

四国四県、晴れ・雨・雪

2006年1月6日～10日

1月6日 非日常への旅立ち

1月6日金曜日、夕方。軽く残業を済ませ、仕事場のロッカーに忍ばせていた私服に着替えて、そそくさと最寄り駅へ向かう。電車を乗り継ぎ、博多駅から乗る電車は、自宅とは逆の北九州方面。仕事場から直接旅行へ出る、日常から非日常への脱却感が心地いい。

今回の目的地は、今年1月が僕の誕生日ということで、四国。何が「ということ」なのかというと、JR四国では誕生日に1万円で3日間、グリーン車が乗り放題になるという「バースデイきっぷ」を売っているからだ。この激安チケットを使おうと、1月に旅立てるチャンスを待っていた。待ってましたの3連休だ。

通勤時間帯の福北間の特急に乗るなんて滅多にないことなので、ソニックの車内に満載の通勤客も、あらかじめ打ち出した自由席特急券を次々さばっていく車掌の姿も、新鮮だ。そんな車内も黒崎を過ぎればだいぶ余裕ができて、午後8時前、ソニックは小倉駅に滑り込んだ。

待ち合わせていた韓国人留学生のユンさんと、改札前で落ち合った。ユンさんは、僕が韓国へ留学していた時に知り合い、今は逆にこうして日本へ留学中。誰の影響か知らぬが(俺か?)、日本に来てから鉄道旅行に感心を持ち、なかなか行く機会のない四国だからということで、今回こうして5泊3日を共にすることになった。「バースデイきっぷ」では、同行者も同じ条件の「お連れ様用」が使えるので、いっしょにお得な旅を楽しめるのだ。

小倉駅北口から、動く歩道と普通の歩道を歩くこと10分で、小倉港着。今回、四国へのアクセスに使うのは、小倉～松山の関西汽船だ。1月6日はまだ繁忙期ということで定価の4,000円がかかったが、通常期ならばネット予約やコンビニ予約などで、2～3割引の価格で使える

便利な足。ユンさんは同社航路の大分～大阪間「さんふらわあ」にも乗ったことがあり、あれくらいの大型船を期待していたそうだけど、実際の船を見て「貨物船？」と目をパチクリ。確かに外観は車両甲板ばかりが目立つ船だが、乗ってしまえば売店あり、浴室ありの快適な船だ。

船室は2等も含め全席指定だが、端からびつちりと詰めて売られるようなことはなく、隣客と適度な間隔を置いてくれているので、ゆとりは充分。関門海峡を横切る、唯一とっていい定期旅客航路なのも特徴で、貴重な関門橋をくぐるシーンを見届けてから、眠りに就いた。この航路に前回乗ったのは8年前、高校3年生の時。その時よりもすぐに眠れるようになったのは、社会人としての疲れからか、酒の力か、神経が太くなったのか。



朝一番の道後温泉本館

1月7日 重要文化財で朝風呂

夜半、ちょっとした船の揺れで目覚める。寝ている間はここが船だなんて意識しないから、揺れを「地震だ！」と体は反応した。去年の福岡県西方沖地震の記憶が甦り、数

分、息苦しくなる。最近では余震もなくなり、夜はよく眠れているのだが、体は決して忘れていなかった。

それでも、もう一度眠ってしまえば深いもの。4時過ぎの船内放送まで目覚めなかった。この航路の船内放送は朝早すぎる感じで、どうせまだ着かないんでしょと無理寝を決め込む。

予定より10分早く、松山観光港着。降りてみれば、ターミナルビルがなにやら空港のように美しく生まれ変わっていたが、帰りに見ればいいからとスルーして市内行きのバス乗り場へ向かった。何せ連絡するバスは、1便あたり1本のみ。徒歩10分の伊予鉄高浜駅まで歩いたところで始発は5時50分だから、時間を有効活用するためには、5時15分発の連絡バスにどうしても乗りたいのだ。

船が早着したからといって、早くは出てくれないバス。ようやく来たバスは、「リムジンバス」と称するにふさわしい高速バスタイプの車両で、市内までノンストップ。覚めやらぬ街を走り抜け、6時前に道後温泉に着いた。

駅から歩き、道後温泉本館の前に着いてみれば、オープンまで2分。計ったような時間で、これを元にバスの時間、否、船の時間まで決まっているのではないかと勘ぐりたくなるほどだ。一番風呂を浴びようという人たちで、風格ある建物は大混雑。落ち着けないが、その雰囲気を楽しみつつ朝風呂を楽しんだ。

「韓国と同じですね。朝から皆でお風呂に入って…」

「いやいや、日本では温泉地だけです」

ちなみにユンさんの実家の近くには「ドーゴ温泉」という名の温泉があるらしい。是非とも、機会あらば行ってみたいものだ。

「いしづち」は普通列車！？

道後温泉からは、伊予鉄道の路面電車で松山駅へと戻る。行き船内で見つけた『路面蒸気機関車』こと「坊ちゃん列車」の時刻表には、道後温泉発7時の便が載っていて、乗れないかと期待して来たのだが、時刻変更で早朝便はなくなった模様だ。残念。

伊予鉄の路面電車そのものは代わり映えないものの、



乗れずに残念！坊ちゃん列車



画面付きの高性能カードリーダー

料金箱には新たにICカードリーダーが付いており、よい意味で、相変わらず元気印の伊予鉄を印象付ける。ICカードそのものは鹿児島や宮崎、高松といった地方都市でも普及してきたものの、いずれもこれまでカードシステムを投入していなかった地域。既に「い〜カード」という磁気カードが普及していた伊予鉄が、二重投資を承知でIC化を図ったのだから大英断といえるだろう。地元西鉄にも、そんな英断を期待しているのだが…

JR松山駅へ向かい、窓口で免許証を提示して「パスデイきっぷ」と「お連れ様用」の二枚を購入。自分で「お連れ様」なんて言うのは気恥ずかしいし、そもそも自分たちに対し「お」を付けるなんて日本語会話として間違っているの



普通列車ではありません。特急いしづち号



内子回り線に入れば雪景色

だが、他に適当な表現もないのだから仕方ない。ついでに今回使う指定券も一気に求めようとしたが、列が続いたので数枚で遠慮しておいた。

朝食にじゃこ天うどんをすすり、乗り込む第一ランナーは、宇和島行き「いしづち1号」だ。滑り込んでくる切妻スタイルの車両を見て、ユンさんが一言。

「これ普通列車ですか？」

いしづちの2000系気動車は、僕から見れば間違いなく特急列車なのだが、日頃、ソニックや有明など流線型の特急ばかり見ているユンさんにとっては、それがイコール日本の特急の姿だったようだ。

はるばる、高松から宇和島を4時間以上かけ走破する

ロングラン特急にも関わらず、グリーン車はないので普通車指定席に座る。その指定席とて、1号車の前よりにほんの十数席。急行か快速のように、気軽に使われている足なのだ実感する。せめて車内販売からコーヒーでも買って特急気分になろうかとも思うが、四国の列車から全廃されて久しい。めったに使わない車販だが、いざ来ないとなると寂しいものだ。

素っ気無い特急ではあるが、足は素晴らしく早い。振り子をフル稼働させ、カーブを全速力で曲がっていく。特に市街地では、軽便鉄道から発展した鉄道なのか、軒先をかすめるような急カーブが続き、そこを車体を大きく傾けて通過していくのだから、大した迫力だ。ユンさんにも、

「ソニックみたいに、曲線で車体を傾けて走る列車に、初めて電子制御を導入したのが、この列車なんですよ」と解説、JR四国の面目を保つ。

曇りの天気だったが、内子方面の「山線」に入りトンネルをくぐれば、一面の銀世界になった。暴雪続きの今冬だが、四国でも深々と降っているようだ。今日も、高知を除く四国三県は雪の予報。今回の旅行は四国を時計回りで巡る計画だったが、この予報を見て高知を先に巡る、反時計回りのコースに変更した。以前の鈍行四国の旅でも反時計回りだったので、今回は時計回りにしたかったのだが、寒さからの回避が優先だ。どうぞ軟弱とってくれ。

八幡浜を出ると、山の上までびっしりとみかん畑の続く、いかにも愛媛県といった風景になる。ぱっと見では九州と変わらず、なかなか四国に来た実感が湧かないと言っていたユンさんだが、この風景の違いを感じ取ってくれたらどうか。山の上から湾を望む爽快な車窓を経て、列車は末端の終着駅・宇和島に滑り込む。

特急放棄でどん行乗り継ぎ

寒いながらも南国ムードの駅ビルが迎えてくれた宇和島だが、すぐさま予土線の普通列車に乗り換えだ。ロングシート、1両のワンマン気動車では旅心も湧きにくい、これぞ四国の鈍行列車、という気もする。

宇和島周辺では消えていた雪も、標高が上がるに従っ



四万十川を眺めながら



雪の江川崎で小休止



太平洋へ出る

てまた白の風景に変わってきた。身をよじって眺めるのは辛い、雪の清流もオツなものだ。途中、江川崎駅では対向列車行き違いのため10分停車。山の雪を踏みしめた。

久しぶりに人家が増えてくると、土佐大正、昭和と年号の駅が続く。さらにと乗客で埋まっていた車内も、お年寄りや中学生らが大量乗り込んできて、満席近くなった。もっと列車があれば利用されるのか、利用されないから列車が少ないのか、ユンさん共々考え込む。

終着・窪川からは逆行し、中村方面の土佐くろしお鉄道に乗り継ぐ。JR四国のパスデイきっぷだが、土佐くろしお鉄道の全路線も同じように乗り放題なので、めいっばい活用しようとの魂胆だ。1時間待てばグリーン車付きの特急があるものの、中村までは普通列車で先行する。トイレはもちろん、転換クロスシートに大きな窓を備えた、快適な車両だ。予土線の普通列車もこんな車両だったら、もっと魅力的な路線なのと思える。

若井のループ線はよく分からないまま、列車は山の中を進む。まだかまだかと待ち焦がれて対面した太平洋は、それは雄大で青かった。後の予定がめちゃくちゃになるのは承知で、途中駅に飛び降りてしまいたくなったほどだ。大きな窓いっぱい、空と海の青が広がった。

ただ乗客は少ない。昼下がりとはいえ日曜日、もう少し乗っていてもいいのではと思っていたが、中村に進むにつれてどんどん乗客が増えていく。県都高知から遠ざかる方向とはいえ、中村もちゃんと中心性を持った都市なのだ。

中村駅着。駅は大きく、くろしお鉄道に転換前の国鉄中村線が、本当に廃止対象だったのか疑わしくなるほどだ。駅前に食堂も何軒か構えているが、これと目をつけて入った店は、うどんしかできないとのこと。我慢して今日2食目のうどんを流し込む。

ところで、駅名板にあった「四万十市」なる市名に馴染みがなかったので聞いてみれば、やはり平成の大合併で生まれた新市とのこと。中村市と西土佐村の合併だったそうだが、市と村、一対一の合併で名前を変えてしまうとは珍しい。今まで「中村市〇〇」で済んでいた住所は「四万

十市中村〇〇」になったそうで、
「市長が勝手に決めちゃって」
と、おばちゃんはぷんぷんだった。

新線、鯛めし、グリーンの旅

中村からも、さらに先へ線路は続く。アンパンマンの絵もにぎやかな、後続の特急「南風3号」に乗り込んだ。大手を振ってグリーン車に乗る権利はあるが、たかだか15分の乗車。自由席の最後部デッキに陣取った。

中村～宿毛間の宿毛線は、1997年に開業したばかりの新線。田んぼの中を、一直線の高架橋が貫いている。速度は、マックスの120kmをキープ。まるで非電化の新幹線だ。この様子を見たくて、車掌席からの景色を見通せる最後部デッキに陣取ったのだが、車掌室でお仕事中の女性車掌には、無用の緊張を強いてしまったかも。

それにしても開業8年の路線にしては、高架橋がずいぶん古びている。鉄道建設公団の工事線を引き継いで開業した路線とのことだが、国鉄再建のあおりで、工事中断となった期間が長かったようだ。同じく工事中止で放置された末に取り壊された、地元佐賀の呼子線高架を知る者には、晴れて開業できた宿毛線がうらやましくもある。

ふたたび市街地、というか郊外の街らしくなり、宿毛駅が近付く。宇和島方面のバス接続案内が流れるのは新鮮で、計画では宇和島へ続くはずだった路線であることを物語るようだ。終端の高架駅なので、最大限に減速してそろりそろりと駅に進入していく。この駅の車止めに時速100km前後で突っ込み、運転士が亡くなった昨年3月の事故は、まだ記憶に新しい。事故原因は未だ不明で、尼崎脱線事件の陰になった感も否めないが、一日も早い説明が望まれるところだ。

郊外にある宿毛駅だが、高架下には何店舗か店を構えた立派な駅だ。2ヶ月前、11月1日の運転再開を一番待ち望んでいたのは、ここのオーナー達かもしれない。食堂には名物「鯛めし」の舌代が見え、さっきうどんを食べたばかりだったが、これは食べておかねばというわけで席に着いた。鯛めしはわさびを利かせすぎてしまって涙涙だったけ



直線の高架が続く宿毛線



アンパンマン踊る南風号

ど、うまいー。

駆け足の四国一周。足摺岬に行く余裕もなく、高知方面の「南風16号」に乗り込んだ。さきほどの列車の折り返しで、この四国の端っから本州・岡山までロングランすることに、ユンさんは驚いていた。宿毛駅を発車し、やはり新幹線のようにぐんぐん加速してゆく。

グリーン車乗り放題の権利を得ている今回の旅だが、この列車でようやく初めて、グリーン席へ乗車できた。3列のハイバックシートで、ゆとりはたっぷり。足置きも、くつを脱いでくつろげるタイプ。これなら2時間かかる高知まで、ゆつたりと過ごせそうだ。

しかしこのグリーン車で、これ以上特筆すべきことはない

のは残念。スリッパもなければ、ドリンクやおしぼりのサービスもない。第一、それらをサービスする客室乗務員がいないのだ。JR九州の、第一級品のサービスと比較するのは酷だと分かっているのだけど、同じく競争激しいJR北海道は九州に倣った。いずれでも苦戦の車内販売は、両社とも自社直営にして存続を図っている。高速バスとの競争ではさらに激しい四国だが、だからこそ座席を並べただけの「特急」でよいのか？いや、当のJR四国も重々承知だとは思ひ、先刻検討済みだろは思うけど…

アンパンマン列車というキャラクター戦略では、成功を収めている四国。車内は、まったくもって質素な普通の特急で、ただのキャラクター頼みのペイント列車じゃん… と一蹴するのは簡単だが、この列車を見る子供たちの目を見ていると、そうも言えなくなる。なにせ、この列車を見るために駅にきている子連れの親子（あるいはおじいちゃん、おばあちゃん連れ）は、1組や2組ではないのだ。遠く住む孫に頼まれたのか、割烹着で一人カメラを向けるおばあちゃんの姿もあった。だったらなおさら、はぐくんだ子供の夢を壊さぬ列車内であってほしいと思うのだが、そんな列車には翌日出逢うことになる。

四国で驚くのは無人駅、あるいは時間帯によって無人となる駅の多さ。都市近郊の駅や、特急停車駅として例外でなく、車掌は停車のたびにホームをかけ回る。合理化の進んだ鉄道って、本当に厳しく、寂しい。

右側に建設中の高架橋が並べば、高知駅到着だ。高知駅でも、嬉々としてアンパンマンとともにシャッターに収まる女の子の姿があった。

飲み高知

高知も見べきものが多く、大好きな街の一つなのだが、今回とれる時間は夕方の1時間少々。はりまや橋方面へ向かう棧橋線で試行されていた、土電の100円運賃は終了しており、歩いて市内へと向かった。暖かくはないが、雪の気配は感じられず、熱帯植物が踊る駅前はやはり南国の風情だ。

復元された、はりまや橋に到着。



電車行き交う夜の高知

「ここが、高知に来たって証拠になる場所ですよ。一目で高知と分かります。写真とりましょう！」

と言っても、ユンさん釈然としない様子。由来をよく知らないのは僕も一緒、なぜここが高知を代表する場所なのかと聞かれても、よく分からない。

整備された小道と、四国独特の自転車通行可の大アーケードを抜け、高知城までやってきた。すでに、ほとんど暗くなってしまったが、ライトアップされた城は、また違った姿を見せてくれている。夜の街に、明るい車内灯を投げかけ走る路面電車も素敵だ。「ごめん」行きの電車は、日本語を学ぶ韓国人としても「ツボ」にはまったくらしく、さかんにシャッターを切っていた。駆け足高知市内観光は、これにて終わり！

バスに乗って、今日の宿がある「福井」へ向かう。土佐くろしお鉄道沿線の「佐賀」といい、どこにいるのか分からなくなる地名だ。木の床が輝くバスは、懐かしい雰囲気。ICカードはもちろん、磁気カードもまだ導入されておらず、高知県のバス・電車は、近代化には遅れをとっている。

今日の宿泊は、高知ユースホテル。ユースといっても「酒の国」なる宿名が付き、新築ピカピカ、個室対応で、ペンションのような雰囲気だ。僕は非会員なので2食付6千円超と、そんなに安いわけでもない。食事には、待ってましたの鰹のたたきが登場！ここで食べられなければ、明日、高知駅のたたき弁当を買おうと思っていたので、御の字だ。



頭悩ます利き酒体験

充分にうまいが、これでも冷凍モノとのこと。旬に食べられたら、どんなにうまいのだろう。

風呂を済ませ、9時半にはもう一度食堂へ。このユースの名物が、利き酒体験(500円)だ。なんでもペアレントさんが酒造メーカーに勤められていたそうで、酒屋の「利き酒コーナー」とは一風違う、本物の利き酒ができる。利き酒で何杯も飲んでいては、酔ってしまって分からなくなるので、味を見たら吐き出すのが本来の方法とのことだ。

今回は初心者用ということで、本醸造、古酒、原酒、吟醸の4種類それぞれを当てるといった簡単な出題。最初の飲み比べでは、なるほどいい匂いだ、少し重いぞといった具合に違いは分かるのだが、その味を記憶し当てるとなると大変。吟醸酒の、口の中に華やかに広がる香りだけは容易に分かったのだが、後は「違うのは分かるけど…」といった具合。何口も、飲めば飲むほど分からなくなってきた。結果は、吟醸のみ当たただけで惨敗。ユンさんは2種正解で、その他の皆さんからも全問正解者は出なかった。

「昨日は、4人中3人が全問正解でしたが…」

そんな日に来なくてよかった…。

その後は落ち着いた気持ちで、ずらりと並んだ日本酒を飲み比べ。昔は禁酒の所が多かったというユースだが、こうして公式に飲めるようになったのだから、時代は変わった…のかも。ほのかに炭酸を含んだ生酒や、新潟の越前寒梅も登場。ペアレントさんや参加者の皆さんと、いい気持ち

で語いながら夜は更けていった。

1月8日 オリジナルキャラクタートレインに揺られ

旅の朝は早起き。いや、予定では8時前まで寝るつもりでいたのだけど、今日日曜日は、高知名物「日曜市」の日というわけで、それをのぞいて行くために6時台に起きたのだ。そんな早朝でも、旅の朝ごはんはうまい。日頃はパン1枚とフレークという朝食の僕も、ユンさんと一緒に2杯目のご飯に手が伸びた。

朝のバスに乗り込み、市内へ。降り立ち道に戻れば、ずらりと露店が並んでいた。ところどころに土産物も扱っているし、カバンを抱えた旅行客もいるのだが、あくまで地元人が主役。とびきり安い野菜や、名産の刃物が並ぶ、活気ある市場だ。ユンさんの感想は、

「『五日市』みたい。日本って、知れば知るほど韓国みたいに思えてきます」。

確かにこの雰囲気は、韓国の「五日市」のような臨時市場にそっくり。日本だって、探せばまだまだアジアなのだ。

改めて朝の高知城や、はりまや橋交差点を歩きかう土電を眺め高知駅へ。2日目の第一走者は、派手な広告に身を包んだ、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線のワンマン気動車だ。前半分が転換クロスシート、後半分がロングシートという変わった構成で、クロスシート部は中村・宿毛線車両と同様、大きな窓が備えられ旅気分が盛り上がる。ただワンマンのテープ放送の音が、九州のワンマン車と同じで、突然現実に戻された気分になった。

御免まではJR土讃線を、特急、普通と交換を繰り返しながら走る。立つ人も出た車内は一向に空かず、多くの人がごめん・なはり線まで乗り通すようだ。御免を出発すれば、真新しい新線の「ごめん・なはり線」。ワンマンテープの案内も、「次は御免町、ごめんまちこさんの、御免町です」と、駅キャラクターを付けたものに変わった。

この「全駅にキャラクター」は、ごめん・なはり線のウリの一つ。たかがローカルキャラクターと侮ることなかれ、アンパンマンのやなせたかしさんの手によるもので、なかなかかわいい。駅名版にはもちろん、駅前には像まで立っており、一駅一



朝から賑わう日曜市



海沿いの高架を走る

駅巡ってみるのも楽しそうだ。最初このことを鉄道誌で見て、「キャラクターつくったからってどうなるの？」と少し冷めた見方をしてしまっていたが、実際見てみるのとでは大違い。JR四国のアンパンマン列車の成功もしくりで、厳しい鉄道にこそこんなソフトな取り組みが大事なのだ。

急カーブを切って、高架上の後免町着。土電との乗り継ぎ駅で、早くも降りていった人もいた。線路は昨日の宿毛線と同様、気持ちいいほどの直線高架が続く。そのまま太平洋岸まで出てしまうのだから、景観に関しては最高だ。沿線が一大観光地というわけでもないのに、観光客の利用が多いというもうなずける爽快感である。

ただ、田園地帯になぜこんな立派な高架橋を？との思

いは残る。もちろん、踏切はほとんどないので安全には違いないが、仮に支払っているのなら、固定資産税の負担は相当なものだろう。特に海沿いでは、高架橋より陸側の人たちから海の景観を奪う結果にもなるわけで、潜在的不満になっていないのだろうか。大学時代、別府の海の景観についていろいろ考えていた僕にとっては、心配事だ。鉄道建設は国の事業。標準仕様に準ずる他なく、杓子定規になるのは仕方ないと言ってしまうと、それまでなのだ…。

そしてこの高架橋も宿毛線と同様、開業3年余りにしてはずいぶん古びていることも、難産の歴史を物語る。延々と続く高架橋は万里の長城とも揶揄されたそうだが、確かに景観を防ぐ壁以外の何者でもなかっただろう。乗り越えた壁は多かつたろうけど、開業にこぎつけた「最後のローカル線」の未来にエールを送りたい。

難しいことを考えずとも、海がきれいで何かと楽しいごめん・なはり線。乗客が多いのは結構なことで、御免からは女性車掌も乗務して、改札・発券に精を出している。ほとんどの乗客と車掌は、あかおかで下車。地元の人と、美術系の大学生らしき女の子2人組みを乗せ、海岸の松林を高架で快走してゆく。

太平洋の街で

このまま列車は終点の奈半利まで行くけど、沿線最大の都市・あきうたこちゃんの安芸駅で降りてみた。みどりの窓口も備えた立派な駅で、大きな観光物産館もある。これがまた繁盛していて、素晴らしいことに無料のレンタルサイクルまであった。さっそく、レジで鍵と地図を借りて散策にGo！無料とあってかなりボロボロの自転車だが、500円も取られた上にチェーンが外れた、北海道・某町のレンタルサイクルよりは上等だ。

地図を見れば、周辺には野良時計や武家屋敷跡などいろいろあるようで、建築好きとしては惹かれるものがあるが、あれだけ太平洋を見せ付けられたら、ぜひとも海岸に行ってみたい。いかにも漁師町といった風情の市街地を抜け、石ころの広がる海岸にでた。天気は良好、波音響く



安芸の海岸



オープンデッキで潮風を浴びる



終着駅・奈半利

海岸は爽快！

駅に戻り、物産館でお土産を物色。友達と上司への土産に土佐の酒を買い込み、ずっしりと重くなった鞆を肩に、終着駅・奈半利に向かう。この列車は、ごめん・なはり線のユニーク車両、オープンデッキ車で運行だ。海側にデッキを設けた特別仕様車だが、各地のトロッコ列車と違い、乗車券だけで乗れる手軽さがいい。この車両目当てで乗ったらしい親子連れで、車内は賑やかだ。

デッキに出てみれば、晴れの天気ということで、なんとか耐えられる寒さ。オープンデッキ車で走る列車は「ゆっくりダイヤ」にしてあるそうで、のんびり海岸を見ながら、同じ空気を味わえる楽しい列車だ。しかしトンネルに入れば、さすがに耐えられない寒さ。早々に、暖かい車内へ引き返した。

車内はオールクロスシートで、車内灯はちょっとレトロ調。前後の窓が大きく取られて、他の車両よりも前面展望がきくのも魅力で、親子連れが陣取っていた。おいおい少年、ちょっと運転席に近寄りすぎではないかい？

奈半利は、どんづまりの終着駅。折り返し時間はわずか数分で、外に出ることも叶わないが、駅舎のデッキから遠く太平洋を眺め満足。もう一度、1日かけてゆっくり楽しんでみたい、ごめん・なはり線だった。

帰路は、同じ列車で安芸までゆっくり戻り、接続の快速に乗り継ぐ。ローカル線ながら、1時間に1本の快速を設定しているのは立派。安芸～御免間は、31分だ。

雪の渓谷

御免からは、土讃線特急「南風」で大歩危駅まで上る。わずか45分の乗車にグリーン車を奢れるのも、パースデイきっぷがあればこそだ。

峠にかかった南風は、俊足こそ衰えるものの、スイッチバックの駅をまたたく間に通過。鈍行列車の旅では一駅一駅丹念に立ち寄り、特急通過待ちの時には駅前まで歩けたものだが、特急の窓から山間の駅の空気を感じることは難しい。沿線は、ふたたび雪景色になってきた。雪→雨→春の陽気、そして雪。四国の冬の旅はめまぐるしい。

さらにトンネルを抜ければ、土讃線きっての景勝地、大歩危へと差し掛かる。眼下に広がる溪谷美に見とれていれば、秘境観光への拠点駅・大歩危に到着。1時間に1本の特急が止まる大歩危駅だが、やはり時間によっては無人。かけよってきた車掌に、パスデイきつがを差し出した。

ホームの雪をサクサクと踏みしめ、駅前へ。平地らしい平地もなく、すぐ坂道が待ち構える駅前界限だが、マートが2軒も構えていて、人の気配は意外なほど多い。四国きっての観光名所・かずら橋までは、この駅からバスに乗ってゆくのだが、今は残念ながら改修工事中。それならば、今まで列車から眺めるだけだった大歩危峡を真下から眺めようと、遊覧船乗り場へと足を進めた。

駅からは徒歩で約15分。しかし雪に足を取られ、歩道もない道を歩くのは、かなり難儀だ。捕まえるようなタクシーもなく、黙々と雪中行進。鉄道を利用して来る人なんて僅かということだろうが、こんな経験もなかなかできない。ユンさんはというと、

「こんなの雪じゃありません。1m以上積もれば、雪ですよ」

それほど、年末年始に過ごした山形の雪はすさまじかったということらしい。

狭い橋をヒヤヒヤしながら渡って、ようやくドライブインの船着場に到着。聞いてみればまもなく出航とのことで、船着場までの急な階段を急いで、しかしすべらぬように慎重に下りた。にぎやかな女子大生グループとともに、溪谷遊覧へ出航だ。

雪こそ降っていないが、曇り空に灰色の岩、白い雪とあってモノトーンの世界が広がる。地層の傾きを見ては公務員試験の地学を思い出し、溪谷のはるか上を走る国道や鉄道に「どうやって施工したんだろう」と思う僕は俗世間の人間かもしれないけど、大地のエネルギーには素直に圧倒された。「こたつ船」でなかったのは少し残念。船着場にはこたつが積まれており、もう少して始まるようだ。

いったい、水面から何mの位置にあるんだろう？というドライブインで「祖谷そば」をすすり、再び悪路にアタック。数



国道張り付く大歩危峡

時間前まで、春の海辺を歩いていたのが信じられない。四国って、狭くて広い。

アンパンマンと一緒

躍進する高速道路に、予讃線以上の苦戦を強いられている土讃線。特急列車は岡山での新幹線連絡に活路を見出す「南風」がメインで、高松行き「しまんと」は、「南風」との併結列車を含めても5往復に過ぎない。しかも昼間の時間に走るのは、この「しまんと4号」のみ。南風と合わせて計6両の車内は、3連休と思えないほどがら空きだ。新型の「N2000系」の乗り心地はよく、大きな窓から眺める大歩危・小歩危は絶景なのに…そんなに高速道路っていいものなのか、一度、四国一周高速バスの旅つても、体験すべきなのかも。

乗り継ぎターミナルの阿波池田で下車。駅ホームは昔ながらの雰囲気、さらに国鉄色に戻された急行型気動車が入ってきたものだから、それこそ何十年前かの風景のようだ。

そんな阿波池田駅の向かい側ホームに待っていたのは、ドライな現代特急の「剣山」。通常、2両編成にグリーン車はおろか、指定席すら4列×3列の12席しかないという、快速のような特急だが、この列車は3両編成。真ん中の車両を飾るのは、やはりアンパンマンだ。

しかも、車内はいたって普通でドライブだった南風と違っ



真ん中の1両がアンパンマンカー



これなら子供も退屈知らず



駅舎だけ見れば四国一の徳島

て、こちらはバッチリ車内にまで手が入られている。クッションが敷かれ、アンパンマンのビデオが流されていて、子供たちが無邪気に遊ぶ。この中の何組かの親子連れは、この車両がなければ、おそらくこの列車には乗っていなかったであろう。おそるべし、僕らのアンパンマン。

徳島線を走る「剣山」は、とうとうと流れる吉野川を横目に坦々と走る。このキハ185系気動車は十数両がJR九州に中古で売却されており、「ゆふ」で何度も乗っているおなじみの車両だ。久大本線の玖珠(豊後森付近)の車窓とオーバーラップする。

車窓の楽しみも、後半は日没になりおしまい。高架線上で高德線と合流し、休日なりの夕方ラッシュを迎えた徳島駅に到着した。人口では四国3番手の徳島だが、駅ビルは新しく立派で、そごうが構える駅前も賑わいがあり、JR駅前だけで比較すれば四国一の賑わいだ。「そごう」に対する予備知識のないユンさん、

「そごうって、パチンコ屋なのかと思いました。そごうパチンコ…」。

以前は小倉伊勢丹もそごうだったんですよと、そごう信者ではないのだが力説した。徳島「市」を見る時間は、この乗り換え時間13分のみ。板野方面の普通列車に乗り継いだ。

この列車は1000系気動車。クロスシートとロングシートを千鳥配置した車内は独特で賛否が分かれるが、僕が気になったのはまったく別の部分、扉の重さだ。車内保温のため、冷暖房の時期はドアを半自動扱いにしている(冬だけでないのが四国らしい)のだが、1000系の中ドアは両開きで、両側の扉が連動しているものだから、開けるのがとにかく重い。24歳の僕でも難儀するのだが、お年寄りはおお然り、子供ならまず開かないのではないかと、以前はなかった身障者対応トイレが設置されたのは改善だけど、この扉は、バリアフリーを阻んでいる。

終点の板野で下車。決して小さな街ではなく、この駅を終着とする普通列車も多いのに、夕方から無人とは驚きだ。迎えの車で、今夜の宿へ向かう。北海道に多い男

女別相部屋形式の「とほ宿」と呼ばれる民宿で、四国では唯一、ここだけの存在。まずそこに興味を持ったし、いずれ北海道を旅したいというユンさんへ、こうした宿があることを伝えたいと思い、この宿を選んだ。

ところがこの宿主さん、元はユース協会の職員さんだったというから驚き。民営ユースならば個人経営の民宿のような所も多くあるのに、

「なぜユースとして開業しなかったんですか？」

「お遍路さんって、ユースだと泊まってくれないんですよ」

なるほど、確かにお遍路さんにユースのイメージは湧かないものだ。「とほ」してこそお遍路さん、とほ宿ならば泊まってくれそうだ。

とほ宿といっても個室に入れば、普通の民宿に近い。それでも夕食後に食堂兼談話室に残っていれば、宿主さん夫婦とも自然に話しが弾む。明日は鳴門海峡大橋に行つて、うず潮でも見ればいいですねと話していたら、

「見ごろの時間ってご存知ですか？その前後1時間くらいに行くのがいいですよ」

調べてもらえば、明日の干潮時刻は8時40分。予定では9時42分のバスで鳴門公園に着くことにしていたが、これじゃ見ごろに間に合わない。さっそく時刻表を借りて、旅程の修正にかかったところ、導き出された出発時刻は、板野駅発7時半前。

「あのお、明日7時15分頃送ってもらったり…」

「よろしいですよ、7時に朝食をお出ししますので、準備万端にしてから食べに来てください」

というわけで、やはり今夜も早寝と相成った。

1月9日 渦巻く海峡

6時半のアラームに起きてみたら、ユンさんはすっかりお目覚めの様子。なんでも、昨日の夜更けに宿主さんと話していて「四国八十八ヶ所」に興味を沸き、早朝に一人、第3番の金泉寺まで行ってきたそうだ。

「暗くて、何も分からなかったですけど」

と笑っていたが、遍路という文化は、韓国人の興味を引くものだったようだ。



二手分かれる池谷駅

今朝も快食で、2杯目のお代わりも美味しく頂き、出発。板野まで間に合うのかなと思っていたら、1駅隣の阿波川端へ送って頂けるそうだ。片面ホームの無人駅、田園地帯に輝く朝日が、美しくも眩しかった。

通勤対応の立派な3両編成だが、休日とあってガラガラの普通列車で2駅、池谷(いけのたに)に着。鳴門線に乗り換えだ。乗り換え時間は15分あり、二股に分かれた線路の間に駅舎がある珍しい構造に見入ったり、見渡す限りの田園風景を踏線橋から眺めたりして過ごした。

鳴門線の列車も3両だったが、こちらは国鉄型の気動車が行き交っている。平野の真ん中を走る列車の車窓は、地元佐賀の風景のようだ。立派な駅舎を構えた終着駅、鳴門に着いたのは8時7分。まだまだ朝早いといえる時間だが、駅前のバス停には鳴門公園行きのバスを待つ観光客の姿が多い。僕らと同じく「見ごろ」の時間を狙っているのだろう。

鳴門公園行きの市営バスは、競艇場を過ぎ「小鳴門橋」を渡る。あくまで「大鳴門橋」と比較した場合の「小」なのであって、普通に見れば相当に大きな橋だ。島田島内のリゾートで従業員を降ろせば、あとは観光バスの雰囲気。ほとんどが、終点・鳴門公園まで乗り通した。

降りたら突然、「遊覧船に乗らんね、渦の道からなんてつまらないよ」と、お土産屋さんのおばさんに捕まり、その「渦の道」へ行こうとしていた者としては、気分を害す。「ま



橋の下に渦を望む



大鳴門橋

た後で…」とごまかしつつ、大鳴門橋の展望通路「渦の道」へと向かった。しかし渦の見ごろが9時前だからといって、開門時間を繰り上げてはくれない。早くしないと消えちゃうよ、と焦る。

展望台から遠いうず潮を眺めていたが、「渦の道」も9時数分前に開門してくれたようで、さっそく中へ。この「渦の道」、新幹線を通すために鉄道・道路併用橋として作られたものの、明石海峡大橋が道路専用でできてしまったために宙に浮いた、鉄道構造部を利用した遊歩道だ。ところどころに開けられたガラス窓から足元をのぞけば、はるか真下に鳴門海峡の濁流が流れる。高所には慣れなければならぬ建設業従事者とはいえ、足がすくむ。

歩くこと数分で、うず潮うずま中央部に到着。海とは思えぬ流れにも目を奪われるが、ごごおと鳴る波音も迫力ものだ。遊歩道内に流れているBGMは、余計かもしれない。床面は一部が強化ガラスになっており、ユンさんは飛び乗っては楽しんでいるけど、いやいや、俺はやりたくないな… 高所に慣れ過ぎてしまっただけで逆に危険なんだ、と自分に言い訳する。

こんなに楽しい渦の道だが、せっかくの鉄道併用構造がもったいないなと思う。新幹線でなくても、普通列車かトロッキ列車なり走らせれば楽しいと思うのだけど… 展望台に登り、橋を眺めてみれば、本州～四国を結ぶ高速バスが、それこそひっきりなしに行き交っている。新幹線に代わって大動脈として機能する、四国の高速道路時代を実感させられた。

コトデン再生を見届ける

帰りも鳴門市営バスで戻る予定だったが、時刻表で見落としていた徳島バスが5分前にあるというので、よろこび勇んで飛び乗った。しかし市営より少し遠回りしている間に追いつかれ、鳴門駅前に到着したのは結局同時。頻繁とは言えない頻度のバスなのに、何も同時運行しなくても…

帰路も池谷駅で25分の待ち合わせ。タイムロスの多い列車の旅、高速道路をフル活用すればマイカーでも効率よく回れるのだろうが、知らない駅、知らない街を歩くのも楽しいもの。駅前にはつぶれた喫茶店が2軒もあり、以前は賑わった駅前なのかと想い巡らせてみる。

高松行き「うずしお」は、2000系気動車の2両編成。L特急を名乗る頻発運転の特急だが、指定席はやはり4席×4列の16席のみだ。停車駅には無人駅も多く、「合理化JR四国」の姿はここにもある。しかし、足の速さだけは身上。車や、志度から並行するコトデンをごぼう抜きにしてゆく。海の眺めも爽快、しかも寝ていたとあって、高松まではあっという間だった。

ずらりと四国・本州各方面の列車がならぶ頭端駅の高松は、始発駅らしい雰囲気だ。四国一の都市(人口トッ



イルカ専用の自動改札並ぶ瓦町駅



チャージ機も最先端



電車のカラーは線区別に

ブは松山だが、都市としての勢いは高松が勝っているように感じる)の滞在時間もわずか、さっそく街に向けて歩き出す。

高松名物の、網の目状アーケードに入ればさっそく発見「セルフうどん」。初日がうどん攻めだったため、

「またうどんですか？」

というユンさんを、

「高松に来て、うどん以外の何を食べるんですか!？」

と、半ば強引に引き込む。食べてみればやはり、コシのある麺、そして安い値段で大満足だ。

もう一つの目的は、前回、月に何度かしかないという休館日に当たってしまい見学できなかった、丹下健三の名作「香川県庁」へ。しかし、いつの間にか毎週末が休館日に変わっており、またも見学を果たせなくてガックリ。社会人になってしまえば、休みは週末のみ。もうチャンスはないのかしら。

時間もないので、瓦町駅に出てコトデンで高松駅に戻ることにした。再建計画の進むコトデン、街行くコトデンバスにはかわいいイルカのイラストが踊るようになったが、鉄道もICカード「イルカ」を導入、一気に近代化が進展した。瓦町駅にもずらりと自動改札が並び、近代的な都市鉄道の体を整えたが、おもしろいのは自動改札が「イルカ」専用であること。なるほど、券売機を自動改札対応に変えるのも経費がかかるし、完全自動化した所で駅員を0にはできないのだからと、切符では従来どおり有人方式で乗り切っているのだ。切符には、懐かしいパンチが入るのも対象の妙。

そしてもう一つ気になっていたのは、コトデン社員の接客だ。再建計画も途についたばかりの2002年には、ひどい駅員、乗務員ばかりに当たり「再建道遠し」と思ったものだった。今回、瓦町～高松築港間の電車の車掌から受けた印象は「頼もしさ」。一挙一動、声を出ししっかり確認。車内を見つめ、乗客の安全を守る目は厳しい。デパートのような接客はないけど、鉄道会社にとって何より大切な「安全」を大切にしている再建なのかと、この車掌から感じたのだった。

海を渡る

築港駅から高松駅に向かっていると、駅前にあるその名もずばり「シンボルタワー」が、若者たちで騒がしい。1月第2月曜、今日は成人の日だ。あの「クラッカー事件」以来、全国が注目する「高松の成人式」だが、今年はずつがなく終了したのだろうか。僕の地元の成人式に比べると、どうも騒がしい気がしてならなかったが。

高松から乗るのは、快速マリンライナー。JR四国の「パスデイキっぷ」だが、有効エリアはしっかり本州側にある境界駅・児島まで入っており、せっかくだから瀬戸大橋を渡ってみようというわけだ。しかもマリンライナーが新型に変わって以来、今回は初めての乗車。乗るのはもちろん、2階グリーン席だ。

四国では「うずしお」と並び、130km/h をマークする俊足快速。高松郊外をびゅんびゅん飛ばす。2階席だからといって、そうそう眺めが変わるわけではないけれど、駅のホームに入った時には高さを実感し、ちょっとした優越感を感じる。そんなものが必要ないという人なら、1階指定席でも充分で、2階グリーン席と座席はほとんど変わらない。自由席は、関西の新快速と同じ型の車両。2扉で落ち着いた雰囲気だった、以前の車両の方が好きだ。

高架に上がれば坂出。いよいよ瀬戸大橋へ足を踏み出す。予讃線と瀬戸大橋線をつなぐ巨大なコンクリート三角線を過ぎ、工業地帯の真上を過ぎれば、7分間の海上散歩が始まる。2階グリーン車では車窓を気にする人もいるが、自由席では「いつもの風景」という空気が流れているのだろう。当たり前を海を越える、それがすごい。

トンネルを抜ければ児島駅着。JR化後に開業した駅だが、すでに国鉄時代に設計が進んでいたのだろう、いかにも国鉄の高架駅といった雰囲気だ。駅前のショッピングモールや歩道橋などは、大橋景気を当て込んでできたのだろう。静かだが、ショッピングモールはそこそこ賑わっていた。

目的地は、瀬戸大橋架橋記念館。建築、土木大好き人間にも必見の施設で、世界の橋の概要や模型を展示していて、無料で見ることができる。しかし、この施設のバブリーさときたら、どうだろう。中世ヨーロッパの石造アーチ



2階建て快速マリンライナー



心持ち高い眺め



バブリーな架橋記念館

橋がモチーフだろうというのは分かるけど、なにもこんな豪華に作らなくても… バブル時代建築の一つと言えるのでは？ 二度とあんな時代にははいけないと誓った。

もちろん内容は興味を引くもので、特に建物内を横断する勢いの瀬戸大橋風洞実験用模型は圧巻だ。模型でこの大きさなのだから、実物がいかよいか、分ろうというものだ。

アーチ橋がモチーフの建物とあって、地上から建物上に登ることができるのも面白い点の一つ。球体を描いたてっぺんに立つと、地球の頂上にいるかのような気分だ。そしてこの上から「発見」したのが、ナローゲージのローカル私鉄として名を馳せた、下津井電鉄児島駅の駅舎だった。廃線から10年以上経ったものと記憶するが、いまだに残っていたのだ。下津井電鉄自体はバス会社として存続しており、まさか復活を目論んでいるのか？

華のある特急

児島から今回の旅最後の列車、松山行きしおかぜ号に乗り込む。児島駅に入ってきた列車は、堂々の8両編成。通常は岡山発のしおかぜ5両と、高松発のいづち3両を多度津で併結するのだが、今日は乗客の多い日ということで、全車が岡山発となったようだ。ここからも、JR四国の岡山重視が伺える。

そしてこの8000系電車、昨年からはまった抜本的リニューアルを終えた編成で、わざわざこの車両に狙いを付けて時間を選んだ。ひとまず最後尾のグリーン車に収まってみる。これまで乗った列車の、プラスチック整形品然とした印象とは違う、木目調のシートバック。座面も和風の藍色で、全体的にも和の雰囲気大切にされたようだ。

車内を巡ると、多用されているのは木目の化粧版。洗面台には暖簾がかかりJR九州の885系の影響かとも思えるけど、陶器のシンクがいつそう和の雰囲気を強めている。デッキの床には大きく「しおかぜ」のルート地図が描かれ楽しいし、深海風？の色彩で彩られたドアで、落ち着いた空気。これまで乗った四国の特急から感じられなかった「豪華さ」というか「色気」というか、雰囲気への配慮が見られ



木目調の座席バックが優しい車内



デッキには四国の地図が

る列車だ。JR四国だって、ちゃんと分かっているのだ。ただそれだけに、車内販売がないのはなおさら惜しい気がする。

実用的な所では、車端部の座席にパソコン電源を備えており、これもバスにない強み。なお車内のリニューアルはグリーン車、指定席車のみで、自由席車は従前のままとなっているのも特色で、これは以前のJR東日本のリニューアル車に見られたやり方だ。

多度津では、高松からのリレー特急「いづち」と出会う。全車が「しおかぜ」として岡山始発となったため、高松からの乗客を救済するため運行される高松～多度津間の臨時ミニ特急だ。区間もミニなら編成もミニで、「剣山」と同

様の前後2両の編成。いったい、どれほどの乗客がしおかぜに移ったのか、最後尾からでは知る術もないが、多くはなかったようだ。

「しおかぜ」本体には引き続きかなり乗っており、8両編成に多くの乗客を乗せ快走する姿は、四国でも唯一、特急列車の風格を持った列車といえるかもしれない。自慢の振り子装置もフル稼働、スムーズに曲線をクリアしてゆく。

ただし単線の予讃線、列車交換のため途中何度か、運転停車を繰り返した。多度津でも列車接続のため停車時間が長く、限られた鉄道施設の中で特急を走らせなければならぬ、JR四国の泣き所と言えそうだ。

そして夕暮れも近付き、停車を重ねる度に車内はどんどん寂しくなっていく。四国中央市、新居浜市、西条市、今治市と連なるものの、高速バスの便に比較的恵まれない、これら有力都市の大切な足であることが伺える。反面、それだけ松山が高速バスに食われているという見方もできるのかも。博多～大分のソニックが、行橋、中津と停車する度に寂しくなっていくのと同様かも。

残り少ない乗客を乗せしおかぜ7号は、2時間半の旅を終えて松山に到着。3日間大活躍した2枚の「パーステイキっぷ」も、ここでお勤め終了だ。

大変身のウォーターフロント

振り出しの松山駅に戻った。夜の船までは時間もあるので、市電で松山市駅へ。いよつ高島屋でお土産を買出したり、地下街で夕食を食べたりして過ごした。

松山観光港へは、来た時と同じように「リムジンバス」に乗ってもいいのだが、せっかく電車も走っているのだからということで、伊予鉄高浜線で行くことにした。四国で初めて自動改札機を投入、近代化では先んじていた伊予鉄道の郊外電車だが、「ICい〜カード」ももちろん郊外電車に対応、さらに進化した。琴電と同様、有人のままIC化をいつているがやり方は逆で、有人改札にカードリーダーを備え、それを駅員が目視で確認というシステムを採っている。

電車の方は以前と変わらず、大手私鉄の中古車が主



ICカードは有人改札へ！？



空港と見まごう観光港ターミナル

力として活躍。利用客は決して多くないものの、夜間にも便利な3線同時発車のネットダイヤを維持している姿勢は立派だ。梅津寺駅ではユンさんに、

「ここが東京ラブストーリーの舞台になった駅ですよ！」と水を向けてみたものの、これといった反応はなし。見てなかったか…

高浜駅着。伊予鉄は古い駅舎を大切に使っている会社で、そんな古風な駅舎と真新しいICカードリーダーが対照的だ。高浜駅はもともと松山港との連絡のため作られた駅で、港は少し離れた場所に移転してしまったが、現在もホームからすぐの場所から連絡バスが発着、海陸連携輸送が築かれている。以前、松山観光港から高浜駅ま

で歩いた時にはかなりの距離があったように記憶していたが、150円のバスに乗ってみればあつという間だった。

行きには時間がなく、ほとんど見られなかった観光港ターミナルを見るのが、最後の楽しみ。チェックイン…じゃなくて乗船手続きを済ませたあとは、ターミナルビル探検だ。

ビルの雰囲気は、まさに空港。中央には大きなホールが広がり、電光掲示板には各方面への発着案内がまたたいている。夜9時とは思えぬ人の多さで、ビル内の土産屋やレストランもすべてオープン。みやげ物は市内で買いきれいでなかったが、ここで何でも手に入る。

2階に上がってみればデッキから港の夜景が一望で、レストランは雰囲気満点。普通の港の食堂を想像していたものだから、意標を突かれた。キャンドルライトが灯るゲストルームなんてものもあり、これまでの港の概念を覆す施設だ。

発着する船は普通のフェリーで、小倉行きは来た時と同じ「フェリーくるしま」。出航を待たず、ロビーでビールと、買い込んだ「じゃこ天」を開けた。このじゃこ天、愛媛に来たときは必ず食べていて、病み付きになるうまさ。できれば地元のスーパーや総菜屋でも売って欲しいと思うほどだ。

この3日間を振り返りつつ、酒はどんどんなくなる。もういいと言っているのに、ユンさんが高い船内自販機のビールを勧めてくれるものだから、どんどん酔いが回る。そのまま二等船室へパタリ。よく眠れたこと、この上ない。

1月10日 下関駅への哀悼

1月10日火曜日。朝、といっても真っ暗な午前5時に、フェリーくるしまは小倉港へ入港した。今日は1限から講義があるユンさんと船内で別れ、僕は部屋に戻って再び眠りに就く。というのも松山→小倉航路には、午前7時まで船内休憩できるサービスがあるのだ。宿代わりに夜行船を使う旅人にとっては、嬉しいサービス。え、今日の仕事はどうしたのかって？今日は就職して以降初めての、有休休暇を確保しているのだ。

目覚めてみれば、船に残っている人はほとんどいない。寒い、人っ子一人いない道を小倉駅まで戻り、朝マックな



もろくも焼け落ちた下関駅舎



地元の人も呆然と…

らぬ朝ロツテリアで朝食を済ませた後は、自宅とは逆方向の下関駅へと向かった。一昨日夜、「道しるべ」で見たニュースで衝撃を受けた、下関駅全焼の現場を見たかったのだ。

関門トンネルを抜け、下関駅へと列車は進入。7日未明の全焼以来初の平日とあって、現場に初めて降り立つサラリーマンも多いのだろう。電車の乗客は皆、「どうなっているんだろう」という面持ちで車窓に注目している。ホームにはなんら被害はないようで、何事もなかったかのように電車は下関に着いた。

しかしホームに下りてみれば、焦げ臭い匂いが鼻につき、ホームの時計という時計が「調整中」のまま止まってしまっ

ている。電気が途絶えているわけでもないのに、公衆電話もすべて「故障中」。異常事態なのだ、否応なしに実感だ。

改札を抜けてみれば、閉鎖になった東口の前では、駅員総出で回り道の案内を行っている。言われるままに出て、歩道橋に上がって待っていた光景は、跡形もなく灰の山となった駅の跡だった… 隣接する運輸センターのRC建物も、て真っ黒な空っぽの躯体と化していた。ホームなど鉄道施設は無事だったのに丸1日運休に追い込まれたのは、この運輸センターの焼失で運転関係の書類が焼失してしまったからに他ならない。これだけの火災で、人的被害がなかったのは本当に不幸中の幸いだ。

怒りというか、消失感というか。何度が訪れただけで愛着があったわけでもない駅舎だったが、「ご苦労様」の声を掛けてもらう間もなく最期を迎えた下関駅に、合掌。下関駅の改築改良は長年の懸案だっただけに、これを契機に飛躍を目指した新駅舎の計画が進んでくれれば、せめてものなぐさめになるのだが。

小倉からは、博多へ特急でひとつ飛び。久しぶりの鉄道旅行らしい旅行に、これまた久しぶりの疲労感を感じつつ、一人暮らしの部屋へと舞い戻った。