

さよなら九州を駆けた寝台列車





ライトアップされた夜の門司港駅舎
この駅から最後の旅が始まる



A寝台個室シングルデラックスが
最後の客を待つ



車両側面の方向幕には
なつかしの「西鹿兒島」を表示



10人規模で旅を支える乗務員も
国鉄時代の衣装で揃える



こちら間もなく見納めの
特別快速なのはなDX



新幹線時代をにらみ走り始めた
大隈半島直行バス

ラストラン富士、さよなら寝台列車

重要文化財の名駅舎から旅立つ

午後九時、門司港駅に降り立った僕を、闇夜にライトアップされた駅舎が出迎えてくれた。一九八八年に重要文化財に指定された由緒ある駅舎で、昼とはまた違った趣に包まれている。

僕がこの駅舎と初めて出会ったのは、夜行急行「かいもん」に乗るべく、同じように夜訪れた小学六年生の冬だった。幼いながらも、その美しさに大きく心動かされたものだ。建築屋を生業にしている僕だけど、建築を志したきっかけは、あの時見た門司港駅舎だったように思う。

周辺のレトロ建築群もライトアップされており、夜の散歩も楽しい街である。デートコースとしても最適だとは思いますが、今夜の門司港駅前は、明らかに同業者：「鉄」好きと思しき人々が、三々五々時を過ごししていた。門司港始発、日豊本線経由・鹿児島中央行き「ありがとう富士」を待つ人々だ。そして僕も、駅前に設けられた受付所で切符を受け取り、入線の時を待つ一人である。

国鉄の切符を模した乗車証は、九州を駆けつけた寝台列車のテールマークをあしらったネックストラップに収められている。「はやぶさ」「富士」などだけではなく、急行「かいもん」「日南」も含まれているのは、我が意を得たりの思い。A個室で配られていたヘッドマークをデザインしたタオルも貰えた。また寝台に備えられた浴衣も、今夜は持ち帰り自由とのことである。

門司港駅の改札口上の電光掲示板に「ブルトレ『富士』鹿児島中央」の文字が光った。貴重なシーンに、一斉にカメラが向けられる。何気なく案内されているが、今夜の団体臨時列車は、抽選に当たった人だけが乗れる特別運行である。二十一時十五分、しずしずと逆行で「富士」が入線してきた。客車を先頭にホームへ滑り込んでくる様子は、「かいもん」の再来である。思えば筑豊本線の五〇系客車を含め、門司港駅で当たり前に見られていたはずの推進運転も、貴重なシーンになってきた。

古びたホームに据え付けられたブルーの車体は、疲れの色こそ隠せないものの、つややかで雰囲気は満点。九州内のたかだか数百キロ離れた鹿児島までしか行かない列車ではあるが、はるか遠き旅立ちを思わせる空気が漂っている。

今回の特別運行を成功させるべく乗り込むクルーは、主催者のJR九州旅行の社員を含め、10人以上にもなる模様。車掌やサービス係は、鉄道記念館から借りてきたという国鉄時代の車掌長や食堂車クルーの装いで、年配の方には懐かしいことだろう。

発車までの十五分はあまりに短く、様々な角度から写真に収めていたら、あつという間に発車時刻となっていた。べルに急かされるように、今夜の根城の6号車に乗り込めば、ガクンという客車列車独特のショックとともに発車。大勢のギャラリーに見送られ、門司港駅を後にした。

最後の花道、最期の孝行

今夜の「富士」は、もちろん満席。僕のボックスは、昼の「さくら」（長崎〜門司港間）にも乗ってきたという佐賀のおやじさんと、遠路はるばる埼玉、大阪からやってきたという筋金入りの鉄道ファンたちが同席である。ただ、僕も含む

めいめいの手には缶ビールとつまみもすっかり携えられており、列車でくつろぐ時間も好きな、鉄道旅行派でもあるようだ。

門司駅で早くも運転停車し、普通電車で道を譲る。定期運転の頃の寝台特急も、同じ特急でありながら昼行特急に追い抜かれたり、普通電車を追い抜かない平行ダイヤを組んだりしていて、およそ「特急」らしくなかったが、今日は団体列車とあつて、より肩身が狭い。とはいえ急いでいる人なんて誰も乗っていないのだから、何ら苦情はないだろう。

小倉駅にも停車したものの、停車時間はわずかで扉は開かないとのこと。それなのに乗り換えの案内が流れてきて一同目を合わせたのだが、内容は「長崎・佐世保行き寝台列車『ながさき号』…」と、古き時代の車内放送を再現したもので、雰囲気を感じ上げてくれた。

一方、車内販売員からの放送は、いつもは特急の客室乗務員として乗務している人らしく、洗練「されすぎた」感も。元日食社員の指導を受けて完全再現してほしかったと言つては、贅沢だろうか。車内販売の内容も、沿線のお土産品に飲み物程度のもので、現役時代とはほど遠い。沿線のお土産詰め合わせを買おうと、きつぷを模した記念乗車証を貰えるとかで楽しみだったが、二号車の個室車から回っている間に、売り切れたようだ。端の号車に当たった悲哀である。

車内販売といえば、鉄道グッズショップ「ワンマイル」による特別販売も、一号車の寝台一区画を占拠して行われており、好評のため整理券を配布して順番に案内しているようである。今日使用した号車札もオークション方式で即売するとかで、商魂たくましさには恐れ入る。佐賀のおやじさんは、日頃グッズ類には手を出さないのだが、今日は特別だからということで、「さくら」も含め十万は投資してしまったとのことだ。

そもそもこのツアーの参加料金も、朝食の弁当や帰路の新幹線を含めるとはいえ、二万九千円という高値である。ましてグッズ販売にまで精を出すとは、一体いくら稼ぐんだらうと斜めから構えてしまいそうになる。ただイベントのため車両を整備したり、十人以上の乗務員を乗せたりしていれば、かなりの経費がかかるだらうというのも、また思い

至る事実。現役時代は、乗客減に悩み「お荷物」となりながらも、簡単に廃止に踏み切れず赤字を出し続けた列車でもあ
る。せいぜい最後に一稼ぎするというのも、九州ブルトレに飾らせてやれる最後の花道かもしれない。

特別列車に集まる人々

今夜の「富士」は高値のツアー列車であり、それもほとんど乗ることが目的のようなもののため、一体どんなマニア
ックな雰囲気になるのだろうと怖いもの見たさの心境でもあったのだが、思いのほか、「普通の雰囲気」の列車である。
「鹿児島るるるぶ」を見ながら明日の予定を練っている夫婦もいたし、よく乗った寝台特急が懐かしくて乗ったというお
ばあちゃんや、家族連れの様もあった。廃止半年前の、同じような目的で乗る人が増え始めていた頃の「富士」に近い。
もつとも親子4人で乗れば、旅行代金だけで十万四千元にもなるのだから、相当に好きでなければ踏み出せない出費
ではあるだろう。

そして、もつと意外だったのは、十時頃にはカーテンを閉めて眠る人が多かったこと。停車時間に少し眠るくらいで
徹夜する人が、ほとんどなのだろうと思っていた。車両そのものを味わうには昼行の「さくら」の方がよかっただろう
し、「富士」に乗った人は「車内で眠る」ことも目的の一つなのかもしれない。

他の列車ダイヤを縫って走る臨時列車だが、走っている間は他の列車の邪魔にならないよう、現役時代を彷彿とさ
せる全力疾走を見せてくれる。一号車に行けば、高らかにうなるED76電気機関車のモーター音も楽しめた。行橋や
中津、別府に至っては、なんと通過だ。再現の車内放送も聴けなかったが、ソニックスの停車駅さえ無関係に通過してし
まうのも、イベント列車ならではの非日常な痛快さがある。大分駅では二時間の停車時間があるのだが、

「別府で止まってくれば、駅前温泉で一風呂浴びれるのに」

と言う大阪氏の声に、みな同意。旅行らしい旅行も楽しみたい、鉄道旅行派なのだ。

別府を通過して数分で、列車は別府湾沿いへと飛び出る。対岸には大分の夜景、そして振り返れば別府と国東半島の夜景が広がり、車窓名所の一つと思う。初めてこの夜景を見たのが、上りの急行「日南」に乗った時だった。深夜の時間だったが、眠れずに寝台車の補助椅子から眺めたことを思い出す。十八年前の追体験である。

○時二十分、大分駅着。二時間の停車時間があるが、一時まではドアが開き、車外に出ることができる。そして深夜にも関わらず、大勢のギャラリーが待ち受けていた。○時過ぎとは思えない賑わいである。

大分駅は高架化工事が進んでおり、豊肥本線・久大本線のホームが高架化された。すでに終列車は終わった時間だが通路は開いており、初めて真新しいホームを踏むことができた。各県庁所在地の駅が近代的な姿に生まれ変わる中で、取り残されてきた感のあった大分だが、数年後には大変貌を遂げるのだろう。

駅ビルはまだ昔のままだが、駅内コンビニは a m / p m の身売りに伴い、ファミリーマートに衣替えしていた。a m / p m の頃は深夜休業だったように記憶しているが、ファミマ化で二十四時間営業になったのは嬉しい改善。博多から宮崎の夜行特急「ドリームにちりん」も大分では長時間停車するが、夜食調達が便利になった。僕も、不足気味の燃料補給をしておく。

時間は一時近くになり、さすがに眼もトロンとしてきた。上段寝台にセルフでベッドメイキングして、カーテンを閉じれば自分の空間。見知らぬ人に「お休みなさい」の声を掛けるというのも、寝台列車ならではの妙味だなと思いつつ、瞼を閉じた。

九州を駆けた寝台列車の思い出

物心がついた頃から、僕は鉄道を追いかけていた。身近な普通電車や、スマートな昼行特急ももちろん興味の対象だったが、長大編成を連ねて速き地を結ぶ寝台特急は、別格の存在感であり、憧れだった。

一九八八年の国鉄の地域分割で、もつとも懸念されていたのが、長距離旅客に不便が生じるのではないかと。だから逆に分割民営化失敗の烙印を押されまいと、乗客減に悩みながらも寝台特急は廃止を逃れていた。国鉄から引き継いだ九州ブルートレインは、一九九四年まですべて生きながらえていた。

初めて乗った寝台車は、格安で九州内のグリーン車・B寝台車に乗り放題だった「九州グリーン豪遊券」で乗った、急行「かいもん」「日南」のB寝台である。一九九三年三月の廃止まで半年を切った時期ではあったが、年末とあつて帰省客で賑わつており、短い島内夜行でも根強い需要があるんだと、感心したものである。また同席となった人との語りも、思い出に残った。

ずっと憧れだった九州ブルトレはというと、貧乏学生にとってはさすがに「高嶺の花」で、旅行で使うのはもつぱら青春18きっぷで乗れる夜行快速だった。しかし幸い、九州内の区間ではブルトレの末端区間に立席特急券（自由席特急券と同額の特急券）で乗れる通称「ヒルネ」と呼ばれる特例があったので、熊本や長崎に行く際には、好んで利用した。特に「はやぶさ」には、1両まるごとゆつたりしたソファを配した「ロビーカー」がお気に入りで、「つばめ」よりも贅沢でゆとりある旅路だと思つたものである。

大学三年生の旅では、貯金をはたいてようやく「はやぶさ」のB個室ソロで東京から九州へ下るといふ宿願を果たすことが出来た。しかし就職して、金銭的にも余裕ができた二〇〇五年頃には、ブルトレは減便される一方で、個室化・リニューアルの動きも止まり、全廃の方針は規定事実となつていた。

乗って残そうという気持ちよりは、なくなる前に乗っておきたいという気持ちで、本州方面に旅行に行く時には、高いのを承知で寝台特急に乗った。いや、寝台特急に乗りたくて、目的地を本州方面に決めていたのかもしれない。車体はボロボロ、食堂車はおろか夜の車内販売もなく、通勤列車からはダイヤの邪魔者扱いをされるみすぼらしい姿ではあったけど、それでも昭和の列車の名残を存分に楽しませてくれた。今思えば、スマートな「のぞみ」や「ソニック」に並び走る姿は、奇跡のようなものだったと思う。

二〇〇八年末、ついに最後まで残った九州ブルトレ「はやぶさ」「富士」の廃止が決定。すでに夏ころから人気の出た両列車の切符は、ネットオークションで取引されるほどのプラチナチケットと化していく。

お名残乗車やリバイバル運行に乗るのは、もともと僕の趣味ではない。車両としての天寿を全うし、あるいは乗客減という厳しい現実の前で消えていく列車を惜しむ気持ちはあるが、さよなら祭りで盛り上がる非日常の姿を、あまり見たいと思わないからだ。九州内でも、四八五系特急電車の国鉄色や急行型気動車のリバイバル運行が盛んに行われていたけれど、どれも食指が動かなかった。

しかし、幼い頃から憧れてきた東京行き寝台特急だけは、別格だった。「はやぶさ・富士」の廃止一ヶ月前にもお名残乗車に出かけた。乗客は「ファン」と言える人ばかりで、既に普段のブルトレの姿ではなかったけど、そんな姿でも見たかったし、乗りたかった。最終日には、近所のご線橋から、汽笛を長く鳴らし駆けていった最後の姿を見届けている。

廃止後、何度か行われた復活運行は乗らずにいたけれど、それもいよいよ最後という「ブルトレイン・ファイナル運行」の告知が出された時には、当たればいいなという気持ちで応募。何倍の倍率になったかは知らないけれど、運よく当選し、今夜、乗車の機会を得た。

門司港く鹿児島中央というのは本来の「富士」の運行区間とはまったく異なるし、編成も末期に活躍した十四系寝台車からB個室「ソロ」を抜いたもので、不完全な姿ではある。「富士」の最後というよりは、九州各地と関西・関東を結ん

だ九州ブルトレ、そして夜行急行「かいもん」「日南」を含めた、寝台列車の最後に立ち会うため、今夜「富士」の人となった。

四十年の旅の終着点

夜半、屋根を叩く雨音に目を覚ましたが、その他のことには気付かず、ぐっすりと眠って七時に目覚めた。家を出る時には少し風邪気味だったのだが、不思議と治る方向に向かっているようで、だいぶラクになっている。普通の人なら、体力を使う車中泊で悪化しそうなものだが、やはり好きなことをしていれば、治癒力も高まるのかなと思う。

宮崎駅でも車外に出る時間はあったようだが、まったく気付かないままだった。下段ベッドに降りた時には、日豊本線を坦々と、着実に走っていた。

志布志線や急行「えびの」の乗り換えの案内があった都城の前に、朝食の弁当が配られた。以前の復活運行では食堂車メニューを再現した弁当だったこともあるのだが、今回のものは、宮崎名物の特製弁当。鶏の炭火焼や飴肥天などを詰め込んだ、ボリユーム満点の逸品だった。包み紙はパソコンのプリンタで出力したようなものではあったけど、富士のヘッドマークが飾られたもので、大切に記念に持ち帰った。

沿線には朝の走行の様子を収めようと、大勢のカメラマンが繰り出していた。見通しのいい場所では、それこそ鈴なりの状況。平日というのに、皆さんお仕事はどうされたんですかと問うてみたいが、自分も休暇を貰ってきている身であり、人のことは言えない。

峠を超え、霧島神宮駅を通過すれば、隼人駅。二十分の停車時間で、扉が開く最後の駅である。終点の鹿児島中央では

あまり時間がいらしく、記念写真はこちらでという意味も含めていろいろだ。門司港でも大分でも人が多すぎてきれいな写真を撮れなかったのだが、ここでようやく丸型のヘッドマークを収めることができた。国鉄時代に使われていた形のマークで、三角形型のマークに親しんできた僕にとつては、新鮮。悪くないデザインと思う。

ふと方向幕を見ると、二つだけ「あさかぜ・広島」となっており、ファンサービスかなと思ったのだが、見つけるやいなや戻されているのを見ると、いたずら被害だったのかもしれない。戻す過程では、「はやぶさ・長崎」や「あかつき・大阪」などの貴重なコマも見られ、恰好の被写体となっていた。

停車時間の間には、四八五系の特急「きりしま」が先行していった。きりしま号も、来春の九州新幹線全線開業に伴い、リレーつばめの七八七系が移籍してくることが内定しており、最後の活躍といえる状況である。姿こそ、特急ハウステンボスの名残であるブロックパターンだが、国鉄時代の昼夜の主役の出会いにシャッターを向ける人も多かった。

鹿児島圏に入り、単線ながら列車本数の多い区間だけあって、駅ごとの停車時間は更に長くなってきた。雨足も強まってきている。最後の力走を続ける富士との別れを、惜しむかのように。

錦江湾沿いに出たものの、楽しみにしていた桜島は雨煙の向こう側である。それでも、国道の街路樹として並ぶヤシを見ていると、はるばる南国までやってきた到達感もひとしお。門司港からでもそう感じるのだから、東京から西鹿児島まで二十四時間以上かけて結んだ「富士」の車窓に見る錦江湾は、さぞかしの眺めだったのだろう。一度でいいから乗ってみたかった。

鹿児島駅を出発すれば、鹿児島中央駅まであと一駅。いや、今日は車両の方向幕と車内放送に敬意を表し、西鹿児島駅と呼びたい。二十一世紀のスター・新幹線の線路が覆う西鹿児島駅のホームは、二十世紀の主役の登場を待つギャラリィで溢れていた。十三時間の、長くも短い旅は終わり、急かされホームに降り立てば、あつという間に車庫へと回

送られていってしまった。今夜の折り返し「富士」で門司港に上れば、とうとう九州の夜から青い列車が消え去ることになる。

イベント盛り沢山で過ごした、十四系客車での十三時間。それは「富士」ではなかったし、「かいもん」でも「日南」でもない、ブルートレインの車両を使った楽しいイベント列車だった。最後のお別れは、そんな楽しいものでいいのかもしれない。

未来への旅立ち

ブルートレインは廃止になり、新幹線も開業するとあって、長距離列車の浪漫からはどんどん遠ざかっていく九州の鉄道。しかし、予想だにできなかった豪華列車の構想が、JR九州内で検討されつつあるという。

その名も、九州一周観光列車。車両デザインを行うのは、数々のJR九州の列車を手がけてきた水戸岡鋭治氏で、以前から寝台列車を作りたいとも言っていた方である。経営的には成り立ちにくい列車だけに、デザイナーとしての夢物語かと思っていたが、今年初頭のテレビ番組ではJR九州の唐池社長も構想中である旨名言しており、イメージ図もすでに出来上がっているとのことである。

ブルートレインとは違い、九州各地の観光地を巡るクルーズトレインのようなものになるらしいけれど、それでも鉄路のロマンを感じさせる構想だけに、期待が高まる。残念ながら、スピード時代の中で活躍舞台を失いつつある夜行列車だけど、新たな使命を与えられ、今の時代にマッチした列車として活躍してくれば、嬉しい列車ではないか。

九州新幹線の全通時には間に合わないとのことだが、数年後の実現は目指しているとのこと。ぜひ、二十一世紀の夜

行列車に乗りたものである。

新幹線全通をにらむ薩摩・大隅

ステップアップを目指す指宿枕崎線の観光列車

桜島を仰ぎ見る鹿児島市は、温泉都市。街中の銭湯はすべて温泉である。駅から徒歩圏内の「太陽ヘルセンター」には仮眠室もあり、夜汽車での疲れを二時間ばかり癒してきた。

鹿児島中央駅に戻り、「富士」到着の喧騒も去ったホームから乗り込んだのは、指宿行き特別快速「なのはなDX」。二両の自由席車に、両運転台の指定席車を連結した、ユニークな快速列車である。二〇〇四年の新幹線ダイヤ改定で生まれた南九州観光列車網の一つだが、これまで機会に恵まれず、今回が初めての乗車だ。指定席にどれほどの客がいるものかと思ったが、平日にも関わらず、ざっと三割。僕の後ろに座った中国人夫婦をはじめ、ほぼ全員が観光客だが、出張と思しき男性客も一人いた。

特別快速とはいえ、鹿児島市内の坂之上駅までは各駅停車で、区間快速という感覚である。沿線の賑わい方は鹿児島本線や日豊本線を凌駕し、路面電車も平行する。広電宮島線と平行する、広島の山陽本線にでも乗っている気分になる。自由席の混雑も、ほとんどがこの市内区間の利用者。指定席車は、市内区間と指宿観光の利用者を分離するためにあるとも言えそうである。観光客向け列車を主要駅停車として、遠近で分離する方法もあるが、単線で二十分間隔の運行だけに、その余裕もないものと察する。

自由席は、他の都市圏で活躍するキハ二〇〇系気動車とほぼ同じ内装だが、指定席車両はフローリング張りの観光列車仕様。座席はリクライニングこそないものの、同じダイヤ改定で登場した特急「はやとの風」と同タイプのものである。もともと新しい車両なので、天井や壁は木ではなく、白が基調の新材材であり、新幹線「つばめ」の雰囲気に近い。指定席は一両とあって人的サービスを充実させる余裕はないらしく、他の観光列車のように客室乗務員の乗務はない。

本来は片側三扉のキハ二二〇系だが、中央の扉の位置には縦長のガラス窓が設けられ、木製ベンチが設けられた簡易展望スペースになっている。坂之上を過ぎれば車窓左手に錦江湾が広がり、桜島までを見渡せる。ただこのスペース、ずっと夫婦に占拠されており、僕はついに座れなかった。フリースペースたるもの、譲り合いの精神を忘れずに喜入の石油タンクや、錦江湾を行き交う船舶を見ながら、忠実に海岸線をトレースしていく。内陸に入れば豪快にくつもの駅を通過し、特別快速の名に恥じない姿を見せてくれた。鹿児島中央から約1時間の小さな旅は、こぎれいに改装された指宿駅で終着になる。

駅には、来春の新幹線全通を祝う指宿市のポスターが掲げられていた。すでに新幹線を迎え入れ、多くの観光客を掴んだ鹿児島県だが、中国地方から関西地方まで、全通を期により広域の観光客を呼び込もうと、指宿市としても全力を挙げているのだ。

そして「なのはなDX」も、観光特急「指宿のたまて箱」にステップアップすることが決まっている。「はやとの風」と同じく四〇系気動車の改造で、車両の左右で色の異なる、ユニークな塗装になる模様。本数は三往復と、なのはなDXに対して一往復減となり、途中停車駅も喜入のみとなる見込みのようだ。一方で快速系統の列車は廃止という噂も流れており、特急の運行時間帯にも、普通列車の一時三本運転が維持できるのかも注目したい。

一方で「なのはなDX」の車両は、どうなるのか。改造から6年、壁やフローリングの傷みは見られたものの、少し手

を加えれば、まだまだ蘇る車両である。単行で扱いやすい車両でもあるし、構想段階として語られている三角線の観光列車として活躍するのか、あるいは「最南端の駅」を売り込むべく、指宿以南に転出するのか。こちらの動向も、気になるところである。

バスごと船に乗り込む大隅直行バス

今日の目的地は、錦江湾対岸の大隅半島にある鹿屋市。薩摩半島からは、長らく山川く根占間のフェリーが足となってきたのだが、経営不振により休航に追い込まれている。そこに救世主として現れたのが、指宿から大根占を結ぶ「なんきゆうフェリー」。時刻表は運航ダイヤが「頃」としか示されておらず、小型船のため「一応」予約の電話を入れた方が無難という、ユニークな航路である。

ところがなのはなDXの乗車中にわざわざ電話がかかってきており、海上にうねりがあるため今日は休航という、残念な知らせが入っていた。なのはなDXから見ると海面は風いっているようにしか見えなかったのだが、海のプロの判断とあっては仕方がない。せめてどんな船だったのだろうかと指宿港に行ってみれば、本当に車を積み込めるの！？といった程度の小型船。白波が見える程度の海面でも、厳しいのかもしれない。

両半島の突端間を結ぶ航路はこれ一本きりなので、大隅に渡るには鹿兒島市内に戻る他ない。次の快速の時間まで市内をぶらぶらして、砂むし温泉にまで足を延ばしたものの、団体さんばかりで一人で入る気にはなれず。指宿駅前の足湯に足を浸し、散策の疲れを癒した。

帰路も「なのはなDX」だったが、指定席は一度乗り試せば充分という気になり、自由席車へ。指宿発車時点では、観

光客のほとんどが指定席に流れたこともありがら空きだったが、やはり鹿児島市内での勢いは都市圏路線のそれだった。篠栗線が電化された今、九州で最も賑わう非電化区間であろう。

鹿屋まで利用するのは、鹿屋市の主導で実験運行中の「大隅半島直行バス」。大隅半島は陸続きではあるものの、道路では大きく迂回する形になるため、鹿児島市との行き来は桜島フェリーや垂水フェリーを挟むルートが一般的。しかし鹿児島市内から鴨池港に出て、船に乗って、さらにバスに乗り継いで……という手間は、土地に不案内な観光客ほど不安に思うもの。途中の垂水フェリーに船を乗り込ませることで、鹿屋まで乗り換えなしを実現したバスである。これも新幹線全通をにらんだ事業ということで、今回、旅程に組み込んでみた。

夕刻のラッシュに巻き込まれたのか、7分遅れで真新しい青い専用バスが到着した。鹿屋市主導のバスだが運行は大隅交通。いわきぎグループのICカードも利用可能であり、ピットカードをかざして乗り込んだ。鹿児島中央駅の発車時点で6割程度という、まずまずの乗車率で出発。制服の高校生の姿も見えるが、大隅半島から通学なのか、寮住まいの休日帰省なのかは気になるところだ。

鴨池港からは、手続きを経ることなくゲートをくぐり乗船。桜島フェリーの気軽さに近く、渡し舟の感覚である。航行中は安全のためバスから追い出されるものと思っていたが、乗っけていても構わないらしい。鹿屋までの2時間、座席を動く必要はなく、直通バスの面目躍如である。

とはいえゆったりした船の空間を求めてバスを出る人も半分くらいはおり、僕も初めての航路なので続いた。広い船内には売店やうどんコーナーがあり、ソファのような椅子でテレビニュース（天気予報に桜島の降灰予報があつたことに地域性を感じた）を見ていれば、四十分の航海はあつという間である。航海中の車両甲板への出入りは禁止とあつたので、バスへ戻るのは入港直前まで待つていたのだが、いざ降りてみたらすでに他の乗客は乗り込んでおり、運転士も戻ってくるか心配していた様子だった。申し訳なし。

垂水港に着くや早くも下車する人がおり、わざわざこのバスを選んだのはどういう理由だろう。ちなみにバスの運賃は、普通にバスと船を乗り継いだ場合よりも五十円アップで設定されており、「既存バスとの棲み分けを図るため」と説明されているが、車両航送の手間や、運転士の拘束時間を考えれば、五十円アップでは済まない経費がかかっていることと思う。市主導の実験運行を終え大隅交通に委譲することになったとして、どういう運賃設定となるかが気になるところだ。

整備された国道を走り、停車を繰り返しながら八時十分、鹿屋到着。リナシティかのやという立派な再開発施設があり、バスセンターなき今はここが拠点となっているようだ。施設は立派だけど人の気配は薄く、迎えが来るまでどうしようかと思っていたが、駐車場から見慣れた友人の姿が現れた。

鹿屋は、合併前でも人口八万を有した大隅半島の中心都市。ただ中心市街地の落ち込みは激しく、大隅線なき今、公共交通を担うはずのバス網も壊滅状態という、あまり明るい予備知識は持ち合わせてなかった。

しかしさすがは拠点都市で、夜の街の賑わいは人口規模に比して結構なもの。値段も久留米と比べれば安めで、久しぶりに会った友人と、楽しい時間を過ごすことができた。

夕方からの鹿屋観光、夜からの帰宅

明けた勤労感謝の日は、勤労に感謝しつつ昼ごろまでダラダラと過ごし、日も傾き始めた時間に友人の車で、鹿屋観光に出発。

まずは市役所隣の、鹿屋鉄道記念館へ。旧国鉄大隅線の活躍を記念し建てられたもので、鹿屋駅の資料や国鉄時代の

資料が所狭しと並んでいる。キハ二〇系気動車は、色あせながらも当時の広告がそのまま残されており、国鉄時代の口―カル線の雰囲気伝えていた。廃止時の「広報かのや」も残されていたが、廃止を冷静に受け入れる内容だったのは意外。お国から「転換交付金」というご褒美をもらうことから、国の政策に反することなど書きにくかったのかもしれない。

そして鹿屋といえば、海上自衛隊鹿屋航空基地も、立派な観光資源の一つ。敷地内に、鹿屋市の観光物産館があることから、その存在感が伺える。さすがは防衛省で、資料館も立派。屋外に展示されている退役機の数々も、磨きこまれていて美しかった。

昨夜は真つ暗闇だった海岸線を走り、一路、垂水から桜島へ。鹿児島まで七十キロという道路標識が現れるが、メイルートは垂水フェリーや桜島フェリーを使ったショートカットルートのものである。展望台では、微妙に噴煙の上がる桜島を、台湾人の観光客とともに仰ぎ見た。円高が止まらないが、阿蘇や太宰府を初めとした九州の代表的観光地は、相変わらずアジア圏からの観光客を集めているようだ。九州新幹線が、より広範囲にいい影響を広めてくれたらと思う。

桜島フェリーターミナルで友人の見送りを受け、鹿児島市内へと戻る。桜島町営から、合併で転じて鹿児島市営となった桜島フェリーは、垂水フェリー以上に気軽な交通機関。ピーク時は十分間隔で結び、ICカードも使える、まさに足代わりの渡し舟だ。

わずか十五分の航海でうどん屋が営業しているのは立派で、大急ぎでうどんをかきこむのも、一種の儀式と言っている。鹿児島島の知り合いも、「あのうどんはうまい」と口を揃えて言う。確かにうまいけど、海風に吹かれずする爽快さも、多分がいい調味料として働いているように思う。

電停まで歩き、鹿児島最大の繁華街・天文館の夜景を見ながら、中央駅へ。鹿屋の夜の街での散在で、財布の中身が

寂しくなっていたのでATMの世話になったが、駅の中の土産屋はJR九州のICカード「SUGOCA」が通用して、現金に頼る必要はなかった。今でこそ、鹿児島では電子マネーとしての利用しかできない「SUGOCA」も、数年以内を目処に、鹿児島都市圏の在来線でも使えるようになるのか。バス・船のICカードとの共通化は話題にもなっていないようだが、実現に向けて動いてほしい。

帰路の新幹線は自由席利用が基本になっており、十九時十四分の「つばめ六十二号」で帰ることにした。こんな時間から久留米へ気軽に帰ることができるのも、新幹線の威力である。そして来春、九州新幹線の全通で、もつと気軽になる。

八〇〇系新幹線は、来春以降はN七〇〇系に主役の座を譲り、補完的な役割に徹することが決まっている。また速達方の「さくら」の運用にも入ることから、車体に彩られた「つばめ」のロゴや文字は消されることにもなった。最上級の列車として、毛筆の「つばめ」の文字も誇らしげに走る「つばめ」の姿も、記憶に留めておきたい。

から空きのまま新八代に到着。これもあと少しで見納めの3分乗り継ぎで、リレーつばめの人となった。五百円なりのビールセットを傾けていれば、九時半前には久留米着。遠路はるばるのブルートレインに比べれば、あつさりとしてあつという間な、現代の旅だった。

