

真冬の北海道の旅<復刻版>

はじめに

24歳の冬、こんな旅をしたことがあった。旅の記録をメモしたノートが入っている小箱を整理している内にこの旅のメモを発見した。ノートには上野から網走までと湧網線・釧網線の全駅名が書き記されていた。おそらく旅の途中で時刻表から書き写したものと思われる。この旅では日記帳を携行して毎日日記を書いていたことを思い出した。押し入れの奥から日記帳も探し出した。二つのノートの記述を合わせて見た。高度経済成長の時代を経て、世の中は「スピードを争う時代」に変わった。また、国鉄分割民営化に伴い、ローカル線が廃線になったり長距離列車が廃止になったりした。今ではもうこんな旅はできないかもしれない。「古き良き時代の鉄道の旅」への鎮魂を兼ねて・・・(平成24年1月9日)

昭和44年1月12日 <上野→夜行列車>

正月休みに大阪へ出張した分の代休として、今日から6日間の冬休み。まずは日頃の寝不足を解消するために昼前までゆっくり寝て、午後からみどりの窓口へ「北海道周遊券」(右写真)を買いに行き、今夜の出発が確定。

雨のち曇のすっきりした気分になれない天気だが、ゆうづる2号(上野～青森)の寝台車とすずらん2号(函館～札幌)がとれたのでひと先ずは安心。風呂に入って夕食をとってひと休みのあと、サブザックに登山靴のいでたちで出発。日曜日なので上野駅はスキー帰りの客で混雑していた。

上野発23時 寝台特急ゆうづる2号・常磐線経由の青森行。「6号車01上」、これが今宵の宿。どうやら満席のようだ。この車両は、あさかぜ型の寝台特急でナハネフ20型、先頭で牽引するのはED75 交直両用車。定刻通りに発車。

昭和44年1月13日 <夜行列車→青森→函館→札幌→夜行列車>

目が覚めたら窓から雪景色が見えた。天気は快晴、時計を見たら7時、盛岡を出たところのようだ。ベッドから出て立ちあがって見ると岩手山がどっしりと構えているのが見えた。歯を磨き、顔を洗って行動開始。

窓辺を走る国道は雪が少なく、走っている車もチェーンは付けていない。

食堂車で朝食。和定食を食べた後ミカンを二つ。

青森着9時38分、3分遅れと報じていた。盛岡は晴れていたがここは雪、しかし寒くはない。手袋なしでも大丈夫な程度の寒さだ。中段に寝ていた女の子の荷物が重そうなので跨線橋の上まで運んであげて、それから波止場へ移動。駅の構内には蒸気機関車(主に96)がうようよしている。写真を撮りたかったが雪であまり良く見えない。目の前を69602が通過したのを眺めて連絡船乗り場へ。

青函連絡船は摩周丸、モハ150・170の座席と同じような感じの客室。

青森発10時05分(5分遅れ)。プロムナードから下北半島と津軽半島を眺めようと思ったが、これまた雪で何も見えず。蹴散らされた海水がすぐに凍って雪のように舞い散る様子が見えて、「北国」を感じさせる。カモメが船尾の気流を上手にを使って、船と同じ速度でついてくる。雪の中でこれ以上の景観は楽しめないの客室に入って少し昼寝。

目が覚めたら13時。プロムナードに出て見るともう渡島半島と函館山が見えている。いよいよ北海道が間近に迫ってきた。食堂での昼食は毛ガニシュウマイ定食(250円)。味噌汁は貝柱とシイタケとネギ。

函館が近付くにつれて海はうねりもなくなり、快晴になってきた。

函館着13時50分。函館本線は14時15分発すずらん2号。大沼公園付近からの駒ヶ岳は立派なものだ。列車の進行に合わせて山の形が変わって行くのが面白い。雪はかなりたっぷりある。

この列車は函館本線・室蘭本線経由なので、長万部から室蘭まで内浦湾に沿って海岸線を走る。苫小牧を過ぎて内陸に入り千歳線に入ると日が沈んでしまい、車窓の景色も寒々しくなってきた。列車に乗っている時間が長いのでいささか酸素不足気味で頭が痛くなってきた。途中で検札に来た車掌の胸の名札を見たら「障子」と書いてあった。

千歳を過ぎると線路の敷設状態が良くないようで凄い揺れ方。WCで用を足しているとロデオをやっているような感じになった。それでもレールの周囲に雪があるせいか、レールの響きが柔らかく聞こえる。



札幌着 19 時 20 分。札幌での最初の仕事は、今夜の夜行寝台（急行大雪 6 号）の確保と、旅の最終日の帰京用の列車（ゆうづる 1 号）の確保。帰りの寝台車が確保できたので、後は旅の流れを楽しみながらのんびり行こう。1 月 17 日の夕方までに函館に戻って来られれば良い。

夜行列車に乗るまでの時間を利用して、駅前に荷物を預けて食事を兼ねた札幌市内散歩。と言っても札幌のことについて予習してないので、あてもないブラブラ歩きになった。大通り公園を通過して適当に歩いていたら狸小路の繁華街に出た。串カツランチ（120 円）を食べてさらにまっすぐに進むとすすき野の電停に出た。満龍という店に入り味噌ラーメン（120 円）。後から入ってきた女の子を合わせて客は二人だけ。初めての札幌ラーメンの味もさることながら、この女の子のことも書いておかなければいけない。広いおでこ、大きな目、唇、日色ともゑにそっくりで印象に残った。

道庁、大通公園の除雪車、ビジネス街の夜・・・、さすがに札幌は日本有数のビジネス街という感想。駅前の電光掲示の温度計は -10℃ を示している。

岩見沢付近の大雪により列車ダイヤは乱れていた。札幌 23 時発、急行大雪 6 号（正しくは「たいせつ」と読むらしい）は 55 分遅れで出発。

昭和 44 年 1 月 14 日 <夜行列車→北見→網走→常呂→網走（泊）>

夢か現かわからぬ状態で聞いた留辺蘂駅のアナウンス。車掌に起こされて目が覚めたら 7 時、列車は北見駅に停車中だった。

「この列車は 8 時 05 分まで停車して各駅停車網走行になるので、網走へ行くのならこの後に来る急行しれとこに乗り換えた方が早いですよ」と車掌に勧められた。列車の窓は凍ってきれいな花模様ができています。顔を洗って目を覚まして、しれとこに乗り換え。北見はパルプ工場の町らしく駅の近くの引き込み線には材木を満載した貨物列車が沢山停まっており、工場の煙突からはモクモクと煙が噴き出している。

網走、今日は湧網線に乗って能取湖・佐呂間あたりまで散歩をして、網走に宿泊という予定。湧網線が出るまでにはまだ二時間余の時間がある。駅前に荷物預かり所兼ユースホテル案内所を見つけたので、荷物を預けて今夜の宿について聞いて見た。どこでも空いていて泊れるそうだ。

まずは貯木場の横から港まで続く倉庫群に沿って港に向かって歩いて見る。駅前は雪をビッシリと敷き詰めたようで、登山靴を履いてきてよかった。一台の荷馬車の後に付いて歩いていたら車上の漁師が胡散臭そうな表情でこちらを見返してきた。倉庫の横には何台もの馬車が停まっており、その横で馬が白い息を吐きながら雪を食べている。水際に沿って北浜の方に向かうと、大きなチップ工場の脇で国道に出た。国道と言っても車も人もたまにしか通らない。一見穏やかながら逞しさを秘めた北国の海、その遙か向こうに知床半島。ウトロあたりと硫黄岳・羅臼岳だろうか真っ白な山なみ。適当な所で折り返して、こじんまりとした町屋をあらちちらへ曲がりながら歩き、汽笛の音を聞いて踏切へ走り C11 の爆走を見たり、気ままに歩いてみた。寺や神社に寄って見ると、海上安全祈願と産安神信仰が多いように見える。

あまりチョロチョロ歩き過ぎて道が分からなくなってしまい最後はタクシーを拾って駅に戻った。タクシー代は 240 円だった、良く歩いたものだ。

旅に出る前に駅のそばに美味しい寿司屋があるという情報をもたらしてきたが見つからず、仕方なく駅前で朝食（200 円）。

11 時 32 分発湧網線遠軽行。卯原内の駅は能取湖と線路の間に辛うじて作ったような駅で、全面凍結して広大な雪原と化した湖を見るのに最適。ディーゼルカーのデッキから、停車中のプラットホームからと様々に雪景色を楽しみ、一度も下車せずに常呂まで来てしまった。常呂は湧網線が最もオホーツク海に接近している所、色や形では表現できない「北の海」に魅かれて下車することにした。

網が干してある雪一面の小高い丘を越えて海辺へ出て見ると、相模湾や駿河湾のせせこましい波とは違うどこことなく落ち着きと気品を備えていて、力強い逞しい波の音が待っていた。きれいな砂、打ち上げられた貝殻、砂浜に押し寄せる波と引く波。引いた後、砂にしみこむ間もなく白い氷の輝きで包まれる。大きな石にへばりつた氷を剥がして口に入れて見たらしょっぱかった。あたりまえなことではあるが、何だかうれしくなってきた。オホーツクの冷たい波を横手に一時間半ほど浜辺を歩いた後常呂駅に戻ると網走行が入ってきたので飛び乗った。

帰路は、能取湖の向こうに見える知床の山を車窓からスケッチ。原生花園や植物園は今頃行っても雪野原で見るものもないだろうから網走刑務所へでも行ってみることにした。駅前の道を左へ、国道へ出て 20 分以上歩いたのだろうか、美幌への分岐点の近くで右に曲がって鏡橋を渡るとレンガ塀の刑務所。前は川、後は山、門の前の道は行き止まりなので鏡橋がなかったら刑務所は孤島になってしまう。恐る恐る門の中を覗いて見たら守衛所の前に面会に来たと思しき派手な服装の女と与太者風の数人の男がうろうろしているのが

見えた。ちょっと怖くなって引き上げることにした。

網走駅に戻って、荷物を預けた案内所へ行き荷物の引き取りのついでに天都山の友愛荘というユースホテルを紹介してもらった。日が沈むとあつという間に寒気が襲ってくる。国道沿いの枯れ木も急に寒々しい姿に変わり、網走川の水音までがヒヤリとしてきた。天都山の坂道でそり遊びをしている子どもたちと少し遊んでから友愛荘に入った。(一泊二食付き 790 円)

大阪から来た学生と同室になり、食事の後で情報交換をしながら 22 時までかかって明日の行動予定を練り上げた。8 時に宿を出て、しれとこ 2 号に乗り尾岱沼を見てから根室まで行き、根室泊と決めた。

彼にすすき野のラーメン屋の情報を提供したら喜んでた。

窓を開けて部屋にあった温度計を出して見たら、赤い線はあつという間に下がって行き -28℃ で止まった。目の前にオリオン座が鮮やかに光っている。さすがに網走の夜は寒い、各部屋にルンペンストーブが設置されていて暖房の点では文句なし。

昭和 44 年 1 月 15 日 <網走→標茶→根室標津→尾岱沼(泊)>

寝坊してしまった。天気は快晴、快晴ゆえに凄いい寒さで「早く太陽を!!」の気分になる。昨夜入念に計画を練ったのに・・・8 時 41 分発釧網線の急行しれとこ 1 号に乗ることはできなくなった。

次の列車で行くと、尾岱沼を見たところで夕暮れになってしまう可能性がある。ならばノサップ岬は諦めて、今日は尾岱沼に泊ることにしよう。

一夜を共にして親しくなったが名前を知らない大阪の学生と一緒に 9 時に友愛荘を出て網走駅へ。

彼は 9 時 44 分発の北見行、こちらは 9 時 50 分発の釧路行。C58 が引っ張る貨客混合編成の各駅停車。

始発列車で空いているので、デッキから、窓から、好きなように景色を楽しむことができる。北海道の旅で一番の苦労は窓ガラスに付いた氷の粒を欠き落とさないと景色が見られないことだ。それにしても車内が暖かいことには感謝感謝。

網走を出ると、鱒浦・藻琴・北浜・浜小清水、駅名を見ただけで素晴らしい海岸風景を思い浮かべることができる。線路は海辺に沿って走っている、常呂より優しそうな感じの海と知床半島の白い山が飽かさずに目に入って来る。北浜駅を出た列車が涛沸湖の大雪原を右手に見て浜小清水にかかると長いテレビアンテナが林立する集落の屋根よりもさらに高い標津岳のどっしりした姿が現れた。標津岳の比較的柔和な二等辺三角形とは対照的に斜里岳の円い頂。

斜里岳の眺めは斜里駅のプラットホームが一番。対向列車の待ち合わせの長い停車時間を利用して蒸気機関車と知床の山の撮影。一直線に走る二本のレールを吸い込むような斜里岳。ああ、あと三日あればウトロへ入って見たかった。

カメラを持って足しげくデッキと座席との間を往復していたら、車掌さんが近付いてきて

「遠くから来たんでしょ、窓から景色を見るなら、釧路の少し手前の茅沼駅で丹頂鶴が見られますよ、進行方向右側の窓です」。

緑・札弦・弟子屈・・・朝から車窓の雪景色ばかりだが、全く飽きない。車窓の景色に夢中になっている内に昼を過ぎてしまった。弟子屈で駅弁(150 円)を買って昼食。売り子が持っている籠の中を覗くと、「大鵬せんべい」、「横綱まんじゅう」など弟子屈が生んだ英雄になぞらえた物が並んでいたが、あまり売れているようには見えなかった。弟子屈は小さな川が流れている静かなそれでいて軽やかな息吹が感じられる町のようなのだ。

標茶で釧網線を下りて標津線に乗り換え。駅舎は「停車場」と呼んでやりたいような雰囲気のある牧歌的な駅。列車待ちの時間を利用して町を散歩して見る。駅の前の道を歩いて行くと、数 10m 程だけ商店街が並び、後は何もない。大きな橋がある川を渡ると、もうそこには北風しかない。

標津線、標茶を出るとディーゼルカーは小さな丘陵地帯の雑木林を走り続ける。しばらくは標津岳、カムイヌプリ岳あたりが丘陵のかなたに望めるが、やがて所々に唐松が混じった雑木の中を走るようになる。畑や林の雪景色もなぜかうら淋しく寒々しく、最果ての地へ引っ張られるような寂寥感を感じる。

終着駅根室標津、国鉄の駅では最東にある根室から数えても十の指に入る東の果ての駅。黒々とした林の彼方に、オレンジ色の大きな太陽が今沈み行かんとしている。日没の寂寥感と言うよりも、雄大な大陸的な日没という印象の方が強い。時間は 16 時、バスを待つ 15 分の間、そのオレンジの太陽が沈みゆく様をただ放心するように眺め佇んでしまった。

16 時 15 分発の阿寒バスで尾岱沼へ。(バス 90 円) 根室海峡の海面は日暮れて黒く穏やかに月の光を待っている。尾岱沼、バスを降りるともう真っ暗闇。バスが床丹を指して走り去ると、凍った道、屋根の白い雪、シーンと静まり返って怖くなるような異土の夜。駄菓子屋でユースホテルの場所を聞くと、店の若い娘が

戸口に送りながら「道が凍っているから気をつけなさい」。

尾岱沼 YH (楠旅館) に着いた時はもう暗闇だった。宿の扉を開けると三歳か四歳位の女の子が出てきて、「ホステラさんですか?」「どうぞ」「あがりなさい」。

ザックを下すと、「可愛いザックだなあ」と言ってストーブがある板の間まで背負って運んでくれた。

一泊二食付き 700 円を払って宿の中に入ると懐かしいような暖気に包まれた。

この子はまみちゃん (まゆみちゃん)、おにいちゃんはいしちゃん。まみちゃんの説明によれば

「おにいちゃんは一年生なのに一人でおしっこに行けないんだよ」

おねえちゃんはおさげのさっちゃん (さちこちゃん)、小学校三年か四年ぐらいだろうか、お姉さんの貫録充分。この三人の子ども達のやりとりが面白く、すぐに仲良しになってしまった。

まみちゃんとはいしちゃんは膝の上に上がってきたり、からみついてきたりで家族同然の親しきで接してくる。和やかな家族とともに食卓を囲んだりテレビを見たりで暖かな時が流れ、明日の計画を立てて布団に入ったのは 21 時頃だったか。

明日は尾岱沼を見て、11 時 10 分のバスで標津に出て釧路へ向かうことにした。宿の人の話では、ここでは気温は -20℃ 以上になることは滅多にないと言う。この宿は二階の個室に暖房がないので寒い。

昭和 44 年 1 月 16 日 <尾岱沼→根室標津→釧路→夜行列車>

起床 7 時半。顔を洗ってストーブの前まで行くと

「日が上がるところでも見てきたら? オットセイが箆を被って寝ているから」というアドバイス。

カメラを持って湖畔 (湖畔と言うよりも海辺いや氷原か) に出て見ると、太陽は既に上がってしまっていて、白く輝いている。目の前の尾岱沼は、一昨日見た能取湖と同じように大氷原と化し、その氷原の上で働く漁師達が黒い点となって見える。恐る恐る氷に乗って見ると、かなりの厚さがあり割れる心配などひとかけらもありはしない。目の前に国後島が手に取れるような近さで見える。陸に引き揚げられた船の間に箆をかぶったトドがガチガチに凍って横たわっていた。

宿に戻って朝食を済ませて、荷物を預けてカメラとスケッチブックだけを持って 9 時出発。尾岱沼の氷の上をあてもなく歩き、振り返り、また歩き。氷の平原の先に薄く平らな野付半島、そしてその向こうに国後島と知床半島が手に取れるような近さで見える。氷原を沖に向かって一直線に進むにつれて国後島が近くなり、さらに知床の山々の細かな刻みまでよく見えるようになって来る。

氷にいくつも穴を開けて網を仕掛けている二人の漁師の脇でしばらく見物することにした。橇の中には水揚げした魚がガチガチに凍りついている。漁師の青年は仕事の手を休めずに色々語り始めた。

国後島で生まれて 3 歳の時に引き揚げてきた、目の前に見える生まれ故郷の国後島は札幌よりも近いのに、簡単に行くことができない。この辺りには国後から引き揚げてきた人が結構居るらしい。

氷の厚さは 50 cm 位、「二月になれば国後までスケートで行けるかな」と言いながら笑った。

白鳥は 2 月・3 月になると 2 万羽も来る。蛙の鳴き声のように一晩中響き渡ってうるさくて眠れないほどだ。

漁船の拿捕のこと、漁業のこと・・・。

話の途中で網が引き上げられて、獲物が橇に移された。ピンピン跳ねる魚たちは僅かな時間で肌が白くなり、背を曲げて反り返ったまま凍りついてしまった。一人の青年が橇を引いて陸に向かうと同時に、もうひとりが網を水中に沈め始めた。ひと網でトラック一杯位捕れることもあるそうだ。氷の上を 1 t 車までは走れるので、小型トラックや三輪車、オートバイ、自転車、橇など様々な乗り物が行き来している。漁師たちは正月の休みもないぐらいに毎日氷上に出ているそうだ。決して陽気ではないが活気のある冬の生活が感じられた。

青年と別れてから大氷原を右回りに回ってまた元の岸边に戻った。

宿に戻ってストーブで暖をとって直してからバス停へ。バスは 11 時 10 分発標津行。昨日は日が沈んでから通ったので集落の様子がまったくわからなかったが、海辺は漁師の家、陸地の方は荒地を開拓して作った畑。

根釧原野は今どんどん切り開かれているらしい。

駅で列車の時刻を確認した後で再び海辺へ出てスケッチ。真正面に国後島、斜里・標津の山・・・。

根室標津発 12 時 40 分、標津線・釧網線直行の釧路行。乗った時には各駅停車だったが、中標津から急行しれとこと名前を変えて、さらに標茶で網走から来る急行大雪に併結されて釧路に向かう。

五十石を過ぎたあたりで車内アナウンスがあった。茅沼駅で車窓に注目していたら、丹頂鶴が 4 羽ほどが雪で埋まった田圃で遊んでいる姿が見えた。茅沼を過ぎると広大な釧路湿原の中を走るようになる。

列車はやや遅れ気味で走っているが、毎日遅れるのもう慣れてしまった。

釧路 15 時 25 分着。計画では急行ノサップに乗り換えて厚岸へでも行こうかという腹積もりだったが、昨日

までの経験から日没は16時位なので止めることにした。まだ昼飯も食べていなかったなので、まずは腹ごしらえを最優先とする。

釧路駅は最近はやりの民衆駅で、駅の中はかなり色々なものがそろっている。地下の食堂で遅い昼食（ポークカツ・ポタージュ・ライス で420円）を済ませた後駅周辺の散策。

釧路は網走に比べると随分大きくにぎやかな町だ。雪はなく、冷たい空っ風で埃っぽい。幣舞橋を渡って啄木の歌碑がある米町公園へ行ってみる。公園は米町の高台の突端にあった。釧路港、釧路空港が良く見えるが、昼間ならばさらに阿寒の山（雄阿寒・雌阿寒）も見えるらしい。日暮れて見えるものは港の灯り、空港の灯り、灯台の灯り、繁華街の灯り、それにどす黒い無表情な海。この高台は寺社が多い。厳島神社の隣に浄土宗、真言宗、日蓮宗、曹洞宗の寺が隣り合わせて並んでいるのには驚いた。

高台のてっぺんに釧路港航路標識灯台がある。釧路支庁、小学校、旅館など明治時代風の建物が数多く見られる。レンガ造りの家、木造三階建ての家・・・、窓にステンドグラスをあしらった洋風の建物もある。不思議な町だ。公園から見下ろす釧路港は網走港に比べるとかなり動的な感じがする。オホーツク海と太平洋の違いもあるのだろうか。途中で海産物問屋を見つけてシシャモ（柳魚）、スルメ、コンブを土産用に買い込んで釧路駅に戻った。「根室釧路地方に異常乾燥注意報が発令された」と有線放送が報じていた。今日は昼食を食べたのが遅かったので、夕食は抜いてしまったが腹が減ってはいない。

釧路発 21時25分、急行狩勝3号寝台列車の札幌行が今夜の宿。

昭和44年1月17日 <夜行列車→札幌→函館→青森→夜行列車>

札幌8時50分着。雪が降っている。昨日は昼飯が遅かった関係で晩飯を食べていないのでかなり腹が減った。駅の中で朝食をとりながら、残り後一日となった旅を振り返って見た。何となく物足りず、帰るのが惜しいような気分になってきた。列車待ちの時間を利用して駅の外へ出て見たが、ただ雪が降っているだけで何も見えないのですぐに戻った。

札幌9時25分発室蘭線経由急行すずらん3号は35分遅れて10時に発車。岩見沢付近の雪害が原因とのことだが、冬の北海道では列車の遅れは日常茶飯事で東京のように文句を言う乗客は一人もいない。

室蘭線の面白味は苫小牧から森までの距離の大半を海岸線に沿って走るところにある。苫小牧を過ぎると左手に海を見るようになり、室蘭が近づくにつれてこれまでの雪景色に変わって穏やかで温かそうな景色に変わってきた。陣屋、崎守付近から内浦湾の対岸に見える駒ヶ岳、登別付近からの秀麗な容姿の樽前山、森から七飯の間で見られる駒ヶ岳の七変化、しかも車窓一杯に山が広がって見えるのが良い。この間の駒ヶ岳の眺めは中央線の葦崎から上諏訪までの八ヶ岳の眺めと同じような味わいがある。

長万部でカニ飯弁当(200円)を購入。地方色豊かな土地の味覚をあしらった駅弁はAクラスの味だと思う。窓辺に燦々と注ぐ陽光、車内のカッカとするような暖房、乗り疲れて尻も腰も痛い。駒ヶ岳の七変化のような楽しみがなければもうそろそろ厭になる頃かもしれない。

函館着は15分遅れで14時45分。青函連絡船摩周丸は14時55分発、これも5分遅れで出発。ドラが鳴り蛍の光が奏でられて岸壁をゆっくりと離れた。波間に消えて行く航跡、マストの周囲を飛び交うカモメ達。

「これでこの旅も終わりになってしまうのか」と惜しい気持ちと寂しい気持ちが交錯してきた。旅に始まりがあれば、終わりもなくはならない。節目が有るからこそ適度な感激もあるのに違いない。勇気を奮って北の大地へ踏み出してみた今回の旅、何か価値は残った筈だ。

プロムナードで眺める函館山、カモメの乱舞、やがて海峡を乗り切ると雲に霞んだ下北半島が見えてくる。津軽海峡の日没を見ようと思ったが、雲が多くて下北半島がかすかに見えただけで夕暮れになってしまった。船室に入って旅のメモを整理したり、スケッチブックを見直したり、旅の回想にふけったりで4時間の船旅を過ごした。

青森着18時40分。昨晚釧路を出てから一昼夜、遂に青森まで来てしまった。旅の終わりが刻々と近付いているのを感じる。

19時25分発常磐線経由特急ゆうづる1号、寝台車は9号車11番中。津軽絵凧弁当(200円)に味噌汁を付けて、さらに蕎麦まで食べて旅の終わりの一人ディナーを楽しんだ。旅を振り返って思い出したことをメモしたり、歩いた町を思い出して地図を書いて見たり・・・。

昭和44年1月18日 <夜行列車→上野>

上野着6時30分。考えて見れば短かったようで長かったし、長かったようで短かった6日間の旅。色々な収穫を得たような気がして、朝帰りの足取りは軽かった。

以上