

「記憶に残る旅行」

高校 2 年 柴野 誠

はじめに

私の趣味は旅行である。今回は最近私が行った旅行の中から、特に記憶に残った旅行を 3 つ旅行記として紹介する。

第 1 章 『クラシックジャンボと離島周遊』

5 月最後の週末、私は沖縄に行ってきた。きっかけは、この旅行の一週間前に何気なく JAL のホームページで東京・沖縄間のスケジュールを見たことだった。ちょうど一週間後の土曜日の 14:40 に羽田を出る那覇行きが「747-300」つまり『クラシックジャンボ』で運行されるとのことが書いてあったのだ。「747-300」はこの時点で残り 5 機で 7 月での完全引退が決まっていた。

「747-300」は日本最後の『クラシックジャンボ』であり最後の 3 人乗務機でもある。3 人乗務というのは、パイロットが機長・副操縦士・航空機関士の 3 人で運航されている、ということである。最近の航空機は航空機関士を必要とせず、機長・副操縦士の 2 人で運航しており、この「747-300」が引退するということは、3 人乗務の航空機が日本の空から消えることを意味していたのである。

【5 月 30 日（土）】

早速予約を入れた私は、5 月 30 日の土曜日に学校が終わった後すぐに羽田空港に向かった。私はまず着替える前に JAL カウンターで『クラス J』へのアップグレードをお願いしてみた。そのときは満席であったため、空席待ちをお願いした。『クラス J』は通常料金に +1000 円で利用できるとあって、いつも人気である。しかも今回乗る『クラシックジャンボ』の場合『クラス J』といっても一般的な座席とは異なり、国際線のビジネスクラスを使用しているため、特に人気があり予約がとりにくいのである。

その後私はこのあと乗る飛行機の機体番号を見に展望デッキに向かった。その結果今回乗る機体は、『JA813J』であることがわかった。この機体に乗るのは、2003 年に記録をとり始めてからは、初めてである。その後私は、14:20 に『クラス J』の空席待ちの結果を呼び出して伝えてくれるため、搭乗口横の呼び出しカウンターの前に向かった。私が持っている空席待ち整理券番号は「A-9」であった。空席待ちは前年度（またはその年度）の利用回数などによって「S→A→B→C」の順番で呼び出しされる。今回は呼び出し開始が「A-9」からであったため、私はアップグレードできると確信していた。案の定 14:20 に呼び出しされ、通路側であったものの見事にアップグレードに成功した。

そして私たちを乗せた JAL923 便は定刻にスポットを離れ、14:59 に第 2 ターミナル側の RWY34R（南から北へ）（RWY＝滑走路）から離陸し、程なくして飲み物サービスが始まった。『クラス J』では飲み物サービスの際に、茶菓が提供されるため（羽田—大阪などの短距離路線を除く）それも楽しみの一つである。今回の茶菓は煎餅であった。機長からの案内によると飛行速度 870 km。高度 36000ft（約 11000m）で順調に飛行しているということ

である。そして那覇空港 RWY36（南から北へ）へ着陸し、定刻に到着した。その後数年以内に引退すると言われている「767-200」で運行される最終便で帰ってもよかったが、せっかく沖縄に来たので一泊してから帰ることにした。



今回乗った「JA813J」
羽田空港にて



機種のところに表示される 747-300 の文字
羽田空港にて



国際線ビジネスクラス（クラス J 使用時）引退が近いといわれている 767-200
『スカイラックスシート』



関西空港にて（H21 年 7 月 26 日撮影）

【5月31日（日）】

この日は、運賃の安い離島路線を使って搭乗回数を稼ぐことにした。どういうルートで乗ろうか考えた結果、「那覇→宮古→石垣→宮古→那覇」というルートで周遊することにした。なぜこのルートにしたかというのと、このルートだと費用が一番安かったのと、琉球エアコミューター（以下 RAC）に乗ることができたからである。RAC は JAL グループの会社で、JAL の子会社であり沖縄を拠点とする日本トランスオーシャン航空（以下 JTA）のさらに子会社である。JTA が 150 人・167 人乗りの「737-400」を運行しているのに対して、それでは席数の供給過剰になってしまう離島路線で、39 人・50 人乗りの飛行機を運航している会社である。

私は 08:00 に那覇空港に向かった。そしてまずスカイメイトで宮古経由石垣行きの航空券を買った。（RAC から他社への乗り継ぎの場合は第 2 区間目以降のチェックインはその場でできない）スカイメイトは学生が当日航空券を購入する場合に、運賃が最大 51%割引される運賃である。この日まず初めに乗ったのは 08:50 発の RAC801 便宮古行きである。通常那覇—宮古線は、RAC の親会社である JTA が 150 人乗りの「737-400」を運行しているが、

1日に上下1便ずつRACが回送を兼ねて39人乗りの「DHC-8-100」を使用して運行される便があるので、今回はそれに乗ってみることにした。私はRAC特有の搭乗券をもらいRACの定位置である28番搭乗口に向かった。28番搭乗口はバス搭乗専用の搭乗口であるため普段は比較の人が少ないのだが、この日はいつもと違い大きなカメラを持った航空ファンの姿が多く見られた。なぜならこの日をもってRACが那覇—粟国線から撤退することになっていたためである。なぜ那覇—粟国線撤退が注目を浴びるかという、この路線で使用されている「BN-2B」（アイランダー）という10人乗り飛行機のRACからの引退をも意味していたからである。この飛行機は空港で搭乗手続きの際に体重を量り、その体重によって飛行機のバランスがよくなるように席が指定されたり、満席の際はパイロットの隣の副操縦士席も一般客席として開放したりと（パイロットが1人であるため）、特徴の多い飛行機であった。私は3月にアイランダーに乗り、粟国まで行ったが、その際に満席の場合にしか使用されない副操縦士の席に座らせてもらい、これもとても記憶に残っている。

08:30発の粟国行きの乗客を乗せたバスが出発したあと28番搭乗口は静けさを取り戻し、宮古行きを待つ客だけになった。出発の15分ほど前に搭乗を開始しバスで飛行機に向かった。バスに乗り込んだのは約10人であった。その客を乗せてRAC801便はRWY36（南から北へ）から離陸した。宮古までは約50分のフライトである。私が「DHC-8-100」に乗るのは那覇から久米島を往復したとき以来3度目だが、プロペラの横でも相変わらず静かだった。那覇から宮古までは島がほとんどないので、これといった見所もないまま、定刻より少し早く宮古空港RWY04（南から北へ）に着陸した。



出発案内表に表示される「粟国」の文字
那覇空港にて



RAC801便で乗った「JA8972」
宮古空港にて

10:35発の石垣行きまで宮古での滞在時間は45分ある。この先はしばらくJTA便に乗る。那覇—宮古がRACだったため宮古—石垣のチェックインはここですることになる。この路線の場合景色は右側のほうがいいため22Kに座ることにした。石垣行きの飛行機は東京から来た「737-400」で、機体番号は『JA8525』である。宮古まで乗ってきたRAC機は一足先に多良間島に飛んで行き、私の乗ったJTA941便は定刻にスポットを離れた。150人乗りの飛行機なのに乗客は30人くらいしか乗っておらず、ガラガラだった。離陸するとまず右側に見えるのは伊良部島と下地島である。一見すると同じ島に見えるが実は二つの島なのである。下地島には飛行機ファンの聖地とも言われる、主に訓練に使用される下地島空港がある。この日は天気も良く下地島空港もよく見ることができた。しばらくして次に2つの島が見えてくる。手前にある少し大きな島が、先ほどRAC機が向かった多良間島で、少し遠くに見える島が水納島である。その島々を見ていると、あっという間に石垣空港に向けて降下を開

始した。石垣空港は日本にある数多くの空港の中でも面白い着陸をする空港である。なぜなら石垣空港は国内でジェット機が就航している空港の中で最も滑走路が短く 1500 メートルしかないので、滑走路の端から 300 メートルの地点に接地するなど、高い着陸技術を必要とする空港であり、着陸直前まで市街地の上を飛び、接地後すぐに強いブレーキをかけるなど特徴の多い空港だからである。私にとって石垣空港は初めて訪れる空港であったため、どういふものかと興味があったが、やはり言われている通り市街地の上ギリギリを通過し、滑走路についた瞬間に急ブレーキをかけるという着陸はとても面白かった。



JTA941 便で乗った「JA8525」
石垣空港にて



石垣空港ターミナル

今度は 11:55 発の JTA74 便で宮古へ戻る。石垣島での滞在時間も 45 分である。まだ切符を持っていなかったため、宮古までの切符を買わなければならない。私は難なく取れるものと思っていたが、緊急事態が発生した。航空券発売カウンターの人から「ああ、制限がかかっている満席ですので空席待ち入れておきますね」の一言。空席待ちをしているのは 1 人だったため、絶対に取れると思っていたが、出発 15 分前に空席待ちの呼び出しがされるため、わずかな時間を利用して空港を見学しようと思っていたのにそれが出来なくなってしまった。案の定、通路側であるものの宮古までの切符を手に入れることができた。この便は宮古行きではなく、宮古経由羽田行きである。なぜ石垣から直行で羽田に行かないのかというと、前述の通り石垣空港は滑走路が短いため、直行で東京まで行かれる燃料を積むことができず、2000 メートルの滑走路がある宮古空港で再度燃料を積んでから東京に向かうためである。

私は航空券を受け取ったのが遅かったため、手荷物検査を済ませると既に最終の搭乗案内をしていた。これから乗る飛行機は石垣までと同じ「737-400」で、機体番号は「JA8526」であった。機内に入るとやはりかなりの混雑であったが、幸い隣の席は空席であった。そして私はたった 45 分の滞在時間で石垣島を離れた。この飛行機に CA さん（キャビンアテンダント）は 3 人乗っているが、その中に 1 人見覚えのある CA さんがいた。その CA さんは昨年 12 月に私が那覇から久米島を往復したときに一緒だった CA さんで、とても周りに気を配っていて印象にとこっていた。すると飛んでいる最中に相手も私に気付いたらしく、「いつもご搭乗ありがとうございます」と言われた。

航空ファンがよくやることだが、例えば那覇～久米島や大阪～但馬などの短距離で比較的安価な路線を使い、目的地まで乗ってきた飛行機ですぐに出発地に折り返すという行為をすることがある。その場合往復で機材ばかりか CA さんまで同じ場合がほとんどで、（私は最大で 1 日に 3 回同じ CA さんだったことがある）行きの飛行機

が到着し降機する際に「機内でお待ちしておりますね」と言われたり、帰りの飛行機に搭乗する際に「またよろしくお願いしますね」と言われたりすることがあり、相手の CA さんにも印象に残ることがよくあるらしく、今回の CA さんも私が久米島に行ったときに往復一緒だったため覚えていてくれたのかもしれない。

離陸してから 20 分たち、あっという間に宮古空港に到着した。宮古空港では、最終目的地を宮古空港とする人が先に降ろされ、羽田空港まで向かう人は後から降りそのまま搭乗待合室へ通された。



宮古空港ターミナル



JTA74 便で乗った「JA8526」

宮古空港にて

宮古空港では滞在時間が 1 時間 15 分あるので、那覇行きの JTA562 便の航空券をとった後、昼食をとり空港の中を見て回った。時間は過ぎ、那覇行きに搭乗する時間になった。飛行機自体は相変わらず「737-400」であるが、今回の機体番号は「JA8932」であった。この飛行機は以前に那覇—宮古を往復したときに往復とも乗った機体である。客数は約 50 人くらいだろうか。3 人がけに 1 人ずつ座る程度の搭乗率だった。この路線は朝に RAC801 便で乗っているが、RAC 運行便に使われる「DHC-8-100」はプロペラ機なのに対して「737-400」はジェット機であるので、この日の場合でいうと飛行高度が約 1400m、飛行速度が約 400 km 違うため、見える景色も違うのである。JTA562 便は定刻より 10 分遅れで那覇空港に着いた。この後は本来 18:55 に那覇空港を出る JAL922 便に乗る予定だったが時間があまったため 1 本早い JAL918 便に乗ることにした。そのためにカウンターに行き 16:45 発の JAL918 便に振り替えてもらい同時に『クラス J』の空席待ちを入れておいてもらった。その後私は RAC 定期便が運休となる（6 月 4 日～17 日までチャーター便として運行）この日最後の粟国行き（RAC737 便）を見送るために展望デッキに行った。セレモニーなどはなく、ひっそりと出発していった。この便折り返し便は那覇空港 16:40 着予定であるため、到着はおそらく見られないだろうと思っていた。その後結局『クラス J』へのアップグレードに成功し、沖縄を離れることになった。この旅最後の飛行機は「747-400D」である。機体番号は「JA8084」で、2 回目の搭乗であった。JAL918 便は定刻に出発し、そして RWY36 に向かい、離陸しようというときに、滑走路入口待機がかかった。もしやと思ひ窓のほうを見ていると、やはり予想通り粟国からの戻り便が着陸してきたのだ。RAC 定期便として最後の着陸を見られ、運がよかったなと思ひながら沖縄を後にした。



この日で定期便を終了した BN-2B
栗国空港にて (H21 年 3 月 7 日撮影)



JTA562 便に乗った「JA8932」
那覇空港にて

第 2 章 『日本では 46 年ぶり！皆既日食を見に行こう！』

皆既日食が日本で見られるのは 46 年ぶり。そして次は 26 年後。このイベントは日本中で盛り上がったため、皆様もよくご存知だろう。私はぜひこの天体ショーを見るべく、7 月 22 日の 2 ヶ月前である 5 月 22 日の 09:30 に JAL のホームページで鹿児島―屋久島線の予約を入れようとしたが、あえなく失敗。さすがに 74 しかない座席を日本中の天文ファンが争うわけだから、取れなくても無理はない。入れられるだけキャンセル待ちを入れ、6 月が終わり結局取れたのは屋久島から鹿児島へ戻る便だけ。それから 1 ヶ月以上たったが、相変わらず 22 日の鹿児島―屋久島・奄美などはキャンセル待ちの受付もしておらず、毎日 2・3 回 7 月 22 日に「屋久島・奄美・喜界島」を離発着する便の予約ページを見ていた。

7 月に入り、一応屋久島―鹿児島島の航空券はあるので、21 日中に鹿児島入りし次の日の屋久島行き空席待ちに賭けるしかないと思っていた矢先、22 日の大阪―奄美線がキャンセル待ち受付を始め、なんとそのすぐ後にあっさり予約が取れてしまったのである。さらにそのすぐ後には少し前からキャンセル待ちを入れていた奄美―鹿児島線も取れたのである。そして想定していた行程とはだいぶ変わったが、奄美大島滞在約 2 時間という超強行軍ではあるが皆既日食を見に行くことになったのである。

【7 月 21 日 (火)】

この日は、次の日の奄美行きが 07:50 発と少々早めだったため大阪で一泊することにした。乗ったのは 19:00 発の JAL137 便伊丹行きである。本当は 16:00 過ぎの関空行きに乗りたかったが、諸事情によりこの便に乗ることになった。本来なら運賃は前日まで買える特便割引 1 で 14000 円になるのだがこの夏、通常最大約 51% 割引であるスカイメイト運賃 (スカイメイトについては第 1 章 5 月 31 日分参照) が、なんと 7~9 月の間最大約 81% 割引になるという学生にはうれしすぎる運賃設定がなされており、本土―宮古・石垣・久米島線を除いて日本国内全路線で 10000 円まで値下げされていたため、使わないわけにはいかないのである。そこで当日航空券を買い、大阪に向かった。機種は「777-200」である。東京―大阪線は、ファーストクラス搭載の「777-200」が張り付きで運行しており、機材変更もめったになく、面白味のない路線である。(4 月に伊丹行きに乗ったときに機材変更で元

JAS のファーストクラス未搭載機が来たときは驚いた) この日も機材変更はなく、客層もビジネスマンばかりである意味通勤電車同然である。機体番号は「JA8979」であった。しかもこの日は揺れが続き飲み物サービスは中止され、(25 分後の JAL139 便では提供されたようである。) その代わりに飴が提供された。そして定刻よりやや遅れて伊丹空港に着陸した。その後宿に入ったが、次の日は全国的に天気が悪いようである。

【7月22日(水)】

そして迎えた7月22日。この日は07:00 すぎに空港に到着した。この日の奄美行きは JAL の子会社である、JAL エクスプレス (以下 JEX) 便である。私は JEX が運行する JAL 便に乗ったことはあるが、正真正銘の JEX 便に乗るのはこれがはじめてである。搭乗口は 24A であった。この搭乗口は但馬空港に行くときに使うことのある搭乗口である。まず驚いたのは Web チェックインをしているためセキュリティーチェックのときにピツとして搭乗案内をもらうが、最大で3区間分まで、その日の乗り継ぎ便の分まで出てくるらしく、普段の3倍というとても長い搭乗案内が出てきてしまい、確認する人も驚いてしまっていた。

JEX2461 便の機種は「MD81」で、機体番号は「JA8497」であった。「MD81」は私の好きな飛行機である。いままで「MD81」はあまり乗る機会が無かったが、この「JA8497」に乗るのは2回目である。切符が取れたのが遅かったので通路側でも窓側でもない席になってしまい、当然両サイドがいたため、窮屈な状態で奄美までの1時間40分を過ごすことになってしまった。しかし天気予報が悪かったせいか、いくつか空席がある状態で、多くの天文ファンの期待を乗せた奄美行きは大阪空港を発った。しばらくして飲み物サービスが行われ、一息ついているときにチラッと斜め前の人々が持っていた行程表を見て、私はあるミスに気がついてしまった。なんとその人は早朝の06:25に羽田を出る JAL101 便に乗ってきたらしかったのだ。つまり前日に大阪で泊まる必要が無く、その日の朝05:00に起きれば大阪空港で20分の乗り継ぎでこの飛行機に間に合い、宿泊費が浮くということにどうして気が付かなかったのだろうと悔やんだ。そんなことを考えているうちに奄美大島が見えてきた。窓のほうを見ると、多くの観測者と思われる人が見えた。そして09:30に奄美空港 RWY21 (北から南へ) に着陸した。心配された天気は曇り。幸い雲が薄かったため、雲の向こうに太陽を確認することができた。手荷物受取所を抜け到着口を抜けると皆既日食についてのパンフレットなどが入った袋を配ったりしており、全国から注目を浴びる世紀のイベントまであと1時間少々と迫り、島全体が盛り上がっている様子がよくわかった。



JEX2461 便で乗った「JA8497」
大阪空港にて



奄美空港に貼ってあったポスター

私は空港の送迎デッキで、日本で46年ぶりの瞬間に立ち会うことにした。このとき既に太陽は欠け始めており、送迎デッキでも多くの人が欠けていく様子を見ていた。私も早速日食メガネを通して太陽を見ると、太陽の上のほうに欠けているのがよくわかった。皆既日食が始まるのは10:55過ぎからである。まだ時間があつたので私は空港の写真などを撮ったりしていた。途中警察の人がわざわざ送迎デッキまで来てひとつの情報を話した。それは「今見えているのは奄美だけです。屋久島や悪石島では見えていません」という内容だった。その瞬間に皆「運がいいね」などと言いつつ合っていた。しかし徐々に食が大きくなっていくと同時にわずかず雲が厚くなっていき、日食メガネを使うと太陽が確認できなくなるまでに光線が落ちてしまった。日食メガネを使うと暗くて見えなく、裸眼で見ると光線が強すぎて形がはっきり見えないという状況に落ちついてしまい、一緒に見守っていた人たちも危機感を募らせていた。そこで皆が取った作戦はサングラスを使うという作戦である。するとしっかりと形が見えたが、目にあまりよくないため、わずかな時間ずつ見てしのいでいた。

日食まであと15分と迫った10:40に私はもうひとつのことに注目していた。ほかの人も話していたが、朝に東京を出発したJAL1953便の到着予定時刻が10:40であったのだ。この便も早々に完売し多くの天文ファンが乗っていることと思われた。しかしなかなか到着しない。中の人も間に合うのかハラハラだろう。そして10:50ごろ遂に空港上空を一機のMD81機が通過していった。あまりに高度が高かったため、一瞬隣の徳之島行きかとも思ったがこの時間に徳之島行きは無い。やはり1953便であるのだ。

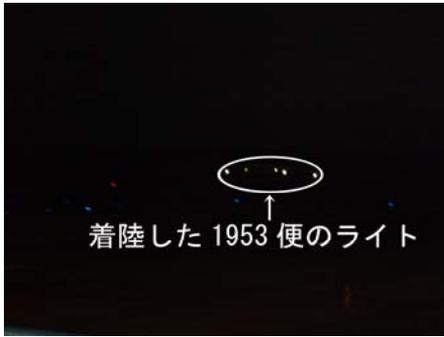
太陽がどんどん細くなっていき、運命の時間まであと1・2分と言うときに風上から、大きさこそ大きくは無いが一段と厚い雲が太陽めがけて向かってきてしまった。送迎デッキ全体に不穏な空気が流れる。「やめて〜」などと叫んでいる人もいた。皆が祈る中、雲はわずかに太陽の横をそれていった。それと同時に約3分の皆既日食開始である。ダイヤモンドリングこそ雲の影響で見えなかったが、ほんの数秒の間に明るかった空が一気に暗くなり、暗闇が訪れた。その瞬間、送迎デッキが大歓声と拍手に包まれた。皆が感動の渦に巻き込まれている中、東京からの1953便もRWY21に着陸した。そして約3分続いたイベントも終わりを向かえ太陽が顔を出した。その瞬間に周りは一気に明るくなった。私も言葉では表せないくらいの感動をした。皆既日食の真っ最中に着陸してきた1953便もスポットに着くころには普段と変わらない明るさになっていた。後で至った結論だが、おそらく1953便のパイロットが、間に合わないかと判断したため遊覧飛行をしたのだろう。日本で46年ぶりの感動を体感した人たちは皆口々に感想を話していた。それと同時に多くの人が撤収をはじめた。まだ80%超の部分日食が続いていたが、皆既日食の感動を味わった人には感動の度合いが違いすぎるのである。



10:00 ころの太陽（上が欠けている）



皆既日食中の空港



皆既日食中に着陸した 1953 便
奄美空港にて



スポットに着くころは明るくなっていた
奄美空港にて

そのあと私はたった 2 時間の滞在で 11:40 発の JAL3728 便で鹿児島まで戻る。機種は奄美まで乗ってきたのと同じ「MD81」で、機体番号は「JA8374」である。この機材は東京から到着した飛行機で、到着が遅れていたため出発が遅れるかと思ったが、10 分の遅れで済んだ。飛行中に下を見ると、厚い雲に覆われていた。そして定刻より約 10 分遅れの 12:42 に鹿児島空港に着いた。このあと鹿児島を出るのは夜なので、それまでの間に指宿枕崎線乗りつぶすことにした。そのために 13:00 発の枕崎行きのバスに乗ることにした。そのために荷物は奄美から東京までスルーで預けておいた。バスを待っている間にも、普段と変わりなく空にある太陽を見て、太陽が見せてくれた自然のすばらしさを感じていた。

枕崎行きのバスには 8 人が乗車した。バス会社はもちろん「いわさきグループ」である。枕崎まで 1 時間 45 分である。途中加世田の停留所は、廃止となった鹿児島交通の加世田駅がそのまま加世田バスセンターとなっていて、鉄道時代に使用されていたディーゼル機関車が保存されていた。本当は併設されている南薩鉄道記念館も見学したかったが、今回は時間の関係で出来なかった。枕崎では 1 時間あったため、少し遅い昼食をとった。枕崎駅は 2006 年に駅を移設したため、立派な駅舎が無くなり、今は寂しい駅になっている。私は乗る 15:46 発の列車ははっきり指宿行きだと思っていたが、その列車は鹿児島中央まで直通するようである。(JTB の時刻表には完全な別列車として書かれていた) 車両は予想通りキハ 47 で 2 両だった。車内は当然のようにボックスシートが並んでいて、空いていたため私は 4 人ボックスで足を投げ出し座った。

列車は定刻に出発した。鹿児島中央までは 2 時間 40 分ほどである。この線の西穎娃～枕崎間は列車が 1 日に 6 本しかなくこの列車も今日の 4 本目である。そのためか、線路状態がとても悪く、列車は大揺れしながら走った。私は景色を見ながら、JR 日本最南端の駅である西大山駅到着を待った。この駅は 1960 年の開業以来、日本最南端の駅だったが、2003 年の沖縄都市モノレール (ゆいれーる) の開業により赤嶺駅が日本最南端の駅になったため、現在は JR 日本最南端の駅となっている。この日は開聞岳もよく望め、西大山駅に到着すると私のほかにもう 1 人写真を撮っている人がいた。



指宿枕崎線で使用されるキハ47
枕崎駅にて



JR 日本最南端を示す柱
西大山駅にて

その後だいぶ時間が経ち、列車も鹿児島市内に入ると混雑してきた。そして2時間40分の旅も終わり18:21に鹿児島中央駅に到着した。これで指宿枕崎線は完乗である。私は20:10鹿児島空港発の便に乗るため、18:35発のバスに乗り込んだ。空港には19:20頃到着した。そのあとは、羽田へ戻るだけなのだが、私は前々から何があってもいいように出発時間が遅い福岡経由で予約を入れていた。まず福岡まで乗るのは、JALの子会社で鹿児島を拠点とする日本エアコミューター（以下JAC）便である。この会社は2006年まで国産旅客機「YS-11」を日本で最後まで運行していたことで知られており、私もわざわざ「YS-11」に乗りに行ったりしていた。その後もJAC便自体は大阪—但馬や大阪—松山、福岡—徳島などでよく乗っているが、今回乗る「DHC-8-400」はJACでも多くの路線で11機が使用されているにもかかわらず、今まで1度も乗ったことが無かった。この飛行機は高知空港で胴体着陸したり外国では車輪が突然折れたりと、トラブルが多いことで知っている人もいるだろう。私も昨年の12月に松山から大阪に戻るときに乗る予定だったにもかかわらず、やはり機材故障で欠航してしまい、1本前の「SAAB340B」で運行する便に振り替えられたため、結局今日まで乗れずじまいであった。



未だに旧塗装の「JA842C」

大阪空港にて（H20年12月23日撮影） 但馬空港にて（H21年4月7日撮影）



乗る機会の多い「SAAB340B」

この日も欠航したりしないかと思っていたが、幸い使用機到着遅れによる10分の遅延ですんだ。この日の機体は「JA850C」であった。徒歩で乗る際に隣にはJALグループで唯一2004年のJALとJAS統合前の塗装をしていることで知られる「JA842C」がとまっていた。私の乗った飛行機はほぼ満席で出発した。機内では飴が配られたが

その際に私は CA さんに言って JAC の情報誌の「UPROP」をもらった。これは情報誌にもかかわらず、シートポケットには入っておらず、たまに配ることもあるようだが、基本的には言わないと貰えない情報誌である。そして私の乗った JAC3660 便は 10 分遅れで福岡空港に到着した。この時点で最終の東京行きの出発時間まで 20 分と迫っていたため、東京へ乗り継ぐ人は呼び出しがかかった。そして集まったところで東京行きが出発する 3 番搭乗口まで移動する。しかしこの福岡空港の場合これが大変なのである。何が大変かという目的別で使用するターミナルが違う上に、鹿児島からの便が到着した場所と東京行きの搭乗口はそれぞれ建物の端にあるため移動が大変なのである。誰もいないターミナルを約 600 メートル早足で歩いて 3 番ゲートに到着した。

この旅最後を締めくくるのは、JAL348 便である。機材はファーストクラス搭載の「777-200」である。機体番号は「JA8985」であった。この機体は最後まで鶴丸をつけていた飛行機で、なんとこれが私にとって 5 回目の搭乗であった。この便の東京到着が 23:00 と遅かったのと、クーポンがあったため、私はクラス J に座って帰ることにした。やはりクラス J は快適である。福岡空港出発時には、放送で羽田空港悪天候のため着陸できない場合は関西空港に向かうことがあるといていたので、関空に行ったら面白いだろうと思っていたが、残念ながら 23:02 に無事に羽田空港に到着した。

今回の旅では皆既日食を見ることが出来、とてもよい経験が出来たと思っている。天気はうす曇だったが、次回は快晴のときに皆既日食を見るというのも目標である。今回の感動は一生忘れないだろう。

第 3 章 『DMH17H エンジン搭載のキハ 58・52 に乗りに行こう』

この旅行は鉄道に焦点を当てた旅行である。鉄道の中で私が最も好きな車両が「キハ 58」である。この車両は 1961 年に国鉄が開発した急行型気動車である。1969 年まで大量に増備され、日本全国で急行列車を中心に活躍した車両である。キハ 58 系列の中でエンジンを 2 つ搭載したものがキハ 58。エンジンを 1 つ搭載したものがキハ 28 である。しかし国鉄分割民営化時には 1200 両近くいて日本全国どこでも見られた車両はここ数年の間に急速に数を減らし現在原形を保ったキハ 58・28 は全部で約 10 両と、もはや風前の灯なのである。そして私はキハ 58 が最後に定期運用に使われていて、DMH17H エンジンの音を聞くことのできる高山本線に乗りに行くことにした。DMH17H エンジンひとつ 180 馬力でキハ 58 などの気動車に搭載され、DMH17 系エンジン独特の「カラカラカラ～」という音やエンジンの激しい唸りは日本全国で聞くことが出来たが、現在はこの音を聞く機会もほとんどなくなっている。



キハ 58 で運行する最後の急行だった「急行みよし」は H19 年 7 月 1 日で廃止
三次駅にて (H19 年 6 月 24 日撮影)



素晴らしい走りをした快速サンポート
気動車大国の四国でもキハ 58 は全廃
高松駅にて (H20 年 2 月 2 日撮影)



盛岡地区で活躍した赤鬼色
このキハ 58 はエンジンを変えていた
盛岡駅にて (H19 年 9 月 23 日撮影)



由布院で現在も走るキハ 58 「TORO-Q」
一緒に走る原型のキハ 65 も日本で唯一
由布院駅にて (H18 年 3 月 29 日撮影)

【8月19日（水）】

高山本線は富山と岐阜を結ぶ 225.8km の路線である。その中で今回の目当てであるキハ 58 が定期運用として走っているのは、富山から越中八尾までのたった 17.1km の区間である。そのたった 17.1km の区間が一昔前まで、日本全国で繁栄を極めた車両の最後の活躍の場所なのである。キハ 58 の運用時間が朝であるため、早朝に関東を出たのでは間に合わないため、私は夜行列車で富山入りすることにした。そのために使用した列車が急行能登である。実はこの列車も相当貴重なのである。なぜなら、まず急行列車というのが、現在 3 本しか残っておらず、「能登・きたぐに・はまなす」がすべてである。次に使用されている車両がボンネット型の 489 系という車両でこれも現在は日本では急行能登で唯一使われているからである。そのためか列車には大きなカメラを持った多くの鉄道ファンが発車前からホームをウロウロしていた。

列車は 23:33 に定刻に上野駅を発車した。私の乗った 3 号車の乗車率は 30% くらいである。しばらく走り日付が変わって高崎で新潟行きの快速を抜き 01:09 に高崎を出発した。この駅を出ると列車は 04:13 の直江津まで

停車せず、完全な夜行列車として走る。そのために明朝の富山到着前まで放送を打ち切るという内容の放送があった後、車内は減光された。私の隣の席は誰も来なかったため2人分の席を使い眠りについた。

【8月20日（木）】

私が目を覚ましたとき列車は黒部駅に停車していた。時計を見ると富山駅まであと20分ほどで到着である。そして列車は05:39 定刻に富山駅に到着した。このあとすぐにこの旅行の一つ目の見せ場が来る。そのために05:51 発の高山本線の猪谷行きに乗り、2つ目の婦中鵜坂駅で降りた。そこで06:08 発の富山行きを待った。その列車こそ、今回の目当てであるキハ58で運用される列車なのである。内心違う車両が来たらどうしようかと思ったが、無事にキハ58がやってきた。高山本線ではキハ58+28が2編成で、計4両が活躍している。そしてそれぞれ国鉄色と高岡色をまとっている。そのうち今回やってきたのは高岡色のキハ58 1114+キハ28 2346であった。



489系 急行能登
富山駅にて



婦中鵜坂駅

駅に到着したときに車両は「カラカラカラ～」という乾いた音を発していた。これこそ今回求めてきた DMH17H を象徴する音である。まずこの列車に乗って富山まで戻る。富山に戻り、またこの列車がそのまま07:08 発の越中八尾行きになった。先ほどキハ58のほうに乗ったので、今度はキハ28に乗ることにした。この車両はキハ28 2346は昭和39年に製造された車両で2000番台であるから冷房が使えるようになっている。列車は富山駅を出発し終点の越中八尾までは5駅、29分の旅である。キハ28はエンジンが1つなのと、冷房電源があるためDMH17Hの音はあまり強調されなかった。そして列車は越中八尾駅に到着した。この富山市八尾町は「おわら風の盆」などで知られる町である。この列車の折り返しまでは29分あった。帰りの列車ではキハ58 1114に乗ることにした。この車両は現存する唯一のパノラミックウィンドウ車であり、これも貴重である。帰りはダブルエンジン搭載のキハ58で、行きに乗ったキハ28よりはエンジンの音を聞くことが出来た。しかしそれでも高低差の少ない区間であるのでDMH17Hの真骨頂である、激しい唸りを上げることは無かった。そして富山駅に着いた。ここでキハ58とはお別れである。



今回乗った高岡色のキハ58
富山駅にて



国鉄色のキハ58
八幡浜駅にて (H20年8月19日撮影)

このあとは乗りつぶすのために城端線と氷見線に乗りに行くことにした。城端線と氷見線はともに高岡から延びる路線である。まず419系の普通列車で高岡へ移動し城端線から乗りつぶした。ずっと街中を走るため、景色は面白くない。約50分の乗車で終点の城端駅に着いた。すぐに高岡まで折り返し、その後氷見線に乗った。車両は城端線と同じキハ40であったが、忍者ハットリくんをラッピングした車両で車内ではハットリくんが観光案内をしていた。氷見線は一部海沿いを走るので景色を楽しんだ。氷見でもすぐに折り返し、このあとは再びDMH17Hを求めに大糸線に乗りに行くことにした。大糸線は糸魚川から出ているため高岡から糸魚川まで北陸本線を乗り継ぎ、2時間弱かけて糸魚川まで移動した。大糸線ではキハ52という車両が走っている。この車両も貴重で現在この大糸線で走る3両が残るのみである。しかもこの車両はしっかりとDMH17Hを搭載しているうえ、(キハ52の初期車はDMH17C搭載)糸魚川→南小谷は登り坂が続くためDMH17Hの本格的な唸りを聞けるのである。

私は14:49発の列車に乗った。車両は国鉄色をまとうキハ52115であった。大糸線のキハ52は3両とも違う色をしており、それも楽しみのひとつである。私は今回で3両とも乗車したことになる。1両きりの列車は4人ボックスシートに2人ずつ座るくらいの乗車率で出発した。大糸線は糸魚川と松本を結んでおり、糸魚川～南小谷がJR西日本、南小谷～松本をJR東日本が運行している。キハ52が運行しているのはJR西日本区間の運転であるので、南小谷までの約1時間DMH17Hの音を聞くことにした。終点に近づくとともに勾配もきつくなっていき、DMH17Hは激しい唸りを上げて走る。それでも速度はなかなか上がらない。側道を走る車にもどンドン抜かされていく。そして列車は終点の南小谷に着いた。やはり大糸線はいつ乗っても良い路線である。今日の目的はここで終わり、ここからは松本まで移動するだけである。南小谷から松本までは意外と時間がかかり2時間かかった。そしてこの日の宿に入った。



DMH17H エンジン
鉄道文化村にて



国鉄色のキハ52
糸魚川駅にて

【8月21日（金）】

この旅最後の日は、東京に戻るのにある空港を使うことにした。それは「信州まつもと空港」である。この空港は以前から使いたいと思っていたが、航空運賃が高めで使う機会が無かった。しかし第2章でも紹介したようにこの夏休みはスカイメイトが10000円であったため、これは利用するしかないと思ったのだ。今日乗るのは、日食のときにも乗ったJACの松本発新千歳行きである。JACは鹿児島生まれの会社だが、次第に路線を拡大し、遂には北海道まで路線を延ばしたのだ。

まず09:00に宿を出発し、松本駅前から路線バスで松本空港に向かった。空港に着いてまず始めに航空券を購入した。空港では11:05の出発まで時間があったので、空港の隅々まで見て回った。手荷物検査場を通り、しばらくすると新千歳行きになる飛行機が大阪から到着した。この日は新千歳行きになるが、それは週4日だけのことで、それ以外の3日は福岡行きになる。搭乗待合室を見ると、60人ほどが搭乗を待っていた。大半がツアー客であったが、まずまずの搭乗率だろう。今回乗るのは、日食の時と同様「DHC-8-400」である。機体番号は「JA844C」であった。そして私たちの乗るJAC2854便は11:14に松本空港RWY18（北から南へ）から離陸した。

離陸後しばらく揺れたが程なくして安定し、機長から放送が入った。それによるとこの飛行機は、高度7000mを時速670kmで飛んでいるということである。この便はJACの中では長距離便であるため、飲み物が提供された。機内からは津軽半島などもよく見え、定刻より7分遅れの12:52に新千歳空港に到着した。天気予報では雨といていたが、快晴で暑かった。

この後どうしようかと考えた結果、短距離だが鉄道乗りつぶしをするのがちょうど良いことが判った。そこでまず新千歳空港13:19発の快速エアポートで南千歳駅に向かった。そこで石勝線に乗り換え、特急スーパーとかちで隣の追分駅まで行った。そこで初乗車区間である室蘭本線の岩見沢行きに乗り換えた。車両は1両で城端線や氷見線と同じ、キハ40である。この車両には冷房が付いていないため、乗客は皆窓を開けていた。45分ほどで終点の岩見沢に着いた。側線には私の好きな711系も留置されていた。私はその後15:05発の区間快速いしかりライナーで札幌まで行き、そこで快速エアポート156号に乗り換え、新千歳空港に戻った。



信州まつもと空港ターミナル



JAC2854 便で乗った「JA844C」
信州まつもと空港にて



特急スーパーとかち キハ 283
追分駅にて



日本初の交流近郊形電車 711 系
岩見沢駅にて

新千歳空港には 16:31 に到着し、私は 17:30 発の JAL528 便で帰るために航空券を購入しに行った。しかしこの日は新千歳空港発の多くの便が混雑しており、528 便もその後の 532 便も満席であった。「19:05 発の 538 便ならすぐにご用意できます」といわれたが、私は 528 便からの空席待ちを入れてもらった。出発 15 分前の空席待ち呼び出し時には、呼び出しカウンターの前は大混雑していた。呼び出しは前年度（またはその年度）の利用回数などによって「S→A→B→C」の順番で呼ばれるが、私は「A-125」であった。まず種別 S の人が呼ばれるが、この日は 1 人しかいなかった。次に種別 A の人の呼び出しを開始し、「A-120」から順番に呼び出された。私は乗れるかどうか微妙な線だなと思ったが、結局私の後ろ 3 人くらいまで呼ばれた。種別 B の人は乗れなかったようである。私はつくづく種別 A の有り難味を感じた。

私の乗る JAL528 便はファーストクラス搭載の「777-200」で運行される。機体番号は「JA773J」であった。満席の機内に入ると、観光や帰省帰りと思われる人が多かった。そして JAL528 便は、定刻の 19:00 に羽田空港に到着した。

終わりに

この旅行記を書きながら、この 3 つの旅行をよく思い返した。やはりこの中でも皆既日食を見られたことは、

一番印象に残っている。その他にも引退間近のキハ58に乗れたことや、旅の中でのいろいろな経験や出会いは、人生の経験として今後も役に立つだろう。最後まで読んでいただきありがとうございました。