

空 KUTEN-BOUSI 2021 転防止 Mar.



「ジャカルタへの旅立ち」

(EF81 134+205 系千ヶヨ M4 編成 2020/09/09 千葉みなと～蘇我にて) 撮影: 小田部 晏彦

◆会員投稿記事

- 鉄道を題材とした漫画作品を読む
- もっと北海道へ行こう
- サンキュー♥ちばフリーパスで千葉を攻略
- たまには失踪したい
- 誕生日だったから四国行ってきた
- etc.....

◆新入会員自己紹介

◆2021 年度埼玉大学鐵道研究会役員紹介

第 961・61 合併号

空 KUTEN-BOUSI 転防止

第 961・61 合併号



目次

巻頭の辞 /小田部 晏彦 (工学部2年)	1
鉄道を題材とした漫画作品を読む /亀山 恵辰 (理学部2年)	2
サンキュー♥ちばフリーパスで千葉を攻略 /小田部 晏彦 (工学部2年)	7
もっと北海道へ行こう /太田 廉 (教養学部3年)	17
たまには失踪したい /寺内 龍生 (工学部3年)	29
ラブライブ! 伊豆箱根鉄道!! /外山 諒 (工学部3年)	39
2020年度私的写真集 /外山 諒 (工学部3年)	42
編集後記 /寺内 龍生 (工学部3年)	46

巻頭の辞

「空転防止」961号を手にとりいただきありがとうございます。まずは今年度の埼大鐵研を支援ならびに協力して下さった方々に心よりの感謝を申し上げます。来年度もどうぞよろしく願い申し上げます。

本年度は新型コロナウイルスの影響により、外出制限やテレワークの普及およびそれに伴う鉄道を取り巻く環境の変化、各種イベント・臨時列車運転の中止といった暗い話題が続きました。この影響は私たちの大学生活にも及び、ほとんどの講義はオンライン化、むつめ祭の中止および課外活動の制限がなされたため、会員一同が集まって活動することが一度もできませんでした。

しかし、そんな中ではありますが鉄道は新しい時代を迎えようとしています。私たちがまだ幼いころに夢を運んだスーパービュー踊り子や205系武蔵野線、ムーンライトながらといった列車はすでに去り、185系やE217系、10000系レッドアローといった車両は数を減らしつつあります。その代わりに、サフィール踊り子やH100形、N700S形、新型事業用車の登場や新駅の開業など、鉄道の在り方そのものが大きく変わる出来事がたくさんありました。

私たちもその状況をただ眺めるのみならず、3年生を中心にZoomやDiscordを活用しての週例会や夜会の実施、そして今年度の役職引継ぎといった会の基本活動を行いました。対面に比べてコミュニケーションをとることが難しい等の課題はありますが、先輩方の尽力のお陰もあり、会の活動を途絶えさせることなく1年過ごせました。これらの活動により、今後どのように活動していくべきか、その基礎を作ることができました。

今年度は、今後状況がどのようになるかわかりませんが、会員およびイベントの来場者様が最大限楽しめるよう、またより鉄道、埼玉大学、および弊会の魅力を発信できるよう努めて参ります。新しい時代における活動について、模索しながらではありますが精一杯努力いたしますので、どうか暖かく見守っていただけると幸いです。

最後になりますが、本誌の発行をはじめとした当会の各種活動にご支援、ご協力いただいているOB・OGの皆様、各関係者の皆様、そして各会員に対し再度感謝の意を表し巻頭の辞とさせていただきます。

2021年3月
埼玉大学鐵道研究会 会長

小田部 晏彦

(工学部2年)

鉄道を題材とした漫画作品を読む

亀山 恵辰
(理学部 2年)

1. はじめに

幼少期に『きかんしゃトーマス』を観て育った人は少なくないだろうし、西村京太郎の鉄道ミステリーは頻りにドラマ化され、人気を集めている。人々の生活と密接に関連する鉄道は、このように多くの作品で題材とされる。発表年代や媒体も多岐にわたり、古くは内田百閒の紀行文『阿房列車』、最近ではアニメ『レエル・ロマネスク』など、例を挙げればキリがない。

漫画作品も例外ではなく、『銀河鉄道 999』といったビッグタイトルをはじめ、今日まで多くの作品が世に送り出されている。本稿では、鉄道を題材にした漫画をタイプごとに分類し、中でも代表的な作品を紹介していく。なお、「代表的な作品」といっても、単に筆者が読了した作品から主観に基づいて選定したのみであるため、偏った紹介になってしまっても何卒ご容赦願いたい。

2. 鉄道趣味者を題材にした作品

鉄道趣味者は古くから「鉄ちゃん」「鉄オタ」「鉄(テツ)」などの通称が付くほど人口が多く、「乗り鉄」「撮り鉄」など分野也多岐にわたる。鉄道漫画の大部分はこうした鉄道趣味者や、趣味者による鉄道旅を題材としている。まずは、このように鉄道を「利用する側」から描いた作品である。

・『鉄子の旅』(菊池直恵・横見浩彦)

『鉄子の旅』は、2002～2006年にかけて小学館の『月刊 IKKI』で連載された鉄道旅漫画であり、単行本1～6集に加え後日譚を描いた『鉄子の旅プラス』が刊行されている。漫画家であるキクチ(作者本人)と、JR全駅上下車達成者であり、後に私鉄全駅上下車も達成した旅の案内人・横見浩彦、編集担当のイシカワ(後にカムムラに交代)の3人が、実際に全国各地の鉄道路線へと足を運び、その模様を実録形式で描いている。

この漫画の特徴は、コテコテの鉄道趣味者である横見に対して、一般人であるキクチの率直な感想が描写される点である。例えば第1旅「久留里線全駅上下車」では、「列車を乗り降りして、久留里線の駅、すべてを見て回るんだ!!」と意気込む横見に対し、「ただ駅に行ってその何がおもしろいつての!？」と一般人からすれば至極真っ当なツッコミを入れている。このように「趣味者」と「一般人」の視点が共存することにより、趣味者でも一般人でも楽しんで読める内容となっている。

この漫画には、実録形式だからこそのコンテンツもある。例えば第4旅「長野電鉄『木島線』最終日」では、一行が木島線の最終運行日に現地へ出向き、廃止前の各駅の様子や最終列車の様子を描写している。他の回でも、取材当時に運用されていた車

両や、廃止された路線や駅が登場するのが面白い。また、単行本の巻末には実際の取材行程（取材日、列車の時刻、交通費など）が記載されている。

『鉄子の旅』は2007年にアニメ化された。この際には舞台をアニメ制作時点とし、路線や列車の廃止によって再現不可となった話数は除外された。また、2009年からは作者を交代して続編漫画である『新・鉄子の旅』が、2016年からは『鉄子の旅3代目』が連載された。

『月刊 IKKI』では鉄子の旅シリーズ以外にも鉄道趣味者を題材にした漫画が連載されていた。『月館の殺人』は、ミステリー作家の綾辻行人が原作を、『動物のお医者さん』などの作品で知られる佐々木倫子が作画を務めた鉄道ミステリー漫画であり、作中では鉄道に異常な執着をもつ趣味者たちが描かれた。

3. 鉄道従事者を題材にした作品

運転士や車掌はもちろん、駅員、保線員、検査員など、鉄道は職員一人一人の仕事によって今日まで運行されている。鉄道を「利用する側」から描いた作品ほど多くはないが、漫画界にはこのように鉄道を「営む側」から描いた作品も存在する。

・『カレチ』（池田邦彦）

『カレチ』は、2009～2013年にかけて講談社の『週刊モーニング』で連載された鉄道員漫画であり、単行本1～5巻が刊行されている。タイトルの『カレチ』は、長距離列車に乗務する客扱専務車掌を指す国鉄内部の呼称であり、本作は昭和40年代

後半～50年代後半の国鉄・大阪車掌区を舞台に、新米カレチ・荻野憲二の奮闘と成長を描いた1話読み切り形式（最終章を除く）の作品である。

この漫画の魅力は、なんといっても鉄道員たちの仕事ぶりである。例として、筆者が好きな第5話「車掌弁」のエピソードを紹介したい。

特急「雷鳥」に乗務していた荻野は、ホーム上の乗客の赤いマフラーを駅員の停止合図である赤い旗と誤認し、列車を緊急停車させる車掌弁を引いて列車を止めてしまった。乗務中のベテラン運転士・武藤は、乗務を引き継いだ時点での遅延を熟練の回復運転によって定時に戻すと目論んでいたこともあり、終着後、荻野の誤操作により遅延が拡大したことを叱責した。しかし、荻野の上司である車掌長・安齊は荻野を責めず、「まちがってもいい！車掌弁は迷わず引け！！」と指導する。数日後、同じく荻野と武藤が乗務を共にしていた特急「雷鳥」において急病人が発生し、次の停車駅である金沢から病院に搬送することとなった。一刻を争う事態の中、荻野は武藤に次の停車駅への早着を要請する。武藤は要請に応え、次の停車駅への急行を開始したが、荻野は通過駅の東金沢付近に目的の病院があるのを視認。失敗を恐れて迷いながらも、安齊車掌長の言葉を信じて車掌弁を引いた。結果的に病院近くの東金沢に緊急停車したことにより、予定より早く急病人を搬送することができたが、荻野は早着を要請しながら列車を停止させたことに後ろめたさを感じ、緊急停車中に運転席の武藤の元へと向かう。謝罪する荻野に対し、武藤は「バカヤロウ！！そんな事を言ってる

ヒマがあったら……さっさと発車合図を出せ！！」と一喝。そして武藤は、現状4分の遅れを「福井までにマル（定時）に戻す」と荻野に伝え、運転が再開された。

武藤曰く、1列車の遅延は路線全体に波及し、運転士はいつにも増して神経を擦り減らすことになる。そんなとき事故は起こる。定時に拘るのが運転士の仕事であるのに対し、車掌弁を引くのが車掌の仕事である。このエピソードで描かれるのは、2つの仕事が時に対立しながらも、安全運行という同じ目的に向かって、双方が信条を貫く姿である。

『カレチ』では、このようにプロの仕事を追及する鉄道員たちの姿が、1話読み切りのドラマを通して印象的に描写される。登場する業種は車掌や運転士だけでなく、新大阪のマルス使いから東広島の連結手まで幅広い。また、昭和40年代後半～50年代後半当時活躍していた列車・車両も多数登場し、国鉄好きならさらに楽しめる内容となっている。

一方で物語の後半では、累積赤字を抱える国鉄の立て直しを図る合理化、そして分割民営化に向けた流れの中での、荻野たち鉄道員の奮闘と選択が描かれる。それまでのドラマを読んできた者からすれば少々辛い内容ではあるものの、この物語の終着は、ぜひ本作を読んで確かめてほしい。

本作は通常の単行本に加え文庫版も刊行されているが、近年では後半巻を中心に通常価格での入手が困難となっており、筆者も新古書店を探し回ってようやく入手した。紙媒体に拘らないのであれば、各種電子書籍でも読むことができる。

なお、作者の池田邦彦は、本作のほかに

も『グランドステーション～上野駅鉄道公安室日常～』や『甲組の徹』など、主に国鉄を舞台にした作品を発表している。また、2021年2月現在『ゲッサン』で連載中の『国境のエミーリャ』では、戦後米ソに分割統治された架空の東京を描いており、ソ連風の80系やEF58が登場するなど拘りの鉄道描写を見ることができる。

4. 鉄道と美少女を結び付けた作品

近頃は「女子鉄」や「ママ鉄」など、女性の鉄道趣味者を指す言葉も聞かれるようになったとはいえ、依然として鉄道趣味者の大部分が男性であることは、我らが埼大鐵研の男女比を見ても明らかである。だからこそ（?）、鉄道と美少女が結び付けられたコンテンツは我々に新鮮な刺激を与え、魅力的に写るものである。最後に紹介するのは、そんな「鉄道好きな美少女」を描いた作品である。

・『ゆりてつ～私立百合ヶ咲女子高鉄道部～』（松山せいじ）

『ゆりてつ～私立百合ヶ咲女子高鉄道部～』は、2011～2013年にかけて小学館の『月刊サンデーGX』で連載された美少女群像漫画であり、単行本1～4巻が刊行されている。ひよんなことから鉄道部の部長になってしまった普通の女の子・日野はつねと、鉄道部のメンバーである駅弁テツ・石塚まるん、撮りテツ・能登まみこ、乗りテツ・鶴見はくつるの4人が、鉄道部の活動として全国の鉄道名所や沿線スポットを巡りながら、友情を深めていくという物語である。

本作も『鉄子の旅』のような鉄道旅漫画であり、登場スポットも乗り鉄にはお馴染みのものが多い。しかし、それをかわいい女の子がするのが新鮮であり、そして眼福である。また、鉄道初心者ののはつねの存在も、この新鮮さの要因となっている。

『ゆりてつ』をはじめとした松山せいじ作品は、女の子がかわいいのはもちろんのこと、鉄道車両の作画も非常に精密であることが特徴といえる。同作家の作品『鉄娘な3姉妹』の表紙を見れば、その完成度の高さがわかるだろう。なお、この作品には後に百合ヶ咲女子高鉄道部の一員となる能登まみこが登場しており、『ゆりてつ』の前日譚的な要素も含んでいる。

・『初恋*れ〜るとりっぷ』（永山ゆうのん）

美少女と鉄道を結び付けた例として、もうひとつ旬な作品を紹介しておこう。『初恋*れ〜るとりっぷ』は、2018年より芳文社の『まんがタイムきららMAX』で連載中の4コマ漫画であり、2021年2月現在単行本1〜2巻が刊行されている。仙台の高校の鉄道部を舞台に、鉄道が少し苦手な女の子・天満そらが、顧問の宮沢まひろに片思いを抱きつつ、他の部員たちと活動していく物語である。

こちらの作品でも様々な路線・列車が登場するが、『ゆりてつ』が関東を中心に日本全国を広く巡るのに対し、本作では地元・仙台を中心とした東北地方が舞台になることが多く、その分全国的にはややマイナーなスポットも登場する。また、きらら系漫画の例に漏れず、かわいい女の子たち

のキャッキュウフフも存分に描かれており、こちらを目的に読んでも十分に満足できるかと思う。

鉄道旅だけでなく、部室でのいわゆる「インドア鉄」の活動が描かれるのも特徴である。例えば第9話「のすたるじっく*とりっぷ」では、部員たちが1985年の国鉄時刻表を読みながら、かつて走っていた列車に思いを馳せている。このエピソードでは、時刻表の内容以外にも裏表紙の広告について言及しており、芸の細かさが光る。

さらに本作では、高校の文化祭で鉄道喫茶を出店したり、夏休みの遠征として関東に向うシーンも登場する。鉄道を主題にしながらも、女子高生の行動範囲や普通の学校生活をふまえた「スケール感」を重視し、等身大の姿を描いているのが、この作品の魅力である。

5. おわりに

本来輸送手段の1つに過ぎない鉄道を、我々趣味者は乗る、撮る、模型化するなどの方法で鉄道趣味とし、「乗り鉄」「撮り鉄」「模型鉄」といった言葉が誕生した。同じように、作家たちも鉄道という輸送手段を切り取り、小説や漫画に取り込んできた。

1つの輸送手段から、こんなにも多様な趣味や文芸が生み出される。その可能性は、まさに無限大である。この文章を読んだくださった貴方も、鉄道のもつ様々な側面に目を向ければ、また新たな鉄道との関わりを見つけられるかもしれない。そんな時、本稿で紹介した漫画作品を思い出していただければ幸いである。

※書影は、著作権法が定める引用の範囲において掲載しています

追記：一般公開用においては著作権法に抵触する可能性があったため書影を削除しています。何卒ご容赦ください。

サンキュー♡ちばフリーパスで 千葉を攻略

氏名 小田部晏彦
(工学部 2年)

1. まえがき

時は2020年、私は大学2年生。世間では2年生が一番楽などと言われており、私自身も夏休みは北海道に行きたいな～…なんて考えていたのだが、春ごろからコロナウイルスとかいう疫病が蔓延り大学はオンライン化。都市部で盛んに感染しているため当然それを地方に媒介するなどもってのほか。旅行計画はあっけなく崩れてしまった。

しかし、それによって大幅に落ち込んだ観光産業を守るためにGoToトラベルが開始。この1年何もしないのもなーと思っていたところでビックチャンスだ。だが、私自身もバイト(塾)先がオンライン化したため大幅減収。遠出できるほどの資金はなかった。

そこで目を付けたのが千葉。私は千葉が好きなのだが実は房総方面に出かけたことがなかった。だったらピンチをチャンスにということで近場について学ぼうということで高校の後輩と旅に出ることにした。

2. サンキュー♡ちばフリーパスとは

今回使用したのが、タイトルにあるこのきっぷ。ハートなんてつけてなんてふざけたきっぷなのかと思うかもしれないが非常に優秀なきっぷなのだ。

発売時期は年によって異なるが、今年は

9/1～11/29。2日間連続使用のみ。発売価格はサンキューにちなんで3970円(大人)。3900円じゃないのは増税の影響らしい。

●フリーエリア図



フリーエリア(出典1より引用)

この切符は毎年若干の変更があるが、千葉県内のJR全線、小湊鉄道、いすみ鉄道、銚子電鉄、流鉄、一部路線バス、そして東京湾フェリーが乗り放題というものだ。

2日であの値段なので日割りだと1965円。市川～銚子の片道が1980円なので往復するだけで元が取れてしまうほど安いにもかかわらず特急券を買えば特急にも乗車可能(とは言っても、現状まともに使えるのは成田エクスプレス、しおさい、わかしおくらい)。おまけに船に乗れるわけでこれはトップクラスの優良きっぷではなからうか。

ただ、千葉県内でしか発売していない(都区内だと最寄～市川/舞浜/松戸往復セットのみ発売)という欠点はあるが。

で高校の後輩と旅に出ることにした。

3. 今回の旅程



今回は、主に私の乗ったことのないエリアを中心にめぐることになった。赤が1日目、青が2日目である。途中の勝浦で一泊した。詳細な内容は本文に記すことにする。

4. 1日目① [三郷→佐原⇄鹿島神宮]

最寄り駅を出ていざ出発!!…
と言いたところだが、そこはぎりぎり埼玉県。川を挟んで反対側の南流山がフリーエリアのスタートとなるためいったん下車し後輩と合流。やっと旅が始まった。(きっぷは当日朝が早く指定席券売機が営業していないため事前に購入)



武蔵野線に乗り、西船橋で下車。そこから総武緩行線に乗り船橋へ。そこから総武快

速線成田空港行きで成田へ向かう。これの車両は近年廃車が進行している E217 系。硬すぎてケツの肉がはがれそうであったが、いずれ乗車できなくなるのでまあいい思い出ということで。



しばらく乗車していると、佐倉につくまでにぼとぼち降りて行った上、次の列車は6両なのでこの先も余裕だろうと軽い足取りで成田駅にて乗換え…したらびっくり。車内が高校生で埋め尽くされていた。ただ前面展望スペースが確保できたのは不幸中の幸いだろうか。高校生と暇人2名を満載した列車(マリ C620 編成)はこのこと佐原へ向かっていった。

道中高校生を拾いつつ、列車は佐原に到着。車内の高校生がほぼ下車。我々もここで下車する。

本来であればここで水郷佐原を観光すべきであろうが、そんな時間はない。この先乗車する鹿島線は日中2時間に1本しか列車が来ないので1本乗り遅れると悲惨なことになるからだ。



ホームのはしっこ 0 番線で待っていたのは、千葉名物ボロボロの帯をまとったマリ C403 編成。べつに帯がボロイことはいつも通りなのだが、この路線には 2021 年 3 月に新型電車 E131 系が投入。それにともないワンマン化され 209 系×鹿島線の組み合わせがみられなくなるのだ。要するにお名残乗車ってやつである。



←新車
E131 系

列車は鉄建公団謹製のやけに規格の良い線路をすいすい走り、鹿島神宮を目指す。道中撮影地として名高い北浦橋梁を走った。車内から見るとまるで海の上を走っているかのようで、非常に幻想的であった。



↑全長 1km 以上の北浦橋梁走行中

そうこうしていると列車は鹿島神宮駅に到着。向かい側にはこちらも廃車が進んでいる鹿島臨海鉄道 6000 系が待っていた。



軽く撮影をしてから駅外へ。なお十二橋～当駅はエリア外なので事前に購入した乗車券で利用した。

本当はゆっくり観光したかったがこれまた 2 時間に 1 本しか来ない鹿島線のせいで速攻引き返さざるを得なかった。

5. 1 日目② [佐原→銚子⇄外川]

すこし佐原で休憩したのち、成田線で銚子へ。がらがらの C603 編成で揺られていく。このあたりの成田線、駅数が少ないのですぐ着くかなと思っていたら全然つかない。想像以上に駅間が長かった。ただし、行き違いダイヤがきれいに組まれており、対向待ちはそんなにせずに済んだ。

そうこうしていると列車は終点銚子に到着。ここからは経営がやばいことで有名な銚子電鉄に乗り込む…のだが、少々時間がある。だったらということで 1 駅(徒歩 7 分、電車で 2 分)歩いて拠点駅仲ノ町へ。

この駅では入場券を買うだけで常時車庫見学をすることが出来るので見学。あまりの設備の古さと狭さにびっくりしつつも非常に楽しめた。

見学後もまだ時間があつたので、支援のためにお土産を購入(なんと切符を売っている駅員さんが会計!!)していると、いつの間にか列車の時刻に。バリアフリーという言葉もへったくれもないホームから乗り込むと、車内に立ち込めるなんか古臭い雰囲気。なんせ50年モノの車両で、もはや走る骨董品である。しかし、運転室には放送用タブレット、車内には薄型液晶の運賃表とわけがわからない光景が繰り広げられていた。



列車は驚異の遅さでのこのこ走る。なんせ8.9kmを20分近くかけて走るのだから。ゆっくりだからと言って静かに走るのかと思いきや結構揺れる。逆にこれ以上速く走ったら怖い…

やっとの思いで終点外川へ。当駅にはデハ801というぬれせんべいの表紙に書かれる電車が保存されている。車内公開されて



いるようだが、折り返し時間はなんと8分!

これを逃すと次は1時間後で、この後の旅程に響くので断念した。昔現役時代に乗ったのだが、とてつもなく古かったのを覚えている。

すぐに乗り込み、最近YouTubeで精力的に活動していらっしゃるS旅客係の検札をうけつつ銚子へ。大して金を落とせず申し訳ないが、こんど増発するらしいので次は沿線めぐりをしてみたい。

6. 1日目③ [銚子→千葉→浜金谷]



銚子に戻った後は、先ほど辿ったルート(成田線)とは別ルートの総武本線経由で千葉へ。このパスは18きっぷとは異なり特急券さえ買えば特急に乗れるという強みがあるためありがたく使うことに。

今回乗車したのはしおさい8号、車両は255系Be01編成。255系はJR最初期に製造された車両で、同世代の車両が続々と引退、リニューアルされる中当時の雰囲気を色濃く残している車両だ。当時はバブルだったこともあってか普通席なのに椅子がふかふか。下手なグリーン車よりも座り心地が良いのでは?と思った。

この先佐倉まで単線なので、そこまで速度は出さないが、快適な椅子のお陰で気づいたら千葉に着いた。

そういえばお昼ご飯を食べていなかったため、駅構内の弁当屋にて名物の万葉軒ト

ンかつ弁当(550円)を食べることに。この値段は駅弁の中ではトップクラスに安い部類に入るのではなかろうか



次に乗車する内房線木更津行きは平日昼間にも関わらず8両、しかも乗客の多くが1本前の列車に乗ってしまったため車内で食べることに。ちょっと濃いめの薄いカツや昆布と白米の相性がよく、千葉駅停車中に食べ終わってしまった。本当は流れる車窓をおかずにしたかったがまあいいか。

我々を乗せた列車(マリ C401+C418)は内房線を快走。道中奥に工業地域を眺めながら木更津に到着。昔は館山方面への直通が多数設定されていたが今はほとんどが木更津・君津で乗り換えとなる。

木更津に着き、乗換のこ線橋を渡ると、目の前にはぴかぴかの気動車が。これは久留里線のE130系。ほんとはこの旅で乗車したかったが、この後のフェリーの都合でなく断念した(まあ休日お出かけパスで乗

車できるから、後でも…)。余談だが、このキハE130-105, この旅の2か月後にM社かで製品化、発売されていたりする。



少々待っていると南から6両の209がやってきた。

この列車がこれから乗車するC616編成だ。これより先



の区間は2021年ダイヤ改正にて、鹿島線同様新型車両導入・ワンマン化されることになっているのでその光景を目に焼き付けておくことに(千倉までは残るみたいだが)。隣の君津まではある程度都市化されているが、そこから先は単線となり一気にローカル線感が強まる。地形の都合で平地が一気に少なくなるため、山と海に挟まれたスペースを走り抜け、我々に美しい夏の東京湾の景色を楽しませてくれた。

そうこうしていると浜金谷に到着。あるものに乗るため下車した。



7. 1日目④ [金谷港⇄久里浜、浜金谷→勝浦]

次に乗るのは東京湾フェリー。そう、このきっぷ船まで乗れるのだ。港町の雰囲気を感じながらゆったり向かって…なんてしている暇はなく急いで乗り場へ。何とか間に合った。船内はゴルフ帰りの乗客が多く乗っていたため常時換気中の展望デッキへ。

東京湾フェリーという名の通り、千葉の金谷から神奈川の久里浜までを東京湾を横断するように航行している。そのため、多数の船や鳥を眺めることが出来、同行者とともに楽しく撮影していた。



↑工業地域を背景に飛ぶ鳥

気づいたら久里浜港に到着。船のルールで人数確認をしないといけないのでいったん下船。降りてみると改めて船の大きさを実感することが出来た。



↑今回乗船したかなや丸。ほかにもチーバ君が描かれているしらは丸もある。

薄々気づいたかもしれないが、このフェリー、このパスで唯一千葉県外にて使用できるものとなっている。そのため、我々は一瞬だけ神奈川旅行を堪能し、さっさと帰りの船に乗った。

帰りは眠かったので客室内へ。船内は快適なリクライニングシート…と見せかけてリクライニングしないカチカチシートであった。座面が薄く、少々疲れた上、海上で電波が通じていないためものすごく暇だった。



あまりにも暇だったので船内でいわしハンバーグを購入。この船



の名物のようだがこれが案外おいしく、からのアクセントも相まって長い船旅のしんどさがどっか行った。

やっとの思いで金谷港へ到着。列車まで時間があつたためお土産屋に寄ったり駅の待合室で待機したりしているとようやくやってきた。やってきたのは安房鴨川行き。多くの列車は館山で乗り換えが必要となるがその必要がなく楽だった。



上がそれに充当された列車なのだが、編成番号をよく見てほしい。C612と書かれている。この編成、実はとんでもない列車で

- ・2015年、踏切事故に遭う
- ・2016年、台風で前面窓ガラスが破損
- ・2019年、踏切でトラックと衝突し前面FRP、スカート、ガラス等破損
- ・2020年、子供の置石が原因で脱線

というようにいろいろ呪われた編成なのだ。

今回、我々はその最後尾、クハ208 2112に乗車したのだが、その車両こそまさに上記事故下3つで破損した車両で最も呪われた車両なのだ。果たして大丈夫だろうか。

ちょうど高校生の帰宅時刻と重なり、多くの学生が乗っていた…のだが、6両ということもあってか余裕で座席が空いていた。その後も多少増減を繰り返したが、席が埋まることはなくこれだったら2両ワンマンでも足りそうだなと感じた。新車導入に際してはいろいろ非難の声が上がったが利用実態を見るに妥当だと感じた(むしろ余った車両を混雑の激しい北部区間に回すべきだと思った)。

途中向かいのボックスに座っていた高校生が弁当を忘れかけた(急いでドアまで向かってトスした間に合った)というトラブルがあったものの、無事に安房鴨川に到着。ここで向かい側に停車中の外房線に乗り換える。



向かいにいたのはC613編成。2021年以降は内房線木更津～外房線上総一ノ宮で通しの運転が原則となるためこの乗り換えも見納めとなる。

列車は暗い山の中をかけていき、気づいたら勝浦に到着。これまで5時間以上209系に乗車してきたがやっとゴールに着いた。

その後は宿にチェックインし、夕飯を求めて街中へ…と出たのだが妙に暗い。勝浦と言えばタンタンメン! ということで、地図で探したのだがどこもすでに営業終了。かろうじて見つけた1軒でいただくことにし



た。

思ったよりも辛さが控えめでご飯との相性抜群。非常に美味しくいただけた。

8. 2日目 [勝浦→房総横断→帰宅]

翌朝、宿の美味しい朝食を食べた後は後輩の要望でいすみ鉄道・小湊鐵道へ。撮影やポップの丘を予定していたが天気がいまいちなので乗り鉄することにした。



駅には BBASE の顔出しパネルがあるが何か様子がおかしい。編成札が黄色だし、なによりスカートがやけに丈夫だ。BBASE は千葉を走る他の

209 と異なり、南武線から転属してきた車両なので登場時の黒くて細いものになっている。



その後マリ C418 編成に揺られ、列車は大原に到着。ここからはいすみ鉄道に乗り換える。当日は土曜日ということで急行キハの運転日。せっかくなので乗車してみることにした。

やってきたのは埼大鐵研号…ではなく急行列車。キハ 28+52 の 2 両編成だ。この車

両は昨年 12 月に弊会で貸し切った車両で、その時はキハ 28 に乗車した。今回は後輩がキハ 28 に乗車したがっていたが、それがレストラン列車に充当されていたため今回はキハ 52 に乗車。こちらも JR 西日本時代や国鉄時代の面影を残す面白い列車で乗っていて飽きなかった。



また、この日は台風で被災したくまがわ鐵道を応援するため急行くまがわの HM を掲示。この日が初日だったらしく応援きっぷの発売など盛んにアピールしていた。列車は上総中野に到着後、すぐに折り返し大多喜へ。本当は上総中野から先向かう予定なのだが接続相手の都合上大多喜をめぐることにした。

ささっと昼食を食べ、大多喜の 1 つとなり、城見ヶ丘から乗車。やってきたのはキハ 20…またキハ乗っているのと思うかもしれないが、この車両は 2015 年謹製のいすみ鉄道で一番新しい車両。車内は非常にきれいで快適なローカル線旅を楽しめた。



上総中野到着後、向かいには似たような色の気動車が。こちらはまもなく御年 50 歳の小湊鐵道キハ 200 形。前回の貸し切り時は 203 を利用したが、今回は 204+208 のペアが迎えてくれた。以前貸し切りで使用した際にはこの線路が災害の影響で不通となり、錆びた線路だけが佇んでいただけだったが、今回めでたくリベンジを果たすことが出来た。

ところで、今回乗車したキハ 204、ベンチレーターが東武 8000 系のものを使用しているという特徴のほかに嵐の MV 撮影で使用された車両のようだ。



私が着座した場所は二宮さんが座った場所のようで、それを伝えるステッカーが貼られている(嵐オタの同行者曰く漢字が間違っているらしいが)。この席に座ったということは実質私が二宮さんということでもろしいだろうか。

さて、小湊鐵道では独自の感染対策を実施しており、それが「客は来ないが列車を増結する」というもの。車掌さんも「今回特別に列車の両数を増やしています。どうせ席が埋まることなどないので間隔をあけて座ってください」と自虐的な案内をなさっていた。



列車はローカル線って感じの風景を私たちに楽しませながら終点の五井に到着。以前貸し切りした際よりも長く乗車でき非常に満足できた。



否定的な意見もあったが、私自身それを使って普段だったらしないようなことを経験することが出来たので、非常に有意義なものであったと思う。



五井に着くと、車庫には見慣れない車両が2つ。前に甲種回送を撮った元 JR 東のキハ40 と、元いすみのモーターカーTMC200 形。以前は赤とクリームのツートン車しかいなかった中で異彩を放っており非常に興味深かった。

その後は廃車が進む E217 系に乗って津田沼に向かい、駅前のポポンデッタを物色してから帰宅。この旅が終了した。



9. あとがき

今回の旅では、身近なのに意外と知らない千葉を存分に味わい、その魅力、実情を学ぶことが出来た。GoTo トラベルに対して

もっと北海道へ行こう

太田 廉

(教養学部 3年)

1. はじめに

私の周りには、何かと北海道に縁のあるやつが多い。親の実家が北海道とか、ゼミの実習先が北海道とか、志望先が北海道とか……。この夏も、北海道旅行に誘われた。なんだか毎年行っているような気がするが、一回やそこの回数で北海道を周りきれないのも事実。また、北海道へ行くことになった。

2. ひたちとはやぶさと

旅の始まりは上野駅。私は17番線ホームにいた。そこに止まるひたち3号に乗るためである。

このひたち3号には、個人的な思い入れがある。

かつて、私がまだ小学生の頃の常磐線の特急は、スーパーひたちとフレッシュひたちという名前だった。その内の一つ、「スーパーひたち7号」は私の住む松戸駅に唯一止まる定期特急であった。そのことを知ってから、いつしかそれに乗ることは夢のひとつになった。「いつか地元を止まるこの特急に乗って、仙台まで行きたい」。東日本大震災前のことであった。

夢は遠く離れた。線路や駅舎が流されただけでなく、原発事故があった。相変わらずスーパーひたち7号は松戸に停車していたが、いわき駅までしか行かなくなった。私の通った高校でも除染をしていたくらいだ。放射能はどうにもならない。もしかし

たら、私が死ぬまで元に戻らないのかもしれない、そんなことも思った。それでも、何年経っても、この夢は実現したい。ずっと待ち続けた。

今になって思うと、もし何もなかったとしたら、私はこれほどに思い入れていたかわからない。当時知らなかったことだが、大震災以前には既に、特急はいわき駅で系統分離されることが発表されていた。きっと、それと同時に特急停車駅が柏駅に吸収されて、地元を止まることも、仙台まで行くことも叶わなくなっていただろう。それでも地元を通る路線だからと、記念に乗り通すために乗ったかもしれないが、松戸から乗れなかったことを残念がりながら乗るのだらうと思う。

震災を経て、計画は大きく変わった。「ひたち」と「ときわ」に名前が変わり、全線の復旧と全線を通る特急の復活が予告された。予定通りに松戸駅には止まらなくなったが、それが些細なことになった。ただこの、地元から続く線路に乗り通したい。形はどうあれ、ひたちで乗り通したい。夢は生まれ変わって、目の前まで迫ってきた。幸いにして復旧は着々と進み、ついに全通を果たした。時刻表には、濃いグレーが消え、太字の数字とレの字が踊った。旅行の半年前のことであった。私は3浪しているから、何事もなく大学に入っていたら既に社会人か院2年目だ。いずれも今より暇がない。不思議なめぐり合わせだと思う。

17番線ホームに停まるひたち3号は、かつてのスーパーひたち7号とほぼ同じダイヤで走る。夢が目の前にある。割とギリギリまで寝ていたの、感傷に浸る時間も写真を取るまもなく乗り込んだ。



写真1 ひたち車内

普段使っている路線でも、特急の座席から見るとちょっと違う。私の座った海側になる席は、通過する松戸駅のホームも、停まる柏駅のホームもよく見える。乗客はほとんどスマホに目を落としている。特急に乗らない彼らはどこへ行くのだろう。彼らはこれが仙台まで行くことを知っているだろうか。一日に一度しか来ない仙台行き。柏に停まるひたち自体、通勤時間帯を縫って走るこれだけだ。

ベットタウンを抜けて、スピードが上がってくる。我孫子も、土浦も、友部も過ぎて、水戸を発車すると、そこは私の未乗区間となる。海が見えてくる。日立も常陸も過ぎ、ひたちはいわきに停まった。

ここから、復旧区間へと近づいていく。そんなことを考えていると、自然と目が潤んできた。

まだ早い。きっと感動しながら乗るのだろうと思っていたが、ここは復旧区間のど真ん中じゃない。どうせ泣くならもう少し後

だ、とこらえて、じっと車窓を見ていた。一見すると、自然でいっぱい田舎町である。それでも所々に、黒いビニールが積まれていたり、廃墟っぽい家があったりする。田んぼも草が伸び放題。とても自然が豊かである。

こんな話がある。震災が起きた日の夜、避難所で誰かが

「ここをキャンプ地とする」

と言った。すると、周りで笑いが起こった。そして彼らは、ipodのに入っていた

「1/6の夢旅人 2002」を回し聞きして一夜を明かした。東北とは関係ない、北海道のローカル番組にまつわるエピソードである。

そんなことを思い出しながら、その曲を聞いて浸りながら、復旧区間に入った。新しく、きれいな線路と駅。以前石巻に行ったことがあるが、古い町並みを、狭い路地に歩道のない道路を、現代的に、使いやすくするためには、ともすると大地震くらいの出来事がないとできないのではないかと、ときれいに整備された街を眺めて思った。場所も状況も違うが、千葉県の計画道路が数年かけてやっとの現状を考えるとたまにそう思う。

車内販売のワッフルを食べながら、福島県を通り抜けていった。

仙台に着いた。ここで1時間ほど時間があるので、駅前のヨドバシカメラで忘れてきたSDカードを補充して、お昼にすることにした。

せっかくだから牛タン、それも一番いいやつを頼む。うまい。駅ナカだから価格は高いのかもしれないが、うまいもんはうまい。そうして食べ進めていると、だんだん

ペースが落ちてきてしまった。食欲はあるのに。時間が迫ってきてしまったので、泣く泣く残して後にした。もしかしたら体調が悪いのかもしれない。このご時世にそれはご法度だ。途端に不安になって、それこそ本当に体調が悪いような気もしてきたが、のりこんだはやぶさに乗っていると体調が戻ってきた。あ、昼前のワッフルだ。……とりあえずは、何事もなさそう良かった。



写真 2 牛タン定食

そういえば、はやぶさに乗るのも初めてだ。いっそのことグランクラスにでもしてやろうかと思ったけど、乗るなら全区間がいい、と指定で行くことにしたのだった。はやぶさはぐんぐんと進んでいくが、行く先に暗い雲が見えた。そのうちに、雨が降り出してしまった。本降りになっていき、青函トンネルを越えるといよいよ土砂降りになってしまった。道南いさりび鉄道が運転見合わせ中であることをアナウンスされた。それも乗りたかったが、一気に函館まで行くと決めておいて助かった。函館も随分な大雨であった。一旦、駅で待ってみたが、結局折りたたみ傘でホテルまで強行することにした。そこで共に旅行する一人と合流し、夕食を食べに出かけた。



写真 3 雨のなかの函館駅前

ラッキーピエロとやきとり弁当。大雨の中歩き回ってたどり着いた地元の味。これもまたよし。函館山にも行こうとしたが、何も見えないと言われて諦めた。ぐずぐずになりながらホテルに辿り着いて、1日目が終わった。



写真 4 やきとり弁当(豚)

3. すっ飛ばして札幌へ

翌日になると、雨は上がっていた。朝食

はホテルのもの。それもただのホテルではない。ラビスタ函館ベイである。テレビで紹介されてから来てみたかったやつ。Go to トラベルの恩恵に見事に預かって、朝から豪華なご飯をたっぷり頂いた。



写真 5 朝飯とは思えない朝飯

今日の予定は札幌へ行くこと。そこでもう一人と合流し、更に次の日に全員集合して車で宗谷岬へと向かう。だから今日はそのまま特急で札幌まで行っても良かったが、同行者の希望に合わせ、室蘭で寄り道することにした。



写真 6 北斗。函館駅にて

大沼も、森も、長万部も、小幌も、特急で駆け抜けていく。本当に北海道は広い。どんなに旅行に来ても行ききれないところがたくさんある。個人的に是非訪れてみたい洞爺湖周辺、というより有珠山周辺も、今日は数秒の景色になるだけだ。

室蘭に着いたのはお昼頃。というより、ここでお昼ごはんを食べるために函館を出発している。お目当てはカレーラーメン。1度フェリーに乗るために訪れた街だが全く知らなかった。有名店、なのかもしれないが、そういう洒落た店ではなく地元の人達が使う様なラーメン屋での昼食。うまい。



写真 7 カレーラーメン

再び室蘭駅に戻ると、今度はすずらんがお出迎え。乗り込んで札幌まで向かう。そういえば前回は北海道&東日本パスを使っただけの旅だったから特急とはあまり縁がなかった。今回は特急乗り放題。いつの間にか札幌までたどり着いた。到着する前、政府専用機が新千歳空港に着陸するのが見えた。席の向こう側だったから写真はないけど。



写真 8 すずらん。室蘭駅にて

一旦、ホテルに向かって、荷物を整理してから札幌ドームで集合する。このドームに来るのも3度目。一応の巔であるヤクルトよりも来ているな。

野球観戦もそうだが、サークルの面々と会うのも久しぶり。こんなに人と会わなかったのは浪人のとき以来かな。

試合は……、うーん、いまいち。そういえば前のときもあんまりすっきりしなかったかな。やっぱ札ドはだめだ。

試合後は、市内で味噌ラーメンを食し、ホテルへ。コロナで値がぶっ壊れて漫画喫茶並の値段で豪華なベッドだ。ぬくぬく就寝。

4. 北へ

3日目によく、今回旅行を共にする4人が集まる。といっても一人は留萌本線に乗るので早々に離脱。残った3人はレンタカーで一旦留萌まで向かう。高速に乗り、SAでソフトクリームを食べつつ石狩沼田駅へ。ここで入場券を買ったが、列車よりも速く到着してしまった。せっかくなのでやってくる列車を見送り、再び留萌までドライブ。町内では路上教習中の車に遭遇した。他に車も人もない。運転しやすい

だろうな一。

留萌駅に到着。にしんそばを頂く。こういうのも良い。なんだか食べて移動してぱっかりな気がするが北海道は広いので仕方がない。移動自体が観光みたいなものなのでそれで補完。

それからは、ひたすら日本海側に沿って北上する。まるで羽幌線である。途中途中のセイコーマートや道の駅で休憩を挟み、運転手を交代しつつ進む。私も運転したが、ほんの1週間前に免許取り立てたとは思えないくらいに楽に運転ができた。それでも周りのドライバーは私達をばんばん追い抜いていった。一般道で反対車線に出て追い越すという光景は、初めて見たかもしれない。こっちもそれなりに飛ばしてるはずなんだけどなあ。それはそれとして、左に海を、右に大地を見ながらのドライブは良い。半ば義務感的な感じで免許を取ったが、車での観光もいいかもしれない。そういえば高校の先輩は「俺がスーパー北斗だ！！」とかなんとか言って、北海道の全てのSAだか全ての道の駅だかを回り回ったらしい。スピードはともかく、道の駅を回るのも面白そうだ。駅だし。

そんなこんなで、入場券を回収しながら宗谷岬までたどり着いた。私人が訪れられる日本最北端の地。緯度の高さからか運のいいことに、ちょうど日の入りの時間であった。密度は高くないけれど、それなりの数の観光客が一斉に日が落ちるのを眺めていた。



写真 9 宗谷岬の先

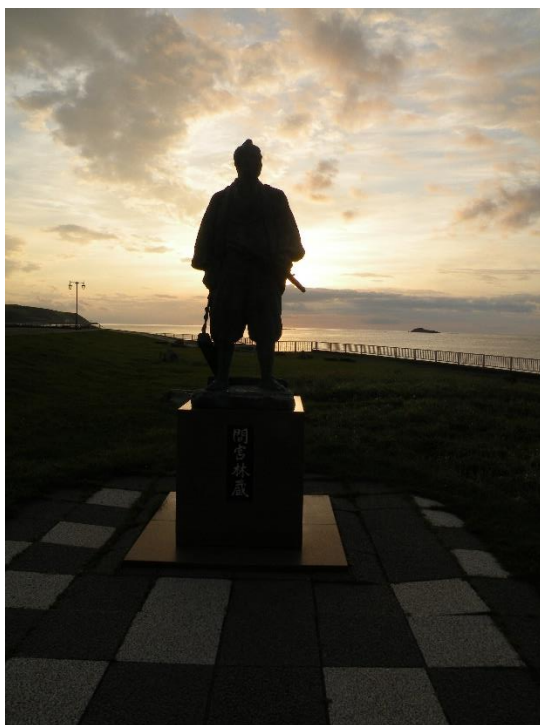


写真 10 逆光の間宮林蔵像



写真 11 日の入り直前

宿に荷物をおいたら夕食の時間。品目はたこしゃぶ。うまいに決まってるのである。夏の間だけ北海道に住みたいくらい、美味しいものがたくさんある。職場に関係のない職業に就きたいこの頃である。

夜の稚内市を、バスで移動し、徒歩で宿へ行く。不思議な感覚がある。とても静かな夜。でも、この静かな地に私達は宿泊する。見渡せば普通に家があって、アパートもあって、お店もあって、目の前に日常が見える中、宿に向かって歩く。初めての感覚な気がするのは、酒を携えているからだろうか。

宿でしばしの談笑の後、寝る。明日は朝一の特急宗谷だ。これを逃してもなんとか目的地にはたどり着けるが、随分と夜遅くになり闇の中を乗車しなければならない。それは避けたい。

もうこれで4人はまた散り散りになってしまうが、個々の希望があるからしょうがない。団体旅行のいいところは、団体でいられることくらいだ。行きたいところ、予算、好みなどなど、個人の主張を展開させすぎれば成り立たない。個人の意向を反映させるなら、こんなふうには、集まれるだけ集まって後は自由にが一番楽だ。私は、もう少し一緒にいたいとは思いつつ、今度は一人旅を満喫することになった。旅のしたさを叶えてくれるのは個人旅行だ。未踏の地、道東に思いを馳せつつ、旅行の3日目が終了した。

5. 東へ

朝。勇気のしるしとともに目覚める。まだ日の登りきらない6時前。ホテルの最寄りには南稚内だが、一区间だけ残してもあれ

なので稚内からスタートすることにする。駅に行くついでに野寒布岬……は遠いので稚内港の北防波堤ドームまで足を伸ばす。北海道はこういう、歴史のある施設が多くある感じがする。鉄道とかも早々に開通してるし。しかもこのドームはまだ現役らしい。本当にスケールがでかい。

駅まで送ってもらい、サロベツに乗り込む。ここから旭川までは二人の行程になる。セイコーマートで買った朝飯を食べながら昨日来た道に戻っていく。入場券を買った豊富を過ぎた。変わらない景色を眺める。トンネルはほぼない。原野と牧場がただただ広がっている。たまに町。そりゃあ、維持するのも大変だろうなあ。海外の、こういうなんでもない土地を走る鉄道は、どうやって維持しているのだろうか。

無事に旭川に着いた。途中なんかで止まったような気もするが、覚えてないということは大したことなかったということだろう。時間は10時を過ぎている。函館のときのやつか、雨が降っている。二人とも次の列車まで時間があるのでちょっと駅前のイオンで一息。シネマも備えるのでかいタイプのやつだ。駅前はずっきりしているものの、さすが北海道第二の都市の風格といったところか。

彼を見送ってもまだ1時間以上時間がある。ここでお昼にしよう。カップ麺も出ている有名店ら一めん山頭火を楽しみ、雨を避けながら駅に戻る。



写真 12 「山頭火」の塩ラーメン

お目当ての、大雪3号がお目見えである。……傷が目立つ。近くのライラックと比べるとなおさら。まあ、経験豊富な職人のシワと思えなくもない気もするし、外側の傷なんて大したことない。車内はすいていたので席を回してボックス席にして独り占めすることにした。サロベツと並んで4時間弱の旅路となる。一人だから誰にも気兼ねすることはない。酒は満タン、準備万端だ。



写真 13 大雪車内。中也ぼろかった

旭川を出てしばらくすると、今度は森が見えてくる。宗谷本線は原野だったから新鮮だ。近くには、国道と高速しか見えない。

上川を過ぎた。もう山の中だ。ここから次の白滝駅までは、在来線で最も駅間距離

が長い。納得の何もなさである。むしろここに4駅あったことが不思議なほどに何もない。駅、というか住んでいた人を思うと、日本の広さというか狭さというかそんなことを感じる。40分ほどかけて白滝駅までやってきたが、この大雪は停まらない。停車したのはその次の丸瀬布。約1時間を掛けた、2駅隣の運転だった。次いで遠軽に到着。スイッチバックだから周りには席を回していたりするが、私はお構いなしにさっきまで足を乗せていた側に体をあずける。もう買い込んだ飲み物はだいたい飲んだ。後は瓶ビールだが栓抜きがなく、土産物になってしまっている。今度の旅行には必須だな。

街を越えて湖を超えて、本日2度目の約4時間の乗車の末、網走駅に到着した。まだ日は沈んでないが、観光するにはもう遅い。さっさとホテルに向かう。やっぱり市内や地域を観光するなら連泊するか小刻みに泊まっていくかだ。来ただけというものももったいないが、物足りなければ何度も来る理由になる。本と同じで、たかが1回で街を味わえるはずがない。むしろ何度来ても新鮮な発見がある。ひとまず今日は訪問と、たっぷり味わうご飯、それだけで良しとしよう。



写真 14 大雪外観。網走駅にて

ホテルでいろんなお店の割引券的なものを貰った。せっかくだからここから夕飯を選ぼう。昨日はたこしゃぶだったが、もっと海鮮系が食べたい。そうして私は鮭ダイニング KIYOMASA というところを選んだ。行ってみるとお高い佇まい。客も見えないので一人でカウンターはなあと躊躇するがせっかくの旅行なのでと入った。

店内も予想通りのバー的な感じのやつ。こういうお店に入る前に行くべきお店を数段飛び越してきたかのような店内だが、その分の期待も頭の中でぐるぐるしている。

とりあえずお寿司とおビールを頼み、それから目についたものを頼んでいく。どれもこれも美味しい。串揚げもバター焼きも最高だった。母親が北海道旅行したときの思い出で語っていたホッケも、ふわふわでここまで美味しいものは初めてなくらいのものだった。一匹まるまるだったからだいぶ冷めちゃったのは残念だけど。お酒も、

外では初めてなくらい飲んだ。と言ってもビールを1L いかないくらいだが。



写真 15 うまい寿司



写真 16 うまいホッキ

とにかく充実した食事であった。数時間前の私の選択に感謝である。値段は7007円したがそんなことはどうでもいい。このために稼いできたのだ。

会計時にブラックモンブランも貰った。関東の人間が北海道で九州のものを食べるのも不思議なもんだがそれはそれで面白い。まだ食べたことがなかったし丁度いい。

外に出るともう深夜かのように暗かった。まだ8時である。明日の朝飯や飲み物の買い出しをして、ホテルに戻って寝る…前にホテルで提供されているラーメンを食べる。なんと無料！タダより高いものは

ない、さっきの7000円が腹に溜まっているがお構いなし。あっさりした醤油ラーメンを体に染み渡らせた後、今度こそ就寝。お風呂も気持ちいいものだった。

6. さらば北海道

目覚めは6時頃。コロナの影響で大学に行かなくてもよくなったので朝10時まで寝るといった一般的な大学生の生活をしている私でも旅行先ではバッチリ起きられる。……と油断して寝坊した経験があるのでガッツリ目覚ましをかけてなんとか体を起こした。帰れなくなるからね。

朝日に照らされた市内を歩いて網走駅へ。ちょっと時間が取れたので構内も写真に残していく。それにしても写真のデータが少ない。いくら出し入れが面倒くさいと言っても今度からはちゃんと撮ろう。なんのためにリュックにして両手を開けているのか。



写真 17 朝の網走駅

乗るのは釧網本線の1番列車。はこだてライナー以来の普通列車。そして最後の普通列車でもある。フリーきっぷの力すげー。

列車はしばらくオホーツク海に沿って進む。周りには旅行客らしき人しかいない。

それでも座れてよかった。きれいな海を堪能する。



写真 18 車窓風景 多分知床斜里の手前

知床斜里で海と別れて、畑や草が生い茂るエリアを進む。途中2つの国立公園を通過していく。観光する時間は残念ながらない。いつか暇が重なったら仲のいい友人たちとこのあたりをドライブしてコテージなりキャンプ場なりホテルなりで泊まるなんてこともしてみたい。そういうのは学生のうちかな…。

塘路駅で交換待ちがあるので下車。もう釧路湿原の中にいるらしい。



写真 19 塘路駅にて

そこからはたしかに景色が今までと違う、気がする。なんか鳥もいるし。こういう自然をぼーっと眺めることもしてみたい。やはり金も時間もいくらあっても足り

ない。海外への妙な恐怖心みたいなものもあるが、やっぱりまだまだ日本を味わい足りないから、あんまり海外旅行は魅力的に見えないのだ。

10時に釧路に到着。



写真 20 釧路駅

次の特急は1時間と20分後くらい。微妙な時間だが散策に出ることにした。



写真 21 ほくだい通り(大嘘)

市内を歩いていると旭川で別れた彼から連絡が。なんでも根室方面の席を取っておいてほしいらしい。特急は激混みとも言われた。しかし私の足はショッピングセンターに向かっていたので断りを入れた。ごめんね。

途中の公園でC58が展示されていた。こういうのって意外と全国にあるもんだなあ。

ショッピングセンターではお土産を購入。段々と手荷物が増えてきた。色々持っていくものを絞ってリュック一つで旅行できるようになったが土産物を買ったり食料を買ったりとなると厳しくなる。結構大きさを重視して買ったつもりだったがリュックだけで済ますならもっとでかいほうがいいか、後はもっと工夫が必要か。キャリアバッグを使う友人もいるが、将来輪行をするかもしれない可能性を考慮するとリュックひとつで収めたい。あと単純に重くなるし。

ちょっと早めに駅に戻って特急の指定席を取っておく。先程の混雑のこともあって心配だったが、ひとまず取れて一安心、昼食を買い込み、乗り込む。釧路、というより根室本線らしくカニの弁当だ。さっきのお店で買った昆布のお菓子もある。昼間から酒を飲みながら、苫小牧のフェリーターミナルを目指した。



写真 22 花咲かにいくらめし

南千歳で北斗に乗り換え、苫小牧からはバスでフェリーターミナルへ。慣れたものだ。乗るのは初めての太平洋フェリー。以前の北海道旅行で予約するも台風のせいで欠航になり慌てて飛行機に変えてから気になっていたやつだ。行き先は仙台。八戸ほど近くなく大洗ほど遠くない、ちょうど良い距離感。食事も夜朝と楽しめる。おまけに定員2名の個室を独占して優雅な気分。

食事を済ませ、風呂も済ませ、酒も飲めばもう眠くなってくる。外に出てももう明けが見えない。闇の中をただ進む船があるだけだ。ここのところいつもより短い睡眠時間が続いていたし、朝食の時間もあるし、寝る。電波も届かないし。初めてのフェリーは雑魚寝だったが、今や個室となって随分と快適だ。波も穏やかでゆっくりと眠ることができた。

7. 旅の終わり

翌日、特に天気が荒れることもなくすっきりと目覚めた。船上はそよ風どころじゃない風だが、お家に帰ろう。

ところで、旅行出発当初、仙台港からの帰り道はまだ決めていなかった。きっぷも用意していない。確か決めたのは船内だったと思う。それくらい、私の旅行は適当になった。まだノープランとまではいかないが、色々身軽な旅行になってきているようにも感じる。まあ、プランがない、とは言っても大体時間との兼ね合いで決まってくる。新幹線か、下道なら東北線か常磐線か磐越東線か水郡線くらいか。後は会津から東武とかだろ。この中で未乗は磐越東線くらい。だから必然的に磐越東線に行くダイヤを確認するだけで計画は完了し

た。帰れる時間で助かった。

仙台港からバスで中野栄駅へ。そしてあおば通駅まで乗車。これで仙石線は全線完乗かと思ったが、仙石東北ラインに乗っているので乗り残しがある、ような気がする。乗ったかもしれない。……忘れていたらまた乗ればいいのか。

そこから仙台駅まで歩き、再び牛タンを食す。今度はきっちりと食べきり、満足の昼食となった。ラッキーなことに日曜日だったので週末パスを買い(なぜ中野栄駅で買わなかったのか)、郡山まで行く。せわしなく乗り継いで、キハ110に乗車。景色は……、水郡線みたいな感じかなあ。



写真 23 磐越東線キハ110 郡山駅にて

何事もなくいわきに到着。10分ない時間の中わたわたしながら駅弁を買い込み、おなじみのE531系に乗車。接続が良すぎる。もう少し買い物とか外観を見る時間とか欲しい。もう日も沈んできて、景色を楽しむ余裕もない。

勝田で乗り換え。ここ何回かで帰り道のグリーン車が恒例になりつつある。駅弁を食べて旅行を振り返る。これだけの長さの旅行は初めてだった。随分と広く周った感じがする。またしばらく旅行は厳しくなるだろうけど、常磐線のように待つことにしたい。どんなに時間がかかっても、日本の鉄道は乗り尽くしたいものである。



写真 24 うに貝焼き食べくらべ駅弁

8. おわりに

校正してないけどまあいいや！

お読みいただき、ありがとうございました。