



列がなされていた。しょうがなく並ぶ。

私はここ羽田空港から一気に飛行機で福岡空港へ飛ぶ。ちなみに鉄研部員だから鉄道以外乗ってはいけないなどというスパルタ的な掟はない。実際、鉄研には鉄道のほかに車が好きだったり艦船が好きだったり旅客機が好きだったり、様々な人がいる。歴代の部長の中には鉄道にはほぼ興味がないような人間もいた。私も鉄道並みに自衛隊と米海軍の艦船が好きだ。

数分後には三脚を預け、続いて保安検査場を通過し、一通りの手続きを終えた。さて、搭乗する JAL307 便は 8:25 出発だ。まだ時間がある。それにまだ朝飯を食べていないので適当に買って時間をつぶすでしょう。

8 月 14 日 (金)				
羽田空港	→→→	日本 航空	307 便	→→→ 福岡空港

## 2, 午前 8:30 日本航空 307 便 13A (クラス J)

適当にサンドイッチをつまみ、出発ゲート前のテレビを見ながら時間をつぶしていた。指定された座席、13A に座って出発を待つ。この飛行機にはファーストクラス、クラス J、普通席の三種類があり、自分の座る席はクラス J である。実はこの便、私はマイルを使って乗っている。学校が参加希望制で行うイギリスサマースクールに私は 2 年連続で参加した。そのため国内線の航空券と交換するのに十分なマイルがたまっていたわけである。

数分後、ゆっくり動き出し、滑走路へ走る。そして福岡に向け空へ飛んだ。

ここからの所要時間はざっと 1 時間 30 分。その時間は言うとおまなのだが、朝早く起きたことによる眠気によって眠りにひかれていった。

しばらくして目を覚ました時には窓の外に雲海が広がっていた。広大さに圧倒されるばかりである。そうするとワゴンを押す CA さんが出てきた。クラス J の特典には座席のグレードアップのほかにドリンクの飲み放題もある。CA さんの飲み物はいかがでしょうかという問いかけに私はアイスコーヒーを頼んだ。その後もお茶などを頼み、フライトを楽しんだ。とても快適だった。

8月14日(金)					
福岡空港	→→→	461C [普通]	福岡市営 空港線	筑前前原行	→→→ 下山門
下山門	→→→	634C [普通]	筑肥線	福岡空港行	→→→ 博多
博多	→→→	4243M [快速]	鹿児島本線	荒尾行	→→→ 鳥栖

### 3, 午前 10:15 福岡空港→福岡市高速鉄道空港線福岡空港駅

そうこうしているうちに福岡空港に着いた。三脚を受け取りに行つてしばらく待つとレールが回りだし、すぐに三脚が出てきた。それを受け取り、とりあえず福岡市高速鉄道空港線の福岡空港駅に行くとしよう。とりあえずと言った通り、まったく予定を立てずに福岡まで飛んできた。無謀だと思ふ人もいるかもしれない。私でも半ばそう思うが、旅のコンセプトさえあれば、無計画の旅は想像以上に面白くなる。これは私個人の経験論である。そして、そのコンセプトは「ななつ星 in 九州」である。これは揺るがない。だったら撮りに行けばいいだろと思ふかもしれない。だが私はこうも思った。せっかくここまで来たわけだからななつ星のほかにも何か撮ろうと。

いずれにせよ空港線に乗らないと何も始まらないのでとりあえず乗る。この時点で今のななつ星の位置は由布院あたり。今から行つても満足な写真は撮れないだろうし、そのうえ明後日に湯布院に行こうと思つているからそこまで出向く必要はないだろう。そんなことを考えながらホームに停車していた JR の 303 系に乗車する。じつはこの地下鉄空港線、JR 九州の筑肥線ちくひと相互直通運転をしている。そしてふと思ひ出した。そう、その筑肥線にはほんの数ヶ月前、新型車両が導入されたということ。何度か九州には行ったことがあるが、未だに筑肥線には乗ったことがない。よし、筑肥線に導入された新型車両「305 系」を撮ることにしよう。

### 4, 午前 10:58 JR 筑肥線下山門駅しもやまと

福岡空港から列車に乗って、その間に列車をよくとれる撮影を探し、ここ下山門駅で降りた。撮影場所はこの駅のホーム先である。上り列車はストレートで、下り列車は通常下り坂ストレート、望遠を強めに利かせればアウトカーブで撮れる場所である。具体的な構図は次ページの写真を参考にしてほしい。とりあえず降りたホームの関係で上り列車を撮ることにした。

約 10 分後、列車接近の放送が流れたのでしっかりカメラを構えた。ちなみに愛用のカメラは Canon の EOS60D である。さすがに一本目でお目当ての 305 系は来ないだろうと思つていたが、そのまさか、九州に来てからの撮影一本目でなんとその 305 系が来たのだ。

まだ列車が遠くにいる時点で一枚撮り、全面行先表示盤の LED が切れていないかを確認し、列車が踏切に差し掛かるあたりから数枚撮影した。天気はよいし、光線もとてもまではないが、一応順光なので映りよく撮ることができた。列車はよく耳にするVVVFインバータの音を奏でながら入線してきた。まるで真珠のように磨かれた白い車体で、簡素な作りになっている。九州の通勤車らしいデザインだ。

この 305 系のコンセプトは「人にやさしく、環境にやさしいスマートトレイン」で、デザインはななつ星やゆふいんの森といった九州の多数の有名な特急列車のデザインをしてきた水戸岡鋭治みとおかえいじが担当した。製造は日立製作所である。1983 年（昭和 58 年）の同区間の電化開業時から使用している 103 系 1500 番台は老朽化により不具合が多発していたため、同系列の代替として製造された。本系列の投入により、福岡市地下鉄で使用される全ての車両が AT0（自動列車運転装置）搭載となった。

この一本を見送り、反対側のホームに移る。別の構図でも撮ってみたい。なんといってもパッと見でかっこいいなと感じたからだ。空港線の列車を数本見送って、筑前前原の 305 系が来た。これもじっくり写真に収めた。



305 系福岡空港行



305 系筑前前原行 その 1



305 系筑前前原行 その 2

5, 午後 0:10 634C 筑肥線(福岡市高速鉄道空港線直通)普通福岡空港行→博多駅ビルちょうどお昼時である。おなががすいてきたのでとりあえず博多に出ようとして乗った列車もなんと 305 系だった。洗練されたデザインは関東の鉄道とは全く違うもので面白みを感じた。車内はそこそこ混んでいた。下山門の次の姪浜めいのはまからは空港線に入るため乗務員が変わる。そして地下に入っていく。途中の天神では列車内の人の出入りが盛んだ

った。そして博多に到着。ぞろぞろと人が下りていく。私もそれに続いて博多で降りた。さてなにかご飯を食べなくては。博多といたら博多ラーメンといたところだろうか。3年前に博多に来た時に食べたが。とりえずそういうことで博多駅のラーメン街に行ってみた。が、生憎博多ラーメンを掲げている店はほぼ行列。なかなか絶望的である。しょうがないのでそこそこ空いている醤油ラーメンの店に入った。

#### 6、 午後 1:23 4243M 鹿児島本線快速荒尾行→JR 鹿児島本線鳥栖<sup>とす</sup>駅

ラーメンを食べたあと、とりえず乗るか、という軽いノリで鹿児島本線の快速列車に乗り込んだ。今日の宿は長崎県佐世保駅前の東横インを取ってある。最低でも終電に間に合うならばずっとぶらぶらしていようという所存である。何をしようか、どうしようか、ずっと時刻表とにらめっこしながら考えていたら鳥栖<sup>とす</sup>についた。先ほど言った通りホテルは佐世保で、鹿児島本線から長崎方面に分かれる駅が鳥栖<sup>とす</sup>なので、とりえず降りることにした。

この駅は長崎方面に行く多くの特急列車が止まる。長崎行の「かもめ」、佐世保行の「みどり」、ハウステンボス行の「ハウステンボス」がある。中でもかもめに使われる車両は多様で、さらに2011年までは「かもめ」「みどり」「ハウステンボス」の3種の特急列車が連結された状態で運行されるものもあった。博多発の運行形態は、博多を出発して肥前山口で先頭のかもめを切り離し、「かもめ」は長崎本線を通って長崎へ。残った「みどり」と「ハウステンボス」は佐世保線を通っていき、続いて早岐<sup>はいき</sup>で二つを切り離して、みどりは進行方向を変えて佐世保線を通って佐世保に行き、「ハウステンボス」は大村線に入ってハウステンボスに行く。なんとも複雑な運行形態だったが、成田エクスプレスの運行形態を複雑化したと考えればわかりやすいだろう。

さっさと佐世保に出てぶらぶらするのもいいかな、いやでもちょっと南下しようかな。

いろいろ考えた。ちなみに私は今年の春に長崎本線の新鳥栖<sup>ひぜんふもと</sup>～肥前麓<sup>ひぜんふもと</sup>間で長崎本線とそこの特急を撮影しているので、また長崎本線を撮影する気はなかった。

さあどうしようか。

そんなとき時刻表である一つの列車を見つけた。



特急ハウステンボス(前)+特急みどり(後ろ) (別日撮影)

8月14日(金)					
鳥栖	→→→	4127M [準快速]	鹿児島本線	荒木行	→→→ 久留米
久留米	→→→	1857D [普通]	久大本線	日田行	→→→ 善導寺

7、午後2:38 JR鹿児島本線久留米駅

ここは久留米駅。九州新幹線の停車駅であり、久大本線の始点駅である。鳥栖から鹿児島本線に乗って来た。時刻表で見つけた列車を撮るためだ。今回の旅行で使っている青春18きっぷを駅員さんに見せてついでに下車印を押してもらい、さっき降りたホームの対向のホームの先に出る。しばらくして荒尾行の快速がきてそれを撮影。その写真をもとにカメラの設定を弄って最終調整をする。そしてその約10分後、緑一色、5両編成の気動車が遠くの鉄橋を渡ってこちらに向かってきた。そう、特急「ゆふいんの森」である。この列車は1989年3月11日に運転開始した観光列車で、現在九州各地で運行されている「D&S列車」(デザイン&ストーリー列車)の**かぶらや**の**鏑矢**となった。当初から専用編成に予備がない関係で臨時列車として運行されている。博多駅～由布院駅間2往復(下り1・5号/上り2・6号)、博多駅～別府駅間1往復(下り3号/上り4号)の計3往復が運行されている。下り1・5号/上り2・6号は5両編成、下り3号/上り4号は4両編成。全車普通車でグリーン車は存在しないが、座席のグレードは「ゆふ」より高くなっている。下り3号/上り4号はキハ71系、下り1・5号/上り2・6号はキハ72系で運行されていて、運行開始以来全車座席指定席でキハ71系は2号車、キハ72系は3号車にビュッフェを備えて運行されている。また、数あるJR九州の観光列車の中でも外国人の人气がとりわけ高く、日によっては乗客の7割が外国人ということもある。

軽快なディーゼルエンジンを響かせ、久留米に停車する。この列車はここから久大本線に入り、由布院まで行く。実は私も個人的に1回、鉄研旅行で1回乗ったことがあり、とても気に入っている。だが今回のようにゆふいんの森をしっかりと撮影したことがなかったため、今回撮ることにした。撮れてよかった。

ゆふいんの森は多少遅れていたため、さっさと久留米を後にしていく。



特急ゆふいんの森5号

## 8, 午後 3:13 1857D 久大本線普通(ワンマン)日田行

第 3 項で言った通り、あの時点ではななつ星は由布院周辺だった。では今はどこだろうか。大分県のかなり内陸部、豊後森駅到着手前で、ここ久留米に向かってきている。せっかくここまで来た。迎え撃とう。そんなふうに後先考えないで久大本線に乗り込んだ。どこで撮るかはほぼ決まっている。事前に多少は調べておいた。善導寺<sup>ぜんどうじ</sup>～筑後草野間にある、そこそこ知名度のある撮影地である。その場所であれば光線もちょうどよい。乗車した列車はキハ 220 形 200 番台である。2006 年 7 月 29 日から豊肥本線大分～肥後大津間と、鹿児島本線鳥栖～久留米間および久大本線久留米～大分間に投入されたワンマン運転対応の両運転台車である。ガタンガタンと、東京にはない気動車特有の揺れと走行音を楽しみながら一路善導寺へ向かう。

## 9, 午後 3:31 JR 久大本線善導寺駅→福岡県久留米市草野町吉木付近

善導寺駅に着いた。降りたのは自分を含め 3 人ほど。私以外地元の人と思われ、うち一人の女子高生は止めてあった自転車に乗り込んで田園へ走り出した。私もてくてくと野道を進んでいく。西日が強くなって来た。だがその光線がちょうどいい。田んぼとビニールハウスが並ぶ田舎の風景の中を歩いていくこと 15 分、撮影地となる踏切に着いた。私が着いた時点で先客が一人いた。続いてもう一人私に続いてきた。さっき下車した客のうちの 1 人だろう。

実はななつ星が来るまであと 40 分もある。事前に購入しておいた麦茶を飲んだり、撮影練習を兼ねてその場を通過する普通列車や特急「ゆふ」を撮影したりしながら時間をつぶす。

そして 16:30、遠くの踏切が鳴り始めた。自分を含めその場の 3 人が一斉にカメラを構える。自分がいるあたりの線路は緩やかな上り坂の直線になっていて、遠くのほうで平坦になるので、まだななつ星の姿は見えない。だがしばらくしてゆっくりとその姿が現れた。西日に照らされ、単調なレールをゆっくり走ってくる。そう、それこそが「ななつ星 in 九州」だ。思いのほかゆっくり来た。そして重量感のあるディーゼルの音を響かし、続いて客車にしてはあまり軽くないカタンカタンというレールのつなぎ目を走る音を奏で、日の落ちていく西のほうへ去っていった。

撮った写真を確認する。強いて言えば側面によく光があたっていないが、面にはよく日があたり、ピントもぼけてなく、構図的にも良くブレもなし。総合的に 80 点ということころだろうか。この日は曇りが怪しまれていただけ、こうして撮れたことに満足だ。



ななつ星 in 九州  
善導寺～筑後草野間にて

8月14日(金)						
善導寺	→→→	1862D [普通]	久大本線	久留米行	→→→	久留米
久留米	→→→	4134M [準快速]	鹿児島本線	門司港行	→→→	鳥栖
鳥栖	→→→	2943M [普通]	長崎本線	早岐行	→→→	早岐
早岐	→→→	3244D [快速]	シーサイド ライナー	佐世保行	→→→	佐世保

10, 午後5:33 JR鹿児島本線鳥栖駅→2943M長崎本線普通早岐行

私以外の2人はななつ星の後に来るゆふいんの森を撮影するらしくまだ残っていたが、それを撮っていると私が佐世保に着く時間が果てしなく遅れてしまうのでそれはパスし、来た道に戻って鳥栖に着いた。ここからは佐世保線直通の長崎本線に乗って終点の早岐に出て、そこからは長崎から大村線を通ってきた快速シーサイドライナーに乗って佐世保に出る。ちなみに私はこの時点での未踏の都道府県は長崎県のみである。つまり、今回の旅行で長崎県に降り立てば、全都道府県制覇ということになる。高校生のうちにこ



れができるのはとても感慨深い。

ホームに次に乗る列車が入線してきた。817系である。この817系には多数のロゴ類が車体に貼られている。車体側面のシンボルマークは、配置される車両基地によって色が異なる。私が今から乗る817系は「長崎鉄道事業部佐世保車両センター」所属なので赤色である。他に、黄色は「筑豊篠栗鉄道事業部直方車両センター」、<sup>ちくほうしやうきさぐり</sup>緑色は「熊本鉄道事業部熊本車両センター」、青色は「鹿児島車両センター」、橙色は「南福岡車両区」でそれぞれ所属である。またそのロゴに描かれている「CT」の文字は「Commuter Train」の略で、通勤列車表している。座席も頭の部分と座面の部分が革製で、関東の通勤列車とは一つ違う味を醸し出している。

列車は18:07に出発した。ここから早岐まで1時間45分の乗車だ。時間があるからもってきたPCにさっき撮った写真を取り込んで編集することにしよう。



817系長崎本線（別日撮影）

1 1, 午後7:55 3244D 佐世保線快速シーサイドライナー佐世保行→JR 佐世保線佐世保駅

早岐ではスムーズに接続していた。早岐からは長崎から大村線経由で来た快速シーサイドライナーに乗って今日の泊地、佐世保まで出る。このシーサイドライナーは気動車であるのが、決して早岐～佐世保が電化していないわけではない。大村線は早岐～ハウステンボス間でしか電化していないため、気動車であるシーサイドライナーは電化されている佐世保まで乗り入れるわけだ。そんなシーサイドライナーに揺られて18分、ついに佐世保に着いた。最初のほうに私は艦船が好きだと話したのを覚えているだろうか、ここ佐世保は日本の海上自衛隊の5大基地、大湊、横須賀、舞鶴、呉、佐世保に数えられる要所の一つでもあり、古くから港町として栄えている。さらに米海軍の基地もある。またここを今日の泊地に選んだ理由は、前述のことと、明日のななつ星はここ佐世保を目指して走ってくるからである。

1 2, 午後8:32 海上自衛隊佐世保基地倉島岸壁→させぼ五番街

改札をでて駅前の東横インでチェックインをしていくつか荷物を置いて港のほうに行ってみる。佐世保駅のすぐそこに海上自衛隊佐世保基地倉島岸壁という、一般人でも入れ

る岸壁があり、この日はそこに2隻の海自ではなく海保の船が止まっていた。しかし当の自衛隊艦船は港の奥のほう、立ち入り禁止エリアにあつて船のマストしか見えず、かろうじて輸送艦の一つは見えるが暗くてよくわからない。特に撮影はせず、気持ちの良い海風にあたりながら倉島岸壁を歩いていくと、させぼ五番街というアウトレットみたいな施設のところにきた。ちょうどいいからここのレストランでご飯でも食べようかと思つて中に入って見回つたが、どこも高校生一人では入りづらくお財布にもつらい。大戸屋があつたが、混雑していた。佐世保と言つたら佐世保バーガーを連想する人が多いであろう。だが旅行前にある人から佐世保バーガーはそうでもないといわれ、その上時間的にも多くの店舗が開いているような時間ではない。それに昼にラーメンを食べた割にはさほど運動していないのと明日の朝に余裕があるので、コンビニで適当に済ませることにした。

ということで、駅近くのコンビニでサラダとおにぎり類を購入し、ホテルの自分の部屋に戻る。食事を済ませた後、シャワーを浴び、早めに就寝した。



# 第二章



8月15日(土)						
佐世保	→→→	3227D [快速]	シーサイド ライナー	長崎行	→→→	早岐
早岐	→→→	2932M [普通]	佐世保線	鳥栖行	→→→	三河内
三河内	→→→	933M [普通]	佐世保線	佐世保行	→→→	早岐
早岐	→→→	3234D [快速]	シーサイド ライナー	佐世保行	→→→	大塔

### 1, 午前8:30 東横イン佐世保駅前

おはようございます。現在8時30分。起きるにはちょっと遅い時間だが、全く問題ない。今日はななつ星をずっと追っかけるつもりだが、そのななつ星の長崎県に到達する時間は午後と遅めだ。早岐 13:31 着、佐世保 14:59 着、こういった具合である。ちなみに昨日撮つたのは3泊4日コースの4日目、今日撮るのは1泊2日コースの1日目である。3泊4日のルートは〔博多→久留米→由布院→大分→宮崎→鹿児島中央→隼人→熊本→阿

蘇→大分→由布院→久留米→博多]で、1泊2日ルートは〔博多→鳥栖→佐世保→早岐→諫早→長崎→肥前山口→鳥栖→熊本→阿蘇→大分→由布院→久留米→博多〕である。私が今泊まっているホテルにはバイキング形式の無料朝食のサービスがあり、これがおいしいと自分の中では評判だ。私服に着替えて1階のロビーに降りるとそこそこ人がいた。自分の席を取り列に並ぶ。並べられた食べ物の中にはカレーなどという、朝には重いゲテモノもあったが、長崎名物の皿うどんもあった。おいしそうなもの忘れずにサラダも取り、席に座って朝食をたべる。余裕のある朝はよいものだ。学校のある日の朝もこれぐらい余裕があればいいものなのだが。

### 2, 午前 11:25 3227D 快速佐世保線シーサイドライナー長崎行→JR 佐世保線早岐駅

ホテルをチェックアウトし、駅周辺をぶらぶらしたあと長崎行のシーサイドライナーに乗り込んだ。とりあえずここからはななつ星を早岐以東で一回、早岐以西で一回、早岐以南で一回、それぞれ撮ろうとおもっている。まずは早岐以東だ。これは佐世保線の三河内付近で撮ろうと思っている。そのあたりは線路周りに障害物が少なく、カーブが多いらしいので、付近を歩いて撮影地を探すことにした。

昨晚と真逆の方向へシーサイドライナーに揺られていく。昨晚は辺りが暗くて車窓をよく見られなかったが、この時間にみるとなかなか都会だなと感じる。

早岐についた。次に乗る列車までしばしば時間がある。記念の下車印を駅員さんに押しってもらって駅外に出てみるが、これといってとくにない。ただ前述のとおり三河内駅付近を歩く予定なので、暑さ対策としてお茶をコンビニで一本購入しておいた。

暇なので適当に次に乗る列車が来るホームに来たら博多行の特急「みどり」と「ハウステンボス」の接近放送がかかった。ここ早岐ではみどりとハウステンボスの併結・切り離しを行う。近くのベンチに座ってその様子を眺めることにした。まずホームに入って来たのは大村線のハウステンボスから来た「ハウステンボス」。博多より前面の貫通扉を開け、みどりの到着を待つ。そして数分後に佐世保から来た「みどり」が入線してきた。ゆっくりゆっくりとハウステンボスに近づいていき、約 5m手前で一時停止する。そしてホームに立つ作業員の手旗に導かれてさらにゆっくりとみどりがハウステンボスに近づいていく。そしてガチャンと連結した。しばらくしてみどりのドアが開いた。その間に作業員はせっせとみどりの貫通扉を開け、ハウステンボスと幌をつなぐ。そして一連の作業が完了し、また数分後に連結した二つの列車は博多へ走っていった。やはり連結作業を見るのは面白い。

### 3, 午後 0:41 JR 佐世保線三河内駅→長崎県佐世保市口の尾町国道 35 号線付近

その後は 817 系に乗車して早岐駅から一駅、三河内駅に着いた。駅は無人駅だが、横を走る国道の交通量は多かった。そこから線路沿いに歩いていく。

20 分ほど歩いたのだろうか。駅からほど近いところで大きな山をバッグに据えてななつ星

を撮れそうな撮影地を見つけた。手元が狂うと構図が狂ってしまいそうだったので三脚を低めに立てる。足を滑らせてしまえば、間違いなく川にドボンしてしまいそうだからである。

構図を構え、ピントを調整し、各種設定を再度確認し、時を待つ。近くに踏切などはないから、接近が近づいているかどうか分からないので、携帯を弄ったり音楽を聴いたりしながら待つのは禁物だ。

そして 13:25、ななつ星は茂みの中からよそよそしく出てきた。ただそれは山と草木、そして少しの青空の緑と青という二つの色しかないファインダーの中で、際立って存在感を醸し出していた。列車は早岐に向かって、カーブレールを堂々とした態度で走り去っていった。



ななつ星 in 九州  
三河内～有田間にて

#### 4、午後 1:47 JR 佐世保線早岐駅

そして自分もななつ星を追うようにいて早岐に戻って来た。ところで、この文章で初めて早岐の名が出た時にはちゃんと読み仮名を振ったが、どう読むか覚えているだろうか。

「はいき」である。はやきでもそうきでもない。早岐と書いて「はいき」と読む。北海道でもそうだが、九州にも関東住まいの私たちには馴染みのない読み方をする地名が多い。例を出そう。「原田」。普通だったらはらだと読むだろう。しかしそれは間違いだ。正解は「はるだ」である。東国原元宮崎県知事の名前を思い出していただければ納得するだろう。他にも「筑前前原(ちくぜんまえばる)」のように九州では「原」を「はる」

という読むことが多いようだ。

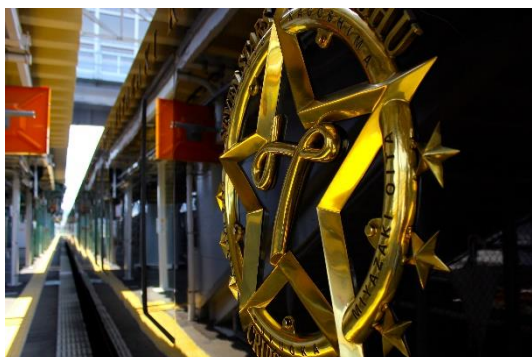
本題からそれだが、とにかく早岐に着いた。ホームにはななつ星が止まっている。ここ早岐では1時間以上停車する。牽引する機関車の付け替えを行うためだ。同じ佐世保線とはいえ、早岐で進行方向が変わる。地図を見ればわかりやすいのだが、早岐駅の北のほうを地図で見ると、佐世保線がY字に分かれているのがわかる。Yの左側が佐世保、右側が鳥栖である。つまり鳥栖方からきたこのななつ星が佐世保に行くためには機関車を後ろに付け替える必要があるのである。そのため、前述のとおりここでは1時間以上停車する。その間に私は様々な角度からななつ星を撮影し、スナップ写真を記録することにしよう。

様々な角度から撮る。撮る撮る撮る。撮っているうちに楽しくなってきた。車内を撮れないのは残念だが、特に派手なロゴ周りを撮るのは楽しかった。

客車側の先頭に行ってみる。これもまた水戸岡鋭治さんらしい、いや九州らしいデザインと言ったほうが正しいだろうか。駅先に設置されているワンマン列車の運転士がホームを確認するための鏡を使って色々撮影してみたりもした。

以下スナップ写真等

いずれも早岐にて



### 5, 午後 2:43 JR 佐世保線大塔駅

またまたシーサイドライナーに乗って来た。普通列車の割合で見たらまあまあ高いのだから仕方がない。そして今来たのはここ、大塔である。早岐から佐世保寄りに一駅行ったところだ。ここも無人駅だが、駅前に大きいイオンがあるなど、私たちが持つ無人駅へのイメージとは裏腹である。ななつ星は早岐から佐世保に向かうにあたって、一旦この大塔で佐世保から来る対向列車、博多行の特急「みどり」を待ち合わせる。そのため大塔では3分停車する。その3分を狙いにここに来た。

そんなに時間が経たないうちにななつ星が遠くから姿を現した。ななつ星はホームを突き出し、信号の手前で停車した。私は主にローアングルで撮影をする。すぐ隣は車通りの多い国道であるため、信号待ちの車の中の人々が手持ちの携帯でななつ星を撮影していたり、子連れでななつ星を眺めている親子もいたりした。ななつ星は九州の人々みんなから愛されている。そんな列車なのだなと感じた。ななつ星は、対向の特急みどりが通過してからすぐに発車していった。

さて、私はそろそろ昼食をとろうかと考えているところなのだが、ちょうど駅前にファミレスがあるのを見つけた。佐世保まで出て悠々と昼食をとる時間もないのでそこでさっさと済ますことにしよう。



ななつ星 in 九州 大塔にて

8月15日(土)						
大塔	→→→	247D [普通]	佐世保線 ・大村線	長崎行	→→→	千綿
千綿	→→→	251D [普通]	大村線	長崎行	→→→	諫早
諫早	→→→	2880M [普通]	長崎本線	肥前山口行	→→→	肥前山口
肥前山口	→→→	2882M [普通]	長崎本線	博多行	→→→	佐賀

## 6, 午後 4:20 247D 大村線普通(ワンマン)長崎行

水分補給を兼ねてドリンクバーで多めにお茶を摂取し、もちろん昼食も食べて大村線と長崎本線に直通する普通列車に乗り込んだ。もちろん気動車である。そして、今までは佐世保～早岐付近をうろちょろしていたが、ここから先は未踏の地である。ここまでも何回も名前が出てきている大村線である。名前の由来は大村湾に沿って走ることからだ。大村湾は具体的にどこかというと、日本地図で見ると長崎県の真ん中、ぽかんと空いたでっかい湖に見える部分である。本当に湖にみえるが、よく見ると沿岸が陸続きにはなっていない、ぎりぎり湾の部類に入るといった感じだ。桜島が大噴火して火山灰が堆積すれば、島と島の間なんてすぐに埋まってしまいそうだ。

早岐を出て次の駅、ハウステンボスに近づいてきた。ここまでが電化区間である。幼いころからディズニーランドだとかユニバーサルスタジオジャパンといったテーマパークに一切の興味を抱かない私にとってはよくわからない場所である。

ハウステンボスを過ぎ、数駅いったところから湾沿いを走り始めた。そう、次のななつ星は海をバッグにして撮る。さっきは山をバッグに、次は海をバッグに。最高ではないか。そんな写真を撮るために降りる駅は青春 18 きっぷのポスターにもなった、鉄道ファン界隈で知られている駅。

そう、千綿駅である。

## 7, 午後 4:49 JR 大村線千綿駅→大村線沿線・長崎県東彼杵郡東彼杵町瀬戸郷付近

「18時16分 小さな改札をくぐった。大きな夕日が迎えてくれた。」

こう書かれた青春 18 きっぷのポスター、その写真は千綿駅だった。その通り、ここ千綿駅は夕日を綺麗に眺められる指折りの駅。デートスポットにもよさそうだ。男子校の粋(?)な私が言うのも難だが。ただ今日は快晴ではなかったため遠くが霞んでしまっている。また夏真っ盛りなこの季節、この日の日没時間は 19:01 だがななつ星の通過予定時刻は 17:25 頃。夕日らしい夕日にはならないが、ここは目をつぶろう。投げやりだが、写真を撮る際に露出を落とさず、コントラストを少し上げて、色温度を温かくすれば夕日らしく見えるものだ。

撮ろうと思っている場所にはフェンスが設置されていた。よじ登って身を乗り出すのは危険なので、少し背伸びしてなんとかしようと考えた。それにしても海風がとても心地よい。辺りは静かで波の音だけが静かに響く。

セッティングして約 20 分後、遠くの山の裏からカーブを描いて姿を現した。そして木陰を抜けて全身に温かい西日を浴び、波でざわつく沿岸をゆっくり走って来た。海と交えて一枚、そして大きくカーブを描いているシーンで一枚、最高の瞬間をカメラに収めた。やはり眺めがいいことが有名なだけあって、ななつ星最後尾のラウンジには多くのギャラリイが集まっていた。そしてまた遠くの山の裏へ去っていった。我ながら良い写真が撮れたのではないだろうか。リズム感のある波音が周りを賑わせていた。



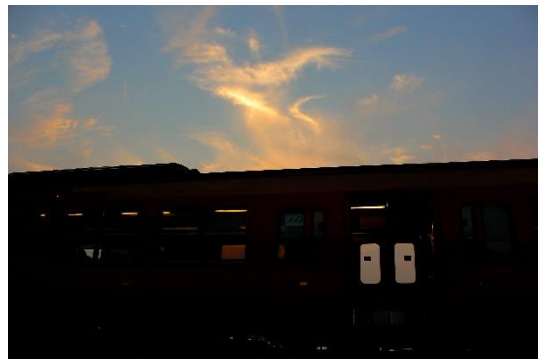




以上4枚 ななつ星 in九州  
千綿<sup>そのぎ</sup>～彼杵間にて

#### 8, 午後5:40 JR大村線千綿駅併設カフェ「UMIHICO」

実はこの千綿駅の駅舎はカフェの店内になっている。通常駅員さんがいるようなところにカフェの店員がいて、待合室にあたるところがカフェの客席になっている。そのカフェの名は「UMIHICO」。ロゴが本当に海辺のカフェみたいな感じである。次の列車まで時間がある。そこでアイスコーヒーを一つ頼み、窓辺の席にすわる。丁度夕日の時間だ。改めてこの駅を眺めてみれば、なんと美しいことか。田舎にありがちな木造で、非電化で、物静かで。ただこの駅には目に見えない、訪れた人の心を幸せにする趣があるように思えた。我が校の校訓に「見えるものの奥にある見えないものを見つめよう。」というのがあるので努力はしてみたものの、見えないからこそいいのではないかというこの学校の生徒としてはあるまじき答えを出した。生徒会役員でもある私がこんなことを言っているのかどうかは別として、とにかく心が落ち着くような空間がそこにはあった。そこで乗る予定の電車を一本見送ることにした。そうすると次の列車は19:02発。ちょうど日没を眺められる算段だ。そのような上機嫌で私はPCを開き、さっき撮ったななつ星の写真を見て満足した気分になった。



以上 5 枚 千綿駅および大村線のスナップ写真

9、午後 7:10 251D 大村線普通(ワンマン)長崎行→2880M 長崎本線普通肥前山口行き、少し曇っていたものの夕日を見て大村線に乗って海沿いを進んでいく。ここからはとにかく列車を乗り継いで行って今日の泊地、佐賀にでる。

大村線から長崎本線に乗り換える諫早に着いたときはすでにあたりが暗くなっていた。次に乗る列車が来るまで乗って来た大村線を対向のホームから撮って時間をつぶす。そして次に乗る長崎本線の肥前山口行が入線してきたが、それがなんと 415 系だったのだ。一昔前までは常磐線の運用で上野口にも入って来ていた系列であり、最近は関東で営業運転を見ることができなくなってしまった車両だ。顔面は 115 系や 113 系とそっく

りなのだが、この 415 系は交流区間を走るため前者と比べるとパンタグラフの周りがごちゃごちゃしているのに気付く。正直、愛するほど好きな列車なのではないが、まさか乗れるなんて思いもしなかった。

列車はどこか懐かしい、国鉄らしい走行音をたてながら走っていく。外が真っ暗なことが残念だが、415 系に乗れただけ良いとしよう。



大村線 キハ 66・67 系



415 系(左)と 817 系(右)

10, 午後 10:21 JR 長崎本線佐賀駅→東横イン佐賀駅前→らららーめん佐賀駅北口店

肥前山口で一旦乗り換えてようやく佐賀に着いた。さっさと駅前のホテルでチェックインを済ます。部屋に入り、衝動的にベッドにダイブして、うとうとし始めてしまったが、寝ている暇はない。そもそも腹が減った。とりあえずではあるが旅行中はしっかり一日三食を心がけるようにしているのである。

荷物を置いてホテルがある方と反対側の駅の出口をでる一軒のとんこつラーメンの店があった。博多でとんこつラーメンを食べることができなかった屈辱、ここで晴らしてやる。そう思い店内に入り、店が看板メニューとして掲げている品を一つ頼む。でてきた品はいかにもおいしそうで、箸が進んだ。私の学年の鉄研部員の間では暗黙の了解で一回の鉄研旅行中に最低一回はラーメンを食べるというものがあり、旅行にラーメンはつきものなどというよくわからない概念が私にはあった。

腹を満たしたところでホテルに戻ることにしよう。そのついでに駅ナカのコンビニで飲み物を購入し、駅の改札で駅員さんに佐賀駅は何時に閉鎖されるかを聞いた。なぜかって？そんなの決まっているじゃないか。よく考えてみればわかる。そう、ななつ星の現在位置を。

11, 午前 0:30 JR 長崎本線多布施踏切

佐賀駅近くのある踏切に来た。何をしに来たかというと、もちろんななつ星の撮影である。時間で見れば日を越しているのを章を変えるべきだが、一日の区切りという意味では半端なので二章にいられておくことにする。

ななつ星がここを通過するのはおそらく0:35~0:40。入念にピントを調整し列車を待つ。そして踏切が鳴る。遮断機が降り終わると同時に、遠くにななつ星のヘッドライトが見えた。ファインダーを覗いて構える。ここは辺りが暗いので流し撮りをする。先頭車両の動きに合わせてカメラを振り、連写。続いて最後尾も同様に連写。カタンカタンと列車は鳥栖を目指して走り去っていき、辺りはまた静寂に包まれた。撮った写真を確認してみる。が、やってしまった。完全なる失敗だ。ピントが甘いならまだしも、踏切のライトを過信しすぎている。露出が足りなすぎる。そもそも踏切のライトは道路の部分を照らすものだと気づき、私は落胆した。写真の掲載も割愛していただきたい。まあこうということもある。明日(今日)は朝早いのでさっさとシャワーを浴びてできるだけでも寝るとしよう。



# 第三章



8月16日(日)						
佐賀	→→→	2820M [普通]	長崎本線	鳥栖行	→→→	新鳥栖
新鳥栖	→→→	5370A [新幹線]	つばめ 307号	鹿児島中央 行	→→→	久留米
久留米	→→→	1825D [普通]	久大本線	日田行	→→→	日田
日田	→→→	1829D [普通]	久大本線 豊後森から 8871D	由布院行	→→→	由布院

1, 午前5:40 2820M長崎本線普通鳥栖行→5370A九州新幹線つばめ307号鹿児島中央行あたりがうっすらと明るくなってくるこの時間、私は早々にホテルをチェックアウトし、列車に揺らされていた。これから由布院に行く。ななつ星の時間に合わせるとはいえ、特急列車を使えばもっと遅くに出発できるのだが、そのようなお金はない。ただほんの一区間、青春18きっぷの対象外の列車に乗らないと久大本線の始発に間に合わない。その一区間とは新鳥栖～久留米である。

5時59分、新鳥栖に着いた。以前にも来たことがあるのですこし馴染みがあった。まだ朝が早いせいか、人はあまりいない。ここから久留米までの所要時間たったの4分間、九州新幹線に乗る。なんともったいないことだが、しょうがない。改札前の券売機で久

留米までの切符を買う。いい感じに普通列車が接続していればわざわざ新幹線に乗る必要がないのだが…。

コンビニで腹持ちのいいメロンパンと飲み物を買って新幹線のホームに上がる。最近できた区間であるだけで、とても現代的なデザインで清潔感があるホームだ。ホーム上の綺麗な待合室でメロンパンを食べたり携帯を弄ったりして時間をつぶす。そうすると対向の博多方面行ホームで接近放送がかかった。九州新幹線をちゃんと撮ったことがないので撮ることにした。早急にカメラをセットする。やってきたのは 800 系だった。これも水戸岡鋭治デザインの列車である。一度乗ったことがあるが、N700 系とは何もかもが違う。

そしてその数分後には自分が乗る列車がホームに入線してくる。こちらは九州新幹線直通用に製造された N700 系だ。東京で見る N700 系とは異なって、ボディカラーには陶磁器の青磁を連想させる白藍色を使用し、紺藍色と金色の側面ラインが 1 本入っている。その上 8 両編成だ。

自由席車両に入る。この電車は下り九州新幹線の始発列車だ。そのためかがらがらである。4 分という些細な時間を優雅に過ごそうと努力する。



800 系つばめ

## 2, 午前 7:43 JR 久大本線日田駅

久留米で乗り換えた後、日田に着いた。次に乗る列車がまだホームに入線していないため駅舎のほうまで出てみる。すると木目調でモダンな、まるでリビングのような待合室がある。また辺りを見回すと「或る列車」と書いてある。そう、ここは別名スウィートトレイン、「或る列車」の折り返し駅なのである。そのためか、いい意味で開発されている。じつはこの或る列車、今日運転されるのだ。この日に運転されるのを知ったのはつい数日前。だから当初からこの或る列車も眼中に入れていた。しかし、ここは本当に待合室なのだろうか。本棚には様々な書籍が置かれていて、ソファもある。本当にリビングのようだ。由布院行の普通列車が来るまでここで待つことにしよう。



日田駅待合室

### 3, 午前 9:46 JR 久大本線由布院駅→大分県由布市湯布院町付近

ローカル線の気動車独特の揺れに揺らされるがまま、由布院に着いた。小学生の頃に来たとき以来だ。駅の雰囲気はあまり変わっていない気がする。

さて、ここ由布院付近で撮ろうと思っている列車は「ゆふいんの森」「或る列車」「ななつ星 in 九州」の3つである。最初に由布院に姿を現すのは或る列車である。ではどこで撮るか。実はここ由布院では由布岳をバックにして撮影できる撮影ポイントがある。或る列車が来るのはそれとは逆方向からではあるが、撮れないことはないらしい。だがその撮影地は由布院からは離れていて、隣の南由布のほうが断然近い。だが次の南由布方面の普通列車に乗って南由布に出た場合、時間的に或る列車は撮れない。かといって路線バスがあるわけでもない。悩むものだが、実はここに来る前に他に移動手段がないか調べていた。そうしたら一つヒットした。そう、それはレンタサイクルである。それを使えば徒歩 40 分かかるとしても 10 分ちょっとでいける。またこの一帯は車の交通量が少なめなので自転車での移動にはもってこいだ。

そういうわけで改札横の窓口へ受付をしに行った。いくつか注意事項を受け、署名をし、自転車のカギをもらう。それを手に駅横の駐輪場に自分のキーの番号と一致する自転車が置かれていた。いわゆるママチャリではあるが、しっかり整備されているようだ。カギを外し、こぐ前に携帯で大まかに地図を頭の中に叩き込み、いざ出発。さすがに駅前は混んでいるが、少し外れれば人通りは少なくなる。私は日常的に自転車に乗らないので、自転車関連で新しい法律ができたとかいっていたよなと考えながら運転していく。風が心地よい。癖になりそうだ。

しばらくすると撮影地の跨線橋に着いた。天気は曇り。広大な由布岳がそびえたっているが、雲で上の方が隠れてしまっている。少し残念だが逆に言えば逆光を気にせず撮影できる。カメラを構えてからすぐに由布院方から普通列車が通って行った。それを撮影の練習として、本番の或る列車を待つ。

ここでそもそも「或る列車」とは何かを説明しよう。この「或る列車」には「九州鉄道ブリル客車」というモデルがある。九州鉄道ブリル客車は、九州鉄道（初代）がアメリカ合衆国に発注し、1908年（明治41年）に竣工した特別客車である。明治時代末期の日本におけるもっとも豪華な設備を備えた客車であった。完成時点では九州鉄道がすでに国有化されていたため帝国鉄道庁（のちの日本国有鉄道）に引き継がれたが、十分に活用されることなく終わった。総称する正式な系列名や愛称がなかったことから、発注会社と製造メーカーにちなみ「九州鉄道のブリル客車」、「九鉄ブリル客車」などと呼ばれるが、鉄道ファンの間ではそのほかに「或る列車」（あるれっしゃ）という通称でも知られている。その所以は、1935年（昭和10年）10月に刊行された雑誌『鉄道趣味』3巻10号（通巻28号）で、鹿島正助（執筆署名は機太郎）が“或る列車”と題した記事で九州鉄道ブリル客車を紹介したことと、続いて翌1936年（昭和11年）3月に刊行された同誌4巻3号（通巻32号）で荒井文治が“或る列車を見て”と題して事業用車に改造された後の食堂車に関する記事を執筆したことである。

ここまでが「或る列車」と呼ばれる「九州鉄道ブリル客車」の話だ。前述のような歴史の深い列車がなぜ復活を遂げたのか。それは本当に奇跡だといわれている。

前述のとおり、「或る列車」は後の国鉄に引き継がれた。では引き継がれてすぐはどうされたのか。実は我が校高輪学園のすぐそこ、当時の品川客車区付近に留置されていた。それをある少年が見つke、細部までスケッチしたのだ。実はその少年、後に鉄道模型界に名をとどろかせることになる原信太郎だったのだ。彼は何度も通いスケッチしていた。当時の日本の車両にはない華麗な作り。ステンドグラスや美しい装飾は少年の心を虜にした。後年、彼はこれを模型にしたが、実際の車両とは異なる信太郎オリジナルも加え、真鍮の輝く壁面、木製の下張り、サロンにはグランドピアノを配し、美しく輝く宝石のような、夢の列車に仕上げた。

ここからがまさに奇跡だ。そんな夢の詰まった鉄道模型を、ある日JR九州の社長が目にした。社長はそれに一目ぼれ。そして2014年（平成26年）8月にJR九州が「或る列車」をモチーフとした列車を走らせる計画を発表。2015年2月に、列車名を『JRKYUSHU SWEET TRAIN「或る列車」』にすると発表した。そして現在に至る。

文章が長すぎて読むのがだるそうだから飛ばしたそこのあなた、読まないで損ですよ？ 近くの踏切が鳴り、ディーゼル音を響かせて、深い歴史を持った「或る列車」が姿を現した。遠くからでもわかるような派手な車体。それもそうだ。なぜなら車体を金色一色でまとっているのだから。まずは俯瞰気味に一枚。そして跨線橋の反対側にまわって、由布岳をバックにしてもう一枚。晴れていればよかったがそれは贅沢な領域だろう。



或る列車  
南由布～由布院にて



#### 4, 午前10:59 大分県由布市湯布院町・長因寺付近

自転車に乗って田んぼの帯を貫き、由布院～野矢の沿線に来た。続いては博多発由布院行のゆふいんの森を撮る。一昨日も撮ったが、列車名にも入っている由布院でしっかり撮りたいものだ。空地に自転車を止める。すぐそこは長因寺というお寺の近くであった。ここの撮影地は線路と撮影地の空地の間を遮るフェンスやガードレールがないため、ローアングルで撮ることにした。

一通り設定を済まして待つこと数十分、踏切が鳴りはじめた。腰を低くする。ゆふいんの森は遮断機が降りてからすぐに来た。それもなかなかの速さだ。いそいでシャッター速度を変え、ベストポジションに来たところでシャッターを切った。ブレは回避できた。ただ天気が微妙すぎる。つまりは悪いということなのだが。そもそも昨日の時点で由布市のお昼頃の天気予報では降水確率 100%だったのだ。雨が降っていないだけでもお天道様に感謝である。



ゆふいんの森 1号

#### 5, 午前11:52 そば屋「源」駅前店

次はさっきの由布岳をバックに撮れる撮影地に戻ろうと思ったのだが、今から行っても一時間以上時間がある。その上ちょうどお昼時なので由布院駅周辺まで戻ってお昼ご飯を食べようと思った。だが今日は夏真っ盛りの日曜日。九州屈指の観光地である由布院も例外なく混んでいる。由布院名物の食事と言ったら何だろうか。全く想像もつかない。自転車を一旦駐輪場に止めてから駅前を散策していると、一つの看板が目に入った。「由布院そば」と書いてある。どうやらそば粉を地元由布で栽培し、それを使った由布院そばを提供しているらしい。店内も混んでないのでここで昼食をとることにした。

シンプルにざるそばを頼む。うどんかそばかと聞かれたら迷わずうどんと答える私なので、そばを食べること自体が久しぶりに思える。

しばらくして注文したざるそばが出てきた。早速いただく。コシがあり、つゆがいい感じに麺に絡んでとてもおいしい。久しぶりにおいしいそばを食べた。

腹を満たし、駐輪場に戻る。さあ由布院でななつ星を出迎えるぞ。

## 6, 午後 0:21 大分県由布市湯布院町付近

或る列車を撮った撮影地の近くに来た。次は構図を変えて撮ろうと思う。さっきは跨線橋の上から撮ったが次は跨線橋下の田んぼのあぜ道から撮ることにした。或る列車と比べるとななつ星は 8 両と長いためだ。前述のとおり、昨日の予報だとこの時間の降水確率は 100%。雨が降らないことを願う。雲行きは確かに怪しいがすぐに降り出すような曇り気もない。

ここでななつ星を撮るわけだがその前にここを別府まで行くゆふいんの森が通過する。またまたゆふいんの森だが、今回撮るのは顔面の構造が今までに撮ったものとは少し違う。実はゆふいんの森には 2 種類車両があって、一方が博多～由布院を 1 日 2 往復、もう一方が博多～別府(由布院経由)を 1 日 1 往復していて、これまでに撮ったのは前者のほうだ。

そのゆふいんの森 3 号は由布院を 12:34 に出発するので、そうこうしている間に姿を遠くに現した。由布岳の麓を爽快に走り抜けていく。スピードの速い気動車は見応えがある。実はこの列車が通過する瞬間、ほんの少しだけだが雲の隙間から太陽が顔を出したのだ。

続いてそれを追うように普通列車が通過していく。車体には派手にラッピングが施されていた。

さて、次はななつ星。ここまで機関車側をメインに撮っていたが、今回由布岳をバックにすると進行方向と逆になるのであえて客車側をメインにしようと思った。生憎ゆふいんの森の時みたいに雲の隙間から太陽が覗かせる気配はないので、カメラを曇りを考慮した設定にする。そして後方からななつ星が来た。次の由布院で停車するので速度は抑え気味だった。列車は由布岳に向かって走っていく。そして最後尾がファインダーに姿を現した瞬間、瞬時に連写した。速度は遅いので数をやれば一つは当たるという理論である。列車は徐々に速度を落としていった。



ゆふいんの森 3 号



久大本線 キハ 200 形



ななつ星 in 九州

南由布～由布院にて

7, 午後 1:02 JR 久大本線由布院駅

ななつ星を追うようにして由布院駅に戻って来た。自転車を所定の場所におき、鍵を受付に返して精算する。3 時間の使用で 750 円だった。体感的にちょうどいい値段ではないかと思う。

3 番線にななつ星が止まっている。多くのギャラリーが記念撮影をしていた。またななつ星の乗客も由布院駅では降りることができるらしく、駅員から温かい歓迎を受けていた。

さて私はお土産を買わなければならない。義務だ。買わないで帰ったら「お土産もなしに一人で楽しみやがって！」と言われるのが、私を取り巻く環境の筋である。それに実はこの旅行に際し学割申請書と旅行届を担当の先生に提出をした際に由布院土産を頼まれたのである。そしてお土産売り場は駅前ロータリーを挟んだところで大きく構えていた。買っていく対象は高学祭執行部&生徒会と、先生と、祖父母と、両親と…。鉄研は夫々夫々だろう。それぞれに最適なお土産を選び購入した。結構な荷物だったがここから先はあまりアクティブではないので大丈夫だろう。

8月16日(日)						
由布院	→→→	4838D [普通]	久大本線	豊後森行	→→→	引治
豊後中村	→→→	1868D [普通]	久大本線	日田行	→→→	日田
日田	→→→	976D [普通]	日田彦山線	小倉行	→→→	小倉
小倉	→→→	4277M [快速]	鹿児島本線	荒尾行	→→→	西小倉

### 8, 午後2:04 4838D久大本線普通(ワンマン)豊後森行

ホームに止まっているななつ星を傍らに、私は先回りをする形で普通列車に乗り込んだ。続いては引治駅近くの高台で撮影するつもりだ。おそらくこれがななつ星追っかけ最後となるだろう。ホームには結構な数の人がいて列車は混み合うのかと思ったが、その客のほとんどが後続の特急に乗車するらしく、自分が乗車した列車は空いていた。ななつ星を撮影した後は日田から或る列車が折り返してくる。是非それも撮りたい。そんなことを考えながら引治駅周辺の地図を見ると駅の近くに<sup>くすがわ</sup>玖珠川にかかる鉄橋がある。或る列車は2両編成なのでちょうどよく収まりそうだ。そのようなことをしていたら下車する引治はもうすぐそこだった。

### 9, 午後2:04 大分県玖珠郡九重町町田付近

引治駅周辺は本当何もない。車通りの多い県道はあるが、それは普通カウントしないものだろう。その県道沿いに少し歩き、丘のほうへ分かれている坂道を登り、撮影地に着いた。眼下には田んぼとそこを貫くように久大本線のレールがある。三脚で固定すべきかどうか迷ったが、様々な構図で試せそうだったのであえて三脚を使わなかった。しばらくしたら乗って来た列車の後続の特急ゆふが通過していった。特急ゆふは車体が赤なので、この景色の中ではかなり目立ったものだった。

露出等を入念に設定し、この旅最後のななつ星を待ち構える。

そして15時9分、ななつ星は遠くの青い鉄橋を渡って来た。遠くにいる段階から自分のカメラの250mmの望遠レンズを駆使して様々な構図で撮った。序盤は普通に横に構えたり、近づいてきたときには縦に構えたり。そしてななつ星 in 九州は山間を駆けていった。



ななつ星 in 九州  
引治～豊後中村にて



ななつ星 in 九州  
引治～豊後中村にて

10, 午後 3:20 大分県玖珠郡九重町町田・県道 681 号線付近

つづいては「或る列車」である。由布院で車両を主体にした写真は撮ってあるので、次はちょっと挑戦した写真も撮ってみようかなと思っている。が、さほど時間がない。カーブをただ撮るだけではつまらない。そこで川辺に降りてみた。そこで川も入れて構図を探してみるとまあ良いであろう構図を見つけた。ただし、曇りがすべてをダメにしている感じがあるが。

パソコンでの編集で多少はよくなるだろうと考え、曇りのことは気にせず、構図重視にしてセットする。すると、かすかに遠くから列車が近づいてくる音が聞こえた。そう、或る列車である。私は列車が鉄橋の中腹辺りに来た時にシャッターを切った。列車は速めのスピードでその場を過ぎて行った。



或る列車  
引治～恵良にて

11, 午後 4:20 JR 久大本線豊後中村駅

引治駅は上下合わせて一日 18 本しか列車が止まらない。だから私がさあ帰路に就こうとおもって列車の時刻を確認したらなんと 1 時間後だったのだ。前述の通り、この駅の周辺には時間つぶせる場所など到底存在しない。そこで私は一駅分歩くことにしたのだ。ひたすらひたすら、イヤホンで聞く曲の合間に流れるナビゲーションの案内に従って歩くこと約 40 分、隣の豊後中村駅に着いた。この駅は有人駅で、待合室もしっかりしている。その上、ここには特急列車も停車する。駅の近くには商店もあった。自動販売機で

飲み物を一本購入し、待合室で40分発の列車を待つ。歩くことでちょうどいい暇つぶしになった。

ここから先は東京には帰らず、祖父母がいる滋賀県大津に向かって動く。小倉から京都へ行く、23:50 発の夜行バスはすでに取ってあるので、あとはその時間に合わせて小倉に向かえばいい。ここから最短で小倉に出る方法は久大本線で日田に出て、そこから日田彦山線で小倉に出る方法である。日田彦山線には乗ったことがないので少し冒険心をくすぐられる。

### 1 2, 午後 7:46 JR 日田彦山線小倉駅→洋麺屋五右衛門アミュプラザ小倉店

旅の疲れからか、車中ではずっとうとうとしていて、気づいたころには小倉に着くところだった。小倉は中学2年生から3年生に上がる春のとき、春の鉄研旅行で訪れている。いやあ、あの旅行は悲惨だったなあ。(HPにアップされている停車場 Vol.17 をご覧ください。)

それにしてもおなかが空いた。改札をでて、小倉駅ビルのアミュプラザのレストラン街のガイドをみると、五右衛門というパスタ屋を見つけた。小学生のころからこの五右衛門は好きなのだが、ここ最近は全く行ってないので今晚はここにしよう。

頼んだのは、具体的なメニュー名は忘れたが、たらこスパゲッティーで具に湯葉を加えたものかと思いきやカルボナーラとも書いてあるもの。おいしそうだったのでいただいた。確かにたらこスパゲッティーなのだが、カルボナーラのようにまるやかでおいしかった。

おかしいな。普通はご当地の物をレポートするべきなのに。

### 1 3, 午後 8:35 4277M 鹿児島本線快速荒尾行→JR 鹿児島本線西小倉駅

→Starbucks Coffee リバーウォーク北九州デコシティ店

前述の通りバスの発車時間は 23:50。まだまだ時間がある。そこで遅くまで開いているスターバックスに行くことにした。私は時間があればいつでもスターバックスに入っている。生徒会系の仕事が詰んだら大体学校近くの白金高輪のスターバックスに入っている。何も仕事がなくとも帰るのが面倒くさかったら学校帰りに白金高輪のスターバックスに入る。そんなことをしていたらいつの間にか白金高輪の店員さんに顔を覚えられてしまった。(あくまで良い意味で。) ちなみにこの文章も銀座のスターバックスで仕上げている。

鹿児島本線で一駅博多寄りに行き、西小倉で降りる。そこから徒歩約10分、アウトレットみたいな施設の中にあるスターバックスに着いた。ここからよく見たら小倉城が見えた。いつも通りにアイスコーヒーを頼み、席でパソコンを広げて今回の旅行で撮った写

真を整理する。総括的に天気恵まれなかったが、良い思い出になったなど感じた。次は宮崎・鹿児島の方でななつ星を追っかけてみたい。

14, 午後 11:30 小倉駅新幹線口 KMM ビル高速バス停→WILLER EXPRESS J1622 便

小倉駅までは歩いて戻って来た。ここで雨が降り出した。傘を差して気持ち早めにバス停に向かう。そのバス停には屋根はないのでちかくの歩道橋を屋根代わりにしてバスを待つ。どうやらこのバス停は様々なバス会社が利用しているらしく、さまざまなバスが出入りしている。そんな中 23:45 頃、ピンクが基調の自分が乗るバスが来た。軽い手続きを済まして車内に入る。このバスは博多発なので既に多くの客が乗っている。指定された席に座る。そしてこのバスのシートに驚いた。夜行バスというと、翌日は全身が痛くなっているとかよく眠れないとかというマイナスなイメージが多いが、このバスは設備が充実している。リクライニングはよく効くし、フットレスもなかなかである。その上座席が全体的に後ろに倒れて快適な睡眠をサポートしてくれる。ついでにコンセント付きだ。旅の疲れからか私は発車後数十分の間に眠りに入った。

そして翌日 9 時過ぎ、バスの終点、京都駅八条口についた。私の中では京都に着いた時点でこの旅行は終了。祖父母の家はもう目と鼻の先だからだ。何度も来ているので庭と化している京都駅に入り、旅行の終了を実感した。



## ■最後に

撮り鉄要素満載の今回の旅、いかかでしたか。この文章を読みながら旅に出ている気分になれましたでしょうか。さすがにそれはないですか。そうですか。

文章中で述べましたが、この旅行は本当にノープランでした。事前に飛行機の航空券、泊まるホテルの予約、最後の夜行バスのチケットだけを取って始まった旅行だったので。この先何起きるのかわからないスリルと、良い意味での予期しないことが起きた時の高揚感とはまらないものです。青春 18 きっぷの感覚に慣れ、列車のダイヤを調べる前に感じられるようになったらやってみるのをおすすめします。(ダイヤを感じるって一体なんだ?)

文章中にある通り、今年の 1 月にも九州には行っています。じつはその時もななつ星を目的で行きました。しかし、九州へのフェリーも取って、ホテルの予約もし、基本準備が万全になっていざ行こうというときに JR 九州がななつ星の運休日のお知らせが発表されまして、残念ながらその期間にすっかり重なってしまったのです。そのためその時は九州中を駆け巡って九州が売りにしている少し変わった列車をいろいろ撮っていました。そのため、今回ななつ星の追っかけ撮影ができてとてもうれしく感じております。私もいつか乗ってみたいと思います。何十年後になるかわかりませんが。

最後まで読んでいただきありがとうございました。



参考文献：

フリー百科事典ウィキペディア

<https://ja.wikipedia.org/>

原鉄道模型博物館公式サイト

<http://www.haramrm.com/index.html>