

今回もいつものように夕方に切符を買った。最も必要だった今晚の寝台券ですら昨日手に入れている有り様で、これでは行く気を疑われても仕方がない。

前日に寝台を取りに行くくらいだから、当然第1希望の「日本海3号」は取れず、第2希望の「サンライズゆめ」がかろうじて残っていた。売り切れで行けなくなるよりはましだから、取れた「サンライズゆめ」で行くことに決めた。

今回（平成14年10月12日～14日）は東日本に残る未乗区間2線の乗車と、12月1日の東北新幹線盛岡―八戸間開業に伴う同区間の在来線部分の第三セクター化直前の様子を見るのが目的だ。

せっかく八戸まで行くのなら、まず「日本海」で日本海側を經由して青森まで行き、帰りは東北本線などで太平洋側を戻って来たほうが乗る線も重複しないし、日本海と太平洋と両方見られるから楽しいだろうと考えていたのだが、切符を取りに行くのがあまりにも遅すぎた。しかし、これには理由がある。

この旅で通る東北本線の花巻は宮沢賢治の故郷である。私の会社に賢治が大好きだという同僚がいて、以前から行きたいと言っていたのである。そこへ私が東北行きのお話をすると、

「行きたいな」

と言うので、

「ええよ。行く？切符は手配するよ」

と答えると、彼は色めきだって、

「考えてみる」

ということになった。

しかし、彼には仕事が入ってしまい、この話は無しという事になった。でも、当初の一人旅のプランと、彼と行く宮沢賢治などを入れた観光込みのプランの2本用意していたのが幸いした。後者を次善の策として採用することができたのだ。彼と行く計画がなければ「日本海」が取れなかった時点で頓挫していたに違いないので、今回一緒に行くことはできなかったけど、彼には大いに感謝せねばならない。

そこで決まったのが、12日の夜に「サンライズゆめ」で東京まで行って、13日は新幹線などで青森まで行き、その日のうちに仙台まで戻って、仙石線の未乗の仙台―あおば通り間を完乗して仙台泊。14日は常磐線経由で水戸から鹿島臨海鉄道で鹿島神宮まで行く。鹿島サッカースタジアム―鹿島神宮間が鹿島線の未乗区間なのだ。そして、総武本線などで東京に戻って新幹線で帰る、というものだ。今回は珍しく新幹線や特急が多く登場するけど、正味2日で青森往復となるからやむを得ない。前々からこの3連休で行くことは決めていたけど、12日の土曜日は会社の出勤日になったため、ゆとりがなくなった。3連休のパターンなら、同じくらいの運賃、料金で車中1泊、ホテル2泊でかなり余裕があったのだが、愚痴を言っても始まらない。そろそろ出発しよう。

土曜日が出勤の日は先方がほとんど休みということもあって、朝からのんびりした雰囲気にも包まれていて、その空気が一日中支配している。その時間が持て余し気味になる土曜日だが、今日は幸い適度に納品があり、しかも夕方に突発の納品が出たので、そのまま直帰ということになって、18時頃に帰宅した。

妻に夕食を作ってもらい、まだできていない身支度をしながら出発を待つ。これが「日本海3号」に乗るパターンだったら、既に「マリンライナー」の車内にいたはずで、非常に慌しかった。「日本海」は惜しいけど、ゆとりがあるほうがいい。

19時40分頃に家を出て、高松駅に向かう。土曜日の夜の道は大して混んでおらず、スムーズに走ることができた。20時少し前に高松駅に着いた。

高松駅のテナントをいろいろ見て回る。2月の東北行き^の帰途に高松駅を利用して以降一度も利用していないので、昨年^の5月に新築移転した「新」高松駅にどんな店が入っているのか何も知らない。大体、「帰途に高松駅を利用」といっても、改札を出てそのまま駅の外へ出るだけだから知る由もないのだ。それで用もないのに2階へも上がったのだけど、20時ともなると、本屋や土産物売り場は閉まろうとしている。結局、数分で改札に戻る。20時を回ったところで改札を通過してホームへ向かう。

もう「マリンライナー60号」は既にホームに入っているのかと思っていたけど、まだ入っておらず、到着を待つ人がちらほら見える。2番線に徳島行き普通列車、6番に「しまんと11号」、7番に「いしづち29号」、8番に多度津行き普通列車と、ずらりと並ぶ姿は壯観だ。ただ、かつてのようなクリーム色にワインレッドの帯を巻いた特急型車両に限らず、特急用から普通列車用までステンレスに身を包んだ車両ばかりになったので、重厚さはあまり感じられなくなった。20時11分、「マリンライナー55号」が入ってきた。これが折り返し「マリンライナー60号」となる列車である。

入れ替わるように20時12分に「しまんと11号」が発車していき、20時14分には三本松からの普通列車が入ってきて、信号が青になったところで20時16分、定刻に「マリンライナー60号」が発車していく。折り返し時間はわずか5分である。駅舎寄りの3号車に乗ったためか、席はほとんど埋まっており、後から乗ってきた人は空いている席を求めて、前の車両のほうへ移動していく。乗客のほとんどは仕事帰りの人で、私のような旅行者はあまりいなかった。

高松運転所をかすめる。「サンライズ瀬戸」をはじめ、いくつかの列車が室内の電気を付けて発車を待っている。それ以外の列車はパンタグラフを下ろして、まるで死んだ^{こうとう}ように眠っている。香東川を渡ると、間もなく現れる貨物駅を照らすライトがむやみに明るいだけである。

いつも走っている昼間とは打って変わって、街灯の少ない寂しげな県道も車のライトが点々と連なっているのみで、余計寂しさが増してくるようだ。

発車10分で讃岐府中を過ぎ、鴨川では今治行き普通列車を追い抜くなど、相変わらず速い。坂出には定時に到着。4分の1くらいの人が降りて、その半分くらいの人が乗ってきた。

ばん す

沈んだような坂出の街を抜け、番の州の工場群を見下ろすと瀬戸大橋だ。波はおだやかそうで島の明かりや船の漁火が旅情を誘う。10分ほどで児島に着く。寂しいところばかり通っていたけど、一転児島はパッと華やいだ雰囲気^に包まれる。しかし、茶屋町まではまた街灯が減り、トンネルの多い区間に入る。

21時15分、岡山着。「マリンライナー」の乗客を降ろして、隣のホームから「南風21号」が発車して行く。列車の去ったホームは人が結構残っているのに比較的静かだ。14番線の「サンライズゆめ」に向かう。少し時間があるから、ホームで所在なく過ごす。

21時31分に「サンライズゆめ」東京行きが到着した。15時27分に下関を出た7両編成の列車である。オール個室の列車として平成10年夏に「サンライズ瀬戸・出雲」として登場した。今晚乗る「サンライズゆめ」は多客期だけの運転で、「瀬戸・出雲」の予備

車を使っているという。私は今回、座席指定の客だけでも、期待も大きく乗り込んだ。

同じ「サンライズ」なら高松から「サンライズ瀬戸」に乗ればいいと思われるかもしれないけど、あいにく「瀬戸」では東京着が若干遅く、このあとの東北方面の行程が大きく狂ってくるので、岡山でわざわざ乗り換えてまで30分早く着く「ゆめ」にしたのである。しかし、行程が大きく狂うというのは、同僚との2人旅の場合であって1人であれば、むしろゆっくりするくらいなのだが、それは後述する。

21時33分発。乗ったのはというより残っていたのは「ノビノビ座席」という座席指定の普通車だ。今のところ、まだ10人も乗っていない。多分大阪辺りで乗ってくるのだろう。ところで、この車両は普通座席扱いとはいうものの、B寝台のベッドをカーペット敷きにして、従来あった壁を枕部分だけにした非常にシンプルな構造の簡易寝台になっている。開放的なので、向こうまで見通せる。梯子もこれまでの垂直なものではなく、若干斜めになっていて、始めから階段のように括りつけになっているから昇り降りもスムーズだ。また、1人分のスペースも幅が80センチ、長さが2メートルくらいあり、従来のB寝台よりも約10センチ幅が広く、壁がないだけ広く感じるし、枕部分だけの仕切りとはいえ、読書灯もあり、わずかながらプライバシーも確保されている。私は上段にいるのだが、窓は従来のA寝台のような覗き窓ではなく、個々に普通の窓がある。「サンライズ」の中では一番設備が劣るのがこの「ノビノビ座席」だけど、単に寝るだけなら、居住性など十分堪えられるものを持っている。ただ、16時前に出る始発の下関からこれに乗るとなると、ちょっと落ち着かないかもしれない。



「サンライズ瀬戸」を含めて、「あさかぜ」や「さくら」など東京と山陽、四国、九州を結ぶ寝台列車に乗るのは平成6年の秋の廃止直前の「あさかぜ1号」以来だ。本来の日本海周りが没になって、やむを得ず取ったルートの結果に過ぎないのだけど、とにかく随分久しぶりのことだ。そもそも3連休だというのに、2日前に指定券を取りに行くこと自体が間違いの元なのである。運賃的にはどちらのルートでもそう変わらないだけに、日本海周りができなくなって口惜しかったの

だが、「サンライズ」に乗ってしまうとそんな気持ちも吹き飛んでしまった。

暗くて分からないけど、三石を出ると長い船坂トンネルに入る。これを抜けると兵庫県である。最初の駅である上郡を過ぎると、西鹿兒島行き「なは」、相生の次の竜野を出ると、長崎・南宮崎行き「あかつき・彗星」と相次いで行き違う。残念ながら、関西発の九州行き寝台特急はこれで終わりだ。かつてのような勢いは微塵も感じられず、必要最小限の行先にそれぞれ1本ずつ、まるで義理で走らせているかのような運行が現状だ。

有名なそうめん「揖保の糸」のネオンが見えてきて、22時34分に姫路に到着した。岡山からわずか1時間1分と、新幹線博多開業前の山陽特急を思わせる韋駄天ぶりである。

ホームにはまだまだ大勢の人がいる。私は「ノビノビ座席」の上段にいるから、ホームの屋根辺りから見下ろす形になる。列車を待つ人と目が合うと、何だかこちらが気が引けて、つい目をそらしてしまう。

2分停車の後、22時36分発車。落ち着いたところで、3号車の一角にあるロビーに行ってみる。両方の窓際にはミニカウンターがあって、それぞれ4席ずつの椅子が備え付

けられている。ちょっとした寛げる空間で、グループ客にはなかなかよさそうだ。ビール片手に流れる夜景を眺めながら時が流れるのを楽しむというのは夜行列車ならではの風情なのだけど、あいにく自販機にビールが売られていない。結局、少しただけで席に戻る。

明石を出ると、すぐに明石海峡大橋が見えてきた。この橋を夜に見るのも久しぶりだ。青や黄の電飾が相変わらずきれいだ。くどくないのがいい。隣を走る国道2号の朝霧辺りの下り線ではもう23時を回ったというのに車が多い。人の多いところだから、車の往来も激しいのだろう。

23時37分、淀川を渡って大阪着。ここで5分の停車。大阪はさっきの姫路より1時間も遅いのに、人は姫路よりずっと多い。0時が来ようとしているのに、なぜこんなに人がいるのだろうといつも不思議になる。

車内にはやっと10人ほど乗ってきて、少し生気があふれてきたけど、さすがにこの時間だ。ちょっと雑談といった感じの人もおらず、おいおい横になっていく。次の新大阪でも乗ってきて、席がだんだん埋まってきた。

30分走って京都に着く。既に0時を回っている。大阪で寝るつもりだったけど、京都までもう少し様子を見てみようと思って起きていることにした。ここで「ノビノビ座席」はほぼ満席になった。次の停車駅は熱海なので、これ以上乗ってくることはない。私が買った時点であと3席だったけど、寝台列車の不振が続く中、臨時列車にも関わらずこれは大盛況である。もう寝ることにする。

途中、やけに明るいと思って目を覚ますと浜松で、時間は3時くらいであった。数分停まっていたように思う。これは乗務員の交代などの運転停車で、乗客は乗り降りできない向こうに見える新幹線ホームなどこの時間なのに煌々と電気が付いていて、何だかもったいないような気がする。ホームを出外れると、すぐにまどろんでいった。

明るくなったので、目を開けてみると小田原の辺りだった。相模川を渡っている。そういえば、今になって気が付いたのだが、私はカーテンを閉めずに寝ていたのだった。だから、浜松でも小田原でも明るくて目が覚めたのだ。小田原などはすっかり夜が明けて、日の出前だったから朝の街の様子がよく分かった。それにしても、両隣の人には迷惑をかけてしまった。

6時頃、横浜に到着する前に朝の放送が始まった。夜行で迎える朝も1年半前の臨時快速「ムーンライト高知・松山・山陽」以来で久しぶりだ。たまにはこういうのもいい。品川を出て、山手線や京浜東北線の電車を見ながら6時27分に東京に着いた。珍しいから「サンライズ」の車両やドア横にあるエンブレムなどを撮った。



まだ6時半だというのに、東京駅は非常に慌しい。東海道本線をはじめ各線のホームにはたくさんの人がいて、それぞれの列車の発車や到着を待っている。特急券を携えて新幹線改札を通過してホームに上がると、これまたすごいことになっている。これから乗る6時52分発の「やまびこ1号・こまち1号」の自由席の札のかかった乗車位置には既に長蛇の列ができています。隣のホームから出る6時56分発の「やまびこ33号」も短いとはいえ、既に10人ずつくらいは並んでいる。まだ両列車とも発車まで30分近くあるの

に、この有り様だ。やはり都会で暮らす人は朝が早く、夜は遅い。

ところで、これから乗る「やまびこ1号・こまち1号」と次発の「やまびこ33号」ではなぜかくも行列に差があるのかというと、前者は盛岡・秋田までの速達列車であり、停車駅も少ないが、後者は仙台までは主要駅に停まって、仙台から盛岡までは各駅に停まるタイプの列車だからだ。その結果、東京発車時点ではわずか4分だった差が盛岡に着く頃には両者で約1時間の差になってしまう。こうなると、仙台以北を目指す人たちは当然、速達便である「やまびこ1号・こまち1号」を選ぶことになる。私はただ好奇心だけで乗っているようなものなので、あまり歓迎される客ではなさそうだから、辞退すべきなのかもしれないけど、なかなか乗ることのできない東北新幹線であり、しかもその中でも最も速い部類に入る列車をそうやすやすと見過ごすわけにはいかない。「サンライズゆめ」にしたのは、実はこの列車に乗るのが目的だったのだ。「サンライズ瀬戸」に乗ったのではこれに間に合わない。幸い、席も希望の山側の席が取れて、6時52分の定刻に発車。

東京を出ると、様々なビルが朝日を受けて並んでいる。今日は快晴である。昼間に見る煤けた印象はなく、どれも明るく、洗われたかのように澄んでいる。それも東の間で、秋葉原辺りから地下に潜ると、間もなく上野に着いた。東京ー上野間はわずか3.6キロ。新幹線といえども、この区間は4分かかっている。速達性などまるで発揮できないままの到着だ。

東京ほどではないけど、上野でも行列ができており、どっと乗ってくる。たちまち残りの座席を埋め尽くしてしまい、これ以上乗ると、立ち客が出るというところまでになった。

東京駅のわずかな接続時間で買った朝食は「あなご弁当」である。飲物はJR東日本の定番である大清水のお茶だ。おおしみず開けてみると、ご飯が見えないくらいに穴子が全体を覆っている。なかなかボリュームもあっていいのだが、やはりこういう駅弁は温かいほうがいい。もそもそしながら食べる。

にっぽり上野を出て、西日暮里の手前で地上に顔を出して、各線と併走しながら北上する。荒川を渡って、埼玉県に入る。この辺りは工場とか研究所がやたらと多い。東京には手頃な土地などもうないからだろう。

大宮に着いた。ここでも上野と同じくらい乗ってくるので、とうとう立ち客が出てしまった。通路はおろかデッキにまで立っている。上越、長野新幹線や高崎線などの分岐駅でもあるから、大宮からの乗車以外に他の線区からの乗り換え客もいるのだろう。7時18分、発車。

これから仙台までの約300キロをノンストップで走る。時間にすると1時間15分で、かつての特急「ひばり」の倍以上の速さで、さすが新幹線と感嘆させるが、立っている人からしてみると、かなり長く感じる1時間強であろう。

突然、横をサイコロのような黄色い4両編成の列車が現れて消えた。埼玉新都市交通という私鉄の車両だった。新幹線と同じ高さで黄色い車両が通るので、点検車でも走っているのかと思った。

日本製罐の工場を過ぎると、にわかにはビルがなくなって、左手に上越新幹線が分岐していく。分かれるとすぐ、林の点在する、家と田んぼの目立つ風景なる。大宮は駅の南北で街の姿が全く異なるけど、これは初めてこの辺を旅した十数年前から少しも変わっていない。

くき大宮を出てしばらく行った、多分久喜辺りだと思うけど、新宿発黒磯行きの臨時快速「フェアウェイ」がこれも大勢の乗客を乗せて快走している。夜行快速の「ムーンライト」の間合運用の快速で、165系急行型電車を使用する数少ない列車である。

田んぼばかりの風景から家が増えてきて、ビルも林立して7時30分頃、小山通過。小山を出てしばらくすると、また元の家と田んぼの風景に戻る。恐らく、盛岡までこの繰り返しなのだろう。

左手の奥に男体山なんたいさんなどの2,000メートル級の山々が見えてきた。日光国立公園だから、中禅寺湖も華厳の滝もちょうどあの辺りにあるのだろう。雪を被っていないので、点景としてはもう少し映えないけど、あまりにスケールが大きくて飲み込まれそうだ。中央本線のアルプスの山々とはまた違った山容を見せている。7時40分、宇都宮を通過する。

これらの山々の向こう側にさらに目立つ山がある。白根山だろうか。しばらくすると、鬼怒川きぬを渡る。左手には釈迦ヶ岳の雄大な姿が広がる。那須塩原を通過して、黒磯駅が眼下に見える。

急に山間部に入り、長いトンネルが続く。一瞬出たかと思うと、またトンネルだ。2つ合わせて10キロはありそうなくらい長い。そのトンネルとトンネルの間のところ、ちょうど栃木県と福島県の県境であった。発車から1時間弱でもう福島県とはやはり新幹線は速い。

その福島県に入った途端、空は分厚い雲に覆われている。しかも、ガスが出ていて視界も悪い。山間を走っているのに、その間近の山が見えない。でも、障害物がないと分かり切っているから「やまびこ」はひたすら盛岡を目指す。トンネルと田んぼが交互に現れる区間を苦もなく走り去っていく新幹線は頼もしいが、少し味気ないような気もする。

トンネルが尽きて郡山盆地に差し掛かると、すぐに郡山を通過する。真下には東北本線用だろうか、通勤用の103系が停まっていた。この辺りでは仙石線にはかなり前から投入されていたけど、郡山で見たのは初めてだ。東京や大阪で余剰となった車両がどんだん地あぶくま方へ流れている。そのうち四国にも上陸するかもしれない。ここで阿武隈川を渡る。

細切れのトンネル群を抜けて、二本松市の街並みを見ると長いトンネルに入る。これを抜けたところが福島で、何事もないように程なく通過していく。山形新幹線の高架が在来線のほうへ下りている。

しばらく沿っていた阿武隈川と分かれば、福島盆地も終わりを告げ、またガスの濃い山間に入った。100メートル見えるかどうかというくらいしか見えない。しかし、またまた長いトンネルを抜けると、パッと明るくなって元の快晴に戻った。このトンネルで宮城県に入った。左手には蔵王の山々が聳えている。今日ここまで見た山で一番大きく見える。

名取川、広瀬川と大きな川を渡りながら、「白松がヨーカン 白松がモナカ」や「ササニシキ ひとめぼれ」の看板が至るところで見られる。これを見ると、はるばる仙台まで来たんだという気持ちが強くなる。

8時33分、仙台着。ここで予想通り乗客の3分の2くらいの人が降りていった。ここからはあまり乗ってこないと思っていたけど、今度は予想に反して、降りた乗客の半分くらいの人数が乗ってきた。これで車内はまた上野発車時の満席に近い状態になった。でも立ち客はなくなったから、変に気を遣わなくても済む。

仙台を出て間もなく利府付近を通る。左手には今年6月のサッカーワールドカップの際に使用されたスタジアムが見える。時折り、テレビなどでその後の使い道や維持費の問題を云々される施設であるけど、本当にどうするのだろうか。それにしても、このワールドカップにせよ、少し前の長野オリンピックにせよ、開催前は大衆を浮かせ、のぼせ上がらせるような報道をしておきながら、終わってしまえば宴のあと、手のひらを返したように行政は先のことを考えずにまた無駄な箱物を建設をしたと批判を始めるマスコミとは一体

何なのか、とふと考えてしまう。同時に、それに踊らされている我々にも問題はあと思う。

新幹線は秋晴れの中を快調に飛ばしている。連続するトンネルの間に茶色っぽい田んぼが広がる。風にそよぐ稲穂ではなく、稲刈りが終わって切り株だらけの田んぼである。この辺りは10月ともなると、日照時間も短くなるので、早く育つ品種を使って早く刈るのだらう。鳴瀬川を渡って古川を過ぎると、左手に栗駒山が見えてきた。一ノ関の手前のトンネルで岩手県に入る。

一ノ関を通過する。一ノ関というと、随分前から近くにある平泉に行きたいと思っながら、行けないままに時が流れている。今日この後、盛岡では2時間半ほどの待ち時間があるので、行ってみてもよかったのだけど、バスの時刻と観光時間など考えてみると、無理があるようなので、またしても見送りとなった。そう度々来られるところではないから、もったいないけど仕方がない。ちょうどその平泉付近を通過する頃、大きな太い流れが左手に現れる。北上川だ。

右に左に北上川が蛇行していく中、新幹線はまっすぐ串刺しにするように走り抜ける。左手に岩手山が見えてくると、定刻9時18分、盛岡着。

接続列車である特急「スーパーはつかり3号」に乗る人たちが、列車が到着する前からデッキへ移動して臨戦態勢を敷いている。到着してドアが開くや否や全力で走り去って行った。接続が10分ほどなので、あまり時間がないのと、席を確保するための疾走である。高速列車ばかりの乗り継ぎではよく見かける光景で、私も時々やっているけど、怪我にだけは気を付けてほしいと思う。

さて、別に待つ人もいなければ、急ぐこともない私はここで一旦降りるけど、編成の半分を占める相棒の「こまち」は3分の停車の後、さらに秋田を目指す。その切り離し作業を撮影している人が何人かいるけど、その道の人らしいのが数人だけで、逆に鉄道に縁のなさそうな人ばかりがカメラに収めているようだ。私はこの作業は撮っていない。



そのホームに降りてみると、やはり東北だ。風が冷たい。これまで暖かいところにいたのが、一遍に吹き飛ばしてしまう。新幹線のホームにいと、余計冷たく感じる。これから盛岡で2時間半の待ち時間がある。でも、2時間半というのは、中途半端である。ちょっと近くの観光地へ行くのにも往復のバスの時間などを考えると、時間が窮屈だし、かといって単に列車を待っているにはあまりにも長過ぎる。とって、無為に過ごすのももったいない。どうしようかと思う。

改札を出て、コンコースを歩いてみる。こんな駅だったかなと考えてみても、実は盛岡駅は今まで通過するばかりで、まともに過ごしたことがない。東北本線を軸にいろいろな線が盛岡から出ているけど、ここを拠点にして泊まったことがなく、乗換駅としてしか利用してこなかった。一番最近の平成8年の冬の旅にしても、盛岡は新幹線からの接続時間は1時間程度だったので、ゆっくりとはいられなかった。私の旅は観光でもない限り、先へ先へ進む、乗るだけの旅だから、当然のこととはいえ、あまりにも味気ない。でも、これは身から出た錆なので仕方がない。

さすがに東北新幹線の終点であり、秋田新幹線の起点でもあるから、人の往来は激しい。その他にも仙台、青森、釜石、大館の各方面からの在来線も発着するから駅は常にたくさんの人で賑わっている。

2階は新幹線のコンコースとなっている。その一角にある待合室は広く、ゆったりしていて、清潔感がある。丸テーブルと椅子が適度に並んでいて、書類に目を通す人や参考書を片手に勉強をしている学生などがちらほら見える。まるで喫茶店のようだ。観光案内所のようなのがあって、旅の相談もできるようになっている。コンコースの片隅には実物の5分の1のスケールのDD 51ディーゼル機関車など3両の模型を展示してある。30年近く前に盛岡機関区の工員が造ったとのことで、細部にわたるまで精巧に造られている。私は感心して、しばらく眺めていた。

ずっと中にも面白くないので、駅から出てみる。風が冷たい。まだ冬の寒さではないけど、讚岐よりは当然寒い。周りの人はカーディガンやジャンパーなど着込んで歩いている。私ももちろん上着は着ているけど、みんなが持っているものより少々薄いようである。

駅前には定期観光バスか高速バスか分からないけど、バスを待つ人の長い行列ができています。あとで時刻表を見てみたけど、同じ時間帯に弘前、八戸、大館と各方面へ向けて高速バスが出るようになっているので、どのバスがどの行列を作っているのかは分からない。でも、高速バスはどんなに並んでいても定員乗車だから、立ちん棒の心配はない。



ほんの少しだけ駅周辺を歩いてみる。駅前を真っ直ぐ行くと、北上川に出る。川幅が広く、悠然と流れている。川風に吹かれて歩いてみたいところだけど、やはり肌寒いのでコンビニで買い物をしながら駅へ戻る。

まだまだ時間は有り余っているので、もう土産を買おうと思う。駅ビルの中に土産店はいくらでもあるだろう。今買っておけば、帰るまで気にしなくてもいい。行った先々でその都度土産を選ぶのも楽しいものだけど、その度に時間と労力を費やすので、近頃は旅の前半で買ってしまふことのほうが多くなっている。



盛岡は花巻から少し離れているので、宮沢賢治にまつわるものは花巻ほどには揃っていないだろうと思っていた。でも、憂慮するほど少ないわけでもなく、選ぶのに困るほど多いということもなく、同僚への土産を買うことができた。ただ、あとで行った同じ駅ビル内の書店には郷土コーナーがあって、こちらで賢治の本を買ったほうがよかったかな、と少し後悔した。こうやって土産を買って、本屋へ寄っても、発車までまだ1時間近くある。

再度、例の待合室で過ごしていると、11時を過ぎたので、早いけどお昼にしようかと思う。ホームの立ち食いそばだ。これから乗る青森行きは電車で、雑誌などで読んだ私の記憶によると、たしかロングシートだったはずだ。盛岡にはこの期間限定の「まつたけ弁当」があり、目に止まったけどロングシートではさすがに駅弁を広げて食べる気にはなれない。「まつたけ弁当」は帰りの新幹線の中で食べようと思う。

11時20分頃に改札を通過してホームに向かう。直近の上り列車の折り返しかと思ったら既に入線している。車両を見ると、やはりロングシート車だった。ステンレスに紫の帯を巻いた701系という電車である。これでお昼はそばが確定した。

まず席を取って、列車が横付けされているちょうどその場所に伯養軒のそば屋があったので、天ぷらそばを食べた。少し寒かったので、熱めのだしは心地よい喉越しで、味のほうもまずまずであった。伯養軒といえば東北ではお馴染みの店だから、訪れたら食べずにはいられない。ホームは暖かい陽射しに包まれているけど、空気は乾いている。空気が乾いているから風はひんやりしていて、さらっとしている。

11時39分に「はつかり7号」が青森へ向けて、一足先に出ていった。あちらは2時間と少しで着くのに、我が鈍行は3時間半もかかる。特急相手では無理もない。11時48分、満員になって定刻に発車する。

私が盛岡ー青森間に乗るのは、先ほどから出ているように、6年前の冬の「食と客車鈍行」以来である。このときは同区間を走る客車の普通列車が春に全廃となって、今乗っている電車に置き替わるということでやってきたのだ。あのとき乗った列車はさらに1時間以上かかって5時間弱くらいの所要時間だった。

客車の普通列車はこのあと訪れる青森と北海道の函館を結ぶ快速「海峡」が季節2往復を含む7往復走っているけど、12月の東北新幹線八戸延伸に伴うダイヤ改正で特急に格上げされるので、客車を使用した普通列車は全国から消えることになる。客車の独特の雰囲気は旅情を誘うものがあってよかったのだが、寂しいことである。



盛岡を出ると、間もなく左右を木々に挟まれた鬱蒼としたところを走る。それを抜けて、滝沢の手前から右に姫神山、左に岩手山が見えてきた。天気がいいから、山全体が明るい。そんな中、石川啄木生誕の洪民に停まる。

その洪民を出ると周りは田んぼが広がる。まだ黄色い稲穂が一面を埋め尽くしていたり、家族総出で稲刈りをしていたり、すっかり切り株だらけになって寂しげだったり、その表情はさまざまだ。沿

線のススキが列車の通過で風になびいて揺れている。すると、揺れるススキは陽射しを受

こうま

けてキラキラと輝き出した。好摩で花輪線が分岐して、また山間に入る。

ぬまくない

沼宮内で今度の新しい新幹線の駅が見える。いわて沼宮内駅という。このあと途中、二戸にも新幹線駅がある。今回の八戸延伸によって、併走の東北本線は第三セクターになる

めとき

盛岡一目時間の「IGRいわて銀河鉄道」と目時―八戸間の「青い森鉄道」の2社で岩手県と青森県でそれぞれ分担して営業していく体制である。並行する在来線部分を第三セクター化するのは長野新幹線のとおりと同じパターンだけど、運賃が1.5倍以上になるそうで、こういう形の開業が地元の人にとって本当にいいのだろうか、大いに疑問がある。

奥中山は白いロッジのような駅舎で、まるで高原にいるかのようにだけ、この辺りはそんな雰囲気とは裏腹にかつては蒸気機関車が重連や三重連で喘ぎながら、登っていた難所だったところだ。そんなところだからかどうかは知らないけど、奥中山を出てしばらく行ったところの線路を跨ぐ道路には、三脚を立ててカメラをセットしている人が20人ほどいた。有名撮影地なのかもしれない。あと2ヶ月を切ったから、沿線各地を訪れる人は日増しに増えるのだろう。また、駅毎にそういった人が乗り降りしている。

滝沢辺りまで新幹線と並んで走っていたけど、そのあとは時折り交差する程度だ。変化といえばそのくらいで、周りはずっと田舎の風景が続く。JR自身も横を走る国道4号もローカルそのもの、単調そのものだ。車内でも各駅で若干の乗り降りがあるくらいで、こちらのほうも変化が少ない。

久し振りに少し大きめの一戸を出て、12時53分、もっと大きい二戸に着く。新幹線のホームは既に完成していて、ガラス張りの真新しい近代的なホームは浮いたようで不釣り合いだけど、新築だからきれいだ。でも、二戸を出ると、また元の風景に戻る。華やかな新幹線駅から一気にローカルな車窓風景へと変わる落差があまりにも大きく、新幹線の存在がアンバランスなように感じる。

とまい

次の斗米はあまり目立たない小駅だけど、意外にも高校生がたくさん降りていった。その次の金田一温泉は斗米とは違って、温泉駅らしく風格がある。まだ時間が早いし、鈍行列車だから温泉客と思われる人の乗り降りはなかった。長いトンネルを抜けると、青森県に入る。

かなり北まで上ってきたけど、紅葉は一向に見られない。窓から見えるのは、相変わらずのススキ一辺倒である。今年は早く寒くなったから、ひょっとすると、と淡い期待を寄せていたのだが、そう甘くはなかった。例年でも今ごろは北海道辺りが見ごろだから、いくら寒さが早く来たからといっても、東北地方ではやっと始まったくらいかもしれない。

青森県最初の駅の出ると、右に左に馬淵川が蛇行している。青森に入った途端にリンゴ畑が目立ってきて、あちこちで赤い実をたくさん付けている。

諏訪ノ平を出て、特急「はつかり14号」が長めの8両でやって来ると、右手が開けてくる。馬淵川の両岸は田んぼになっていて、広々とした開放感がある。そんな田んぼの中

とまべち

に苦米地駅が寂しく佇んでいた。





北高岩の次は今回の目的の一つである八戸である。北高岩駅は間もなく新幹線駅になろうとする駅の一つ手前の駅とは思えないほどひっそりとした駅舎で、ローカルな雰囲気が出ている。いかにも国鉄駅といった感じだ。このところの旅では1回か2回くらいは各地でお目にかかる「国鉄駅」だけど、めっきり少なくなった。第三セクター化されると、どんな駅に生まれ変わるのだろうか。列車は平野のようなところを気持ちよく走って13時31分、八戸に着いた。

八戸では乗客が入れ替わって、全体としては若干減った。前回の6年前はここ八戸で40分ほどの停車時間があったので、じっくり観察できたけど、今回はわずか3分である。だから、降りてゆっくりと駅や駅周辺を探索することはできない。でも、降りなくても分かるくらい何もかもが変わっている。二戸と同様に、ガラス張りで見事な新幹線ホームができています。駅舎は真っ白い駅ビルになっていて、ホテルが入っている。6年前に訪れたときに見た地方都市でよく見かける駅舎とは大違いだ。まるで盛岡や新潟を小さくしたような新・八戸駅である。

八戸線のディーゼルカーや盛岡行きの普通列車とともに発車を待っていると、発車間際に八戸ー盛岡間運転の「ラストラン中山峠」という臨時急行が隣のホームに入ってきた。

キハ58、28、52という急行型や勾配用の強力気動車の3両編成で、すべて国鉄時代の塗装である。車両も塗装もファンを喜ばせる演出をしている。このところ、国鉄時代の車両を当時の塗装で、また当時の列車名で走らせたりしてオールドファンを喜ばせているけど、これもその一環なのだろう。中山峠というのは先ほどの奥中山付近にある峠のことである。全国で臨時列車として走っている蒸気機関車の一部でも集めて三重連で走らせれば大勢のファンが詰めかけるだろう。興行的には受けると思うけど、現場はかなりきついだらうから、せめてディーゼルカーでということなのだろう。でも、本日のみ運転の臨時列車だからか、周知が足りなかったのか乗客はたったの数人だった。先ほど現地で三脚を立てていた人たちはこの列車を待っていたのだろう。こういうのは「乗る」より「撮る」列車なのかもしれない。

13時34分、発車。研修のためか何かは分からないけど、JRの職員が何人か乗ってきた。駅を外れて八戸線とも分けれると、ここから先は高架も途切れていて、工事は何も始まっていない。やっている箇所もあるのかもしれないけど、新幹線が青森まで全通するのはいつのことだろう。

八戸を出て最初の駅である陸奥市川や次の下田は古めかしくて雰囲気はなかなかいいのだが、ホームに草が生えていたり、駅名標がさびていたりして、荒れ放題になっている。廃墟とは言わないまでもあまりに寂しすぎる。特急の停まる駅以外ではどこもあまり大差はない。

古牧温泉や十和田観光電鉄のレールが見えてきて三沢に着く。13時53分だから、青森までまだ1時間以上かかる。高校生がどっと乗ってきて、車内が急に賑やかになる。方言が飛び交い、活気に満ちてきた。これまでは数人程度だった立ち客も20人くらいになった。左手の十和田観光電鉄のホームにはステンレス車の2両編成が停まっている。

おがわら

三沢を出ると、右手奥に太平洋でも見えてきたのかと、目を凝らしてみたら小川原湖で

あった。しばらくの間、車窓から見えるくらいだから、かなり大きいようだ。あとで地図を見てみると、やはり大きい湖だった。

田んぼの広がる中、七戸川を渡る。小川原湖へ注いでいるのだろう。その田んぼが尽きた辺りが乙供で、ここで三沢で乗ってきた高校生のほとんどが降りていって、立ち客はわずかになった。そして、列車は再び山間に入っていった。

長いトンネルを抜けると、左手に腕木式信号などが見えてきて、雑草に埋もれて分りにくくなった道床と併走する。これが2キロほど続いて野辺地に着いた。左手にあった遺構は平成9年に休止の後、この8月に廃止となった南部縦貫鉄道のものである。跨線橋でJRと連絡していたけど、使われなくなったホームは降りられないように降り口を厚い木で蓋をしている。階段もホーム同様に今にも崩れそう。使わないまま何年も放っておくと、こうも自然に還っていくのか。ローカル線はもともと寂しげなだけに廃止となると、一層うらぶれた雰囲気包まれる。

ここで7分停車する。八戸でこのくらい停まってくれたら、せめて駅名標や新幹線のホームくらいは写せたのと思うけど、ダイヤの都合だから何ともできない。一番駅舎寄りの1番線に青森発の大湊線の快速「しもきた」が停まっている。大湊線では各駅停車となるけど、青森から直通しているので、便利な列車だ。4番線には青森行きの「はつかり9号」がほんのちょっと停まってすぐ発車していった。わずかに降りる人がいたけど、こちらに乗り換える人はなかった。

盛岡から3時間弱、150キロあまり北上してきたので、ホームから入ってくる風がさらにひんやりしているように感じて、朝の盛岡とあまり変わらない。昼の2時半といえば一番気温の上がる時間帯なのだが、さすがは北国である。14時28分、大湊線の快速くずれの普通列車と同時に発車。

その大湊線が右手に分かれていき、その奥のほうに今度こそ海が見えてきた。走るうちにだんだん近づいてきて、その向こうに下北半島がはっきり見える。もうこの辺は陸奥湾だから太平洋とは呼ばないだろう。湾の中には漁船らしい小さな船が点々と浮かんでいる濃い青色をした水面が陽射しを受けて、より映えている。

清水川に着く。寂しい駅だ。何もないようにひっそりしている。駅前には海が近く、背後には林があり、民家がポツポツとあるのみだ。「道の奥」＝「みちのく」とはよく名付けたものだ。その名の通り北へ上るほど寂しくなっていく。次の小湊が寂しいながらも側線を持つ大きな構内だったのとは、まるで違うから余計そう感じたのだろうか。

夏泊半島の付け根を横切ると、浅虫温泉が近づいてきた。再び陸奥湾が広がる。ちょうど太陽が反射して眩しいけど、角度や方角の関係からか黄色く光っていたり、白く輝いていたり様々に表情を変えてくれる。温泉宿が見えてきて浅虫温泉着。温泉のある駅というのは、どこものどかで落ち着いた雰囲気を持っている。温泉客らしい何人かが降りていき、それらしい何人かが乗ってきた。青森ももう近い。

矢田前辺りから青森市に入ったのだろう、乗り降りが活発になってきた。乗客も増えて、立ち客が目立つようになる。住宅地やスーパーに囲まれた貨物駅の一部のような東青森を出ると、15時15分、6年ぶりの青森に着いた。

[「ススキ揺れるみちのく路」の続きを読む](#)