

2泊5日で巡る 九州・中国地方 乗りつぶしの旅

文・写真 中田 好星



はじめに

停車場中心
439K540M

※温泉津駅ホームにて発見

こんにちは。停車場執筆3度目の中田です。

さて、私は夏休みに友人と2泊5日（車中泊2泊）の日程で九州・中国地方に旅行してきました。今回はその旅行の様子を綴っていきたいと思います。どうぞ最後までお楽しみください。複雑な経路を辿るため、地図や路線図を横に置いて読むことをお勧めします。

ちょっとした登場人物紹介

名前	学年	特徴
中田 好星	高校一年	旅をするのが好き。乗り鉄。また古いものが好き。鉄道関係だと、国鉄型車両や木造駅舎など。
友人	高校一年	旅をするのが好きな撮り鉄。前回の「杜の都 仙台を満喫する旅」のときの友人と同じ。博多周辺に関してはとても詳しい。西鉄にも詳しい。



1. 旅行直前

来たる旅行初日の8月1日月曜日、私は8時に起き、ゆっくり旅行の準備をし始めた。今回、東京から九州までどのように行くかと言うと、「サンライズ瀬戸」を使い、岡山まで行き、山陽新幹線で博多に出るといった感じだ。そのため8月1日は夜の東京出発まで余裕がある。夜行列車で出発する旅行は朝早く起きる必要もなく、私は好きだ。私は初めての「サンライズ」にわくわくしていた。

2. 初サンライズ

東京 22:00→→東海道本線・山陽本線 特急サンライズ出雲・瀬戸→→岡山 翌朝 6:27
夕方、風呂に入り、夕食を食べ、準備を整え、20時ごろ自宅を出発した。ついに旅の始まりだ。都心方向へ向かう列車に乗る。反対方向に向かう列車は帰宅客で満員だ。21時ごろ東京に着いた。そして今回、3日目の夕方まで行動を共にする友人と合流する。「サンライズ瀬戸」は22時ちょうどに東京を出発だ。21時30分ごろ「サンライズ出雲・瀬戸」が入線してきた。ホームにいたたくさんの子供連れの家族が先頭で写真撮影をしている。まず車内に入る。今回乗車するのはB寝台「ソロ」である。3号車の1番の自分の寝台を確認すると、下段だった。友人も下段だったらしい。上段だと上部の眺めがいいので少し残念。



▲入線した時、なぜか左一灯が消えていた



▲停車する「サンライズ出雲・瀬戸」



▲狭いため苦勞して撮った「ソロ」の室内

▲「ソロ」が整然と並ぶ3号車の車内

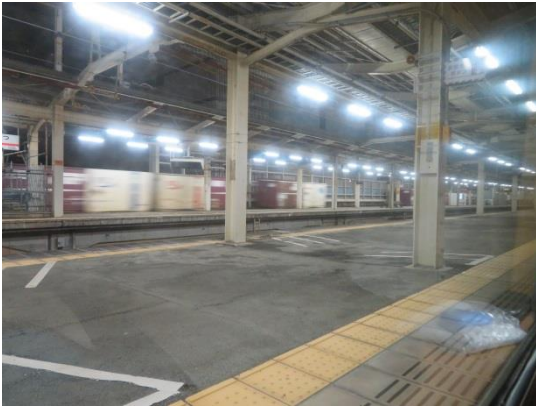
やがて列車はゆっくりと東京を発車した。車内放送を一通り聞いた後、車内を見て回ってみる。私が乗車している3号車はラウンジ・シャワー室・シャワー券の券売機・飲み物の自動販売機が集められていて、とても便利だ。隣の2号車は、同じB寝台でありながら、車内の広さが「ソロ」よりも少し広い「シングル」の号車だ。「シングル」には「ソロ」にはない2人用の寝台もある。1号車は同じくB寝台「シングル」、4号車はA寝台「デラックス」、5号車は「ノビノビ座席」となっている。車内探索が終わり自室に戻る。「ソロ」は一言で表すと、狭い。「サンライズ」の個室寝台のなかで、一番安い料金で利用できるため、車内は狭く、入り口付近でしか立つことができない。しかし個室のため開放型B寝台などに比べ落ち着く。

列車は多摩川を渡り、川崎を通過する。車内の明かりを消すと、ビル群の夜景がさらに際立ち、幻想的だ。やがて横浜に停車した。東京に比べ少ないが、数人の乗客が乗ってくる。平塚を過ぎると、家々の明かりもまばらになっていく。やがて山々の輪郭も見えてくる。小田原を過ぎ、さらに山深くなる。もう23時台だ。行き違う列車もまばらになる。熱海に停車。1人か2人が乗車した。函南トンネルを抜け、JR東海管内に入る。



▲消灯した室内。すれ違う列車が一筋の光のようだ。▲熱海駅では185系が停まっていた。

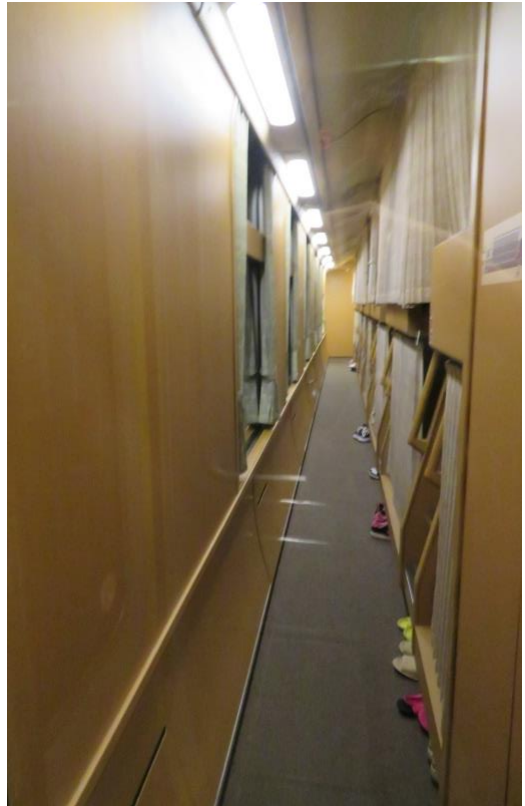
そして沼津に停車。反対側には先に東京を発車した沼津行が止まっていた。次の富士では乗車はなかった。蒲原では沼津方面の最終列車である、普通沼津行がまばらな乗客を乗せ止まっていた。清水を過ぎると少しずつ家が多くなっていく。もうすぐ静岡だ。そして列車は静岡に停車。もう日付が変わり、0時20分である。明日も早いのでそろそろ寝ないといけない。静岡では1人か2人が乗車した。しかし寝ようと思っても旅の高揚感からか、なかなか寝られない。列車は真っ暗闇の中をただただ進んでいく。そして静岡到着から約1時間、ついに浜松に停車した。意外にも家族連れが一組乗車した。



▲ガランとした浜松駅。貨物列車だけが過ぎ去る。



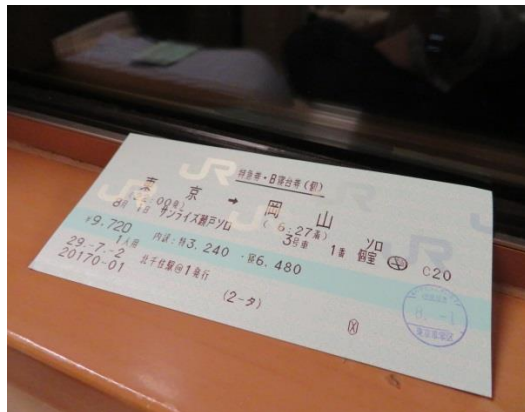
▲起きていたのは豊橋駅が最後だった。



▲寝静まってカーテンで閉ざされた「ノビノビ座席」



▲列車は西へと走っていく



▲切符はキャンセルが出て取れた

列車はここから姫路まで止まらない。私は個室を出て再び車内を回ってみる。3号車はみんなすっかり寝静まっていたが、ラウンジにはビール片手に盛り上がっている女性二人組と雑談している高校生が三人いた。「ノビノビ座席」ではみんなカーテンを閉め、寝静まっていた。個室へ戻ると、列車は浜名湖を渡っていた。すれ違う列車は貨物列車ばかりだ。1時40分ごろ列車は豊橋に運転停車した。私はさすがに眠くなってきた。そして横になるといつの間にか眠りについた…



第二章

西鉄三味

1. 目覚め

おはようございます。旅行二日目の朝です。時刻は5時40分。列車はどこを走っているかという、姫路を出て、相生あたりを走っていた。朝日がまぶしく気持ちがいい。今日は快晴のようだ。列車は田んぼの中を岡山に向けて走っていく。やがてこの日初めての放送が流れ、岡山に停車し、私たちは列車を降りた。岡山では「サンライズ出雲」と「サンライズ瀬戸」の切り離し作業が行われる。数分すると先頭の「サンライズ瀬戸」が先に四国に向けて発車していった。その後「サンライズ出雲」も発車していった。

2. 「国鉄王国」岡山にて

横のホームには快速マリンライナーが停まっていて、岡山に来たなと感じる。また末期色（車体の色が真っ黄色からきている）の115系や117系、朱色のキハ40系や、青い帯をまいた213系と次々と国鉄形車両がやってきた。まさに「国鉄王国」の名にふさわしい場所だ。他にも特急「やくも」に使われる381系もいる。国鉄好きの私にとってここは一日中いても飽きないと思う。



▲目覚めると川と山々の美しい風景が広がった



▲「サンライズ瀬戸」は四国へと向かっていった



▲快速「マリンライナー」と末期色の 115 系



▲末期色の 117 系と JR 四国 5000 系



▲国鉄色（朱色）のキハ 47 形



▲キハ 187 系岡山～鳥取間の特急「スーパーいなば」

私たちは朝食を購入するため、新幹線の駅舎内にあるコンビニに行った。サントリーの天然水の採水地が南アルプスから奥大山に変わっていたのを見て、西日本に来たという実感がわく。

3. 寝台特急ではなく新幹線「みずほ」

岡山 6:51 → → 山陽新幹線 みずほ 601 号鹿児島中央行（指定席） → → 博多 8:28
岡山からは山陽新幹線で博多まで急ぐ。車両は JR 九州の N700 系で車内は JR 九州らしくお洒落な木目調だった。岡山を発車すると見る見るうちに加速し、「サンライズ瀬戸」とは比べ物にならないスピードだ。車内はスーツ姿のビジネス客たちで満員だった。広島を過ぎると友人が寝てしまった。友人は 0 時ごろに寝て、3 時ごろに起き、4 時ごろシャワーを浴びたそうだ。私も睡眠時間は約 4 時間、徐々に眠くなっていく。車窓には山口県に入ると、赤い石州瓦の家々が現れる。関門海峡をトンネルで猛スピードで駆け抜け、小倉に到着。ビジネス客が数人降り、また数人乗ってくる。博多に到着する少し前、博多に 8 時 27 分に到着する快速門司港行と並走した。この列車は国鉄形である 415 系が圧巻の 12 両編成で走ることでも有名だ。今日は鋼製車が前 4 両、後ろ 8 両がステンレス車だった。私は鋼製車の 415 系が見たかったので嬉しかった。博多に着くとビジネス客の大半が降り

た。私たちも降りる。

4. 初めての博多

西鉄福岡(天神) 9:46→→西鉄天神大牟田線・大宰府線 急行大宰府行→→大宰府 10:13
私は初めて博多駅に降りた。今まで九州に行く機会があったのだが、博多に行くことができなかった。そのため今日の午前中は博多周辺を中心に回って行こうと思う。とりあえず博多駅に停車していた様々な列車を撮影してみる。



▲特急「ソニック」と特急「ゆふいの森」



▲特急「きらめき」の連結部分



▲電光掲示板には小倉経由の旨が伝えられていた



▲九州の主力通勤型車両 813系

やはり JR 九州は他社と比べ個性的な車両が多い。「ゆふいの森」にはたくさんの中国人観光客が乗っていた。「ゆふいの森」は現在、久大本線の光岡～日田間で橋梁の流出があった影響で、博多から小倉を回って日豊本線に出て由布院へ向かうルートになっている。

5. 初めての西鉄

撮影を済ませた後、西日本鉄道（西鉄）に乗るため福岡市地下鉄空港線に乗る。やって来た車両は 305 系だった。一度乗ってみたかった車両だったので乗れて嬉しかった。305 系

の1号車は床が木目調になっているなどこだわっているらしいのだが、別の号車に乗った。これから何回か空港線は使うのでその機会に乗れればと思う。床はQRコードがたくさん印刷されているデザインで面白い。約5分で天神に着いた。そして西鉄の駅へと向かう。さて、自分史上初めての西鉄である。とても楽しみだ。西鉄福岡(天神)駅は頭端式ホームとなっており、西鉄随一のターミナルだ。そのためどんどん列車がやってくる。西鉄の顔ともいえる5000形、最新型なのに先行表示機が幕式の3000形、5000形の4ドア版6000形、意外と知らない7500形、5000系を置き換える新たな西鉄の顔9000形など初めて見る車両ばかりで見ていて楽しい。まだ目的の列車には時間があるので撮影をする。3ドアと4ドア、6両編成と4両編成が混在していたり、3両+3両の6両で来たりとなかなか関東では見られない光景である。なんと2両+2両+2両の6両編成で来た列車もあった。こんなこと関東でやったら、クレームくるよなあ...



▲西鉄の一大ターミナル西鉄福岡駅



▲7500形



▲西鉄で最も両数が多い5000形



▲4ドアの6000形。顔は5000形とほぼ同じだ



▲西鉄の最新型車両 9000 形



▲3000 形

撮影が済んだ後、いよいよ、お目当ての列車がやってきた。



▲8000 形「旅人」



▲車内はクロスシートが並ぶ

そう、8000 形「旅人^{たびと}」だ。8000 形は平成元年 3 月、西鉄福岡～大牟田間を結ぶ特急用の車両として登場した。前面の流線型ボディーや大きなパノラマ窓、車内は転換式クロスシートで 2 扉などが特徴だ。そしてなんとと言っても、8000 形と言えば先頭車の前面展望!! 特に先頭車最前列右側 2 席は「特等席」と呼ばれていて、ワイドな前面展望が心ゆくまで楽しめる夢のような席だ。しかもこんなにも豪華なのに追加料金不要という…西鉄さん太っ腹です!!



▲運転席も丸見えだ



▲窓の汚れが気になる

という訳で 8000 形を褒めに褒め通した私でした。「特等席」には無事座れました(^^) さて前置きが長くなったが、列車は西鉄福岡を出て、一路大宰府へと向かう。ちなみに 8000 形はこの「旅人」一編成“しか”ない。8000 形は毎日ずっと西鉄福岡から大牟田を特急運用で高速で往復しているわけで老朽化が早く進んだ。そのため残念ながら、2015 年から廃車が出始め、今年 7 月 21 日にはついに 8000 形「水都」も引退した。もう登場時のような白（ケープアイボリー）と赤（カーディナルレッド）で塗装された原色の編成は残っていない。そしてこの「旅人」も今年度中に引退ということが発表された。乗るなら今である。ぜひ皆さんも機会があれば最期の 8000 形を乗ってみてはいかがだろうか。さて前置きが長くなったが（二回目）、列車は薬院、大橋と停車し、JR 鹿児島本線をまたぐ。次の停車駅、春日原付近では高架化工事が進められていた。ちなみに九州では、原を「はら」ではなく「はる」と読む。関東人の私はどうしても筑前原を「ちくぜんまえばら」と読んでしまう。そして西鉄二日市に到着。ここから進行方向が逆になり大宰府線に入る。そして 5 分ほどで太宰府駅に到着した。

大宰府 10:18→→西鉄大宰府線 普通西鉄二日市行→→西鉄二日市 10:25

ここから「旅人」はまた西鉄二日市に折り返し、大宰府に行きというように大宰府線を延々に行ったり来たりする運用に入る。私たちが西鉄二日市に折り返す。3 号車には記念スタンプやカードがあった。おそらくこれが私にとって最後の乗車になるだろう。太宰府駅を発車するとあっという間に西鉄二日市に到着し、「旅人」での旅は幕を閉じた。

6. 3000 形「水都」

西鉄二日市 10:45→→西鉄天神大牟田線 特急大牟田行→→大牟田 11:33

次は西鉄のもう一つの観光列車「水都」に乗車する。「水都」は前述のとおり、今年 7 月 21 日まで 8000 形で運行されていたが、7 月 22 日から 3000 形で運転することとなった。私はこのニュースに驚いた。まさか旅行日一週間ちょっと前で引退してしまうとは… 8000 形が特急で田園の中を駆け抜ける姿をぜひとも見たかった。という訳で、私たちは 3000 形二代目「水都」に乗車する。

やがて「水都」が到着した。車内はかなり混んでいた。途中の車両基地のある筑紫駅付近ではまだ 8000 形「水都」が留置されていた。いつ廃車されるのだろうか。先頭車だけでも展示して残してほしいと思う。西鉄小郡を過ぎると田んぼが目立ち始める。まだ天神までそう遠くないのにのどかな雰囲気が漂う。それが福岡のいいところだ。しばらくすると驚くことに車内の電気が消灯された。友人に聞くと西鉄ではよくあることらしい。関東ではあまり見られないことだ。今日は快晴で消しても全然明るい。宮の陣を過ぎてまだ茶色く濁る筑紫川を渡ると西鉄久留米だ。まだそれほど運転開始から時間がたっていないためかカメラを構える人たちの姿が見えた。西鉄久留米を出るとすぐ花畑に停まる。花畑を出

るとまたのどかな田園風景が広がり単線になる。田んぼの稲もすくすく育っている。大善寺からは複線になったがまた単線に戻る。列車は田園の中を進みやがて大牟田に到着した。私たちは列車とともに折り返して天神へ向かう。また同じ風景を行く。友人と私は退屈になり寝てしまった。



▲筑紫に留置されていた 8000 形初代「水都」



▲現在運行されている 3000 形二代目「旅人」

7. 元祖長浜屋の豚骨ラーメン

さて、皆さん、福岡といえば…そう豚骨ラーメン!!今日の昼食は友人がおすすめする、元祖長浜屋で豚骨ラーメンを食べに行く。駅の外に出ると暑い。天神からバスに揺られること 10 分、港一丁目に着いた。あー暑い、明らかに東京よりも暑い。元祖長浜屋はすぐ近くだった。メニューはなんと「ラーメン」「替え玉」「替え肉」だけ(だった気がする)。店内に入るとみんなおいしそうにラーメンをすすっている。店内の床はコンクリートのままで奥にはなにやら色々な機械が。まさに工場みたいだ。でも逆にこういうところってラーメンだけこだわってます的な感じで美味しいんだろうなあ。やがてラーメンが出てくる。湯気が立ち上り美味しそうだ。いただきます!! 美味しい!! こってりしているかと思ったら、してない。ちょうどいい感じだ。食べ終わると満腹だった。



▲外観。結構混んでいた。



▲湯気が立ち上り美味しそう!!

第三章

沈みゆく夕日を眺めながら

1. 唐津へ

天神 14:03→→→福岡市営地下鉄空港線 普通姪浜行→→→^{めいのはま}姪浜 14:17

地下鉄の天神駅に戻り姪浜へ向かう。車両は1000系だった。1000系は1981年から運転を開始していて、意外にも1982年に運転を開始した103系1500番台よりも古い。103系1500番代はすでに置き換えられた。1000系はいつ置き換えが発表されるのだろうか。



▲1000系

▲フォントや表現方法が関東と違い独特

姪浜駅で青春18きっぷの判子を押してもらい、JR筑肥線で唐津方面へ向かう。

姪浜 15:25→→→JR筑肥線 普通筑前前原行→→→筑前前原 15:45

来た車両はまた1000系だった。途中には有名撮影地である下山門を通った。また今宿あたりで海が少しだけ見えた。住宅地の中を進むこと20分、筑前前原に着いた。

筑前前原 15:01→→JR 筑肥線 普通西唐津行→→→西唐津 15:47

筑前前原で 1000 系 6 両編成から 103 系 1500 番台 3 両編成に乗り換える。JR 大阪環状線などで走っている 103 系とは前面が大きく異なる。103 系 1500 番台は近年まで主に地下鉄直通の列車で運行されていたが 305 系の置き換えにより筑前前原～西唐津間の列車にのみ使用されている。列車は田園地帯の中を行く。筑前深江を出ると玄界灘のきれいな海が現れた。かなり海すれすれのところを走る。またしかか鹿家駅付近ではまた美しい海が車窓いっぱい広がった。



▲103 系 1500 番台



▲ドアの窓に映る海と小島

2. 西唐津の怪

浜崎を出ると虹ノ松原の横を通る。右側には松の木が生い茂っている。虹ノ松原駅には観光客が列車を待っていた。松浦川を渡り、和多田を過ぎると唐津線が寄り添ってくる。そして唐津駅に到着した。予定であればこの一本後の列車に乗るはずだったが豚骨ラーメンが早く食べ終わったので、この列車に乗ることができた。そのおかげで一本後の列車だと唐津で伊万里行きに乗り換えるのだが、西唐津まで行って唐津線の列車に乗り唐津まで戻り唐津で伊万里行きに乗り換えることができ、唐津～西唐津間に乗車することができる。ではなぜ伊万里行きは西唐津からではなく唐津で乗り換えないといけないのか。私たちは疑問に思った。その謎は西唐津で解けた。

唐津ではキハ 125 形+キハ 47 形を連結した列車があり、この 2 つは連結できるのかと驚いた。唐津を出ると高架線の上を進みすぐに西唐津に到着した。市街地からは少し外れた一面一線の駅だった。こぢんまりとした駅舎があった。西唐津には車両基地のようなものがあり筑肥線、唐津線で運行される列車が留置されていた。私たちが乗っていた西唐津行きは筑前前原行きとなって折り返す。その横には 305 系が気持ちよさそうに洗車されていた。私たちはこの後の唐津線の列車に乗るため乗車しない。

筑肥線の列車が発車するとなにやらキハ 125 形が車庫を出てやってくる。ホームに来るかと思いきや横のホームに行かない一本横の線路を走りだした。なんだこの列車はと

行き先を見ると「伊万里」と書いてある。そうこれが謎の列車伊万里行きなのだ。伊万里行きはしばらく走ると停車した。すると運転士さんが出てきて洗車をしていた2人に話しかけている。聞いてみるとレールが発煙しているから消しといてくれといったような内容だった。よく見てみるとレールがわずかだが発煙している。のどかである。これが関東で起きたら列車が止まるだろうなどと友人と話した。枕木が木製であるし、おそらくこの猛暑で発煙したのだろうと思った。運転士さんが運転席に戻ってしばらくすると、唐津方面から列車がやってくる。キハ47形だ。そして伊万里行きの横を通り過ぎ、ホームに停車した。これが折り返して唐津線の列車になる。そして伊万里行きは発車し唐津方面へ消えて行った。



▲伊万里行きは一本横の線路を走り、停まった。

▲そして右から唐津線佐賀行きが来て…追い越す。

これで謎が解けた。唐津～西唐津間は単線で列車の行き違いができない。それで、もし伊万里行きが西唐津駅に停車するとホームに停車できるのが一線しかないから唐津線の列車と正面衝突してしまう。唐津駅では行き違いができるのだが、なにせよ西唐津は一面一線しかないから一つの列車しか停車できない。そのため西唐津駅で横の線路を使って行き違いをして伊万里行きが西唐津駅に停車しないで先に唐津駅へと向かう。

3. のどかな風景と木造駅舎

さて唐津線の佐賀行きの列車に乗車する。車内は昔ながらのボックスシートで JNR と書かれた扇風機が冷房の空気をかき回している。JNR とは日本国有鉄道（国鉄・Japanese National Railways）のことを表している。すぐに唐津駅に到着し横に停まっていた、先ほどの伊万里行きに乗り換える。

唐津 16:15→→→筑肥線 普通伊万里行→→→伊万里 17:04

座席は藍色基調のボックスシートだった。横に停まっている唐津線佐賀行きより先に発車した。列車はすぐに筑肥線と別れ唐津線に入る。鬼塚駅ではおぼあちゃんが降りたのだが

駅に階段があり、運転手さんが列車を降りて、上るのを助けていた。なんだか心がほっとする風景だった。左手には松浦川が寄り添ってくる。やがて伊万里方面の筑肥線と唐津線の分岐の駅、山本駅に着いた。山本駅では数人が降りて、空いていた車内がさらに空く。山本駅は立派な木造駅舎があり、つい降りてみたくなる。



▲雰囲気の良い木造駅舎のある山本駅



▲のどかな田園地帯をゆく

筑肥線と唐津線は山本駅で分岐するのだが名残惜しそうにしばらく線路が並行していき、唐津線の列車のみ停車する本牟田部駅を過ぎ、右手に唐津線の線路がようやく分かれていった。唐津線と分けれると列車は森の中を進んでいく。森の中を抜けると視界に青々しい田んぼと山というのどかな風景が広がった。大川野で反対方面の列車と行き違いをする。肥前長野には立派な木造駅舎が残っていた。気になってのちのち調べてみると以前は廃墟同然のボロ駅舎のようだったが、近年修理されきれいな駅舎に蘇ったようだ。列車は田園地帯を走り抜け伊万里に到着した。

伊万里 17:29→→→松浦鉄道 普通有田行→→→有田 17:53

伊万里からは松浦鉄道に乗る。松浦鉄道はもともと国鉄の路線だったが赤字路線であったため第三セクターの松浦鉄道に変わった。列車が来るまでホームで待つ。筑肥線とは線路が分断され、頭端式ホームである。線路の奥に目をやるといい具合に雑草が茂り光り輝いた線路がまっすぐ伸び幻想的な雰囲気を出している。やがて赤色の一両の佐世保行きが来た。その後すぐ今度は青色の一両の有田行きが来た。どちらとも車両の顔は典型的な第三セクターの顔だ。車内に入るとボックスシートが並んでいた。やがて列車が発車した。^{かわひがし}川東でたくさん的高校生が乗ってくる。夫婦石という縁起のいい駅名の駅もあった。列車はのどかな田園地帯を走る。このフレーズ、何回書いたことか。蔵宿駅には立派な木造駅舎が残っていた。この辺りはつい訪れたいくなるような木造駅舎がたくさんある。やがて列車は有田駅のホームに滑り込んだ。



▲左が佐世保行き、右が私たちの乗る有田行き



▲列車の貫通扉の窓から、いい写真が撮れた。

有田 17:57→→→佐世保線 特急みどり 19号佐世保行（指定席）→→→早岐 18:10
有田から早岐まで向かうのだが、接続している普通列車がなかったため、やむなく特急を使うことにした。すぐに特急「みどり」がやってきた。停車時間が短いためとりあえず来た車両に乗る。指定された座席まで車内を歩いていくが、なかなか着かない。そのまま早岐に着いてしまうかもというぐらい着かない。やっと座席に着いた時には18時を過ぎていた。席に座ると間もなく早岐に着いた。

4. ぶらり途中下車

早岐 18:27→→→大村線・長崎本線旧線経由 普通長崎行→→→千綿 19:02
これから長崎まで二時間以上かかるので、早岐のキオスクでお菓子や飲み物を買込む。ホームに行くともう列車は停まっていた。キハ66系かと期待していたがキハ200系だった。ハウステンボス色の2両にシーサイドライナー色の1両が併結していた。車内は転換式クロスシートだ。座席はかなり埋まっていた。ようやく座る席を見つける。発車するとすぐに川のように見える運河の横を走っていく。やがてハウステンボスの大きな建物が見えハウステンボス駅に停車した。ここまでが電化区間だ。川棚を過ぎると海すれすれを走っていく。その奥には沈みゆく美しい夕日が見える。次の駅、彼杵を出るとまた美しい夕日と海が広がる。次の駅はあの千綿駅だ。千綿駅はホームから美しい夕日と海が眺められる。その美しさは青春18きっぷのポスターになったほどだ。予定ではこの駅には降りず長崎へ向かうことになっている。さてどうするか…

友人 「降りる？」

私 「一応このあとの快速シーサイドライナーでも間に合うよ」

※後にあることに気付く

友人・私 「降りるか」



▲ハウステンボスの大きな建物



▲私たちを降ろした列車は黒煙を上げ去った

5. 千綿駅にて

降りてしまった。この駅のあまりの美しさについて降りてしまった。長崎行きは煙を上げながら千綿駅を去っていった。そして目の前には息を呑むほど美しい夕日が… 夕日は徐々に山の稜線へと沈んでいく。目の前には沈みゆく夕日と穏やかな海しかない。16年間生きてきているがこんなにも美しい景色は初めてだった。友人と私はうっとり見とれていた。夕日が沈んだのを見届けると、私はシーサイドライナーが来る時刻を調べた。ってあれ…まさかのシーサイドライナー。千綿駅通過だった。これはホテルのチェックインの時刻に間に合うのか… 場合によってはホテルに電話しなきゃいけないぞこれ… だが調べていくと 19:46 発の佐世保行きで川棚駅まで戻り長崎行きのシーサイドライナーに乗れば、チェックイン予定時刻の 22 時に何とか間に合うことに気付いた。ならあと 30 分はある。千綿駅を満喫しよう。

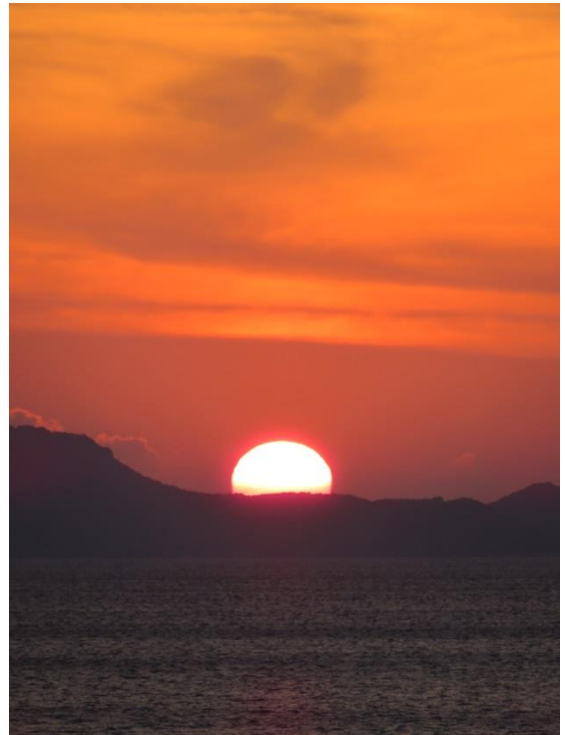
駅舎のほうに目を向けると、またこれ立派な木造駅舎があった。カフェがあるらしいのだがこの日はやっていなかった。夕日が落ちたとたん徐々に空は暗くなっていく。駅には私たち二人しかいない。静かだった。海も静かに波打つ。やがて乗る予定だった快速シーサイドライナーが通過していく。早いもので列車接近のベルが鳴り、佐世保行き列車がやってきた。



▲私たちが迎えたのは美しい夕日だった



▲夕日が沈む



▲沈む…

夕日の写真で1ページ使ってしまった。だからこんなに長くなるんだ。



▲ホームをあげればそこは海



▲趣ある木造駅舎

千綿 19:46→→→大村線 普通佐世保行き→→→川棚 19:58

車両はまたしてもキハ200系だった。すっかり暗くなった海を横目に列車は走る。彼杵駅で乗る予定のシーサイドライナーの前を走る普通列車と行き違う。この普通列車は諫早から旧線を走るため、後続のシーサイドライナーに抜かされる。やがて川棚駅に到着した。

川棚 20:26→大村線・長崎本線新線 快速シーサイドライナー長崎行き→→長崎 21:48

川棚駅では時間があるため、近くのセブンイレブンでホテルでの夕食を買っておく。買い終わるとやっと乗りたかったキハ66系が来た。1編成だけしかないハウステンボス色だった。列車は真っ暗闇の中を進む。松原で2編成しかない国鉄急行色のキハ66系と行き違う。大村駅前では祭りが開かれていた。諫早から長崎本線の新線に入る。現川で後続の特急「かもめ」に追い抜かされた。長いトンネルに入り旧線と合流すると長崎に着いた。そして足早に東横インへ向かう。まだ夜10時というのに町は静かだった。ベッドに入ると旅の疲れからかすぐに寝入ったのだった。



第四章 有明海、味坂駅と原田線

1. 三日目、早々からダッシュ

おはようございます。8月3日木曜日、旅行三日目の朝となりました。時計を見ると6時だ。そしてだらだら準備をしているうちに6時45分になった。そろそろやばい。今日は6時55分発の列車に乗るのだ。小走りで駅へ急ぐ。昨日闇で覆われていた景色が現れる。長崎は平地が少ないためか山の斜面にびっしりと家が建っていた。長崎にはたくさん行きたいところがあるのだが、それはまた今度の機会に。



▲長崎電気軌道。また今度の機会に乗りたい。



▲キハ66系シーサイドライナー

長崎 6:55→→長崎本線新線経由 快速シーサイドライナー佐世保行→→諫早 7:20
ぎりぎり一分前に列車に乗り込んだ。シーサイドライナー色のキハ66系だった。キハ66系は快速シーサイドライナーを中心に運行されているのかもしれないと思った。座席はほぼ埋まっていた。長崎中心部から離れるのにどこに行くのだろうか。列車は長崎本線の新線を進む。昨日は暗くて何も見えなかったが、長いトンネルの合間に棚田が現れる。私たちは諫早で降り島原鉄道に乗りかえる。車内にいた多くの人も諫早で降りた。

諫早 7:41→→島原鉄道 急行島原外港行→→^{たいらまち}多比良町 8:26

車両はJR九州のキハ125形とほぼ同じだった。車内はそれほど混んでいない。列車はのんびりと田園地帯の中を進む。吾妻を出ると干潟と有明海が広がった。やがて多比良町に到着した。中小私鉄には珍しい急行列車なのだがそれほど駅を通過した印象はなかった。

2. またもやダッシュ

多比良港 8:35〜〜有明フェリー 長洲港行〜〜長洲港 9:20

ここから有明フェリーの発着する多比良港に行くのだが、時間がない。徒歩7分とホームページには書いてあった。まさかの駅の出口が港と反対側にあったため、遠回りに踏切を渡っていくしかなかった。重い荷物を背負いながら必死に走る。やっと港に着いた頃には出航1分前だった。港の方が^{かた}私たちに向かって「車の方から入ってくださいーい」と言った。そして車の出入り口からギリギリ乗船した。危なかった… 息つく間もなく船は出航した。甲板に出てみるときれいに雲仙岳が見えた。今日もまた気持ちがいいほどの快晴だ。私と

友人が旅に行くときは大体晴れている。私たちは晴れ男なのかもしれない。海風が気持ちいい。私たちは45分間の船旅を楽しんだ。船は有明海をまっすぐ横断し長洲港に到着した。長洲駅まではタクシーで移動した。



▲気持ちのいい快晴。海風を浴びながら。

長洲 9:49→→鹿児島本線 普通大牟田行→→大牟田 10:05

外はかなり暑かった。ホームで列車を待つ。クマゼミがシャアシャアと鳴いている。やがて2両編成の817系がやってきた。鹿児島本線もこのあたりになると両数が少なくなる。冷房の効いた車内で柔らかい座席でくつろいでいると、すぐに大牟田に着いた。



▲反対側にやってきた815系



▲大牟田駅の駅名表。見たことない形だ。

3. 田んぼ以外なにもない駅、味坂駅へ

大牟田 10:22→→→西鉄天神大牟田線 特急西鉄福岡行→→→西鉄久留米 10:51
車両は 5000 形だった。モータ音を轟かせスピードを上げていく。

西鉄久留米 10:51→→→西鉄天神大牟田線 普通西鉄福岡行→→→味坂 11:01

味坂駅で降りたのは私たちを含めて 5 人だった。やがて私たちだけになると静かになった。友人曰く味坂駅は“田んぼ以外なにもない” そうだ。すぐ横には宝満川が流れている。あたりは一面田んぼだ。本当に田んぼしかない。上を見上げると突き抜けるほどの青空。のどかで気持ちがいい。時間がのんびりしている。耳を澄ませば、遠くの九州自動車道の車の音が聞こえる。時折、通過列車が猛スピードで駆け抜けていく。下車してから 30 分後、福岡行き普通列車がやってきた。西鉄小郡で急行に乗り換えお昼時に西鉄福岡に着いた。



▲縁起のいい名前の川、宝満川



▲味坂駅の駅名表

4. 原田線で九州編を締めくくる

今日の昼食は博多うどんだ。西鉄福岡駅内の友人おすすめのうどん屋で博多うどんをいただく。麺は柔らかいがコシがあってなかなか食べごたえある。関東の麺つゆとは違い、麺つゆはあっさりしている。とても美味しかった。

午後は筑豊本線の桂川～原田間（原田線）に乗車する。友人が大回り乗車をするため一駅先の吉塚でいったん降りる。吉塚から篠栗線の普通に乗車した。車両は 817 系だった。



▲博多うどん。とても美味しかった。



▲817系とキハ31形

吉塚 13:36→→→篠栗線 普通直方行^{のおがた}→→→桂川 14:14

篠栗までは典型的な都市近郊の街並みだったが、篠栗を出ると一気に山深くなった。列車は細い谷間を縫って進む。筑前山手駅はかなり高い場所にある駅で明日訪れる(ネタバレ)三江線の宇都井駅が少し小さくなったような駅だ。城戸南蔵院前^{きとなんぞういんまえ}を過ぎると長いトンネルに入りショートカットした。九郎原^{くろうばる}、筑前大分^{ちくぜんだいぶん}と難読駅名の駅を過ぎるとこれまた難読駅名の桂川に到着した。

桂川 14:28→→→筑豊本線(原田線) 普通原田行^{はるだ}→→→原田 14:56

原田線は本数が少ない。なんと、平日8本しかない。おまけに鹿児島本線との接続も悪い。そのため行程に入れるのに苦労した。原田線のホームに行くつとすでにキハ31形が停車していた。私はキハ31形を初めて見るのができて嬉しかった。座席は新幹線0系の座席を流用している。車内には鉄道ファンとおぼしき人もいる。鉄道ファンを抜いて数えれば10人程度しかいない。本数が少ないのもうなずける。

上穂波^{かみほなみ}で数人降りた。上穂波を出ると少しずつ山深くなり筑前内野に到着した。筑前内野では誰も乗降しなかった。筑前内野を出ると山が両側から迫っていき、長いトンネルに入る。冷水峠越えだ。友人が以前乗った時、窓を開けるとトンネル内はかなりひんやりしていたそうだ(冷水峠だけに)。さて、トンネルを抜けると筑前山家^{ちくぜんやまえ}に到着。理由は分からないが、駅の近くには腐敗が進んだバスとかつての西鉄の路面電車が置かれていた。

原田 15:04→→→鹿児島本線 快速門司港行→→→博多 15:22

原田からは鹿児島本線に乗り換え、博多に戻る。

博多駅でお土産を買くと、友人と別れた。友人はこれから親戚の家に向かうそうだ。

私はまだ旅を続ける。ここでやっと前半(九州編)が終わった。これからは中国地方を中心に巡る、後編(中国編)の幕開けだ。



第五章 末期色だらけ

1. 本州へ

博多 16:10→→山陽新幹線 のぞみ 48号東京行(自由席)→→小倉 16:27
うん。特筆すべきことがない。とにかくこのとき疲れ始めていたことは確か。このまま大人しく乗っていれば東京に着くものの、小倉で降りた。



▲415系が2本並ぶという素晴らしい光景



▲117系だと勘違いした115系3000番台

小倉 16:38→→鹿児島本線・山陽本線 普通下関行→→下関 16:52

「本州行き列車、発車しまーす」

駅の放送を聞いて、本州に戻るという実感がわいた。車両は415系鋼製車。私の乗りたか

った車両だ。かつては常磐線でも活躍していた。小倉を出るとたくさんの EF81 が留置されていた。「銀釜」と呼ばれている 303 号機は残念ながら見られなかった。関門トンネルを抜けて本州に再上陸した。下関に着くと向かい側の末期色の 117 系に乗り換えた。

下関 16:53→→山陽本線 普通岩国行→→小野田 17:32

車内は意外と混んでいた。新下関あたりでようやく座れた。列車は田園地帯の中を行く。途中、廃改造された食パン顔の 115 系とすれ違った。埴生を出ると山の中へ分け入っていく。時折トンネルに入る。トンネルの入り口はレンガ積みで歴史の古さを感じる。小野田で降りて先頭車を見ると、117 系ではなく 115 系 3000 番台であることに気付いた。

2. 1 両の電車 123 系

小野田 17:41→→小野田線 普通宇部新川行→→雀田 17:56

小野田でついに乗りたかった 123 系と対面する。国鉄時代に利用客が少ないローカル線区向けに荷物電車から改造された車両だ。顔は荷物電車そのままひょうきんな顔つきだ。車体はまたもや末期色に塗装されている。車内はロングシートだ。

小野田を発車すると森の中を走り、目出、南中川と停車し、南小野田に着いた。南小野田の周りはセメント工場でセメント町の看板も見えた。スーツ姿のビジネス客も乗車する。やがて雀田駅に到着した。



▲雀田駅と 123 系



▲雀田駅近くの踏切から

3. ついに長門本山へ

雀田 18:12→→小野田線本山支線 普通長門本山行→→長門本山 18:17

雀田からは念願だった本山支線に乗車する。123 系がポツンと停まっていた。先ほど乗っ

た 123 系とは窓の形が違っている。本山支線は一日あたり列車が三往復しか走らない、かなりのローカル線だ。また驚くことに 2003 年までは昭和 8 年に製造された旧型国電、クモハ 42 が現役で走っていたのだ。今は 123 系に変わったが、その佇まいは旧型国電と等しく貫禄がある。駅舎は小さいながらも木造駅舎のレトロな雰囲気だ。宇部新川行きが発車するとあたりは静かになった。乗客は私を含めて 7 人ほどしかいない。うち地元利用客は 2 人だった。

列車はゆっくりと動き出した。畑の中をのんびりと走る。途中の浜河内は小さな無人駅だった。そしてすぐに長門本山に到着した。

列車を降りて駅の方を振り返る。1 両の電車と小さな待合室、1 両分しかないホーム。すべてがコンパクトに収まった、まるで箱庭のような駅だ。道路を渡り、奥を見れば周防灘の広大な海が見えた。小学生の頃、本山支線にいつかは乗ってみたいと思ったものである。高校生になった今、よくここまで来たなと思ひ、なんだか感動した。20 分の停車時間、他の旅人も思い思いに過ごしたようで満足げな顔をしていた。もう少し居たかったが、列車に乗り込んだ。旧型国電が 21 世紀まで走っていた路線であるから、おそらく 123 系も当分は走り続けるだろう。私は長門本山駅と 123 系に再訪を誓った。



▲長門本山駅。小さな待合室と一両の電車。箱庭のような駅だ。

4. 日がまた沈む

長門本山 18:37→→→小野田線本山支線 普通宇部新川行→→→雀田 18:42

これに乗っても宇部新川には着くのだが、雀田でかなり停車するので、後続の新山口行きで宇部新川方面を目指す。

雀田 18:48→→→小野田線・宇部線 普通新山口行→→→新山口 19:52

雀田駅に戻り、新山口行きの列車に乗る。これまた 123 系だ。妻崎を出ると長い鉄橋で川を渡る。夕日がまぶしかった。居能で宇部線と合流して宇部新川に到着。山陽本線には宇部駅があるが、宇部市の中心地には宇部新川駅の方が近い。宇部新川の駅舎はレトロで見応えがある。ホームが広く、かつての栄光が見て取れる。新山口に近づくごとに日がどんどん落ちていき、闇が空を覆う。やがて新山口に着いた。

新山口 20:15→→山陽新幹線 こだま 762 号新大阪行(6 号車指定席)→→→広島 20:59

新山口には初めて来た。まだ時間があるので、かつて走っていた、急行「あきよし」や「さんべ」の痕跡を探しに山口線のホームに向かった。下を見てみると黄色い文字で「あきよし⑤前」や「3 号車自由席」、「さんべ (? 解読不可能)」などとかすれながらも書かれてあった。



▲ 「あきよし⑤前」



▲ 「3号車自由席」

5. 元グリーン車での贅沢なひととき

今宵の宿がある広島へと向かうため、新幹線のホームへ向かう。しばらくすると 500 系が姿を現した。私は 500 系に見るのも乗るのも初めてで嬉しかった。シャープな顔つきでカッコいい。500 系に乗り込むと、私のお目当て、6 号車へ向かう。6 号車へ入ると雰囲気が変わった。座席の色がホワイトで肘掛が他の号車よりも大きい、豪華な雰囲気だ。実はこの 6 号車は 500 系が「のぞみ」で活躍していたころ、グリーン車だったのだ。今は運用が「こだま」になり、指定席に格下げされ、指定席料金でグリーン車の座席に乗れるという、なんともお得な車両となっている。リクライニングもかなり深くまで倒すことがで

き、疲れた体を癒すのにちょうどいい。



▲シャープな顔つきの 500 系



▲元グリーン車の 6 号車の座席

広島に着くと、足早にお好み焼きの店「みっちゃん総本店」に向かうも、ラストオーダーに間に合わず… 駅に戻ると、試合があったのか赤いカープの応援服を着た人たちで賑わっていた。ホテルまでは意外と遠く、徒歩で 20 分ほどかけてやっと着いた。着く手前でホテルの近くに電停があったのに気付いて悲しくなった。



第六章

江の川に寄り添いながら

1. 三度目のダッシュ

おはようございます… 8月4日、旅行四日目の朝でございます。時計を見るともう6時すぎている。やばい。6時30分ごろホテルを出て、徒歩では間に合わないので、^{かなやまちょう}銀山町電停まで急ぐ。広島駅前に着いたのが6時53分。ぎりぎり1分前に乗った。

2. のんびり芸備線

広島 6:57→→→芸備線 普通三次行→→→三次 8:57

キハ40系6両編成だった。隣のホームには末期色の115系や105系が停まっていた。また奥のホームには末期色たちを置き換えるために導入された227系が停まっていた。227系が導入される前、広島は国鉄車両の宝庫だったが、今では国鉄車両の運用も減り、私としては残念である。その広島にとって代わって、下関や岡山が注目され始めている。

列車は太田川に沿いながら北上していき、^{かみふかわ}上深川に到着した。

上深川では後部4両を切り離す。このあたりまでが広島都市圏なのだろう。私は前の2両に移動した。身軽になった列車は谷間を快走していく。^{かゑるが}狩留家の駅舎は味わい深いレトロな駅舎だ。この駅が広島シティネットワークエリア（広島都市圏）の北端だ。今日も天気は晴れでお日様のうららかな光についてとうとうしてしまう。^{いばらいち}井原市の駅舎もまた古い木造駅舎だ。徐々に谷間が広がっていき、^{みよし}三次に到着した。

3. 三江線へ

三次 10:02→→→三江線 普通石見川本行→→→石見川本 12:18

三次の駅舎は新しく建て替えられていた。駅中のコンビニで軽い朝食を買って、三江線のホームで待つ。そう、今日のお目当ては三江線完乗だ。周囲には三江線目当ての旅人達が列車を心待ちに待っていた。

既に知っている人も多いと思うが、三江線は来年の2018年4月1日に廃止となることが決定した。三江線ははじめに大正15年（1926年）から江津から南へ線路を伸ばし浜原まで三江北線として開通した。そして昭和11年（1936年）から三次から北へ線路を伸ばし三江南線として口羽まで開通した。しかし全線開通する前に昭和43年（1968年）には赤字83線に指定されるも、あろうことか鉄建公団により未開通だった、浜原～口羽間を高規格で建設し、昭和50年（1975年）、全通まで49年間の歳月をかけ、路線長108.3kmの長大な閑散路線が誕生したのである。地図を見ればわかると思うが全線にわたって江の川沿いを通っているため、三次～江津間を結ぶにしても遠回りでも、おまけに列車の速度も10km/h制限の区間もありかなり遅い。そして中国山地の山奥を走るため人家も少なく、利用者はかなりの少なさ。平成27年度の輸送密度は58とかなり低く、現在廃止寸前と取り沙汰される札沼線（北海道医療大学～新十津川間）の輸送密度は79で三江線が圧倒的な赤字路線ということが分かるだろう。ちなみに運輸収入は年間約3000万円、それに対して維持コストは約10億円もかかるという。これは廃止になるのもやむを得ない。

やがて列車がやってきた。キハ 120 系の 2 両だ。車内はロングシートとボックスシートが半々で分かれていた。見た限り地元利用者らしき人は見当たらない。芸備線三次行の接続を受け、座席が 8 割ほど埋まったところで発車した。

これから江津までずっと寄り添うことになる江の川を渡り、栗屋に到着。栗屋では 1 人の旅行者が乗った。次の駅は長谷だがこの列車は普通にもかかわらず停車しない。何故か長谷を通過する普通列車は多い。右側には江の川が流れている。向こう岸は平野が少なく家も少なくなってくる。ところどころでカメラを構えた撮り鉄たちが列車を撮っている。作木口の手前で向こう岸にいた数人の撮り鉄たちが手を振っていた。私たち乗り鉄たちは手を振りかえす。緑に染まった山々と江の川の清流、そして青空、美しい風景に心が洗われた。ノロノロ運転だった列車は、口羽から線路が高規格になるため、速度を上げ、トンネルも多くなる。そして注目の的、宇都井駅に着いた。乗客一同、カメラ片手に撮影に夢中だ。高さはかなりあり、上からの眺めは気持ちよかった。また潮という変わった駅名の駅も通った。浜原からは列車の速度がまた遅くなり、江の川に寄り添いながらゆったりした時間が流れる。やがて石見川本に到着した。



▲宇都井駅からの眺め。石州瓦の家々と青空、そして木が青々と茂る山々。気持ちがいい。

石見川本では約 90 分の停車時間がある。ちょうど昼食の時間だ。駅前の新栄寿司でそばと寿司のセットをいただく。店内は三江線のグッズばかりで、地元の三江線に対する熱い

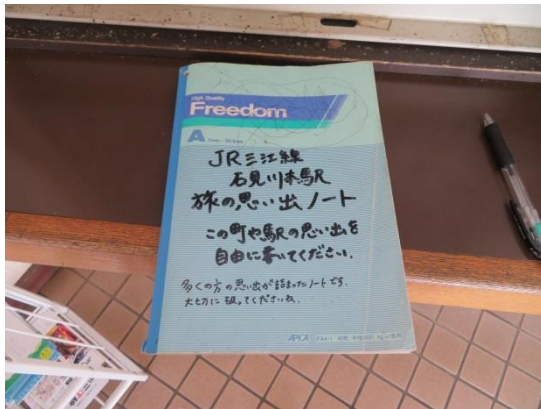
思いが伝わった。石見川本駅に戻ると、駅ノートがあった。中を見ると旅人が思い思いに三江線に対する思いを綴っている。私も記念に書き込んだ。



▲石見川本に停車するキハ 120 系



▲石見川本駅の駅舎。青い瓦の木造駅舎だ。



▲ここを訪れた旅人の思いが詰まった駅ノート



▲新栄寿司のそばと寿司のセット

石見川本 13:45→→→三江線 普通江津行→→→江津 14:54

やがて発車時間になった。ホームには駅員や地元の方々が手を振ってくれていて温かい気持ちになった。石見川本からは地元客も乗っていた。またゆっくり江の川に寄り添いながら走っていく。やがて江津に到着し、三江線の旅は終わった。

4. 日本海を眺めながらのんびりと

江津 15:06→→→山陰本線 普通出雲市行→→→出雲市 17:33

三江線の乗客たちは三次方面へ折り返す人、山陰本線で浜田方面に行く人、出雲市方面に行く人で分かれた。私は出雲市方面を目指す。車両はキハ 47 形だった。温泉津で 20 分程度の停車時間があり、外に出てみる。後続の特急に抜かれ、行き違いをした。途中になぜか国鉄コンテナが置いてあった。このあたりも木造駅舎が多く現存している。日本海と石州瓦の街並みが美しい。途中途中 5 分ほど停車しながらのんびりと走り出雲市に到着した。



左上：江津駅駅舎。国鉄の雰囲気漂う。

右上：江津駅改札口。駅員が改札にあたる。

左下：温泉津駅にて。

右下：レトロな木造駅舎が多い。

下中央：石州瓦の街並み。奥には日本海が見えた。

出雲市 17:52→→山陰本線 普通岡山行→→→米子 19:07

出雲市で駅弁を買い、列車を乗り継いで米子へ向かう。私は旅の疲れがどっと来たためほとんど寝ていた。車両は食パン顔の115系。廃改造されすぎて顔が103系みたいだ。



▲食パン顔の115系。



▲米子駅駅舎。上階には米子支社が入居している。



▲境港線のキハ40系には猫娘が描かれてあった。 ▲「シングル」分かりにくい「ソロ」よりも広い。



5. ついに東京へ

米子 19:56→→伯備線・山陽本線・東海道本線 特急サンライズ出雲→→東京 翌朝 7:08

米子駅の駅舎は昭和風の大柄な駅舎だ。米子で今宵の宿、「サンライズ出雲」に乗車する。

今日は「シングル」だ。部屋の広さは「ソロ」よりだいぶ広く感じた。シャワー室でシャワーを済ませた後、駅弁を食べる。部屋を真っ暗にすると、月明かりが私を照らした。岡山で多くの乗客が乗り込んだようだ。旅の疲れからか、岡山を過ぎると眠りに落ちた。

おはようございます。8月5日、旅行五日目の朝になった。列車は戸塚付近を走行していた。外をぼんやり眺めながら、東京が懐かしい思いがした。九州や中国地方とは地図上で

はそこまで離れていないように見えるけれど、実はかなり遠い距離にあるんだなあと実感させられた。東京に着き、列車を降り、4日前に踏んだ東京駅のホームを踏んだ。今回の旅は本当に長く感じた。不思議と終わりの寂しさは感じなかった。やはり東京が心地いいと感じたのである。



最後まで読んでいただきありがとうございました。旅行の長さが長く、内容も濃かったためこんなにも長くなってしまいました。今回の旅は観光地には行かず、ただ列車に乗って、時々美味しいものを食べて、茫然と車窓を眺め、降りたい駅に降りてみたりと、とても楽しむことができたと思います。私は小学生のころ、宮脇俊三氏に影響され、JR 全線完乗を目標にしていたのですが、高校生になって難しいことに気がきました。しかしこれからも JR 全線完乗に向けてと、まだ見ぬ車窓を求め、列車の旅を楽しんでいきたいと思っています。この旅行記を通して皆さんに旅の楽しさが伝われば幸いです。旅をすることで様々な発見をすることができるので、ぜひ皆さんも旅をしてみてください。最後に、鉄研のホームページ「Teishaba On-line」でカラー版が見られますので、そちらもぜひご覧ください。

鉄研ホームページ <http://www2.takanawa.ed.jp/club/tekken/homepage/>

※参考文献

- ・フリー百科事典ウィキペディア <https://ja.wikipedia.org/>
- ・Yahoo! 路線案内 <https://transit.yahoo.co.jp/>
- ・絶滅危惧鉄道 2017 (イカロス・ムック)

停車場を執筆できるのもあと一回か… 来年もご期待ください!!