

平成29年春期鉄研旅行旅行記

みんな! 北海道&東北行こうよ!!

春の北の大地を満喫しようぜ!!!

文・写真 路線研究課

## ●はじめに

こんにちは。旅行・鉄道研究部、路線研究課です。

春休みに行われた鉄研旅行の様子を写真とともに述べていきたいと思います。毎回の鉄研旅行では、私たち部員が行程を立て、発案し、多数決で決めています。今回の春旅行(4泊5日)では私たち路線研究課が発案した案が採用されることとなりました。

## ●行程

<一日目>

上野→(常磐線)→北千住→(東武鉄道)→鬼怒川温泉→(野岩鉄道・会津鉄道)～自由行動～喜多方→(磐越西線)→新津～自由行動～新潟 FT→(新日本海フェリー)→秋田 FT

<二日目>

秋田 FT→(徒歩)→土崎→(奥羽本線)→秋田→(奥羽本線・五能線リゾートしらかみ)→新青森→(北海道新幹線)→新函館北斗→(函館本線)→函館→(函館市電)→駒場車庫前→(函館市電 530号貸切 経路: 駒場車庫→函館どつく前→十字街→谷地頭→湯の川→駒場車庫)～自由行動～函館 函館の東横インにて宿泊

<三日目>

函館～自由行動～釧路 釧路の東横インにて宿泊

<四日目>

釧路～自由行動～苫小牧西 FT→(太平洋フェリー)→仙台 FT

<五日目>

仙台 FT～自由行動～福島→(東北本線)→黒磯→(東北本線)→宇都宮→(東北本線)→上野

上野にて解散です。

## ● 1 日目

上野～(常磐線)～北千住

北千住～(東武線)～鬼怒川温泉

鬼怒川温泉～(東武鬼怒川線・野岩鉄道・会津鉄道)～西若松

若松エリア観光・昼食

会津若松～(磐越西線)～新津

新津～(信越本線)～東三条

東三条～(弥彦線)～吉田

吉田～(越後線)～新潟

新潟～(信越本線)～中条

中条～(信越本線)～新潟

新潟～(バス)～FT

新潟港～(新日本海フェリー)～秋田港

春旅行一日目です。今回の旅行では北海道&東日本パスを使います。北海道&東日本パスとは JR 北海道・JR 東日本の全区間と青い森鉄道・IGR いわて銀河鉄道・北越急行の、快速列車・普通列車の普通車自由席を使用できるお得な切符です。また青春 18 きっぷとは違い、7 日間連続使用である点と別途急行券を購入すれば急行列車に乗車することができます。また自動改札に通すことができます。

まずは常磐快速線で北千住まで行きます。北千住からは東武線の特急スペーシアに乗車します。スペーシアは東武の看板特急で 1990 年から運行しています。また 6 号車にコンパートメントルームがあります。



▲東武特急スペーシア 100 系



▲会津マウントエクスプレス AT-750 形

鬼怒川温泉からは AIZU マウントエクスプレスに乗車します。車内はクロスシートになっていてリクライニングができました。走行する区間は比較的最近つくられたので高架区間やトンネルが多いです

約 3 時間の乗車で西若松駅に到着します。

西若松では3時間ほど観光します。鶴ヶ城に行きました。



▲会津藩の鶴ヶ城



▲キハ40系と719系

城内は博物館のようになっていて、会津若松の歴史などを展示していました。城の上からは若松の街が一望できました。城を見学したのち会津若松駅まで歩きました。途中、中華屋で昼食を食べてから会津若松駅へ向かいました。会津若松からは磐越西線に乗車します。磐越西線は会津若松から新津を結んでいます。非電化なので気動車が運用に就きます。車両はキハ48・47系でした。車内からは山々が見えてとてもきれいでした。約3時間の乗車で新津に到着しました。磐越西線では土休日を中心にSLばんえつ物語が走っています。



▲磐越西線のキハ40系



▲キハ40系の車内。国鉄の雰囲気が漂う。



▲信越本線の快速の115系



▲弥彦線の普通115系

新潟からは信越本線の快速で東三条へ向かいます。東三条からは弥彦線に乗り吉田に向かいます。その後越後線で新潟へ向かいます、車両は新しいE129系でした。新潟地区では新型のE129系が近年増備されています。座席はロングシートとクロスシートが半々のセミクロスでした。新車なのでとても快適でした。



▲新潟地区で活躍しているE129系



▲E653系

新潟駅で夕食を調達後、らくらくトレイン村上に乗り中条へ向かいます。車両は数年前まで常磐線の特急「フレッシュひたち」で使用されていたE653系です。乗車整理券310円で乗車することができます。車内はとても快適でした。

中条に到着後、快速べにばなに乗って、新潟駅まで戻ります。車両は関東近郊ではおなじみのキハ110系でした。新潟駅に到着後、バスで新潟FTまで行きました。

新潟FTからは新日本海フェリーに乗り、夜を明かしながら秋田まで行きます。約7時間の乗船と、少し短めの船旅でした。

## ● 2日目

秋田港到着後、予定ではバスに乗る予定でしたが、急遽フェリーターミナルの最寄駅の土崎駅まで歩くことになりました。途中、JR貨物の貨物ターミナルを見ることができました。そこに機関車が2両ほど止まっていたため、皆写真を撮っていました。

土崎→→奥羽本線 普通 酒田行→→秋田

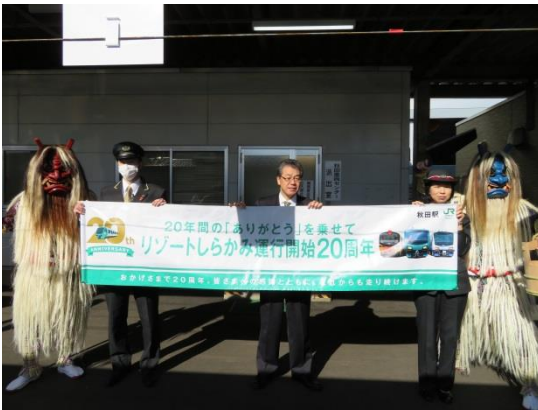
土崎駅はきれいな駅で、駅舎の一部にレンガが使われていました。駅舎内には自販機が3台ある大きな待合室があり、ゆっくりと待つことができました。

秋田→→奥羽本線・五能線 快速リゾートしらかみ 青森行→→新青森

秋田駅に着くと、2時間ほど自由行動がありました。私の班は、秋田駅構内のそば屋でそばを食べました。卵が無料で、とてもお得でした。駅の待合室には、秋田駅の形をモチーフにしたソファがあり、快適に過ごせました。

ホームにつくと、リゾートしらかみの「櫛」という車両が入線していました。すると、大

量のテレビカメラがその車両を撮っていました。さらに、スーツを着た偉い人や地元の方々が、ホームにたくさんいました。いったい何が起きているのかとっていると、ホームに「リゾートしらかみ 20 周年」という大きな看板が。実は、当日 4 月 1 日がリゾートしらかみ 20 周年記念日だったのです。そのため、乗車時には、リゾートしらかみ限定バッジやクリアファイルをもらうことができました。私たちは、普通車指定席とボックス席に分かれて乗車しました。私は普通車指定席を利用しました。シートがフカフカで、とてもリラックスできました。ちなみに、私の席はラッキーなことに窓側でした。しばらくすると、ゆっくりと列車が動き始めました。ホームでは、地元の人々が手を振ったり、旗を振ったりしていました。そして、隣の線路には特急つがるが停車していました。私は、発車後、展望室に行きました。展望室からは、秋田の田園風景が一望できました。さらに、展望室には乗車記念スタンプがありました。



▲なまはげたちが持つ 20 周年の幕



▲くす玉が割れ、式典の盛り上がりは最高潮に。



▲リゾートしらかみ撫編成



▲五能線キハ 40 系と青空

しばらくすると、列車は東能代駅に到着しました。東能代駅では、7 分間の停車時間があったため、私は、ホームに降りました。すると、ホームにはリゾートしらかみのキャラクターの「リゾートしらかみ 3 兄弟」やなまはげがいました。私は、記念になまはげと写真を撮りました。車内に戻ると、地元の方々が白神の水や秋田の名産品のじゅんさいを配っ

ていました。さらに、ホームにいたなまはげが車内に乗り込んできました。その後、列車はスイッチバックをし、進行方向を逆にして、東能代駅を発車しました。そのため、シートの向きも逆となり、私の席も窓側から通路側になってしまいました。私は、秋田駅で喜んだことを少し後悔しました。

そして列車は奥羽本線から五能線に移って走行し、東能代駅を出発してから6分後に能代駅に到着しました。能代駅では、10分間の停車時間があったため、私は、この駅でもホームに降りました。ホームでは、地元の方が太鼓のパフォーマンスをしていました。そして、ホームの奥には、能代にバスケの強豪校があるということから、バスケットゴールがあり、そこでフリースローチャレンジが行われていました。私もチャレンジしたところ、成功し、景品として地元のヒノキを使ったはがきをもらうことができました。そして、出発時には地元の方が手を振ってくれました。

そして列車は田園を抜け、海岸線沿いを走行し始めました。車内からは、鮮やかな日本海の風景を見ることができました。途中、岩館駅や十二湖駅でも地元の方が手を振ってくれました。私は、地元の方々に手を振ってもらうたびに、いい気分になりましたが、同時に、20周年の大事な日に、列車の3分の1を私たちが占領しているという罪悪感を抱いてしまいました。

そして列車は海岸線を抜け、車内では、津軽三味線の生演奏が始まりました。民謡などの演奏もありましたが、私は演奏開始直後に寝てしまいました。そして、私が起きたころには、列車は川部駅に到着していました。

そして、列車は五能線を抜け、再び奥羽本線に入り、あっという間に弘前駅に到着しました。弘前駅でも、地元の方が駆けつけて、手を振ってくれました。そして、列車は弘前駅でもスイッチバックを行い、進行方向を逆にして、青森方面へ出発しました。しかし、私たちが降りる新青森駅まで20分しかないということから、シートの回転は行わず、私が窓側に戻ることはありませんでした。そして、列車は先ほど停車した川部駅を通過し、新青森駅に到着しました。リゾートしらかみの5時間の長旅は、あっという間に終わってしまいました。



▲能代駅にて、駅長と市長がひもを引くと…



▲木製のリゾートしらかみの模型が現れた



▲車窓には日本海がいっぱいに広がる



▲深浦駅にて、ゆるキャラ「ゆうひくん」

新青森→→→北海道新幹線 はやぶさ 13号 新函館北斗行→→→新函館北斗  
北海道新幹線は全車指定席ですが、北海道&東日本パスと特定特急券があれば、新青森～新函館北斗の区間で空いている席に座れるという制度があったので、私たちはそれを利用しました。私は、新青森駅の改札を通った時に北海道&東日本パスに「新青森 入場」と刻まれていたのが印象的でした。そして、ホームでしばらく待っていると、新幹線が到着していました。車両は E5 系でした。車内には運よくたくさん席が空いており、私は無事に座ることが出来ました。そして、列車は新青森駅を発車し、青函トンネルへと進んでいきました。私は、青函トンネルがどこから始まるのかと思い、車窓を眺めていましたが、青函トンネルの前に何個もトンネルがあり、どこから始まるのか分かっていませんでした。そして、列車はいつの間にか青函トンネルに入っていました。しかし、車窓が永遠と暗闇なので、私はずっとゲームをしていました。そして、列車は青函トンネルを抜けて、北海道に上陸しました。辺りには、雪景色が広がっていました。東京では味わえない絶景でした。そして、列車はあっという間に新函館北斗駅に到着しました。そして、新函館北斗駅の改札を出た時には、北海道&東日本パスに「新函館北 出場」と刻まれていました。

新函館北斗→→→函館本線 快速はこだてライナー 函館行→→→函館  
個人的には、JR 北海道の在来線に乗ったことがなかったので、このような形で乗れてよかったです。

函館駅前→→→函館市電 2 系統 普通 湯の川行→→→駒場車庫前

#### 【函館市電 530 号貸切】

駒場車庫前→→→函館どつく前→→→十字街→→→谷地頭→→→湯の川→→→駒場車庫前  
駒場車庫には、710 系や 3000 系や 8000 系がとまっていたので、私たちの乗る 530 号も停まっていたので、私たちは、車両の前で記念撮影をした後、車両を貸切しました。

しかし、私は同時刻に行われていたJリーグの試合がとても気になり、試合の速報ばかり見ていました。そのため、車窓から見えるはずの函館港の絶景を見逃してしまいました。しばらくすると、足元に違和感を覚え始めました。いったい何が起こったのかと思って足を触ってみると、汗を大量にかいており、ズボンがとても熱くなっていました。実は、足元にあるヒーターがガンガンに稼働していたのです。そのため、足元に置いていたバッグが「燃えているんじゃないか？」と疑いたくなるほど熱くなっていました。私は、40～50分ほど暑さに襲われていました。函館どつく前や谷地頭では、進行方向が逆になるため、運転士が車内を通過して反対側の運転席へ向かうという光景を見ることが出来ました。予定では、谷地頭からそのまま駒場車庫前に行く予定でしたが、急遽、湯の川まで行ってから駒場車庫前へ行くことになりました。そのため、駒場車庫前から函館駅まで自由行動が3時間ほどあったのですが、その時間が30分ほど短くなってしまいました。



▲530号の側面@谷地頭



▲貸切の幕を掲げる530号@谷地頭

駒場車庫前→→→函館市電5系統 普通 函館どつく前行 →→→十字街

電車を降りると、私たちを含め多くの班が、函館山ロープウェイの乗り場へ向かいました。やはり、世界三大夜景に選ばれるほどの夜景スポットなので、ロープウェイに乗るまでに15分ほど並びました。ロープウェイに乗ると、ロープを支える柱が少なかったため、結構揺れて怖かったです。そして、ロープウェイが山頂に近づくと、目の前に絶望的な光景が広がりました。なんと、下の乗り場よりはるかに長いロープウェイ待ちの行列ができていたのです。そのため、自由行動の時間が30分ほど短くなったこともあり、15分ほどしか夜景を見ることができませんでした。しかし、数多くの光が煌めく絶景を見ることができました。夜景を見た後、25分ほど並んで、ようやく、ロープウェイに乗ることができました。帰りのロープウェイは、低速のフリーフォールのような感じで、行きとは違う怖さがありました。私たちの班は、全員疲れていたため、タクシーで函館駅まで戻りました。



夕食は、函館限定のバーガーショップで有名なラッキーピエロで、テイクアウトを利用しました。とてもおいしかったです。そして、函館駅に到着した後、東横インに宿泊しました。



▲函館山の夜景



▲ラッキーピエロ函館駅前店

### ● 3日目

函館駅中央口に集合後、ホームへ移動です。すると、先にホームに行っていた友人が、「8番線に四季島いる！」という情報を連絡してくれたので、私も撮影しました。



▲TRAIN SUITE 四季島

ちなみに四季島とは、5/1より営業開始した豪華寝台列車(クルーズトレイン) TRAIN SUITE 四季島のことです。この日は3泊4日コースに伴う試運転で函館駅を訪れていました。  
函館 08:18～(普通長万部行き)～長万部 11:19



▲キハ40形

函館からはキハ40形で長万部へ向かいました。車窓からは五稜郭の機関区や大沼・小沼などが見られました。また、途中の森駅では普通・特急・貨物の交換などで30分ほど停車したため、駅の外へ出てみたり、特急列車を撮影したりしました。また、沿線からは太平洋をキレイに見ることができました。



▲森駅で撮影したキハ285系。

長万部 11:34～(特急スーパー北斗7号 札幌行き)～南千歳 13:16



▲乗車したキハ281系（写真は違う列車）

長万部からは特急に乗車しました。指定席に乗車しましたが、ほとんどの座席が埋まっている状態でした。

南千歳 13:24～(快速エアポート 126号 新千歳空港行き)～新千歳空港 13:27

南千歳で特急スーパーおおぞらに乗車する予定でしたが、接続時間が1時間20分ほどあるので新千歳空港に向かいました。私は展望デッキに行って飛行機を撮影したりして暇をつぶしました。

新千歳空港 14:30～(快速エアポート 145号 小樽行き)～南千歳 14:33



▲721系快速エアポート

南千歳 14:48～(特急スーパーおおぞら 7号 釧路行き)～新得 16:27



▲乗車したキハ283系。(写真は違う列車)

新得まで特急に乗車しました。乗車した南千歳～新得間は石勝線という路線で、駅数より信号場の数が多いという特徴的な路線です。沿線は殆どがトンネル・山ばかりで、野生動物が極稀に見られるほどです。ちなみに、南千歳～新得間の途中駅は追分・川端・滝ノ上・新夕張・占冠・トマムの6駅です。

新得 16:35～(普通帯広行き)～帯広 17:30



▲乗車したキハ40形首都圏色

新得からはキハ40形の2両編成に乗車しました。この車両はJR北海道標準色と首都圏色の連結で、私は首都圏色側に乗車しました。首都圏色側は、終点まで私たち鉄研部員しかいなかったなので、のびのびできました。

帯広 17:55～(普通釧路行き)～釧路 21:23



▲長時間停車した尺別駅

帯広からはキハ40に乗車しました。このキハ40は、新得～帯広間で乗車したキハ40の前側の車両と同じでした。途中、3つの駅(新吉野・厚内・尺別)に5～7分ほど停車したため、私はホームに降りて撮影しました。釧路到着後、ホテルまで移動しました。

●4日目

旅行四日目です。今日はまず釧路駅からJR根室本線(花咲線)に乗ります。花咲線にある花咲駅ですが2016年(平成28年)3月26日に廃止となっています。

～行程～

釧路～～JR花咲線 普通・根室行～～根室

根室～～JR花咲線 快速はなさき・釧路行～～釧路

釧路～～JR根室本線 特急スーパーおおぞら・札幌行～～南千歳

南千歳～～JR千歳線 普通・苫小牧行～～苫小牧

苫小牧FTまでタクシー利用

花咲線に乗車します。花咲線の車両はキハ54形1両です。また、座席には2タイプあり私たちが乗車したのは簡易リクライニングできるタイプでした。



▲花咲線を走るキハ54形



▲キハ54形の座席

JR 花咲線の沿線には広大な釧路湿原が広がっています。また一日の列車の本数も少なく、沿線にはエゾシカの群れがたくさんおり、なかには線路に入ってくることも…（ちなみに線路に入ってきてしまった場合は緊急停車し、退くまで待ちます）。そのため花咲線のキハ54形はタイフーンをホイッスル（通称「シカブエ」）に換えられています  
途中には日本最東端の東根室駅を通り約2時間で終点の根室駅に到着します。



▲日本最東端の東根室駅



▲日本最東端有人の駅

根室での折り返しは12分と比較的短かったので記念に駅舎を撮ったり、硬券の入場券を購入しました。帰りの車内では釧路駅で購入した駅弁を食べました。  
途中の茶内駅では対向の快速ノナップと行き違いのため少し長く停車します。帰りは快速だったので厚岸駅から終点の釧路まで止まらないのでより速く感じました。そして釧路駅に到着しました。



▲釧路駅駅舎



▲キハ 283 系

釧路駅は国鉄時代の鉄筋コンクリートの駅舎が健在でした。駅の周りにデパートはなく、人もまばらで地方都市の衰退を目の当たりにしました。釧路からは特急スーパーおおぞらに乗車して南千歳まで向かいます。釧路から南千歳までは約4時間ですが車内販売はありません。ここにもJR北海道の経営の苦しさが表れています。釧路を出て少しすると右側には広大な原野が現れます。左側には広大な太平洋が見えました。しばらくして廃止された白糠線が分岐していた白糠に停車しました。白糠を出発すると川幅のとても広い、北海道らしい川や広大な原野を見ることができました。道央最大の都市、帯広に近づくと高架線になり釧路から約1時間半で帯広に到着しました。新得を出ると狩勝峠に差し掛かりカーブしながら勾配を登っていきます。この付近になると雪が多く積もっており4月とは思えない風景でした。そしてトンネルに入り峠を抜けると、石勝線に入ります。スノーシェルトーも現れました。有名リゾート地の最寄り駅、トマムを出ると南千歳まで停車させません。石勝線は比較的近年に開通したためトンネルが多く、人家の少ない険しい山の中をショートカットしていきます。廃止が決定した夕張支線が分岐する新夕張を過ぎると山を抜け、南千歳駅に停車しました。南千歳に到着後は苫小牧行に乗り換えて苫小牧まで行きました。フェリーでは美しい星空を見ることができました。

## ● 5 日目

仙台港 FT ⇒ 荒井駅

フェリーを降り、仙台港フェリーターミナルに着きました。

仙台港 FT から地下鉄の荒井駅まではタクシーで行こうと思っていたのですが、仙台港 FT 内のタクシー乗り場には長い時間待ってもタクシーが来なかったので、近くのショッピングモールまで1キロくらい歩いて、ショッピングモール内の駐車場に停まっていたタクシーに乗りました。

タクシーで約25分走ると、荒井駅に着きました。荒井駅は最近できた駅なのでとてもきれいでした。



▲甲板から見えた海



▲太平洋フェリー「きたかみ」

荒井駅 ⇒ (仙台市営地下鉄東西線) ⇒ 国際センター駅

荒井駅からは仙台市営地下鉄東西線に乗りました。2015年の12月に開業した新路線だけあって車内はととても清潔感があり、三菱電機製のモニターがありました。車両編成は4両でした。国際センター駅からは歩いて青葉山にある伊達政宗像に向かいました。

青葉山からは仙台を一望でき、とてもきれいでした。



▲伊達政宗像



▲青葉山からの眺め

国際センター駅 ⇒ 仙台駅(地下鉄) ⇒ あおば通 ⇒ 仙台駅

仙台駅(地下鉄)からは歩いて、あおば通駅に行きました。

あおば通駅は地下鉄の仙台駅と地下道でつながっており、あおば通駅からは仙石線に乗り石巻方面に行くことができます。

仙台駅では、ずんだシェイクを飲んだり、牛タン定食を食べました。美味しかったです。

仙台駅 ⇒ 福島駅 ⇒ 黒磯駅 ⇒ 宇都宮駅 ⇒ 上野駅 (東北本線)

東北本線をひたすら普通列車で南下していきます。部員達には疲れの顔が出ていました。

## ●おわりに

最後まで読んでいただきありがとうございます。今回の春の鉄研旅行では約3年ぶりに北方向に行きました。北の大地にはまだ当時は4月上旬でしたが雪が残っており、冬を感じさせました。充実した楽しい旅行になりました!!