

1. 概要の設定

最長片道切符を使用した旅行をするという計画に付随する形で情報学の技術を合わせるための方法として、全国に旅行に訪れる際に撮影する駅名標の数の多さに常に情報整理が追いつかない状態が続いていた問題を抱えていた。そのため、閲覧や整理するデータベースなどの作成に挑戦したいと感じたから。

2. 経路の設定、移動日程の設定

経路は 2024 年の始まりに決定していたが、1 ヶ月に及ぶ移動となるため、宿泊地や予算などを調べる必要があった。

宿泊地が限られる北海道では事前にホテルを予約し、本州からは宿泊地域のみ決定した上で宿泊施設は直前に決定する方針で進めた。

3. 乗車券購入にあたって

乗車券は使用開始日の一ヶ月前から購入可能であるため、7 月 5 日に京都駅みどりの窓口にて経路表と共に申請を行った。しかし、数日後に京都駅から連絡があり、経路が複雑で期間内に運賃計算が間に合わないとの旨を伝えられた。後日、関西圏最大の出札窓口のある大阪駅にて同じ方法で申請を行った。申請から 10 日後に連絡があり、発券が完了したと伝えられた。

4. 移動

全ての移動に対して詳細を記入することは出来ないため、予定変更を行った部分のみ記入する。

a. 奥羽本線新庄～院内間の不通による迂回

2024 年 7 月に発生した東北地方豪雨により、奥羽本線新庄～院内の線路が被災した。当該区間は利用者が少ない区間であり、復旧の見込みは無いとされていたため、迂回経路を取る事となった。代行バスなどの代替輸送がされない場合、最短経路を通る経路において迂回することが可能となる規則が存在する。今回のエリアでは山形/羽前千歳～(仙山線)～仙台～(東北本線)～北上～(北上線)～横手のルートで経路回帰することが可能となっている。

b. 南海トラフ地震臨時情報発表による紀伊半島～関西地区の予定変更

2024 年 8 月 8 日に発生した日向灘震源の地震が発生したことにより、南海トラフ地震臨時情報が発表され、太平洋沿いに対して津波に警戒する呼びかけが行われた。それに伴い、紀伊半島を走る紀勢本線の特急(南紀、くろしお)が運休、減便となった。臨時情報は関西に入る前の 15 日に解除されたが、安全のために余裕を持った日程で移動することとした。

c. 台風 10 号による列車運休

8 月 22 日に発生した台風 10 号が中国地方滞在中に直撃した。当初の予報では広島で直撃と言われていたが、進行速度が遅かったため、その二日後に新山口にて一度身をとどめることとした。台風一過は線路点検のため宇部、小野田、美祢、長門地域は省略する形を取った。(上記 1 の規則に則り迂回)

また、宮崎県の線路点検も長期にわたり行われたため、大分県内において再び足止めとなった。

最終的に切符経路上の移動は 8 月 6 日 6 時 33 分に稚内を出発、9 月 3 日 10 時 23 分に到着となり、計 737 時間 46 分で制覇した。

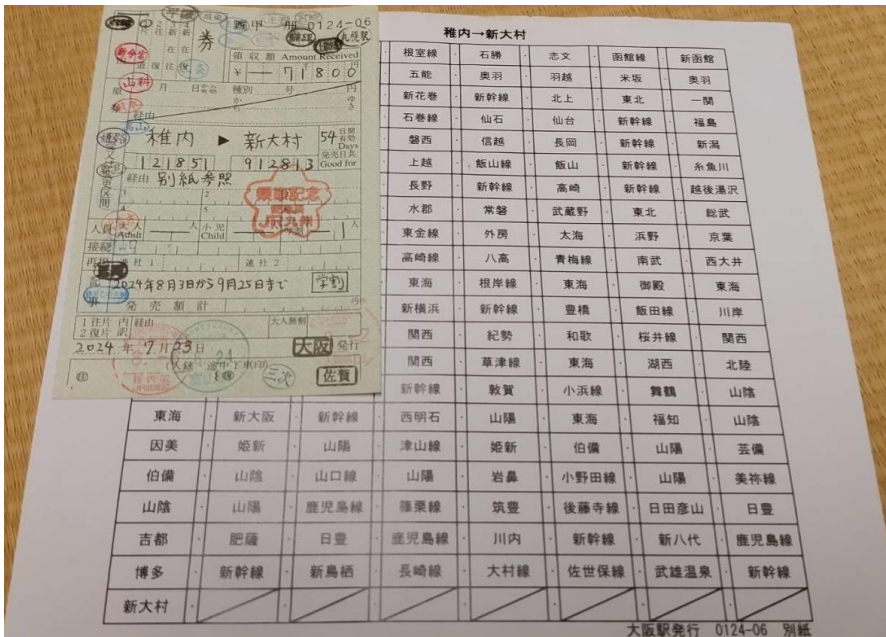


写真1 今回使用した最長片道切符。二枚の紙同時使用で有効となる。

5. サイトやデータベースの作成

pythonにてプログラムを構築。recsys-django による推薦システム(recsys-django)のチュートリアル上のソースコードを使用した。

以下、写真1、2は実際のサイト画面。

Show it's not fixed to the top? (min-height: 75em;)



写真2 経路上の駅が全駅表示され、クリックで表示される 写真3 駅名をクリックした際の画面の一例

6. 結果報告

駅名標撮影率は約8割で、北海道、東海、九州は約9割以上撮影出来たが関東や関西地区では混雑などで撮影が困難な区間が多数存在していたため数が少なくなった。

そのうち半分はサイトに掲載することに成功。しかし、データベーステーブルに登録する形ではなくサイトのフロントエンドにフォルダから直接表示させる形となった。プロジェクトリサーチ終了後も撮影は続けるため、データベーステーブルを完成させてサイトとして完成度を高めていくべきだと感じた。