

# はしがき

気づけば昨年の文化祭から早1年が経ち、そして今年も文化祭がやってきました。去年の文化祭は人がつまりに詰まって移動するのも大変な状況でしたが、今年はどうなっているでしょうか…。まあ去年より少ないということはないでしょうが…。そんなことを思いながらはしがきを書かせていただいております。例年、このはしがき、あとがき共に部長が書いているような感じ？(個人の考え)がするのですが、今年はわずか数時間前に部長から任されたということで訳のわからないただのヒラ部員の自身が書かせていただいております。それゆえに、今年ははしがき・あとがきの質が例年よりも悪いんじゃないでしょうか…。だとしたらすみません。

いわゆるコロナの流行が始まったのが2020年2,3月。当時、当代77回生は中学1年生末でした。つまり、コロナ前の文化祭を知る最後の代が遂に最高学年になったというわけです。それゆえに、77の代が卒業する前に文化祭が通常開催に戻ったのは良かったなと思います。うれしいことに頼れる後輩も多いものですから、来年以降もうまくやってくれることだと思います(自身は特に何かしていたわけでもなかったのです…). 我ながら何様のつもりだという感じがするので少し話を変え、折角なので昔の話でも書きたいと思います。

2019年末、当時はちょっとした新型の風邪かその辺の類ができたんだろうとほとんど気にしていなかつた新型コロナですが20年に入った途端、日が進むごとにこれは危険なものではないかと言われるようになり感染者は爆増する中、ついに2月末、当面の間休校ということになりました。以降何においてもコロナ対策がついてくるという感じで、文化祭も中止だったり延期だったり規模縮小だったりを経て、去年ようやくコロナ前と同じ通常開催となることができました。今思えばたった4年しか経っていないのに随分と長いことのようにも感じられます。残念なことに77はもうあと1年受験に走るだけで時間は残っていません。78以下の後輩には毎日楽しんでほしいなと思います。

話がそれすぎてしまったので、話は「どんこう」のほうへ戻しまして。今年は鉄研の活動が活発したこともあり、当初予定の計140頁を超えた分量となっております。部員たちの「好き」が溢れんばかりのこの「どんこう」、ぜひお楽しみください。

以下オンライン版用追記です。このオンライン版は文化祭当日、紙媒体が無くなってしまったとき用の物ですので、当日配布される紙媒体の部誌と比べても執筆者の名前がイニシャルになっている・写真が白黒でない(!)という誤差レベルの違いしかなく(後者はお得感が若干感じられるかもしれない)、特に記事が増えた減ったということはありません。予めご了承下さい。

# 2023年鉄研旅行記

## まえがき

77回生 S

77回生はコロナ前の灘校を知る最後の世代だとよく言われます。実際、私たち77回生は2019年入学なので、中一の期間を新型コロナウイルスが蔓延する前に過ごしています。当然その年は鉄研旅行もあり、5泊6日で東北まで行ってきました。それから4年。新型コロナウイルスが五類に変更され、再びコロナ前とはほぼ同形態の鉄研旅行に行くことができ、非常に喜ばしく思います。

とはいっても4年の年月は長く、今回の鉄研旅行に行く最上級生である77回生以外は、5泊6日の鉄研旅行は初めての経験となります。ですからあまりノウハウが蓄積されておらず、特に体調管理面において、色々と苦労しました。

また、4年の年月が長いというのは北海道の鉄道業界においても同じで、札沼線の北海道医療大学～新十津川が2020年に廃止、2015年の台風で路盤流出した日高本線が2021年に正式廃止、留萌本線の留萌～石狩沼田が2023年春に廃止と、この4年間だけを見ても、次々と北海道の鉄道は失われていています。また今回の旅行でも、北海道新幹線開業時の廃止が決まっている函館本線の長万部～小樽、通称山線や、2023年度に廃止予定の根室本線富良野～東鹿越、2025年度に全線廃止予定の留萌本線石狩沼田～深川など、多数の廃線の危機に晒されている路線・区間に乗車します。これを見て、部員たちはどのように感じるのでしょうか。

さて、ここで今回の旅行の行程をざっくりと解説していきましょう。

今回の鉄研旅行では、道南→道央→道東→道央→道北→道央と、北海道を6日かけて周遊していくという行程になっています。1日目は、まず参加者全員で、東海道新幹線で東京まで行った後、東北・北海道新幹線でひたすら北上します。この後3つの班に分かれ、青函フェリー班は新青森で下車した後、青森港から青函フェリーに乗船し、函館に行きます。いさりび鉄道班は木古内で下車して、新幹線開業後に第三セクターに移管された、道南いさりび鉄道に乗車し函館に向かいます。函館観光班は、現在の北海道新幹線の終点となっている新函館北斗まで北海道新幹線に乗車し、その後いち早く函館まで行く班になっています。



2日目は、まず早朝に函館本線の藤代支線・砂原支線に乗車するオプション(一部の部員のみ参加)があり、その後は1日目同様3つの班に分かれます。山線班は、函館から長万部まで行った後、北海道新幹線開業後の廃止が事実上決定となっている、函館本線の小樽～長万部、通称山線に乗車します。洞爺湖温泉班は、函館から洞爺駅まで行った後、温泉地として有名な洞爺湖温泉に行き、その後は秘境駅として名高い小幌駅に訪問します。室蘭観光班は、函館を暫く観光してから室蘭に向かい、室蘭観光をしてから札幌まで向かう行程となっています。

3・4日目は少し複雑な班分けとなっています。まず、道東右回り班(4日目は富良野線班と呼称)は3日目に網走を経由して釧路に行き、4日目は新得、富良野を経由して旭川まで行きます。そして、道東左回り班は、4日に釧路から3日目の右回り班と逆の動きをして旭川に行きますが、そちらは、3日目はさらに2つに分かれており、片方は札幌から根室本線を通して乗ってて釧路まで行く根室線班、もう片方はまっすぐ釧路に向かい、花咲線で根室まで行く花咲線班となっています。また、根室線班は3日目の富良野で富良野線に乗る富良野線オプションがあり、富良野線班(道東右回り班)は4日に釧路湿原オプションと花咲線オプションがあります(ここまで書いて思いましたがかなり複雑ですね…)

5日目は全員で日本最北の市、稚内まで行きます。往路は、半数の部員は普通列車、もう半数の部員は特急で行き、復路は半数の部員は早い時間に出るサロベツ号、もう半分の部員は遅い時間に走る宗谷号に乗車します(宗谷号の旭川着が21時台とかなり遅いためこのようにしています)。

最終日の6日目は、まず一部の部員がオプションとして、つい先日に留萌～石狩沼田が廃止され、2026年に全線が廃止予定の留萌本線に乗車します。その後は、札幌に行って観光する札幌観光班と、室蘭本線の岩見沢～沼ノ端と日高本線に乗車する室蘭・日高線班に分かれます。最後に新千歳空港で両班が合流して神戸空港まで行き、今回の旅行は終了です。

実は、このプランは私が主に作成し、投票で選ばれたのですが、全体的に朝早く出発するプランが多くなってしまったのは反省点です。北海道は列車の本数が少ない区間が多く、この列車に乗れないと次はn時間後といったことがよくあるので、仕方ない部分もあるのですが、久しぶりの5泊6日で毎日ハードな行程は体力に来ますよね(実際筆者も最終日はあまり体調がよくなかったです)…。

とはいっても今回の鉄研旅行は、4年ぶりの5泊6日の旅行ということで、部員たちと顧問もかなり充実した時間を過ごせたのではないでしょうか。これを読んだ皆様が、北海道の雰囲気を感じ取っていただき、実際に旅行した気分になっていただければ幸いです。

(路線図の画像の出典は <https://47rail.jp/get-routemap/01-hokkaido/>)

# 前日譚

78回生 H

今年は、コロナ明けの鉄研旅行ということで、長い期間で遠くに行く、コロナ前のスタイルに戻ることが、部員から強く望まれた。

今年の行先は、北海道と東北から投票で選び、北海道に確定した。北海道は新幹線でも行けるが、飛行機の利用が含まれるので、飛行機の予約のために早く動く必要がある。例年であれば、6月末までにプランを募集するが、今年はプラン案の締め切りを5月上旬に設定した。今年は多くのプランが集まり、5月中旬のミーティングで投票をし、プランを決定した。特に修正するところはなく、人気のなかった班を削除した程度で修正はできた。

7月にはしおりの作成、班分けの作成がある。しおりの作成については、大部分を77回生のSさんに手伝っていただいた。この場をお借りして、感謝申し上げます。ありがとうございました。しおりは、観光地や名物までかかれた情報の多いものであり、充実していた。班分けについては、第二希望を1回以内にし、可能な限り希望を通した。

8月上旬には、台風7号の接近があった。北海道だけでなく、全国で災害があった。北海道でも、運転見合わせがあったが、8月21日に復旧するとのことで、プラン変更は免れた。

今年は5泊6日、飛行機利用もあり、かなりタイトなスケジュールである。体調を崩さないように旅行を楽しみたい。

## 1日目 いざりび鉄道班

77回生 K

サラリーマンと旅行客が入り乱れる金曜朝の新大阪駅、その中にテンションの高い異様な集団、灘校鉄研部員が集まっていた。皆が待ちに待った四年越しの五泊六日の鉄研旅行の幕開けである。この日数で鉄研旅行に行くのは2019年の東北以来、高二の筆者が中一のとき以来であり経験しているのは高二の四人だけ、皆がこのハードな行程について来られるのか少し不安ではある。そんなことを考えながら集合時間ギリギリに到着する重役出勤の筆者はよくない先輩である。ただ新大阪に集合ではこれから北海道に行くという実感は全くない。誰が北海道まで新幹線で行くという頭のおかしいことを提案したのか、考えて出てきたのは三か月前の自分の顔であった。こうなった経緯を説明しておくと、大阪市内から木古内までの普通運賃は16060円、料金部分は15990円で合計は32050円であるが、学生団体割引乗車券を使えば運賃が半額になるため

合計で 24020 円になる。旅行会社から提示された団体航空券の額は金曜日ということもあってか午前の便は勿論午後の便もこの額を上回っていた。ならば鉄研だし新幹線で行ってみようとなったのであった。



前置きはこのぐらいでいざ出発である。筆者はお恥ずかしいことに東京に行ったことがないので、何気に東海道新幹線に全線乗るのは初めてである。やって来たのは西日本所属の N700S であった。珍しいらしいが、今年夏から流れ出した JR 東海の新チャイム「会いに行こう」が聞きたかった身としては少し残念である。列車は京都、名古屋と順調に飛ばしていくがいかんせん新鮮味がない、本当に初乗車なのか疑うレベルである。これが新幹線というものなのであろう。途中で車内販売が来たため毎度おなじみシンカンセンゴ イタリアイズを購入、この車内販売も十月で終了するらしく寂しい限りである。まあアイスとヨーゼーしか売れてないもんね。いつも通りの圧倒的な硬さで、食べ始めるまでに十分は要する。バニラの香りを堪能し完食すると左手に富士山、残念ながら雲がかかっていたが、山頂は雲が抜けてきれいに見えた。ここらへんでようやく旅行気分が出てきて、そうこうしているうちに東京駅に到着。乗換時間はわずか二〇分である、初めての東京駅訪問は駅舎の姿を拝むことも叶わず、そそくさと乗換改札に向かった。

東北新幹線のホームに上り、関西では見られないはやぶさ + こまちの 17両編成の表示と新幹線同士の連結に少し感動。だが始発駅のはずなのに新幹線のドアは三分前になんでも開かない、ようやく開いたが乗り込んでいる間に発車時刻、座る前に東京駅を滑り出していた。東京駅の過密さとか車内清掃の時間とかいろいろあるのだろうがもう少し早く開けることができないものなのだろうか。座席は上下移動可能なヘッドレストまでついており、東海道新幹線よりだいぶ快適ですが長時間乗ることを考慮されている感じがした。のろのろと大宮まで走った後、次の停車駅は仙台である。時速 320 キロの爆速を体感し、だだっ広い関東平野の田んぼとその中に時折広がる市街地を眺めながら、三人掛け座席を回転させて六人でドボンに興じる。だいたい十五戦ぐらい終わったところでようやく仙台に到着である。このあたりでお昼ご飯にしようという声が上がり、各々新大阪で買い込んだ食料に手をつける。僕は北海道に入る前にお金を使うのはあほらしいと思い、コンビニのおにぎりとパンだけである。後輩たちのおいしそうな駅弁を羨ましく思いながら、一人悲しく貧民ご飯である。食べ終わった後はまたドボンに興じるが、いかんせん東北は長い。ずっと 320 キロでぶっ放しているはずなのにまだ着かない。十七の老人にはそろそろ限界である。盛岡あたりで、新幹線で來たことを後悔し始めた。かれこれ四十戦はしただろうか、ドボンで気を紛らわしているとようやく新青森に到着である。

フェリーに乗り換える方々を見送って、こちらは文明の利器を使い、一瞬で北の大地に入国する。誰も使わないさうな奥津軽いまべつを出ると、JR 北海道の車掌氏の丁寧な案内放送があり、ついに全長 53.85km を誇る元世界最長の海底トンネル、青函トンネルに突入である。A 先生によると魚が見えるそうだが、僕は心が汚いので見えなかつた、残念。二十数分ほどでトンネルを出るとあつという間に木古内である。

乗ってきたはやぶさ号を見送って、発車標を見ると次の電車は一時間半後である。整備新幹線あるあるの本数の少なさは今後解決すべき問題なのかもしれない。改札口へ降りるエスカレーターは寒さ対策として扉で囲われており北海道を実感するが、暑い！とにかく暑い。大阪より暑いのは訳がわっかないおっとよくきこない、とここで涼しくしておく。北海道新幹線開業によって経営分離され第三セクターとなつた道南いさりび鉄道のホームに降りると山吹色のキハ40がお出迎えてくれた。色々な塗装があるそうだが、どうも



この塗装は好きになれない。暑さをしのごうと車内に入ると、暑い！！なんだこの蒸し風呂は。よく見ると冷房が付いていないではないか、またしても蝦夷地の洗礼を受ける。窓を全開にできる仕様なのはよいが、止まっている間は全く意味がない。文句を言って写真撮影をしているうちに列車は出発。この列車はワンマン運転のはずなのだが、前の運転室に合計三人、後ろにも一人乗っており、さらに後ろに警察官が二人乗っているという超厳重警戒列車である。何か理由があるのかも知らないが少し不気味であった。動き出すと全開にした窓から風が吹き込んで暑さは和らいでくる。外を見ると架線があり、何であるのだろうと思ったが、そ



いえば貨物が走るのであった。しばらくすると EH800 形牽引の貨物列車とすれ違う、そういう木古内手前で貨物用の線路が分岐していたのを思い出した。定尺レールの心地よい揺れに身を任せているとトンネルのなかにはいったとたんにその揺れがなくなつた。トンネルの中ではとても涼しく、寒いぐらいの風が車内に吹き込んでくる。ほんとかどうか知らないが後輩がトンネルの中は年中気温がほぼ変わらないからレールを溶接してしまっているのではないかと分析していくなるほどと思った。列車は時折海沿いの景色の良いところを走り、函館の山と市街地を横から見渡すことができる。市街地があつてその岬の先っぽに山がある光景はここから見ても違和感満載だ。函館に近づき七重浜の駅に到着すると、北海道大学に通われている鉄研 OB の方がお見送りに来てくださっている。窓からパインアメを頂き、阪神タイガースの優勝を誓った。ありがとうございます。手を振りながら七重浜を出発すると函館本線に合流し、貨物ターミナルを横目に五稜郭に到着。筆者の名字と同じ地名に苦笑いして、カラフルなキハ40が並ぶ車庫が見えると終点函館に到着である。新大阪を出てから 8 時間 25 分、長かった。



い出させる「ネギ(塩)チャーシュー麺」(¥880)を注文。ラー油が入っているところは同じだが、こちらのお店は生のネギが上に大量に乗っている（行きつけのお店は加熱して鶏肉とラー油を和えたものが乗せられて

長編成に対応した、長い頭端式ホームに圧倒されホームを出る。乗車人員わずか約 1500 人にもかかわらずちゃんと自動改札機が設置されており、JR 北海道の意地を感じる。駅から市電を横目に徒歩十分のホテルまで歩く。道中にセイコーマートとツルハドラッグを発見し北海道を実感。チェックインを済ませたのち、数人で早めの夜ご飯を食べにホテル裏のラーメン屋「ぶんぶく茶釜」に向かう。筆者はここで学校近くの行きつけラーメン屋を思

いる)。お味のほうはというと、ネギが生であることにより辛みが増し、ラー油も相まってより刺激的な味になっている。唾が出てきてめちゃくちゃ水が欲しくなる味である。汗だくになりながら、これだけでお腹いっぱいになる量のある一杯を美味しく頂く。この量で880円なら安いものである。メニューには三千円もする海の幸をたくさん乗せたラーメンもあって驚いた。

満腹になったところで、一行は日本の三大夜景ともいわれる函館の夜景を鑑賞すべく函館山に向かう。函館山は夜景の時間のみ自家用車の通行が規制されるため、登る方法はタクシーという邪道を除き3つある。一つ目は王道ロープウェイである。運賃は往復一八〇〇円、本数は平常時で一分毎、混雑時で三分毎、所要時間は三分である。二つ目はバス、片道五〇〇円、三〇分毎で所要時間は二〇分である。最後は徒歩、タダで本数は無限であるが、所要時間一時間と体力の消耗がネックである。貧民の我らは最初徒歩で行こうと企んだが、時間の無さと誘惑に負け、激込み登山バスに乗車することになった。満員のバスでうねうね道を行くと標高334㍍、函館山に到着である。阪神タイガースは勿論関係ない。山頂展望台は予想以上の人混みであった。函館山の特徴である陸繫島、いわゆるトンボロがわかる部分の立ち位置には、どこも人が三列以上



上列をなしている。ここで引き下がろうかとも考えたが、ここで筆者がスーツケースに括り付けて持ってきた2㍍越えの三脚の出番である。最大まで引き延ばして背伸びをしながらカメラを取り付ける。そうすると何とかカメラ越しに夕暮れの函館市街が確認できた。隣にいた女性に「機材が違うわねえ」と皮肉?を言われながらも、大阪人の筆者は「ありがとうございます」とだけ答えずけずけと撮影。設定をしていると日没時刻を過ぎ、辺りが薄暗くなってきた。ブルーモーメントの始まりである。刻一刻と暗くなる街を、シャッターを切りながら人の頭越しに眺める。まだベストタイムはこれからという時にもう満足したのだろうか、前の人気がどんどん抜け始める。有難いことに19時07分、撮りたかったタイミングにベストポジションで撮影出来た。一緒に登ってきたメンバーで記念撮影を済ませ、帰りのバス乗り場へ向かう。だがここでハプニング発生。バスが発車五分前にも関わらず押しても乗れなさそうなぐらいの大満員、しかしこのバスは三〇分後。あたふたと三分ぐらい周囲をうろついて、もう一度バスを見ると少し隙間ができている。頑張って詰めてくれたのだろう、礼を言って無理やり五人押し込む。何とか発車し、遅延しながらも三〇分で函館駅前に到着。セコマで食料調達をし、ホテルへ帰着。長い一日だった。テレビをつけるとBS日テレで阪神戦をやっている、神。広島も勝ったが、無事阪神が八対一で巨人に快勝し、マジックを一つ減らし22にした。オーオーオッパー、阪神タイガース、フレーフレッフフレーー！！

# 1日目 函館観光班

77回生 N

おはようございます。今日は新大阪駅に来ております。これから長い長い北海道の旅が始まりますね。普通関西から北海道に行くときは飛行機を用いると思うんですが、今回は鉄研旅行ですので新幹線で行ってします。さて、集合時間になりました。トイレ・買い物を済ませてホームに向かいます。しばらく待つてみると新幹線が入線しました。この列車は広島始発らしく、何人かすでに乗っているようでした。東海道新幹線は特に感想がないのでCutします。

東京駅に着きました。品川一東京間は在来線と並行する部分があるんですね。ドア全体が塗装された車両を見ることができました。東京駅はどこを見ても人が多かった気がします。一極集中の弊害ですね。次に乗車する「はやぶさ」号は秋田へ向かう「こまち」号に連結されました。連結された状態で17両ということを考えると、東北新幹線も割と需要があるのだなと思いました。速達列車とあって、停車駅が少なくスピードも速かったです。新青森まではある程度人は乗っていた気がしますが、新青森を過ぎるとガラガラになっていました。函館一青森の輸送は限定的なんでしょう。札幌延伸でこれがどう変わるか楽しみです。日本で最も利用者数が少ない新幹線駅である奥津軽いまべつ駅を過ぎると、青函トンネルに入ります。青函トンネルは、世界で最も長い海底トンネルでしたが、2016年にスイスのゴッタルドベーストンネルに抜かれてしまいました。ちなみに、世界で最も長かった吊り橋の明石海峡大橋は、2022年にトルコのチャナッカレ1915橋に抜かれています。トンネルをぬけるとすぐ木古内駅に着きます。奥津軽いまべつ駅や木古内駅はあまり利用者は多くないですが、青函トンネル内で有事があった際に避難する場所を確保するために存在していると思われます。



新函館北斗駅に到着しました。全然人が乗っていないと思っていましたが、改札やエスカレーターは結構混んでいました。仕がないことなんですが、エスカレーターは混むと時間がかかるのでよくないです。在来線のホームには函館ライナーがすでに停車していました。この列車は快速だったので、七飯と五稜郭に停車し函館駅に到着しました。ホテルにチェックイン後、函館市電に乗車。

路面電車は音がとても良い

ですね。乗って楽しかった

たです。ところどころ線路がほぼ直角に曲がっているところがあり、そこではかなり揺れています。五稜郭公園前で下車、五稜郭タワーに向かいます。ちなみにJR五稜郭駅は五稜郭とかなり距離があり、JRの列車内でも市電やバスに誘導するアナウンスがされていました。観光客の割合が高いからこのようなことをするのかなと思いま



た。五稜郭タワーの展望台では五稜郭がとてもきれいに見えました。他の城は横から見た方がきれいですが、五稜郭は上から見るべきですね。他にも函館港に停泊しているフェリーや函館山が見られました。また、うっすらでしたが下北半島も見ることができました。五稜郭の歴史や箱館戦争についても勉強できてよかったです。お土産を売っているコーナーでは、「展望台限定！」と書かれた商品が数多く見られました。こうやって売り上げを稼ぐんですね。隣のカフェでは新選組ソフトを売っていました。ちょっと食べようかな。



・・・・やってませんでした。午後5時はさすがに閉まるか。いくつかのお土産を買ってタワーを降り、外に出ます。すると、五稜郭仕様のマンホールを見つけました。こういうご当地のマンホールって見つけられたら嬉しいものですよね。晩御飯は函館周辺でしか展開されていないハンバーガーチェーン、ラッキーピエロにします。メニューを見ていて、ハンバーガーだけではなくスパゲッティやオムライスなど多くの料理に手を出していることに驚きました。人気No.2のラッキーエッグバーガー、ポテトを食べます。No.1のチャイニーズチキンバーガーはなんか食べにくそうだなと思ってやめました。ハンバーグは分厚く、ポテトもホクホクでとても美味しかったです。函館に行ったら行くべきお店だと思いました。晩御飯の後まだ時間があったので、函館競馬場に向かいました。午後7時とかだったので空いてませんでしたが、広場には五稜郭をイメージした植え込みがあって函館らしさを感じました。もう時間なのでホテルに戻って寝ます。おやすみなさい。

## 1日目 青函フェリー班

78回生 あさり

高校1年のあさりです。今年も灘校鉄道研究部取材旅行が始まりました。中一の時はコロナで中止だったので3回目ということになりますね。早速本題に入ります。まず集合は関西に住んでいる人は必ず利用したことがある新大阪駅に8月25日午前7時30分ごろ。早すぎませんかね、これ。学校に行くときに起きる時間ですよ。というわけで前日は起きれるか心配だったんですけどちゃんと4時に起きました(ちなみに最寄りは大阪環状線のどこかです)。さて、鉄道研究部には鉄道ヲタクといわれる人たちがたくさん所属しているんですけど、私もそのうちの一人です。急になんの話かと思ったでしょう。この話が4時起きの謎につながるのです。私は鉄道ヲタクの中でも撮り鉄でした。最盛期が中二のころで今は家から出る気力が無くなつたので過去形です。しかし、この日は重たい腰をあげるほど珍しいものが大阪駅を通るということで4時に起きました。そして、大阪駅で5時ごろに撮り終え、新大阪駅へ向かうんですが、早すぎる。ということで待合室で仮眠をしました。で、寝坊しました。なんで新大阪駅に着いてるのに寝坊するんでしょうね。まあ5分程度だったので大したことはありませんでした。やっと今回の旅はこれから始まります。部員たちと合流し、顧問から団体乗車券を受け取り、新大阪駅構内へ。{新幹線の新大阪~(東海道新幹線)~東京~(東北

新幹線)~新青森は函館観光班といさりび鉄道班も書いてると思うので内容かぶるかもしれませんがそこそこはご了承ください。といつても私は新幹線でほとんど寝てたので書くことがありませんが}。ホームに上がり、乗車する列車が来ました。最新鋭の N700S が入線してきました。隣にいた中一や中二は興奮してうひゅうひゅしてましたが、私は大人なので見ているだけでした。ねむすぎてそれどころじゃなかった。車内へ入り、就寝。おやすみなさい。おはようございます。ここはどこでしょうか。新横浜と品川の間だそうです。ですが、まだ眠い。今寝ても時間が微妙なので次乗る東北新幹線に回しましょうか。とりあえず眠気を覚ますためにデッキに出ましょう。はい、部員がたむろしてました。どおりで車内が静かだったわけだ。部員と他愛のない話をしていたら品川を出ました。新横浜まで来たら東京まではあっという間ですね。下車の準備をし、座席で待ちます。東京に着きました。はあ空気が大阪と一緒にますね。吸った意味がありませんでした。ちなみに前東京に行ったときは丸の内にゴキブリがうじゃうじゃいてびっくりした記憶がある。さて、東北新幹線に乗り換みました。こちらも乗車後就寝。おやすみなさい。おはようございます。今日おはようを言うのは3回目になりますね。さてどこを走行中かというと、どこでしたっけ、忘れました。でも新青森に着く1時間ほど前なので盛岡出たあたりかな。弁当を食べ、(これは新大阪で買った、紐を引っ張るとあったまるすき焼き重)座席を回転させてドボンすることになりました。みなさんはドボンって知っていますか?大富豪やババ抜きのようなトランプゲームのうちの1つです。ルールはググってください。で、なんだかんだやっているうちに新青森に着きました。ここで函館観光班といさりび鉄道班とはお別れですね。さてここから大急ぎでタクシーに乘ります。みなさん、忘れてはいけません。ここまで新幹線のことを長々と書いてきましたが、私たちは青函フェリー班です。さあ大急ぎでタクシーに乗った理由ですが、新青森で下車してから青函フェリーの乗船受付終了時刻まで余裕がないんですね。タクシー使うとかなんて金持ちな学校と思われたかもしれません、学校が金持ちなのかは実際のところ私は知りません。気になった方は文化祭の時に会計でもつかまえて聞いてください。答えてくれるかは知りませんが。顧問のK先生が乗船受付を済ませ、うつきうきで私たちを癒してくれるとびっくりの笑顔で部員の元に戻ってきました。結局のところ顧問もフェリーが好きなんでしょうとか思ってました。が、後々判明したのですがこの人は機関マニアでした。旅の道中、バスやディーゼル機関車のエンジンなど(?)をスマホのサーモグラフィアプリで見てました。ちょっと理解できない。いや、フェリーがほんとに大好きなのかもしれない。まあこれはさておきやっと乗船です。私は御船印(御朱印の船 ver.乗った船のはんこがもらえる)を集めてるほど船も好きなので興奮しました。前回青森から函館までは津軽海峡フェリーという別の会社が運用するフェリーに乗っていて、また違う新しいフェリーに乗せて得した気分。さあ定刻通り青森港を出港しました。デッキから離岸するところを部員たちとともに見てましたが、まあ普通の離岸でした。本日8月25日は天気は晴れ、風もほとんど吹いてなくて波も穏やかという船に乗る方からしてはたまらないぐらい良い天気でした。船好きからしたらもうちょっと波が高くても、それこそ冬の津軽海峡のように揺れても面白いと思っていたのですが。さあ乗船時間は4時間程度。ちょうどいい時間ですね。デッキから船内へ戻り、カップラーメンを食べ、デッキへ出て、船内へ戻りドボンをし、デッキへ出て夕日を見たり撮ったりして、船内へ戻りだべり、デッキへ出て海を感じ、船内へ戻り顧問が寝ているところを激写し、そんなこんなで3時間30分ぐらいたちました。さあもうすぐで今回の宿泊地である函館に到着です。あれ、進行方向からなんだかとても大きい船がこちらへ向かってくる

ではありませんか。そうですダイヤモンドプリンセス号です。一時期コロナが流行り始めクラスターが発生したことでお有名なあの巨大豪華客船です。いやあこれには興奮しましたね。一度は乗ってみたい。デッキからダイヤモンドプリンセスに乗っている乗客やウォータースライダーが見えるんですよ。いやあすごかった。



そして定刻より少しだけ早く着岸し、函館の地へ足を踏み入れました。あれ、全然涼しくない。むしろ大阪と同じぐらい暑い。そうなんです。この日は北海道の最高気温が高すぎた日でした。こちらからもタクシーでホテルまで行きました。いやあいいですねえ。1日目からこんな充実した時間が続いて幸せです。さあ明日も早いのでもう寝ましょうおやすみなさい。

## 2日目 渡島砂原オプション

81回生 S

おはようございます。Sです。

僕は今回、渡島砂原線オプションに参加しました。先輩方の作成プラン作成時には漢字が読めず、ググりました。北海道には僕にとって難読な地名が多いです。渡島は戊辰戦争終結直後に制定された日本の地方区分の国一つ渡島国の渡島だそうで、おしま、と読みます。砂原がさわらと読むのはまたほら、地名ですか難解です。

現在新幹線最北の駅新函館北斗駅をなぜか避けて大沼駅にまで北上している？とまあ僕にとってはそんな認識をした（2023年）のですが、新幹線が開通する前は「新函館北斗」は「渡島大野駅」と称され、それ以前は「本郷」と称されていた歴史や砂原線のおこりを考えると的外れな印象ですね。この函館本線にある8の字、歴史を見ていくとなかなか頭がこんがらがって面白かったです。8の字の上の丸の部分には駒ヶ岳が収まる、というよりも、駒ヶ岳をうまく乗り越えて線路をつなげると駒ヶ岳を一周したというか、そんな地理関係になっています。8の字の交差部分付近にある大沼国定公園は、北海道の南西部、渡島半島の中央部に位置する面積約9,000haの自然公園で、この大沼公園の大沼湖と小沼湖の間の鉄橋を列車が駆け抜けます。鉄橋と線路で分断されているこのセバットと呼ばれる場所は水流が速いため、厳冬期でも凍りにくく冬には白鳥などがあつまるのだとか。

乗った電車は函館5時49分出発7時43分到着、函館本線普通森行で、函館、五稜郭、桔梗、大中山、七飯、大沼、鹿部、渡島沼尻、渡島砂原、掛洞、尾白内、東森、森と停車します。8の字の右、右を通るルートです。函館本線と比べて新しい函館本線藤城支線を通って、傾斜のゆるやかな函館本線砂原支線を通る、というわけです。今回はオプション終了後大沼公園経由で長万部に向かったので、8の字の上の部分、つまり

りは駒ヶ岳を半分と一周することができました。



さて前置きはこんなかんじで、起床は4時半、5時15分にロビーに集合し8時25分出発で、かたんことんと走る札幌市電を横目にみながら徒歩でJR函館駅に向かいます。朝の函館駅はキハがいっぱい止まって、ほとんど気動車の雰囲気でした。函館ライナーと特急北斗、オレンジ色のいさりび鉄の電車も止まっています。ちなみにいさりび鉄道には色々な色の

車両があります。今回は2両編成に乗車。クーラーはかかっていないので、窓は開いています。楽しい旅の始まりです。車両が一台ずつおいでいるところもある車両センターの横を通り、五稜郭につきました。いさりび鉄道とはお別れです。七飯駅から、藤城支線に入ります。函館本線から分かれてしまふと高地に出てきれいな風景が見えてきました。またしばらくすると、大沼公園が見え、沼を見て、自然だ！！！と感動しました。大沼駅では後ろの一両を切り離します。大沼を出て砂原支線へ、海が見えました。自然の中をいいか



んじで走り、窓から風が入ってくるのでとても気持ちがよかったです。ええ、ほんと、窓からの風、とても気持ちが良かったです。スマホ落としました。窓の下部が開く電車、つまり、クーラーなしで窓を開けて走る電車というのを理解しているよう理解できていなかったのです。窓からぼろりと。目の前からスマホが消えて、窓の外に落ちたということを脳が意識できませんでした。いきなりスマホが消えたのです。それは砂原沼尻駅から渡島砂原駅の間の出来事でした。なお、この鉄道記を書かせてもらえるという担当箇所は出発前に決まっていたのですが、ネタではなくガチで消えたのです。僕は一生たぶんこの個人的な失敗を忘ることはないです。パニックに陥っていた僕を慰めてくださった先輩方に感謝します。冷静になって思えば、軌道内にはいれるはずもないし、回収は不可能です。探す機能で探してもらえば、青山道路踏切40m砂原沼尻側にあると表示、さすがiPhoneSE 素敵な検索結果です。軌道内に一般人が入るのはダメ絶対なので、もちろん、現地にはいけずにあきらめるしかありません。帰りに付近では目視で見つからないし、反省だけはして気持ちを変えて旅行を続けます。

後日、iPhoneを探すで調べた位置が線路真上だったので不安になり、JR北海道お客様相談室に相談したところ、現地で発見され、送付していただきました。JR北海道 JR西日本各所にご迷惑をおかけしました。ありがとうございました。



## 2日目 洞爺湖温泉班

78回生 S

僕たちの班は、洞爺湖を観光した後、秘境の駅小幌を訪れ、夜に札幌に到着するというルートをたどった。

早朝に函館駅を出発し、大沼や北海道駒ヶ岳、噴火湾を眺めながら、函館本線と室蘭本線に揺られて洞爺駅へ。そこからバスで洞爺湖畔へ向かう。幸いにも晴天に恵まれ、青く輝く洞爺湖が目の前に美しく広がった。

班員たちは洞爺湖温泉につかりに行く人と、遊覧船に乗って洞爺カルデラ内の中島に上陸する人に分かれた。僕は先輩と中島に行き、原生林の遊歩道を散策した。洞爺湖は透明度がとても高く、見渡せば湖底が見えて魚がたくさん泳いでいるという神秘的な光景が見られた。この夏の北海道は暑すぎたので、ズボンをまくり上げてつかった洞爺湖は最高だった。

湖畔に戻ると、温泉組は足漕ぎボートに乗って楽しんでいた。僕は2008年の洞爺湖サミット開催の展示をみたり、無料の手湯・足湯を回ったりした。日本で初めて世界ジオパークに登録された場所なだけあって、大自然を満喫することができた。

午後には長万部行きの普通列車に乗って、室蘭本線の小幌駅に向かった。トンネルに挟まれたこの駅は、電車が1日に6本しか止まらず、けもの道と駅舎以外まわりには何もない、まさに鉄道マニアのための駅といえる。使われなくなった線路もあり、一時は廃駅になりかけたが、町の協力もあって存続している。聞いた話によると、電車が止まるなどして、この駅から脱出しなければならない時は、けもの道を伝って海から退避するとか・・・。

滞在した40分間に特急が通過したが、とても迫力があった。白い煙がトンネルからつたって出てきた後、列車が猛スピードで出てくる様子は、秘境の駅の落ち着いた雰囲気とのギャップもあってか感動的だった。ここで白い煙が出てきたのはなぜだろうと疑問に思い調べてみると、北海道の鉄道は全域が電化されて



おらず、ディーゼルエンジンを用いた気動車を使用しているからだ。普段では想像のつかないものと会える、北海道らしい貴重な体験ができた。

最後に、洞爺湖畔で見つけた不思議な風景を写真に撮ったので紹介したい。湖底にまっすぐに伸びていく線路。グーグルマップにも海底線路とちゃんと乗っている！さあ何に使われたのだろうか。。。水中でとまっているしなあ。調べたところ、モーターボートなどの船の進水用のレールだそう。鉄道とは関係なかったけど、とても綺麗な場所でした。いい感じに写真をとれたのでパシャリと乗せときます(^O^)

## 2日目 函館・室蘭観光班

78回生 T

おはようございます。朝早いですね。現在午前三時半、僕は渡島砂原 OP に参加するため早起きしています。渡島砂原 OP については他の人に任せるとして僕はその後の函館・室蘭観光班について書いていきます。



渡島砂原 OP が函館に着いたのは午前 9 時 53 分、本隊に合流し、息つく間もなく再び函館本線を北上し室蘭本線、千歳線に入っていく午前 10 時 5 分発札幌行き北斗 7 号に乗り込みます。やはり大きな北海道、長万部や洞爺など聞き覚えのある地名にだいたい 30 分おきに停車をし、目的の東室蘭に到着したのが正午を過ぎた午後 0 時 24 分。東室蘭からは室蘭支線の普通電車に乗り換え、終点室蘭まで

乗車します。室蘭駅は小さな終着駅という感じで 1 面 2 線のホームがあるだけです。駅舎は特徴的な円柱形



の建物で、中には待合室やコインロッカーがあるのみです。

そのコインロッカーでスーツケースを預け、4 時間弱の自由時間です。まずはお昼時だったのでグーグルマップで見つけたとんかつ屋へ。大きな道路から一本入ったとことにあるこの店は店主の方とおばあちゃんと営業してらっしゃっていて、おばあちゃんは足が悪いのか今にもこけてしまいそうな感じでした。しかし注文したとんかつ味は間違ひなく、とても満足しました。

腹を満たした後はいよいよ観光です。どうやら近くに室蘭民報みんなの水族館という水族館があるようなので、バスに乗ってそこへ行きました。この水族館の歴史は古く、開館は 1953 年にもさかのぼるようです。そんなこの水族館の高校生入場料はなんと驚異の 200 円。バス片道が 250 円だったのでそれより安いです。それでいて展示もとても豪華。特にアブラボウズという魚の展示を推しているようで、入場券にも描かれています。なんでも日本で初めてアブラボウズの飼育を始めたのだそうです。僕が気に入ったのはペンギンさんのお散歩とアザラシさんのおひるごはんです。ペンギンさんはとにかくかわいく、アザラシさんはダイナミックな動きを見せてくれ、僕はこの水族館で大いにペンギンさんとアザラシさんとの親睦を深めることができたと思います。水族館からの帰りで少し寄り道をして保存されている D51 560 号機を見学しました。なんとこの車両は運転席に入ることができ、観察したり、写真を撮ったりしていい体験ができました。

室蘭駅に戻ったら普通札幌行きに乗車。普通室蘭発札幌行きなんてずいぶんロングランだなあと思うかもしれないがこれには少しトリックがあってこの列車、東室蘭ですずらん九号に化けるのです。なので当然車両は特急用の 785 系が使用されています。つまりこの列車は室蘭～東室蘭という短い区間だけではあります

すがいわば「乗り得列車」になるわけです。そして停車駅案内を聞いていると、「東室蘭までの各駅と、鷺別、幌別、登別、白老、苦小牧……」というように「～別」という駅が三つ連続しています。よく思い起こせば厚別、芦別、女満別というように北海道にはまだまだ「～別」という地名があります。気になつたので調べてみると、別という字はアイヌ語で大きい川を表す言葉の当て字のようです。たしかに、北海道には、旭川や滝川、砂川など川がつく地名があります。このようなところから、アイヌの人の川に対する考え方方がわかる気がします。

すずらん九号はやはり時間をかけて札幌に到着。ホテルの最寄りの大通駅まで地下鉄に乗って、長い長い充実した一日が終わりました。ちなみに顧問によると函館は終わった街だが室蘭は始まらずらしい街だと感じたそうです。

## 2日目 山線班

79回生 T



二日目、函館のホテルを出発して、函館駅まで歩きました。函館駅では列車の時刻まで時間があるので、函館駅を散策しました。

數十分経って、再集合して改札に入り、ホームに入って停車しているキハ 40 の普通列車長万部行きに乗車しました。なんと北海道のキハ 40 は非冷房なので、車内がとても蒸し暑かったです。数分経って列車は発車し、開いた窓から涼しい風が吹き込んできました。しかし、長時間停車となるとすぐに蒸し暑くなりましたが、このような国鉄型の車両には趣がありますが、このように空調の調整があまり効かないのが良くないところです。その後列車は大沼駅まで順調に進み、大沼駅で渡島砂原オプションの人々と合流しました。列車はその後も進み、森駅に到着しました。森駅では長時間停車したのでゴミを捨て、水分を購入しました。友人は森駅名物のいかめしを購入していました。森駅は海の真横に位置しており、すごく海が綺麗でした。反対側からやってきた特急北斗号函館行きを待ち合わせた後、列車は森駅を発車しました。その後も列車は概ね八雲駅までは海沿いを走り、途中で何駅か廃駅を通りました。



そして、函館駅から三時間ほど列車に乗ったら長万部駅に到着しました。長万部では二時間ほど観光時間がありました。僕は友達と一緒にレンタサイクルを借りました。レンタサイクルを借りたら、とりあえず長万部名物のかにめしを食べようということになり、かにめし本舗 かなやという店に行きました。そこでか

にめしを購入し、隣の食事スペースで食べることにしました。中に入ると、まるで本物の列車のような空間



がありました。どうやら快速「海峡」号で使用されていた座席をJRから譲り受けたものようです。前のモニターでは函館本線の前面展望や長万部をドライブした映像が流れました。既に中では自転車を借りなかった人たちが先にかにめしを食べていたので、自分もかにめしを食べることにします。かにめしは酢飯の上に炒ったカニと筍を混ぜ合わせたものを乗せ、

その上に椎茸や梅干しなどを乗せ、横に佃煮とみかんと漬物を添えたものとなります。とてもおいしかったです。椎茸と筍が苦手なことを除いて。

かにめしを食べ終わったら、自転車を走らせ、浜辺に向かいます。堤防の横に着いたら自転車を止め、堤



防を超えて砂浜に降り立ちます。砂浜は砂がとてもサラサラでした。白い波が打ち寄せていて、とてもいい感じでした。そしてみんなで遊んでたらズボンの裾が砂で汚れ、靴が海水で濡れてしまいました。まあ砂はそのうちに落ちて海水は割とすぐに乾いたのでそこまで問題ではありませんでした。砂浜を出て、再び自転車を漕ぎます。坂道を登って、函館本線の線路を越え、さらに坂を登ったら東京理科大学の長万部キャンパスの前に到着。だいぶ前にyoutubeで知って行ってみたかったので行きました。キャンパス

は北海道の広大な土地に相応しい広さで、グラウンドもとても広かったです。しかしそこに長居するほどの価値はないのですぐに帰ります。帰りは下り坂だったのですごく気持ちよかったです。車の往来も多くないので快適に走りました。駅まで戻ったらレンタサイクルを返却し、荷物を受け取って改札口前の待合所に向かいます。既に割と多くの部員が帰っていました。その後すぐに残りの部員も集まって全員揃い、改札に入ります。



4番乗り場に行って乗車位置で並んでいたらヤバい情報を耳にしてしまいました。レール温度上昇によりこの先長万部~俱知安間の運転が出来るかどうか分からぬとの放送が流れました。続報は13時40分頃に放送されるとのことなのでそれまでホームで待ちます。幸いにもホームは日陰で、時折風も吹いており、ワンチャン待合室よりも涼しい可能性もあったので大丈夫でした。函館行きのキハ40の前で乗るわけでもないのに記念写真を撮ったり先生から5年前の鉄研旅行の話を聞いてたらあっという間にその時間になりました。するとまだ判断できないとのことだったのでまた放送することでした。またしばらく待ち続けて(待ち疲れてあまり記憶に残っていない)、このまま次の特急北斗に乗るのではないかと予測されていたところに変化が起きました。突如留置線で待機していたH100型が動き出したのです。恐らく車両が走れるかどうかの試験だと思います。続けて乗車するであろうH100型も動き出して、そして運転再開の旨を伝える放送が流れました。他の客も続々とホームにやって来て、列車もホームに入線し、ドアを開ける準備をします。いよいよドアが開いて、車内に入ります。H100型は冷房を完備し

てたらあっという間にその時間になりました。するとまだ判断できないとのことだったのでまた放送することでした。またしばらく待ち続けて(待ち疲れてあまり記憶に残っていない)、このまま次の特急北斗に乗るのではないかと予測されていたところに変化が起きました。突如留置線で待機していたH100型が動き出したのです。恐らく車両が走れるかどうかの試験だと思います。続けて乗車するであろうH100型も動き出して、そして運転再開の旨を伝える放送が流れました。他の客も続々とホームにやって来て、列車もホームに入線し、ドアを開ける準備をします。いよいよドアが開いて、車内に入ります。H100型は冷房を完備し

ているのでとても涼しいです。この事実だけでこの車両の評価は爆上がりです。ただし椅子はかなり硬い。4人掛けのボックス席に座って発車を待ちます。

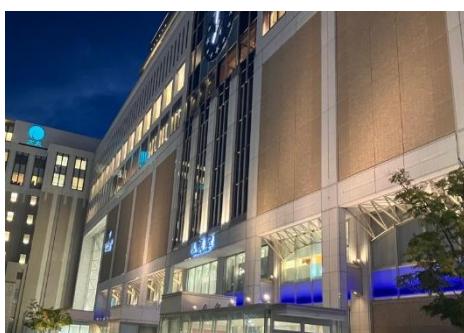


列車はおおよそ1時間25分遅れで長万部駅を発車しました。列車はこの先モバイル通信が時々圏外になるような山奥を走行します。しばらく走って、レール温度上昇の当該区間のあたりも通り、昆布駅に到着します。昆布駅。だいぶユニークな駅名ですね。みんなも写真を撮っていました。

ニセコ駅も通り過ぎて割とすぐに俱知安駅に到着しました。俱知安駅では小樽行きのH100型に乗車します。今度は二両編成だったので若い部員を中心に前の車両に乗車しました。小樽行きの車内では長万部での疲れもあって音楽を聴きながらゆっくりしてました。そういえばこの区間は北海道新幹線の開業により並行在来線として廃止される予定なのですが、余市~小樽間にに関しては需要があるので廃止すべきではないという意見が出ています。そんな肝心の余市駅に到着すると、駅には長蛇の列が出来ていて、多くの乗客が1番前のドアから乗り込んできました。これを見るとやはりバスでは厳しいものがあります。そんなことを思いながら余市駅を出発し、小樽駅まで残り25分の間列車は走ります。



そうして小樽駅に到着し、731系の普通電車江別行きに乗り換えます。この時18時5分くらいで、本来ならホテルに到着しているはずの時間です。731系のロングシートに腰を下ろしたら、電車はすぐに発車しました。ちょうどこの頃某アーティスト(以下▲<sup>46</sup>)のライブ配信が始まってたのでそれを見ながら札幌に向かいます。途中朝里駅付近では海沿いを走行していました。夕焼けの海はこれはこれで綺麗なものです。言うほど夕焼けか?とも思いますが。ちなみに今記事3度目の海です。海は大体綺麗と相場が決まっています。



その後も普通電車はどんどん走り、いよいよ札幌都市圏に入って、あっという間に札幌駅に到着しました。ホームに降り立って、エスカレーターを下り、改札を出ます。流石大都市なだけあって人が多く、駅には百貨店も併設されています。北海道一大都市は流石です。駅を出て、ここからホテルに向かいます。なんと先生のポケットマネー(なお後でしっかり旅費から引かれる模様)でタクシーに乗ってホテルまで行けるとの事でした。という訳で3~4人に別れてタクシーに乘ります。タクシーはとても快適ですが少々運転が荒い気がします。北海道も車の運転荒かったっけ?まあそんなこんなでホテルに到着しました。部屋に荷物を置いて晩御飯として札幌ラーメンを食べ、▲<sup>46</sup>のライブを見たりまた違うアイドルの配信を見て明日は少し早いのでしっかり寝ることにしました。これで2日目は終わりです。

## 3日目 道東右回り班

79回生 Y

おはようございます。79回生のYです。5時過ぎに目覚ましの音で目が覚めました。しばらく布団でダラダラします。5時半ぐらいに出発の用意を始めました。隣では少し遅く出発する根室線班の中1がまだ寝ていましたが、出発の用意をしているうちに起きました。寝る前に荷物をまとめていたのですぐに準備が終わり、6時前に集合場所のロビーへ。もう結構人が集まっています。点呼をして6時10分に出発。今日も1日頑張りましょう。今日は網走を経由して釧路まで行きます。

最寄りの地下鉄大通駅へ歩きます。大通公園のシンボル、テレビ塔のすぐ横を通るのでけっこう観察しました。東京タワーにそっくりです。下の方だけ見ると通天閣に近い感じ。東京タワーより1年新しく1957年完成。テレビ塔なので一番上に蝶みたいな形のアンテナ4つと、中腹に白くて丸いアンテナがついています。ここからテレビの電波を発信しているのだろうなあ。と思ったら間違い。さっぽろテレビ塔は現在テレビの電波を発信しておらず、

頂上の蝶みたいな形のは、テレビアンテナ跡。現在は白くて丸い方のアンテナからラジオを発信しているそうです。テレビの発信局は札幌市西区の手稲山に移設されました。手稲山にはラジオやテレビなどの様々な電波の送信所が設置されています。

テレビ塔の話は置いといて、大通駅から地下鉄東豊線に乘ります。駅の構造はごく普通の地下鉄ですが、地上から地下へ降りるときにガラスの扉がついていて雪と寒さへの対策がされていて流石北海道だなーと思いました。朝早いので空いています。乗ってみると、車体の幅が広くて地下鉄だけど圧迫感が少ないです。そして車輪がゴムで出来ていて加速が速い。吊り革とか手すりに捕まっていないと転びそうになるぐらいの加速でした。1駅ですぐさっぽろ駅に到着。降ります。ここも出口にガラスの扉がついています。ふと思いましたが、なぜ駅名がひらがななのでしょうか。JRの札幌駅と区別するためらしいです。別に文字を変える必要なさそうですね。

ということでJRに乗り換えます。札幌駅は大きくて、11番線まであるので電光掲示板にズラリと行き先が並んでいて迫力があります。ホームに上がるとなさんの列車の乗車位置が上からぶら下がっています。昔はここに北斗星とかの乗車位置があったんだろうなあ。北斗星乗りましたなあ。今日は北斗星じゃなくてオホーツク号に乘ります。札幌から旭川、北見を通って網走まで行く特急です。5時間20分かかります。名古屋から松本経由で宇都宮まで行くのとほぼ同じ距離らしいです。遠すぎてピンとこないですが、地図にそう書いてありました。

出発は6時50分で、10分くらい前に列車が入ってきました。車両はキハ283系です。この車両はカーブで車体を内側に傾ける機能が搭載されていますが、現在はその機能は使用停止されています。車体を傾ける装置を作動させるには重心が低い必要があるのでエアコンの室外機などの機器類はすべて床下にまとめられていて屋根上がすっきりしています。車内に入る時、入り口にステップがありません。北海道の駅はホー

ムが低いところが多いので、大半の車両には入り口にステップがついていて乗り降りがしやすくなっています。しかしこの車両は低重心化されているので床が低く、ステップが必要ないのです。

車内で出発を待っていると放送で聞いたことのある音楽が流れてきました。iPhone の着信音です。放送用のタブレットで通話しないでください、車掌さん。そのあとちゃんと本物の放送も流れてきました。停車駅は岩見沢、美唄、砂川、滝川、深川、旭川、上川、白滝、丸瀬布、遠軽、生田原、留辺蘿、北見、美幌、女満別、網走だそうです。砂川から上川まで 5 連続で最後の文字が川の駅名が並びます。関西の大和路快速も、天王寺、久宝寺、王寺、法隆寺と 4 連続で最後の文字が寺の駅名が並んでいますが、5 連続はすごいですね、多分日本一なんじゃないですか。あと、留辺蘿駅(るべしべ)は日本で唯一の「る」から始まる駅名です。2023 年 4 月までは他に留萌駅がありましたが、廃止なったので「る」から始まる駅は留辺蘿駅だけになりました。なので駅名しりとりをやる時は「る」で終わる駅名を 2 回言ったら勝てます。いや負けるのかな、どっちかわかりませんがどっちでもいいです。

6 時 50 分定刻で発車しました。札幌駅を出て次の苗穂駅を通過したぐらいで特急おおぞら号と並走しています。おおぞら号は 6 時 48 分発なので 1 分か 2 分くらい遅れているようです。そのおおぞら号に花崎線班の人が乗っています。苗穂は車両基地と工場があります。車両基地にキハ 261 系ラベンダー編成が止まっていました。根室線班の人達はこの編成で運転される富良野ラベンダーエクスプレスに乗るようです。

列車はしばらく住宅街を走ります。北海道の家は敷地が広いです。屋根の角度が急だったり玄関にガラスの戸がついていたり雪の対策もしっかりされています。平和駅で千歳線と分岐し、しばらく走って江別駅を通過したぐらいで住宅街から田園地帯に変わりました。見渡す限り広々と水田が広がっていて気持ちがいいです。でもずっと景色が変わらないで眠くなってしまった。美唄ぐらいで横にまっすぐの道路が並行していることに気がつきました。この道路は国道 12 号で、日本一長い道路の直線区間らしいです。その長さは美唄市光珠内跨線橋から滝川市国道 38 号交差点間の 29.2km だそうです。ずっと景色が変わらないで運転する人は眠くなりそうですね。

深川駅に停車していくつかトンネルを潜って山を越えたら旭川駅に到着しました。眠すぎてこの辺りはほぼ記憶がありません。旭川駅に着いたのを確認した次の瞬間、上川駅でした。この上川駅から次の白滝駅までは 37.3km あり、通過駅はありません。在来線の最長の駅間がここ、上川駅から白滝駅までの 37.3km らしいです。そんなわけで上川駅は 9 時 11 分に発車しました。ずっと車窓は森林です。北海道は車窓がずっと森林または平原なのでけっこう暇です。しかし廃駅がいくつもあるのでその跡を探したりすると面白いです。この上川駅から白滝駅の間にも廃駅があります。上川、天幕、中越、上越、奥白滝、上白滝、白滝という順番で駅がありました。上越駅は北海道で一番標高の高い場所にある駅だったようです。1975 年に上越駅が廃止になり、天幕駅、中越駅、奥白滝駅が 2001 年に、上白滝駅が 2016 年に廃止になり、上川駅から白滝駅の間に駅は無くなりました。天幕駅跡は見つけることができませんでした。少しすると川と並行し始めました。留辺蘿部川というらしいです。そして中越駅跡を発見。線路が 2 本並んでいるのですぐにわかりました。そのあと旭川・紋別道の横を走って、全然車走っていないなーと思っていると上越駅跡を発見。ここもわかりやすかった。ここを過ぎるとトンネルに入り、北見峠を越えます。トンネルを抜けると森林地帯を走ります。白樺の森が広がっています。白樺が生えているところは明るくて綺麗です。しばらくすると開けてきて奥白

滝駅跡を発見。奥白滝駅の辺りではトウモロコシの畑が目立ちます。トウモロコシは背が高く、一番上に黄色い雄花があります。これが密集していて田んぼみたいな感じになっています。北海道らしくて良いです。他の廃駅は見つけられませんでしたが、9時48分によく白滝駅に到着。35分かかりました。長かったです。

白滝駅で寝ていた他の部員が起き始めました。顧問のT先生は自由席にいるようです。様子を見に行ってみましょう。いました。一番端の席で寝ています。なんで自由席に行ったのでしょうか。

トウモロコシ畑が並んでいる北海道らしい農作地帯を眺めていると丸瀬布に到着。駅前の廃墟が目立ちます。でも駅前にそれぐらいしかないです。丸瀬布駅では対向の特急とすれ違いました。これが旭川から最初の行き違いです。本数が少ないですね。そんな感じで次は遠軽。遠軽は昔名寄本線が出ていました。その関係でスイッチバックをする駅になっています。スイッチバックはたいてい勾配が急な駅で行われます。遠軽駅は平面なのにスイッチバックをする全国でも珍しい駅になっています。駅に入る前にスーパーマーケットの倉庫で作業をしているおじさんがいたので手を振ってみると振り返してくれました。嬉しいー。遠軽駅はけっこう栄えていました。

スイッチバックをして進行方向が変わり、顧問のT先生が自由席からやってきて「方向変わったん？俺自由席で仕事してるわ」と言って帰っていました。しばらくしてまた見に行ったら仕事(お昼寝)頑張っていました。進行方向が変わったので乗客が座席の向きを変えました。僕たちはその時に座席を向かい合わせにしてトランプを始めました。鉄研旅行の伝統、ドボンをやります。これを遠軽からずっとやっていました。最初僕が勝っていましたが途中で逆転されて負けました。最終的に5人中3位でした。そんなことをやっているうちにすぐ終点の網走につきました。遠軽からは2時間弱かかって12時12分につきました。ドボンは楽しいのですぐに2時間過ぎます。

網走ではけっこう時間があるので観光できます。次の列車は15時10分発なので14時55分に駅に集合することになりました。とりあえずご飯を食べにいきましょう。元々網走では500円で食べられる海鮮丼を食べに行く予定でしたが、多分売り切れているだろうということで別の店に行きます。今(9月6日)思えば、網走にそんなに人がいなかつたし海鮮丼食べても良かったかもしれません。飲食店は駅の東にある、市の中心部に多ううなのでそっちに行ってみます。駅から15分歩いて、飲食店が多いエリアにつきましたが、けっこう閉まっています。地方都市あるあるです。最初は蕎麦が食べたいとか言っていましたがとりあえず最初に発見した洋食屋に入りました。そして僕は「ダブルビーフとカツバーグ」を注文しました。カツバーグってなんでしょうか、料理が届いてからのお楽しみ。店の奥にある厨房で男の人が料理をしているのが見えます。10分くらい待って届きました。ダブルビーフはビフテキ2枚で、カツバーグはハンバーグを揚げた物らしいです。この他にライスとサラダとスープがついて1500円です。まあまあ安いですね。ビフテキは優しい味付けで柔らかかったです。カツバーグは衣がサクッとして中のハンバーグがフワッとしていました。美味しかったです。ごちそうさまでした。食レポが下手です。店を出ようとした時に店の入り口の横にピンク色のダイヤル式公衆電話が置いてあるのを見つけました。79回生のTくんが伝話をかけようとしたが、「ダイヤル式のかけ方がわからない」と言って諦めました。僕は小学校の教室に置いてある電話がダイヤル式だったのでわかります。教えるのも面倒だったのでそのまま店を出ました。

さっきの店には5人できていたのですが、僕を含めて3人は近くの道の駅で自転車を借りてサイクリング

することにしました。他の2人は博物館へ行ったようです。道の駅は海の横にあり、船が止まっているのを見ることができます。13時40分ごろ自転車を借りる手続きが終わり、45分ごろ出発しました。とりあえず、網走監獄を目指すことにします。集合が14時55分なので道の駅に14時35分を目標に戻ってくることにしました。道の駅から一旦山の方に上がり、線路沿いを西に進みます。海沿いは暑いですが、山沿いはけっこう涼しくて自転車で走ると気持ちいいです。網走駅の横を通り過ぎて網走刑務所の前まで来て折り返しました。帰りは線路を挟んで反対側の国道を走ることにします。国道なので道幅も広く、走りやすいです。網走駅前を通り過ぎたところで川沿いに出ました。そして河口付近の道の駅に帰ってきました。往復8キロ、特に事故もなくサイクリングを終えました。

サイクリングを無事に終えたのは良いものの、集合時間まであと15分しかありません。駅まで2キロあるので走らなければ間に合いません。1人はトイレに行きましたが、待っていると間に合わないので置いていきます。スーツケースを持っているのでとても走りづらかったです。がんばりましたが、集合に1分遅れて56分ぐらいにつきました。トイレに行っていた人も途中で追いつき、同時に着きました。遅れてごめんなさい。

列車が発車するまでに時間があるのでジュースを買いました。列車に乗りましたが、冷房がついていません。2キロ走ったから暑いよ。暑かったので買ったジュースをすぐに飲み干しました。列車が発車しました。釧網本線の普通列車釧路行きに乗りました。この列車は釧路まで3時間34分かかります。車内はリクライニングシートが並んでいます。普通列車でリクライニングシートに座れるのはお得です。快適快適。とくつろいでいたらいきなり警笛が鳴り、心臓が止まるかと思いました。窓を開けているので警笛の音がとてもうるさいです。警笛はよく鳴るので毎回とてもびっくりします。ヤメテクレー。しばらくするとオホーツク海沿いを走りはじめました。綺麗です。冬はここに流氷が流れ着くようです。1度でいいから見てみたいなあ。進行方向右側には湖と草原、左側にはオホーツク海。どっちを見てもとても綺麗です。北浜駅はう海が見えて綺麗な駅ということで有名です。ここでツアー客がたくさん乗ってきました。満員電車です。クラブツーリズムのバッジをつけています。そして2つ隣の浜小清水駅で降りていきました。こんな感じでクラブツーリズムは一番良い1駅か2駅の区間で降りるということを人気の指定席列車でやるらしいです。そういうことをすると他の区間で個人の旅行客が乗れなくなって鉄道会社にも個人旅行客にも迷惑がかかります。ヤメテクレー。浜小清水駅でクラブツーリズムが降りてかなり空きました。空席多数です。浜小清水駅を出てしばらくオホーツク海を眺めていたら知床斜里に到着。ここは比較的大きな駅なので人が5人ぐらい降りました。知床斜里でオホーツク海とはお別れです。

知床斜里を出ると進路を東から南へ変えます。そして農作地帯を走ります。この辺りはトウモロコシよりジャガイモの畑が多いです。じゃがバター食べたいなあ。広々とした農作地帯の奥に斜里岳が見えます。斜里岳の回りは基本的に農作地帯で何もないで山がよく見えるようです。綺麗な山です。斜里岳が見えなくなると緑駅ぐらいから森林に入ります。この辺りは山ではないけど森林が広がるエリアです。基本的に白樺が生えています。そして暗くなってきました。涼しいです。緑駅の次は川湯温泉。川湯温泉のお湯は糖尿病に効くらしい。本当かな。近くには摩周湖もあります。摩周湖は霧に包まれることが多いらしく、お土産で霧の缶詰が売られているようです。行きたいなあ。

順調に走り標茶駅につきました。ここからは昔標津線が分岐していたようです。知床斜里からも昔根北線が分岐していたらしい。北海道、廃線が多すぎる。標茶駅の次の茅沼駅からは釧路湿原のエリアに入ります。ひたすら草原が広がっています。たまに池もあります。展望台から見下ろしたら綺麗だろうなあ。次の塘路駅で10分くらい止まりました。塘路の次の細岡駅は快速が通過します。1日の平均乗降客数は0.2人だそうです。5日に1回人が来るってことですね。この駅と次の釧路湿原駅は釧路湿原の真ん中にあるため家も何もなく、冬は降りてもただの雪原なので普通列車でも通過します。ほぼ観光専用の駅です。釧路湿原駅は11月まで上下線共に6本ずつ止まります。これでも少ないですが12月からは上り1本下り2本しか止まりません。そんな感じの場所を釧網本線は走っています。

釧路湿原駅で車内にスズメバチが入って来ました。激しく飛び回っていて怖いです。次の遠矢駅までそんな感じでしたが、おとなしくなりました。遠矢駅はもう釧路湿原のエリアを抜けて日も暮れて真っ暗になっていました。遠矢の次は東釧路です。ゴールが見えてきた。東釧路で根室から来る花咲線と合流。そして川を渡って終点の釧路駅に到着しました。ゴール！

釧路駅に着いて点呼を終え、改札を出ようとしている時に根室線班の人たちが乗った特急が到着。根室線班は点呼がまだなので右回り班が先にホテルに向かいます。ホテルは駅から歩いて5分ぐらいのところにあります。ホテルがワンオペらしく、代表者がチェックインしているのをかなり待ちましたが、無事にチェックインが完了し、3日目はこれで終了です。トラブルもなく終えられてよかったです。

あまり面白くなかったと思いますが、ここまで読んでいただき、ありがとうございました。

## 3日目 花咲線班

79回生 K

みなさん、おはようございます。花咲線班のKです。今日は八月二十七日、鉄研旅行三日目です。朝六時過ぎ、札幌のホテルを出発した私たちは、眠い目をこすりながら駅へ向かいます。歩いていく途中、札幌テレビ塔のそばを通りました。あれの時刻表示ってLEDなんですね。LED方向幕を描いている身としては見過ごせません。

LED方向幕は良い。日頃にするネオンライトや液晶の涙ぐましい電光絵画も、圧倒的ピクセル群の前には完全に誤差であり、なめらかな曲線の効率は気にせず作られた電光板は、ライトな中間点灯と公開されたフォントによる解決を見ることが出来る。なお、電光掲示板の点灯方法の詳細についてはnetに詳しい動画がある。

ただ、テレビ塔のLEDは、全体が長方形のLED板というわけではなく、数字の部分だけにLED電球が存在します。塔に表示するような大きさの電光表示だと、一つ一つの電球もその分大きくなるので、一括で購入するより使わないところを除いたほうが安いのかもしれません。まあ、数字だけしか表示できなくなり、

イベントなどの絵に対応できなくなるので、僕はあんまり好きではないんですけどね。

さて、地下鉄で一駅進むと、札幌駅に到着します。ここから乗車するのは、特急おおぞら一号です。ここから四時間強の乗車を経て、終点の釧路まで向かいます。札幌から釧路の距離は350kmほどあり、本州で言えばおおよそ名古屋～東京間の距離に匹敵します。一日目は東海道新幹線に乗ったのですが、名古屋～東京は百分ほどで駆け抜けていたため、正直言って「旅行している」という感覚はなく、ただ単に「移動している」としか感じられませんでした。しかし今回は北の大地、風景も本州とは違い、水田は少なく牧草地や畑が広がっています。そして、揺れの大きな気動車特急。このシチュエーションに、旅行気分を感じない人などいるのでしょうか(車内でずっとドボンしていました)。

乗車率に関しては、同じ車両には自分たちのほかに数人しかおらず、ほとんど空席という印象でした。途中で乗り降りする客はほとんどおらず(強いて言えば、新千歳空港の隣の駅である南千歳で二人ほど乗ってきた)、皆(と言っても数人だが)釧路、あるいはその先を目指しているといった感じでした。

札幌を出発し、新札幌に到着。ここまででは札幌市街が広がっていたのですが、ここから農地が増えています。町と農地が互い違いに現れた後、南千歳駅に到着します。ここからは、道東へ向かうために石勝線を走ります。石勝線は、その名の通り石狩と十勝を結ぶ路線です。途中の日高山脈を越えるために勾配を上り、線路の最高地点は標高543mとなります。こちらもターミナル駅である追分を発車すると、少し水田が見られた後、一気に森の中へと入っていきます。森を構成している木々は本州のものとは違い、葉の色が少し濃いように感じます。北海道の主な植生は夏緑広葉樹林と言い、具体的にはブナの林が広がっているそうです。

新夕張までは、石狩川の支流である夕張川沿いに走りますが、線路沿いにたくさんの木が生えているため、川の様子はあまりわかりません。防雪林かな、とも思いましたが、地形的には山の中を流れる川沿いに走っているため、単に木が生い茂っているだけだと思います。なお、途中に信号場(廃駅?)とみられるスノードームがいくつか見られました。特急は爆速で駆け抜けていきますが。

新夕張に到着。ここから北へは夕張線が走っていましたが、2019年に廃止されました。wikiで調べたところ、そもそも現在走っている石勝線の新夕張～追分間は、もともとは夕張線(夕張～追分)の一部だったようです。その夕張線の路線が、道東と短絡線を結ぶために南千歳～追分間と新夕張～上落合信号場に新線を建設し、延伸したものが現在の石勝線となり、夕張～新夕張間は夕張支線と名を変えたそうです。ただ夕張市の人口減少と共に夕張支線も廃止されてしまい、現在夕張の名を冠す路線はなくなってしまいました。

さて、この次の新夕張～占冠間は、石勝線で最長の駅間距離となります。その長さ、なんと34.3km。2016年の上白滝駅廃止までは北海道在来線最長の駅間距離だったと言いますから、相当なものです。ただ、占冠におおぞら1号は停車しません。

新夕張の次の停車駅は、トマムです。このトマムは星野リゾートがあることで有名ですが、その前身となるリゾート施設が最盛期だった頃には国鉄が寝台特急北斗星の終点をここまで伸ばし、「北斗星トマムスキーアイ」なるものを走らせていましたこともあります。なお、駅前は完全に森の中で、渓谷沿いに道路が並走している、といった感じでした。

さて、トマムを出ると、次の停車駅は新得です。トマム～新得駅間で、石勝線は急に終わりを迎えます。根室本線と合流するためです。新夕張のところで紹介しましたが、石勝線は新得より手前の上落合信号場が終

着点です。決して新得ではありません。上落合信号場から先は、滝川を始点とする根室本線を走ることになります。ただ、正直言ってどこから根室本線と合流したのかわかりませんでした。木が生い茂っていて見通しが悪かったのが原因だと思います(決してドボンに気を取られていたからではない)。

新得を発車。これ以降、今日乗る路線は根室本線だけです。根室本線長いなあ。新得からは、十勝平野に差し掛かります。これまでよりも町の数が増え、十勝一番の大都市である帯広に向かってだんだん都会になっていきます。帯広市は北海道で五番目に人口が多い市で、およそ 16 万人余りが住んでいます。そして、帯広市の隣に位置する音更町は人口 4 万人余りで、北海道で一番人口の多い町となっています。夕張とは大違や。駅前にはいくつもの有名ホテルが立ち並んでおり、ずっと森や農地ばかりだった車窓に久々の都会が映ったときは非常に新鮮な思いを感じました。

しかし都会を懷かしむ(?)暇もなく、帯広からもすぐに離れ、再び農地が広がります。少し走ると、利別駅に停車しました。おおぞら 1 号はこの利別駅でのみ、対向列車との交換のために運転停車します。やってきた対向列車は、おおぞら四号でした。やはり爆速で駆け抜け抜けていきます。通り過ぎた後、私たちの乗るおおぞら 1 号はゆったりと動き出しました。

池田に停車し、次の停車駅は終点の釧路です。さすが特急早いな~と思っていたら、釧路到着は 11 時ごろ。今はまだ 9 時 40 分過ぎ。つまり、あと 1 時間以上途中駅はすべてぶっ飛ばします。yahoo によると、東海道新幹線のぞみ号の名古屋～新横浜間の所要時間と同じぐらいだそうです。気になって距離を調べてみたところ、池田～釧路はおよそ 100km、名古屋～新横浜は 300km 強ほど。やっぱり新幹線速いですね。まあ新幹線と在来を比べんなってもんなんですが。

さて、特に何のイベントもなく 1 時間が過ぎ、釧路に到着しました。ここから通るのは根室本線の末端区間、通称花咲線と呼ばれる区間です。この班の名前にもなっていますね。乗車する列車は、快速ノサップです。特急到着時からすでにたくさん的人が乗っていたので特急を降りてから急いで席を確保し、2 列シートの左側窓席に座ることができました。右側の方が景色のいいことは知っていたのですが、やはりそちら側の方が人気で、右側のシートはほとんどの座席が埋まっていました。残念ですが、復路の普通電車が混んでいないことを祈りつつ湿原の景色を楽しもうと思います。

東釧路駅に到着。ここは住宅地となっており、いくらか人の乗り降りがありました。ですが、2 つ後の停車駅である別保を過ぎると、森の中へ入っていきます。エゾマツ・トドマツがたくさん生えていましたが、日の当たるところに黄色く背の高い花が咲いていたのが印象的でした。

さて、別保から 15 分ほど走ると上尾幌に到着。少し町が広がりますが再び森の中へ。同じような光景が続いた後、急に海沿いへ出てきました。シャッター音が車内に鳴り響きます。右窓側席の人たちをうらやみつつ、帰りの列車で撮ることを覚えておきます。ここは厚岸湾と言い、真っ直ぐの海岸線が少し内側にえぐれたような形をしています。湾内は波が穏やかなため、カキの養殖が盛んなようです。というか、ここでは 1 年中カキの養殖ができるそうです。北海道なので、1 年中海が冷たいんでしょうか。

ほどなくして、花咲線の途中駅で唯一みどりの窓口がある、厚岸駅に到着します。大きな駅なので右側席が空くことを期待したのですが、全く空かず。残念。まあやっぱりみなさん根室まで行くんですかね。ここで私は昼食を買います。事前に予約しておいた名物のかきめしを、ホームに降りて買いに行きます。ちなみ

に、僕のほかに部員が一人購入していました。乗客の方も四、五人ほど購入されていたので、結構有名みたいですね。まあ僕も旅行のしおりに書いてあったから買ったんやけど。

さて、厚岸を五分遅れで出発し、かきめしを開けます。中には、カキの煮汁とひじきで炊いたご飯の上に、椎茸、フキ、アサリ、ツブ貝、そして大きなカキが四つどーんと載っていました。味は…まあ…おいしいです。カキはそこまで好きではないので、あまり感動は得られませんでしたが、アサリはおいしかったです。厚岸～厚床間で無事食べきました。このあたりは別寒辺牛湿原が広がっており、川が蛇行していて北海道感を強く感じました。

茶内、浜中のあたりは防雪林に挟まれていたため、全く牧場は見えず。残念。それらに停車した後、厚床に到着。ここで、ワゴンが車内に入り、車両後方の運転台に居座りました。どうやら根室まで車内販売を行うようです。配られたメニュー表には、「花咲線汽車カフェ」との文字が。沿線自治体の牧場や根室の土産屋・菓子屋の商品を提供しているそうです。アイスクリームやコーヒー、土産物はもちろん、駅弁やビール、日本酒、おつまみなども売っていました。私は別海町の牧場でとれた牛乳を使ったアイスクリームを頼みました。あれ？別海町は花咲線が通っていません。なぜこの花咲線の車内で売っているのでしょうか。じつは、これには廃線があります。厚床からは標津線厚床支線が伸びており、厚床と中標津を結んでいました。その標津線厚床支線上にあったのが、別海町なのです。標津線は 1989 年に廃止されました、その後も別海町と厚床町の交流は続き、この汽車カフェで唯一の沿線自治体以外からの商品提供をするまでになりました。

アイスクリームは僕の他部員が数名買っていたのと、顧問の A 先生はコーヒーとセットで購入されました。大変人気だったのですが、それを見越して在庫をたくさん用意していたのか、コーヒーとのセットも併せて乗客十人以上が買い求めていました。さて、このアイスクリーム、乳脂肪分が 18% も含まれており、成分表上でも「アイスクリーム」となっています。食べてみると、想像通りおいしかったです。カキの煮汁でこってりした口の中が、アイスのミルクの味に流されていきます。こっちも濃厚でおいしいなあ。日頃食べるバニラアイスというよりかは、ミルクアイスですね。ちょうどよいデザートとなりました。

さて、現在乗っている列車の説明をしていませんでしたね。今乗っているのはもちろん快速ノサップなの



ですが、その運用を担っているのは赤帯のキハ 54 系です(写真は釧路駅で撮ったため折り返し普通列車の幕がついている)。

この列車は、普通列車にもかかわらずデッキがあります。もちろん、極寒の北海道で車内の温度を保つためです。クーラーはないのですが扇風機があり、その扇風機には国鉄のマークである JNR のロゴが真ん中にありました。こんなところで国鉄を意識させられるとは心外だったので、少しひっくりしました。

さて、落石～根室の記憶は完全に抜け落ちています。なんでなんですかね…？寝ているわけでもドボンしているわけでもないんですが…。東根室に近づくと、急に市街地が広がります。そして数分かけて、花咲線の終点である根室駅に到着しました。ここで、バスへ十二分乗換を行います。スーツケースをコインロッカーにしまった後、本土最東端である納沙布岬に向かいます。快速の名前にもなっていますね。なお、稚内市にある野寒布(ノシャップ)岬とは全く関係が無いので、混同しないようにしましょう。納沙布岬には顧問も

含め花咲線班の中一以外全員が行ったのですが、同行する部員の一人は「今から行くのってノシャッ普よな？」とか言っていました。けしからん。万死に値する。

バスに乗車する人は、ほとんどが根室駅前から乗っている人で、途中イオンの前から一人乗ってきました。やはりイオンは偉大です。その人は大きな荷物を提げており、納沙布岬に着く前に降りたので、おそらく地域の方の買い出しの帰りだったのでしょう。知らんけど。途中歯舞という地域を通り、歯舞という地名が歯舞群島ではなく本土にもあることに驚きました。バスで走る途中は、道路こそ整備されているものの、それ以外の左右の土地は街以外ほとんど平原で、その三分の一ほどの土地にはソーラーパネルが置かれていました。環境を破壊して環境にやさしくするという謎思考は、全く理解できません。ソーラーパネルは宇宙にでも設置しつけ。なおバスの道中は霧で景色は全く見えませんでした。まあ道東と言えばこの景色(?)ですよね。

五十分の乗車ののち、納沙布岬バス停に停車。このバスはここが終点です。結局イオンの人以外、乗客の乗り降りはなく、根室で乗車した人全員が納沙布岬に到着しました。ここ納沙布岬の名物はズバリ、北方領土です。納沙布岬からは、天気が良ければ北方領土を拝むことができます。**天気が良ければ**。そう、この日は曇天だったのです。おかげで全く島々は見えません。展望所名物の青空パネルも見当たらず意氣消沈の私たちは、返せ北方領土・返せ全千島の石碑を写真に収めた後、バス停のあたりまで戻って根室市立北方領土資料館を訪れました。ここでは、北方領土でのアイヌ・日本人の生活や、ロシア侵攻時の様子を説明した展示・映像、そして自由に書き込むことができるホワイトボードがありました。このホワイトボードにはたくさんの文字や絵が描かれていたのですが、一番印象的だったのは「おそロシア」という書き込みでした。なかなかチャレンジ精神に満ち溢れていますね。

さて、北方領土資料館で日本最東端踏破証明書をもらった後、バス停で時間をつぶしていると、いつのまにか雲が少し引き、無事北方領土を拝むことができました！さすがにここまで来て北方領土を見ずに帰るのは惜しかったので、最後に見ることができてうれしかったです。なお、写真はモノクロだと海ばかりで見えづらいと思うので上げません。ごめんなさい。

バスの帰り道もカットして、根室駅に帰ってきました。根室からの復路は、キハ 54 系とキハ 40 系の二両編成で運行します。そのうちキハ 40 系は道北 流氷の恵み号ということで、特別なラッピングが施されました。どちらかと言えば花咲線は道東では？中は豪華で、すべてボックスシート、しかもテーブル付き。さすが観光に焦点を合わせた列車ですね。椅子も非常に柔らかく、中一部員は非常に心地よさそうに眠っていました。私たちはドボンをしたいところですが、今回は海側の座席を取れたので、落石のあたりからは窓を開けて写真を撮ることにしました。

根室駅を十六時過ぎに発車したあと、列車は次の東根室に着きました。花咲線は東根室～根室間で大きく西へ曲がっているため、日本最東端の駅は根室駅ではなく、ここ東根室駅です。ただ、東根室駅は無人駅なので、根室駅は日本最東端の有人駅として看板が立てられていました。ちなみに納沙布岬に行かなかった中一部員たちは、この東根室駅を観光していたようです。

落石に近づいてきたので、窓を開けます。道東まで来るとかなり気温が下がっており、おそらく 25 度は下回っていたのではないかと思います。風が少し肌寒かったです。落石を出ると、落石海岸が広がります。ここ

でファンサービスならぬ乗客サービスとして、運転士が少し速度を落として運転してくださいました。ありがとうございます。おかげできれいな写真がたくさん撮れました。ただ、場所の都合で写真は上げません。ごめんなさい(2回目)。

厚床に到着。実は、まだ根室市内です。根室市って、東の端という印象があったのですが、かなり西の方まで伸びているんですね。根室市おっきい。なお、花咲線の中では、厚床が根室市最西端の駅となっています。ここから先は行きと同じく、牧場の中を防雪林に挟まれ進んでいくので、全く景色としては楽しめません。窓を閉めてドボンを再開。

茶内のあたりからは釧路を起点とする国道44号線と並走します。この国道44号線は根室市街へ至る唯一の国道で、北海道で起こる鹿との衝突事故の約一割はこの国道で起こっているそうです。エゾシカとの衝突件数を可視化した地図を見てみたところ、衝突事故が100件以上発生した区域が、ほとんど国道44号線のエリアに集中しており、やはり湿原・森の中を通る道は危険なんだなと思いました。実際花咲線を走っていても、何度も警笛を鳴らすことがあります。鹿が多いのだなと思っていました。

厚岸に到着。ここでは、厚岸湖、そして厚岸湾を望むことができます。落石海岸、別寒辺牛湿原と並ぶ、花咲線の絶景区間です。ここを通ったのは十八時頃だったので、厚岸湾に沈む夕日が非常にきれいだったはずなのですが、この時間の天気は完全に曇りとなっており、全く太陽を見ることはできませんでした…。昨日は山線が線路の温度上昇で止まりかけたかと思えば、今日から数日間、鉄研旅行が終わるまではずっとこのような天気だそうです。天気図を見てみると、どうやら前線が接近していたようです。ほんと迷惑ですね。まあ暑すぎるよりはいいので許すことにします。

厚岸から尾幌までは国道44号線と並走し、尾幌から先は再び山の中へ入っていきます。何度も警笛を鳴らした後、列車は別保駅に停車しました。ここから平地が広がり、家の数も増えていき、どんどん釧路市街へと近づいていきます。そして、終点の釧路駅に到着しました。18時50分、空はすでに暗くなっていました。

…なんかやけに暗くない?

そう、釧路駅前は全然人の気配がしませんでした。高いビルは何棟も建っているにもかかわらず、全然明かりがついていません。釧路のホテルへ歩く途中も、明かりのついている建物はほとんどありませんでした。ほんまに帯広と同じぐらいの人口なんか…? ホテルに着いたときは、少し安心さえしたものです。

さて、部屋に荷物を預けた後、釧路の街へ夕食探しに行きます。ですが、もう時刻は既に20時に近づいています。釧路駅前は人がいないので居酒屋を含めあまり飲食店がなく、あってもまもなく閉店、あるいは時間がかかる焼肉屋しかありませんでした。というわけで、我らがセイコーマートで買い出しをし、ついでに明日の朝の食料も買うことにします。カップ麺とザンギとポテトサラダを買い、同級生の部屋で談笑しながらいただきました。ちなみに、農水省によるとザンギは釧路の焼鳥屋が発祥だそうです。知らなかっただけが、思いがけず発祥の地で食べることができてよかったです。夕食、入浴を終えたのちに部員たちとドボンをして、日付の変わるころに自室に戻り就寝しました。今年の鉄研旅行もこれで折り返しか…。少し寂しく思いつつ布団に潜りました。

最後に、ここまで僕の拙く長い文章を読んでいただき、ありがとうございました。引き続き、鉄研旅行記をお楽しみください。

### 3日目 根室本線班

77回生 S

朝の5時半ごろに何故か目が覚めて、ウトウトしているとすぐに集合時間が近づいてきた。集合後、ホテルを出て地下鉄に一駅乗り、札幌駅に向かう。

札幌駅から乗車する列車は臨時特急のフラノラベンダーエクスプレス号である。これは札幌と観光地として名高い富良野の間を函館・根室本線経由で結ぶ列車で、観光客の利用が多い土休日に主に運転される。こ



の列車の大きな特徴は、観光列車に対応した設備になっているラベンダー編成で運転されることだ。キハ261系のラベンダー編成とはまなす編成(5日目に乗車)はJR北海道が北海道や国などの支援を受けて製造した車両で(詳細は複雑なので割愛します)、車内にラウンジがあつたりコンセントやWi-Fiがあつたりと、北海道の普通の特急型車両よりも快適に過ごせるような設計になっている。本州だと特急列車にコンセントとWi-Fiが付

いているのは当たり前だが、北海道だと本当に貴重なのだ。

札幌を発車した列車は、しばらくは函館本線を旭川方面に走っていく。札幌から江別の間は列車が多いからかそこまでスピードを出さないが、江別を過ぎてからそこそこのスピードを出し始めた。根室本線に突入した辺りで車内を探索してみようということになって、ラウンジの方に行ってみた。ラウンジは乗客なら自由に使うことができ、ボックスシートと座席が窓向きになっているロングシート(?)が片側ずつ配置されていたのだが、このラウンジのロングシートが予想以上に快適で、結局富良野に着くまでずっとラウンジに滞在していた。

富良野駅に到着。14時過ぎの東鹿越行きまで一回解散する。とりあえず隣に停まっていた富良野線に乗車した。車内は主にスーツケースを持った外国人観光客で、体感それなりに混雑していたが、そもそも車両が狭くて座席数が少ないので、実際は体感程乗っていなかったと思う。H100形という車両、トイレと機器室が車両の大半を占領しているせいで車内が狭すぎる。ザ・北海道といった感じの牧歌的な風景に感動しつつ、途中の美馬牛駅で下車した。美馬牛と書いてびばうしって読むらしい。小さな無人駅でホームにアスファルトすらしいでいなかったのに、自分たちと外国人観光客とで10人以上ここで降車していった。

駅を出て本来はすぐのところにある(遠回りして10分余計にかかった上に、外国人にYou are Japan?とかYou live here?みたいな謎の質問を浴びせられたのはヒミツ)レンタサイクルに行き、自転車を借りた。どうやら同行していた人は、電動自転車に乗るのが人生で初めてだったようで、加速の良さと漕ぎやすさに感動していた。自分は電動自転車に乗るのは初めてではなかったが、北海道の広大な大地で自転車に乗るのは一種の憧れ(?)で、風の心地良さを感じながら広大な農業地帯の中で自転車に乗ることができ、大満足だ。

自転車に乗って 30 分弱ほどで(アクシデントがあったからで、本来は 10 分強で行ける)四季彩の丘というところへ着いた。入口の近くのうどん屋と、四季彩の丘本体にある食堂とどちらで昼食にするか迷った



が、結局本体の建物にある食堂で食べた。自分は食べていないが、鹿肉や熊肉の料理があって物珍しかった。

食事後は、四季彩の丘内部を巡ることにした。訪れた時期が 8 月下旬だったので、既に富良野や美瑛の名物であるラベンダーのシーズンは終わりを迎えていたのだが、ヒマワリや、その他名前がよく分からぬ沢山の花が縞模様を描いており、とても鮮やかだった。しかも、天気が晴れだったのがまた良い。前日の予報でその日がちょうど雨になっていたのを、いい意味で裏切られた。にしても中国人らしき人が多い。トラクターで引っ張られている車にも、修学旅行のときに教師(主に英語科の教師)に煽られた思い出しかない(77回生なら分かるはず)カートにも、ほとんど中国人が乗っていた。日本渡航が解禁されてそこまで経っていないはずなのに凄い戻り具合だ。ちなみに、ここで開成高校の鉄研とニアミスしたらしく、後の列車内で知った驚いた。開成の鉄研も北海道まで旅行に来ているのは知っていたのだが、まさかこんなところでニアミスするとは…。

美馬牛まで戻ってレンタサイクルを返却し、次に乗車するのは富良野・美瑛ノロッコ号である。これは、窓の開いた客車を機関車でプッシュプルする方式の列車で、富良野行きは機関車が客車を押すらしい。



機関車が客車を押す列車は関西だと嵯峨野トロッコがあるが、富良野・美瑛ノロッコの方が圧倒的にスピードが早く、度肝を抜かれた。線路の横を走っていた車を平然と追い越していくので、軽く 60~70 キロは出ていたようだ。ノロッコとは一体。また、こんなにスピードを出しているから揺れもものすごく、ベースの車両が古い客車なので、結構上下にバウンドしていた。外から結構強い風も吹き込んでくるので、これは一種のアトラクションである(適当)。しばらくして、巡回中の車掌から乗車証明書を貰った。実は、先ほどの富良野ラベンダーエクスプレスでも乗車証明書をもらっていたのだが、この乗車証明書は、二列車のものを合体させると完全版になるという仕様になっていて、気づいた時は結構感動した。



富良野に到着。跨線橋を渡って東鹿越行きに乗り換える。かつては東鹿越よりも先、新得方面にも線路が通じていたのが、2016 年度の台風によって、現在東鹿越～新得は代行バスによる運行がなされている。A 顧問がよくこの話をするのだが、実は、前回の北海道の鉄研旅行で乗ろうとした前日の便がこの区間の最終列車になってしまったらしい。当時は日本一運行時間の長い普通列車として、滝川発釧路行きなども走っていたのだ

が、当然ながらその日以降運転されていない。そして、今度は2024年春をもって、富良野～東鹿越もバス転換ということになってしまった。



重苦しい話になったので車内に戻る。車両はキハ40。函館本線で散々苦しめられた非冷房の洗礼の再来である。冷房がない以外は良い車両なのだが夏に冷房なしは厳しい。いや、厳密に言うとノロッコも非冷房だが、ノロッコは窓が大きく開いたから快適だった。しかしキハ40は…となったが、良く考えたら乗車時間はそこまで長くないから気にしないことにした。前日の渡島砂原オプション→山線班のムーブのほうが六時間近く非冷房で苦行だった。

列車は富良野盆地を抜けて、だんだんと山間部に近づいていく。金山湖沿いをしばらく走り、東鹿越に着いた。現在の鉄道の終点である。とはいっても駅前には自販機があるかないかレベルで何もなく、突然終着駅になってしまった感が拭えない。少し待つと代行バスがやってきた。結構代行バス待ちの列が長かったので全員座れるか疑問だったが、結果的には全員座れてよかったです。にしてもこの代行バス、キハ40から乗り継ぐと滅茶苦茶快適だ。当然のごとく冷房はついており、高速バス仕様のバスだからリクライニングもできる。



バスは映画「鉄道員」の舞台となった幾寅と落合を過ぎて、狩勝峠を越える。現在、鉄道は狩勝峠をトンネルで越えるのだが、鉄道に並走する国道は峠道で越えるようになっていて、日本三大車窓に数えられている絶景を見ることができる。これは代行バスでないと見られなかった醍醐味である。

新得に到着。代行バスから降りたら、K顧問が熱心にバスのタイヤやエンジンにスマホを向けていた。~~あやしがりで~~ よりもみると、なんと、スマホのサーモカメラのアプリでバスのエンジンの温度を測定されていた。この後駅で特急列車を待つときも貨物列車の貨車にサーモカメラを向けておられた。情報の教材からもそんな雰囲気がじみ出ているが、鉄研の中で一番ヤバいオタクは部員ではなく顧問だったのだ。



新得からはおおぞら号に乗車して、一気に釧路まで向かう。個人的に、おおぞら号の車両はキハ283系のイメージが強いのだが、先のダイヤ改正でキハ261系に完全に置き換わったらしい。揺れが少ないのでよしとする。新得までで、札幌～釧路の半分程度の距離しか来ていなかったが、やはり特急は速く、大体2時間で釧路まで行くことができた(2時間で早いって感覚バグってる)。

釧路到着後は、食事を済ませた後に、同級生のMと幣舞橋(ぬさまいばし)方面に散歩しに行った。釧路市は道東地域の中心都市で、最盛期は23万人の人口がいたのだが、人口減少で現在は16万人ほどしか

人口がおらず、しかも、実際に町を歩いてみると人口の減少量以上に町がさびれていてびっくりした。道東の中心都市らしい威厳は漂っており、建物はしっかりとした鉄筋コンクリートのビルが多いのだが、異常な空きテナント数と人通りの少なさで、日本の将来の縮図を見ているようだった。ただ、ライトアップされている幣舞橋はとても幻想的で美しかった。流石北海道三大名橋。近くにあったBE KOBEのパクリ、CoolKUSHIROというモニュメントは時間がなくて見られなかつたケド。

さて、3日目終了で、いよいよ鉄研旅行も折り返しである。その日の夜も、後輩の洗濯物にティッシュが混入して地獄絵図になるなど色々とアクシデントの多い鉄研旅行だが、無事に旅行を終えることができるのである。是非この先も鉄研旅行記をお楽しみください。

## 4日目 花咲線オプション

77回生 K

同室の人に自分の目覚ましが鳴っていると起こされる。時刻は4時35分である。既に窓の外がだいぶ明るいことによって、日本の東の端であることを実感させられる。起こしてしまい申し訟ないと思いながらも、眠い目をこすりながら昨晚乾燥機に入れたまま放置してしまった洗濯物を回収する。ドライヤーで乾かしスツールに無理やり詰め込み、集合時刻に一分遅れてロビーに到着する。この時間に出発するのはこのオプションを選択した七人だけだが、A先生と旅行部長が見送りに来てくださった。薄暗いロビーでフラッシュを焚いて記念写真を撮られ、駅へ向かう。外は結構肌寒い、昨日までの暑さはどこへ行ったのかという感じで北海道らしい気候をようやく体感できた。改札の正面のホームに、乗る列車は既に到着していた。キハ54の単行、0系のグリーン車の座席を転用したタイプのものであり、リクライニングもできるためなかなかに座り心地はよい。なんとか真ん中の大きいテーブルのついたボックス席を2つ確保することに成功した。列車はしばらくすると発車し、早朝の釧路市街を抜け東釧路に到着する。この快速「はなさき」は、東釧路を出ると次の停車駅厚岸まで40分以上無停車である。この時間に根室に向かう地元住民はいないであろう。リズミカルな振動に身をゆだねていると、流石に疲れと睡眠不足がたまっていたのだろうか、途端に睡魔が襲ってきた。徐々に意識がなくなり夢の世界へ。

一時間弱寝ただろうか、グーグルマップで現在地を確認すると厚岸を出たあたりらしい。厚岸近くの海岸は見逃してしまった、復路にお預けである。茶内で列車交換をした。他の列車を見たのはこの一回だけである。暇なのでぼんやりと草原で何もない外を眺める。霧がすごくてあまり遠くまでは見えない。こういう列車旅も心が休まってよい。途中面白い駅名の駅に何個か停車しながら、東へ東へと進む。気が付いたら東の果てが近づいてきた。この列車は根室が終点であるが、釣り針を描くように線路が引かれていて、



るため、日本最東端の駅は一駅手前の東根室駅である。僕はその東根室で降り三〇分の折り返し時間の間に根室まで歩こうと計画した。後輩一人がこの話に乗ってくれたので、根室まで乗る人たちに荷物を預け実行することになった。こういう多少の自由が利くのはオプションのいいところである。

東根室に到着して二人だけ列車を降りる。ホームは板張りの簡素なつくりである。車内にいる人間に手を振り、記念撮影をする。駅前には日本最東端駅の標柱とベンチがあるので、駅舎だけでなく屋根すらない。



雨が降ってきたら一瞬ですぶぬれである。記念撮影している僕らを怪訝な目で見ながら、横の道を学生たちが通ってゆく。北海道はもう二学期が始まっているのだった、こっちは九月からだもんねと優越感に浸る。のんびりしている暇はあまりないので、グーグル先生に案内されながら根室駅のほうに向かう。北海道はどこもそうなのだが、舗装が汚い。年の3分の1は雪で覆われるからそれでいいということだろうか。住宅街を1キロほど進んだところで鹿が現れた。奈良公園にいるようなサイズの鹿ではない。体長1.5倍程のエゾシカである。人馴れしているのか驚く様子は全然ない。僕の方が驚いている。カメラを向けると決め顔までしてくれた。ありがとう。そんなに構っている暇はないので早足で駅に向かう。なんとか発車五分前に駅に着いた。

ローカル線の終着駅はこんなものなのかもしれないが、駅前は結構さびれている。「朝日に一番近い街！」のアピールと、何故か黄色い昔ながらのボストが目を引く。改札を通り、先程の列車に乗り込む。乗り通した組が席を確保してくれている。一度荷物を出してまた搬入してくれたらしい、有難い。発車して3分で先ほどの東根室駅に着く。やはり文明の利器は偉大である。だんだん霧がはれてきて景色がよく見えるようになってきた。しばらくすると落石(おちいし)近くの海が見える区間で急ブレーキが、鹿かと思いきや景色の良い区間なので減速してくれただけみたいだった。全開にした窓の外には雄大な太平洋が広がり青空も少し見える。そのわずかな海沿いの区間を過ぎると、列車はまたもや草原の中を走り続ける。牛や馬がのんびりと放牧されている光景は心が穏やかになる。折角大きなテーブルが用意されているとのことでドボンを始める。しかし、窓が開いているため、カードがどんどん飛んでいく。仕方なく窓を閉める羽目になった。窓を閉めても、他の空いている窓から風が吹き込んでくるので車内は涼しい。ここで僕は重大なミスに気づく。もともと僕は厚岸の停車時間が10分ほどあると思っており、厚岸駅前にある駅弁屋で牡蠣飯を買おうと画策していて、すでに予約もしていた。しかし、時刻表をよくよく確認すると、停車時間はわずか1分、痛恨のミスである。慌てて弁当屋に電話する。お昼の時間の列車ならホームまで弁当を持ってくれるらしいので、ダメ元でホームまで持ってきてくれないか頼んでみたが、お一人で運営されているので厳しいとのご



返答。申し訳ないがキャンセルするしかないかと思いきや、札を下げてホームまで持ってきてくれるというお話が。本当にありがとうございます。僕の頼んだほたてかきめしと後輩の頼んだかきめし、合計2,780円を用意して到着を待

つ。車窓左手に厚岸湾が見え、景色が良いのでまたもや徐行運転。早く進んでくれと思いつつも、きれいな海であるはずの曇天で覆われた海を堪能し、程なくして厚岸駅に到着。おばあちゃんというには若い優しそうな方が弁当を持ってきてくれている。礼を言ってお金を払い、商品を受け取る。かきめしゲットである。食べるのは次の特急までお預けにして、往路では寝ていた区間なので景色を眺める。するといきなり大雨が降りだした。バケツをひっくり返したレベルの大雨である。雨雲レーダーによるとこの場所だけピンポイントに降っているらしい。列車が止まらないか少し心配になったが、そんな心配をよそに列車は釧路駅に定刻で到着した。ホームを降りると向かい側にノロッコという釧路湿原に向かうトロッコ列車が止まっている。関西では見慣れない緑色のDE10にシャッターを切り、釧路湿原オプションと合流する再集合場所に向かった。

その後、かきめしは特急おおぞらの車内で頂いた。カキ、ホタテ、アサリの三種類の貝がのっていて豪華で、ご飯にも良いだししみ込んでいてとても美味しかった。

## 4日目 釧路湿原オプション・富良野線班

78回生 H



鉄研旅行も半分が終わり、4日目になりました。この日は、釧路湿原オプションと右回り・富良野線班を選択。朝6時に起きて釧路駅へ。途中、釧路和商市場を通りかかったのですが、8時から開くとのことで、見学できませんでした。A先生によると、昔は朝早くから営業していたとのことです。釧路湿原に行くには、始発から2本目の快速列車でもよかったです、結局始発列車に乗車。左回り班の部員と同じ列車です。釧路駅から3駅目の釧路湿原駅で下車。鉄研部員以外に、一般の方が5名ほど下車。なんと、ここで71回生の鉄研OBであるお二人に会います！一緒に駅から徒歩10分程度の細岡展望台へ。展望台という名前の通り、視界は開けており、釧路湿原の様子が一望できました。（写真1）1つ残念なのは、釧網本線から徒歩で行けるほど近いがために、展望台からは木々に遮

られ、列車は見えないことです（オタク）。ただ、それなりに音は聞こえます。到着時、予想通り霧に遮られ、遠くの山々は見えません。71回生の方と談話をして、霧が消えるのを待ちました。1時間ほどで視界は良くなりました。その後、釧路まで列車で戻る予定でしたが、時間があったので、隣の細岡駅まで移動。今となれば大人しく釧路湿原駅に行けばよかったと後悔

していますが、北海道にしては珍しく駅間の短い区間なのでなんとかなりました。行きも帰りもキハ 54 型に乗車。先程下車した釧路湿原駅を通り、すぐに釧路駅につきました。(写真 2) が、次に乗る特急列車まで 1 時間以上あります。外は暑く、さらに雨が降る直前なので困ったもんです。駅構内は非冷房で、待合室どころかベンチもほとんどありません。顧問の T 先生と雑談をして過ごしました。

花咲線オプションの参加者と合流し、特急オホーツクに乗車。1 駅目は……新富士駅です。こだま号



しか止まらない駅なのでもちろん通過。実際には、北海道の新富士駅が先に開業したようです。車内の案内表示機を眺めていると、「池田まであと 20 km」という表示が目に止まり、まだ 20 kmもあるのかと絶望します(笑)。池田と聞いて某公共科教師を思い出しました。(写真 3) また、車内メロディーの音量のわりに放送のテンションが低く、面白いです。新得駅からは滝川方面の根室本線に乗車するのですが、新得～東鹿越は何時しかの災害で不通となっています。そのため、東鹿越駅まで代行バスに乗車。高速バスタイプで、快適です。充電用のUSB差込口もありましたが、使えないようでした。乗ったらすぐにわかりますが、このバス、スピードがめちゃくちゃ遅いです。とは言っても、法定速度の 40km/h なのでしょうが、後ろは若干渋滞し、後続車は対向列車線を使って追い抜かします。途中、数か所のバス停に止まりましたが、幾寅駅は興味深いものでした。小説「鉄道員」に由るものなのか、木造駅舎には「幌舞駅」とかかれています。また、駅前にはキハ 40



型気動車が静態保存されていますが、ライトの位置が西日本でよく見るキハ 40 と違うので、見たときはキハ 40 とはわかりませんでした。1 時間ほどの乗車の後、東鹿越駅に到着。ここからキハ 40 に乗車。(写真 4) 全員が着席するほどの乗車率で発車。途中駅で若干の方が降りられたのは予想外ですが、ほぼ変わらず富良野駅に到着。列車は多少の遅れをもって滝川駅方面に発車しました。

富良野線の乗り換えは 1 時間あるので、ふらのマルシェに行きました。駅前にあるはずではなく、駅から徒歩 7 分ほどの大通り沿いにあります。お土産を買い、駅へ。富良野線は通学時間帯のため 2両編成。全員が着席できるほどの乗車率で発車。この H100 系、北海道では定番ですが、座席が少なくトイレが大きくハイブリッド関連の機器を積んでいるため、着席定員はかなり少ないです。列車は開けた場所を走行。2両目に乗車しているのですが、かなりの駅で踏切上に停車します。ホームが 1両分しかなく、すぐ近くに踏切があるため、やむを得ず止まるようです。(追記 宗谷線では 1両でも踏切を塞いでいました。北海道では普通?) 駅数にして半分を過ぎると、「西〇〇」といった駅名が四連続であります。地図で見てみると、確かに旭川の市街地からは西に位置しています。緑ヶ丘といういかにもニュータウンにありそうな駅にも停車。市街地の中を走り、軌道が高架になると、旭川駅に到着です。駅舎がかなり大きい。改札外には謎の広いスペースがあり、カップルが勉強しています。そんなことは見なかつることにしてホテルへ。明日は宗谷本線完乗です。

## 4日目 道東左回り班

80回生 U

おはようございます。現在朝の5時30分です。僕は今、とある極めて重要なものを探しています。それは北海道フリーパスです。これを無くしてしまうと、今日からの行程が非常に苦しくなってしまうので、集合時刻の6時までには絶対に見つけたいところでしたが、見つかりませんでした…。しかし、どうやら灘校生の落とし物をホテルのフロントにて預かっているとのことなので、それがぼくのフリーパスであることを信じて出発することとします。

朝6時15分、現在釧路駅にいます。まずは、釧路駅始発の4726D普通列車で釧網本線を北上、網走駅に向かいます。やはり朝早いこともあってか、そこまで混んでいませんでした。

釧網本線は、網走市にある網走駅と釧路市にある釧路駅を結ぶ1924年に開業した全長166.2kmのJR北海道の路線です。といっても、1924年時点では網走駅から北浜駅まで、全長11.6kmとかなり短い路線で、全通したのは1931年です。

そして列車は網走駅に到着。大阪にしか住んだことのない都会人の僕にとっては、3時間18分はかなりのロングランでした。ちなみに個人的なロングランかの基準は東海道新幹線の時間を超えているかです(東海道新幹線の東京～大阪間は、2時間22分、552.6kmです。)でもこれだけ時間をかけても169.1kmしか進んでいないですから、技術の進化は凄いものですね。少し目を離しただけで置いていかれそうになります。僕は鈍行列車でのノッタリした旅も好きですが。

網走駅では観光時間が2時間程あるので、いける範囲がかなり広いですが、その中で僕(を含む大勢)が博物館 網走監獄に観光に行っていました網走監獄に向かうまでにタクシーに乗りましたが、運転手がすごく気さくな方で、網走のオススメの観光地などを教えてくださいました。今回は時間がなくて行けなかったので、また一人などで北海道に来た時にやってみようと思います。博物館網走監獄では、網走監獄の建物が数多く残っており、過酷な囚人の生活などを実際に体験できる設備もありました。ちなみに網走監獄の建物は4つ、重要文化財に指定されています。



左…網走監獄舎房  
第三舎 中…網走  
監獄入口 右…監  
獄カレー  
もちろん監獄食  
堂も忘れていませ

ん。僕は監獄カレーを食べました。予想以上に美味しくてびっくりしました。

時間も押してきて、惜しみながら僕達は網走監獄を後にしました。網走駅からは特急列車「大雪」に乗ります。僕は乗る時までは「おおゆき」と読むと勘違いしていました。ここで今日以降の全ての乗車券を購入し

ました。僕は今回が北海道初上陸で北海道に疎かったので、友達にサポートしてもらいながらの購入となりました。ほんまにありがとう。

ということで特急大雪 4 号、旭川行きに乗車。網走駅から旭川駅の所要時間は 3 時間 39 分。長い。所要時間は東京～大阪の 1.5 倍はあるのにも関わらず進む距離は 237.7km と新幹線の半分よりも少ないです。新幹線恐ろしや。

現在乗車している特急「大雪」6084D の使用車両はキハ 283 系という気動車で、1997 年に特急「スーパーおおぞら」としてデビューしました。2022 年 3 月に一度定期運用から外れましたが、2023 年春から再び定期運用に復活し、現在では特急「オホーツク」と特急「大雪」で使用されています。営業最高速度は 130km で、制御付き自然振子式の機構を装備した台車が使用されています。



特急の中では、車窓を眺めたり、みんなとドボンをしたり等とかなり快適に過ごせました。揺れが少なかった気がします。

そして列車は旭川駅に到着。旭川駅舎は清潔感があり、かなり新しそうに見えました。調べてみると、どうやら 2010 年に高架化してオープンしたそうです。しかし、駅舎の広さの割に一日あたりの乗降客数は 2021 年時点で 5766 人と少ないことから、少し寂しさを感じました。コロナも大分収束してきたのでこの時からはかなり増加していると思いますが。



左下…283 系のフルカラー行先表示器 右下…283 系に施されていた美幌をイメージしたラッピング

旭川で宿泊するホテルはワイスホテル旭川駅前。旭川駅から徒歩 1 分以内とアクセス◎。ホテル側のご厚意で部屋を全て路線の見える側にしていただいたそうで、僕の泊まった部屋は線路に一番近かったので、眺めが抜群でした。

上…ホテルの部屋から撮った 261 系 5000 番台「はまなす編成」。

夕飯は灘校鉄研 OB の方とジンギスカンを食べに行きました。行こうとしていた店がかなり混んでいるなど色々ありましたが、最終的に「ひつじ屋」という店で食べることができました。お店ではジンギスカンやラムなどを食べましたが、臭みがなくすごく美味しかったです(語彙力ゼロ)。ご馳走様でした。

ホテルに戻って、大浴場に入りました。大浴場にはサウナと素晴らしい水温の水風呂がありました。今私はサウナに非常に飢えています。大浴場からの眺めも良かったです。

ここで旅行記を終わりたいと思います。初めて書くのであまり面白みに欠けた文だったと思いますが、最後まで読んでくださりありがとうございました。

## 5日目 往路鈍行班・復路サロベツ班

77回生 T

おはようございます。8月29日、何と起きたのは朝4時代ぐらいです。さて、鉄研旅行は鉄オタの旅行らしく朝から晩まで行程が詰め込まれていることが多い（まあそれでも毎朝始発出発、みたいな鉄オタによくあると思われる個人旅行よりはマシ）のですが、今回は6時3分発の始発の普通稚内行きに乗るためにホテル前5時20分集合と、異例の早朝出発です。普通そういう始発レベルの便はオプションで乗ることがあるぐらいで、通常の班のスケジュールの1つとなっているのは異例ともいえることです。とはいってもこの次普通だけで稚内を目指すとしたら稚内に着くのが何と19時49分になってしまふので仕方がないですが・・・。にしても毎日のように早起きしてはひたすら鉄道に乗る顧問も大変そうというか、可哀そうなもの（特に鉄道なんて興味全くなさそうな田村先生）。もっともK先生は何かの機械で各地のサーモグラフィーを取る、独特な語録を毎晩のミーティングで残すなど変わった楽しみ方をしていらっしゃるほか、A先生とかは全然平気そう？どころかどの部員よりも鉄研旅行を満喫なさっていそうな様子です。~~特にハプニングが起きたときにはドSともドMともいえるような、すごい楽しそうな目つきをしていらっしゃいました。~~

朝ごはんに昨日セイコーマートで買った飲むヨーグルトを飲み、昨晚ラーメンを食べに上川に行ったついでに現地の旭軒という和菓子屋で買った黒豆のずんだ餅をいただきます。基本旅行中は昼と晩御飯にお金をかけたいので、朝は質素なものにします。ついでに、同じくセイコーマートで買って昨晩からチビチビ飲んでいたガラナも少し消費します。ガラナとは、北海道でよく見るコーラに似た炭酸飲料で、自販機なりコンビニなりあちこちで売っているものです。さて、元々このガラナはブラジルのものらしく、その名の通りガラナという植物が使われているため、ちょっと薬っぽい味がするとも言われていたのですが、あまり気にならずおいしかったです。皆さんも北海道に行ったら是非どうぞ。ちなみに、沖縄ではルートビアというこれまたリコリスという薬草が使われたコーラみたいなのがあります（※ビアとあるがビールではない）、

これは**完璧にゲテモノ**（味はともかく臭いがゴムの臭いしかしない）なので、勇気のある人は修学旅行でチャレンジでもしてみてください。というかもっとも沖縄とかアメリカではメジャーで、何とあのヌーピーの好物の1つらしいですよ。まあ世界にはいろいろな人がいるものですね。

さてこんな朝ごはんの話ばかりしても仕方がないですし、旅行本編の話に戻しましょう。ところで今日明日とこのホテルに連泊なので、服とかを入れた大きなカバンを持っていかなくてよかったです。朝チェックアウトに時間を取られなかったりするのは大変ありがたいです。鉄研旅行がハードなのは行程もそうですが、基本的に毎晩宿を変えるので荷物を毎回持ち歩かないといけないのもあるかもしれません。

集合場所に設定されていた、ホテルの入り口部分に赴きます。北海道に来て車両に冷房がなかったりで、結構暑いなって感じることも多かったんですが（北海道も函館とか札幌周辺とかそんな涼しくもないもんですね）、さすがに今は朝早いこともあって、結構寒いです。朝早いこともあってか、何人か集合時間になっても来ていない人はいましたが、なんだかんだ1人を除いて集まります。残り1人は後から追いついて来るところを信じて、駅に向かいます。

我々以外ほぼ誰もいない改札を抜け、ホームに向かいます。5時40分頃、ホームに普通稚内行きが入線します。2両編成で、後ろの車両の方は名寄で切り離すようです。やはり、前の車両は特に観光客や鉄オタのような方が多いですね。中には、後で聞いた話だと何かのキャラのぬいぐるみ？を持って配信をしていた



人もいらっしゃったようです。ちなみに、この旅行中我々と似たような行程で一緒にいらっしゃる（ある意味同行している？）ことの多い鉄研OBの方も乗っていましたね。ただ一方で、名寄止まりの2両目は地元客も結構乗っていて、通学する高校生も結構いました。流石に前日釧路近辺で見た**車両の床に横になって朝から爆睡して**いらっしゃるような高校生はいなかつたですが。まあ北海道では冬休みが長い代わり、一足早く夏休みが終わってしまう



みたいな話をよく聞きますが、個人的には冬休みが中途半端に長くなっている夏休みが中途半端に短くなるよりかは、夏休みががっつりあった方が嬉しいのですが、皆さんはどうですか。（こんなところで聞いても仕方ないですが）

さて、無事来るのが遅れていた一人も列車の出発時刻の約10分前ぐらいに無事乗車してきました。そして席が結構埋まった状態で、旭川駅を発車します。2駅先の新旭川までは石北本線と同じ線路を走ります。流石にこの辺りは都会で住宅が多いですね。高校生もちょこちょこ乗ってきます。新旭川で上北本線と別れた後、永山にかけて町工場や倉庫が線路沿いに広がります。車庫もあり、また場所によっては工場内へ繋がっていた線路もあったように見えます。永山を過ぎたぐらいいから田園風景が広がり始めます。ここらへんは水田の他、多分じゃがいも畑と思われる畑、とうもろこし畑、あるいは休耕中の



畑（小麦でも育てるんですかね）、その他様々な種類の畑があります。ちなみにここらへんの水田は基本もち米を作っているのも多いそうです（by あーさー）少し山に囲まれた塩狩付近を抜け、和寒近くに来ると、きやべつとかもあった気がしますね。そんな和寒や剣淵駅あたりで高校生がまた乗車して

来ます。彼らはその直後の特急停車駅・土別駅で結構降りていきました。駅周辺はさすがに都会であるものの、基本は田園地帯を走ります。瑞穂、風連あたりで客がそこそこ乗ります。座席は全て埋まり、立席客も結構いる混み具合です。こういう田舎の路線って結構通学客が多くて（というか通学客ばっかりのこと）も多

いけど) 混んでる、ってことも多いんですが、思ったよりいましたね。名寄高校駅で、高校生が一気に降ります。この駅、ちょっと前まで東風連という駅で、今とは少し別の位置に駅があったようです。動かすのも納得の客の多さです。



名寄はひまわりで有名な場所らしく、ところどころでひまわりが確かにあります。まあ大してなかったんですが。あとは駅の結構手前に何らかの廃線あとを記念して?何だか知りませんが、汽車が展示されてましたね。後で調べたところ、キマロキという排雪のための車両らしいです。名寄では後ろの車両を切り離すため 13 分停車します。ここで残った 1 両に乗っている客を見ると、一般客が大分減り、8 割方我々を含む観光客となっていました(それでも観光客が多くて席が埋まる程度には混んでいましたが)。まあなんせ次の稚内方面への普通列車は **7 時間**以上ないですからね。今乗っている便が 7 時 53 分に出てから、普通は 14 時 59 分まで北上する便がありません。ああ恐ろしい・・・。こんな本数が少ないエリアを一般利用なんて中々できたもんじゃありません。なんてことを言っている内に名寄を出ます。

名寄からまた田園地帯に戻ります。徐々に水田も減りはじめ、そば畑も見え始めてきます。同時に、防雪林にもシラカバに加えエゾマツなどが出現し始めます。美深あたり(確か)には林業の倉庫っぽいのが何個もあります。初日からずっとそうですが、林業の施設というのも線路沿いにちょこちょこ存在しており、重要な産業であることを伺わせます。さて、その美深駅は名寄の次の特急停車駅で、行き違い(田舎の路線は大体 1 つの線路を上下線の列車が使い回す单線なので、駅とかの短い区間だけ線路を 2 本作って上り列車と下り列車の行き違いをすることがあります)を行います。が、対向列車が 10 分遅れているとのこと。基本的に駅にしか行き違いできるところがなく、次の駅で行うとしても駅に着くまで 5 分以上かかってしまうので、ここで 10 分待つしかありません。その間に列車の写真を撮ったり駅のホームの様子を見たりして時間を潰



します。結構駅舎が赤レンガ造りの 2 階建てできれいです。同じくホームにいた A 先生曰く、ここはもともと美幸線という別の路線も繋がっていたようです。北海道は本当に廃線が多いです。さて、15 分くらいしてようやく対向列車が到着し、ホーム上にいた鉄オタの方々が車内に戻り、列車は再び動き出します・・・と思ったら 1 人だけホームに取り残されてしまった人がいました。その方は動き出した車両にアピールし、まだ速度も出ていなかったため運転士もそれに気づき、すぐに再停車します。まあさっきも書きましたが、これ逃したら普通列車は **7 時間**もないですからね。そのお客様を乗せ、今度こそ出発します。ここから音威子府まで、また田舎を走ります。農地も大分減り、森であったり、整備されていない雑草生えまくりの平地であったりが増えます。天塩川温泉駅を過ぎ、ついに宗谷本線の大体半分くらいにあたる音威子府に到着です。ここからいよいよ田畠さえもなくなりはじめます。

一応音威子府は特急停車駅で、始発や終着の便もある宗谷本線の主要駅の 1 つですが、正直田舎です。加



古川や野洲みたいなところはおろか、滋賀県の稻枝だの安土だのみたいな関西近郊の「田舎」な駅よりも駅前は寂れています（そもそも音威子府「村」だし当たり前か）。特急が止まるのに、利用客は一日 100 人以下！！もう何かそんなところに特急止めないといけない J R 北海道が哀れです。そういえば、それでも鉄オタと思わしき人が降りてたような気がするなあ・・・。

ここから進行方向は一度北から西に変わり、天塩川沿いをひたすら走ります。音威子府の次の篠島駅から、そのさらに次の駅にあたる佐久駅は、何と約 18 キロ先、時間にして 21 分もかかってしまいます。まあ、途中に駅作っても維持費を無駄に奪い足を引っ張るだけの誰得な駅になるだけなので仕方ないですが。佐久から再び北上します・・・がもう田畠なんてほぼなく、防



雪林的な林か、牧草地（ただし牛はいません）か、何の手入れもされていない雑草ボーボーの平地が大半です。まあこんなところ開拓しても割に合わないんでしょうが、直感的にはもったいなく思えてきます。ちなみに、一面の草原！って感じのところもありますが、案外山というか高地に挟まれて開放感のないところも結構多いです。ところで、牧草地には写真のようや変なビニールの俵っぽいのが多くありましたが、どうやら中に草をつっこんで発酵させているようです。ロールペールサイレージとかいう名前（※似たもので違う名前のものもあるので正確にそれかはわかりません）があるそうです。糠南駅周辺には、かろうじてトウモロコシ畑がわずかにあります。僕が今回確認できた限りでは、最北の牧草地となっていない畑でした。まあそこも牛用の飼料として作っている可能性は否定できませんが。雄信内の駅には、除雪車と思わしきものも止まっています。

上幌延という 2 年前廃止されたという駅も通過し（もっとも廃駅はほかにも多く存在しているますが）、1 0 時 33 分、幌延に到着です。ここでは何と 20 分の待ち時間があるので、少しだけ駅の外に出てみると、路線バスが止まっていました。行先は何と 132 キロも離れた留萌です。実はこの区間も元々羽幌線という路線が日本海沿いを通っており、それを補完する役割、みたいなバスと言えます。特に北海道北部にはこう



いう廃線になったエリアを走る長距離路線バスが多いのが特徴です。とはいってもそんなバスも廃止にならないか心配ですが。さて、それ以外には、駅の中に売店があり、幌延の特産品や鉄道記念品（昔行先とかを出すために車両につけていた看板）が売っていたほか、最近流行り？の変な商品を売っている自販機があり、羅臼昆布のラーメンだの、ジンギスカンだの、珍しいものばかりおいてあります。その中に 1000 円のトナカイソーセージなるものがあり、中々珍しいなと思い、購入しました。しかし、買ったはいいものの、買ってから冷凍が必要なことに気づき、さてどうしようかと考えながら、再び列車に乗り込みます。ところで、このときに先述した O B の方からキットカットを 1 ついただきました。本当にありがたいも

のです。

そんなうちに幌延を出発します。稚内はここから7駅目ですが、それどもここからまだ1時間以上かかり



ますからね・・・。相変わらず車窓からは原っぱしか見えません。下沼駅には頭は車両という変なキャラが描かれた変な駅舎がありました。一体誰が使うんでしょうね？豊富駅手前ぐらいいからついに放牧されている牛が見え始めます。豊富は、日本最北の温泉である豊富温泉で有名らしいですが、何とこの温泉、石油を掘っていたら見つかった温泉らしいです。そういうこともあってか、原油などをわずかに含んでいるのが特徴らしいです。正直油入りの温泉なんて入りたくないですね。ところで豊富の駅周辺に工機が保存してあったり社宅っぽいのがあったりしたのは何だったんですかね。あとで調べてみてもよくわ



かりませんでした。

豊富の次の兜沼駅では進行方向左側に兜沼が見えました(そりやそうだ)。ところで、この駅を出て少しのところの線路沿いに公衆電話があったんですが、昔はこれら

へんで何かしてた労働者がちゃんと使っていたんですかね？大体線路のすぐ横に作ってどうやってかけに行



くんだ、って話ですが。海の方向を見ると、この記事を書いていたころちょうど騒ぎになっていた風力発電の風車が見えます。土地の利用法としては確かにもってこいかもしれません。稚内の2駅手前にある抜海あたりで日本海が見えてきました。奥には利尻島・奥尻島と思わしき島が見えます。

一度そういう離島にも行ってみたいものです。しばらく走るうちに再び森の中へ入り、そこを抜けしばらく走ると、稚内市街地の入り口にあたる南稚内駅に到着です。それにしても今まで名寄ぐらいいからずっと田舎を走ってきた中ある程度家の多い町が出現するのは不思議なものです。南稚内からはしばらく町の中を走り、しばらくするとついに終点稚内駅に到着です。ところで、僕は見られませんでしたが、稚内駅の到着直前に車内から町のど真ん中に佇んでいる鹿が見えたそうです。感覚的にはこの辺の街並みに猪が現れるのと少し似ているのでしょうか。もっとも鹿は猪ほど直接的な危険性はありませんが。

折角稚内に来たからには、宗谷岬だのノシャップ岬だのに行ってみたいわけですが、生憎サロベツ班は1時間もしない内に折り返さないといけないので、そんな余裕はありません。その点宗谷班の方々は両方めぐることができたようで、少し羨ましい限りですが、また大学生になってから来ればいいかと思うことにしと



きましょう。さて、稚内駅はやはり日本最北端の駅ということもあり、モニュメント的なものが大量にあります。「最北端の線路」というのも、実際にJRが使っている線路で「最北端」と立札のついたもののほか、駅のすぐ北にもモニュメント的な感じで線路が引かれ、「日本最北端の線路」と書かれているものもあります。どうやら昔はもう少し北まで伸びていて、港にもつながっていたようです。ちなみに、稚内駅の駅舎は「キタカラ」と名付けられた複合施設の中にあり、日本最北端の道の駅である道の駅わっかないや、バスターミナルもその中に含まれています。駅到着後、まずそこの売店へ向かいお土産を確認します。すると、その一角に冷凍品コーナーとしてほっけだの有名な菓子などがおいてあり、さらに保冷剤や保冷バッグも付けられると書いてあるじゃありませんか。折角なのでここで冷凍品を買い、もらった保冷バッグにさっきのトナカイソーセージを入れ保存することを決めます。

とはいっても、高すぎず安すぎない稚内名物といえるようなものがあまりありません。ホッキだのジンギスカンだのウニだの何かの冷凍菓子だのがあった気がしますが、最終的に冷凍ホタテを買うことにしました。結局冷凍ほたてのほか、とどの缶詰と何かの瓶みたいなのを購入しました。ちなみに、とどだけなく鹿の缶詰とかも売ってましたね。こういう地方の道の駅は珍しいものとかその土地に全く関係ない何故そこで売っているか理解不能なものとかがあって中々面白いものです。

お土産を購入した後は、一度海の方向に向かいます。その前に駅前のバス停をチェックしておきます。ノシャップ岬行のバスが、1時間に3本近くも出でますが、そんなに需要があるのでしょうか。見た感じ確かにノシャップ岬の方向には住宅地もあるようですが、そんなにバスを使うとは思えませんし、鉄道で来る観光客も、来る鉄道の本数が少ないので本数増やしても、って気もするんですがどうでしょう。別のバスでは宗谷岬を経由してオホーツク海沿いを走り、浜頓別を経由して音威子府まで行く長距離移動のものもあります。このバスが通っているのも元々天北線という路線が通っていたエリアです。もっとも1日4便しかありませんが。

とは言ってもこれまた?なところを通っているバスですからね。バスの話はこれぐらいにして今度こそ海の方向へ向かいましょう。すると、何かオーストラリアのオペラハウス風の建物を見つけたので向かいますが、単なる市民プールでした。残念。改めて海の近くまで向かいます。やはり船とかが何隻も止まっているのが見えます。とはいっても、特に面白いものなかったので、すぐ戻ります。ところで、海に行く間に押しボタン式の横断歩道があったのですが、ボタンを「押す」方式でなく、指で軽く触れても反応するような静電気式?みたいな方式のものでした。北海道の他のエリアでも見ましたし、北海道の中ではよくある方式なのでしょうか。これに関わらず、同じ交差点の信号機で表示する交差点の名前がそれぞれ違っていたり(そもそも「信号名」自体はなく、



条や丁を示す名前らしい)、道に定期的に雪が降っても道を見失わないようためだと思われる↓マークが道路に吊り下げられていたり、色々こっちでは見られない特徴があり興味深いものです。

駅の方に戻ります。途中北の方を見ると、稚内の観光名所の1つである稚内港北防波堤ドームが見えますが、もう集合まで10分もないため、泣く泣く諦めます。まあ見た目がちょっとかっこいいだけで大したものなきそうだしいいか。「キタカラ」内の観光案内所を見たのち、2階に向かうと、何と小さな映画館がありました。確かに複合施設なのでそういうのがあって当然かもしれません。稚内より大きな町に行こうと思えば片道4時間はかかる旭川まで行かなければなりませんから、そういう意味で市内に映画館があるのは中々市民にとっても便利そうです。

そんなことをいっている内に集合時間になります。帰りのサロベツ班は高2が2人、中2が4人、それに対し中1は10人全員!!同級生からは子守頑張れとも言われましたが、いくら中1がまともでもさすがにこの大人数は大変です。案の定、集合時間に来ない人が2人出ます。さっきの自由時間で彼らに会っていたので、そのとき会った場所の方へ向かうといふるじやありませんか。何とスマホを充電中だと言うじやありませんか。どうしても充電が危ないようなので、とりあえず今稚内に着いたばかりの往路特急班の人が写真撮影タイムをしている間だけその場から動かないことを条件に許すことにしましたが、結構写真撮影が思ったより早く終わったので、呼び戻そうとしたら、あろうことか中2の子がどこかに行ってしまっているではありませんか。もう1人の中1の子曰くコンビニに行ったらしく、あとで戻ってきた後話を聞くとその中1の子の昼ご飯を買っていたとのこと。いくら親切心でも集合時間過ぎているのに身勝手な行動を取るのはやめいただきたいものです(そもそも集合時間に遅れるなよ・・・って話ですが。こんなこと言っている自分も会誌の提出が遅延しているので人のこと言えませんが)。改めて全員集合した後、車内に入ります。・・・と思ったらさっきの中2君が切符を失くしたこと。頑張って探させますが、やはりないようです。先に車内に入っていたA先生に報告した後、もう一度彼のもとに戻ります。結局駅員さんからとりあえず乗っても構わないが、もし見つからなかったら旭川駅で清算しろ、とのありがたいお言葉をいただき、この場では何とかなりました。今後はどうにか頼みますよ・・・(苦笑) 今回はよかったです、まあ一歩間違いたら一人だけ3時間後の次の便、ということもありえたので本当に怖いものです。

さて、帰りは行き来たところをひらすら戻るだけなので、特に書くことはありません。それにしても、普通だと6時間かかるところを半分強の3時間30分ぐらいで行くぐらいですから特急は速いですね。行きの普通では混んでいるせいであまり沿線の写真を撮れなかったのですが、特急では自分みたいにわざわざドア



付近で立って写真を撮るような客はめったにいないですから、写真も撮り放題です(※さすがに普段はそんなことしてませんよ。あくまでこの記事用の写真が必要ですから)。ちなみに行きのところにあった写真の一部はこの帰路で撮ったものです。

ところで、自分は結局昼飯を食べず買わずに折り返したのですが、A先生は稚内名物の蛸を車内で食していました。駅近くのスーパーで買ったとのこと。ちなみに、前先生が宗谷本線を往復した際もたこを買ったそうですが、そのときは硬いまのものを買ってしまい、食べるのに苦戦して旭川に着

くころようやく食べ終わったそうです。ちなみに、A 先生に晩御飯の予定を聞くと、先生は中 1 に誘われてジンギスカンを食べに行くとのこと。今年の中 1、晩御飯の飲食店はちゃんと予約してから行こうとするなど、中々抜け目がなく賢いですね。さすが先生が担任団しているだけありますね。そんな話をしたり写真を撮ったりしている内に、旭川まで戻ってきます。

ホテルは既にチェックイン済みのため、駅で解散として自由行動に入ります。部屋に戻り荷物を整えた後、道の駅あさひかわに向かいます。道の駅は駅をはさんで向かい側にあり、15 分程度歩きます。ところで、途中の忠別川を超える橋の名前が「氷点橋」、変える際に通った橋の名は「クリスタル橋」。何だか、みーは一な名前ですね。それはともかく、道の駅では買い物をしたのち、昨日は食べなかった旭川醤油ラーメンをいただきましょう・・・と思ったら醤油ラーメンの店が閉まっていました。仕方ないので、同じ道の駅の中に



あった（フードコート方式）旭川で有名という味噌ラーメンをいただきます。・・・まあ普通においしいですね。売店も見ますが、これまたあまりピンと来るようないいものもありません。仕方ないので繁華街の方へ戻ります。何だか時間を無駄にした気分です。さてその代わりに、現地のスーパーに向かうこととしました。実は修学旅行のとき池田先生に「沖縄行ったら是非スーパーに行け」と言われていたので、北海道でも余裕があればどんなものがある



か見てみたいと思っていたのです。ちなみに沖縄のスーパーでは最初に書いた「ルートビア」に巡り合うことができました。中々の悪運ですね・・・さて、さっそく中に入ってみると、北海道産の野菜が売られています。（美瑛産とうもろこし 1 本 98 円、玉ねぎ 100 g 28 円など）さらに驚きなのは海鮮コーナーで、何と毛蟹 1 四 2,000 円で売られています。少しは買うことも考えましたが、さすがに荷物の都合もありますし、やめておきました。ほかにもズワイガニが 3,000 円など、北海道のスーパーならではのものが並んでいます。ただ他は案外特色あるものも少なかった気がします。

続いて、前日時間の関係で行けなかった、北海道銘菓の「き花」というチョコレート菓子の販売所に向かいます。観光マップでは主要なお土産屋さんとして載っていたので期待したのですが・・・。お店と言っても教室半分の広さもないではありませんか。やはりたかが観光案内マップをあてにしすぎるのは良くないですね。とはいっても、折角なのでお土産用に 1 箱、自分用に 1 つ買います。普通においしかったですね。そのまま駅の方向に戻り、駅のイオンを除きます。どうやらこの方がお店も多く、お土産を買うには良さそうです。きたきっちんという北海道のお土産を扱っていたお店もありましたが、色々迷ったあげく結局ルピシアで贈答用の北海道限定のお茶を、北海道で有名なお菓子屋さんである柳月で自分用のあんバタサン（十勝あんバーターサンド）を 1 つだけ買うことにします。本当は柳月で十勝あんバーターサンド（あんバタサン）の箱や三方六というバームクーヘンを買うことも考えたのですが、賞味期限が短いんですね・・・。きたきっちん、で売っていた商品に関してもチーズとか考えたんですが、やはり賞味期限の問題もあり、結局明日買えばいいか、という気分になってしまいました。

さて、ホテルに戻り風呂に入ります。たまたま居合わせた A 先生（なぜか鉄研旅行の風呂でよく会う。）にジンギスカンを感想を聞くと「口の中でとろけるようで、臭みもなく、何時間も並んでまで食べる価値がある」とのこと。僕もまた今度食べてみたいものです。ちなみに、その A 先生と一緒に行った中 1 日く、A 先生がおごってくれようとしたようです。流石に申し訳なかったので一部は自分で出したみたいなことも言っていましたが。そういうえば僕も中 1 のころ秋田で鉄研の先輩や K 先生と一緒に食事をさせていただいたとき、K 先生や先輩にお金を出していただいんですよね。皆さんも例えば野活や修学旅行の自由行動で先生でも誘ってお食事してみてはいかがでしょうか。~~食事代ケチれるかもしれませんよ。~~

さて、21 時 30 分になり、宗谷班もついに到着します。鉄研旅行もついに 5 日目を終え、残り 1 日です。2019 年以来の 5 泊 6 日、修学旅行よりも長いわけですが、やはり長いと疲れます。そんな 2019 年の鉄研旅行の 5 泊目は ~~平先生のテストに出題されたことで有名な~~ ラピュタが金曜ロードショーで行われていて皆で

「目が～～～」のシーンを見たのを覚えています。それにしても、K 氏に「リーズナブルな壁面構造につき音量の絶対値を下げるようしてください」といわれた宿や、~~1,000 円のぼったくり値段で~~ 晚御飯のカレーを提供するエレベーターが毎度もガタガタ震えていたような当時の宿と比べ、随分とランクアップしたものです。宿も少人数の部屋になったことで遊びに行かない限りは静かになり、学年も最下級生から最上級生まで上がりました。本当に時間が経つのが早く怖いです・・・。まあいろいろ思い出話書いてもしかたないですね。いつも通り長文になってしましましたが、これで筆をおくこととしましょう。また、会誌委員の方や鉄研部員の方には提出が遅くなりご迷惑をおかけして申し訳ありませんでした。

## 5 日目 往路特急班・宗谷班

77 回生 M

時刻は 8 時 30 分、前代未聞の猛暑に見舞われていた北海道も幾分か落ち着いたみたいで、心地よい涼しさといったところだ。これだと、道北の稚内は寒いだろうということで、持ってきていた黒地の上着を羽織ることにする。

ここで一つ、重大な問題が。この班に参加する部員 11 人のうち、3 人が集合時刻になっても来ない。ほぼ間違いなく寝坊だ。往路特急班の参加者は全体的に低学年が多く、3 時間前に出発する鈍行班に参加する同じ部屋の高校生に、ある意味「取り残されて」そのまま起きてこない、ということだろう。部屋割り票が配られたあたりである程度懸念はしていたのだが、班長であるにもかかわらず、それに対して具体的な有効策を取っていなかったことのぼろが出た形だ。

3 人の顧問のうち、本日引率を担当するのは 1 人であるため、置いていくということも選択肢に入る。しかししながら、それは酷な話なので、何とかして起こしに行きたいところだ。3 人のうち、1 人が眠っている

部屋は、幸いにも先発の鈍行班組がドアを開けておいてくれて、起きたことができた。残りの2人は完全に扉が閉まっている。フロントでの受付等手間がかかるのであることを鑑み、79回生の1人を彼らを起こす担当とし、班としては旭川駅に向かうことにする。

起こしに行ってくれていた79回生、および残りの2人も発車時刻前にはホーム上に到着。まもなく入線してきた特急宗谷に乗り込むこととする。

宗谷号は札幌と稚内とを結ぶ、1日1往復の特急である。旭川と稚内を結ぶ宗谷本線は特急が1日3往復運行されているが、車両運用上の理由でそのうち2往復は旭川どまりである。それらもともとは札幌発着で、ダイヤ上も札幌方面からの特急との接続を考慮されている。

混雑しているというわけでもないが、用務客を中心にそこそこの乗車率があり、ほどよい乗客数で定刻通り旭川を発車する。乗客の大半は札幌方面からの乗り通し客。北海道第二の都市である旭川。拠点性は申し分ないのだが、それ以上に道都札幌の影響力が大きいことを実感させられた。札幌には官公庁の出先機関や企業の支店が集中しており、ビジネスマンの多くはそれらからの出張であろう。

名寄まではのどかな空気が続く。いくつかの駅に臨時停車していたのが印象的で、少しでも需要を拾おうとしていることが伺えた。1時間半ほどで名寄に到着。名寄本選は深名線といった長大路線との乗換駅としてかつて栄えた。この他にも天北線、羽幌線といった長大路線と宗谷本線とはいくつか接続していたのだが、国鉄再建の流れでいずれも国鉄分割民営化の直前直後に廃止されている。

名寄を出発すると、いよいよ道北という雰囲気に。大阪府の6倍以上の面積に、わずか20万人足らずが居住するという、日本屈指の人口希薄地帯だ。

山岳地帯である同区間は、天塩川に沿ったわずかな平地部を、カーブを描きながら縫うようにして走っていく。車窓に集中するため&気分転換で暫時デッキに立っていたのだが、カーブを曲がる際に、ゴム製の何かから発せられるような特有の音がした。車体傾斜かと思ったが、どうやら違うようだ。かつてJR北海道では速達化のため、カーブでは車体を傾斜させていたのだが、安全上の理由で現在は行っていないらしい。

小都市の美深を過ぎ、列車は音威子府に到着。難読駅名として有名であり、読み方は「おといねっぷ」。かつては、ここからオホーツク海岸沿いを経由して稚内へと向かう天北線が分岐していたが、廃線となっている。音威子府村は、人口わずか650人。特急列車が停車するのは、この辺りでは比較的栄えているということと、自家用車との乗り換え拠点としての需要が一定程度残っているからであろうか。

引き続き、天塩川沿いを走り続ける宗谷号。日本海側に面する都市である幌延町に入ると、乳牛を育てて異様な牧場が景色から目立つようになる。農業を行うには機構的にも難しくなり、それに代わって畜産業が盛んにお行われているようだ。町の中心駅である幌延駅に停車する。

牧場沿いを走る宗谷号。抜海近辺では日本海が景色から見え、その後はほどなくして稚内市中心部へと入る。市の中心部にアクセスするには便利な南稚内駅を発車すると、稚内駅はすぐそこだ。

12時42分、定刻通り稚内駅に到着。1面1線のこじんまりとした駅だ。「日本最北の駅」であることが全面的に強調されており、駅構内から線路跡が伸びたまま、車止めまで繋がっているプロムナード



は、旅情やロマンを感じさせられる。

ここから、宗谷号の折り返し出会えるサロベツ号で旭川へと戻る部員（主に低学年）とはお別れ。しばらく「最北端の街」の雰囲気を感じたのち、宗谷岬へとバスへと向かう。バスは宗谷岬から先、オホーツク海岸沿いの浜頓別まで向かうようだ。先述した天北線の主要ターミナル駅である。廃線となった天北線を代替する役割も担っている。

バスはかなりの混雑。その大半が観光客のようだ。途中のバス停からは鈍行で稚内へと向かい、すでに昼食を済ませた一同と合流。40分ほど乗車したのち、宗谷岬に到着。ほとんどの乗客がこのバスを降り、引き続き乗車するのはわずかな通学客のみ。北海道・オホーツク海沿岸はただでさえ人口が少ないにもかかわらず、公共交通が不便になり続け、車社会化が進行。地域の足の確保も難しくなってきているのだろう。稚内から宗谷岬へは往復で3,000円近くの運賃であり、この地域でバスを運行する宗谷バスには貴重な運賃収入になっているものと推察される。



宗谷岬。天気は快晴、遠くには樺太＝サハリンを望むことができる。目の前に見えている島を実効支配しているのはロシアであり、隠れた超大国・ロシアが日本と隣り合っている、教科書や地政学の本では当たり前の事実を実感させられる。気温は20度。京阪神では秋たけなわといった頃の気温だ。幸いにも上着を着ていたので、海風も合わさって涼しげな本当に過ごしやすい気候だった。

鉄研部員一同で記念写真を撮影したのち、自由散策。

再び、稚内駅前行きのバスに乗り込む。こちらも先ほどと同じく、観光客でにぎわっていた。

稚内市は、宗谷地域の最大都市であり、その拠点機能は決して小さくはない。人口こそわずか5万人ほどだが、地形上の理由も相まって、中心部の密度は高い。幹線道路沿いには全国チェーンも多数出店しているロードサイドが広がっており、実際の人口以上に都会に見えることは都市開発好きの間では有名だ。

「ここのあるで何か買っていいって、帰りの特急で広げたら面白そうだな。あとは純粋に街歩きしたい」そう思った筆者は、途中の適当（と思われる）バス停で降車。すぐ近くに会った商業施設に入り、そこに入居しているミスタードーナツでドーナツを買うことにした。

特徴的なのが、店内のご案内。日本語とロシア語の二か国語表記だった。英語を差し置いての「隣の国」ロシア語の表記。後述するが、稚内は、日ロ地域間交流の振興を目的として、1995年-2019年の24年間にわたって、サハリン・コルサコフへの定期航路が運航されていた。採算上の理由で休止となり、現在の国際関係では復活は絶望的であろうが、ただ地理的に近いだけではなく、ロシアとのかかわりが深い都市である、ということを実感させられた。

1,500円分ほどドーナツを購入し、幹線道路沿いを歩いていく。まだ昼食を食べていないので、同級生から紹介された店へと向かっていく。ちょうど、稚内駅でその店のクーポン券を取っており、都合がよかつた。サーモン丼をおいしくいただく。

集合時刻まではまだ1時間ほど余裕だったので、稚内駅前を散策することに。北防潮堤ドーム。稚内港の防波堤としての役割、および桟橋から駅までの乗り換え通路という2つの役割を果たすため、1931年から

5年間かけて建設された。古代ギリシア建築を想起させる柱が特徴的。この時期の日本の建築は「新古典主義」と呼ばれる、当時ヨーロッパで流行した、かつてからの伝統的な建築様式への回帰を志向した文化の影響を強く受けている。日本の近代建築がヨーロッパ風であるゆえんである。

その中でも、北防潮堤ドームが建設された時期は、過度な装飾や荘厳さから脱却し、合理的ではある一方でともすれば無機質なモダニズム建築への橋渡しが行われたところである。ギリシア建築の柱も、イオニア式にも似て似つかないような控えめな装飾であるが、そのような時代的背景を反映していると言えるだろう。ほぼ同時期に建設された、地下鉄御堂筋線の梅田一心斎橋間や、大阪の今橋にある日本生命本館に通づるものがある。

樺太の日本統治時代、ここ稚内港から大泊（コルサコフ）へと結ぶ稚内連絡船は、多数の乗客や貨物を運ぶ重要な役割を果たした。宗谷本線+天北線は、道央地域と稚内、そしてその先の樺太を結ぶという意味で、戦前はより重要だったのである。日本の敗戦、およびその後の東西冷戦に伴って長きにわたってその役割は失われたが、日露関係が落ち着いていたころには先述したように、地域間交流の活発化を目指して定期航路が運航されたことがあった。人々の旅行を含めた、幅広い意味での交易の活発化が社会の成長や人々の幸福に不可欠であると確信している筆者としては、寂しさを感じるとともに、幅広い問題が解決されたうえでより明るい未来が切り開かれることを願わんばかりである。

かつてに思いをはせ、海を眺めていると時間は自然に過ぎていった。駅に戻って駅弁はじめいくつか調達したのち、ほかの場所を刊行していた多数の部員と再合流し、特急宗谷号に乗車する。17時44分稚内発、21時26分札幌着。これを逃しても一応鈍行列車があるのだが、旭川到着は深夜の23時40分となる。この列車は全区間にわたって普通列車との接続は全く考慮されていないようで、主要都市を輸送するのに特化した列車になっていることが、ダイヤからも伺える。

折り返しの特急宗谷号は、「はまなす編成」での運行。普通車が4両設定されているほかに、フリースペースを1両設定している。部員らで談笑したり、遊んだりする分にはフリースペースは都合がいいので、発車時点ですちらの方に移動をしておいた。連日の疲れで眠たそうにしていた同級生だとか以外は、ほぼ全員が来ていたよう思う。

乗車時間も結構長い。

（かけドーナツ省略）

気が付けば旭川に到着。眠りについていた部員も起こし、全員で降車。鉄研旅行としてはかなり遅い時間まで乗車していたが、問題なく行程を終えることができ、一安心。サロベツ畔で先に到着していた同級生あたりと評議会関連の話でだべったのち、そこそこ早めに寝たはず。

# 6日目 留萌本線オプション・札幌観光班

80回生 A

こんにちは 80回生のAです。去年の部誌を読んでいただいた方はお久しぶりです。初めましての人は初めまして。まず4:00に起きました。去年は寝坊をしてしまったので、今年は早く寝るなど、かなり注意して



いた結果寝坊せずに鉄研旅行を終わらせることができました。宿泊地の札幌から特急ライラックに乗って留萌本線との乗り換え駅である深川に行きました。僕は鉄オタではないので留萌本線が石狩沼田までになっていることを知らず、驚きました。最初に乗った石狩沼田行きは途中駅に止まらず、送り込みの回送に無理矢理客を乗せている感じがしました。石狩沼田では廃線跡を見に行き、セイコーマートでアイスを買って食べました。(写真1) ちょうどそこ

におみくじがあったので引きました。折り返しの気動車では通学の高校生らしき人も乗っており、地域の足として使われていることがわかりました。そこからライラックで札幌に行きました。自由行動になったので、まずエスコンフィールド HOKKAIDO 行きました。大きい荷物をコインロッカーに預け、ちょうど来た快速エアポートに飛び乗り北広島に行きました。北広島からは試合がない日でもシャトルバスが200円で運行しています。エスコンを一目見た感想としては全面ガラス張りで球場というよりは何かショッピングモール



のような感じがしました。(写真2) 中ではスタジアムツアーやブルペンでは上沢が投球練習をしていましたなど、甲子園ではないものを見る事ができてよかったです。外野席でも座席にカップ入れがついていたり、椅子がクッションしていましたなど、かなり設備が豪華でしたが、それに比例してチケットの値段も高かったです。球場グッズショップでは阪神から移籍した齋藤、江越

のタオルと木村のステッカーを買いました。帰りも北広島行きのバスで帰ろうとしましたが、時間が合わなかったため新札幌行きのシャトルバスで新札幌駅まで行きました。新札幌駅から一駅だけ特急に乗るという、贅沢なことをして、札幌駅に行きました。札幌駅からは短い4両編成の地下鉄に乗って、福住駅まで行きました。



した。札幌ドームはエスコンとは違ってかなりよく見るドームの形をしていました。誰でもはいれる通路みたいなところには、札幌ドームで行われた誰かよくわからない、国際大会のサイン色紙や、コンサドーレ、日本ハムのユニフォームなどが置いてありました。(写真3) スタジアムツアーやいうのもあっていこうか迷いましたが、時間がなかったうえ、平日だったので参加するのを諦めました。ドームの横には、人工芝を天日干しするところがあり、地元の方が何人か散歩していました。かなり駅からも

遠かったので、移転したのは仕方ないかなという感じはしました。やはり大阪梅田から 15 分ぐらいで行け  
て、駅前にある甲子園が最強だとわかるんですね。札幌に戻り、コインロッカーに預けていた荷物を回収し、  
快速エアポートの U シートに乗り、新千歳空港を目指しました。U シートの値段はあまりに高すぎるかなと  
思ったら、革張りで値段に見合うシートでよかったです。新千歳空港では時間があったのでハスカップジュ  
ースを飲みました。酸味と甘みがマッチしていてとてもよかったです。飛行機では上昇するときはキーンつ  
てしなかったけど、降下するときにしたせいで、降りてから機嫌が悪かったです。そうして神戸空港について、  
家に帰ったら体調悪くなっていて検査をしたらコロナでした。マスクをしよう←結論ここまで拙い文章  
を読んでいただいてありがとうございました。

## 6 日目 室蘭・日高線班

79 回生 K



おはようございます。合宿もいよいよ最終日、5 日分の疲れで  
もう帰りたい…なんてことは全くありませんでした。ワンダーフ  
ォーゲル部の合宿で 4 日間山登り、なんてのに慣れているお  
かげでしょうか。この日はオプションを取らなかったため朝はそ  
んにきつくなかったです。朝ごはんは北海道定番のセイコーマー  
トです。マジで関西にも作ってくれねえかな。2 泊した旭川に別  
れを告げ、特急ライラック号に乗って、札幌の手前の岩見沢へ。

この間は案外 1 時間くらいでした。ライラック号速いっすね。結構ずっと 120 キロ出ているらしいです。  
北海道の都市の距離感覚が全然つかめません。前日の旭川～稚内が特急でも 4 時間かったので脳がバグ  
っているものもあるのでしょうか。そして岩見沢から 1 時間半ほど室蘭本線で苫小牧まで。この区間は結構乗  
り心地が良かったです。あと車窓から見た街並みも結構発展している気がしました。関係ないですが北海  
道の車窓って本州とは一風変わっていて面白いんですよね。本州の田舎は田んぼがめっちゃ多いですが北  
海道にはよく玉ねぎが植わっていたり、本州の森は広葉樹ですが北海道には針葉樹が多かったりと本州で  
は味わえない景色が見られます。

苫小牧はイオンモールとかでっかいドンキとかがあって地方都市感があふれている感じがしましたすぐ  
く工業が栄えた都市で全く軽く見ていい都市ではありません。苫小牧で 1 時間半ほど観光時間があったの  
ですが、ここでなぜか僕と中学生数人で「苫小牧でケイドロをする」ことにしました。本当になんでそ  
うしたんだろう。意味が分からぬ。まあこの日は天気があまり良くなかったのでフェリーターミナルとか  
を見てもあまり景色はよくなかったかもしれません。そう思うことにしましょう。たぶん違うでしょう。  
おそらく人生でこれより北でケイドロをすることはもうないと思います()

この後は日高線に乗って鶴川まで行くのですが、この時大雨でダイヤが乱れており、日高線の列車が来るのも少し遅っていました。結果的にはすべて予定通りの列車に乗れたのでほっとしましたが、思い返せばこの旅行は(僕は違う班でしたが)山線班で線路が熱くなって一時運転見合せになったり宗谷線が大雨で僕たちが乗る前止まっていたりとなかなか危ない状況の中でしたが、大きく予定がずれることもなく実施できたのは本当に良かったと思います。

さて日高線に乗車しました。日高線は鶴川から先が高波による路盤の流出で不通になって 2021 年に廃線になり、苫小牧～鶴川のわずかな区間のみが残っている状態です。乗車時間は 30 分ほど。ただこの区間では工業が栄えていることが車窓からよくわかりました。一番わかりやすいのがクソデカ火力発電所があったことです。写真はありません。この発電所は北海道の電力需要の多くを賄っており、数年前の大地震の時にこ



の発電所が機能停止したときは道内全域がブラックアウトに陥りました。臨海部ですし超大規模な発電所を建てるのにはうってつけの場所ですね。車窓から海は見えませんでしたが。ちなみにこの区間では近くの学校のスクールバスの代わりになったりして鶴川から先のような廃線を免れるためにいろんな工夫で赤字を減らしているそうです。頑張って生き残ってほしい。苫小牧に戻ったところで超かっこいいレアものに遭遇したので写真貼っておきます。

日高線を折り返し苫小牧に戻ったらとうとう新千歳空港に向かいます。北海道との別れまで約 4 時間、なんだか寂しい。南千歳まで特急で行き(17 分だけ！フリー切符は自由席ならタダなのでちょっとだけ乗るのも勿体無くないですね)、快速エアポートに 3 分だけ乗って北海道の玄関口・新千歳空港に到着です。ここからは空港観光と飛行機だけですがせっかくなのでそのことも書いていきます。



まずは家族に頼まれていたかま栄というお店の平天とパンロールを買いました。写真はありません。この平天めっちゃ大きいんですがうちの妹が一瞬で 1 枚食べてしまうので 7 枚も買うことになりました。かなり重かったのと店員さん「7 枚？」って驚いた感じで聞いてきて面白かった。そして楽しみにしていた雪ミクストアに来ました。かわいい！！！無料で見れる展示のボリュームが結構多かったりグッズも全部かわいかつたり最高の場所でした。



自分の分と友達に渡す分のグッズをまあまあじっくり考えて買いました。あと買ったものが多すぎてスーツケースに収まらなかったのでこのバッグも買いました。かわいい！！！でも普段使いはしにくい！！！

さてお土産を十分買ったら北海道を離れる時間です。ううううう。泣く泣く搭乗口へ向かいます。荷物多すぎて持ち物検査クソだるかった。しばらく搭乗口のあのスペース(?)でゆっくりした後、飛行機に乗りました。17 時 45 分、飛行機は出発しました。さらば北海道！！ありがとう北海道！！！鉄研旅行 5 泊 6 日最高に楽しかったぜ！！！ちなみに飛行機の中の記憶は寝

てたので全くありません。飛行機の中で夜ご飯を食べる予定でしたが起きたらもう神戸で食べられませんでした。おしまい。拙い文章というか深夜テンションの文章でしたが最後まで読んでいただきありがとうございました。

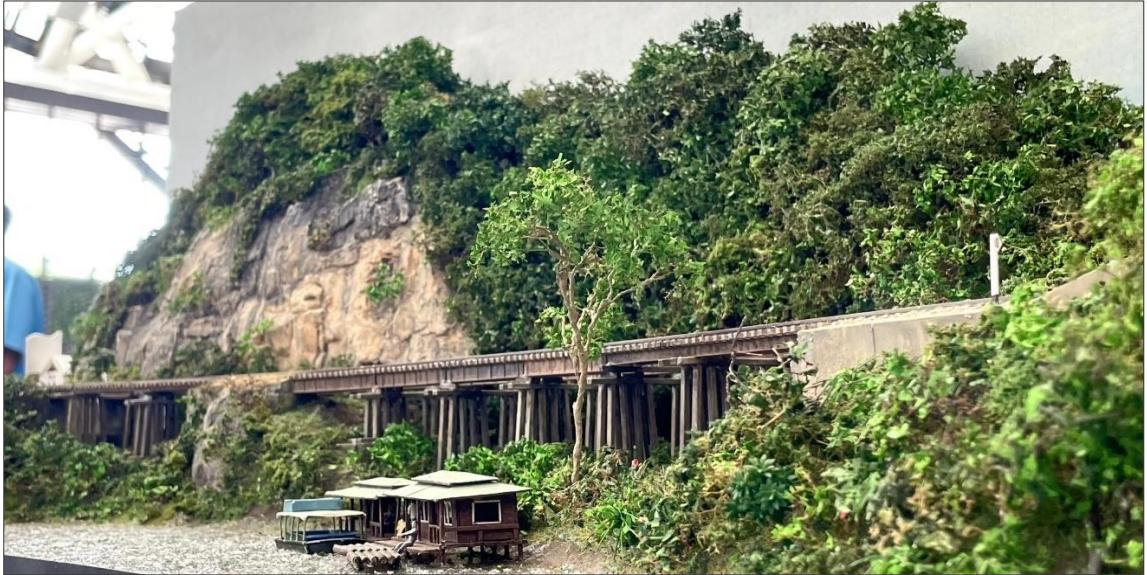
## あとがき

78回生 H

鉄研旅行も無事終わり、2学期になりました。と言いたかったのですが、体調不良者がそこそこいるようです。流石にきつかったかな。早く治りますように。しかし、忘れ物もすべて見つかったようで良かったです。今回、簡単に言うと運がよかったです。旅行前、天気予報では後半の日付は毎日雨といった様子。心配しながら北海道にむかいましたが、初日は快晴でした。とはいえ、その日の宗谷線は大雨で運休など、他地域では雨が降っていた模様。3日目、私を含む右回り班は、札幌から網走経由で釧路に移動しましたが、快晴の生田原駅を通過した3時間ほど後に記録的大雨（毎時109mm）があったようで、ヒヤリとしました。他にも、自分たちが乗る前日や次の日は運休、遅延していた路線も多くあり、すり抜けた感じです。山線班は線路温度上昇により、一時運転見合わせ、日高線班も遅延に巻き込まれたようですが、幸い大きなプラン変更はなく、旅行を楽しめました。結局、鉄研旅行2023では、晴れが続き、結局全日お天気で終えることができました。また、上川駅付近の土砂災害もJR北海道さんの尽力により旅行前に復旧しました。感謝です。

また、鉄研旅行では、毎日の取材における感想や気づきを共有するミーティングがあります。日を重ねるたびに盛り上がっており、楽しかったです。かなり個性がでる場面であり（詳しくは本文中にあるかと思います）、同じ列車に乗っても違うことを感じるんだなあと。

そういうわけでいろいろあった鉄研旅行2023でした。私事ですが、ミーティングや配布資料で不備が多かったので、来年はちゃんとします。ごめんなさい。そして、ここまで呼んでくださった読者の方、ありがとうございました。これからも灘校鉄研をよろしくお願いします！



## 鉄道模型コンテスト 2023

76回生 N

### 1.はじめに

こんにちは、76回生のNです。この文章が読まれている頃には、社会人となっている僕ですが、執筆中は学生資格を保有しているということで、老人枠で寄稿させていただきます。もはや恒例となりつつありますが、今年も鉄道模型コンテストに出品したモジュール作品の製作記を書こうと思います。

なお、大会公式・月刊とれいん・生徒会誌・部誌の4バージョンの製作記を書き分けた昨年度とは異なり、今回はやる気の減衰に伴って、本文の大半を『月刊とれいん 2024年3月号』に掲載して頂いた記事からのコピペで済ませております。そちらの方はカラー写真付きです。是非ともお買い求めください。

### 2. 鉄道模型コンテスト(全国高等学校鉄道模型コンテスト)とは

全国高等学校鉄道模型コンテストは、『鉄道模型のクラブ・サークルの高校生が、活動成果を発表し交流する機会をつくる。』ことを目的にして、2011年から毎年8月に開催されています。第1回の参加校は8校でしたが、昨年の第15回大会では165校が参加しました。参加校は1校1チームで、各部門の規則に法り、製作した作品を出展します。大会では、作品だけでなく、製作過程のプレゼンテーションや紹介動画などを審査員が審査し、モジュール部門では最優秀賞(1校)、優秀賞(2校)、その他特別賞が決まります。

灘校鉄研は、第4回大会に初参加で、最優秀賞を獲得してから現在に至るまで、モジュール部門では最優秀賞3回、優秀賞4回を獲得しています。ここでは、昨年行われた第15回大会で、最優秀賞(文部科学大臣賞)を受賞した作品について紹介します。

### 3. 題材地

題材地探しは、前年の9月ごろから始めました。前回のコンテストで灘校鉄研が製作したモジュール「Chicago L」は、デジタル技術を駆使した作品でした。

そこで、今回は、前年の灰色のジャングルと対極的なものとして、ハンドメイド志向の緑のジャングルを作ることにしました。

その結果、モデル地は、かつてタイ＝ミャンマーを結んでいた路線『泰緬鉄道』のタム・クラセー桟道橋付近となりました。

泰緬鉄道は、第二次世界大戦中、ビルマ(現在のミャンマー)戦線への補給路としての目的で、旧日本軍によって建設されました。

連合軍捕虜や現地人の酷使により、415kmを1年3ヶ月という短期間で完成させたため、多数の死者を出しており、「死の鉄道」と呼ばれることもあります。

現在も一部で運行されているこの路線ですが、深い自然の中を通っているため、「チョンカイの切り通し」のように、観光地となっている場所が多く存在します。

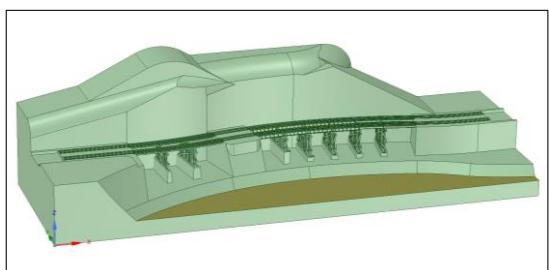
2022年には、JR北海道から譲渡されたキハ183系気動車が、観光列車として再登場したことでも話題になりました。



タム・クラセー桟道橋付近の様子、左右をそれぞれクウェー川、岩壁に挟まれた狭い空間に鉄道が通っている。写真はGoogle Street Viewから

### 4. 配置

最初に盛り込もうと考えたのは、クウェー川とむき出しの岩壁、そしてそれらの間を縫うように架けられているティンバートレッスルです。これらを昨年と同じ様に、3D CADに描き起こしましたが、目線を惹きつけるストラクチャーが不足していると感じました。そこで、山に寺院を、川に水上住宅を作ることにしました。



3D CADで描いたモジュールボード。事前に図面化しておくことによって、メンバー内の完成イメージ共有が容易になる。

### 5. 製作開始

前年度の反省から、橋の設計は冬ごろから始めました。ティンバートレッスルの部分は HINODE MODEL さんのレーザーカット、コンクリート土台とガーター橋部分は3Dプリンター製のハイブリッド方式としました。

設計担当の森田(78回生/前年 Chicago のビルを設計)によると、ガーター橋は3種類作り分けた他、



5月から実際のボード製作を開始。概ねの形は3D CADの図面通りであるが、細かな岩肌や地面の質感は感性感受性を働かせ手作業で作り込む

枕木やレール間の渡り板も、実物同様に長さと向きをばらつかせてあるそうです。薄い構造が多いため、出力工程に時間がかかり、全て出力出来たのは 6 月下旬(搬入 5 週間前)でした。

5 月の文化祭終了後は、鉄橋製作と同時に地形工作も始めました。岩壁部分は、石膏とシリコンモールドを使った工法にしました。1 個のパーツは精々 5cm 角な上、使えるパターンも数種類しかなかったので、同じパターンが連続しないよう、パーツを割ったり、壁補修材で模様を消した上から新たに削り出したりして、パターンを増やしました。

## 6. 植生表現

今作品でのメインテーマは、高解像度な植生を表現することです。近年のシナリーアートで幅広く用いられているスポンジ類では、葉の薄さが表現し辛いことから、葉を作ることから始めました。

まず、葉の基となる紙(半紙)を緑色で塗装します。次に、その半紙を 0.6mm 幅の短冊状に切り出し、数百本まとめて切り刻んでいきます。慣れた人であれば、A4 半紙 1 枚を約 2 時間で切り出せるのですが、ノウハウが確立されるまでの間は、全員合わせて 1 枚/日がやっとでした。その為、5 月から切り始めていたものの、搬入前日まで切り続け、最終的には 40 枚以上を切り出しました。

幹は、錫めっき線を握って作ります。根本を半田付けしたら、ドライフラワーを接着、全体を塗装して出来上がりです。

最後に先程作った葉を枝先につけて、汎用広葉樹の完成です。

汎用広葉樹の他にも、バナナ(とれいん 2021 年 10 月号参照)、果樹などの低木を 10 種類ほど作り分けました。竹については、木草 BUNCO さんの製品を使わせていただきました。



緑に塗った書道用半紙を短冊状に切り出し、アートナイフで引き切って葉にしていく。菱形になるよう刃を斜めに入れる



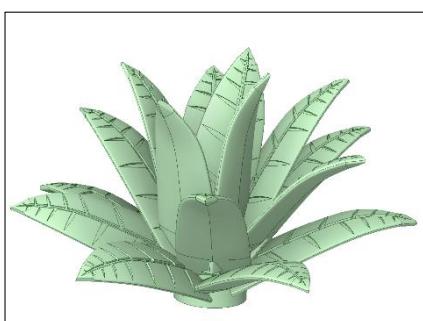
Φ0.29mm の錫めっき線 20 本から幹を作る。枝を広げたら全体に半田を流して握り跡を消す



バテとベビーパウダーを使って幹の質感を整えた後、ドライフラワーを接着する。固着後茶色に塗装する



幹の太い部分をマスキング後、KATO のジオラマ糊をスプレーして葉を接着する



3D プリンターで作成した葉を使った樹木も製作した。葉脈が刻まれた葉は、デジタル技術ならではの作例だ



3D プリントした植物に色を塗り、錫めっき線から作られた幹に接着する。本作品では、約 20 種類の植物を作り分けている。また、樹木の作成本数の合計は 600 本にも及ぶ

## 7. 搬入前 2 週間での追い込み

灘校鉄研には、コンテスト直前期間に部員の家で作業をする伝統がありますが、今回も例年通り搬入 2 週間前から後輩宅で作業を進めることになりました。

この時点では完成していたのは、水上住宅、地面と橋(両方未塗装)、葉や幹などの樹木材料(必要数の半分程度)です。

ここからは、僕が率いる塗装班は、地面・橋・樹木などの塗装を、森田率いる植生班は、樹木を量産する形式で作業を進めました。

塗装班は、最初に橋の土台部分の塗装に取り掛かりましたが、レーザーカットされたティンバートレッスルに木目調をつけるのに苦労しました。最終的には、ウェザリングペーストを粗目に塗ってウェザリングカラーで塗り広げる方法(『Armour Modeling』2022 年 11 月号を参考)に落ち着きましたが、塗り終わったのは 7 月 26 日、搬入 8 日前のことでした。



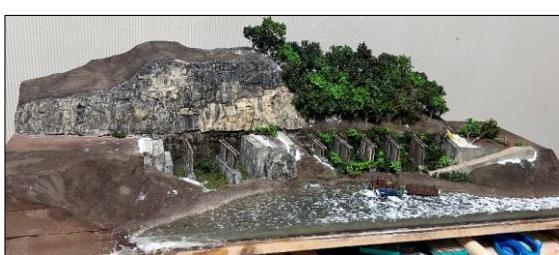
橋の土台を塗り終えたところ、レーザーカットされた角材の断面は塗料が載らないので、全体をバテでコーティングした



岩壁の塗装作業。凹んでいる部分を中心にペーストを塗り、薄め液やウェザリングカラーで広げていく。タム・クラセー桟道橋は仏像が安置されたクラセーダン窟がすぐそばにあり、観光地としても名高いスポット。密林と対照的な爆破によって削り取られた荒々しい岩肌も見せ場の一つである



搬入 3 日前の様子。植物は 1 本も見当たらない。地面に色が付き、レジンも流されている。レジンは、下層から上層に移るにつれて色が薄くなるよう 4 回に分けて流すことで、奥行き感を高めている



搬入 30 時間前の様子。ようやく植物が生え始めた。裏ではガーター橋の塗装が行われている。今となっては懐かしい思い出であるのだが、当時は…

この間、植生班は 100 本程度の広葉樹を完成させましたが、目標の 300 本には全く足りません。

ペースアップを図るため、その日は徹夜で地面工作をして、翌日からレジンを川へ流し始めました。

また、樹木の生産速度を上げるために、呼べる限りの後輩達を動員して午前午後の二交代制を組み 7 時～19 時は常に 5 人以上が樹木を作るようしました。(ありがとう！！)

その後も作業を続け、搬入 3 日前に川と岩壁が完成しました。この時点では、植樹作業を始めたばかりで、ボード全体が某大きなモーター状態でした。

ラストスパートをかけ、搬入前日 16 時にようやく、ガーター橋や寺院などの 3D プリント品の塗装が終わり、全力で樹木を植えていきました。植樹する際には、影となる奥の部分に暗い葉色の植物を植えて、陰影を意識しています。

終電時刻ギリギリに、植樹作業があらかた終わり、搬入に参加しない、僕とH(78回生)で線路敷設を始めました。3Dプリントされたガーター橋に線路を嵌める作業に時間が掛かり、線路が固定されたのは8月3日午前4時、出発2時間前のことでした。この時点で、バラストは撒かれていません。そんな極限状態の中、固定に低粘度瞬間接着剤を使う策を思いつき、なんとか間に合わせました。

そうして、新大阪6時15分発のぞみ204号に、大会レギュレーションを満たしたモジュールボードを送り出す事が出来、僕はお役御免になりました。  
おやすみなさい！



手前は日光が多く当たるので明るい色、逆に奥は暗い色、のように緑の陰影を考えて植樹してゆく

## 8. 東京到着後も塗装作業

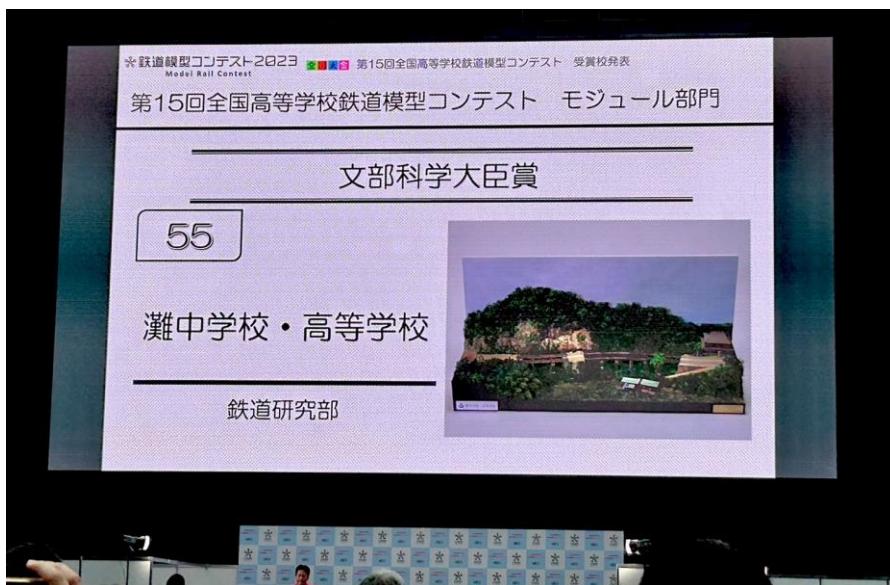
仮完成したモジュールボードですが、仕上げ作業としてのカラーコントロールが施されていません。そのため、東京到着後はOBの方のお宅で作業しました。

まず、横方向に5~6cm 暗緑色を吹き付け、次にその部分を指で押して凹ませ、影の部分を強調します。同じように、前に出る部分へ明緑色を載せて、光が強く当たっているように見せる、、、という風に、緑5~6色を塗りこんで、陰影つけていきました。

## 9. 2年連続3回目の最優秀賞

毎年前年の反省として、作業開始時期を早めて来ているものの、それに伴って作業量も増えて、3年目にして最遅線路敷設記録を出していました。しかし、表彰の方では2年連続3回目の最優秀賞(文部科学大臣賞)を頂けて、感無量です。

毎年レーザー加工をお願いしている HINODE MODEL さん、竹の模型を販売してくださった木草BUNKO さん、作業に協力していただいた先輩、後輩、この作品に関わった全ての人にこの場をお借りし、感謝申し上げます。



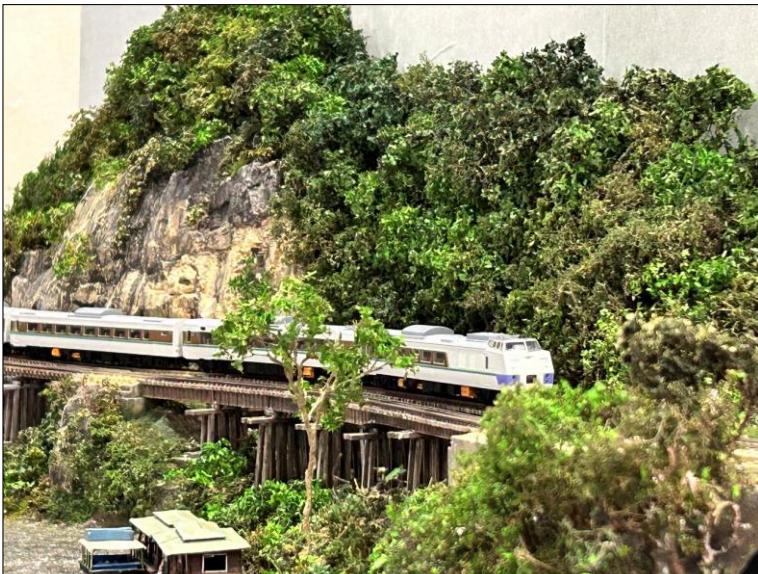
## 10. あとがき

長いようで短かった灘校・鉄研生活も遂に終わりを迎え、僕が部誌を書くのもこれで最後になりました。中高6年間、様々な失敗、挫折がありました。しかし、そこには、手を差し伸べてくれる先輩方と、最後まで諦めずに僕についてしてくれる後輩が居ました。常に部活のことを考え、自分なりに行動してきましたつもりでしたが、この様な不完全な僕に協力し、時間を共に過ごしてくれた部員達には感謝しかありません。

最後に、僕がこれほど鉄研の為に考え、行動できた原動力とも言える『自分が常に動き続けないと鉄研が単なる同好会になってしまう』との思いを持つ後輩がたくさん現れ、鉄研が更に繁栄することを願い、この文章の締めとさせていただきます。

6年間ありがとうございました。

## Photo Gallery



# BVE JR 神戸線路線制作を振り返って

79回生 H

## 1. はじめに

始めまして。79のHです。BVEというゲームをご存じでしょうか。BVEとは、Bve Trainsimの略称で無料のWindows用鉄道運転シミュレータです。このBVEの特徴の一つとして挙げられるのは、ユーザー側が自身で路線や車両のデータを作成できることです。灘校でも毎年文化祭でBVE路線データを作成し展示しています。

特に去年と今年はJR神戸線の上り神戸から住吉内側線を作りました。今回はこの事について書いていきます。

BVEのデータを作るというのはクオリティをそこそこ求めるならかなりの時間がかかります。大体時間にすると自分は200時間以上かかりました。ほかの人が協力してくださった分も含めたら路線データだけで400時間ほどはかかるのではないかと思う。

去年もBVEの記事を先輩が書いていましたが、しかし路線データのことは触れられてなかったのでここで詳しく書いていきたいと思います。初めて部誌を書くので拙いですがよろしくお願いします。

## 2. 6月ごろ きっかけ

去年の部誌によれば計画は6月からスタートしたそうだ。これまで架空路線を作っていたがJR神戸線を作ることになったそうだ。知名度と運転時間などの観点から決めたそうである。

まあそれは置いといて、自分が文化祭の神戸線を作らないかと誘われたときはいと答えてしまった。

その時の自分は意欲ある中学生だったのでそういうのに乗ってしまったのだ。しかしそれが地獄の始まりだった…

線路作ったらすぐ終わると楽観視していたら最後は地獄のような作業量になって病んだことを覚えている。しかし、今では作って良かったと思っている。

## 3. 注意

なお駅や車両に関しては外快さんという先輩がやってくださったので作業の負担は少しは減った。

駅や車両に関してはこの記事では触れていないので注意。

## 4. 線形を定める ①神戸駅 9月頃

2個低品質な内輪向けの架空路線を作ってはいたがそのころはまだ自分は初心者だった。

中2で文化祭レベルの物はまだ作ったことが無く、全くの手探りで進めていた。

とりあえずまず線路の線形から決めていった。最初に神戸駅に着手したが、そこそこ複雑な分岐があり、いきなり大変な作業だった。なぜかその時忙しかったのもあいまって神戸駅を作るのに一ヶ月かかった。今思うと時間のかかりすぎだと感じている。

具体的にはWolframAlpha（高機能な計算ソフト 某カジノで有名な数学教師が使っていたので）とGoogleMapの測定機能を使って、頑張って紙上で計算する方針で作った。この頃の自分は分歧器の半径がある程度定まっていることを知らなかった。とにかく計算が合えばいいと思って作っていたので、計算は合

っていたが、実際通りかは怪しかった。今思うといいやり方ではなかった。

また、作ってから5か月とかその辺？で神戸駅出発時に自軌道にカーブがあることを前面展望眺めていたら知ってしまったという事件があった。一から作り直すのも面倒くさいので自軌道にカーブだけつけて終わらせた。



左は BVE 神戸駅 左側の線路が曲がっていることがわかる、ダメ。これは自軌道にカーブを後から付け足したため。

## 5. 線形を定める ②元町駅 10月頃

元町駅は分岐などがないので GoogleMap の測定機能で軌道と軌道の距離を測ってそれを大きな紙に全部描いた。それを参考にしてなめらかなカーブになるように作った。BVEには緩和曲線という揺れ緩和のためにカーブと直線の間に挟む曲線が存在する。これがやっかいもので BVE の作成を数倍困難にしている。このおかげで製作者側は複雑な計算を試みるか、あきらめてなめらかな曲線になるまでトライを試みる、ツールを使う、の3択を選ばせられる。ここでは2つ目をとった。GoogleMap のスクショをストラクチャにして BVE に置いた方が効率が良かったなど今は反省している。どっちみちクオリティが低かったので後述の Tsutsuji というツールで作り直した。



元町駅 by Tsutsuji

## 6. 線形を定める ②三宮駅から住吉駅まで 10~12月



三ノ宮から先は Tsutsuji を使った。

Tsutsuji とは自軌道でない軌道も自軌道と同じように書いてそれを BVE が読み込めるように自軌道視点の座標に戻することで路線の線形製作を簡単にする神ツールである。

実地調査をして紙に線形などをメモする。わからないところは適当に前面展望を見て測るみたいなことをした。その後 Tsutsuji にそのデータを打ち込んで変換するという作業をした。しかし、変換したはいいものの測定データがあまり正確でないことが課題でうまく線形を合わせるのに数時間かかったところが反省ポイントである。

また、灘や住吉駅でそもそもその軌道間の間隔が間違えていることもあった。住吉のものは直す予定である。

## 7. 信号機など 10月頃

信号機は灘駅と神戸駅で撮った。

神戸駅の信号はよく光ってとても撮影に向いていた。

しかし、灘駅のものは信号が少し暗くあまり向いていなかった。

あきらめてさっさとほかの場所で撮るべきだったと反省をしている。



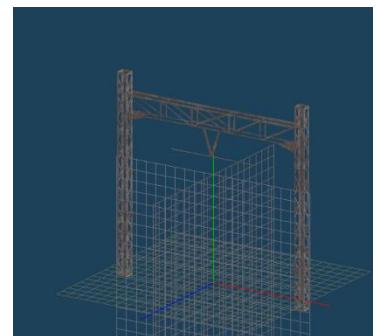
↑灘駅から 暗すぎ

## 8. 架線柱

Metasequoia を使って作った。

下絵を使ってそれに合うように点を打った。

そのあとにその点をつなぎ合わせて三角形を量産することで作成した。種類があったのでとても大変だった。



## 9. ビル

ビルを作った。

当初は Google Street View からスクリーンショットをとってそこから画像を作成したが著作権上問題があることに気づきその後、実写真を使った物に更新した。しかし気づくのが遅かったため、かなりの数更新しなければいけなかった。

東京のあたりからとってきたビルは撮り直しができなかつたので別のビルを探す必要があった。

逆に神戸あたりからとってきたものは頑張ってその場に行って撮ってきた。

およそ 13 個程度作成した。



## 10. ビル（一回きり）

有名な建物、目立つ建物など一回しか使わないものを区別して一回きりのビルとして 12 個程度作っ

た。一部ストリートビュー製だったので作り直しが必要だった。

元町高架橋 平面にしたら違和感が出た

花隈公園 ストリートビューから撮ろうとしたが著作権的によろしくないので作り直し

元町のビル2件 WINS（競馬の店）のビルとその横の浜学園のビルを作った

センタープラザ 77に作っていただいた記憶

阪急百貨店 80に作っていただいた記憶

ミント神戸

阪急駅ビル 77に作っていただいた記憶

シティータワー神戸三宮 実は中央区一高いビル

兵庫県医学予防協会 テクスチャのエラーがおきて困惑した思い出 たしか原因は面の重複

ウェルブ・Foresta 文化祭前の雨の日に泣きそうになりながら素材集めを強行して一晩で作った大作

KiLaLa住吉 灘校生御用達の歌志軒(ラーメン屋)があるところ

Sports Oasis 最後に作ったものです。

## 11. 木

これまたストリートビュー製だったがあとで更新した。優秀な後輩が何枚も写真を提供してくれたおかげでこの更新は1hで済んだ



## 12. 線路（スラブ）

スラブ軌道は六甲道にしかない上高架なので撮るところが少なく困難だった。

## 13. 橋

なかなか難航した

素材の加工をしてそれをどんなふうにしたら実物に近くなるか考えるのが難しかった。



## 14. 地上子

理想の汚れ具合のものを撮影するのが難しかった。



およそ120箇所ありそれぞれ位置を合わせないといけないのでとても地獄の作業だった。

前面展望とにらめっこしながら何時間もかかった。



## 15. 速度標識・停目・信号黒い看板



信号の黒い看板とは右の矢印の部分を指す。

これは種類が 23 個もあり、とても面倒だった。

そのため「**看板みたいなものを量産するくん**」というかんたんのゆめ様が配布しているツールを使って看板を量産した。このツールはサイズが同じ看板を量産するときに画像をツールに入れるとそのストラクチャ(x ファイル)を自動的に作成するものである。とても便利だった。



## 16.まとめ

前回の記事に比べればあまり大したことやってないので見劣りがしますがそれでも自分が何百時間かけてきたことなので部誌にしようと思い、この記事を書きました。去年の記事で路線データのことが半ページで終わっていたことも無念でしたし…

BVE の作成は何百時間もかかる地道な作業ではありますが、達成感は物凄いです。

この記事を読んで BVE 作成に興味を持ってくださる方が増えることを祈っております。

また、文化祭の神戸線データが多くの人々に運転されることを祈っています。