとしても元を取ろうと大量に皿へ盛っていた。無事に席も取れて、食べ始めた頃に出港。さよなら本州。夜も深まり、港には人っ子1人見当たらなかった。

船は徐々に加速していき、気分も高まっていく。同じテーブルに座った後輩達とたわいもない会話を交わしながら、料理を口に運ぶ。味は…まあ普通。船内レストランならこんなものである。

当然ながら船内には風呂もある。汗を流してから部屋に戻るといつの間にか 22 時を回っていた。トランプで暇を潰そうかと思っていたら、不意に部屋の電気が豆電球色に切り替わった。操縦室から制御されているらしくどうすることもできない。携帯電話のディスプレイで手元を明るくするなど必死の悪あがきをする部員達。そんな中、「屋上に行かないか」という話が持ち上がる。ここには息苦しいので、それに便乗して同行することにした。

屋上に上がり、扉を開けると恐ろしく寒い。丁度岩手県との県境付近、かなり冷え込んでいる…

そう思ったのもつかの間、上を見上げてみると、なんと美しい夜空が広がっているではないか！東京と違って灯りの全くない海上、故に普段目にする事のない数多の星星が煌々と輝いている！寒さなんかすっかり忘れて、思いっきり仰向けになり見とれていた。カメラになんか写せるはずもないので、この光景を目に焼き付けて…今でも鮮明に思い出される。こんな夜空を次に見られるのはいつなんだろうか。

起きてモニターを見ると、丁度青森県東方沖を通り過ぎ北海道に差し掛かりそうな位置だった。先に起きた面々は例の屋上へ向かったようなので自分も向かう。再び扉を開けると、そこには透き通った青空、青い海！船が海原へ残す波しぶき！昨日とは打って変わってとても爽やかな光景が広がっていた。そして柵へ身を乗り出してみると、室蘭の工場群、さらにその奥にそびえ立つ山々が見えた。近くのお兄さんをお願いして記念撮影。もうすぐ船旅も終わる…

船内レストランで朝食バイキングを済ませ部屋に戻ると、到着が近いことを告げるアナウンスが流れた。大荷物をまとめ、忘れ物がないことを入念に確認して搭乗口に待機。到着と同時にタラップへの扉が開かれ、再び長い長いタラップを抜け、ついに苫小牧港へ降り立った。

北海道への海の玄関口である苫小牧港には大量のコンテナがそこかしこに積まれ、次から次へとトレーラーが行き来していた。とりあえずこの港から抜け出そう、自分はただ待っただけのコンテナではないのだから…

【第 13 ランナー・道南バス 24 番 苫小牧駅前行 車両：苫小牧営業所 いすゞ U-LV324KJS】

駅前へ出るにはバスを使うのが一番簡単だ。バス停には下船客が大勢列を作っており、自分もそれに混じって並ぶ。バスが来たら整理券を取り座席を確保。やがてビルが立ち並ぶ市内中心部に至り、30分程の乗車時間で苫小牧駅に到着した。

ここからはJR北海道の管内となる。見慣れない制服の駅員、一味違った車両、一味違った特急…いよいよ北海道の旅が始まる。



北海道の玄関口。(筆者撮影)

【第13ランナー・2769M 千歳線普通 小樽行 車両：札幌運転所 735】

千歳線を北上し、北都札幌を目指す。JR北海道といえばオールクロスシートの721系だが、今回来たのは2010年に登場したばかりの新型車両735系だった。ピカピカで滑らかな車体、デッキがなく鮮やかな青のロングシートが並ぶ垢抜けた車内はどれも北海道らしくない。しかしながら今回30人を超える我々団体が乗る車両としては座席数も多くスペースを食うこともないためとても都合のいい車両である。新千歳空港へ向かう部員達は途中の南千歳で降り乗り換えたが、この辺りから地元の乗客が増えだし、やはりロングシートの車両が必要な時代なのだなど実感した。



途中の北広島で後続の快速エアポート 127 号に追い抜かれるため札幌へ向かう部員はほとんどこれに乗り換えたが、こちらはオールクロスシート車の 721 系である上に元々混雑していたため札幌に着くまで辛かったようである。そもそもこれに乗り換えたところで到着時間の差はたった 9 分しかないので、我々は乗り換えずに札幌まで向かった。快速通過駅からの乗客も多く降りる頃にはこの列車もかなり混みあっていた。

苫小牧駅到着時点から自由時間ということになっている。今夜の宿は旭川市内にあるため、この時間中に旭川まで行かなければならない。特急を使う人はのんびり行動しているようだが、我々は普通列車主義。故に旭川まで行く場合本数も限られており時間もかかる。札幌は 2 年前に訪れ時計台やテレビ塔、大通など主要な場所は大体見ているのでここでは昼食を摂った後軽く散歩するだけにした。2 年ぶりに歩く札幌の街は懐かしく感じた。

【第 14 ランナー ・ 3443M 区間快速いしかりライナー 岩見沢行 車両：札幌運転所 733】

足早に札幌を去り、長い長い函館本線を東へ進む。やって来たのは先程の 735 系よりもさらに新しい 2012 年製の 733 系。JR 発足時に 721 系が導入されて以来 20 年以上普通列

車はこの 721 系と国鉄から継承された車両ばかりで運転されてきたが、ここ数年で札幌近郊区間には急ピッチで車両が新造され様変わりしている。再びロングシートに腰を下ろす。発車してすぐ、はるばる釧路へ向かう特急列車が高架線上で入線を待つ様子が見えた。さらに千歳線を経由して室蘭まで行く特急列車とも併走。さすが道内最大のターミナル札幌、他の追従を許さない。

自動放送が終わると車掌が放送で主な駅の到着時刻を告げた。声からしてかなりのベテラン車掌であるようだ。味のある車掌の声も良いが、JR 北海道の自動放送の声も個人的には好きである。名称の付いた区間快速ではあるものの、快速運転をする「区間」は札幌で終わっているためここではただの普通列車。速くもなく遅くもないスピードで各駅に停まり客を降ろしていく。

終点の岩見沢に着く頃には随分と乗客が減っていた。ここから乗り継ぐ客はさらに少ない。階段を渡った隣のホームで、次の列車がすでに発車を待っていた。

【第 15 ランナー・2231M 函館線普通 旭川行 車両：札幌運転所 711】



時代が移ろうともずっと変わらぬ雰囲気醸し出す車両。(筆者撮影)

この先は一気に普通列車の本数が少なくなる。特急の方が本数が多いくらいだ。我々と同じく普通列車での移動を選択した部員は皆この列車に集結した。

この車両は国鉄時代の 1980 年に製造され 34 年間走り続けてきた老体である。道央の鉄道輸送を担ってきたが、先程紹介した 731 系・733 系・735 系に置き換えられ、2014 年度末をもってついにその役割を終えることになった。よくこれほど長い間、厳しい北海道の大地を走り続けてきたものだと思う。車両はもちろん、運行に携わった職員にも拍手を贈りたい。

自動放送はなく、車掌が列車の行先、編成、主要駅の到着時刻を全て放送する。旭川までは1時間半ほど。座席は薄茶色をしていて見るだけでも暖かい。窓が二重になっているのも寒冷地ならではの。もう車窓に見える建物は少なく、一面に広がる雪景色で民家がぼつりぼつりと見えるばかりだ。

外も暗くなり、駅間も長くなる。ジョイント音が響くばかりで車内の時間は止まったかのように… やっぱり特急より普通列車。これぞ理想の旅路。

滝川では根室本線と富良野線で回り道をする部員が下車。そういえば2年前の旅行で自分も旭川まで行く時同じ列車を使った。あの時は赤平の辺りで雪山がすごくて…なんて話とはかく、今回は旭川で行く所があるので乗り換えずに直行する。深川では北西の沿岸部へ向かう留萌本線が分岐する。赤帯の見慣れない車両がホームに停まっていた。キハ 54系というこの車両、釧路や網走の辺りではたくさん走っているようだがここでは珍しい。留萌の方は本当に行く機会がないのだが、いつか機会があれば…

深川まで来ると旭川がいよいよ近くなる。最後の停車駅、近文を発車すると突然列車は地上から離れ高架線へ。今までの車窓が嘘だったかのように建物が一気に増えだし、メタリック調の近代的な巨大ターミナル駅に着いた。これが旭川駅。この列車の終点にして道内第2のターミナル駅。旧駅舎から建て直されてからだいぶ時間が経ったが、何度見ても圧倒される。実は旧駅舎の時にも旭川駅を訪れたことがあった。三角屋根が特徴的で平べったくいかにも地方という感じがするものだった。本当に変わってしまった。

先述の「行く所」というのは市内にあるラーメン屋「蜂屋」。実は随分と歩かなければいけないのだが、空港などでお土産も販売している超有名店で、その本店に行ってみたく思っていた。雪が降り積もる市街地を延々歩いていったが、あろうことかよりによって定休日！いやはや参った… ここまで来ると東隣の旭川四条駅が近く、丁度列車があるので旭川まで戻ること。

【第16 ランナー・4626D 石北線普通 旭川行 車両：旭川運転所 キハ40】

旭川駅に戻ると、先輩2人、顧問の先生と偶然合流。どうやら市内のラーメン店に行くようなので、便乗して今度こそ旭川ラーメンを求め市街地を歩く。やって来たのは「旭川ラーメン まつ田」。あっさりした味の「しおラーメン」を注文。うん、おいしい！適度な油っこさで良い味。また行きたい、その時は醤油ラーメンで。



美味しく頂きました。(筆者撮影)

これをもって自由行動時間が終了し、再集合場所の旭川駅で点呼が取られた。今夜の宿泊地は「東横イン 旭川駅前一条通」。この旅行で唯一のまともな宿泊地であるがその分お金が相当取られる…正直これは痛かった。

風呂から上がるとテレビで今日行われたサッカーの試合を報じており、丁度 AC ミランの本田圭佑選手が映っていた。その後まもなくニュース番組が終わりテレビは消したが、時刻はもう日付が変わるか変わらないかの辺りになっていた。

起きるとこれまたあまりに標準的な時間だった。当然外は明るくなっていた。夜は暗くて何も見えなかったが、こうして見ると随分建物が多い。ただ明かりが少ないのだが…

朝食は無料のバイキング形式。これだけが唯一の良心といったところか。前述の通りお金をごっそり取られているのでここでたくさん食べておかねばならない。栄養で体が満たされたところでホテルをチェックアウトし、4日目スタート。

【第 17 ランナー・727D 富良野線普通 富良野行 車両：旭川運転所 キハ 150】

行程的に、今回の旅行は旭川が最終目的地。ここからは帰路となる。だが、元来た道をまた戻るようなことは全くしない。まるっきり違うルートを通っていく。

列車は1両編成。平日朝なので旭川行なら混雑していると思われるが、富良野行は我々団体がいなければ空のようなものだ。しかしながら30数名もの集団が乗り込むと車内は軽く埋まり、自分は一番後ろで立っていることにした。ドアが故障しているのか「使用停止」という張り紙があり、開かないので好都合だ。定位置を確保できた。

最初のうちは旭川のベッドタウンのような感じで住宅が多く見えていたが、進むにつれてその数は減りローカル線の様相に。それにしても…車内が暑い。暖房が効きすぎている。外は一面の雪だというのにこうも車内が暑いと汗をかく。当然厚着をしているので暑さが余計に増している。景色はいいんだけどね…



一面目が眩むかのように真っ白だった。北の美しい世界。

美馬牛駅で対向列車と行き違うため長時間停車があった。外の空気を吸いに車外へ出た。涼しい。普通に考えればものすごく寒いはずなのだが、涼しい。無人駅のホームは雪で覆われていて眩しかった。

終点富良野はラベンダーで有名な街だが、当然この季節は咲いていない。人も少なかった。跨線橋を渡り反対側のホームへ行って乗り換え。この日は夜まで延々ディーゼルカーを乗り継いでいく。

【第 18 ランナー・2429D 根室線普通 釧路行 車両：釧路運輸車両所 キハ 40】

旭川から随分と南に来たが、ここからさらに新得駅まで特急列車の走らないローカル線を進んでいく。そしてこの 2429D 列車、ただの普通列車ではない。この列車の始発駅は昨日通った函館線の滝川駅、そして終点が釧路駅。所要時間はなんと 8 時間 2 分、走行距離は 308.4km。308.4km と言われてもピンと来ないが、東京駅からこれだけの距離を進むと東海道線なら愛知県の三河三谷駅、東北線なら宮城県の白石駅、中央線なら岐阜県の坂下駅、高崎線から峠を越えて信越線に入れば長野県の豊野駅…といった具合である。学校で 1 限が終わるあたりの 9 時 34 分に出発し、とんでもない距離を 56 個全ての途中駅に降りつつその中で何度も特急に抜かれ、終点に着くのは夕暮れの 17 時 39 分。つまり我々が乗るのはほんの一部だけである。こんな列車に誰が乗るのかとも思われるが、8 時間耐え抜いて滝川から釧路まで乗り通せば乗車証明書がもらえるらしい。今日の 2429D には完乗挑戦中の猛者がいるだろうか…



2 両編成だったが、他の客は片側 1 両に集まっていて片割れの 1 両はガラ空きだった。よって我々が占領。全 56 駅中たった 5 駅分だけだが、それでも 1 時間 39 分かかる。東京

で5駅といったらせいぜい20分かそれにも満たないくらいだが、ここは別世界だ。窓の外には家一つ見当たらない。5駅で1時間39分…

さらに窓を見ていると家一つ見当たらないどころかエゾシカまで現れた。ただただ圧倒されるばかり。あまりにも駅間が長いので皆暇になりゲームなどに耽っていた。かく言う自分も旭川市内の書店で購入したマンガをずっと読んでいたが…

落合という駅で意味もなく12分も停まる。大勢の部員が車外に出て写真を撮るなり思い思いに過ごしていた。自分も適当にウロウロしていると運転士に声を掛けられた。東京から集団で来た旨を話すと珍しいのか感心していた。帯広運転所の所属だというのが、この厳しい自然の中、遠く遠く乗務するのはさぞ大変だろうと思う。

落合を発車してからさらに20分、下車駅の新得に到着。ここも1駅だけで20分かかっている。我々団体を下ろして再びガラ空きになった1両と、相変わらず満席のもう1両が繋がれた列車は遙か東に向けて去って行った…

新得では昼食を兼ねた自由行動時間となっている。駅前には人影1つ見当たらない。とりあえず巨大な縦看板の地図を見ると、すぐ近くに蕎麦屋があることが分かった。そう、新得といえば「蕎麦」である。北海道で蕎麦の生産地という札幌加内なども挙げられるが、ここ新得が特に有名。入った蕎麦屋には有名人のサインが所狭しと飾られていた。

ここの蕎麦は何か独特な感じがする。以前食べた信州そばとはどこかが違う。自分は美食家やらソムリエやらの類ではないから説明が出来ないのだが、寒冷地の気候条件が関係しているのだろうか…

新得駅まで戻るとどこから現れたのかサラリーマン風のおっさん1人、それに家族連れが待合室にいた。帰省していたらしく祖父母との別れを惜しんでいた。さて、この客層から分かる通りこれから乗るのはマニアックな普通列車ではない…

【第19ランナー・38D 特急スーパーとかち8号 札幌行 車両：苗穂運転所 キハ261】

格安旅行のはずなのになぜ特急に乗るのか。それはこの新得駅から新夕張駅まで普通列車が1本も走っていないからである。だから普通列車限定のフリーパスでもここは仕方ないので特急券なしで乗れる。ただ流石に指定席は乗れないので、5両編成中たった1両の自由席車両に我々団体は押し込められた。元々それなりに混雑していたので満席になるどころかデッキも埋められた。列車はトンネルに出たり入ったりを繰り返すが、トンネルが

本当に長い。そしてトンネルから出ると、車窓は先程以上に何も無い。大自然の狭間を走っている。途中駅はトマムと占冠の2つ。トマムはホテルやスキー場があるリゾート地なので駅も少しばかり賑やかだったが、占冠は正真正銘何も無い。どうやら占冠村の中心部から離れている上にこの通り運賃も高いので利用客がいない模様。悲しくなってしまった。

新得からトマムまで 33.8km、トマムから占冠まで 21.3km、占冠から新夕張まで 34.3km…たった3駅で乗車距離が 90km を超え、満席の息苦しさもあり新夕張に着くと随分疲れてしまっていた。またここでしばらく待ち時間となる。

この通り疲れていたの自分では駅の外へ出ずずっと駅舎内のベンチに座って暇潰しをしていたが、駅の外に出て散策した部員がいたようだ。とはいえ、駅名とは裏腹にここは夕張市中心部から遠く離れているのでコンビニと道の駅くらいしかなかったはずだが…

話を聞くと、「紅葉山」という駅名標があったらしい。ここは新得までの線路が開通するまで紅葉山駅といった。札幌と帯広・釧路を結ぶ特急の通り道となった際に夕張まで最も近い途中駅ということで新夕張に改称され今に至っている。しかしその夕張駅まではおよそ 16km、所要時間 30 分弱… 行程の空き時間を利用してこの区間を乗り潰す。



新夕張駅では険しそうな山々が眼前に迫ってくる。(筆者撮影)

【第 20 ランナー・2639D 石勝線普通 夕張行 車両：苫小牧運転所 キハ 40】

やってきた列車は1両編成だった。地元の利用客も少数ながらいるが、全員席を得て立つことになる人はいなかった。ここでは駅間距離が関東と大差なく、先程まで特殊な路線に乗っていたこともありものすごく短く感じた。あっという間に夕張に到着。

夕張市の中心駅だというのに駅員は1人もおらず、代わりに売店のおばちゃんが切符を売っているらしかった。噂に聞くとおり随分と悲しい市である模様… そういえばさっきまでいた地元の利用客もいつの間にか途中駅で降りここまで来る人は極少数。一応駅の隣によく分からない巨大な建物はあるが… 小ぢんまりとした売店には夕張市のゆるキャラ「メロン熊」のグッズばかり並んでいた。

すぐに折り返し列車が出発する。再び満員となった1両の列車で元来た道を引き返してゆく。



夕張駅は片面一線の簡素な造り。

【第 21 ランナー・2636D 石勝線普通 千歳行 車両：苫小牧運転所 キハ 40】

新夕張までは当然先程までと全く同じ車窓なので暇であった。そして暖房が酷く暑い。汗が噴き出してくるようだ。同伴者の 1 人はとうとう耐えかねて半袖 T シャツ姿になってしまった。そもそも半袖 T シャツを持参しているというのが驚きだったが…

新夕張で若干の乗車があり、列車は西へ進んでいく。運転士は岩見沢運転所の所属、車両は苫小牧運転所の所属。この付近には乗務員区所も車両基地もないため離れた地の乗務員と車両を用いて運転がなされている。夕張は JR 北海道から見放されてしまっているのか…と悲しい気になる。

新夕張からさらに走ることに 30 分、追分駅に到着。ここで 44 分停車する。もう夕暮れ時になっていた。とりあえず外に出て、跨線橋を上がる。広々とした構内にたった 1 両の気動車がある光景はどこか空虚に思えた。隣のホームには札幌行の特急列車が入り、客の出入りもなくすぐに発車していった。それを横目に、時間の余裕を利用して改札から出てみることに。

自分は鉄道で旅をする場合、下車する際に「下車印」と呼ばれる業務用のハンコを切符に捺してもらうことにしている。今回も下車したほとんどの駅でこれを捺してもらっているので、例のごとく駅員氏にお願いした。すると、「下車印ね。自分で捺していいヨ！」とのこと。まさかこんな体験をするとは。感謝の気持ちを込め、フリーパスのど真ん中に「追分駅」の印を捺した。

今やローカル線しか通らないような駅だが、昔は炭鉱鉄道があった関係で SL 列車が大勢行き交っていた追分駅。小さなコンコースには当時の写真や制服が飾られていた。

外に出ると、2 階建てのしっかりした駅舎を見ることができた。駅前に人はポツリポツリと見える程度。日が暮れて煌々と輝く駅舎はとても素敵だった。なんだか時間が止まったよう。東京都心でずっと時間に追われながら過ごしていた自分には久しぶりの感覚だった。



追分駅。炭鉱で栄えた時代の面影が感じられる。(筆者撮影)

長い長い 44 分が過ぎ、追分駅を発車する頃には完全に空が暗くなっていた。次の南千歳駅までは 17km ほど、照明が全くない真っ暗闇の中を走り続けた。そして、ついに昨日の朝通った千歳線へ合流。程なくして終着の千歳駅に到着。札幌や新千歳空港などに向かう列車ばかりが行き交う都会的なホームで、先程まで何もない平原を走っていたキハ 40 は場違いな感じで目立っていた。

【第 22 ランナー・3964M 快速エアポート 180 号 新千歳空港行 車両:札幌運転所 721】

もう夕食の時間である。が、平日の夜であるため札幌で開いている店は飲み屋ばかり。そういうわけで夕食は新千歳空港内のレストランを探すことに。

空港の中は静かだった。まず人が少ない。時間が時間なので、東京などの大都市へ向かう飛行機は最終便まで出発してしまったのだろうか。それでもレストランにはそれなりに客が集まっていて客引き合戦が行われていた。適当なラーメン店を探し注文。かなり疲れていたが、ラーメンの温かさで回復できた気がした。

【第 23 ランナー・3969M 快速エアポート 205 号 札幌行 車両：札幌運転所 721】

一本前の列車は本日最終の旭川行快速エアポート。おそらく混んでいたに違いないが、果たしてどうだったのだろうか。この列車は札幌終着という我々に最適な列車。集合場所までこれで一直線だ。

列車は快調に飛ばしていく。こんな速い列車に乗ったのは久しぶりだ。さっきまで乗っていた列車よりずっとずっと速い。車内は席がほとんど埋まり一人二人立ち客がいる程度の乗車率で快適だった。

あっという間に札幌に到着。帰宅ラッシュまっただ中で、向かいのホームから発車していく小樽行の普通列車はスーツ姿の客で溢れそうだった。まあ3両編成だし…

札幌駅の構内で軽食を購入した後、集合場所で点呼が取られた。今夜は急行列車の中で一晩を明かす。そして、北海道ともお別れだ。

【第 24 ランナー・202 急行はまなす 青森行 車両：札幌運転所 14/24】



札幌駅の階段を上がると、青い客車が僕達を待っていた。今や幻となりつつある「ブルートレイン」の1つ。毎年ダイヤ改正の度に廃止されていき、つい先日のダイヤ改正で上野

～青森間の「あけぼの」が廃止されたことも記憶に新しい。そんな貴重な列車である。



先頭で牽引するのは函館運輸所に所属する DD51。7両の客車では不満足なほどのハイパワー機関車で、その外見からも力強さが感じられる。薄汚れた「はまなす」のヘッドマークがこの列車の 26 年の歴史を物語るようだ。

機関車の後ろには回送扱いの客車が二両繋がれており、「立入禁止」という紙が入口に貼られていた。なぜ客を乗せないのか…

その後ろには B 寝台車が 2 両。2 段ベッドが線路と直角にズラッと並んでいる。1 両目はガラガラだったが、2 両目はかなり寝台が埋まっていた。自分もいつかは寝台を使いたいが、何分高いので…

3 両目と最後尾は最も安価な自由席。混んでいて立ち客もいる。短距離で利用する客もこの自由席に集まっている。

4 両目はこの列車の特徴である「カーペットカー」。電気カーペットに布団を敷いて寝そべるスタイルだが、どういうわけか寝台ではなく指定席扱いのためあまりにも安い金額で横になれる。それ故圧倒的な人気を誇る超特等席らしい。



そして、自分が乗るのは6両目の指定席車両。「ドリームカー」と名付けられているこの車両は高級感溢れる室内。何ととっても魅力的なのはその座席で、驚きの145度リクライニング！ほぼ横ととってもいいこの座席はすこぶる快適で、座席を倒すときにはえも言われぬ感覚があった。





夜汽車の雰囲気そのもの。(筆者撮影)

22時丁度に札幌出発。僕達を乗せた青い客車は、本州を目指し静かに動き出した。

車窓からは煌々と輝く札幌のネオン街が見えている。ハイケンスのセレナーデと共に車内放送が始まり、車内の案内、停車駅と到着時刻などを告げていた。「特急」ではなく「急行」なので、こまめに停車をするようだ。それにしても本当に快適だ。本当に…

南千歳を過ぎてから車掌の検札が始まった。函館運輸所のベテラン車掌はとても手際よく検札を進める。切符を預かり手持ちの座席表に下車駅を書き込んで返却する。この間およそ2~3秒くらいだったのだろうか。いかんせん停車駅が多く短距離の客もいるのでこれくらいの手際良さが必要なのかもしれない。車掌は検札以外にも車内の空調調節、寝台車のブラインドの開け閉め、運転士との無線交信など仕事量が多い。夜を徹して乗客のために尽くす姿には頭が下がる。あっという間に検札を終えた車掌が去り、車内は落ち着いた雰囲気。

苫小牧、登別と停まり、どの駅でもわずかながら降車客がいた。寝台車から自由席まで、多種多様な車内設備のおかげで様々な乗客のニーズに応えられる所もこの列車の良さといえよう。

途中の東室蘭駅にはやたら騒がしい若者の集団がいた。何を叫んでいるのか、誰かを見送っているのか全く不明だが、発車するときもホームの先端まで手を振りながら列車と併走してお見送りをしていた。駅を離れてもしばらく声が聞こえていた。

もう日付も変わる頃だ。そろそろ寝ないと明日がキツイ。時間が止まったような車内で、眠りに落ちた。さようなら北海道。次来るのはいつかな、また2年後かな、それとももっと早いか、はたまた遅いか…

目が覚めると、既に本州入りして空も明るかった。終点の青森駅もすぐ近いようだ。最後の車内放送が流れる。

「……まもなく終点青森です……………秋田行の特急つがる2号は5時46分……………弘前行普通列車は6時9分……………野辺地・三沢方面八戸行快速列車は……………」
乗り換え列車の案内で、本州に帰ってきたと実感する。5時39分、青森到着。

【第25ランナー・502M 青い森鉄道快速 八戸行 車両：青い森鉄道運輸管理所 703】



青い森鉄道とは、東北新幹線が青森県内まで開通した時法律に基づき並行する東北本線をJR 東日本から切り離して開業した第三セクターの鉄道である。青森県の鉄道だから「青

い森鉄道」。何とも単純なネーミングのこの会社は、旧東北本線の青森県内全てを管轄している。

第三セクターとはいえ、元は特急列車が数多く通り今でも寝台特急「北斗星」「カシオペア」が経由する日本の大動脈。線路はしっかりした造りだった。平日の朝とはいえ乗客も多く、第三セクターにするのがもったいなかったようにも思える。車両はつい最近導入された新型の車両で乗り心地もいい。快速列車なので快調に走りいい気分だった。まずは青森県南のターミナル、八戸に到着。

【第26 ランナー・4524M IGR いわて銀河鉄道普通 盛岡行 車両:IGR 運輸管理所 7000】



IGR いわて銀河鉄道は、前述の東北新幹線開通の際東北本線盛岡以北の岩手県内エリアをJR 東日本から切り離して開業した第三セクターの鉄道である。社名は宮沢賢治の小説「銀河鉄道の夜」から。キラキラした名前とは裏腹に山奥や平原を走り、沿線には金田一温泉などの観光地もある。

県境かつ2社の境界である目時駅は大きな駅かと思いきや簡素な無人駅だった。だから八戸までIGRが来ていたのか…

途中、二戸といわて沼宮内という新幹線駅も通ったが、いわて沼宮内は新幹線駅なのに人が全然いなかった。調べてみるとこの駅で1日に新幹線を使う客は80人ほどしかいないらしい。盛岡から近い上に通過列車が多いことが原因のようだ。実際在来線でもここから盛岡は近かった。

好摩駅を過ぎた頃から乗客が急速に増えだし盛岡到着時点では満員に。地方の列車ではおなじみの光景だった。それにしてもロングシートだから疲れる…しかしまだまだ東京は遠いのだった…

【第27 ランナー・1538M 東北本線普通 一ノ関行 車両：盛岡車両センター 701】



ここからはJR東日本のエリアになる。が、またしてもロングシート。八戸から仙台までロングシートの列車を4回乗り継ぐことになるのだが、ここが疲れのピークだった。昼下がりで眠くなりやすい時間帯、野原ばかりで変わり種のない車窓、暑い暖房…寝ては起き寝ては起きを繰り返していた。

【第28 ランナー・536M 東北本線普通 小牛田行 車両：仙台車両センター 701】

仙台色の車両がやってきた。座る方が疲れると判断しドア横で立つことに。岩手と宮城の

県境で長いトンネルを抜けたこと以外これといった記憶はない。終点の小牛田は旅行2日目にもリゾートみのりで通過した場所。わずか3日前なのに遠く過去のように思えた。

【第29ランナー・2550M 東北本線普通 仙台行 車両：仙台車両センター 701】



先程同様ドア横で立つ。この方が楽に過ごせた。1538M の車内で寝たことで疲れのピークは超えたが、それでも辛かった…格安旅行の宿命はここにある。

【第30ランナー・3586M 快速仙台シティラビット6号 福島行 車両：仙台車両センター E721】

青い森鉄道以来のクロスシート快速列車。ようやく快適な空間に…ただ1つ残念だったのが、携帯・ウォークマンなど全ての電子機器がバッテリー切れになったこと。乾電池も使い果たし何もない状態になった。ただ疲れきって何もする気がなかったので大して差し障りはなかったような…

とにかく便利な快速列車なので車内は大混雑。途中駅で降りる客もそれなりにいたが福島まで乗り通した客が多かった。仙台～福島間の移動はかなり旺盛な需要があるようだ。



【第 31 ランナー・2150M 東北本線普通 黒磯行 車両：仙台車両センター 719】

福島で我々を待っていたのは 719 系。かなり嬉しかった。この 719 系、地元の住民には「当たり車両」と呼ぶ人も多い。他の車両とは違って座席がやわらかくとても快適なのだ。もちろん格安旅行者からは大好評。疲れた体へのご褒美…？

郡山で乗客がごっそり入れ替わった。仕事帰りと思しい客も多い。自分も早く帰りたい…

もう空は暗くなりすっかり夜である。ここからさらに黒磯、宇都宮、上野と乗り継ぐこともできるが、そうすると帰るのは日付が変わってから、午前様になってしまう。というわけで…

【第 32 ランナー・218B 東北新幹線やまびこ 218 号 東京行 車両：新幹線総合車両センター E2】

途中の新白河で下車。新幹線でショートカットをしてしまう！正直ここからさらに普通列車を 2 つ乗り継ぐと死んでしまいそうだった。少々荒っぽいが致し方ないだろう。幸い自由席に席を得られたので、東京までのんびりと…

新幹線はとてつもなく速い。本当に速い。那須塩原、宇都宮、小山と停車していく間に、頭の中では今回の旅行での出来事が走馬灯のように駆け巡っていた。もうすぐ、本当にこの旅行が終わってしまう。大宮、上野…

東京に着いたのは午後8時半過ぎ。新幹線はこんなにも速く移動できてしまう。部員達はここで解散。お疲れ様でした…

【第33 ランナー・2103F 総武線快速 佐倉行 車両：鎌倉車両センター E217】

同じ方向の友人とグダグダ語り合いながら最寄駅まで。長い長い旅行が終わった。次にこんな長く鉄道で旅をするのはいつだろうか… 本当に疲れた。

帰宅し、パソコンを開いて他の部員と少し連絡を取ったりした後、寝床に潜り込んだ。翌日の昼過ぎまで、死んだように眠ったのだった…

【あとがき】

長い旅行記でしたが、最後までお読みいただきありがとうございました。少しでも旅の気分を感じていただけたでしょうか。

ここ最近、北海道の鉄道は急激に変化を遂げています。北海道新幹線の開業も間近に迫り、さらなる大きな変化がこれから起こります。そんな中で姿を消す車両もあり、見られなくなる風景もあり、そのようなものを今回はたくさん見られました。そして、北海道新幹線の開業によってどのように風景が変わるのか、在来線はどのように変わるのか、というものを早く見てみたい気もします。この旅行記を読んでいたいただいた皆様が北海道で旅をしようと思われるきっかけになれば幸いです。

写真提供者

高2C 関佑介

高2F 青田篤茂

感謝申し上げます。