

雪どけのアルプスと潮香る君ヶ浜

今回も切符を買うのが当日になってしまった。いつものことながら呆れる。自分のことだし、自分にしか影響のないことだから言い訳する相手もいないことだけど、連休前は何かと忙しい。だから、仕事のほうはそれに備えて前もって滞りなくやってきたつもりだけど、やはり漏れがある。こぼしてみたところで始まらないし、もう出発するわけだからいいことにする。

今回の旅は5月2日夜から5日（平成12年）の4日間の行程だ。まず日本海を北上後、新潟県、長野県などを通して千葉にいる目黒君の下宿に3日の夕方に転がり込む。翌4日は丸1日を2人でどこかへ行くのに充てて、5日には鈍行で一気に高松へ帰るというプランにしている。

行くことを決めたのは4月も押し迫った28日で、プランを考えたのが30日だ。だから、決定からわずか5日後の出発となる。妻は急な決定に多少不満もあったようだが、概ね了承のようである。なぜなら、大手を振って実家へ帰れるからだ。本当は家で留守番をしていて欲しいのだけど、私も好きで旅に出るのだから、ある程度の自由も必要だろう。

さて、こんな急ごしらえの旅だから、もちろん納得のいくものはできない。でも、日もないし、妥協するしかない。私としてはこの時期開通する立山・黒部アルペンルートへ行きたかったのだけど、予算の都合で見送った。やはり、先立つものには勝てない。

ところで、最近の旅で事前に決まっているのは、ルートや宿泊地など大まかな部分だけである。直前にならないと行先が決まらないというのが大きな原因だけど、そのため、後は現地に着いてからということが多く、昨夏の下松もその前の春の九州も現地で決めており、今回も前例に倣ってそうする。

そういうわけで決まったのが、2日夜に新幹線で新大阪まで行って、急行「きたぐに」に乗り、早朝の糸魚川で降りるということと最終日の5日に東京から高松まで在来線の普通列車を乗り継いで帰ることの2点である。

「きたぐに」から降りた3日の朝から4日にかけてが大雑把な部分で、糸魚川からは大糸線みなみおたりに入り、とりあえず南小谷発新宿行きの臨時急行「アルプス92号」の指定席を取ってある。以前から乗りたいと思っていたので、今回糸魚川周りをしてまで乗ることにしたのだが、実際にどうするかは現地で決めようと思う。全区間乗ってもいいし、逆に全部放棄してもいいし、はたまた途中駅から乗っても、途中駅までの利用でもいい。本来、そんな指定席の取り方などあるわけがないのだが、この切符は区間内のどこからでも乗れるようにという保険のような感覚なのである。とはいえ、せっかく買った指定席券を丸々ふいにするような乗り方は始めからするつもりはない。そこで、「アルプス」の走る沿線をどう回るかという案をいくつか考えた。まず、糸魚川や大糸線の周辺を見て回る案。次に大糸線で松本まで出て、浅間温泉や信州そばの賞味、諏訪湖を散策する案。最後は糸魚川や南小谷で時間を調整しながら「アルプス」に全区間乗る案。最後のは案というよりは趣味の世界に近いけど、どれにするかは今は決められない。4日についてもどこへ行くかはまだ何も決めていない。

目黒君には30日に行くことを電話で伝えた。

「おい、目黒君、今回は帰省するんか？」

「いや、ずっとこっちにおる」

「よし、3日の夕方にそっちへ行く」

「へ？」

「いや、嫁さんも子もおるけん、どうしよ思たんやけど、無理矢理この3日間空けて行くことにした」

「ふーん」

目黒君も私の立場が分かっているのだから、そうそう来いとは言わない。今回は少しばかり驚いているようにも聞こえる。

「で、何時？」

「『アルプス』で16時55分に新宿に着くけん、そっちには18時頃か」

「『アルプス』？」

「うん、『きたぐに』で糸魚川回り。それか3日の朝から出発」

目黒君の失笑が聞こえる。それはそうだろう。同じ2日の夜の出発なら、まともに東海道の夜行で来れば、3日の朝には会えるのだから、その分目黒君と接する時間も増える。でも、目黒君には私の目的は分かっている。

「3日に出たら、いつ来れるん？」

「夕方かの」

「何で一緒なんや」

「まあまあ」

これで行くことが決定した。旅立ちはまだ目の前だ。

5月2日夕方、日も傾きかけたこの時間、私はJTBの窓口に立っていた。今回の切符を買うためだ。今回はルートが普通の往復ではないので、切符を作るのに時間がかかって混雑するだろうと思って、高松駅は敬遠した。往復ではないとは、すなわち高松—岡山—新大阪—糸魚川—松本—東京—京都で一つの乗車券、あと京都—高松の乗車券で帰ってくる。新大阪から乗る急行「きたぐに」は米原を経由するので、切符は米原で重複するところだが、運賃計算の決まりで短絡線である湖西線経由とみなして計算されるので、京都までで1枚の切符になる。ここでルートが重複する京都からは別に高松行きの切符が必要になる。こういう切符を連続乗車券という。ややこしいけど、この乗車券のおかげで距離は単なる東京往復より200キロは長いのに、運賃はほとんど変わらない。なぜ変わらないのかというと、運賃計算では乗車する距離が長いほど、その距離に対して加算されるキロ当たりの額が小さくなるためだ。逆に短距離の場合は上げ幅が大きい仕組みになっている。これを遠距離逓減制という。

たとえば名古屋にいる人が、東京へ行く場合、往復切符を買う人がほとんどだろう。これを名古屋から東海道本線で東京、さらに中央本線の塩尻回りで名古屋へ帰るといった形の切符にすれば、片道切符一枚になり、目的地の東京では途中下車をすればよい。運賃も往復だと、13,180円のところが、10,500円と3,000円近くも安くなる。工夫をすれば結構安くなるものだ。

久しぶりに特殊な切符を買い、残る新幹線と急行「きたぐに」の急行券、「アルプス92号」の急行券、指定席券も合わせて買った。この時点で、時既に遅かったかもしれなかったけど、10両編成中4両も自由席がある「きたぐに」は指定席類を買う中から完全に外れていた。この購入漏れがあとで大変な目に遭うことになる。

会社では毎月2日は会議と決まっている。それが今回は連休前にやっても意味がない、という上の決定で延期とあいなった。これは非常に喜ばしいことだ。さらに仕事自体も

18時半頃に退社という幸運にも恵まれ、19時前には帰宅できた。

だから、ゆっくりと夕食を摂ることができたし、5ヶ月の子供を風呂に入れることもできた。たとえ数日でも子供の顔を見ることができないというのは寂しい。それなら行かなければいい、などと連れなないことは言わないで欲しい。それとこれとは別物だ。やっぱり旅には出たい。いよいよ出発だ。

21時前に家を出て、妻に送ってもらう。この時間になると高松駅までは15分程度で着く。それでもまだ車も人も少なくない。連休前で飲んでいる人も多いのだろう。駅周辺は「マリンライナー」が着いたばかりなのか賑やかだ。

改札を通り、跨線橋を渡って、ホームに下りると人はまばらで風が冷たい。家を出るときは寒くは感じなかったけど、さすがは海辺の駅だけのことはある。いつも旅に出るのも帰ってくるのも、ここ高松駅からだけ、この浜風が旅情を誘う。

「マリンライナー」の出る8番線の隣の9番線には「サンライズ瀬戸」が発車を待っている。初めて間近に見るけど、カバカアザラシかそんな印象の顔をしている。ヌボーとした愛嬌のある顔でも全国で初のオール個室寝台列車だ。

「いしづち26号」が入ってきた。「マリンライナー」は「いしづち」の到着を待って発車するダイヤになっているのだが、その「いしづち」は5分ほど遅れているようだ。だから、「マリンライナー」もそのまま5分遅れての発車となった。

それにしても、いわゆる0日目の旅というのは、平成7年の秋に、目黒君と静岡の大井川鉄道に乗りに行ったときに急行「銀河」を利用して以来だから、随分久しぶりのことだ。

景色が見えないからか夜のほうが速く感じる。昼間に仕事で走っていて、いつも見慣れた風景も、夜でしかも列車からだ、まったく違ったものに見える。時間的にも夜行列車のような。10分で国分、15分で坂出の高架に入っている。改めて速いと思う。列車の中は仕事帰りの人と、私のようにゴールデンウィークで遊びに行く人などが入り交じって、いつもの火曜日より乗客は多いに違いない。坂出では降りた数だけ乗ってきたので、総体としてはあまり変わらない。私はもともと座っているので、乗降を気にしたところで何ら影響はない。

1番線には最近JR東日本から買ったという113系電車の上り高松行き普通列車が特急列車の退避で停車している。この車両は購入したままで使用しているのではなく、塗装変更や多少の改造が施されている。慣れないせいか見た目に違和感がある。それにしても、もう高松まではそう距離もないのに、ここで2本の特急待ちとは、かわいそうな列車だ。しかも、土讃線特急が3分遅れているという。JR四国の列車が遅れることはそう珍しいことではないけど、それではこの列車がますます気の毒になってくる。ただ、JR四国は全線で複線化率が1割にも満たないから仕方のないことかもしれない。新幹線がちょっと遅れれば、5分や10分くらいすぐ遅れる。

さて、今晚の瀬戸大橋は連休ということもあってかイルミネーションをしている。しかし、当初はきれいだと喜んでいたこのイルミネーションも、一度明石大橋のそれを見てしまうと、ちょっと見劣りがする。

ちょうど与島に差し掛かったところで、携帯電話が鳴る。

「今どこおるん？」

「『マリンライナー』の中」

「へ？」

電話の主は、以前勤めていた会社の同期生からで、明日同期生で集まるから来ないか、と言う。同期生といっても、皆3～4年までに辞めており、残っている人は1人もいない

でも、今でも集まりがある。こういう友達は大事にしなくてはならない。今回の集まりは聞いてはいたけど、6日になるという話だったので、私は今こうやって列車に揺られているし、何より私自身の気分が「マリンライナー」同様に走っている。申し訳ないけど、後戻りはできない。

電話が終わると、茶屋町まではトンネルの間に駅があるような区間に入る。夜は景色が見えないばかりか、トンネルに入ると耳も痛くなるので閉口する。その茶屋町に着く。遅れは依然5分のままだ。

早島で最終の「しおかぜ」と交換する。さすが連休前の下り列車だ。普通車はデッキまで立ち客でいっぱい満席ではあるけど、その中にあってグリーン車だけがシートに埋もれるように皆深く腰掛けて、しんと静まり返っている。同じ列車の中でも天国と地獄ほどの差がある。

結局5分遅れのまま、岡山到着。ホームには折り返しとなるこの「マリンライナー」に乗ろうという人でごった返している。これはさっきの「しおかぜ」以上だ。どんなことになるのか、あまり考えたくはない。ホームが人で埋め尽くされている。

新幹線のホームに上がって、楠君に電話を入れる。行程を説明すると、

「斉さんらしいわ」

「いや、どうせ出るなら、いろいろ回りたいやん」

「ま、そりゃそうじゃ。でも、羨ましいの」

話しをしているうちに、博多方面から今回の一つの目的である「ひかり 386号 ひかりレールスター」が入ってきた。8両編成のコンパクトな編成だ。22時34分発車。

この時間の上り列車なので、大したことはないとかかを括っていたけど、そう甘くはない。大勢の人がまだこの時間でも移動をしている。幸いこの岡山で、ある程度の入れ替わりがあったから何とか座ることができた。一人なので、本当は山側の2人掛けの座席がいいのだが、そんなことも言っていられないので、やむを得ず、海側の3人掛けの席に腰を下ろす。もっとも、どちらに座っても、見えるのはわずかなネオンや街灯と窓に映る自分の顔ばかりで面白くもない。

ひやっけん

岡山を出てしばらくすると、百間川を渡る。ここで速度は285キロと表示されている。山陽新幹線としては、これが恐らく最高速度であったと思う。それでも揺れが少ない。車内は落ち着いた色調に包まれており、モーター音が気にならない静けさ、従来の車両よりゆったりしたシートなど、ほっとさせてくれる雰囲気がある。これも流行りの「癒し」なのだろう。

姫路に着く。かなりの乗降があつて、それを横目にボーッとしていると、下りのホームにも「ひかり」が停まっている。岡山行きの最終のようだ。その間を広島行きの「のぞみ」が一瞬で駆け抜けていく。

西明石を通過する頃、右手には色とりどりのイルミネーションに身をまとった明石大橋が姿を現わした。様々な色の電球を使っているけど、どれも自分を主張せず、でも、譲りすぎて埋没するでもなく、それぞれが分をわきまえているかのように、適度に輝いているので見るものを安心させるし、なにより嫌味がない。先ほどの瀬戸大橋の単色のイルミネーションとは似て非なるものだ。新神戸を出て、新大阪に着く頃には街は雨でしっとり濡れていた。23時25分着。

新大阪のホームに降りる。たくさんの人が乗っていた。彼らはこれからどこへ行くのだろうか。それぞれの親の待つ故郷か、友達の家か、出張帰りで帰宅途中か、どちらにせよ、この近辺であろう。しかし、私はまだ先がある。在来線への乗換え改札を通り、東海道本線のホームへ向かう。ビールを買おうと思っていたけど、キヨスクはもとより閉まってい

るし、自動販売機もない。もしあったとしても23時を過ぎているので、販売自体していない。仕方ないので、そのままホームに出ると、「きたぐに」がちょうど入線するところだった。

急行列車としては珍しい、というより近頃の特急列車でもあまり見られない10両という長大編成の「きたぐに」は正に長距離列車にふさわしい出で立ちだ。

しかし、そんな「きたぐに」に対する敬意も、これからこの列車のお世話になるというありがたみも、ドアが開いた時点で消えてしまった。既に目の前は立ち客で溢れそうなくらいいっぱいなのだ。これを見た瞬間、さっきの「しおかぜ」や折り返しの「マリンライナー」を待っていた人たちもさることながら、十数年前の旅のことを思い出した。

高校1年が終わった春休みに、「青春18きっぷ」で目黒君や楠君らと秋田まで行ったのだが、その行程で大垣発東京行きの夜行普通列車に乗った。そのときは今回の「きたぐに」以上の混み具合で、それでも何とか途中でデッキに座って、結局そのまま東京まで行ったという経験がある。そんな状況だから、ほとんど眠ることができなかった。

中に入って見て納得した。車内をのぞいてみると乗客のほとんどが大きなリュックサックやスキーの道具を持っている。毎年この時期になると賑わいを見せる先日開通したばかりの立山・黒部アルペンルートを訪れる人たちと、雪山を名残惜しんで最後のスキーを楽しむ人たちが今晚の「きたぐに」の主要な客のようだ。つまり、私のようなふらっと出てきた旅人には、どこか場違いのような雰囲気がある。それにしても、荷物のせいで乗客が犠牲になるのも問題だ。しかし、だからといって、私もここで乗らずに旅をやめたり、予定を変更するわけにはいかない。

もしここで「きたぐに」に乗ることをやめたとしても、今さら宿など取れないだろう。仮に宿泊ができて余計な出費が増えるだけだ。それに明日の朝から切符の示す通りのルートで旅を再開したところで乗りたい列車がないので、単なる遠回りになってしまう。となると東海道経由に変更しなくてはならないし、帰りの切符も変更が必要になる。そんなことを考えると辛くても乗ったほうがよさそうである。客室にすら入ることができず、デッキにもたれて揺られることを決意していると、23時31分発車。

まず、ほとんど眠れないだろう。試しに京都までの30分間、目を閉じてみたけど、寝られるものではない。改めて覚悟を決めた。先の高校時代のまだ経験不足のときまだしも、十数年間これだけ旅をしてきて、まさかこんなミスを犯してしまうとは我ながら情けない。寝台でもグリーン車でも取っておけばよかった。もっとも、当日の夕方に切符の手配をしているようでは、取れるものも取れなかつただろう。

京都に到着。各乗り場には長蛇の列。ますます顔がこわばってしまう。これ以上は詰めることはできない。

それでも、当然乗ってこようとする。家族連れや学生らしい旅行者などいろいろいる。何とか詰めに詰めて乗ることができた。少し遅れて発車する。

大津でも少し乗って、あとは彦根まで1時間近く通勤列車並みに混雑する夜行列車に揺られる。これが彦根で解消されるかどうかの保証もない。戦後間もない頃の夜行列車もこうだったのだろうか。

この状態はなかなか修行にも似た忍耐を要求される。一度固まった体勢はそう簡単に変えられない。自分だけならともかく周りにも人がある。私など2本の足が一点にあるため不安定なことこの上ない。何とかせねばと思うけれど、やはり1時間は待たねばならない。

そうしてようやく彦根に着いた。ここで家族連れなどある程度降りていった。どうかなと思って、再度客室を見てみるとデッキのほうが余裕がありそうなので、動かないことに

する。彦根ではあまり乗ってこなかったもので、少しは隙間ができたけど、次の米原でまた数人乗ってきた。だから、相変わらず立ち寝状態は解消されていない。

気になったのが、どの停車駅でも停車時間がやたらに長いことだ。5分くらいは平気で停まる。夜行列車なので、時間調整があるのは仕方のないことだけど、こういう状態では、「早く出発してくれ」と、ついぼやきたくもなる。どうせ同じ苦しいなら長時間停まっているより、早く目的地を目差すふりをして、ゆっくりでもいいから走っていてくれたほうがまだ気が紛れる。

米原を出たと思ったら、私の体勢は最悪の状態になっていた。まず京都を出たときは進行方向左側のデッキの手擦りにつかまっていた。彦根では数人が左の出入り口から降りていったときに、それを避けるために右側のデッキに移った。次の米原ではその移った右側から乗ってきたので、私は押し出されるような格好になったけど、それが中へ入るでもなく、左側へ戻るでもなく、ちょうど中央の廊下のところで落ち着いてしまった。これでは手を伸ばそうにも、どこにもつかまることができない。まさか他人の肩につかまるなどあり得ない。こういうのを「取り付く島がない」というのかもかもしれない。

さて、この次は敦賀で、また1時間くらい走り続ける。その間、何とか手を伸ばしてどこかにつかまったりして過ごす。これではますます寝られるはずがない。その敦賀で何人か降りていき、武生で同じくらい乗ってきたかと思うと、福井でまた何人か降りていった全体的にはわずかながら空いたのではないかと思う。

ところで、さっきから気になる女の子がいる。京都から乗ってきて、てっきり彦根で降りた家族連れの一人かと思ったら、どうも彼女一人のようだ。なかなかかわいいし、煙草の煙に過敏に反応している。なにより、このすごい混雑で彼女と完全に密着しているのだ気にならないほうがどうかしている。ハンカチでも持っていたら、差し出したいところだが、あいにく持っていない。それでも、

「すごく混んでますね」

と話し掛けると、

「そうですね。まさか立つとは思いませんでした」

福井を出ると、小松に停まる。時間は3時40分だ。こんな時間でも、石川県第2の都市は無視できないのだろう。でも、改札付近に停車する編成のちょうど中央にあたる4号車から見た限りでは、乗る人は分からないけど、少なくとも降りていく人は見られなかった。それはそうだろう。よほどのことがない限り、この時間に乗り降りする人はまずいないと思う。

4時になって、金沢に着いた。ここで初めてまとまった降車客があった。これでやっと車内へ入れる。さっきの女の子も、一緒に入る。でも、まだ空席がないので、並んで通路に座った。これも仕方がない。

何はともあれ座れたので、少しまどろむ。気が付くと、もう高岡で5時が近い。それから15分くらいで富山に着いた。ここで、アルペンルート組がどっと降りていった。これで待望の席にありつける。もう辺りは明るい。

「やっと座れたな」

「そうですね」

「どっか旅行？」

「いえ、帰省です」

新潟の実家へ帰っているという。今、大学4年生で、まだ5月だというのに既に就職も決まっているとのことだ。このご時世たいしたものだ。

この後、糸魚川までの約1時間を彼女とおしゃべりをして過ごす。お互いのお国自慢、

また彼女が下宿している京都のこと、仕事を始めると何かと不安だとか、私はもちろん、彼女も旅が好きで、特に土地の美味しいものを食べるのがいいとか、間断なく話した。すると、もう糸魚川だ。彼女はどう思ったか知らないけど、私などすっかり気分がよくなって、このまま新潟まで行ってしまいたいと思いつつ糸魚川で降りた。

さて、いい気分が改札を出たものの、どうしようかと思う。すぐに接続する大糸線の普通列車に乗るつもりはない。かといって、糸魚川のどこをどう散策すればいいのかも分からない。出発前にインターネットで糸魚川についての資料を少しは集めたけど、駅周辺で見るところは少ない。冒頭でいろいろ案を示したけど、そのどれにするかも決めかねている。というより、一睡もしていないので頭が回っていない。



そういうわけで、まずは日本海へ出てみる。駅前の周辺地図によると、ヒスイ海岸が近いということなので、そこを目指すことにした。駅前から100メートルくらい歩くと、もう日本海だ。

しかし、その手前に国道8号がある。北陸本線よりも日本海が満喫できる。防波堤はあるけど、ぴったり併走しているので、バスの高さなら一望できる。まだ6時だというのに、上下線ともに車が結構走っていて、混雑する時間でもないから飛ばす車が多い。これを横切るには

ちょっと勇気がいる。しかし、反対車線のほうを見ると、歩道がないのだ。これでは渡ったところで私はびくびくしながら歩かねばならないし、車のほうも気を付けて走らねばならないから、これでは互いに気を遣う。浜辺へ降りられるぎりぎりのところまでは歩道のあるこちら山側を歩くことにした。

近いと思っていたけど、片道1.5キロはありそうなヒスイ海岸はその名のとおり、ヒスイが取れることで名付けられた。弥生時代や古墳時代の装飾品、もしくは死者を埋葬する際の副葬品になった勾玉の原料であり、淡い緑色をしていて鈍い光を出す石というくらいまがたまのことは歴史の授業で習ったから、ヒスイがどういうものかは知っている。だから、浜辺に下りて探してみたのだけど、それらしい石は見当たらなかった。いくらヒスイ海岸と言っても、そう簡単に見つかるようでは値打ちが下がる。

そうして、しばらく日本海を眺める。もう少し荒れているのを想像していたけど、波は比較的静かだ。雲が低く、佐渡島は見えない。実際に佐渡が糸魚川の浜辺から見えるのかどうかは知らないけど、直江津の辺りなら、何となく見えそうな気はする。アルプスの山々を望もうかと反対を向いてみると、こちら雲が低く、頂きが見えない。これではどこにきたのやら分からない。

また1.5キロの道のりを歩いて駅に戻る。往復で約40分、いい運動にはなった。でも、この往復、実はあまり気持ちのいいものではなかった。海沿いにいくつか民宿や民家があって、その1、2軒で店の人が玄関の水撒きなどで外に出ていた。こんな海水浴場に季節はずれの旅行者だから、変に見られても仕方ない。でも、その目はそれだけには感じられなかった。

というのは、ここが日本海だからだ。私もいろいろとあちこちに旅に出ているけど、日本海側というのは、北朝鮮の拉致という先入観が強い。私自身の経験でも山口の萩や福井

の越前岬などで注意を喚起する看板を見ている。糸魚川ではそういうものは見かけなかったけど、新潟でも拉致事件は起きている。私が職員と思われているかもしれない。でも、私だって、さらわれやしないかと、ひやひやしないでもなかった。

ところで、駅前通りは「ヒスイロード」と呼ばれており、ヒスイやそれまつわる解説などが商店街のどこかしこに並べられている。これなら博物館など行かなくても基礎知識くらいならここで身に付きそうだ。これは鳥取の境港にある「水木しげるロード」と同じ発想からくるネーミングだろうと思う。内容が妖怪かヒスイかの違いだけだ。どちらが先に始めたのかは知らないけど、同じ散策をするにも飽きさせないものがある。



1時間ほど散策をして駅に戻る。7時を回ったところだ。次の列車は大糸線の7時25分発の南小谷行き普通列車だ。今回の旅では唯一の気動車である。

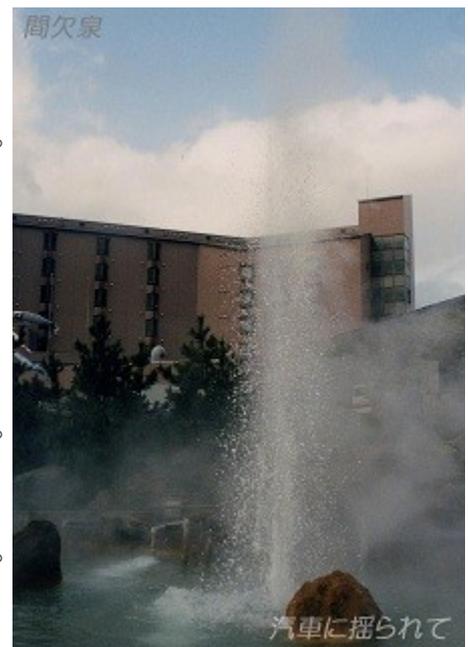
結局3つの案があったけど、寝不足だし、事前の調査不足のせいで取り立てて見ておきたいところもないから、切符のとおり、素直に新宿まで「アルプス」のお世話になる。景色を楽しんだり、居眠りしたりしようと思う。

大糸線のホームへ向かう。たった1両の気動車が発車を待っている。今では希少価値となったキハ52だ。ほんの十年く

らい前ならどこのローカル線でも見ることでできた気動車だったけど、めっきりその数を減らしている。塗装はかつての国鉄時代のものではなく、独自のものになっているとはいえ、やはり古強者だ。重厚さが漂う。ホームの外れには煉瓦造りの機関庫があって、中でラッセル車が冬の間酷使した体を休めている。旧き佳き時代に戻ったようだ。

そのひとつ時代が遡ったかのような空間で発車を待っていると、大阪方面から6両か7両編成の豪華そうな客車列車が入ってきた。列車はジョイフルトレインの「あすか」で、ツアーか何かの臨時列車のようだ。どこへ行くのか知らないが、1分少々で発車。その数分後、こちらも発車する。

すぐに北陸本線と分かれて、単線の大糸線に入った。相変わらずアルプスの山々は麓だけしか見えず、このまま満足に見られずに通過してしまうのだろうか、と



不安がよぎる。

5分くらい走って、トンネルを抜けると姫川である。駅舎もなく、たった1面のホームに待合室があるだけの小さな駅だ。私はここで降りた。ここには「ヒスイ温泉」というのがあり、朝風呂にでも浸かって眠気を吹き飛ばそうと思う。駅から1分程度のところに健康ランドのような施設と、ホテルが並んでいる。どちらでも温泉に浸かることができる。

まず健康ランドのほうへ行く。とても営業をしているような雰囲気ではない。営業は10時からとなっている。しかも、今晚から7日までオールナイト営業をやるといふ。まるで私を避けているかのようだ。隣のホテルも一般客の入浴ができるようになっていけど、こちらに入れるのは10時からとのこと。しかし、10時まで待っていたのでは、今日の行程はガタガタになってしまうので、朝風呂は断念した。

そのホテルの前に間欠泉があり、それがときどき5、6メートルの高さまで噴き上がる。実際に見たのは初めてで、テレビで見たことのある海外のもの比べるとスケールは小さいけど、小さくても迫力がある。

駅に戻る。この間、15分くらいで、次の列車が来るまではまだ30分くらいある。ホームの待合室でボーっとする。ボーっとして、髭をまだ剃っていないことに気づいた。ただでさえまずい顔が、髭で余計醜くなるのはよくない。鏡はないけど、ホームの待合室で手探りで剃ることにした。それにしても、寂しい駅だ。大糸線と並行する国道148号の活気と比べると雲泥の差だ。

ようやく列車がやってきて乗り込む。車両はさっきと同じキハ52だ。入ってみると、席がほとんど埋まっているではないか。何かの接続ならば、福井始発の特急「北越1号」からの乗客しかない。地元の人もあるかもしれないけど、ほとんどが旅行者と思われる面々だ。どこにも座れないので、ドア付近に立って風景を見る。でも、車窓風景はドアでの立ち見ではあまり見晴らしはよくない。その点、座席に座ると、上に眺望が開けるのでいい「いい」といっても、今は座ることができないので、何を言っても始まらない。

くびき

頸城大野では色とりどりのチューリップと満開の枝垂桜がホームを華やかにしている。こういう光景は1ヶ月ほど前に、家族で公園へ花見に行ったときに見たけど、やはり目を見張る。

そうするうちに姫川が寄り添ってくる。川幅が広く、昨日の雨で水量が多く、茶色く濁っている。これが蛇行し、大糸線は山肌を縫うように走り、またいくつも鉄橋を渡る。その山肌には小さな滝があちこちで見られる。雨水か雪解け水が姫川に注いでいるのだろう。妻は滝が好きなので、こんな話をすると、羨ましがるに違いない。

平岩で7分停車。このひとつ前の小滝もそうだが、ホームは1面2ホームで側線も1本程度なのに、構内はやけに広い。これは大雨などの水害対策のものなのだろうか。それは分からないけど、ただ広いだけで、あまり手入れされていないから、まるで空き地のようだ。

まないた

平岩を出ると、真那板山トンネルという長いトンネルを抜けて長野県に入った。

南小谷方面からやってきたのは、さっき姫川で降りた車両だった。もう折り返しているのか、と少し驚く。

今日は朝からまだ何も食べていない。糸魚川のキヨスクには駅弁はなく、ホームの駅弁屋さんもまだ開いていなかった。駅前通りだって、コンビニエンスストアでもない限り、店が開いているような時間帯ではなかったから、南小谷まで我慢するしかなかった。今から思えば、キヨスクでパンでも買って乗ればよかったと思う。9時23分、南小谷着。



南小谷を訪れるのは、初めて乗った平成4年の2月以来8年振りである。その年の夏にJR全線の完乗を達成したのだが、このときの旅は夏に向けての前哨戦であった。

私がJRを全線完乗してから8年になるけど、以来それっきりで見向きもしない線が全国の至るところにある。それは幹線とて例外ではない。まして少し外れた亜幹線ともなると、どこも1回きりである。そんな状態だから、8年も経つと、それ以降できた新線で乗っていないところ

ろがちょこちょこ出てくるようになる。もっとも、新線といっても距離にすれば、ごくわずか、それもほんの数線区である。

北から言うと、仙台の仙石線には仙台からさらに西にひと駅だけ延びてあおば通りという駅が開業したばかりだ。鹿島線は従来の終点の鹿島神宮の先に鹿島サッカースタジアムというJリーグの試合が開催される時のみ営業する駅がある。元は貨物駅の北鹿島という駅だったところだ。貨物駅の段階では完乗の対象には入れていなかった。でも、こうして変則的でも旅客も扱うようになるとやはり乗りに行かなければならない。そして、大阪には京橋－尼崎間の東西線がある。これは大阪へ出張の折りに乗ってきた。あとは宮崎空

港に直結する宮崎空港線が日南線の最初の駅、田吉から出ている。在来線では以上の3線で、どれも1駅分だけ残っている。距離でいうと合計で10キロにも満たない。

新幹線では長野新幹線にはまだ乗っていない。上越新幹線と分岐する高崎から長野の間は未乗のまま。ここ10年で長野も含めて山形や秋田に新幹線が開通したけど、長野を除けば在来線を利用して高速運転をしているに過ぎず、新線というわけではないからわざわざ乗りに行く必要はない。よって、未乗区間は4線で112.5キロだ。そう言いながらも、私のことだから結局、山形や秋田の両新幹線ともいずれ乗りに行くことになるだろう。

話が大きくそれた。とにかく8年ぶりに南小谷に降り立った。前回来たときは2月だったこともあり、周りは雪で覆い尽くされていた。乗客も当然スキーヤーが多かった。今はさすがに5月だけに駅周辺に雪は見られず、スキーヤーの代わりに観光客が目立つ。

列車から降りたのは30名くらいで、半分くらいの人がすぐ接続する松本行きの各駅停車に乗り換えて、あとの半分は駅から出て散策を始めている。

私は10時20分発の急行「アルプス92号」に乗るから、1時間ほど待ち時間がある。ひと風呂浴びたいところだけど、駅前の地図によると近くに温泉がなかったのも、朝食を摂ることにした。

駅はさして大きくなく、いかにも途中駅の趣きだ。臨時列車である「アルプス」を待避させておける側線もない。おそらく白馬か信濃大町辺りから回送されてくるのだろう。改札を出ると駅前には土産物売り場があり、道路を挟んで姫川が流れている。

駅前の道は千国街道、いわゆる「塩の道」と呼ばれる国道148号で、糸魚川からずっと併走している。その千国街道を歩いて姫川をゆっくり渡る。ここでも水量は多い。

川を渡った反対側はいかにも街道らしい雰囲気、少し狭い通りの両側には近代的な造りの役場や郷土館のような建物がいくつかある。他は昔からの商店が並んでいる。その中に民芸館があったので入ってみる。

というのは、民芸館に興味があって入ったのではなく、手打ちそばの幟が立っていたの

で、それにつられたのだ。朝の9時半だというのに、年配の人を中心に賑わっていた。みんな列車ではなく、車で来ているのだ。

さて、肝心のそばだが、まだできていないと言う。これから打っている「アルプス」には到底間に合わないので、そばは諦めることにした。でも幸い、表では吾平餅とおやきを売っていたので、おやきを買うことにした。吾平餅は今までに何度も食べたことがあるけど、おやきはまだ食べたことがなかった。餡入りと野沢菜入りを1個ずつ買って駅に戻る。

既に「アルプス」は入っていて、発車を待っている。改札に入る前に土産と朝昼兼用の駅弁を買う。駅弁といっても大糸線では両端の松本と糸魚川以外では売られていないのだが、なぜか富山の「ますのすし」が並んでいたのだから、違和感を覚えながらもそれを手にする。

自分の席に着いて、まずおやきを食べる。分の厚い、そして固い皮だ。どうもイメージしていたものとは違う。薄皮で表面を焼いているものを想像していたから、こんなに皮が固いとは思ってもいなかった。できたてならもう少し柔らかかったかもしれないけど、あまりに固かったので、あまり味わうことができなかった。

今から乗る「アルプス」は169系急行型電車6両編成で外観は国鉄時代の塗装ではなく、ここでも独自のものになっている。車内のシートも特急で使われていたと思われるリクライニングシートで、肘掛から机が出てくるものが使われている。似ても似つかぬ姿になってしまったけど、今や風前の灯の急行が走っていることだけでもよしとせねばならないだろう。

久しぶりに耳にする懐かしい発車ベルを聞いて10時20分、定刻に発車。天候が回復してきて晴れ間も見えてきた。

列車は相変わらず姫川に沿って走っている。この辺の桜は満開だ。左右にカーブするせいか、ものすごくゆっくり走る。



とはいえ、これでは遅すぎる。臨時ゆえに待避時間が多いのだろうけど、これでは新宿まで6時間半も致し方ない。



この鈍行のような「アルプス」だけど、急行だから小駅を通過していく。でも、どの駅でも近くに差し掛かると、減速して構内に入るの、特急のような颯爽とした格好良さはなく、えっちらおっちらという感じで急行らしいといえば急行らしい列車である。

もりのうえ

信濃森上の手前から白馬岳をはじめとする北アルプスの山々が眼前いっぱい迫ってきた。快晴とまではいかないけど、雲は高く白いので、雨の心配はなく、様々な山容を楽しませてくれる。

山の上のほうではまだ雪がたくさん残っていて、季節が春だということを忘れさせる。しかし、麓の辺りではさすがに雪は少なく、スキー場はあるものの春スキーができるような状態ではない。昨夜の「きたぐに」に乗っていたスキーヤーたちはもっと高いところに滑りに行っているのだろう。



まだ標高は800メートルくらいあるけど、我が「アルプス」の車窓からはそれまでのそ



り立つ険しい山々の間を抜けて、田畑や青木湖や木崎湖などの大きな湖も見られるようになった。南北に細長い松本盆地に入ったようで、田んぼでは水を張り、田植えに備えている。

沿線を眺めていて嬉しいのは、この辺りの駅には旧国鉄の駅名標がまだたくさん残っているということだ。近頃はあまり見かけなくなってきたけど、大糸線では結構見られる。

それにしても、昨夜の「きたぐに」同様、停車時間が長い。ちょっとした駅では5分

くらい停まることが多い。それが積み重なれば、所要時間も2時間になるだろう。ダイヤの合間を縫って細々と走る臨時列車の悲哀を物語っているようだ。

気が付くと、島内であった。乗客の乗降のない運転停車で、十数分停まるというアナウンスが私を眠りから呼び覚ました。なんと信濃大町から島内まで寝ていたのだ。この間、約30分である。せっかくの北アルプスも睡魔には勝てなかった。昨夜からの寝不足がたたっているのは明らかだ。大混雑と女の子のおしゃべりで「きたぐに」では寝ていないも同然だから、こうやって後になってどっと眠気が押し寄せてくる。12時18分、松本着。

松本も久しぶりだ。平成6年夏の「欲張り信州」以来だ。雰囲気などももちろんそのまま、特急「あずさ」や各方面の普通列車が停まっている。駅弁を買おうと思ったけど、眠たくて体が動かないので、そのまま発車を待つ。各ホームは非常に活気に溢れているけど「アルプス」には届いて来ない。何だか「アルプス」だけが場違いな感じがして、松本クラスの駅なら5分や10分くらい停まると思っていたのに、少しばかりの乗客を乗せると3分で発車していった。臨時列車も私の旅と同じく非日常なのだ。ホームに入ると、人は物珍しさから一時は目を向けるかもしれないけど、それだけだ。普段利用している人にとっては何の関係もない、すなわち非日常の列車だからだ。このまま関古島が鳴いた状態

で新宿まで行くのだろうか。

さて、何駅か通過としたかと思うと、停車駅では長く停車する「アルプス」はお世辞にも快走とはいえない。塩尻でも4分停車だ。でも、そこは電車、一度走り出すと、かなりのスピードで飛ばす。松本を出てからそのスピード感はさらに増している。

塩尻から真っ直ぐ塩嶺トンネルでみどり湖を経て岡谷に至るのだけど、みどり湖を過ぎた辺りからまた居眠りをする。だから、諏訪湖は撮影できなかった。

居眠りから覚めたのは茅野だった。聞くと13分も停車するという。東京から茅野か上諏訪までは複線化されていたはずだから、追い抜かれるための待避だ。それにしても長すぎる。

その茅野を出ると急に眺望が開けてきて、右に駒ヶ岳、左に八ヶ岳が一望できる。遮るものがないし、乗客がほとんどいないから席の移動も自由にできるので、左右の山々を心おきなく眺めることができた。

まだ、標高800メートル付近を走っているのだから、家屋や田畑が眼下に見下ろせるところがある。家などは豆粒のようでまるで箱庭を見ているみたいだ。信濃境を出ると、その名の通り信濃国・長野県は終わり、甲斐国・山梨県に入った。

小淵沢は東京―塩尻間の中央東線で私の好きな駅である。のどかな高原の雰囲気と駅の周りを囲むように聳える山々が魅力で、機会があれば降りたりしている。「欲張り信州」では駅前の民宿で泊まっている。幸い「アルプス92号」はちょっとした駅では5分くらい停まるのだけど、小淵沢ではすぐに発車してしまった。清里辺りで遊んだ人や山から下りてきたらしい人たちでホームは賑わっていたけど、この列車に乗ってくる人はほとんどいなかった。

この辺りまで来ると、行き違う列車もだんだん増えてくる。普通列車は従来からの青とクリームに塗り分けられた「横須賀色」と呼ばれるものの他にその地区独自のものもあり、見ていて楽しい。

小淵沢から甲府までは追い抜かれることもなく、特急より少し遅いくらいで走って甲府に着いた。追い抜かれずに普通に走れば、やはりこんなものである。ここでも1分で発車する。右手に甲府城が見える。

以前、呉線に乗ってその中心駅である呉を通ったときに、どこかの駅と似ているな、と書いたことがあるが、実際に来てみると、それはここ甲府であった。ご批判もあるだろうけど、造りや雰囲気などは似ていると思う。もちろん駅の規模は甲府のほうがはるかに大きいけど、どちらもその線の中心的な駅であることは共通している。これで私の中にあった疑問が解消された。たいした疑問ではないのだが、喉の骨と言うか、胸のつかえと言うか、もやもやがなくなると、それがどんなに小さなものでもホッとするものだ。

甲府を出ると富士山が遠くで頂きだけを見せていた。ここからではちょっと遠すぎるし、てっぺんだけちょこっと顔を出しているのだから、富士山と言われればそうなのかなという感じにしか見えない。5日の最終日には東海道を通過して帰るので、晴れてくれればよいと思う。

山梨市で8分停車。久しぶりの長い停車だ。ここで特急「かいじ112号」に追い抜かれる。周りは葡萄の棚や桃の木がたくさんある。どちらもそろそろ美味しい季節になるので甘い香りが漂ってきそう。

甲府盆地を見下ろす形で走っているけど、昨日雨がよく降ったという割には遠くが霞んでいてよく見えない。この辺りはあまり降らなかったのだろうか。依然として、高い山々が四方を囲んでいて退屈しない。

時々朽ち果てたトンネルや鉄橋の橋脚などが見られる。複線化に際して廃棄された路線

の一部なのだろう。荒れるに任せて誰も手を入れないから、あとは自然に還っていただけだ。こういうのを見ていると昔、旧線が使われていたときはどうだったんだろうという興味がふつふつと沸いてくる。今は新しい線を長短織り交ぜたトンネルを抜けながら走る。中でも笹子トンネルは5キロ弱もあり、急行といえども数分はかかる。

大月に着いた。富士観光の入り口のような駅なので、ホームにはレジャー帰りの大勢の観光客が列車を待っている。その中に結婚式帰りの一団もあった。日がよくて連休ともなれば招待客にも来てもらいやすい。

大月からしばらくは溪谷のようなところを走り、眺望も狭まってくる。右手には後に相模川になる桂川の細い流れが沿っている。こういうところは雨が降っているときのほうがきれいだろう。何となく埃っぽく見える。

急に雲行きが怪しくなってきた。特に東の空が暗い。北日本はまだ荒れているのだろうか。そんな天候なのに、上野原付近の桂川の中洲では家族連れがキャンプを張っている。川の水量を見ていると水没しかかっているようにしか見えない。数年前に川の増水の警報を無視した数組の家族連れが川の流れに飲み込まれてほとんどの人が亡くなった事故を思い出した。自然の力は恐ろしい。乗り物の中で一番安全だといわれる鉄道に乗っていても海沿いでは高波、山では土砂崩れ、雪崩などがあるから安心はできない。

相模湖に到着。ここでも8分停車。駅を出て少し歩くと相模湖に出るのだが、駅からは見えない。駅やその周辺は観光客で溢れていて、ホームに停車している下り大月行き普通列車やそれを追い抜いた特急「あずさ61号」もたくさんの立ち客がいて大混雑である。それから間もなく最後の追い抜かれとなる特急「スーパーあずさ8号」が猛然と駆け抜けていった。あまりに速くて車内の様子が分からなかった。そして、最後に残った我が「アルプス92号」がゆっくりと走り出した。

1つ前の藤野と相模湖の2駅だけが静岡県で、小仏トンネルを抜けると東京都に入った。すると、突然雨が降り出した。併走する国道20号は上下とも大渋滞である。日帰り旅行には事欠かない観光地がいくらかもあるし、連休でもあるから一度に集中するのだろう。ツツジがあちこちで咲いている。10キロ近くの長い駅間を走ると、右手に高尾山を見ながら高尾に着く。私にとってのヤマ線・中央本線は事実上ここで終わり、ここからは東京の方にはお馴染みの東京近郊区間に入る。

八王子を経て、日野から多摩川を渡って関東平野に入る。新潟の越後平野などと違って、ビルと住宅が立ち並ぶばかりで見えるものはない。雨は既に上がっており、山間だけのわか雨だったようだ。薄曇りながら西日が車内に射している。

もうすぐ6時間半に及ぶ急行「アルプス92号」の旅が終わろうとしている。この間、大糸線では対向の普通列車を待つてやったり、松本からは特急列車の待避を繰り返したりと、いかにもダイヤの合い間を縫う臨時列車の見本のような急行であった。それだけにとおしくなってきた、まだ乗っていたいと思えてきた。ただでさえ、少なくなって消えてしまいかねない急行列車に乗ることができたのが今回の旅の前半の大きな収穫であった。

国分寺辺りからまたウトウトしてしまい、気が付くとあと5分で新宿というところまで来ていた。もともと、この辺でぜひ見ておかなければならないようなものは特にないので、別に惜しくはない。16時55分、新宿着。

新宿からは総武本線への直通列車があるから便利だ。四国に住む私は滅多に関東に来ないばかりか、来たとしてもこういう乗り方はまずしないと思っていたから、ますます便利に感じてしまう。同じような景色を50分くらい見て津田沼に着いた。時間は18時くらいになっている。

目黒君とは駅の改札で待ち合わせをしている。千葉の下宿に来たのは今回が初めてなので、案内してもらわないと適当に行くことはできない。もっとも私の場合、住所の番地を頼りに突然押しかけたことが度々あるから行けないことはないかもしれない。でも、昨夜からの寝不足で今はなるべく無駄に歩きたくない。だから、最初から駅で待ち合わせることにした。

連休中であり、夕方でもあるので、駅周辺は大勢の人でにぎわっている。同じように待ち合わせをしている集団がそこら辺にある。列車が到着すると改札からドッと人波が押し寄せてきて、その度に改札は群衆でごった返す。

15分くらいすると、目黒君がのっそりと現れた。

「久しぶりやの」

「そうやの」

「それにしても、すごい人ごみやの」

「大体こんなもんや」

「しかし、『きたぐに』は疲れたわ。なんせ、席に座れたんが富山からで、ほとんど寝てないけん」

「なんとな」

「『アルプス』でも寝たり起きたりやった」

「そうやろの」

私にとって津田沼は初めてだが、目黒君にとっても、この春浦和から転勤してきたばかりなので、まだまだ慣れていないだろう。だから、2人とも不案内である。案の定、

「何かええ飲み屋はないか？」

「ひと月そこそこやのに、分からんわ」

「そうじゃわの」

「そこにでっかいスーパーがあるけん、行ってみるか」

こんな具合である。当然といえば当然で、ほとんど分からない目黒君と何も分からない私が居酒屋を捜すのだから、何とも心もとない。

目黒君のいう「でっかいスーパー」は駅の南側にあって、ひときわ目立っている。でも、人通りは少ない。入ってみたけど、レストランやうどん屋といったものばかりで居酒屋は入っていなかった。周りにもそんな店などありそうにない駅の南側であった。

今度は駅の北側、多分雰囲気から表側と思われる方へ足を運ぶ。賑わい方が明らかに違う。駅の北と南でこうも違うのかと思うくらいの差がある。改札にいた多くの人たちも恐らくこちら側の店に入ってしまったのだろう。和食、洋食、割烹、小料理屋、居酒屋などなぞライトが煌煌と光っている。

「明らかにこっちやの」

「そうやの」

「どこにしようか」

「行ったことがないけん、分からんわ」

「歓迎会なんかはなかったんか？」

「あったけど、津田沼ではなかった」

「職場が津田沼にないんなら、ここではせんわの。まあ、歩いてみるか」

出会ってから約1時間歩いて、ピンと来る店がなかったのも、全国チェーンの居酒屋にした。この店は高松にもある。

その店は結構混雑していたけど、意外とすぐに入れた。ただ、客が多いせいか注文したものがなかなか来なかった。多分、他の店でも同じ事だったに違いない。

「もう仕事は慣れたんか？」

「まあの」

「引越しは大変やったやろ？」

「そうやの、荷物はなんだかんだ言うても多いしの」

「職場は近いんか？」

「結構近いよ」

そのあと、ここまでの旅の流れや好きな野球や相撲の話をしていると、もう2時間経っていた。店を出たのは21時くらいで頃合いだった。

帰りながら、ビールとつまみを買って目黒君の下宿に入る。目黒君の勤める役所の官舎である。家賃はさぞ安いのだろう。部屋は6畳一間で台所も居間もない。正味の1人部屋だ。寝るための施設なのかと思うくらいだ。

再度、晩酌を始める。テレビも見つつ旅の話の続きをし、途中楠君に電話を入れながらいろいろと話をした。たわいのない話が大部分で、それでも久しぶりに会って話すので楽しい。日付が変わった1時に寝た。

「雪どけのアルプスと潮香る君ヶ浜」の続きを読む