

日本一周鉄旅 2018



2018年6月

旅のチカラ研究所 植木圭二

第一章 日本一周への想い

■1枚の切符から始まる

地球一周の船旅から帰国してから既に2年経過しようとしている。「また、何かやろうぜ!」という声が私の心の奥底から聞こえてくる。そこに日本一周という言葉が頭をよぎる。

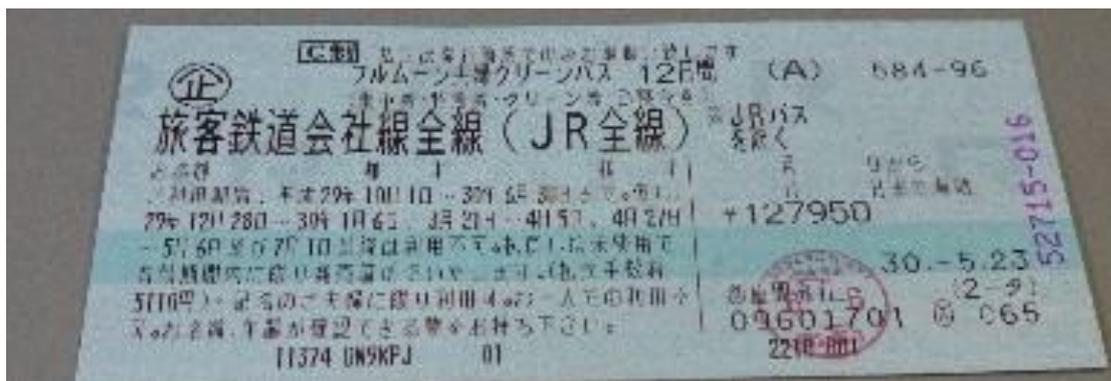
前々から温めていた企画でフルムーン切符を使った鉄道による日本一周旅行というのがある。それを妻に切り出すと二つ返事でOKが返ってきた。

JRがまだ国鉄時代に上原兼と高峰美枝子がこの切符のキャンペーンで、群馬の法師温泉の入浴シーンは有名で覚えている人は多いはずだ。その上原兼の息子の加山雄三も今や81才だ。

この切符の正式名称はフルムーン夫婦グリーンパスという。名前が示すようにJR全線の列車が新幹線、グリーン車を含め乗り放題である。

それは夫婦合わせて88才以上で夫婦同一行程をとること、7月~9月は設定がなく、期間は5日間、7日間、12日間と3種類ある。12日間のものが夫婦で12万円台と安い。

手元にはその切符があるが、驚いたことは切符は夫婦2人で1枚しかない。私の常識では切符というものは1人1枚、特急券などで増えることはあっても2人で1枚はあり得ない。



■総力を結集

まずは、この日本一周旅行を命名する。鉄道マニアの間ではその目的によって「撮り鉄」とか「呑み鉄」という言葉があり、乗ることが目的の場合は「乗り鉄」と呼ぶ。私たちの旅は鉄道に乗ることが目的ではなく、鉄道を使って日本一周旅行をすることが目的なので、いわば「鉄旅」である。従って「日本一周鉄旅」と呼ぶことにする。

日本一周鉄旅の計画を立てる手順は①旅のコンセプトを決め、②日程や予算を決め、③コンセプトに合った場所や食べたい物を決め、④それらを巡るルートや宿を決める。⑤宿や乗り物の予約を取る。希望通りには予約できないので④⑤は臨機応変な対応が必要になる。

まず①のコンセプトは「温故知新」、古きを訪ねて新しきを知ることとした。フルムーンということや日本の再発見に込めた思いがある。さらにコンセプトではないが、こだわりとして全ての新幹線に乗ることとする。

②はすぐに決まるが③④は実に難しい。自分の旅の知識が試される部分で、旅のチカラ研究所の真価が問われるところでもある。これらの作業は名所旧跡、観光地、宿、交通などの基礎知識に加えて膨大な調査データが必要になる。それが1冊に収めたものが旅行ガイドブックと呼ばれる本で、現在は便利なインターネットもある。

日本や海外の各地を訪れたいと思っている人、自ら旅行計画を立てる人は、日頃からテレビの旅番組やグルメ番組を見て興味があるものをメモしておくことをお勧めしたい。

それにしてもこの作業を通じて、国内旅行もまだまだ勉強しないとイケないことを痛感する。

⑤の予約は新幹線や特急列車の予約だけで31本、宿やその他の予約も入れると40以上を予約するが、なかなか思い通りに予約できない。私が予約し始めたのは出発3週間程前で、JRの予約は1ヵ月前からなので比較的問題ないが、人気の宿は満室のこともありルートの組み直しも余儀なくされる。とにかく予約は時間との競争だ。

それにしても31本の指定席予約は圧巻だ。家の近くにJTBの営業所が出来たので窓口の女性担当者と和気あいあいと話しながらの予約作業になったが、彼女もこんなフルムーン切符の予約は初めてですと驚いていた。

一般的に日本の列車旅は海側の方の景色が良い。海側の席を予約するには列車の進行方向と座席表を確認しながらの作業になるが、彼女は快く手伝ってくれた。旅好きの彼女にしてみれば興味津々だったのかもしれない。

■何故、日本一周は北から回るのか

日本一周をする場合にどこから回るか、というのが結構話題に上る。スタート地点が北海道や九州という場合は別として、関東をスタートする場合はまず北上するか、それとも西に行くかという選択になる。

私はそんな素朴な疑問を、時々友人たちと飲んだ時に聞くことがある。するとほとんどの人はまず北上、つまり東北、北海道から行きたいという答えが返ってくる。理由を質問すると何とな

くという答えがほとんどだ。

私の場合も過去 3 回日本一周をしているが、分割して実施した変則の 2 回目を除けば全て北から回っている。

今回も無意識のうちに北に針路をとった。気が付いたら北上するルート設計をしていた。

何故、北から回るのか。今回の旅ではその答えは見つからないかもしれないが、つらつらと考えながら旅をしたい。

■新幹線がもたらすもの

ルートを組むのに強く感じることは、新幹線は本当に速いということだ。だから新幹線をルート計画の根幹におくのだが、この新幹線から外れると一気に時間がかかる。簡単に例えると同じくらいの距離を移動するのに新幹線の所要時間を 1 とすると、在来線特急がその 3 倍、在来線普通列車は 6 倍くらいになる。

理由は簡単で、新幹線の速度は時速 300km でほとんど直進する。在来線は最高でも時速 130km で山を回避、街と街を結ぶので曲がりくねっている。普通列車に至っては長距離列車がほとんど無くなり乗り換えや交換待ちに更に時間がかかる。

旅行のルートを組もうとするとこの時間の壁にぶち当たることが多い。在来線それも普通列車に乗ると目的地までの到着時間がほとんど読めない。時刻表を見ていくとその日のうちに目的地にたどり着かないことすら多い。

新幹線がもたらすものは時間短縮、それも簡単に読めるということで旅の計画は飛躍的に立て易くなった。しかしその反面、新幹線から外れると極端に時間がかかる。このギャップが凄まじい。

第二章 まずは東北へ

■いよいよ日本一周が始まる

6 月 6 日、最寄り駅を 4 時台の始発電車に乗って、私たち夫婦の日本一周の鉄旅が始まる。始発に乗ったにも関わらず電車の中は混み始める。最初は空席もあったが、もう立っている人もいる。横浜から東海道線に乗り換えると既に普通車には座れない。この切符はグリーン車にも乗れるので早速恩恵に預かる。さすがにグリーン車は半分くらい席が空いている。

東京発 6 時 8 分の新潟行の新幹線「とき」に乗る。多少の揺れはあるものの東海道新幹線よりは快適で速い。ただ景色はあまり面白くない。東京の雑踏から埼玉県原風景の鉄塔や電線の田園地帯を抜け、山が迫って来たかと思えばトンネルを抜けて新潟県に入る。1 時間 15 分で上越国境のトンネルを抜けて越後湯沢に到着する。

米どころの越後は田植えを終えたばかりの田んぼが延々と続いている。水面に緑の苗が 20cm くらい頭だけ出して行儀よく整列している。どの田んぼも同じ表情をしている。上越新幹線から羽越本線に乗り換え、この景色は村上に至るまでほとんど変わらない。

村上からは海を左に見る車窓になる。その海の向こうには島影がうっすら見えはじめる。あの島は粟島で、その昔友人と行き、その後に家族を連れて夏休みに行ったことも思い出す。そんなことを妻と話をしていると車窓からは海が見えなくなっていく。

■快適、グリーン車

特急列車「いなほ」のグリーン車に乗る。私はこれまで貧乏鉄旅はいろいろやったが豪華鉄旅の経験は残念ながらない。会社の出張でもグリーン車までは許されない。

そのゆったりとした豪華さにびっくりする。特にこの「いなほ」のグリーン車は 2 列 1 列の構成で前後に左右にゆとりがある。各席の前後は丈夫な壁板で仕切られて個室のようになっている。従ってリクライニングシートをいくら倒しても気にすることもない。

早速私はシートを最大に倒して足を投げ出す。壁に足の裏を付けて、持たれかけた状態になる。いわゆる踏ん返り返った格好だ。そのために目線が下がり水平線を横目に見て、体も解放される。狭い靴の中で締め付けられていた私の足からは解放感から喜びの歓声が沸き上がってくる気がする。

心も体もリラックスした別の次元に移った感じだ。この企画は成功だね、と妻と語り合う。



■シンプルな余目

山形県庄内の余目駅に着くと特急列車からは私たち以外には誰も降りない。列車に乗って過ぎ去る人たちが手を振ってくれる。何となく冷たい目線で、こんなところで降りて何をするかと列車の中で言っているのが聞こえてくるような気がする。

駅前には何も無い。いや、よく見るとそれなりにいろいろ店があるようだ。ちょっと品の良い造りの旅館があり、少し向こうには小さな食堂もある。

次の列車までは 1 時間半もあり、駅前の観光案内所でそば屋でもないかと聞くと評判の良い中華そば屋を教えてもらう。ついでに荷物を預かって欲しいと頼むと、快く引き受けてくれる。名前と電話番号を伝えてスーツケースを預けたが、恐らくはそんなことはルールにないのだろう。田舎の人の親切と旅人ファーストの考え方が、当たり前のように彼女をそうさせたに違いない。

教えてもらった「中華そば八千代」は、小さな店でメニューはシンプルそのもので、特大、大、中、小の4つ。もちろん中華そばのみ、ものすごく分かり易い。



スープは見た目薄口のようなのだが、出汁がしっかりと効いて良い味を出している。麺は細いちぢれ麺で少し透けて見えるくらいで、柔らかい。

日本のラーメンの麺は西日本がストレート麺で、東日本がちぢれ麺と何故か相場が決まっている。この境目がどこなのか興味あるテーマで日本一周のサブテーマにするのも面白いなどと考えているうちに箸が進んでいく。

トッピングはメンマ、海苔、焼き豚にネギが少々、いかにも昔ながらの中華そばという感じだ。最近のコツリ系やトッピング豊富なラーメンが主流になっているので、このシンプルさにはとても親近感を感じる。「私たちはこれを昔から守っているのよ」という声がこの中華そばから伝わってくる。ラーメンの原点に接したかのような気持になる。

■五月雨を集めて早し最上川

最上川に沿って列車は走る。最上川といえば「五月雨を集めて早し最上川」という芭蕉が残した有名な句がある。五月雨とは昔の暦の5月なので、現在の暦に直せば6月か7月になる。それはちょうど今頃かもしれない。確かに並走する列車から見る川の流れははやい。

この句は最初「五月雨を集めて涼し最上川」と詠んだが、旅から帰ってから「早し」に変更したという。確かに本物の川を見ていると川の流れが速いのでその方がしっくりくる。

しかしそれならば漢字は「速し」のはずなのに、何故「早し」を選んだのか分からない。原文を調べると確かに「早し」と書かれている。熟考の末に選んだか、あまり考えないで選んだかは分からないが、真実はもはや芭蕉に聞かないと分からない。

余目から新庄に向かう車窓は最上川が並走してくれるので飽きない。

途中の駅では「山形新幹線の延長を！」というポスターが目にとまる。そうか、現在は新庄までの山形新幹線を日本海側までもってこようとしているのか。

ただ、この車内の乗客数ではそんな必要があるのだろうか。

■画期的な山形新幹線

新庄で山形新幹線に乗り換えて、本日泊まる銀山温泉の最寄り駅の大石田に向かう。山形新幹線は何度か乗ったことがあるが、その度に気に留めていることがある。

山形新幹線は日本で初めてミニ新幹線方式で開業した。ミニ新幹線とは、線路幅の広い標準軌の線路を新設することなく在来線の線路幅の狭い軌道に1本線路を追加して標準軌にして新幹線も走らせるようにしたものだ。従って新幹線が在来線を走るので踏切があり、カーブもきつい。線路幅は広がっているが線路とホームの距離やトンネルなどは在来線サイズなので山形新幹線の車両はフル規格新幹線に比べて小さい。ある意味、画期的な新幹線だ。



そんなミニ新幹線はそれなりに見どころが多い。線路が3本あるか、踏切の数、在来線区間の運行速度、新幹線車両の長さや幅、車幅が狭いのでフル規格の新幹線ホームに入った時にホームと車両の出入口に渡し板が出るなど興味は尽きない。

尚、このミニ新幹線方式は山形新幹線と秋田新幹線だけである。

■意表を突く、大石田駅

大石田駅前には殺風景ながら広々としている。そして意表を突く光景がある。その理由は宿から迎えに来てくれた運転手の説明で納得することになる。

駅は面白い形をしていて、駅舎の屋根に階段状の観客席がある。どこかのスタジアムの観客席を300席くらい切り取って駅舎の屋根に乗せたような姿をしており、観客席は駅前の広場に向い設置されている。本日何かイベントがある訳でもない。これは夏祭りなど駅前の広場でイベントを行う際に観客席として使うという理由だという。だから駅前の広場は殺風景なほどに広い。

人は予期せぬことや想像を超えることに遭遇すると感動の度合いが増すのだが、私はこの素晴らしいアイデアには感動して、さらに納得までしてしまう。



途中でかなり大きい湖の横を通過する。運転手の説明ではこの湖は徳良湖という人造湖で、この湖を造るために大勢の人夫が動員されて、その作業の掛け声が唄になり山形の有名な山笠音頭になったという。知らないことを知るといのは何か得をしたような気分になる。

■銀山温泉で思う

銀山温泉は尾花沢市にあり、昔は銀鉱で有名だったところだが現在は温泉が有名だ。

そういえば中学校の社会科で尾花沢は銀の採掘で有名だと勉強したことを思い出した。それは勉強というよりも丸暗記したものだが、本日ここにきてその丸暗記したことが現実のこととして感じられたことは何やら嬉しい。

まさしく温故知新か。本来の意味から多少外れているが、まあいいか。

それにしてもその丸暗記が現実と対面し多少なりとも役立つのに 50 年もかかってしまった。そうなる私の頭の奥にある他の丸暗記案件たちが同じように日の目を見るのにはあと何十年必要なのだろうか。

銀山温泉は山の取っ付きにあり、その先に抜ける道はない。温泉街の一番奥に滝があり、その奥には銀を採掘した坑道跡がある。温泉街はその滝から始まっており、川の両側にレトロな温泉宿が並び建っている風景が雑誌などにある有名な風景だ。

宿に少し早く着いたので、1 時間程かけて温泉街から滝や坑道跡を散策する。透き通った、そして冷たそうな水が周りの新緑と相まって清々しい。観光客はまばらでカップルを 2~3 組見かけたが、何となく訳アリのカップルらしく声を掛ける雰囲気ではない。

坑道跡は閉鎖されてはおらず、ライトアップされていて自由に入ることができる。それなりの大きさの坑道で足場も組まれて手すりなどもある。さすが中学校で丸暗記させただけのことはある。変なところで感動してしまう。

■宿はレトロが似合う

宿は温泉街のど真ん中にある「古勢起屋別館」を取っである。チェックインしフロントで鍵を受け取り、後で仲居が部屋に伺いますと聞いていたが、人手が足りないらしくなかなか仲居は現れない。時間がもったいないので風呂に行こうと部屋をでると風呂の前で仲居らしき着物の女性と出くわす。

目を合わせると「植木様ですよね。今伺おうと思っていました。申し訳ありません・・・」。私は「大体のことはもう分かっていますから大丈夫ですよ」と答える。「この場でよろしければ説明させて下さい」ということになり、何と風呂の前で説明を受けることになった。

彼女はテキパキと説明し始める。まだ若い 20 代くらいのポッチャリ系で、芸能人の柳原可奈子似の子だ。話をしているうちに良く働く子だということが伝わってくる。

旅館の良し悪しの評価というのは色々な見方があるが、私が見ているポイントはというと、まず若い従業員がいること。そしてその若者が仕事を楽しんでおり仕事の主役になっているかどうかにある。その点からすれば高評価になりそうだ。

ついでに書くと宿を評価する専門家が使っている評価基準というのを聞いたことがある。それは宿泊するのが一番良いのだが泊まれない場合、まず生け花があるか否か、毎日それを変えているかだという。変えるというのは捨てることではなく、各部屋をローテーションするのでも構わないという。それだけお客目線で準備しているかだろう。

私は銀山温泉が初めてなので、最初はインターネットで評価が高い別の宿「銀山荘」を予約し

だが、最終的にはこちらの宿に変更した。「銀山荘」は温泉街の手前にある新しい宿で、解放感たっぷりの露天風呂とそこに併設されている寝湯が有名で、いかにも女性客が好む感じのする綺麗な宿だ。ただし温泉街には徒歩で10分程かかる。

私にとっての銀山温泉とは、レトロな街並みを浴衣姿に下駄履きで歩くことや宿の窓から風情を楽しむことが重要で、旅の素人（失礼？）たちの評価よりも自分の想いを優先した結果、宿を直前に変更した。

幸いにして両方の宿は姉妹館なので銀山荘の風呂にも入浴できるというので行ってみたが、確かに銀山荘は新しく豪華で露天風呂の寝湯も素晴らしい。

それに比べると古勢起屋別館は木造で、露天風呂は無く、部屋にトイレもない。ただ、その反面木造の良さも楽しめて、私たちが泊まった4階の部屋からは眼下に川や温泉街を見渡せる。何よりも川のせせらぎの音に加えて硫酸塩線独特の温泉臭が漂うので、温泉街を五感で体験できる。

宿選びのコツは、宿に何を求めるかが重要でそれを明確にすることだろう。

この温泉街はガス灯に灯がともる夕暮れから夜の景色が抜群に良い。ちょうど同じ角度から撮った街並みの昼間の顔と夜の顔の写真があるので、比較すると面白い。



温泉の評価をする通称「おひょい」と呼ぶ温泉評価委員会を私が主事しており、その評価項目は温泉については泉質と風呂に分かれて評価する。高くて良いのは当たり前ということでコストパフォーマンスも評価する。建物そのものや部屋についての評価、そして景観として立地環境も評価する。尚、日帰り入浴の場合は評価できるものだけ評価する。

評価は基本5段階、全て主観評価になる。参加メンバーの平均値で算出するので、今回は私たち夫婦2人の平均値で算出する。結果は第七章でまとめて記載する。

尚、私の1人の銀山温泉古勢起屋別館の評価結果は、泉質4、風呂4、料理4、コスパ3.75、秘湯度5、サービス4、建物・部屋5で平均点は4.25になった。なかなかの高得点だ。

■グリーン車からの贈り物

日本一周に出発して2日目、銀山温泉から山形新幹線で福島まで戻り、東北新幹線の乗り込むとホリエモンこと堀江貴文に遭遇する。私たちの右斜め前に部下らしい連れと座っている。頭上の網棚にはリツカールトンの紙袋が3つ置かれている。訪問先への手土産らしいが、さすがにリツカールトンとは高級だ。

普通車では有名人とは滅多に会わないので、これもグリーン車だから成せる技だろう。声を掛けて写真でもお願いしようかと思ったが、雑居のローカル線ならばとにかく、グリーン車に乗ったのは静かにしておいて欲しいという意志表示でもあり、思い留まる。

新幹線からの贈り物と思って、黙って受け取る。

■星野リゾートのもてなし

本日の宿は三沢にある「星野リゾート青森屋」だ。星野リゾートの宿は高級宿泊施設で有名だが、私にとっては初体験になる。

八戸駅から40分程送迎バスに乗り、三沢駅近くに大きな敷地を有する青森屋が見えてくる。到着すると玄関では大きな旗を振ってのお迎え、そして若いスタッフ10名程が整列してバスを迎えてくれる。

スーツケースはスタッフが運んでくれて、お客は手荷物だけ持ってフロントの前にあるベンチに通される。そこにモンペ姿の別のスタッフがおもてなしにリンゴジュースを持って回り、先ほど整列していたスタッフらが散らばってお客たちに名前を聞きに来て次々にチェックインを代行してくれる。最後は鍵や荷物を持って部屋まで案内してくれるが、途中で館内の紹介や説明、記念撮影までもしてくれる。その一連の行動が実にテキパキとしており、洗練されている。

その若いスタッフたちの多くは日本語を普通に話す、名札を見ると中国名が書いてある。

お客も中国人が多くなってきているので対応には好都合かもしれない。もはや日本の観光地で中国人客が来ないと経営的に成り立たないところが多くなっているのも現実だ。

案内された部屋はとても気持ち良い。広さや豪華さは宿泊費によって違うだろうが、まず言えることはシンプルで機能的なつくりをしている。必要なものは一応全てそろっている。

特徴は照明だろう。間接照明を多用しており、それでいて必要十分な明るさは確保している。照明はリラクゼーションの基本かもしれない。

■とにかく広い

とにかくこの施設は広い。フロントがある本館の他に東館や西館があり、それらは地下の通路でつながっている。その通路は広い地下空間から延びていて、ちょうど私たちが迎えられた玄関の車寄せやその前の駐車場の真下に位置、この地下空間を「じゃわめぐ広場」と呼んでいる。多目的な広場で、通常の旅館でいえばロビーの機能を果たしている。だからこの広場には酒場、売店、ステージ、青森ねぶた、屋台などがある。



敷地内には大きな公園があり、真ん中に大きな池がある。この池を中心にいろいろな建物が建っている。神社や迎賓館、レストラン、足湯など様々な建物があるが、池が広いのでそれらの建物は点在しているに過ぎない。

この公園を散策する、それは池の周りを一周するのと同じになるが、歩いて 30 分程かかる。



■ さすがにお見事、浮湯

早速、風呂に行くことにする。もちろん温泉で、事前に調べた限りではかなり期待度が高い。

内湯は青森ヒバで出来ており、青森ヒバのいい香りがする。この香りだけで私は満足をしてしまう。この香りを文字で表現するには相当難しいのでやめておくが、その昔に青森の温泉巡りをした時に青森ヒバの風呂に入り、とても気に入ったので家に帰ってから入浴剤代わりに青森ヒバを入れて温泉気分をしばらく楽しんだ経験がある。

浴槽は 42℃の熱めと 39℃の温めが 2 つあり、どちらも 18 畳くらいの広さがある。しかし温めの 39℃というのは異議ありで、人間温度計を標榜する私の体では明らかに 40℃くらいに感じる。まあ、どうでもいいか。

内湯を楽しんだ後はいよいよ露天風呂だ。これは宿の HP を見て感激したので、本当は写真を見るのが一番なのだが、写真撮影は許されていないので以下文章で表現する。

風呂の外にはテニスコート 3 つくらいはありそうな池があり、池の向こう側は木や岩で囲われており、岩からは滝が落ちている。白き花をつけたハナミズキの木や季節外れに紅葉している木もあるが、多くの木々は新緑だ。

露天風呂の浴槽は楕円形で、浴槽だけがその池に出島のようにせり出している。大きさはというと 30 人くらい同時に入れそうな広さだ。浴槽は淵が細く、高さが池から 30cm 程なので一見すると池と一体になっているかに見える。浴槽中央から温泉が噴出しているので浴槽から池にお湯がこぼれ流れ落ちている。いや一見落ちているかに見えるが、実際には浴槽の縁の下に溝がありお湯は池にまでは落ちてはいない。

最後に、この風呂の名称は「浮湯」という。名付け親には敬意を払いたい。やはりネーミングは重要で、一言で言い表している。

さらに夜になると池の向こうの滝や木々がライトアップされて幻想的な雰囲気をかもし出してくれるから最高だ。

■夕食は青森の祭

夕食はディナーショーを予約してある。正確に言えば、前半は食事で後半は青森県のお祭ショーになっているので2部構成と言った方がよい。

食事は地元食材のホタテが美味い。セイロ5段蒸しという料理が出てきたがなかなか面白い。各セイロにはホタテ、牛肉、野菜、豚肉&リンゴ、ご飯が入っている。

5段重ねのセイロを一挙に蒸して、それらを配膳するのだが、持ってくる時に従業員同士が大きな声を掛け合っている。それは「頑張ってるよ」、「あい、頼むよ」と言っているような言葉が飛び交いチームワークの良さを感じる。みんなが一体になってお客に料理を出すという気持ちが伝わってくるのが印象的だった。

ショーは津軽三味線に始まり、青森各地の祭り囃子の演奏が続く。太鼓に笛と鐘というシンプルなものだが、その迫力に圧倒される。

演奏や踊りをする演者の笑顔はとてもきらめいている。一般的にはアマチュアの演者は顔がどうしてもぎこちない。〇〇保存会などで駆り出される人たちの顔からは義務感が伝わってくる。しかしこの演者は恐らく表情の作り方まで訓練されているのだろう。

最後は青森ねぶた祭の囃子で盛り上がり、観客をハネトと呼ばれる踊り手にして体験型リゾートに仕立てている。私も誘われるままにハネトを演じてラッセーラの掛け声のもとに飛び跳ねたが、5分も踊っていないのに酔いも手伝って疲れ果てる。



■津軽弁でラジオ体操

朝は清々しい中で、温泉入浴を楽しむ。

8時からラジオ体操があるというので行ってみるともう30人くらい集まっている。このラジオ体操はちょっと変わっていて、津軽三味線の伴奏で津軽弁のリードで行われる。これもよく考えたアイデアだなと感心する。健康維持はもちろんのこと方言や楽器の伝承などにも良いので全国展開したらと体を動かしながらも考えてしまう。

朝食は最近の大きな宿では当たり前になったバイキングスタイルだ。ただ質も量も種類もこの宿は群を抜いている。あくまでも朝食なので比較しようがないが、この内容で夕食だといっても文句は出ないだろう。

第三章 いよいよ北海道

■青函トンネルに一言

新青森から北海道新幹線の「はやぶさ」に乗り込む。かつては青函連絡船で4時間かかった航路が、所用時間1時間の海峡線になる。改めて技術の進歩に感心する。青函トンネルは何度か電車で通ったが、新幹線で通り抜けるのは初めての経験だ。車内アナウンスによると青函トンネルの通過時間は約25分間という。

このトンネルは新幹線開業に合わせて在来線を廃止したので新幹線専用になっている。そこに1時間に1本の新幹線が走っているが、乗客は少ない。費やした時間や費用に対しての効果は相当低い。開業2年目の2017年度は年間180万人という。1日42万人という東海道新幹線と比べては可哀そうだが2桁も違う。

だから日本3大失敗の1つに数えられる。それくらい無駄な投資だったということだが、うまく利用していく方策はあるのだろうか。

現在、北海道新幹線計画なるものが進行中で2031年に札幌まで延長しようとしている。これにより特急で3時間半かかっている函館-札幌間は約1時間になり、東京-札幌間は約5時間になるという。

計画通りに開業して、いったいどのくらいの人が新幹線で札幌まで行くのだろうか。そしてそれが本当に地元のためになることなのだろうか。

新幹線開業に伴い在来線を廃止することは多く、例えば軽井沢の場合は新幹線開業により横川から軽井沢までは信越線が完全に廃止になった。一生懸命に新幹線を誘致してきた住民にとっては予期せぬことだっただろう。

ちなみに3大失敗の他の2つの失敗とは、鉄道の線路の幅が国際規格ではない狭軌道を採用してしまったこと。そのために列車速度が制限され、輸出も出来なかった。ちなみに新幹線の軌道は国際規格の標準軌になり、その悲願はようやく叶った。

そして電源周波数が東日本と西日本で50Hzと60Hzと別々のものを採用してしまったことだ。これにより東日本大震災の時のように東京電力が電源不足になっても中部電力などから電気を融通してもらえなかったという致命的なことが発生した。

どちらも技術や産業発展にとっては足かせになり、何てバカなことをしたのだと後世まで悔やまれている。

■料理研究家の別荘で

旅行3日目はオセアニアクルーズで知り合った男の料理研究家Kさんの別荘に泊めてもらうことになっている。札幌近くのローカル駅に降りるとKさんが待っていてくれた。およそ3カ月ぶりの再会だが、何故かもっと会っていないような気がする。

Kさんは人なつっこいキャラで、北海道というよりも沖縄という顔立ちをしている。そのためオセアニアクルーズで寄港したガダルカナルやラバウルでは現地人と間違えられることもあった。

早速、車に乗り込みKさんの別荘に着く。

別荘は面白いところに立地している。住宅街の一角に別荘があるので普通に玄関から入りリビングルームに通されて目の前に広がる庭を見渡すと、そこは別の世界が広がっている。

広い芝生の庭があり、おしゃれなベンチやピザ窯、大きな亀のオブジェも置かれている。芝生の先はバラ棚や東屋、池などがある。その向こうには白樺などの木が生い茂って、その先は川の堤防のようなものが見える。従って住宅街にいるという感じは全くしない。

別荘はログハウスで出来ていて重厚で存在感がある。庭に出て別荘を眺めると北海道の大自然に負けていない。むしろ大自然に馴染んでいる。



ログハウスの中はというと 2 階が寝室、1 階はリビング&ダイニングで薪ストーブも存在感たっぷりに置かれている。リビングから庭を眺めるはめ込みの大きな窓（ピクチャーウインドウ）がある。このピクチャーウインドウはミラーガラスになっており、昼間は外の景色が見えるが暗くなると大きな鏡に変身するから面白い。

別荘とその周りをひととおり案内してもらい、いよいよ今回の旅の目的の一つになっている料理研究家 K さんの料理をいただく。

北海道ならではの食材をふんだんに使って手間をかけた料理が並ぶ。北海道近海で獲れた魚の刺身、それも昆布でしめている。茹でたタケノコやアスパラ、ゆり根の茶わん蒸し、ネギ入り厚焼き卵、ホッケ焼きなどきりが無い。その中でもここまでやるのかというのがカラスミだ。カラスミはボラの卵の燻製で長崎の名物だが、それを自分で作るというのは凄い。確かにボラは北海道でも獲れるが、ひと手間もふた手間もかけている。そして旨い、酒飲みの気持ちを熟知したような味付けには恐れ入る。

さすがに料理研究家の手料理は食材の選択、味も含めて素晴らしい。

別荘と手料理にもてなされ、再会した 4 人の宴会は夜遅くまで続いた。それにしても K さんは酒も強い。

■マッサンの世界

翌日は札幌から小樽、そして余市にあるニッカウキスキーの蒸留所に行く。余市のこの蒸留所がニッカウキスキー発祥の地で、NHK の朝の連続ドラマ「マッサン」で全国的に有名になった場所でもある。



ドラマは日本で初めてスコッチウイスキーを作った「竹鶴政孝」の実話をもとにしている。彼はスコットランドにウイスキー作りを学びに行き、現地で知り合った女性と国際結婚、そして帰国して様々な苦勞の末にニッカウキスキーを創業し、ウイスキー文化を日本に広めたという。

余市の気候がスコットランドに似ており、一年を通じて低温で高湿のこの地がウイスキー作りに向いているというのでこの地で創業したのだ。余市とは「良い地」だったのだ。

私たちは事前に案内ガイドツアーを申し込んであり、研修中というバッジを付けた若い可愛い女性ガイドの案内で場内を回る。その娘の初々しさも手伝ってとても新鮮な気持ちで見学をすることになる。



場内の施設は綺麗に整備されており、工場なのか観光施設なのかが分からないほどだ。テレビ撮影に使われた現場も多く、見学しながらテレビの画面が思い出される。

蒸留工程ではホットスチルと呼ばれる蒸留装置が実際に稼働しており、つなぎ姿の従業員が窯に石炭をくべている。石炭をくべる時に窯の蓋を開けるとその熱気が最前列にいる私のところに伝わってくる。実際に稼働している工場だということを実感する。

各製造工程を見学し、ウイスキー博物館なる建物に入る。

ん、どこかで聞いたことがある名前だ。そういえば大分の日田市にも「洋酒博物館」があり、どちらも英語訳すると **whisky museum** になる。そこは個人で経営している博物館で2万点以上コレクションの展示があるが、このウイスキー博物館はスコッチウイスキーや会社の歴史、そしてテレビドラマのことなどに特化している。

最後はお決まりの試飲コーナーになっている。鉄道旅のメリットを最大限に活かして、息巻いて臨む。

「シングルモルト余市」を試飲したが、やはり美味しい。

「マッサン」人気は一段落したが、昨今はウイスキー人気が高まっているというのを実感する。昔飲んでたウイスキーに比べると各段に美味しい。いや「シングルモルト余市」だからか、昔は2級しか飲んでいなかったからかもしれない。

■北海道新幹線は札幌へ

函館本線の倶知安の待合室で地元のおばさんと目が合ったら会釈をすると、向こうも私たちを旅行者かと思ってか、暇つぶしの会話が始まる。ニセコに住んでいるという彼女は函館本線の衰退ぶりを嘆いている。特急電車も通らなくなって、普通電車もぶつ切りなので倶知安駅で乗り換えが発生して時間がかかるようになったという。

私は「2031年には札幌まで新幹線が開通し日本海側ルートなので、この辺りを通るじゃないですか」と半分慰めも込めて言うと予期せぬ言葉が返ってくる。

「ニセコには止まらないし、新幹線といっても80%も地下を走り、自慢の景色も見えない。そして私の家の真下を新幹線が通る」

「えー、真下を通るのですか・・・それなら保証があるはずですよ」。確か地下40メートルまでは所有権が及ぶことを知っていたので私はそんなことを言う。

彼女からは「だから、お金をもらったよ。48万円だけど・・・」と返ってくる。

「それ年間ですか」と聞き返す。

すると「うん、生涯だ」と。

さらに「北陸新幹線の工事で地面が落ちたから工事中は避難しないとイケない」とも言う。付け加えて「開業しても通過する時の振動がうるさいみたい」などと困った顔をしている。

新幹線の恩恵は地元住民には恐らくないだろう。多分この函館本線は廃止されてかえって不便になるのが見えている。とはいえ、そんなことは言えないので黙っていると「(開業の)その時は私90才だから、もういいや」と諦めとも聞こえる言葉が返ってくる。

今回の旅でいくつかの新しい新幹線に乗っているが、どれもトンネルだらけだ。

一体何を目指して新幹線を作ろうとしているのか。日本三大失敗の続編にならないことを祈っている。

■期待以上の長万部温泉

長万部駅に到着し、予約してある旅館「四国屋」の車に迎えに来てもらう。この宿は名前からして四国ゆかりの宿と思って予約したが、迎えに来た宿の人に聞くと先代が高知出身だという。高知から流れてきて、いろいろな仕事をしていたら役場から温泉がでたので旅館をやって欲しいと言われて開いたという。

宿の人の話ではこの名前の縁で泊まってくれるお客も多いという。最近は宿を選ぶ情報はいろいろあるが、選択する最後の決め手は案外直感的なもので名前かもしれない。やはりいつの世でもネーミングは大切だ。

北海道の歴史は開拓の歴史だ。だから新広島や白石など本土のどこからやって来たかが分かる地名が多い。

ここの温泉は実に気持ち良い。高張性弱アルカリ塩化泉なので、少ししょっぱくてヌルヌルしているが、体が冷めにくい。高張性というのは浸透圧が高いことを意味していて人間の体に温泉成分が吸収しやすいことを意味する。そのせいかもしれないが実に気持ち良い。

強酸性の硫黄泉が大好きな私にしては、ここのお湯のような弱アルカリ泉で塩化泉にほれ込むのは珍しい。思いがけず美人に会ったようで、何やら得をした気分になる。

風呂は内湯のみで、湯船には仕切りがあって温めの湯(39℃~40℃)と熱めに湯(41℃~42℃)に分かれている。最近はこのように泉温を分ける温泉宿も多く、入浴する側からすると大変ありがたい。最初は温めに浸かり、出る際に熱めに入って出てくるので更に体が冷めにくくなるのだろう。

それにしても1℃や2℃の差を敏感に判別する人間の体は実に良くできている。

宿の食事は実はあまり期待していなかったが、ところが期待を裏切って素晴らしい。人は期待値を超えて初めて感動をする。その差が大きいほど感動も大きくなる。期待値以下では感動もなく、落胆するだけだ。

余市から青森に行く途中で適当な宿を探していたが、鉄道駅の近くにある温泉は少なく、なかなか希望に沿うものが無かった。さらに宿泊費も1万円以下と安価なのはありがたいが、明らかに期待していなかった。

その期待値を大きく超えた料理とは、刺身や煮魚も全て地元のものを使用しているが比較的シンプルなものだ。それでもアワビと毛ガニは存在感を示している。

温泉宿で出てくる料理と言えば刺身や揚げ物、とにかく品数だけが多い。しかしあまり地元を意識しておらず、とにかく豪華に見せようという意図だけが伝わってくることが多い。ところがここ「四国屋」は北海道に来たという気分がたっぷり味わえる。



山奥にある秘湯の温泉宿でマグロの刺身などが出てくるのがよくあるが、とても興ざめする。山菜に岩魚やニジマスの川魚、さらに鹿や熊などジビエ料理を何故振る舞わないのだろうか。

第四章 日本海を南下

■青森は元気いい

旅に出て5日目、残念ながら北海道を後にすることにする。北海道はさすがに広いので道北、道東には行かず、割り切った計画にした。

長万部を出て再び青函トンネルを戻り青森駅に出る。本日のメインイベントは五能線を走る列車「リゾートしらかみ」に乗ることだ。

その前に青森で昼食を取る。青森駅は実に久しぶりだが、昔に比べると活気が出てきたような気がする。北海道新幹線開業で活気づいたのかも知れない。

誰かから聞いた話では北海道新幹線開業で函館などの道南地方が東北化しているという。それは北海道新幹線が青森と函館をセットにした売り込みをかけており、本来ならばそのセットで文化が融合するのだが、どうやら青森文化の方が強いようなので融合するよりも青森から函館へ文化が侵攻しているらしい。そもそも自然環境も似ているし海産物も同じようなものが獲れるので、人々の歴史や文化の違いがより鮮明になる。その文化の濃さからすると青森の方が元気になるのは分かるような気がする。

何しろ、弘前のねぶた祭は蝦夷への出陣、青森のねぶた祭はその凱旋が起源と言われている。

青森駅近くに人気の食堂「おさない」がある。ここはホタテ貝焼味噌定食の評判が良い。早速注文すると大きなホタテ貝の形をした鉄の皿にホタテと味噌と野菜少々を玉子でとじたような料理が出てくる。うん、これはなかなかいける。青森と言えばホタテ、味はもちろん濃い。

■リゾートしらかみ

五能線はその昔に友人と沿線にある「不老ふ死温泉」に来たことがあるが、それ以来の乗車で、当時は「リゾートしらかみ」はなかったのが初めての乗車になる。快速列車ではあるが全席指定で予約を取るのが難しい。

本当は五能線という名前だから五所川原～能代なのだが、この列車は拡張して青森から弘前、そして秋田まで運行している。乗客確保のために立ち寄る都市を増やしたのだろう。いずれにしてもの5時間乗りっぱなしの列車旅になる。

この列車はハイブリッドディーゼルというディーゼルエンジンとモータの併用で地球環境保護と静粛性を両立させているとのことで、確かに静かような気がする。残念ながら気がするという程度だが、JR 東日本の意気込みは伝わってくる。

車内はあか抜けており、座席も広い。ビュッフェカーもあり飲食物、土産物も買え、そこで飲食も出来る。さらに通路を一方の端に寄せて、海側が見えるもう一方を寝台車のようなボックス席にした専用車両もありグループにはこの席の方がお勧めだ。



さらに驚くのは津軽地方の「語りべ」の実演がある。この地方の民話を津軽弁で語ってくれるもので地元のおばさん2名が演者として乗り込んできて先頭車両のサロンのようなスペースで演じてくれる。全ての車両に車内モニターが付いているので、どの車両でもその実演を見て聞くことが出来る。

幸いに私たちの席は先頭車両の前から2番目なので実演を近くで見ることが出来る。しかしな

がら妻は演者のおばさんのすぐ前に行って聞いている。このおばさんたちはきっとボランティアだろうが、張り合いがでるというものだ。

■五能線沿線の景色は素晴らしい

沿線の景色は素晴らしい。よくぞこんなところに鉄道を通したものだという場所を列車は進んでいく。国鉄全盛時代に日本全国の海岸線を線路でつなぐという計画があり、それを実行したから日本列島の海岸線はかなりの部分が線路でつながっていた。この五能線もそんな計画で作られたのだろう。誰も住んでいないような山と海の間を列車は走っていく。

何となく今の新幹線計画と重ね合わせてしまう。線路を敷くことが目的化して本質を見ているのだろうか。おっと話がずれたか。

とにかく素晴らしい景色が続く。

その中でも見どころに列車がさしかかると速度を落として、車掌がいろいろな説明をしてくれる。地方の観光列車では良くあることだが JR 本体でのこの対応は珍しい。やはり「リゾートしらかみ」に賭ける思いがあるのだろう。

この列車のイベントや振る舞いには感動してしまう。

車掌が若い女の子というのも多分にある。車掌が席近くにやって来たのであれこれ質問する。青森ですかと質問したが、秋田ですと返ってきた。妻からは秋田美人でしょうと釘を刺された。確かに肌が透けるように白い。さすが秋田美人。そういえば JR のこの管内には若い女性が多く働いている。そして皆色白の美人だ。

千畳敷という海沿いの景勝地に停車する。というよりも JR の駅があるので停まったのだが、ここでは 15 分の停車をするという。是非とも外に出て実際に歩いて観てきて下さいという先ほどの秋田美人車掌のアナウンスがある。

発車 3 分前に汽笛を鳴らすとのことで、乗客は皆下車して千畳敷の海岸まで出て写真を撮ったりしている。江戸時代に地震で隆起した海岸だが、隆起した石畳のような海岸は広く、千畳くらいは続いているらしい。土産物屋や民宿もあるが、あまり流行ってはいない。

やや肌寒い中を潮の香りがする海岸を数分歩くだけで、日本海を肌で感じる事が出来る。そして戻るとまた暖かい列車の有難味を感じる。

土産物屋で買ってきたイカ焼きが私の手にある。焼きたてでまだ熱い。きっと列車の到着時間に合わせて焼いて待っていたのだろう。ビュッフェカーでビールを買って美味しく頂く。



「リゾートしらかみ」は乗ってみたいとは思っていた列車だが、5 時間の旅は期待以上に面白く素晴らしい。お勧めの列車だ。

この列車の延長線上には最近 JR 各社が運行させて人気を集めている豪華寝台列車への思惑が見て取れる。

■ビジネスホテルに泊まる

秋田では駅前のビジネスホテルに泊まる。今回の旅では初めてのビジネスホテルになる。駅まで1分と便利なので選んだのは、翌朝早く出る必要があったからだ。

ビジネスホテルについては東横イン、スーパーホテル、アパホテル、AZ ホテルなど安くて利便性の高いホテルが最近が多い。せっかくの機会なのでこれらホテルを全て泊まって比較しようと考え、各宿泊地でいろいろホテルを調べるがなかなか思うようにいかない。

今回の日本一周鉄旅では遅く到着する場合や雨の心配などもあって、ビジネスホテルの選定は駅から近いことが重要になる。それを満足できるのは東横インが最右翼だ。

ちょっと脱線するが、最右翼とは昔の日本軍関係の学校では成績順に右から並んだことから優秀で他よりも抜きんでているということだという。私はこの由来を最近知ったのでつつい使いたくなるのが人間の性だ。

■秋田から北陸へ

秋田から秋田新幹線で大宮までが3時間半、そして大宮から北陸新幹線で富山までが1時間半、太平洋側にて首都圏まで戻るという遠回りしても5時間ほどで着く。新幹線を使用しなければ初日に乗った特急「いなほ」を利用して日本海沿岸を最短距離で南下するルートもあるのだが、それでも8時間かかる。ちょうど良い時間に列車がないので到着は夜になってしまう。

そして5時間といえば、くしくも昨日の「リゾートしらかみ」の乗車時間と同じで、のんびり景色を楽しみいろいろ体験するローカル線の鉄旅と、とにかく都市間移動に徹する新幹線の鉄旅とでは目的が違うが、対照的な2つの鉄旅は面白い対比になる。

それにしても新幹線は速い。そしてトンネルも多い。関東平野はともかくも北海道、東北、北陸はまるで地下鉄に乗っている感がある。新幹線を楽しむことは、トンネルを楽しむことか・・・、あまビールでも飲んで瞑想にふけるか。

■富山のラーメン

富山で途中下車する理由は、この旅行の出発前にテレビを見ていたら富山名物でブラックラーメンというのが紹介されて、妻と相談して早めに秋田を出て富山に立ち寄り食べることになった。

観光案内所でお勧めの店を聞き、駅ビルの中にある「大喜」に入る。メニューは大、中、小の3つのみだ。うん、どこかで同じようなメニューがあった気がする。余目か。



麺は太麺で、店のパンフレットにはストレート麺と紹介されているが、私には多少ちぢれているように感じられる。ここ富山は西日本とはいえ、微妙な位置だからかもしれない。日本一周をするところのような変化の境目を感じる事が出来る。

さて味はというと、その名のとおり真っ黒い醤油に浮かぶラーメンは相当にしょっぱい。だからご飯も一緒に注文することが当たり前のようで、黒い汁から取り出す麺はおかずと化してしまう。

汁はなかなか美味しいのだが、飲むにはしょっぱすぎる。そのためかレンゲも付いていない。

私たちが食べていると観光客が次から次へと来店して、いつの間にか満員になっている。やはりテレビの影響力は凄い。

■金沢はバスで巡る

富山から金沢に新幹線で 22 分とこれまた速い。新幹線は従来の鉄旅の常識を変えていく。

金沢では「ふらっとバス」という市内循環バスに乗って市内を 3 時間程ふらっと観光するつもりでいたので観光案内所で聞くと、担当者からはそのバスは地元民の足なので観光には向かないのでやめた方がいいですよと言われる。こちらは地元民の目線で金沢を感じたいのに全く訳の分からないことを言っている。

私たちはアドバイスを無視して地元民のバス旅を始める。1 回の乗車が 100 円で市内を 4 つのルートで循環しているので 400 円あれば制覇できる。どのルートも 30 分程なので乗り続ければ半日で市内を車窓観光できる。

ヨーロッパやオーストラリアでは市民向けのトラムがあって、それらを使って市内観光をしていたが、そんな感覚を思い出す。

「ふらっとバス」は席数 10 席の小さなバスで、発着所でバスの前で写真を撮っていると、わざわざ運転手が降りてきて記念撮影のカメラマンを勝って出してくれる。気さくな運転手は私たちが日本一周中であることを話すとパンフレットや地図を差し出し更にサービスが良くなる。大変ありがたい。

バスに乗ったら隣の席のおばさんからも話しかけられる。私たちの旅行について話をするといろいろ教えてくれる。ただ意外に地元民は観光名所を知らないと本人は言っている。その代りに生活感たっぷりの話が多い。

例えば何軒かの民家の軒先には魚が干してある。近海で獲れた「のどぐろ」を 3 枚におろした真ん中、つまり頭と骨、そして骨の周りに着いた身の部分を干して食べるという。普通は開きにして能登の醤油で味つけして一夜干しにするらしいが、庶民はこんな食べ方をするという。

バスの車内放送にも驚く。車内放送で流される録音は小学生の声だ。隣のおばさんに聞くと中央小学校の子供たちね、とさりと出てくる。バスの運行は JR 西日本のバス会社だが、元締めは金沢市のようなので、市民サービスと教育を兼ねてのアイデアらしい。緊張しきった子供たちの案内には街への誇りのようなものが感じられる。

バスは小さいので機動性を活かして小さな路地までもゆっくりと走りぬけていく。観光が目的のバスではないが、バスに乗っているだけで金沢の街を堪能したような気分させてくれる。もっともそれは私たちが金沢に幾度となく訪れているからで、初めて訪れる人は兼六園などの定番の観光名所を見ることをお勧めする。

■ 地元のテレビ

金沢駅の変貌にも驚く。素晴らしいデザインになっており「さすが、金沢！」と声がかかりそうだ。新幹線開業に伴い、伝統を残しながらも近代的な姿に生まれ変わったのだろう。

その駅前では、夕方に差し掛かり地元のテレビ局の情報番組の収録があるらしく、カメラマンとディレクター、そして女性アナウンサーが何やら準備している。

女性アナウンサー見たさにしばらく見物していると生放送らしく、時間配分をきっちり守って女性アナウンサーが原稿を読み上げる。カメラは最初彼女を撮っていたが途中から駅前の様子に切り替えて撮っている。



同じような光景をその次の福井駅前でも目撃する。県庁所在地のターミナル駅ではこんなことは当たり前のように、道行く人はあまり関心が無いようだ。

私一人がお上りさんになっている。

■ ソースカツ丼の聖地

福井に宿泊の目的はソースカツ丼の元祖「ヨーロッパ軒」でソースカツ丼を味わうためである。

数日前に電話して定休日を確認すると残念ながらヨーロッパ軒総本店は定休日ではないがこの日は臨時休業になっており、代わりに分店を紹介してもらった。分店といえどもヨーロッパ軒とはソースカツ丼評論家を自負する私にとってはまさに聖地のようなものである。

ソースカツ丼の起源についてはいろいろ諸説あるが、私が調べた限りではヨーロッパ軒が東京の早稲田で提供したのが最初で、その早稲田の店が無くなって福井に移ったという。(詳しくは旅行記の極寒キャンプ 2017)

さてそのソースカツ丼はというと、薄い豚のもも肉を揚げてトンカツにしてからウスターソースにくぐらせたものを丼ぶりに盛ったものだ。カツは柔らかく食べやすい。

妻の分析によれば肉を薄く切ったというよりもたたいて伸ばしたもので、フライの衣も薄く挙げるのに玉子を使用せずにパン粉も減らして揚げているはずだという。

そういえば中央ヨーロッパを旅行した時に食べたウィーンのカツレツと似ている。この創業者が本場ヨーロッパで料理の勉強をしてきたと聞いたが、ヨーロッパ軒という店名や薄いカツとも結びつく。



ソースも少しピリ辛ですこぶる美味い。ピリ辛の方が食欲をそそる。さすがに元祖と納得する。

この店も事前に電話で定休日や場所を聞いていたので店の人が私のことを覚えていてくれて、勘定の時にはソースカツ丼談議が始まる。最後は秘伝のソースを容器に入れて分けてくれた。

■北陸新幹線の延伸

この福井でも現在の福井駅に隣接して新幹線駅を建設中である。金沢から延長させて敦賀までの区間の開業は2023年春と正式に決まっている。そしてその手前の福井までは2年前倒しで2021年春という前倒し案もあって、この福井駅近辺では工事や延伸キャンペーンでそれなりの賑わいを見せている。

3年前の金沢までの北陸新幹線開業により、「IR いしかわ鉄道」「あいの風とやま鉄道」などユニークな名前の鉄道が次々に生まれた。しかし、その実態は長距離運行の必要が無くなった北陸本線を切り刻んで第三セクター化しただけだ。

「第三セクター」とは一体何だろう。

第一セクターは国や自治体、第二セクターは企業、第三セクターは公共目的に市民が運営するものというのが国際的な分類だが、日本の第三セクターは第一でも第二でもないという定義で、民間と自治体とがお金を出し合って経営するというものになっている。

従って鉄道の運行区間は自治体の範囲内になり、県をまたいでの運行はない。だから「IR いしかわ鉄道」「あいの風とやま鉄道」のように県名が名前にある。乗客は今までJR西日本の北陸本線を意識せずに隣県に行っていたが、今は隣の県の鉄道会社にも乗り換えなければならない。

運賃はJR西日本時代より高くなる。鉄道運賃は申請・認可制だが、経営状態や同様な路線との比較で認可されるので、経営が安定しているJR西日本ではないので、当然運賃が上がる。

さらにこれらの第三セクターはJR線でないので、フルムーン夫婦グリーンパスでは乗れない。

第五章 瀬戸内海から四国へ

■瀬戸大橋

旅行日程の半分を過ぎ、7日目になる。

福井から特急「サンダーバード」、そして岡山まで山陽新幹線に乗る。岡山から松山まで特急「しおかぜ」で瀬戸大橋を渡る。この「しおかぜ」という名前もなかなかよらしい。

瀬戸大橋は1988年開通したので、この橋は今年で30才になる。着工はその10年前なので私が大学を出て会社に入った頃だ。

当時、技術者の卵だった私が、こんな橋が本当にできるのだろうかと思っていたことを思い出す。それでも先人たちは作ってしまった。

技術者にとって諦めは禁物だ。

私が会社で教えてもらったことはたくさんあるが、その中の1つを思い出す。技術者は困難な仕事に向き合った時、できない理由を探し始めたらおしまいだと。これは心打たれた名言のひとつで、私の技術者人生を支える言葉になった。

瀬戸大橋を電車で渡りながら、最近忘れていた技術者の心得を思い出すことができた。

■四国の列車

四国に入って列車の揺れを顕著に感じるようになる。縦揺れと横揺れが混じっている。船で例えればピッチングとローリングだ。

縦揺れは、ガタンゴトンという音でレールの継ぎ目と線路の起伏のせいだろう。どちらも線路のメンテナンスの問題と思う。

横揺れは急なカーブが多いせいだろう。私たちは先頭車両のグリーン車の一番前の席に座っているので運転手目線で前方が良く見えるからカーブを視覚的にも感じるができる。四国のような狭く山が多いところに線路を作るのにどうしても急なカーブが多くなったに違いない。



列車は揺れながらも、きれいな瀬戸内海を右手に見ながら進んで行く。青い海の沖合にはいくつもの島々が見え、それは低い山々が連なっているように見える。

そんな景色に馴染んだ頃に列車は松山に到着する。

揺れと瀬戸内海独特の景色、四国の列車は面白い。それは日本一周だからこそ感じられる。

■最古の温泉

松山と言えば道後温泉が有名で、今回の主目的もそこにある。私はかつて何回か松山には足を運んだが、古風な建物で有名なあの「道後温泉本館」に未だ入ったことがない。

入り口でもらったパンフレットには 3000 年の歴史を持ち日本最古の温泉と書かれている。3000 年というと日本の起源よりも古い。西暦 2018 年の今年が皇紀 2678 年ということで初代天皇といわれる神武天皇が日本統治を宣言した年よりも 300 年以上も前になる。

日本武尊（ヤマトタケルノミコト）が地方遠征をした際に温泉を発見したという言い伝えが各地の温泉にある。日本武尊は 12 代天皇を父に持つ王子ということになるので、それらよりも遙か昔の温泉になる。

ことの真偽は別としても古いことは確かなようなので、今回の旅のコンセプト「温故知新」からすれば日本の温泉の起源ともいえる温泉に浸からない訳にはいかない。



入口で入浴料 410 円を払うと、タオルや石鹸はいらないのかと聞かれる。タオルは持参しているものの石鹸も置いていないのかと驚き、40 円支払い石鹸を買う。

湯船は石でできていてやや深めの設定になっており、とてもくつろぎ易い。温度はちょうど良く、私の体が検知したところ 41℃くらいだ。パンフレットによると源泉が 18 本あり、それらの泉温は 20℃から 55℃なので、適温になるように混ぜているという。

成分表を見ると PH9.1 で低張性アルカリ性高温泉とある。

今自分が浸かっている湯に、大昔の日本人も浸かっていたのかと思うと何やら感慨深い。当時を想像すると湯の効能も各段に増してくる。

大昔を想像して、ついでに今後の温泉がどのように進化をするのだろうか。あまり考えたことのないテーマで悩むが、何も浮かんでこない。自分の想像力の貧困さに嘆き、諦めて無理に想像するのをやめる。

すると一気に楽になったように感じる。そう、そのように肩の力を抜くこと、それが温泉だ。

■松山の街

松山市内は路面電車を使うと便利に楽に移動できる。自分が住んでいる街に路面電車が無いので車内の風景、そして車外の景色もとても新鮮だ。自動車旅の場合はあまり路面電車を使うことがない。これは鉄道の旅の隠れた特典かもしれない。

そういえば金沢で地元民のバスにも乗ったが同様なことが言えるかもしれない。

夕食はビジネスホテル近くの小奇麗な蕎麦屋に入る。じゃこ天とかけ蕎麦を注文する。じゃこ天は愛媛県宇和島の名物で、蕎麦は四国にしては珍しい。隣はうどん県を名乗る讃岐なのでうどん文化のはず、どんな蕎麦が出てくるのか楽しみだ。

蕎麦は細麺でスルスルと食べやすい。それよりも汁が実に美味しい。旅の初日に余目で食べた中華そばのスープに似ている。かつお節主体の出汁に違いない。讃岐うどんのつゆも基本的にはこんな感じだ。やはり日本料理はだし文化、私が世界を食べ歩いた限りではこれほどまでに、出汁にこだわる国は日本以外存在しない。

翌朝、松山の駅に着くと昨日は急いでいたので気が付かなかったが、駅構内にはアンパンマンの人形やポスターなどが飾ってあるのが目につく。ここ松山がアンパンマンやその作者「やなせたかし」に何か関係があるのかと駅員に訊ねると、やなせたかしは隣の高知県出身で、香美市には記念館もあるという。

では何故、松山でアンパンマンなのか。便乗商法か。

どうやら JR 四国がアンパンマンのキャンペーンをしているというのが実のところらしいが、それにしても集客できる施設や観光地が少ないという事情も垣間見られる。

そして、もう一つ松山駅で目に留まったことがある。それは四国新幹線の誘致運動だ。私はこんなところでも新幹線かと驚いてしまう。新幹線に一体何を求めているのだろうか。

■四国はわき役か

松山から岡山まで昨日来た線路をまた戻る。来た道に戻るといのは正直面白くない。それでも昨日と同様の海側の席で車窓を楽しむしかない。

何故、同じルートに戻ることになったのか、瀬戸内海の景色を見ながらつらつら考えると、私の四国訪問経験が少ないからという結論に行きつく。

サラリーマン時代の出張は別として、私の四国入りは過去に 6 回ある。そのうち 3 回は日本一周旅行である。それなりの回数になってはいるが問題は中身で、四国が主目的になっている旅はない。日本一周の場合は四国の比率は少なく、それ以外でも途中立ち寄りばかり、今回も 1 泊 2 日しかしていない。

結果として知識が足りないままで、興味も薄れていくということになる。確かに他の地方に比べて観光地が少ないので、苦労してアンパンマンまで担ぎ出している。

一般的な観光客ならば、観光地があるから行くというので良いのかもしれない。しかし旅のチカラ研究所としてはもう少し積極的に四国を調べて紹介することを考えないといけない。行った結果を伝えるならばまだしも、行かないのでは始まらない。

そんなことを瀬戸内海の海や四国の山々が訴えているような気がしてくる。次は四国をメインに旅を組んでみよう。

第六章 九州一周

■長崎の夜景

本日の宿は長崎の「大江戸温泉物語長崎ホテル清風」で夜景がきれいだと宣伝されているので思わず予約した。

期待に応じて夜景はとてもきれいだ。ホテルの立地が長崎市街地を長崎湾越しに臨む稲佐山の中腹にあるので、街の明かりを遮るものがなく見えて更に海に映り込むので見事な夜景になっている。

函館と神戸と合わせて日本三大夜景の一つと数えられている。ついでに書くと新日本三大夜景というのがあって皿倉山から望む北九州市の夜景、若草山から望む奈良市の夜景、山梨県笛吹川フルーツ公園から望む甲府盆地の夜景というのがある。こちらは観る場所まで指定している。

更についでに書くと世界三大夜景は函館、香港、ナポリだそうだ。調子に乗ってもう一つ書くと世界新三大夜景は香港、長崎、モナコだという。

夜景は人工的なものなので都市の繁栄によって進化し、新しい場所が出てくるのは分からないでもないが、いかにも人工的、作為的な気もする。



■大江戸温泉物語の宿

大江戸温泉物語グループは経営難に陥った温泉ホテルを独自のノウハウで再生させるというビジネスモデルで、同様なホテルグループは「おおるり」と「伊東園」があり 3 匹目のドジョウを狙ったものだ。

ただ価格面で 1 万円前後として他の 2 つに比べるとやや高い。その代りに質で差別化をはかっている。私も半年ほど前にこのグループの宿に泊まって好印象だったので今回も利用することにした。

この長崎の宿最大のポイントは、夜景を屋上にある露天風呂から見ることができる。さらに驚くことは風呂のお湯が夜景に向かって溢れ出ているように見える。シンガポールのマリーナベイ・サンズ・ホテルの屋上のプールのように水が溢れ出ることによってプールが空中に浮いているかのように感じるのと同じで、この湯船からお湯が溢れ出て夜景の中に浮かんで見える。

どうやら大江戸温泉物語グループ入りした際にこの展望露天風呂は新設したようだ。こういった人工物で集客するためには常に新しい設備やイベントが必要になる。

この宿の夕食はバイキングスタイルをとっている。効率的に食事を提供しようとするとしてもこのスタイルになる。

ただし、この宿は元が高級ホテルだったようでバイキングにしても手がこんでいる。例えば料理人がその場でステーキを焼いてくれたり、天ぷらを揚げてくれたりする。料理の種類も豊富で、刺身、寿司、珍味などの他に地元の長崎皿うどんや五島うどんもある。暇にまかせて料理の種類を数えたら 100 種類を超えているから凄い。



宿の部屋からは長崎湾に浮かぶ大型客船が見える。ここ長崎には 10 万トンの客船が毎日寄港しているようで、ホテルのロビーには本日と明日の寄港予定の客船名が掲げられている。

私たちはここ 2 年間だけで地球一周、オセアニアクルーズと通算 160 日

も大型客船側にいたので、陸地のホテルから大型客船を見るというのはあまり経験がない。改めて陸地側の一般観光客の気持ちで大型客船を見ていると、そこに停泊しているだけで港のステータスが上がったような気持ちになることに気が付く。

やはり港には船が似合う。

大型客船による船旅は今後も増えていく予感がする。

■軍艦島上陸

長崎の沖合には 2015 年に世界遺産登録された軍艦島がある。私たちは 1 人 3900 円の上陸ツアーに参加してその軍艦島を目指す。

港を出て程なくすると造船所がいくつか見えてきて、船内アナウンスによるとその中の BERTH NO.2 と書かれた施設で戦艦武蔵が建造されたという。確か同型の戦艦大和は呉で建造されたので、その 2 番艦の武蔵が長崎で建造されたというのを今初めて知った。その武蔵にこの島の姿が似ているので軍艦島と呼ばれるようになった。確かに見る角度によってはそう見える。そして島の正式名称は端島という。



この島は江戸時代の終わり頃から石炭を掘り始め、明治になって採掘は本格化して次第に地下に掘り進み海底採掘の拠点になった。そのため多くの人間がそこで採掘作業に従事するようになり、家族と一緒に住む住宅や病院、学校が建てられて街の機能が備わっていく。

島もその度に埋め立てられ、面積は最初の 3 倍になり最終的には 480m×160m になる。ただ石炭のゴミをコンクリートで固められたものなので殺風景この上ない人工島になっていく。

そんな島の人口は最盛期には 5300 人にもなり、人口密度は当時の東京の 9 倍にもなり日本一人口密度の高い島になる。

その後は時代の流れで石炭産業が衰退し、1974 年（昭和 49 年）に炭鉱は閉鎖、全島民が転居し廃墟と化した。現在は観光客のみ訪れるが、廃墟化への進行は止められずに見物時間や場所は厳しい入島規制がしかれている。

上陸するとその異様な光景にただ驚くばかりだ。炭鉱というよりも廃墟の要塞か刑務所という表現の方が似合っている。波が強く当たるので島は高く頑丈な堤防で囲まれているが、波の激しい攻撃にさらされてコンクリートの堤防が倒された跡が残っている。

この自然との戦いがこの島の歴史でもあるらしい。人が住んでいる間はその攻撃で受けた傷を修復していたようで、幾重にも修復の跡が残っている。しかし無人島と化してからは修復されることはないので倒壊したものはそのままにされて、廃墟化は加速していく。

1916年（大正5年）に日本で最初に建てられたという鉄筋コンクリートの7階建ての建物があるが、今は潮と太陽によって朽ち果て、錆びた鉄筋がむき出しになっている。

それにしてもわずか40年くらいでここまでの廃墟になるのか。自然の力の前には人間の無力さを痛感する。



残念ながら人々が暮らしていた建物や病院、学校などには上陸しても近づくことはできない。同行ガイドの話では、その当時のままになっているという。

部屋の中に最近亡くなった西城秀樹のポスターなども貼ってあるそうだ。西城秀樹は私とほぼ同い年で1972年デビューなので、この島の閉鎖前で時間的には一致する。ポスターはもちろん相当に色あせているのだろう。

「遺跡は当時のことを想像して見ろ」とイタリアに行った時にガイドから聞いたアドバイスを思い出す。

草木もないコンクリートで覆われたこの人口密集島の地上部分は時代の最先端の鉄筋コンクリートの集合住宅や学校では子供や女性が生活していた。その一方、地下では昼夜問わず男たちによって石炭が掘られていたという光景が浮かんでくる。

石炭のために人が集まり、自然を造り替えてコンクリートの密集街に、その役目を終えれば廃墟になっていく。そんな人類の文明の栄枯盛衰を凝縮したような姿がこの小さな島だ。人類の文明が行きつくところを示しているかのようだ。

■25年ぶりの再会

長崎から鹿児島まで新幹線に乗り継いで3時間程で移動してしまう。九州新幹線に乗って気が付いたことは車内放送が日本語、英語、中国語に続いて韓国語が加わったことだ。韓国からの観光客が多いこの地域ならではのことだが、何故か新鮮に感じられる。

ここ鹿児島に来た目的は会社員時代に一緒に仕事をした後輩が住んでいるので 25 年ぶりに再会をするためだ。

その後輩と一緒に仕事していた頃は、私が技術者としてバリバリ仕事をしてきた時なので彼と一緒に設計や動作実験に明け暮れて、それでも夜遅くなってから一緒に一杯ひっかけて帰るとい生活をしてきた。当時は 2 人とも純粋に技術に挑み、技術との戦いを繰り返していた熱い技術者だった。

数年して彼は会社を辞めて地元鹿児島に戻ったが、会社でやっていた最先端の技術力を活かして現在は若者に技術を教える偉い立場になっている。

戦争を知らない私たちだが、まるで戦友に再会したような気持ちになっている。彼の出世を心から祝福している自分があることにも気が付く。

鹿児島の夜は熱い思い出とともに更けていく。

翌日の朝、宮崎行の特急電車に乗り込もうとすると見覚えのある女性が電車の前に立っている。彼女は昨年一緒に食事をした女性で、つまり後輩の奥さんだ。わざわざ見送りに来てくれたとは、薩摩おごじょの熱さを感じる。やはり予期せぬ出来事は感動へと心が動く。

■ 退屈しない特急列車

鹿児島から宮崎、そして別府へと進む車窓は山と海とトンネルと飽きない。

日本の童謡で「今は山中、今は浜、今は鉄橋渡るぞと、思う間もなくトンネルの闇を通して広野原」というフレーズを思い出させてくれる。日本にはいろいろな景色がそろっていることを実に簡単に分かり易く表現している。

私も世界各地を旅行して、確かに日本は景色が多様でそれが特徴だと考えていたが、どうやらそれだけではないということを今回の鉄旅で感じる。

この童謡の題名は「汽車」だ。

五能線に乗った時も書いたが、日本全国の海岸線を線路でつなぐといとんでもない計画があり、それを実行しようとしたから日本列島に鉄道が敷き詰められた。その結果がこの歌詞のように鉄道に乗ればそれらを次々に見ることができるといことを訴えている。

つまり主役は鉄道なのだ。日本には鉄道が似合っている、いや必要なのだと訴えている。

大分から特急ソニックに乗り換える。名前からして近代的な印象を受ける列車ではあるが、このグリーン車は未来的感覚が漂っている。そして運転席と客席の間に全て見渡せる展望用の丸いベンチが有って面白い。



■別府はこれからきっと面白くなる

6月15日、本日の宿泊は「大江戸温泉物語別府清風」で元々は長崎の清風とは姉妹ホテルで、昨年7月に一緒に大江戸温泉物語グループ入りしたという。だから雰囲気も料理メニューも館内のシステムも似ている。

送迎バスの運転手に聞くと大江戸温泉物語になってから満室が続いていたが、最近は平日に関しては少し落ち着いてきたという。トータルどのくらい増えたかとズバリ聞くと、2倍くらいなったとのことで運転手の顔は緩んでいる。

しかし今後はそう言ってもいられないという。運転手の顔が少し引き締まり、隣の敷地にホテル建設中だという。そしてそれがあの星野リゾートだということから面白い。双方に良い刺激になってお互い切磋琢磨することで別府の街全体にとっても良い結果になるだろうと私は思う。

別府はこれからきっと面白くなる予感がする。

別府は温泉遊園地やシンクロを使ったプロモーションビデオでも注目を集めており、街は至って元気だ。おっと、もはやシンクロとは言わないか、今年の4月からアーティスティック・スイミングという名前に変更になった。

■世界遺産の宗像大社

2017年に世界遺産登録された福岡県の宗像大社に立ち寄る。

世界遺産登録で神宿る島として沖ノ島が一躍有名になったが、沖ノ島の沖津宮、大島の中津宮、そしてここ九州本土の辺津宮（へつぐう）の3つがセットで宗像大社となっている。天照大神の娘たちの3女神がこの3ヶ所に降臨したという言い伝えで、古く格式が高い神社だ。



今回訪問するのは辺津宮だけで、JRの東郷駅からの乗り合いバスで12分という。ところが乗り継ぎの失敗でバスに乗り遅れてタクシーを使う羽目に陥ってしまった。その代りにタクシーの運転手からいろいろ話を聞くことが出来る。

案の定、世界遺産登録により大きく変化したという。タクシーの利用も増えたが、大部分がマイカーか大型観光バスで今までとは比べものにならないほど観光客が増え、道路の整備が追いつかないという。

沖ノ島は厳しい立ち入り制限がされている島で、10日間交代とはいえ宮司がたった1人で島を守っている。朝一番で裸で海にはいる禊（みそぎ）をして毎日祭祀をしている。

年に1回の沖ノ島の祭事には全国から抽選で選ばれた男性200人だけが、島に渡ることが許される。もちろん全員が禊をして入島する。

そんな沖ノ島の厳格なまでの信仰が世界遺産登録された理由なのだが、登録と同時に自然と信仰の保護のために今後一般人の入島を一切禁止して欲しいとユネスコから要請されたので、今年からは一般人が入島することが出来なくなったという。従ってこの島はさらに神秘的なものになっていく。

今までは世界遺産登録されると必ず多くの人が押し寄せて破壊されるという悲劇を生んでいたが、全く逆のケースになるのは珍しい。ユネスコも学習したのだろう。

そしてタクシー運転手の話ではその方が宗像大社側も負担が無くなり喜んでいるという。厳しい伝統を守りながらも年に1度とはいえ一般開放するというのはやはり大変だったに違いない。

宗像大社（辺津宮）の大きな駐車場の前には展示館があり、沖ノ島の沖津宮を紹介するビデオを放映している。このビデオは3Dなので立体的な映像で紹介しており非常に分かり易い。

■打ち上げの前倒し

博多駅に着き、昼食は博多在住の知り合いのおばさん2人と私たち夫婦の4人でランチをとる。彼女たちとはオセアニアクルーズで行動を共にした仲間、いわゆる飲み友達なので、ランチといっても居酒屋で昼間から飲むというものだ。ワイワイ飲んでいると数カ月前の船の中にいるような気分になってくる。

そして夜はというと、定年まで勤めていた会社の友人宅に泊めてもらう。これもまた当然のように飲み会になる。

翌日が今回の鉄旅の最終日になるので、この2件の飲み会は、いわば打ち上げの前倒しだ。

■博多南線

6月17日、旅の最終日は博多南駅から乗車して博多駅に新幹線に向かう。この路線は余程の鉄道オタクか、地元民でないと知らないだろう。

この博多南線とは、博多とその車両基地である博多南とを結ぶ路線で、業務用路線で営業路線ではなかった。地元の人たちのためにその回送線を活用して旅客線化して博多南駅を作ったものだ。

だから新幹線車両で運行するのだが新幹線特急券なしで普通乗車券のみで乗車できる特例になっている。地元へのサービスに徹しているためなのか、青春18切符では利用できないからというもの、そのこだわりで理解できる。このように目的がしっかりしているのは分かり易い。

博多から新大阪行の「ひかり」に乗る。残念ながら、このフルムーンパスでは山陽・東海道新幹線の稼ぎ頭「のぞみ」に乗ることが出来ない。

■ トリは東海道新幹線

京都の娘のところへ寄って孫の顔を見てから、東海道新幹線に乗り込む。

今までの乗ってきた新幹線とは何となく異なる。女性乗務員がおしぼりを持って来てくれ、そして回収にビニール袋をもって回ってくる。そしてその後には回ってきた車内販売の女の子も礼儀正しく清楚だ。その一連のサービスは飛行機に似ているのだが、むしろ飛行機よりも感じが良い。

全くの個人的好みだが、席に回ってくる女性スタッフたちは最近の飛行機の CA よりも若くてかわいい。ドル箱路線はやはり違うのか。おっと最近流行りのセクハラになりそうだ。

東海道新幹線開業は 1964 年の東京オリンピック開幕直前で、もう 50 年以上経過している。その約 10 年後に山陽新幹線、直近では北海道新幹線が開業し新幹線網は飛躍的に広まり、人々の生活や鉄旅も大きく変貌した。

50 年以上も昔に開業した一番古い新幹線に最終日で乗ることになったのは偶然にしては出来過ぎだ。

自分の計画に少し酔いしれながらも車窓を見ていると、トンネルはあまり無いことに気が付く。大都市や工場地帯、山や田んぼ、湖や川、そして海が見えて富士山も見える。日本の全てがあるような気がする。車窓からの景色は決して飽きない。

この東海道新幹線が新幹線網の原点であるとするならば、東海道新幹線は温故知新の古きも、新しきも両方を持っている。それは在来線 vs 新幹線という構図と、古い新幹線 vs 最近の新幹線という構図になる。

新幹線開業によってビジネスも旅も生活も一変するが、最近開業の新幹線はトンネルで結ばれる大都市間の移動手段と化している。極端に言うと、飛行機は空を飛び、新幹線は地下を走る。

そこから外れた地方都市や田舎は完全に置いてきぼりだ。自分の住んでいる家の地下を新幹線が走っても乗ることも出来ない。地方の鉄道は新幹線開業によって廃線になるか、もしくは観光路線で生きるしかない。

ところが 50 年以上過ぎた東海道新幹線はちょっと違う。車窓から見る景色は素晴らしく、在来線の東海道本線も健在で人々の暮らしに役立っている。東海道という立地条件が良いのは明らかではあるが、単にそれだけの問題なのだろうか。

何か事の始まりが違うような気がしてくる。

東海道新幹線は関東と中京、関西を結ぶ大動脈である東海道本線の輸送能力が追い付かなくなったのが事の始まりだったのだろう。

ところが最近開業される新幹線はというと、在来線が不振で飛行機に対抗するためとかが開業理由になっている。そもそも運ぶ乗客がいないという現実があるのに、新幹線人気で増やそうとしている。そういう目的ならば、新幹線とは違うものが必要になるだろう。

その意味でも東海道新幹線開業の当初計画を是非見てみたい。そこにはきっと日本の新幹線網のヒントがある。それが温故知新というものだ。

■鉄旅に明日はあるか

鉄道の旅は今後どうなるのだろうか。

最近 JR 各社が力を入れている豪華寝台列車は非常に高額であるにも関わらず超人気で予約が取れない状況で、鉄旅の一つの可能性を示している。それでも線路が残ることが大前提だ。

その意味では新幹線開業が鍵を握っているのは間違いない。今まで書いてきたように新しい新幹線開業は決して在来線そのままにしておかない。あと 10 年、20 年もすると様変わりすることは十分に予想できる。

そのくらい先になると新幹線幅の標準軌と在来線の狭軌の両方の軌道に車輪の幅が対応可能なフリー・ゲージ・トレイン (FGT) も実用化され、新幹線と在来線の直接乗り入れも可能になる。

リニアモーターカーが 2027 年東京―名古屋間が開業、その 10 年後に東京―大阪間も開業するので東海道新幹線は過密ダイヤから解放され、その線路には FGT の豪華観光列車が走るかも知れない。そうすると鉄旅も大きく変わる。

しかしそれでは今回の日本一周で味わった新幹線を駆使した遠距離移動、観光列車、車窓の景色、人々とのふれあいなどはかなり異なったものになるだろう。

新幹線を上手に使い、適度に在来線が残っている今こそが鉄旅の最良期だと私は思う。

それはさましく「今でしょう」だ。

■次は、どうする

日本一周鉄旅の最良期が今ということになり、旅が終ろうしているこの段階で、つつい次の旅のことを考えてしまう。

そしてあの「また、何かやろうぜ！」という声が私の心の奥底から聞こえてくる。

今回初めてフルムーン夫婦グリーンパスを利用して、その利用価値が極めて高いことを実感しているから、またこの切符を使用しての鉄旅パートⅡのプランが既に私の頭の中を駆け巡っている。今回行きたかったが行けなかった地域、もちろん四国も再チャレンジだ。

この切符は連続利用が条件なので、例えば一か所に滞在して連泊することや、離島に渡って宿泊するように列車移動しない日が入るともったいない。

しかしそれも 5 日間、7 日間の切符を利用して 2 回に分けて利用することをすれば、何とかなる。複数枚を繋ぐことを視野にいれば 13 日間以上の日本一周プランも可能になる。

何やら新しい鉄旅を発見できる予感がする。

第七章 旅の記録

■行程

乗車距離の総合計は約 7000km（正確には 6966km）で、1日平均は 581km になる。これは東京から神戸くらいの距離になる。以下、毎日の行程を以下に示す。カッコ内はその日の乗車距離。

6月6日 (604km)

最寄り駅→横浜 横浜 5:25→5:52 東京 東京 6:08→とき 301→8:13 新潟

新潟 8:22→いなほ 1号→10:25 余目

昼食は余目駅近くの食堂「中華そば八千代」

余目 12:03→12:50 新庄 新庄 13:18→つばさ 144号→13:32 大石田 送迎バスで銀山温泉へ
銀山温泉「古勢起屋別館」宿泊

6月7日 (486km)

路線バスで大石田へ 大石田 9:31→つばさ 136号→11:12 福島

昼食は福島駅コンビニで弁当購入

福島 11:38→やまびこ 133号→12:04 仙台 仙台 12:17→はやぶさ 17号→13:33 八戸

送迎バスで宿泊地へ 「星野リゾート青森屋」宿泊

6月8日 (553km)

送迎バスで八戸へ 八戸 11:27→はやぶさ 7号→11:51 新青森

昼食は新青森駅コンビニで弁当購入

新青森 12:37→はやぶさ 11号→13:38 函館北斗

函館北斗 14:11→スーパー北斗 13号→17:41 札幌

宿泊は友人の別荘

6月9日 (195km)

札幌 10:13→エアポート 95号→10:45 小樽 小樽 10:53→11:17 余市

昼食は余市駅近く柿崎商店 2F 海鮮工房「かきざき」

余市 14:33→16:30 倶知安 倶知安 16:55→18:30 長万部

送迎バスで宿泊地へ 宿泊は長万部温泉「四国屋」

6月10日 (491km)

送迎バスで長万部へ 長万部 9:11→スーパー北斗 4号→10:22 函館北斗

函館北斗 10:49→はやぶさ 18号→11:50 新青森 新青森 12:23→12:29 青森

昼食は青森駅近く食事処「おさない」

青森 13:51→リゾートしらかみ 4号→18:56 秋田

宿泊は「東横イン秋田駅東口」 夕食は駅前コンビニにて購入

6月11日 (1129km)

秋田 07:16→こまち 10号→10:38 大宮 大宮 10:48→かがやき 509号→12:32 富山
昼食は富山駅ビルのブラックラーメン「大喜」
富山 13:17→はくたか 559号→13:39 金沢 金沢「ふらっとバス」乗車
金沢 17:31→サンダーバード 40号→18:14 福井
宿泊は「東横イン福井駅前」 夕食は「ヨーロッパ軒豊島分店」

6月12日 (581km)

福井 9:05→サンダーバード 12号→10:37 京都 京都 10:46→ひかり 463号→12:17 岡山
昼食は岡山駅コンビニにて弁当購入
岡山 12:35→しおかぜ 11号→15:17 松山 「道後温泉本館」で入浴
宿泊は「東横イン松山一番町」 夕食は「そば吉 勝山店」

6月13日 (810km)

松山 9:15→しおかぜ 12号→岡山 12:10
昼食は岡山駅コンビニにて弁当購入
岡山 12:55→さくら 555号→14:56 新鳥栖 新鳥栖 15:19→かもめ 25号→16:50 長崎
送迎バスにて宿泊宿へ 宿泊は「大江戸温泉物語長崎ホテル清風」

6月14日 (383km)

宿からタクシーで長崎港元船棧橋 長崎港元船棧橋 9:10→軍艦島上陸→12:20 長崎港元船棧橋
昼食は長崎駅近くの「うまかもん亭」
長崎 14:20→かもめ 24号→15:47 新鳥栖 新鳥栖 15:57→さくら 557号→17:09 鹿児島中央
宿泊は「東横イン鹿児島中央駅東口」 夕食は黒豚しゃぶしゃぶ「いちにいさん」

6月15日 (345km)

鹿児島中央 8:49→きりしま 6号→10:56 宮崎
昼食は宮崎駅ビルの食堂「炎の舞らくい」
宮崎 12:29→にちりん 14号→15:42 大分 大分 15:45→ソニック 42号→15:53 別府
送迎バスで宿泊先へ 宿泊は「大江戸温泉物語別府清風」

6月16日 (195km)

別府 8:19→ソニック 12号→9:52 折尾 折尾 9:55→10:16 東郷 タクシーで宗像大社
宗像大社からバス 東郷 12:13→12:43 博多
昼食は博多駅筑紫口居酒屋「しらすくじら」
博多 16:11→16:21 博多南
宿泊は友人宅

6月17日 (1194km)

博多南 9:03→9:11 博多 博多 9:47→さくら 544号→12:24 新大阪

昼食は博多駅にて弁当購入

新大阪在来線にて→京都 京都 17:32→ひかり 530号→19:52 新横浜 新横浜→横浜

横浜→最寄り駅

■温泉評価の結果

今回の旅で泊まった温泉宿と道後温泉本館の評価結果を載せる。評価は夫婦2人の主観評価で、言うなれば個人的好みで平均値をとっている。

银山温泉「古勢起屋別館」

泉質 4、風呂 4、料理 4、コスパ 3.8、秘湯度 4、サービス 4、建物部屋 5、総合 4.25

三沢の「星野リゾート青森屋」

泉質 3.5、風呂 5、料理 3.5、コスパ 3.5、秘湯度 4、サービス 4.5、建物部屋 5、総合 4.29

長万部温泉「四国屋」

泉質 5、風呂 3.5、料理 4.5、コスパ 5、秘湯度 4.5、サービス 4、建物部屋 3、総合 4.21

松山「道後温泉本館」

泉質 3.5、風呂 4、料理ー、コスパー、秘湯度 3、サービスー、建物部屋 4、総合 3.63

長崎「大江戸温泉物語 長崎ホテル清風」

泉質 3、風呂 5、料理 4、コスパ 4、秘湯度 2.5、サービス 3.5、建物部屋 3.5、総合 3.64

別府「大江戸温泉物語 別府清風」

泉質 3.5、風呂 3.5、料理 4、コスパ 4、秘湯度 2.5、サービス 3.5、建物部屋 4、総合 3.57

■費用

費用の総合計は2人で約34万円、1日平均では約3万円弱になる。交通費は約14万円ではほとんどはグリーンパスの購入費になる。宿泊費は約16.5万円で一泊は約1.5万円、1人当たりでは約7500円だ。ただ宿泊にはメリハリをつけたので平均で語るのは無理があり、全体の計画を立てるときの目安でしかない。

詳細は以下のとおり。(全て2人分の費用)

交通費	合計 140570 円
フルムーン夫婦グリーンパス	127950 円 (参考 5日間用 82800 円、7日間用 102750 円)
金沢ふらっとバス	800 円
松山路面電車 2回 2人分	640 円

軍艦島上陸ツアー	7800 円
軍艦島上陸ツアーまでタクシー	1360 円
宗像大社までタクシー	1600 円
宗像神社からバス	420 円

宿泊費 合計 164668 円

古勢起屋別館	30777 円
星野リゾート青森屋	37040 円
四国屋	19308 円
東横イン秋田駅東口	7171 円
東横イン福井駅前	9180 円
東横イン松山一番町	7776 円
大江戸温泉物語長崎ホテル清風	25239 円
東横イン鹿児島中央駅東口	6669 円
大江戸温泉物語別府清風	21508 円

食費 合計 28205 円

中華そば八千代 (余目)	1150 円
福島駅売店で弁当	807 円
新青森駅売店で弁当	721 円
海鮮工房かきざき (余市)	2820 円
食事処「おさない」(青森)	2970 円
秋田駅前売店にて購入	1657 円
ブラックラーメン「大喜」(富山)	1660 円
ヨーロッパ軒豊島分店 (福井)	2860 円
岡山駅売店で弁当	1386 円
「そば吉」勝山店 (松山)	1960 円
岡山駅売店で弁当	1200 円
長崎駅近く中華「うまかもん亭」	1960 円
宮崎駅ビル食堂「炎の舞らくい」	1850 円
博多駅筑紫口「しらすくじら」	4500 円
博多駅売店で弁当	704 円

入場料、土産、自販機他 合計約 10000 円

道後温泉本館入浴料	860 円
土産	約 5000 円
自販機、コインランドリー等	約 3000 円

第八章 日本一周今昔物語

私は過去3回の日本一周を行っている。それぞれが面白い旅なので、今昔物語として紹介する。

■学生時代の日本一周

1976年、大学2年生の夏休み50日間かけて日本一周旅行をする。大学の友人たちと3人による日本一周は三菱のワンボックスカー「デリカ」を購入しての自動車旅行で、車体には「日本一周 男が行く」とペイントして9521kmで日本を走破した。

費用は1人25万円、3人で75万円だったが、この中には自動車の費用は入っていない。三菱のディーラーから25万円で購入したが無傷で戻ったら同額で引き取ってもらう約束をしての購入だったので、無傷で帰り自動車購入費用はかからなかった。

宿泊は1/3がユースホステル、1/3がキャンプ、1/3がその他の施設で、具体的には、国民宿舎、民宿、友人の家、映画館、フェリー、お寺、祠（ほこら）など、いかにも大学生の旅だ。

コースは東北、北海道から先に行く反時計回り、関東から関西は通過したのみだ。



■子育て期の家族で日本一周

1991年~1994年に会社勤めと子育てで忙しい時期に家族で4年越しの日本一周を4回に分けて実施した。

日本一周を意識して分割して行うこと、そしてオートキャンプ活用して主体に夏休みを利用したの実施は企画として非常に面白い。特にオートキャンプは比較的安価、小さな子供が飽きない、地元食材の活用などメリットが多い。各4回は以下のとおり。

- ①1991年7月27日~10日間で関西・紀伊・能登
- ②1992年7月24日~13日間で北海道一周
- ③1993年7月22日~12日間で四国・山陽・九州・山陰
- ④1994年7月29日~9日間で東北一周・東北三大祭り見物

期間の合計は44日間、子育て期それも30代後半の会社で仕事が忙しい時でもこんな方法ならば日本一周ができることが、実証された。費用は合計でおよそ65万円になるが、20年以上前とはいえ家族4人の合計なので安くあがったと思う。

②1992年7月24日~
13日間 北海道一周

④1994年7月29日~
9日間 東北一周
東北三大祭り

①1991年7月27日~
10日間 関西・紀伊・能登

③1993年7月22日~
12日間 四国・山陽・
九州一周・山陰



■3日間鉄道日本一周

1997年3月29日から3日間の鉄道による日本一周を友人と実行する。これはJR発足10周年の記念切符（新幹線含みJR全線3日間乗り放題）が発売されたのがきっかけで、飲み友で旅友の友人Kに相談したところ行くしかないね、ということになり3日間で日本一周を決行する。

1日目は東京駅6時発の新幹線に乗り特急を乗り継ぎ、札幌に夜到着する。サッポロビール園で夕食をとり、そのまま夜行で青森まで戻る。

2日目は明け方に青森に到着し、日本海側を南下して瀬戸大橋渡り高松に夜到着する。ビジネスホテルに泊る。

3日目は高松を朝出発し岡山から新幹線、特急を駆使して熊本まで行き、熊本駅でUターンして夜遅く自宅まで戻る。

当時は新幹線網もあまり延びておらず、距離が稼げないので列車に乗っているだけの日本一周になる。車窓以外の観光はほとんどなく列車に座って飲むだけの列車旅はまさに「怒涛の3日間鉄道日本一周」になる。

1人分の費用は記念切符（3万円）と宿泊代、飲食代で合計約5万円になる。

この3日間鉄道日本一周が、今回実施した12日間日本一周鉄旅2018のきっかけになったの言うまでもない。

■1日目
東京6時～札幌 ビール園で夕食
札幌～青森へ夜行列車

■2日目
早朝 青森～大阪～高松

■3日目
高松～熊本～東京

