

「男の旅行」記

松下 明男

今年の夏休みに、高1で映画研究部の石居憲祐君と一緒に、「青春18きっぷ」を利用して旅行に行ってきた。これは、その旅行記である。(ちなみに、映画研究部は5階LL教室で「作品☆発表」と題し自作映画を上映しており、また、この「停車場」に対抗して制作されている冊子「カツドウヤ」も配布しているので、ぜひ見に行かれてはいかがだろうか。)

まず、この旅行において最も大切な「男の旅行」にあてはまる条件を記しておく。

〈条件〉

- ・旅程が極めてハードであること
- ・常に笑いを追求していること

以上の2点である。

【8月9日(水)】—待ち合わせろ!—

石居は2日前の7日までイギリスサマースクールに参加していたため、曰わく虚弱である彼にとって、2日後の旅行は非常につらいだろうなあ。なんて考えていた俺だって、3日前の6日まで鉄研の旅行に参加し、7日と8日は学校で鉄研の活動をした。俺にとってもキツイみたい。そして俺は虚弱だ。出発当日である9日の昼間は買い物に行き、夕方からは旅の支度を始めた。そこで、石居と待ち合わせをしていないことに気付く。電話をして最強にアバウトな待ち合わせ時間を決めた。石居は買い物に行った後、直接待ち合わせ場所の品川駅に向かうということで、22時30分頃には品川駅に着くとこのメールが来た。俺は明らかに遅刻だった。結局石居と会ったのは23時頃だっただろうか。お互いにコンビニで買い物を済ませ、23時55分発、東海道線快速「ムーンライトながら91号」が発車する8番線に降りた。

今年2回目の「ながら91号」である。「3月に乗ったときは、…」と話をしていたら「乗る頻度が高い」という実的に的確なツッコミをもらった。

しばらくすると、石居のお父様がお見送りに来て下さった。普通の人にとっては異様な旅程であるせいか、お父様は「このプランはずっと電車に乗りっぱなしなのか」と、2回ほど問い質された。そして、その「電車に乗りっぱなし」の旅が間もなく始まろうとしていた。

石居君のお父様、遅い時間のお見送りありがとうございました。

列車は時間通り品川駅8番線臨時ホームに入線した。使用される車両は、過去に中央線の特急「あずさ」などに使われていた183系と189系の2種類の車両を混ぜた編成だ。この列車には「当たり」「ハズレ」があり、特急時代に車両の改善工事を施したものが「当たり」、古い状態のままの車両が「ハズレ」である。

列車は毎日運行される快速「ムーンライトながら」を見送った後、定刻の23時55分に品川駅を出発した。もう逃げ出せないぞ。

【8月10日（木）】—笑いを追究するなら今日しかない!—

「青春18きっぷ」が使える期間の臨時列車ということで、満席の車内には様々な客層が見ら



毎日運行される373系「ムーンライトながら」(左)と今回乗車した183・189系臨時「ムーンライトながら91号」(右)浜松にて

れた。いわゆる「鉄ちゃん」がやはり多かったが、若い女性の利用客も何組か見かけた。

なぜ臨時の「ながら91号」に乗車したかということ、毎日運行の「ながら」は臨時よりも品川駅を早く出発する（始発は東京駅）にも関わらず、終点の大垣駅には臨時より約1時間ほど遅く到着するからだ。

列車は順調に進み、約30分の停車時間がある浜松駅に到着した。比較的深めの眠りに就いていた石居を起こし、外の新鮮な空気を吸わせ、列車の写真を撮った。私としては珍しく、三脚を使って本格的に撮影したのが左上の写真だ。我ながらなかなかの作品だな。もちろん石居にはお褒めの言葉をもらった。

発車の数分前に車内に戻り、発車後もしばらく石居とデッキで談笑していた。それからは終点の大垣までほとんど寝られなかった。

大垣の一つ手前の穂積を出発する頃には、すでに1両につき半分位の乗客がデッキに並んでいた。負けず嫌いなのは十分わかった、お願いだからゴミ箱を塞がないでくれ。

5時55分、列車は定刻に大垣駅に到着した。と同時に、彼らにとって熱き戦いが始まった。これを言葉で説明するのは非常に困難だ。百聞は一見にしかず、俺の知っている数少ない諺の一つである。

大垣で、6時01分発の東海道線普通姫路行きに乗り換え、米原まで行く。乗客の99%が「ながら91号」からの乗り換え客である。10両分の客が一斉に4両編成の列車に乗り込むのだ。

熱き戦いには特に参加しなかったが、二人とも何とか座ることが出来た。この列車に使われている223系は、JR西日本が新快速用の車両として開発したもので、非常に乗り心地が良い。

列車のドアが閉まった時、石居は「予想外だ」とコメントした（もちろんあのCMのマネである）。ドアの開閉の際に鳴るチャイムのことだが、東京の電車に使われているほとんどのチャイムが同じ音程の「ピンポン」の繰り返しであるのに対し、関西のJR線の車両では、2回目の「ピンポン」の音程が一回目よりも高いのだ。俺も初めてあのチャイムを聞いたときは「予想外」だった。

美しい車窓と、戦ったくせに座れなかった人々が左右の目にそれぞれ映る。俺は今までこの区間では一度も座れたことがないので、ゆっくりと景色を楽しむことが出来た。田んぼと青空、遠く向こうの方には山と時々民家がある景色の美しさには感動した。

満員の列車は6時38分、予定通り米原に到着した。この駅では後ろに空車を連結するため、ドアは自動では開かない。天下の分け目はとっくに過ぎたが、闘争心旺盛な乗客は東西で変わ



223系新快速姫路行き
最高速度は在来線最速の130km/h
大阪にて

りはない。同じホームに停車中の6時41分発、新快速姫路行きに乗り換え大阪に向かう。

東海道線の米原～京都間は、滋賀県内を琵琶湖の南東に沿って走ることから「琵琶湖線」の愛称が付けられている。同じ琵琶湖の北西を走る路線の名前は「湖西線」（京都～近江塩津間）であるが、こちらは正式な路線名である。

最高速度130km/hで走行する新快速は、転換クロスシート（進行方向によって背もたれを動かす座席）の座り心地と相まって実に快適だ。JR西日本にはこうした転換クロスシートを用いた車両が多く存在する。

ちなみに、新快速の英語案内は「Special Rapid Service」で、関東で言う特快到に相当する。実際に乗務員や駅員などの間での連絡には「特快」という表現が用いられている。

米原から7つめの停車駅、石山に到着した。駅名標を見ていたら、妙な違和感を感じた。



写真の左下をご覧頂きたい。

次の駅は膳所と書いてある。

通常、固有名詞の英語表記では先頭の文字を大文字にして、後の文字を小文字にするが、石山の駅名標の、特に膳所の表記に関しては「特殊」で、「ZeZe」と、2つめのZも大文字になっている。

不思議だ。不思議でならない。一つ手前の瀬田駅の表記はちゃんと「Seta」になっているのに。写真の駅名標はホームに立てられているタイプだが、屋根に吊り下げるタイプの看板にも同様の表記が見られた。2つ同じなら全部同じだろうと確信したが、隣のホームの駅名標には普通に「Zeze」「Seta」と表記されていた。不思議だ。不思議でならない。ただの発注ミスなのか、それとも笑いを理解している誰かの計画なのか。そして、2つ先の大津駅の駅名標は、県庁所在地らしく正しい表記の方だった。変に「ZeZe」を繰り返すよりもおもしろいではないか。

8時09分、大阪に到着した。平日の朝ということもあって人の流れがかなり慌ただしく、早



くも一日のエネルギーを使い果たしたような気分だった。我々は電車を降りてからしばらくホームにいた。すると、石居が面白いものを見つけてくれた。

3・4番のりばの尼崎方に、自分の背丈よりも低い自動販売機があるではないか。一体何を意図して設置されたのか、当初は全く理解ができず、ただただ笑っているばかりだったが、何回も写真を見ているうちに車イ



阪急 3000 系急行宝塚行き 阪急梅田にて



「電源オフ」を呼びかけるステッカーと広告の皆様。この車両に乗ったら電源ボタンを長押ししよう！



宝塚線沿線の風景

スの方のための自販機であるような気がしてきた。今までにボタンの高さが2種類ある自販機は見かけたことがあるが、この様に本体が縮んでるものは初めて見た。この何とも言えないような可愛らしさ、そして石居の嬉しそうな表情…妙な感動だった。

我々は大阪駅の売店で朝食を購入後、徒歩で阪急梅田駅まで行き、阪急宝塚線に乗り換えた。

梅田 8 時 38 分発、急行宝塚行きに乗車した。先頭車両に乗車したのだが、その車両が「携帯電話電源オフ

車両」で、車両の至る所に電源オフを促すステッカーや広告があった。もちろん、ありがたく電源を切らせていただいたが、我々の他に乗客は2, 3人程度しかおらず、その状況ではあまり意味はなかった。とは言え、そういう心がけは重要である。東京でも優先席付近では携帯電話の電源を切るように喚起されている。ぜひ日頃から意識して実行したいものだ。

列車は9時16分に宝塚に到着した。ここで福知山線（JR宝塚線）に乗り換え、新三田まで行ってから尼崎に引き返す。宝塚9時34分発の普通新三田行きに乗った。

この路線の駅名は非常に面白いものが多い。中でも石居のお気に入りが、宝塚から2つめの「西宮名塩」^{にしのみやなじお}のようで、曰わく「音の響きがイタリア語っぽい」らしい。我々の乗った列車では、この駅が最も乗降客が多かった

もともと新三田まで行き、そこから引き返す予定だったが、三田に到着する1分後に上り列車が来ることが分かったため、急遽三田で引き返す事にした。三田9時52分発の普通高槻行きに乗り換えた。

初めて乗る路線なので非常に驚いたのだが、景色が美しい。

大阪から30分余りで、緑豊かな美しい車窓を楽しむことができる。川も非常にきれいだ。

10時08分、宝塚駅に戻ってきた。ここで10時11分発の快速木津行きに乗り換える。先程乗った電車は尼崎から東海道線（JR神戸線・京都線）に直通し、この電車は尼崎からJR東西線・片町線（学研都市線）に直通する。7両編成中3両が途中の京田辺駅で切り離される、京田辺行きである。「京田辺」の響きが何となくカッコよかったので、これに乗車し、尼崎で降



207系快速木津行き 尼崎にて

りることにした。車内は空いており、また快速ということもあって割と高速で走るので、非常に快適だった。関西のロングシートの車両には座席に凹みがついておらず、ノビノビと着席できる。座席の生地も関東ではあまり見かけないタイプで、非常に気持ちいい。車両は207系で、福知山線脱線事故が起きた車両と同型である。事故に関連して帯の色が変更されている。列車は塚口駅を通過した辺りから早めの減速を始め、事故現場のカーブに余裕を持って進入する。事故後1年以上経過していることもあり、現場はすっきりと整備されており、当時の痛々しさはあまり感じさせなかった。

列車は10時30分に尼崎駅に到着した。ここで昼食を購入し、次に乗る列車を待つ。

ホームで列車の案内放送を聞いていて感じるのだが、JR西日本関西地区の放送は妙にテンションが低い。特に男声放送に言えることだ。

「○番のりばから、新快速○○方面○○行きが発車します」という放送が流れるのだが、本来、太字になっている部分を強調すべきなのに、あろう事か「発車します」の時に最もテンションが高くなるように聞こえる。のりばや行き先なんかどうでもよく、発車するということが最も重要であるらしい。

昼食の購入も済ませ、次に乗る列車が発車するホームに降りた。11時05分発、新快速播州赤穂行きに乗り、播州赤穂に向かう。湖西線・琵琶湖線からJR京都・神戸線を走る新快速列車はすべて223系で運転されている。この車両は何回乗っても快適だ。ウトウトしてしまう。列車は途中の姫路まで12両で運転され、姫路で後ろの4両（姫路止まり）を切り離し、姫路からは8両で終点の播州赤穂まで運転される。乗客の多くは山陽線と赤穂線の分岐点である相生駅で、山陽線岡山方面行きの列車に乗り換える。特に、青春18きっぷの有効期間内は相生～岡山間が激しく混雑し、播州赤穂経由の赤穂線はその混雑回避の迂回ルートとして利用される。12時36分、終点の播州赤穂に到着した。



223系新快速播州赤穂行き→野洲行き
播州赤穂にて

「播州赤穂」という駅名は非常に特殊で、開業当時飯田線に存在した「赤穂駅」(現・駒ヶ根駅)との混同を避けるため、旧国名である「播磨国」の別称「播州」を冠した。「～州」が駅名に含まれるのは全国でここだけで、偶々付けた旧国名には観光の効果もあるらしく、コンコースにある幟で、「ようこそ播州赤穂へ」のフレーズが目立った。「播州」か「赤穂」のどちらかで良いと思うのだが…。

我々は播州赤穂駅に別れを告げ、乗ってきた列車の折り返しで運転される、13時06分発の新快速野洲行き

に乗った。沿線で夏祭りでもあったのか、浴衣姿の乗客が目立った。14時43分、大阪で降りて、大阪環状線に乗り換えた。この旅行の日程に大阪環状線が登場したとき、石居は「まあいいオレンジは大阪環状線、まんなか通るは地下鉄中央線」と、実におバカな替え歌を披露してくれた。

この路線は文字通り環状運転を行っている。丸い路線を一周しないわけにはいかない。今回は外回りで一周することにした。ちなみに、この路線は日本で唯一全列車の時刻が掲載されている紙の時刻表が存在しない路線である。看板やインターネットには全列車の時刻が掲載されており、それらによると、どうやら大阪14時48分発の環状線外回りに乗車したらしい。そして、各方面から集まった列車を見ることが出来る天王寺で途中下車することにした。

俺は環状線にはオレンジの電車しか走っていないと思っていたが、実際に行ってみるとオレンジだけではなく、青や黄緑、白にベージュの帯を巻いている電車も走っており非常に驚いた。天王寺駅では和歌山方面からの阪和線・きのくに線、奈良方面からの大和路線、関西空港からの関空快速など、さまざまな列車を見ることが出来た。天王寺駅で20分ほど「鉄活動」をした後、15時31分発の環状線外回りで大阪に戻ることにした。



「普通 環状行き」の行き先表示と 103系普通環状行き天王寺にて



外回りのりばに降り、発車案内を見ると非常に面白い案内がなされているのを見つけた。LED表示で、「種別／普通、時刻／15:31、行先／環状」と表示されている。「行き先＝環状」である。つまり、「普通環状行き」なのだ。凄まじすぎる。

普通環状行きは15時52分、予定通り大阪に到着し、我々は次の目的地に行くため、地下鉄



西中島南方駅 駅名標



西中島南方駅前交差点

梅田駅に向かった。梅田から地下鉄御堂筋線に乗り、西中島南方で降りた。非常に面白い駅名だ。せっかく「中島」に「西」を付けたのにも関わらず、それをわざわざ「南」にしてしまったのだ。不思議だ。不思議でならない。

西中島南方からは阪急南方駅まで歩き、阪急電車で梅田に戻ることにした。
ん？南方？おかしいぞ…。



南方駅 駅名標

先程の駅は「西中島南方」駅である。
 そして、そこから歩いてきた駅は「南方」駅だ。
 「みなみがた」（地下鉄）と「みなみかた」（阪急）の違いはいったい何なのだろうか。不思議でならない。こんなケアレスミスは生まれてから今まで見たことがない。というよりも、阪急の方は「西中島」なのか？ますます分からなくなってきた。誰か俺の代わりに調べてくれないかなあ。

南方から阪急電車で梅田に行き、梅田駅から大阪駅まで移動して、16時38分発の快速米原行きに乗って山崎駅で降りた。

ここで、高輪の生徒なら誰もが一度はお世話になったことのある「デイリーヤマザキ」の、JR山崎駅前店様へ表敬訪問に伺った。店内は非常に明るく清潔感があった。駅のすぐ横にあり、アクセスが非常に良い。外観は至ってフツツだ。俺はお茶などを購入させていただいた。



←←デイリーヤマザキ JR山崎駅前店 外観
 ←デイリーヤマザキ JR山崎駅前店 出入口ロゴマーク



←← 223系 新快速長浜行き
 ← 485系 特急雷鳥 37号金沢行き



サントリー 山崎蒸溜所

山崎駅から大阪方面に歩いたところに、サントリー山崎蒸溜所（山崎工場）がある。山崎工場のすぐ横には、JR京都線の有名撮影地（通称：サントリーカーブ）があり、そこで撮影を行うことにした。大阪方面からやって来る列車が大きなカーブを曲がって山崎駅に進入する姿は実に美しい。写真は、上り新快速列車長浜行き（左）と、近々廃止される、大阪発金沢行き特急「雷鳥」37号をそれぞれ写したものである。



先程のカーブで30分ほど列車の撮影を楽しんだ後、再び歩いて山崎駅に戻った。山崎工場から山崎駅に向かって歩くと分かるのだが、山崎駅は京都府大山崎町と大阪府島本町山崎との府境にある。俺は大山崎町に阪急京都線大山崎駅があることを知っていたので、山崎駅は大阪府島本町山崎に属すると思っていたのだが、どちらも京都府大山崎町の駅であるらしい。

山崎 18時11分発、普通京都市行きで京都駅に向かう。京都駅の駅ビル「JR 京都伊勢丹」内の、「京都拉麺小路」という各地の有名ラーメン店が集まったフードテーマパークでラーメンを食べることにした。我々は、札幌の人気店「すみれ」で味噌ラーメンを頂いた。一杯900円と、ラーメンとしては少々高いが、熱々のスープと中太麺との相性は最高だった。(注:「停車場」はラーメン批評雑誌ではないし、俺はラーメンに詳しくない。)

ラーメンを喰った後は、夜の京都駅周辺を歩いてみた。暑い中遠くまで歩くのは嫌なので、京都タワーを見上げる程度にしておいた。

京都駅で買い物を済ませ、21時00分発新快速米原行きに乗り、米原で21時54分発新快速豊橋行きに乗り換え、今夜乗る「ムーンライトながら92号」の始発駅である大垣に向かう。

上り「ながら」の場合、下りとは逆で毎日運行の列車が臨時列車よりも遅く出発し、東京駅に早く着く。今回はその列車の切符が取れなかったため、臨時「ながら92号」で東京に向かうことにした。車両は昨日と同じ183・189系だ。

列車は23時00分、予定通り大垣駅を出発した。今日の旅はこれで終わりだ。

【8月11日(金)】—「男の旅行」をするなら今日しかない!—

目が覚めたら横浜に着いたところだった。「旅が終わるな…」なんて思ったら大間違いだ。ここが「男の旅行」の最大のポイントである。

臨時「ムーンライトながら92号」は4時47分、定刻に終点の東京駅に到着した。東京からは5時01分発、京浜東北線大宮行きに乗り換えて、上野で降りる。

上野から宇都宮線で宇都宮に向かうのだが、この上野駅での乗り換えが、旅程を大きく変えることになる。

当初、俺は上野5時08分に着いた後、5時47分発の普通宇都宮行きに乗り換えることを予定していた。しかし、上野駅での約40分の待ち時間に納得がいかなかったので、石居に「走る?」と訪ねたところ、「走ろうか。」と答えたため、必死に走ったところ5時10分発の宇都宮行きに乗り換えることに成功した。あまりにも早く走りすぎたため、乗り換え時間が1分も余ってしまった。宇都宮には6時52分に到着し、6時57分発の黒磯行きに乗り換えた。黒磯からは、7時53分発の郡山行きに乗り換え、終点の郡山で降りた。

郡山9時43分発、磐越西線快速会津若松行きに乗り換える。郡山で朝食を購入し、残りの時間は車内で発車を待った。



455系快速会津若松行き 郡山にて



会津若松駅舎



極上の石居



キハ40系小出行き
会津宮下にて

存分に驚くが良い。1時間に一本しかない貴重な列車が快速なのだ。念のため言うておくが、快速≠各駅停車である。車両は急行形電車の455系だ。455系には使われる線区ごとに何種類かの塗色があり、今回乗ったのは磐越西線の専用

カラーの列車で、赤と黒を基本カラーとした、非常に鮮やかな車両である。

会津若松市の「この夏も会津へ2006キャンペーン」の一環として、マスコットキャラクターの「あかべえ」が車体の前面と側面に描かれていた。終点の会津若松には10時50分に到着し、駅周辺を2時間ほど彷徨っていた。

キャンペーンのおかげで、今年の夏は会津が非常にアツかったようだ。「目に、舌に、心に贅沢なひとやすみを。」極上の会津”から。」というテーマで「極上の旅」を味わってもらおうというキャンペーンである。駅周辺には「～あったんです。まだ極上の日本が…」と書かれた幟が多数並んでいた。

そんな「極上の会津」で、石居に頼まれたので撮った写真が左のものだ。こういう笑いを分かってくれるコイツは天才だ。「極上の会津」からは、「極上の旅」を再開させることとなる。これから、今回の旅行の最大の目的を果たしに行く。

左写真の電光掲示板は、会津若松駅の発車案内標である。福島県の会津若松から新潟県の小出までの間、135.2kmを結ぶ、只見線という路線がある。只見線には、全線を通して運転される列車が1日に3本しか運転されておらず、我々はそのうちの2本目の列車で只見線を完乗することに決めたのだ。駅数38駅、全線単線、全線非電化、所要時間4時間34分の間、冷房のついていないディーゼルカーに乗りっぱなしなんて、皆さんに想像できるだろうか。

俺と石居が教わっている先生が、鉄研の顧問の松崎先生に勧められて只見線を完乗したときの感想が「最高だった」と聞いた瞬間に、俺は只見線に乗ってみたいとなった。その先生は、季節によって全く異なるという景色を「人の手が一切加えられていない」と表現された。



只見線の車窓から



タブレット交換
会津宮下にて



旅のお誘い 只見にて



田子倉駅



全くその通りで、会津若松市内から一步抜けた瞬間に、携帯電話が圏外になるのだ。もはや「優先席付近では…」なんていうマナー喚起は不要だ。

途中の会津坂下駅までは地元の利用客が非常に多かったが、それ以降は観光客（注：「鉄ちゃん」含む）の方が多くなった。会津宮下駅にはテレビ局が来ていた。この旅行が終わって1週間後、フジテレビで放送されている「旅美人」という番組に只見線が出てた。我々は同じ列車に乗っていたが、全く気がつかなかった。

只見線では、今となっては珍しいタブレット閉塞式を使用しており、列車の行き違いをする駅ではタブレットの交換を見ることが出来る。

しつこいようだが、景色が最高だ。ずっと同じような感じの景色ではあるが、単調さを一切感じさせない。窓を開けていると風が非常に気持ちいい。トンネルの中では、むしろ少し寒いくらいだ。

16時13分、只見駅に着いた。ホームには「ようこそ只見へ またどうぞ」と書かれた、非常に温かみのある看板があった。是非また来たい。今度は冬の車窓を見てみたくなった。

只見まで来ると、ゴールはだいぶ近い。2つ先の大白川駅からは新潟県だ。圏外との別れも近い。

列車は、只見駅を出ると間もなく田子倉トンネルに進入する。ここから六十里越に入る。田子倉トンネルを抜けると、豪雪のため12月～3月の冬期は閉鎖される田子倉駅に到着する。田子倉駅を出発したら、すぐに六十里越トンネルに入り、それを抜けると新潟県魚沼市に入る。

新潟県内で唯一の行き違いが出来る駅、大白川駅では最後の長時間停車がある。大白川駅の発車時刻は16時58分である。その数字を見ると、ゴールである小出が目の前に来るように感じられる。

新潟県に入ってから、福島県内に比べ田んぼが多いように感じられた。いかにも米処といった感じである。両県で、畑と田んぼの違いはあっても、景色の美しさに違いはなかった。只見線を文章で表すのは非常に難しい。ここは、実際に只見線に乗りに行くことを強くお勧めしたい。



小出駅

17時42分、遂に小出駅に到着した。

列車を降りた瞬間、物凄い感動と、寂しい気持ちが俺の中を駆けめぐった。そのせいか、達成感のようなものはあまり感じられなかった。

乗ってきた列車は、行き先表示を小出行きから只見行きに変え、折り返し運転となる。19時38分の発車まで約2時間あるのでエンジンを一旦落としたようだ。とても環境に配慮しているな。東京人も見習わなければならない。

目的を達成した我々は、後は帰るだけである。その前に、新潟に宿泊することにした。

小出駅17時51分発上越線長岡行きで宮内まで行き、宮内で18時26分発信越線快速「くびき野5号」に乗り換えた。新潟に着いたのは19時27分だった。

新潟駅の近くにあるビジネスホテル「シングルイン新潟第2」に宿泊するチェックインを済ませた後、夕食を食べるため、新潟駅に向かった。昨日がラーメンだったので、今日もラーメンを食べることにした。ホテルに戻り、何もしないうちに寝てしまった。

【8月12日（土）】—帰りたい—



115系水行き
越後湯沢にて

大幅に寝坊した。しかも、大雨の影響で電車が止まっている。長岡までは青春18きっぷが使えるとのことだったので、越後湯沢まで新幹線に乗ることにした。越後湯沢からは、11時58分発の上越線水行きで、終点の水上市まで行った。新潟周辺の列車は、だいたい115系で運転される。この車両には、冬期はドアを手であけるように注意書きが書かれている。そんな車内で何か違和感を感じた。



左の「ご注意」がドアに貼ってあるもので、右の「お願い」が車内の壁に貼ってあるものだ。明らかに「ご注意」と「お願い」が逆じゃないか？急停止に注意することをお願いされているということなのか？不思議でならないぞ。

12時38分、終点の水上市に到着後、12時45分発の高崎行きに乗り換える。車両は同じ115系だが、車体の色が異なる。先程の車両は新潟地区のオリジナルカラーだが、ここから先は国鉄標準の湘南色になる。13時49分、高崎に着いた。構内のそば屋で昼食をとった。そば屋に入ったところまでは覚えているが、肝心の何を食ったかが思い出せない。

高崎からは、高崎線上り普通列車の上野行きで帰るだけである。乗った列車の時刻は覚えていない。どうも、高崎に着いた瞬間に気がゆるんで、ものを記憶するというのを忘れてしまったらしい。終点の上野に着いたのは16時台だったのだろうか。東京地方の落雷の影響で、山手線が運転を見合わせていた。当初は、この後石居邸におじゃまして東京湾の花火大会を見る予定だったが、花火大会が中止になったため、石居とは東京駅で別れ、東京駅からは山手線よりもずっと空いている東海道線に乗って品川駅で降り、帰宅した。

今回、旅行にかかった費用は交通費約1万4000円、宿泊費約3500円で、合計約1万7500円程だった。この様な金額に収められるのも「男の旅行」の魅力である。

皆さんも、ここまでハードな旅程とは言わないが、青春18きっぷでのんびりと鉄道の旅を楽しまれてはいかがだろうか。

・終わりに…

中学三年の修学旅行が終わったとき、俺の担任は「人の記憶というのは時間が経つにつれて薄れていくもので…（中略）…レポートを早く提出しろ」と仰っていた。その言葉が、今になってすごく重要な事だと分かった。今回、俺の記憶は完全に薄れた。その証拠に、高崎駅に着いてから出来事をほとんど覚えていない。重要な要素がなかったから忘れてしまったのかもしれないが、先の先生の忠告を無視してしまったようで、その先生には申し訳ないことをしてしまったと反省している。

今回の旅行は、鉄研OBと「只見線や飯田線を完乗したら男だよね」という話をしていたところから思いついたもので、タイトルもそこから来ている。

また、旅行の内容については、日々の石居との雑談の中から決定した。「播州赤穂って、何かカッコイイ」とか、「西中島南方って…」などという会話がすべてヒントになっている。

そういったところから、以上の事に加え、日常の笑いを求めた旅行がしたくなった。

今回の旅行では、只見線を無事に全線走破出来たことが最も嬉しかった。あの爽快感と最高の感動は絶対に忘れられないし、忘れてはならないと思う。

旅行のヒントを与えてくださったOBの小梁川さんと、この旅行をサポートしてくださった石居君のご両親、映画研究部顧問の大塚先生、只見線の乗車を勧めてくださった松崎先生、菊川先生にはこの場を借りて深く感謝申し上げます。ありがとうございました。