

最小限の資金で最大限満喫する九州旅行

高2C 栗山 龍ノ介

まずはじめに、私は旅行・鉄道研究部の部員ではない。元部員ではある。ではなぜ停車場の記事を書いたのか。それは簡単な話で、「やってみたかった」だけである。

数年前に生徒会に所属して以降、そちらの仕事で忙しくなり鉄研の活動がおろそかになってしまったため退部したが、依然として「鉄道マニア」であることに変わりはない。いわゆる「乗り鉄」なので、数ある鉄道旅行体験の中から特に面白かった回の様子を記述したいと思う。

この旅で使用した『青春18切符』は、全国のJR線の普通・快速列車をフリーで5日間利用できる

が、特急や新幹線は利用できないことを念頭に置いたうえでご覧いただきたい。

1日目 東海道くんだり

2019年12月26日 その日は日中用事があり、新宿にいた。晩に帰宅して夕食とシャワーを済ませ、これから始まる過酷な旅の準備をした。

22時過ぎに家を出て移動し、東京駅10番線(東海道線ホーム)に到着すると、既に発車案内の電光掲示板には

「快速 ムーンライトながら 23:10 大垣」



の文字が見えた。これから乗る臨時夜行列車である。

遅めの帰宅ラッシュで混雑した通勤電車が行き交う雑踏の中、低くいかついモーター音(ブロー音)を唸らせながら10番線に入線してきた国鉄時代の特急車両185系は、私を含む付近のマニアの心を高揚させた。

しばらくして扉が開く。指定した席は10号車で、この列車の最も後ろの車両である。鉄道マニアの間では有名な話だが、この185系という車両は、モーター音がかなり大きい。その音を好む者も一定数存在するが、私は睡眠を取りたいのでモーターのついていない端の車両を予約したのだ。

列車はすぐに発車した。有楽町を通過するあたりで、鉄道唱歌のチャイムとともに車掌の案内が入る。

車内はかなり空いていた。大抵このような臨時列車には眼鏡をかけ、ジーンズを履き、一眼レフを首にぶら下げてやたら高速で趣味について語るような若者が集うのだが、近くには3人子連れの家族もいた。車掌が切符を確認しに来たので青春18切符を見せる。日をまたぐ列車なので2日分印を押してくれた。



列車は空いたまま小田原まで来たが、ここで多くの乗客が乗り込んできた。私の隣も席が埋まった。だんだんと眠くなり沼津あたりで眠りに落ちた。だがこの列車は車内の照明が一晩中明るいままなので寝にくくて仕方ない。JRは乗客を寝かせる気はみじんも感じないが、これもムーンライトながら号の醍醐味と捉えよう。

2日目 東海道・山陽くんだり ～本州を徒歩で脱出～

日は変わって12月27日、いまだ夜行ムーンライトながら号の車内である。

昨晚と本日終日は、「移動の日」としている。新幹線や特急利用などの贅沢をせずに鈍行で移動するのでそのようにせざるを得ないのだ。鉄道オタクといえど、本当はこんな過酷な修行はしたくない。



気がつくと浜松駅に到着していた。この浜松駅では、運転調整のため 40 分程度停車することになっている。ホームに出て凝り固まった体をほぐし、お茶を買った。地域色のある静岡茶である。車内に戻り、ついでに列車のトイレを見してみる。古い車両なので和式のものだった。流すときはお決まりの青緑色の怪しい色をした洗浄液が出てくる。そして私は毎度「これを飲んだらどうなるだろうか」と物思いにふけている。

しばらくすると発車した。うとうとしながら揺られ続け、名古屋に停車した。半分程度の人はこの名古屋駅で降車し、車内は少し空いた。いよいよラストスパートといったところであろう。残りの停車駅は岐阜と終点の大垣のみだ。しかもこの区間はかなり速い。ずっと 100km/h ほどで駆け抜ける。

のんびりしていると終点大垣に着いてしまった。ここで多くの乗客は、既にホームにいる米原行きの普通列車に急いで乗り換える。座席を確保するためだ。マニアの間ではこの急ぎでの乗り換えが恒例になり、「大垣ダッシュ」という名前までついている。

私はこの駅で、愛知に住んでいる友人と合流するので見送った。駅前のコンビニで朝食を購入した。再びホームで列車が来るのを待つが、とんでもなく寒い。大垣は少々標高が高いことも相まっているのか、東京とは比にならない寒さだった。



当駅 06:20 始発 普通米原行き列車が到着して乗り込む。それから 5 分ほどで友人と合流でき、同時に発車した。ここから先の列車は基本的に「クロスシート」と呼ばれ、特急や新幹線と似たような進行方向に座席が向いている作りの車両がほとんどなので、景色を存分に楽しむことができる。そして東京を走る座面バリ硬ベンチロングシートとの差に圧倒される。

途中に、石田三成と徳川家康が剣を交えた関ヶ原を通り、1 時間ほどで米原に到着した。熱海からこれまでの区間は JR 東海が管轄していたが、米原から先は JR 西日本の区間に入る。

車両も、今まで乗っていた 311 系というオレンジのラインをまとったものから 223 系という、白・茶・青・ベージュの組み合わせのものになり、見た目が全く異なる。個人的な意見だが、後者の 223 系の方が好きだ。

その 223 系の、当駅 07:02 始発 新快速姫路行き列車がやってきた。即座に乗り込み座席を確保した。これから 3 時間近く同じ列車に乗り続けるのだから、座席が取れないと悲惨なことになってしまう。

この「新快速」は速い。米原を出て 1 時間ほどで京都に着き、大阪、尼崎、三ノ宮、神戸... と京阪神を猛スピードで駆け抜けるから乗っていて楽しい。なんでも、120km/h を当たり前のように出すので驚きである。アンサイクロペディアによると、せっかちな大阪のオバチャンのニーズに応えた結果らしい。

夜行列車でよく眠れなかったのが尼崎あたりから一眠りした。乗客のほとんどは気にもしないが、途中神戸駅で東京駅から続いてきた東海道本線が終わり、当駅から下関駅まで山陽本線が続く。

目覚めるとと車窓に明石海峡大橋が大きく見えた。世界一の長さのつり橋ということで、さすがその迫力は相当なものであった。といたいだが、写真の通り大した迫力はない。この景色に関してはあまり期待されないほうが良い。

眠っていたせいもあってか、米原から直線距離で 150km 以上も離れている姫路までは本当にすぐだった。09:42 に姫路に到着した。



30 分ほど時間があるので駅周辺を散策。といっても駅前のショッピングモールは 10 時を周っていないので軒並み閉まっているし、昼食を買っておく必要があったのでたいしたこと

はできなかった。気がついたのは、姫路駅の広い地下道が、金沢にあるものと似ていたことくらいである。

そうこうして駅に戻り、当駅 10:09 始発 普通播州赤穂行きに乗車した。この列車の行き先、播州赤穂は、忠臣蔵で有名な赤穂藩のあったところである。

数駅で相生に到着し、1 分で当駅 10:29 始発 普通岡山行きに乗り換え。無茶に聞こえるが、同じホームの向かいなので問題は無い。とはいえ、乗客の内訳は何としても座席を確保したいオタクと関西のオジサンが大半を占めている。乗り換えの素早さは言うまでもないだろう。

113系と呼ばれる、国鉄時代に作られて、車体全体が黄色に染められているのが特徴の車両に乗り込んだ。

この列車はかなり混雑していた。ボックスシートの向かいにも人が座っていた。車窓は、ただただ田舎の山や集落が続いているだけで、何も無い。そして相生～岡山のそれぞれの駅間が長めだ。普通列車なのに一駅に13分ほど要する区間もある。1時間10分ほどで終点の岡山に到着した。

岡山では少々乗り換え時間に余裕があった。しかし座席確保のために移動を急ぐ。

当駅 11:47 始発 普通福山行きに乗り込む。途中歴史的建築物が揃う町並みがある倉敷や、神道的一种である金光教の本部があり、宗教の町として栄えた金光を抜け福山へ向かう。

ようやく広島県、しかし福山はまだ広島県の東端である。道のりはまだ長い。

またしても数分の乗り換え時間しかなかった。次に乗車する列車は、12:52 発 普通糸崎行きだ。

ここから先は、岡山を中心に走っていた黄色い国鉄時代の113系とは異なり、数年前に誕生した新型車両にかわる。227系と呼ばれる、赤いラインの入った車両である。

終点の糸崎まではたった30分しかない。気分が楽だ。もっとも、30分の乗車をとても短く思えるほどに感覚が麻痺し、『鉄オタ基準』になっているに過ぎないが。

鉄道オタクの良くないところは、全世界をこの『鉄オタ基準』で考えるところにある。USJに行った陽キャラに向かって「大阪までくらいなら在来線で余裕で行けるのに」と意味不明なマウントを取る者をしばしば目にする。

この電車には地元の中高生がかなり乗っていた。部活帰りなのだろう。自分とあまり年が変わらないはずなのに、なぜか随分と年をとった人の立場から彼らを見るようになってしまっていた。これはよくない。

友人と会話をしているうちにすぐに糸崎に着いた。

糸崎周辺は何も無い。住宅があるだけだ。3分の乗換えで当駅 13:23 始発 普通岩国行きに乗り換える。

駅にはずっと前に大阪付近で見た乗客が何人もいた。同じ目的のいわゆる『18キッパー』なのだろう。彼らもどうせ九州を目指しているに違いないので、半ば運命共同体と化している。なかなか気持ちの悪い現象だ。

岩国は山口県に位置する。ここ糸崎はまだ広島県東部だ。ここから2時間以上同じ列車

に乗り続けるのだ。段々嫌気が差してくる。隣の友人の顔も疲れの色が出ていた。

一時間走り続けて到着した海田市駅からは、呉などの広島県の海沿いを走っていた呉線と合流し、県の中心広島市の広島駅へ入る。流れる風景が都会的な町並みになってきた。

広島駅を過ぎるとまた田舎の風景になった山を越え里を越えやっと岩国に着いた。糸崎で乗り込んだときには真上にあった太陽は降りたときには既に傾き、夕方になっていた。

またまた数分の乗換えだ。うんざりしてきた。お尻と足は既に悲鳴を上げているが、次の列車も終点の降車駅までは3時間以上を要する。新幹線という文明の利器のありがたさを感じた。自分たちで始めたことだがつらみしかない、ぴえん超えてばおん。

当駅 15:38 始発 普通下関行きは疲れた私達を乗せ3時間のロングランをはじめた。

この区間の山陽本線は多くの区間を山口県の瀬戸内海沿いに通っているのので、車窓から見える海の景色は格別だ。しかしそれも見飽きてしまった。良いものは少し物足りなくらいが丁度よいことを痛感させられる。

友人との会話もネタが尽き、2人そろって下関到着を呆然と待っていた。究極の時間の無駄遣いとはまさにこのことをいうのだろう。



そんななか、乗車中の列車から見えた夕焼けが美しく映えた。車窓は一瞬で別のものに変わるので写真を撮るのが難しい。少し癒されたと思ったらもう日は沈んでいた。

そんなことを考えていたらまた眠ってしまった。気がつけばもう新下関。新幹線と乗り換えら

れる駅だ。そこから数駅すすんで18:40、終点下関に到着！とても長い道のりだった。

下関駅は駅舎が古く、昭和の香りが漂う。また当駅に乗り入れる列車のほとんどは国鉄時代の車両なので、タイムスリップしたような感覚を味わった。



ここから徒歩で関門トンネルをくぐり九州に入る。もう一度言う。「徒歩で」だ。

解放感のもと出発したが駅前を外れた海沿いの街はとても暗く、ただキャリーバッグを引く音が響くだけであり、私達の不安をあおる。とても 19 時の街とは思えない。

途中壇ノ浦の戦い（源氏と平氏の最終決戦の場）跡と書かれていた公園を通り過ぎた。突然出現したので驚いた。いつから私達は肝試しを始めたのだろうか。

かれこれ一時間以上歩いたが入口が見えない。二、三回幹線道路を歩いたがすぐに外れる。やっとこさ到着した入口はやたらと静かな暗い場所にあった。



地下トンネルに降りるエレベーターは古かった。エレベーターマニアとしては嬉しい。

降りたら予想以上に人が通行していた。多くはランニングである。どう見ても場違いななかキャリーバッグを引きずるのは案外楽しかった。

トンネル内は湿度が高い。海中だからだろう。壁には昭和の香りのする海の生き物の絵が描かれている。こういうのを「エモい」というのだろうか。途中足元に記載されている県境をまたぎ九州側に出た。



九州・門司側も案の定暗い山道に出入口があった。海風が寒いが耐えて門司港駅に歩みを進める。

山口側よりも道が暗く、心霊現象の一つや二つくらい起きても何もおかしくないところを歩いていた。12月の寒さに手がかじかむので時折片手ずつ交代してポケットに突っ込みながらゴロゴロうるさいキャリーバッグを引いていた。友人がいなく一人だったらどうなっていたらどうかと考えるとぞっとする。

ようやく街明かりにつつまれかけたとき、友人が限界を迎えたらしく近くのミニストップに入店、手を温める飲み物と焼きそばを食べていた。

そこからは十数分で門司港駅に到着。疲れが癒えて足並みが早まったおかげもあっただろうか。

合計で一時間半以上も歩いていた。

駅で列車を待っていた。当駅は昔から九州の端の駅、本州に渡る駅として栄えていたため、歴史的雰囲気が十分にあり一つの観光地と化していたので、退屈しなかった。

列車が到着したので乗車。鹿児島本線の当駅 21:04 始発 普通二日市行きだ。



3 駅で本日の目的地、小倉に着いた。車内はガラガラだったので気楽だった。

予約済の宿までは小倉駅から徒歩で行けるが、記念に一駅、北九州モノレール小倉線に乗車した。モノレールの小倉駅は JR 入口コンコースの上部から発車する、独特の構造で面白かった。モノレールの連結部分は「キノコ状」と呼ばれ、その名のとおりキノコ型に大きく開いた、昭和の車両の特徴のひとつであるものになっていた。

宿に到着。一人あたり 2500 円で泊まれるのでありがたい。小倉の繁華街に位置していて夜中まで酒に酔った者の騒ぎ声が聞こえたが、それでも非常に快適だった。

ちなみに夕飯は福岡名物、とんこつラーメン（一蘭）をいただいた。店前で私達に話しかけてきたサラリーマンがいたので、愛想よく接することであわよくばおごってもらおうと考えていたが、現実はそんなに甘くはなかった。



3 日目 博多南線と佐世保・長崎へ ～観光日～

朝 6 時過ぎ、真っ暗な中小倉駅へ宿を出た。またいつかのように、暗い道のなかキャリーバッグの騒音を響かせている。出発が出遅れたので走っていたのだ。

なんとか間に合った鹿児島本線 06：30 発 快速大牟田行きは乗車後すぐに発車した。

小倉～博多間は想像以上に長かった。新幹線ではあっという間なのに在来線では 1 時間以上かかる。夜明けを看取り 07：43 に博多に到着した。年末でも多少通勤ラッシュがあった。

博多駅は本当に立派だ。スタート地点の東京駅以来の大ターミナル駅である。朝食（麻マック）と博多南線の往復乗車券・特急券等を購入した。



博多南線とは、もともと博多駅～新幹線車両基地の回送専用路線だったところを、車両基地付近の住民の要望に応え、一駅分営業運行している路線である。つまり、新幹線車両を使った在来線なので、なかなか面白い。片道乗車券200円＋特急券100円で乗車できる。

博多駅で購入したマックは博多南駅へ向かう500系新幹線の車内で食べた。下りの乗客はほとんどいなかったのて迷惑にはならなかったはずだ。



博多南駅到着後はすぐに折り返す。時間的には駅舎の写真を撮れたくらいだ。上りは通勤・通学客である程度混雑していた。

博多駅に戻ってきた。ここからは特急かもめ号に乗車する。2人分の乗車券・特急券がまとまったお得なきっぷがあったのでそれを購入したので当駅 08:52 始発 特急かもめ

9号長崎行きに乗り込む。885系という、カーブに差し掛かると車体を傾けて遠心力を打ち消し、高速運転できる「振り子式制御機能」を持つ車両だ。

乗客の多くは外国人観光客だった。このかもめ号は、素晴らしいスピードで快走してくれ
る。大きく揺れ続けるが楽しくて仕方ない。地獄のような昨日とは比べ物にならない。

あっという間に鳥栖を過ぎ、さらに佐賀平野を駆け抜け、降車駅の肥前山口駅に到着。



すぐにまた普通列車を乗り継ぐ。次は佐世保線当駅 09:44 始発 普通早岐行きだ。

ところで皆さんは「早岐」を読めるだろうか？読み方は自分で調べていただきたい。

817系という車両による運転だった。この車両の座席は黒の本革を使用している。快適に移動できるのでありがたい。

途中有名な温泉地、武雄温泉を通り過ぎ、終点早岐に到着。当駅から3駅で目的地の佐世保駅に着く。乗り換え先は10:53発 快速シーサイドライナー佐世保行きだ。キハ66系という国鉄時代のディーゼル車両による運行。快速といっても佐世保までは通過駅が無いのでゆっくり走る。なにが「早く走る」なのだろうか。種別偽装はやめていただきたい。



すぐに佐世保駅に着いた。駅舎は高架となっており立派で、松浦鉄道とも乗り換えられる。駅を出るとすぐ海で、向こうの方に自衛隊か何かの、明らかに一般向けでない船が停泊しているのが見えた。

知り合いのミリタリーオタクに写真を送り聞いてみたが、遠かったので分からなかったらしい。残念だ。



佐世保といえば佐世保バーガー。時刻は11:00をまわり、昼食に丁度よくなってきた。

ふと朝食がマックだったことを思い出すが、あれはあくまでマフィンだったので気にしないことにした。

友人と近くの佐世保バーガー店を探す。評判も加味して、『BigMan』という専門店に向かった。1キロは歩いたので空腹を加速させた。

店外には行列ができていた。それなりに有名店だったのかもしれない。そんなのはお構いなしに私達も列に並ぶ。案外10分程度で注文の品が渡された。

店内は満席だったのでドリンクとポテトもあったが、外に移動して食べた。ちょうど店の行列の真ん中あたりにベンチがあったのでそこに座って頂くというキチガイ行為を実行。待ちわびる人々を見ながら食べる佐世保バーガーはとても美味かった。羨ましそうな視線を大いに浴びつつ、一瞬で食べきってしまった。



腹を満たしたところで、今度は海上自衛隊 佐世保史料館に行くことにした。しばらく歩い

て目的地に到着したところで、本日から年末年始の休館日に入ることを知り絶望した。

もうやることがないのだ。ショッピングモールはあったが別にショッピングを楽しみたいわけではない。

友人が「長崎へ行こう」と言い出した。そのとおりだ。ここで無意味に浪費する時間は無い。

思い立ったら即行動するのがこの旅の特徴なのでそのような急な変更は逆に楽しい。

そんなわけで佐世保線 14:11 発 快速シーサイドライナー長崎行きに乗り込んだ。

途中ハウステンボスや大村湾沿岸を通り、快速という名の割にのんびり走る国鉄型のキハ

66系は2時間弱で長崎駅に到着した。

先ほども申したが、いったいこれのどこが「快く走って」いるのだろうかと深く疑問に思い、夜しか眠れない。

長崎を観光したいが、もう夕方でしかも佐賀・伊万里の宿をとってあるので、一つくらいしか観光場所に行けない。友人と相談した結果、やはり行くべきであるのは原爆資料館だという結論になった。

長崎の路面電車で移動する。吊り掛け駆動と呼ばれる、独特な振動とモーター音が響く

車両で数駅移動し、原爆資料館を訪れた。

資料館の内容は慎重に扱うべきと考え、割愛させていただく。

資料館からは長崎駅よりも、長崎本線の一つ隣浦上駅が近いので、一駅乗車し長崎駅に戻った。長崎周辺は新幹線を通す計画や、在来線の高架化計画があり、工事のまっただなかだった。(現在は在来線線路が高架化されている) 長崎名物といえばちゃんぽんだ。どうせなら食べて帰ろうということで駅前のいかにも「食堂」といった雰囲気のある、中華大八という店に入った。ちゃんぽんを注文した。

もちろんうまい。リンガーハットもなかなかだが、本場にはかなわなかったようだ。

さて、野菜山盛りのちゃんぽんで満腹になったところで、もう長崎とはお別れである。あまりにも短い長崎滞在だった。残念。

当駅 19:28 始発 快速シーサイドライナー佐世保行きに乗り込む。この列車のいたホームは、あまり見かけることの無い『0番線』からの発車だった。昔からあったものに加えて1番線の隣にホームを増設したので『0番線』となっている。

相変わらず快速を名乗る割にのろのろ走る国鉄時代のキハ66系ディーゼル車両に揺られること約2時間、早岐駅で降車した。

ここ早岐で数十分乗り換え待ちをしなければならない。皮膚を切り裂くような冷たい風にさらされ続けながら待っていた。おなじく凍えている友人は自販機でコーンポタージュを買っていた。焼け石に水状態(温度的には真逆)だったらしいが。

待ちに待った佐世保線 21:48 発 普通鳥栖行きには717系電車があてられていた。前述の

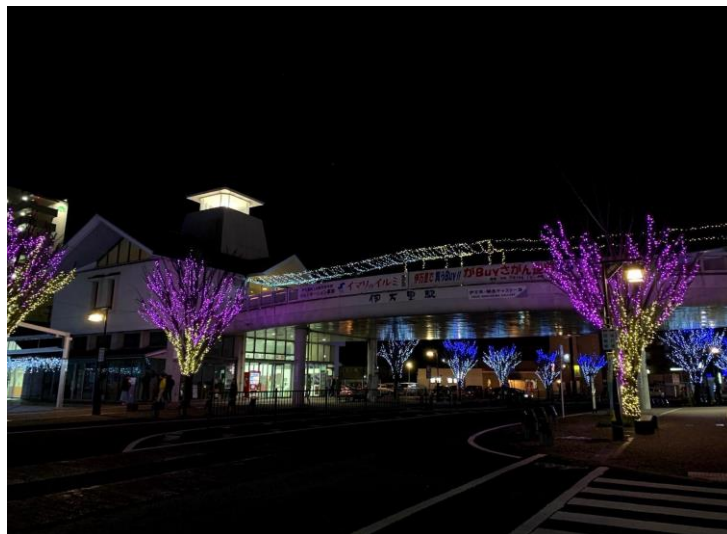
とおり快適な車両なのでありがたいが、所詮10分程度しか乗らないのだ。悲しいかな。

目的地伊万里へは有田駅で第三セクターの松浦鉄道に乗り換える必要がある。運よく5分の乗り換え時間でとても楽な移動だった。

松浦鉄道 22:05 発 普通伊万里行きは完全に闇の中を走った。車窓は黒く塗りつぶされたようだった。30分近く乗っていたが、終点までの乗客は私達くらいだった。

22:30、伊万里に到着。本日の宿は駅から徒歩10分程度のところにあるドミトリーだ。

非常に快適だった、快適すぎたかもしれない。快適すぎて悲劇を生んだ。
察しの良い方ならもうこの悲劇がどのようなものか予想がつくだろう。



4 日目 ～後悔～

本日は早朝 5 時に起きて博多へ向かい、そこからお得な切符を利用し山陽新幹線で広島へ行き観光をする予定だ。

私を起こしたのは友人である。目を開けたときなぜ窓の外が明るいのか理解できなかった。

おかしい。おかしい。おかしい。おかしい。おかしい。

朝 8 時。そもそも今日の最終目的地に着くのか分からない。急いで乗り換え案内で調べると、20 分後には列車が発車するという。猛ダッシュで荷物を整え猛ダッシュで伊万里駅へ走った。が、無理だった。駅の時刻表はスカスカだ。次の JR 筑肥線の発車は 2 時間後なので、吹っ切れた私達は近くのガストに入店し優雅で皮肉なモーニングタイムを満喫した。

私はこのあと博多から新幹線のぞみ号で広島へ急ぎ、そこから呉へ移動しフェリーに乗船して祖母宅のある愛媛へ移動する。友人は本日帰宅予定なので福岡空港から LCC を利用しセントレアへ飛ぶことになった。

とりあえず本日の最低限の無事がわかったところで食べるモーニングセットは美味か

った。

一つ大寝坊の言い訳をさせていただくと、ドミトリーは簡易的な仕切りしかないので目覚ましアラームをセットすると迷惑になるのだ。スマホにイヤホンを刺したところで、本体から音が出ることに変わりないらしいので、バイブレーションのみで起床するしかなかったのだ。疲れが溜まっていた私達にとっては無茶すぎる。

一体ほかの宿泊客はどうやって起きていたのか未だ謎である。教科書では教えてくれない、人生についての大事なことはこのことだろう。



本日分で持っていた新幹線のチケットは、まだ発車時刻を回っていなかったのでコンビニで手続きをして大半が返金された。まさに不幸中の幸いである。

優雅に待ち時間を過ごしてから乗車した、筑肥線 11:05 発 普通唐津行きは意外にも混雑していた。ワンマンカーなので一番後ろまでいけて、そこから見る車窓が普段と違ってなかな

か面白い。終点まで 50 分近くそのスペースにいたが、全くその長さは感じなかった。

高架駅の唐津駅は閑散としていた。十数分ホームで待った後、筑肥線 12:05 発 普通筑前前原行きに乗った。車両は 103 系だ。鉄道マニアの方ならお分かりいただけるだろうが、このローカルな区間に 103 系という通勤電車はあまり似つかわしくない。車内の座席は関東の通勤電車と同じロングシートである。



13:00 に筑前前原に到着した。ここから乗り換えるのは福岡空港行きの地下鉄直通電車なので、地下鉄の車両がやってきた。当駅 13:13 始発 普通福岡空港行きに乗ると、いよいよ大都会が近づいてきた感覚がした。しかしまだ景色は田園風景なので、都会の車両が走るのはなんだか違和感がある。

途中姪浜駅で JR 線から福岡市営地下鉄空港線に乗り入れる。今までは青春 18 切符の利用範囲内だったが、ここからは範囲外だ。

天神などの地下をくぐり 13:57 に博多駅に到着した。友人は飛行機の搭乗時刻まで余裕があるらしく、見送ってくれた。天神といえば、小学生が帰宅するや否や「天神天神天神～」と叫びながら階段を駆け上がる例の CM を思い出す。

お盆の帰省シーズンのときによくテレビに映る、おなじみの博多駅新幹線改札でここまで一緒にいた友人と別れを交わした。

本当に怒涛の 4 日間だったと思う。振り返ると一瞬だったと思えるのは良い旅であった証拠なのだ。

寝坊のせいで 8000 円をはたいて乗車するのぞみ号の発車時刻となった。ホームでは、山陽新幹線の主要駅で導入されている『銀河鉄道 999』の発車メロディーが鳴っている。いつもこれを聞くと旅の終わりを感じて少しさびしくなるが、本当に新幹線の発車メロディーにふさわしい曲だとも思っている。

2 日目に丸一日かけて苦労した山陽本線の大移動を、この細長い車両は 1 時間半程度で

駆け抜けていく。なんだか変な感覚だ。

うとうとしたらもう広島駅に着いてしまった。このあと駅前で好み焼きを食べ、船に乗り松山観光港へ無事移動できた。



まとめ

私は基本的に速い列車が好きだが、普通列車は各地で全く特徴が異なり、それはそれで乗っていて楽しい。普段乗っている通勤電車と規則上は大して変わらないというところがまた面白いのだ。

このような体力や知恵に頼る旅は若い今しかできないと思っている。資金に限りがある中で頭と体をはたらかせて何とか対応する楽しさをより多くの人々に伝えたい。

昨今の新型コロナウイルスの影響で、不要不急の外出自粛が続いている。GOTO トラベルキャンペーン実施中でも、やはりためらう人は多いだろう。

いつか感染対策を気にすることなく、存分に楽しめる旅行が再びできる日が来ることを、心待ちにするばかりである。