

九州路の予定は未定

高松駅に着いたのは14時半頃で、これから14時47分発の「マリンライナー36号」に乗る。

本来なら昨夜の「マリンライナー62号」で出発して夜行を乗り継いで今頃はもう鹿児島を観光しているはずだった。だから、もう予定も何もあったものではない。しかし、仕事の都合によるものなので、これは当然全てに優先されなければならない。

今回は3日の行程（平成7年5月3～5日）であるが、高松がこの時間なので、予定していた行程のうちのどこか1日分を切らねばならない。今さら予定の組み直しも大変なので、現地に着いてから決めようと思う。それにしても、前夜乗る予定だった新大阪始発の西鹿児島行き臨時寝台急行「桜島」に乗れなくなったのは残念だ。

「桜島」は戦後間もない頃から東京－鹿児島間の臨時急行で度々登場しており、近年でも九州内の臨時夜行特急に使われていた由緒ある愛称だけど、そもそもこの冬までは「霧島」という名前で運転されていた。それがこの4月20日のJR九州のダイヤ改正で宮崎－西鹿児島間に平仮名の「きりしま」という名前の特急が走り出したために、名前を奪われた臨時急行は「桜島」と改称した。

歴史を紐解くと、かつて東京－鹿児島間を走っていた先述の急行列車に昭和25年に「きりしま」と名付けられ、昭和31年には漢字の「霧島」と改められる。「霧島」は当時多数運転されていた東京－九州間の急行の中でも代表格であった。寝台特急が台頭し、新幹線が開業すると、昭和43年に日豊本線経由の西鹿児島行き「高千穂」と併結となる。一方、「桜島」は昭和32年に京都－西鹿児島間の定期急行で登場したものの、1年で博多に区間短縮の上、急行「玄海」と改称する。その後は多客時にたびたび東京－西鹿児島間、大坂－西鹿児島間の臨時急行として登場しているが、臨時とあるようにいつも「霧島」など同区間列車の補助的な存在でしかなかった。それが昭和45年に京都－西鹿児島間に新設された夜行特急に「きりしま」の愛称が与えられると、旧「霧島」は「桜島」と改称することになった。ここで晴れて久々の定期列車となった「桜島」ではあるけど、東京－九州間の輸送は寝台特急、新幹線の時代であり、既に「高千穂」と併結となっていた旧「霧島」からは寝台車が外され、間もなく食堂車もなくなり、最後はグリーン車1両以外は全て自由席というかつての栄光からすると惨めな編成になってしまった。そんな歴史を持つ「霧島」、「桜島」であるが、25年を経た今、歴史は繰り返されている。

「桜島」で使用されている車両は20系客車で、ブルートレインの元祖とも言うべき車両で寝台の幅はわずか52センチで、しかも3段寝台である。現存する寝台車の中では一番の旧式である。そんな20系客車に乗りたいたいと思った頃には既に一線から退いており、今では臨時列車として余生を送っている。全国でも「桜島」の他には同じ臨時で新大阪－長崎間の「雲仙」くらいにしか使用されておらず、希少価値の高い車両である。余命いくばくもないこの老雄に乗りたいたいと思っていただけ、仕方がない。だからといって、今晚の「桜島」に乗っていたのでは丸1日遅れの九州入りとなるので、中途半端ながらこんな時間の出発になったのだ。

それにしても、1月の阪神淡路大震災の傷跡もまだまだ癒えないというのに、鉄道はものすごい早さで復旧した。東京・関西－九州の寝台列車や関西から播但線や智頭急行線を経由して山陰方面へ行く列車はほんの半月ほど前までは運休もしくは迂回運転をしていたにもかかわらず、ゴールデンウィークを前にJR線は復旧、行楽用の臨時列車を大增発で

きるに至ったのだ。そのおかげで「桜島」も運転できていただけに、ますます惜しいことをしたと悔やまれるのである。その寝台券は捨てずに置いておこうと思う。乗ってもいない列車の紹介で前置きが長くなってしまった。そろそろ出発しよう。

曇ってはっきりしない天気だ。少々肌寒い。車内はさすがゴールデンウィークということで立ち客もいる。ホームの立ち食いうどんを一杯食べて出発する。

とにかく時刻表を開く。当初、前夜発で3日鹿児島、4日長崎、5日熊本という予定だった。すなわち九州の左半分だ。このうち2年半前に行った長崎を切ることにし、今晚の宿も「ドリームにちりん」から「ドリームつばめ」に変更した。

長崎を切った、といっても一カ所だけ行きたいところがある。稲佐山である。頂上から見た長崎の夜景は美しいことで有名である。そのためにわざわざ三脚も用意してある。去年のゴールデンウィークに北海道に行ってやはり函館山から夜景を撮ったけど、折りからの強風でブレてしまい、どれも満足に写っていなかった。場所は全く違うけど、函館山のリターンマッチの意味合いもある。

しかし、天気はあまりよくないので雨に降られると撮ることができるかどうか。また撮影する時間があるのかどうかも疑わしい。これから長崎へは「のぞみ15号」と「かもめ35号」を乗り継いで長崎まで行くのだけど、その長崎到着は20時33分である。今晚の宿である「ドリームつばめ」に乗るために折り返し博多へ戻るためには長崎21時33分発の「かもめ44号」に乗らなければならない。

稲佐山は長崎駅の裏手にあるとはいえ、わずか1時間で山頂に登って撮影をして戻って来られるのか全く自信がない。それに「かもめ44号」は博多行きの最終なので、これに乗り遅れると今晚は長崎に泊まることになるが、ゴールデンウィークに飛び込みで泊まることできるとは到底思えない。でも、そこまでして稲佐山の撮影に固執してしまえば、今回の旅はいよいよズタズタになってしまう。それに「のぞみ」の指定席も取っていないので、そちらのほうも不安だ。そんな私をよそに「マリンライナー」は我関せずといった様子で曇天の中、瀬戸大橋を疾走している。

岡山に着いてまず、「のぞみ」の指定席を取る。心配していたもののゴールデンウィークの真っ只中だからか、案ずる事はなかった。3日の午後では移動する人もそういないのだろう。臨時列車に至っては無惨なほどに空いている。あれだけ乗っていた「マリンライナー」の乗客はどこへ行ったのかと思う。

数分遅れて16時15分頃岡山発。さすがに速い。通過する駅名標の文字が読めないくらいだ。だから、ある程度は揺れる。しかし、シートピッチの広いゆったりしたシートに身を委ねていると、揺れもあまり気にならない。

西へ行くにつれて雲が切れて薄くなっている。これは撮影には誠に都合のよいことだ。少なくとも、今晚雨に降られたら困る。

山陽新幹線岡山以西が珍しいせいか、さっきの「マリンライナー」でひと寝入りしたせいか全く眠くならない。窓にかじりついていると、改めてトンネルの多さに驚く。

1人なので、与えられた席は山側の2人掛けのシートである。福山を通過するとき福山城をかすめて行く他には特に目を見張るものはない。

広島に到着した。降りていく人は多いが、乗って来る人はあまりいない。我が12号車にいたっては1人も乗ってこなかったの、だんだん寂しくなってきた。

広島を出てわずかの間、トンネルの合間の向こうに瀬戸内海がちらっと姿を現し、宮島が見える。しかし、すぐに山の中に入って見えなくなってしまった。山陽新幹線は在来線

ほど海を見せてくれない。半分くらいがトンネルだから仕方がないけど、その分見所も減るので、車窓風景も少々退屈だ。

新関門トンネルをくぐって九州に入る。岡山からわずか1時間半程度である。まったく速くなったものだ。あまりに速すぎるのと、まだ新幹線の車内ということもあって九州に来たとの実感は乏しい。小倉に着くと乗客はさらに減って、私を含めて10数名になってしまった。もうひと走りで博多だ。

18時ちょうど定刻に博多に着いた。しばらくぶりの博多だけど、降り立ってみると駅の構造はすぐに思い出すもので、迷わず長崎本線のホームへ行くことができた。

在来線はどのホームもごった返している。「かもめ35号」はまだ入線していないけど、長い行列ができています。ただし、先発の普通列車の列もあるので、どうもはっきりしない。

普通列車が出てまもなく、「かもめ」が入ってきた。車両は最近製作された新型のものではなく、昔ながらの485系特急電車で、車体はJR九州のカラーである赤を地にして白で「KAMOME」と書かれてある。かつての国鉄の配色を知っている私などはもうひとつ馴染めないけど、旅行者が初めて見ると驚くに違いない。しかし、これが特急であるというのがひと目で分かって、これはこれでいいのかもしれない。

うまい具合に左側の席が取れた。時間的に見られるかどうか分からないけど、肥前鹿島辺りから広がる有明海を見るためだ。向こうのホームには西鹿児島を昼すぎに出て、はるか東京を目指す「はやぶさ」が到着する。飛行機に客を取られて普段はがら空きだと聞いていた「はやぶさ」もゴールデンウィーク中とあって乗客は多そうだ。

18時21分発。「かもめ」に乗ったことはあるけど、博多ー長崎の全区間を通して乗るのは初めてだ。

鳥栖までは鹿児島本線上を走るので制限速度いっぱい気持ちよく走っている。博多の近郊ということもあって、すっきりとしたスマートな駅が続く。その中には昔のままという駅があり、駅名標も国鉄時代のものも残っていて旅情をかきたてられる。大宰府天満宮はるだのある二日市、筑豊本線との分岐駅はるだの原田も何事もないように走り去って行く。

基山で佐賀県に入り、博多から20分余で鳥栖に着く。長崎行きの特急だからでもないのだろうが、誰も降りなかった。以前訪れたときと変わらず構内は広い。ただ、かつては赤い50系客車が所狭しと並んでいた側線も、今は持て余し気味だ。

鳥栖を出て長崎本線に入ると、少し山間のようなところを走ると間もなく筑紫平野の北部を走るので、周りは田んぼや麦畑が目立つようになる。よしのがり

吉野ヶ里遺跡の最寄りの吉野ヶ里公園と神埼を通過して19時01分、高架の佐賀に着く。ここでほとんどの乗客が降りていった。賑やかだった車内が急に静かになる。それに合わせたかのように外も暗くなってきた。この分だと有明海は見られそうにない。上りホームには東京行きよしのがりの寝台特急「さくら」が停車している。ブラインドが下ろされて客室の中は窺い知ることができない。30秒停車で着時刻と同じ19時01分発車。

次の鍋島は佐賀駅の高架化に伴って荷物や貨物を取り扱うようになり、ターミナルとなった。荷物輸送がなくなり、貨物輸送が減ったといえども、今でも賑わいを見せているようだ。小ぢんまりとした駅舎からは想像もできないけど、薄暗いながらもたくさんの側線にコンテナが並んでいる。

久保田で唐津線と分岐する。唐津線の列車は全て佐賀まで直通しているのだから、分岐駅らしからぬ寂しそうな駅だ。もっとも、寂しそうに見えるのは、この駅が町の外れにあるか

らだろう。そこにたまたま長崎本線と唐津線が交わったというような駅にも見える。

19時11分、佐世保線との分岐駅の肥前山口に着いて、佐世保とハウステンボスからの「みどり24号・ハウステンボス24号」と交換する。長崎行きと佐賀行きの普通列車も停まっている。部活帰りらしい高校生が楽しそうに会話をしている。静かなこちらとは対照的だ。いよいよ暗くなってきて、外はますます見えにくくなった。

佐世保線が左に分かれて、長崎本線はここから単線になる。また、この肥前山口から肥前飯田まで7駅連続で「肥前」を冠した駅が続くことで有名である。筑紫平野が尽きた辺りに位置し、その7駅の間にあたる肥前鹿島は寂しい駅が続く中で、長崎本線の主要な駅のひとつである。

その肥前鹿島を出て、次の肥前浜辺りから有明海が見える。ただ、すっかり暗くなっているのに、漁り火が揺れているのが見える程度である。これからしばらく有明海に沿って走る。大小の船が行き来していて、何だか夜に瀬戸大橋を渡っているような感覚になってくる。こうやって列車に揺られているとつくづく昼間の有明海の風景を見てみたいと思う。右手には多良岳が聳えているはずだから、それも合わせて見てみたい。せめてもう1時間早く来られたらな、と出だしから悔やんでばかりである。

肥前大浦と小長井の間で長崎県に入る。この辺まで来ると、島原半島も見えてくるはずでだ。暗い中、見えない風景に思いを馳せながら「かもめ」は黙々と走り続ける。

20時10分、諫早着。大村線との分岐駅であり、私鉄の島原鉄道との接続駅でもある要衝で、長崎観光の拠点のような駅だ。さすがにこの時間に観光客らしい人は見られないけど、車窓から見た駅舎の雰囲気は立派に感じられる。間もなく発車する。

諫早から2つ目の喜々津までは久し振りの複線だけど、喜々津で真っ直ぐ長崎を目指すいちぬの市布経由の短絡線と昔ながらの大村湾を通る長与経由の旧線に分かれる。この短絡線が開通したのは、もう20年以上も前のことである。速達性を重視する特急はもちろん短絡線のほうを経由する。

地図で見ると、新線は新幹線のごとくトンネルばかりが続いている。喜々津で分岐すると、さっそく短いながら2つのトンネルが現れ、次の市布を過ぎてからは長いトンネルが連続して、抜けたところが駅といった具合になり、まるで瀬戸大橋線の兎島一茶屋町間をうつつがわ思わせる。特に現川一浦上間にある長崎トンネルは6,173メートルもあるそうだ。いくら特急が速いからといっても退屈してしまう。

その長い長崎トンネルを抜けると、旧線と合流する。ここで短いながら長崎までが再び複線となる。諫早と長崎の間は頭とお尻の部分が複線で新旧の線が分かれた中間のところではそれぞれ単線になっている。それでも新線部分では通過用の設備や普通列車の待避ホームなどを設けてあるので、複線並みにスムーズに流れているようだ。

浦上に着くと、急に明るくなった感じがする。トンネルばかりだったからそう感じるのかもしれない。また長崎の市街地の延長のようでもある。そんな浦上から3分、20時33分に長崎に着いた。降りてみると、大勢の人が改札へ向かっている。とんがり帽子のような駅舎は前回来た2年前と変わっていない。

これから予定通り夜景の撮影だ。幸い、雨は降っていないし、風もあまり吹いていない。

しかし、稲佐山頂行きのバスを探しているうちに、あっという間に15分ほど経ってしまったので、撮影はやめにして、代わりにチャンポンを食べることにした。また訪れる機会もあるだろう。あれだけリターンマッチだと自分を駆り立てておきながら、案外あっさりしている。

あいにく、チャンポンの店は何も調べていない。それでも、繁華街を散策して一軒目星を付けて入った。店の名前は忘れてしまったけど、いかにも町のラーメン屋さんといったイメージで、客が数人いた。麺は太く、あさり、イカ、蒲鉾、キャベツ、もやしに乗っていて、麺は具の下になって見えない。豚骨を使用してあるようだが、薄味でこってりではなかった。適当に入った店ではあったけど、なかなか美味しかった。

少し時間があるので散策した。旅行者とおぼしき人が結構歩いている。でも、私のように重い鞆を下げている人はいない。宿泊客なのだろう。でも、こんな時間でも街を散策できるとは、さすがは長崎だと感心する。

折り返し乗る21時33分発「かもめ44号」博多行きは、これが最終の博多行きだからか、3割程度の乗車率だ。諫早辺りで降りる人がいるだろうけど、おそらくほとんどが博多まで乗ると思われる。

来たときと同じ車両に乗って、来たときと同じ道を引き返す上に、外は真っ暗なので、退屈なことこの上ない。でも、眠くもないので、ますます時間を持て余す。2時間弱走って23時30分、博多に着いた。

今晚の宿は日付の変わる直前の23時59分発「ドリームつばめ」西鹿児島行きである。車両は新型でスピードも多少向上したけど、急行「かいもん」からの格上げなので、停車駅は変わらない。また、門司港発着だったものが博多発着になった。これは博多ー西鹿児島を中心に走る「つばめ」用の車両を使っている関係だろう。寝台も連結していた急行のままでもよかったのに、と思う。

ホームに並んでいる行列は自由席を中心にかなり多い。私もそうだが、周遊券片手の鉄道ファンの姿も見える。ゴールデンウィークなので、私と同じように旅に出てきたのだろう。座れるかどうか大いに心配だ。発車間際には「のぞみ」からの乗り換え客も乗ってくるだろうから、座れずにすし詰め鹿兒島まで行くのだけは御免蒙りたい。

しかし、難なく席は取れた。落ち着いてからホームの売店に行って、夜食のビール、スナック菓子を買う。車内に戻ると、その新幹線からの乗り換え客らしい人も加わって席はほとんど埋まっていた。23時59分定刻に発車。

時間が時間だけに、車内も静かで、検札も早々と終わった。私も明日のことを考えて、さっさと食べて飲んで寝ることにする。二日市で停まったのは覚えているけど、その先のことは覚えていないから、鳥栖までには寝付いたのだろう。

途中、目が覚めたところもあったのかもしれないけど、気が付くと6時15分、西鹿児島に着いていた。駅の雰囲気は変わっていない。広々とゆったりとした駅前も同じだ。さて、今日はどうしようかと思う。空は曇っていて、肌寒い。

鹿児島は5年ぶりだ。夏に訪れたその時は桜島が活発に活動しており、駅はもちろん周辺の建物や道路に火山灰がたくさん降りそそぎ、駅の近くにあった銭湯に行っても、風呂上りの汗ばんだ腕にすぐ火山灰が付着して、手で払っても汗で湿っているので、泥を被ったようになって、きれいになった気がしなかったのを覚えている。

まず、桜島を見ようと思う。冒頭で紹介した4月20日のダイヤ改正で登場した6時42分発の特急「きりしま2号」で隣の鹿児島へ行く。臨時急行「霧島」から愛称を召し上げた列車である。

登場したとはいっても新設ではなく、それまで西鹿児島発着だった「にちりん」を宮崎で分割したにすぎない。恐らく、こうすることによって車両の運用は効率的になったのだ

ろうし、たしかに日豊本線経由で博多から西鹿児島へ行く人はいないだろうから、あまり困る人も少ないのだろう。でも、宮崎を挟んで、大分、延岡と都城、鹿児島を行き来する人が全くいないということはあるまい。そんな人には不便なダイヤ改正になったかもしれないよう。その代わりにどうかは知らないけど、本数は増えているから評価は分かれるところである。そんなことを考えていると、もう鹿児島駅のホームに入っている。

駅から歩いて3分くらいで鹿児島港が見えてきて、フェリー乗り場へ向かう。フェリーターミナルは桜島行きということもあって立派な建物だ。切符を買って乗り込む。船の外観はヨーロッパ風で優雅な印象を受けるけど、中はどこにでもある旅客船と同じだ。でも外観や内装に関係なく、船旅はゆったりとした気持ちにさせてくれる。



正面に迫る桜島はもうもうと噴煙を上げている。しかし、曇り空なので、噴煙の上った先が雲なのか噴煙なのか見分けが付かない。近づけば近づくほど大きくなり、あまりの迫りに圧倒される。たった15分というJRの宮島航路を思わせるミニ航路だけど、乗船時間が長く感じられた。桜島到着。

ただ行っただけですぐに折り返して、西鹿児島まで戻る。この時間に桜島を訪れても、土産物売り場も開いてはいないし、間

近で桜島を見ることが目的だったから目的は果たせたわけだ。

1日遅れではあるけど、当初の予定どおり霧島神宮やえびの高原へ行こうかと考えた。せっかく朝早くから鹿児島の地に着いたのだから、十分に満喫したい。それなら霧島神宮にしてもえびの高原にしても予定より早い便に乗って他の観光地への時間を捻出すれば、それだけ楽しめる。ただし、周辺のバスの本数が非常に少ないので、レンタカーでも借りて回ろうと思う。でも、まだ駅レンタカーは開いていないので、先に朝食を済ませる。

時間が来たので、西鹿児島の駅レンタカーへ行ってみると、「いっぱいです」とのこと他にも駅周辺にある各社のレンタカーの営業所を当たってみたけど、同じである。ゴールデンウィークの県庁所在地のレンタカー営業所ならそれは当然だろう。しからばと、鹿児島の市内観光に切り替えた。あっさりと切り替えているけど、鹿児島の観光自体が初めてなので、どこで何を見てもいいのである。

みつけものとはこのことか。その市内観光に便利な乗り物と切符がある。「カゴシマシティビュー」という市内の観光名所を串刺しにした循環バスと「電車・バス一日乗車券」がそれで、一日乗車券はこの「カゴシマシティビュー」と市電、市バスに乗り放題で500円とたいへんお得な切符である。こういうのがあると使わずにはいられない。因みに「カゴシマシティビュー」は30分おきに出ているので、時間を気にしながらいそいそと回ら



なくてもいい。やって来たのはマッチ箱のような可愛らしいバスだ。いっぱいのお客様を乗せて出発。

沿線は島津氏に代表される江戸時代の旧跡や西郷隆盛や大久保利通といった明治維新に活躍した人に縁のあるものが多い。バスはこまめに停車して乗客を降ろしては乗せている私は7番目の停留所である城山で降りた。

城山は1877年、西郷隆盛の軍と明治政府軍の戦った西南戦争の最後の戦地で、西郷が自害したところである。降りたバス停から少し行くと、展望台がある。

ここから鹿児島湾、通称錦江湾を挟んで桜島が広がり、手前の鹿児島市内をも一望できる。見晴らしはいいが、天気がいまひとつなので、ちょっと霞んでいる。1時間くらい周辺を散策した。

再びバスに乗って、次は薩摩義士碑前というところで降りる。近くに鶴丸城、つまり島津氏の居城である鹿児島城があり、バス停のある薩摩義士碑そっちのけで城内を歩いてみる。

本当は磯庭園とか維新ふるさと館などを見るべきだったのかもしれないけど、展望台やお城を見たので、いいことにする。義士碑前からバスか市電に乗ればいいのに、そのまま歩いて、再度鹿児島駅に戻った。

ここから市電に乗って天文館で降りる。商店街があり、鹿児島で最も賑わいを見せているところだ。そんなところを歩いて中央公園へ出る。西郷隆盛の銅像があり、その向こうに島津斉彬を祭っている照国神社が見える。憩いの場らしく、若者や家族連れが多い。

そろそろ昼なので、お腹が空いてきた。事前に調べてきた「のぼる屋」という店で食べることにする。ガイドブック片手に歩いてみると行列のできている店が見える。近くまで行ってみると、どうもここらしい。あとに続いて順番を待つ。



外から中に入ってもすぐには席に着けない。座っている人の後ろに付いて待つ。ここで感心するのは、店の人が順番を覚えているということだ。けっして、順番を前後するようなことはない。だから、どこで待とうとも安心して待つことができる。こうなれば霧島神宮もえびの高原もない。ただラーメンを待つのみだ。

待つこと40分。やっと口にすることができる。麺は太く、具はチャーシュー、ねぎ、豆もやしのみで飾り気がない。スープは当然、豚骨だ。しかし、あまり

脂っこくない。だから全部飲めた。突出しに桜島大根と思われる漬物が出てくる。さっぱりして美味しい。値段は900円で少々値が張るが、美味しいので大いに満足する。店を出ると、まだ30人くらいが小雨の中を並んでいた。

いづろ通りから市電で西鹿児島へ戻る。時計は13時を回っている。今からではどこへ行くにも中途半端だ。そのうち雨が降ってきた。雨が降ってきたとなると、えびの高原からくにに行っても周りの高千穂岳や韓国岳は見えないだろう。

13時23分に出る日豊本線の国分行きに乗って終点国分のひとつ手前の隼人から分岐する肥薩線に乗って、八代を経て今晚の宿である熊本まで明るいうちに着けないこともない

けど、直接鹿児島本線の鈍行に乗って行くことにした。次は13時50分発だ。それにしてもスタートでつまずいてから修正もままならず、ずっとつまずき通しである。でも、これはこれでいろいろと選択の幅ができてくるので楽しい。

時間が来て、13時50分発の出水行きに乗る。雨であまり眺望はきかない。田んぼと畑の混じる中をのんびり西へ向かう。上伊集院で「つばめ7号」と行き違う。

私は5年前に、10日ほどかけて九州のJR線をくまなく回ったことがある。もちろん、今乗っている鹿児島本線もそのときに乗っているが、この鹿児島本線と昨日乗った長崎本線、大分周りの日豊本線の三大幹線については一部区間を除いて特急でしか乗っていない鈍行旅行を好む私としては時間の制約があったとはいえ、納得はいかなかった。でも、今回はひよんなことからいい機会を得た。

伊集院は思い出の駅である。その5年前の九州行きで、今は「ドリームつばめ」、当時の急行「かいもん」に乗って、未明の伊集院に降りたことがある。ここから加世田市を経由するバスで枕崎まで行き、当時未乗だった指宿枕崎線かいもんに乗るのが目的だった。指宿枕崎

線は西鹿児島から薩摩半島の東岸を、左手に開聞岳を見ながら枕崎に至る87.9キロもの長いローカル線である。本数も少なくこれだけの距離があるから、JRで往復しているとこの1つの路線に半日くらい費やしかねないので、時間を有効に使うために取った手段だ。バスの発車まで少し時間があつたけど、薄暗くひんやりしていたので散策などはしなかったけど、見た感じはなかなか立派な駅舎だった。ただ降りて、乗っただけの駅だけど、そのときのことを思い出す。

伊集院を出ると国道3号と並走するようになる。ある程度の渋滞になっている。雨も手伝ってさらに長くなりそう。鹿児島観光の帰りか次の観光地への移動なのだろう。

湯之元はその名のおり温泉の町だ。その温泉街は駅から少し離れているようだけど、降りてちょっと入ってみたい気がする。かつてはプロ野球のキャンプ地にもなったことのあるところだけに、やはり冬場は暖かく湯治にももってこいなのだろう。

串木野こばんちややの次の木場茶屋で東京から来た「はやぶさ」と行き違う。さすがに1,500キロも走ってきているので、相当くたびれているように見える。熊本からは編成が半分になり、B寝台のみという寂しい内容になっていて、同じ鹿児島本線を走る「つばめ」と比べても少し見劣りがする。「はやぶさ」にはA寝台やB寝台の個室やロビーカー、食堂車が備えられており、それらが全て熊本で切り離されるのだ。もっとも、2年前に食堂車の営業がなくなっているのだけど、その状況が今まで以上に精彩を欠いているように見える。

隈之城くまのじょうで「つばめ9号」と行き違って14時40分、川内に到着。ここで13分の停車である。着いたところが駅本屋近くの屋根のある部分だったので、列車から降りて体を伸ばす。停車時間が13分あれば、駅やその周りくらいは見て回れるのだけど、あいにくの雨なので、駅から出られないのは惜しいことである。傘を持ってきていないのだ。その横を「つばめ18号」が轟音とともに走り去っていく。雨足はさらに強くなってきた。14時53分発。

川内を出ると、川内川を渡る。今回の旅で初めて大きな川だ。渡り終わると列車は田んぼの中を走るようになる。しばらくすると、上川内に着く。駅の近くに薩摩国分寺跡があるという。

草道で西鹿児島行き普通列車、次の薩摩高城で団体列車の回送と、そのまた次の西方で「つばめ11号」と様々な列車と行き違う。

行き違いが多く目まぐるしいけど、八代以南は鹿児島本線にあつてほとんど単線なので

自然と列車待ちの回数も多くなる。でも、明るいうちに熊本に着けさえすればよく、特に急ぐこともないので、のんびり走るのは一向に苦にならない。

薩摩高城辺りで有明海が見えてくる。雨で海は荒れているけど、海の色は青の強い緑をしており、透明度も高そうで、少しも汚れていない。海水浴場がずらりと並んでいるところだけのことはある。一方の空の色は朝からずっと同じで鉛色をしていて、山など全然見えない。今回は霧島やえびのへ行かなくてよかったと、自分に言い聞かせながら、実はこうやって列車の座席に身を置いているほうが性に合っていると思わなくもない。

阿久根は温泉があり、阿久根大島もある観光地である。駅舎はなかなか立派で、市の中心駅として特急も全て停まる。駅からは温泉も海も近いから、ひと風呂浴びた後の豊富な魚介類は美味しいだろうと勝手に想像してしまう。

折口で一旦有明海と別れ、列車は出水平野へ入る。小さな駅がいくつか続いて16時06分、終点出水に着く。あまり多くない乗客は、ここで当然みんな降りていく。改札を出る者、次の列車へ乗り換えるためにそのままホームに残る者半々といったところである。出水は鶴の渡来地として有名でホームに鶴の像が立っている。

ここで50分近くの待ち時間がある。これだけ時間があれば、結構散策ができるものだけど、依然として雨はかなり降っているので、外に出るわけにはいかない。傘もないから余計外には出られない。出水は川内や阿久根と同じような感じの駅で、駅前広場もある。それに構内が意外と広い。

今乗ってきた列車は16時16分発の西鹿児島行きとなって、すぐ折り返していった。この先熊本まで乗る列車は、そのほんのちょっと前の16時14分に到着した熊本発の列車がそのまま折り返しとなる。いずれも全く無駄のない運用で、特に下りの接続は絶妙である。でも、私を含めて上り列車の客は列車を目の前にしながら、まだ30分以上待たなくてはならない。

手持ち無沙汰にしていたけど、改札の時間が来たので、キヨスクで菓子やジュースなどを買い込んでホームに入って列車に乗る。

使われているのは何系か忘れたけど、かつての急行型である。一番後ろに旧グリーン車を普通車に格下げして、かつ先頭車に改造した車両が連結されているので、迷わずそちらの車両に腰を下ろす。リクライニングは固定されていて、シートも回転しないけど、シートピッチはグリーン車のままだし、背もたれもある程度の角度が付いた状態で固定されているので、座っていて楽だ。また窓が広いので、窓外がたいへん見やすい。こんないい車両があるのに、乗っているのは私を含めてたったの3人だ。同じ運賃を払っているのだから、やはり乗り心地のよい車両に乗りたい。でも、一番後ろの車両なので、目に入らないまま駅舎の正面の位置に停まっている車両に乗っているようだ。16時53分発。

米ノ津で再度有明海に出る。本来なら天草の島々が見えてくるのだが、雲や霞で全く見えない。周りには時折ツツジが咲いていて、ピンクや白の花をつけている。そういえば、もうそういう季節だ。

熊本県に入って水俣を過ぎると山間を走ったかと思えば、海に出たり、あるいは高い所を走っていたりする。愛媛県の宇和海を思い出す。

それにしても、鹿児島からここまで100キロ程度しか乗っていないけど、湯之元から始まって数駅おきに温泉があり、時々海水浴場もある。鹿児島本線は桜島に代表される火山帯にあり、また有明海に沿った線であることを再認識させられる。

さしき

佐敷を過ぎると、1,501メートルの佐敷トンネルを抜ける。鹿児島本線では一番長いト

ンネルである。その次の海浦を出た頃だったか、ようやく雨が止んだようだ。しかし、雲は相変わらず低く厚い。

ちょうど引き潮のようで、眼前に広がる有明海が遠浅らしく数十メートル先まで海底をむき出しにしているところがある。その先にはやっとおぼろげながら天草諸島が見えてきた。

甘夏みかんで有名な肥後田浦を出て、短いトンネルを抜けると、国道3号と分かれて、しばらく有明海に沿って走る。その向こうに上島がぼんやりと見える。

寂しそうな肥後二見を出て、国道3号と再会して交わる辺りで有明海は見納めとなり、日奈久に到着する。ここで熊本から来た出水行きの普通列車と行き違うために2分停車する。発車すると、列車はここから八代平野に入っていく。

18時17分、八代に着く。今日もあと少しだ。さすがに大きい駅だけど、18時ちょうどに熊本行きの普通列車が出たあとだけに、乗ってくる人はあまりいない。我が列車は「つばめ22号」に追い抜かれるため6分停車して18時23分に発車する。ここから複線区間に入る。

千丁に停まる。ここは井草の生産が日本一だという。私にとっては、旅に出る度に通る宇野線の早島周辺の井草が身近な存在であるが、今は宅地化が進んでいて、かつてほど盛んではないようだ。でも、千丁の周りは今もってわずかの水田を除いて井草だらけだ。ただし、ぱっと見た感じでは稲と井草の区別はなかなか付きにくい。

次の有佐は工場の荷物取り扱いで賑わった駅で、今も工場への引込み線がある。特急にも急行にも相手にされない駅だけど、今でも往時を偲ばせるものは残っている。

だんだん辺りは暗くなってきた。まだ日の入りまで時間があるけど、今日は天気が悪いので仕方がないことだ。左手から三角線が寄り添ってきて、宇土に到着。天草への観光路線として活況を呈した三角線も道路の整備でかつての勢いはないようだ。その三角線に乗り換えるらしい乗客が数人降りていった。

宇土から10分ほど走って18時58分、熊本着。大体各ボックスが埋まる程度の乗車率でなかなか良いほうなのだが、私の乗っていた車両だけは芳しくなかった。乗客の頭の中に「グリーン車」という意識があったのだろうか。

今晚の宿は珍しくもう取ってある。当初案によると、今日の熊本到着は日付の替わる5日の0時前の予定だったから、さすがに予約を取っていないとまずいだろう、という理由からである。5時間も早く来ると、フロントの人もいぶかしむかもしれない。

駅前にあるホテルに入って、荷物を置いて少し落ち着くと食事に出掛ける。今晚の夕食の場所はもう決めてある。

「桂花」というラーメン屋で、駅前の市電に乗って熊本城前へ行く。降りたところはこれぞ繁華街といったところで、20時前だけど、まだまだ人通りは多い。

まだまだ人通りが多い、というのは同じ時間帯の我が高松と比べての話だ。高松はその総延長が日本一と言われるアーケード街を持つ都市なのに、そのアーケードを彩る各店舗は19時に閉める店が多く、学生ならいざ知らず、勤め人にとっては酷な話である。しかも、21時には早々にアーケードの屋根の明かりを消してしまうので、薄暗くて不気味である。そんな高松と比較すると、何とも羨ましい。

さて、場所は頭に入れてきておいたので、労せず見付けることができた。20時だというのに、カウンター、テーブルともに半分くらい席が埋まっている。カウンターに腰を下ろして、この店の標準的と思われるラーメンを頼んだ。値段は500円とお手頃な価格だ。麺は九州ラーメンの基本である固めにしているらしく、希望すれば柔らかい麺にしてくれ

ると貼り紙がしてある。初めての私は基本的なのを食べたいから、そのままの固めの麺にした。

目の前にどんぶりが置かれる。麺は細く腰があり、その上にチャーシュー、メンマ、昆布、卵が乗っている。スープはやはり豚骨だ。チャーシューは柔らかく美味しい。豚骨もいい出汁が取れている。これで500円は安いと思う。今日は美味しいものを二度も口にできて満足だ。この後はしばらくまだ明るい市街を散策した。でも、明日の朝は早いので、21時頃にホテルに戻った。

[「九州路の予定は未定」の続きを読む](#)