

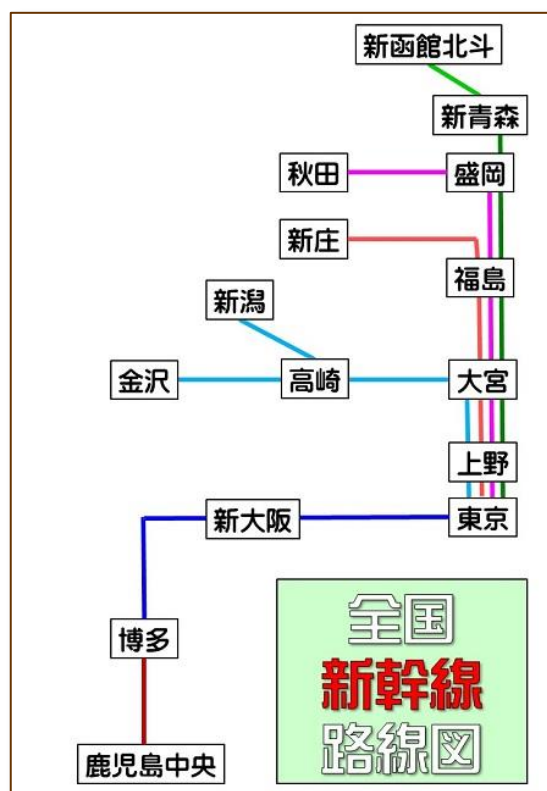
北から南へ 全国新幹線走破の旅

日本で初の鉄道が開通した年から数えて92年、1964年10月1日に東海道新幹線が開通した。それから更に56年の時を経て、我が国的高速鉄道網は右の路線図のように拡大し、その技術は世界各国から高い評価を得るものになった。

しかし冷静に考えてみると、首都東京を中心に張り巡らされた鉄道網で、最北端の新函館北斗駅から最南端の鹿児島中央駅までを結ぶ列車が運行されているわけではない。高速鉄道網を標榜するならば、鹿児島の人が一本の列車で函館・新潟・金沢などへ行くことが出来るようにならないと大きなメリットが生まれたとは言えず、単に首都からのアクセスが改善されたのに過ぎない。

そして、その副産物として各地に「置き去りにされた都市」が誕生して今や大変大きな問題となってきているように感じる。

個人的興味としては、真の高速鉄道網の実現によって、北海道から九州までを単日で移動できるようになったら「日本一周旅行」もさぞ面白いだろうと思いつけてきたのだが……。



◆ 4月13日

八千代台発 10時20分、高砂で羽田空港行に乗換え。昼食用にパンを購入して搭乗手続きの後ゆっくり昼食。羽田発 12時45分発 (JAL587)、函館空港には 14時05分着。シャトルバスに乗ると 10分足らずで湯の川温泉。漁火通りから鮫川に沿って少し北に入った所にあるホテル万惣が今宵の宿になる。ホテルに荷物を預けてさらに北へ歩き市電の湯の川温泉停留所へ。

車窓から函館の街を楽しみ、五稜郭公園前で下車。

北へまっすぐ 400m程歩くと五稜郭タワーがある公園の入口に到着。五稜郭公園は国の特別史跡になっている。夕暮れの時の刻みの早さに抗うように、そそくさと付近を散策。咲き始めた桜を見ながら元の道を戻り、湯の川温泉へ。

◆ 4月14日

いつもの旅のように朝風呂・朝食のあとの一休みを楽しみ、9時に出発。

市電で函館駅へ行き、函館発 10時18分 (はこだてライナー) に乗車。上野から夜行列車で青森へ、そして連絡船で函館に渡り札幌へ向かった 50年あまり前の冬の寒い日のことを思い出しながら車窓を見ている内に新函館北斗駅に到着。車窓から見る大沼と駒ヶ岳に釘付けになったことを思い出したが、今日は南行するため、その景色を楽しむことはできない。

あの頃は渡島大野という駅だったような気がする。町村合併によって北斗市が誕生したことで、新幹線の駅名選定にあたって多少の議論があったらしい。

手際よくコーヒーを買って、初体験の新幹線に乗車。新函館北斗 10時53分発 (はやぶさ 22号) 東京行。このまま終点まで乗っていけば夕食時には家に着いてしまう。

しばらくは函館本線と並走するが、すぐに右にカーブして山に近づいていく。左手の海の向こうに函館山を眺めているうちに頻りにトンネルに入るようになり、いずこの新幹線とも同じように車窓の景色は楽しめない状態に。

木古内を通過する前後は津軽海峡に接近したところを走るので一瞬だけ景色を楽しめるが、またすぐにトンネル。そしていつの間にか海中を走るようになり、再び地上の景色を見ることができるのは津軽半島に入って三厩の先。

新青森で少し乗客の入れ替わりがあり、盛岡に 12 時 45 分到着。
駅の外に出て新鮮な空気を吸い込んでから昼食。食後に北上川の土手を少し散歩して桜を楽しみ、駅に戻った。
やはり岩手山と北上川を見ないと盛岡へ来たことにはならない。
盛岡発 14 時 50 分(はやぶさ 38 号)、岩手山・早池峰山・栗駒山と車窓から楽しんでいるうちに着いてしまう。
仙台 15 時 29 分着、15 時 44 分発(やまびこ 146 号)に乗換え。
次の車窓の景観は広瀬川と特徴的な山容の太白山、そして蔵王連峰。
名取川を渡ると山沿いを走るので谷間に出るとき以外はほとんどトンネルで眠くなりやすい。白石川を渡ってしばらく暗闇を走ると、程なくして吾妻連峰が視界に入るようになり、福島駅に到着 16 時 10 分着。
山形新幹線初体験は、福島発 16 時 35 分発(つばさ 143 号)。秋田新幹線と同じように、在来線そのものなので、景色が楽しめる。松川の流れて沿ってどンドン山の中へ入っていく臨場感は奥羽本線ならではの。
笹木野・庭坂・赤岩・板谷・峠・・・美しい響きの駅名が続き、往年のスイッチバックの名残を感じさせる駅周辺の景色も面白いのだが、各駅に止まらない新幹線では興味半減。
*スイッチバックの紹介 web <http://okibun.jp/switchback/>
先ほど東側から見た蔵王連峰を今度は西側から眺めて、山形着 17 時 46 分。西口に出て徒歩 2~3 分のところにあるホテルルートイン山形駅前へ。

◆ 4 月 15 日

今日は乗換え時間が慌ただしい日なので、昼食を買い込んで山形 10 時 08 分発(つばさ 123 号)に乗車。
盆地の風景は、どちらを向いても山波が視界に入ってきて落ち着きがあって良い。袖崎あたりから左手に最上川が並走するが芦沢を過ぎると西の方へ離れて行った。
升形川を渡って終着駅新庄に 10 時 54 分着。升形川も西へ流れて、やがて鮭川となり最上川の本流に合して日本海に落ちる。新庄駅は初めてなので街を散策してみたいが、乗換えの時間が迫っているのであきらめる。
陸羽西線は 11 時 15 分発。余目までは最上川と鶴岡街道が並走する。「奥の細道最上川ライン」という愛称が付けられているが、陸羽西線という名だけでどの辺りを走っているのかが解り充分なのに、何故このような無粋な名を付けたのだろうか。新緑の最上川の景色を見たくてこのルートを選んだが、選択は正しかった。
余目からは羽越本線になり、最上川の河口部に近づくようにして酒田駅に入る。
酒田 12 時 18 分着、羽越本線に乗換えて 12 時 29 分発秋田行。余目も酒田も、下りて歩いて見たい駅だが今回はその時間がないのが残念。車窓を楽しみながら昼飯にありつく。右前方に見えていた鳥海山が段々近づいてきて、吹浦を過ぎると左手に日本海が迫り車窓の景色は最大限に達する。
秋田 14 時 20 分着。乗換えの時間を利用してトイレとコーヒー。
本日のファイナルトリップは秋田 15 時 06 分発(こまち 34 号)。秋田新幹線は在来線を走るだけなのでトンネル潜りは少なく景色が楽しめて良い。四ツ小屋駅を過ぎると雄物川の支流の岩見川が並走するようになる。やがて緩やかに右にカーブして進路を南に変えると、峰吉川駅で雄物川の本流が近づいてくる。
大曲は鉄道の分岐点であると同時に雄物川の支流である玉川・丸子川の合流点でもある。恐らく、大きく蛇行する川の流れを意味した地名ではないかと思う。
秋田と東北新幹線とを結ぶルートとして大曲から田沢湖・雫石を経由する現ルートが選ばれたが、横手から北上へ抜ける北上線(昔の横黒線)経由の方が距離的には近い。工事の難しさが理由か、政治的な駆け引きの産物かよくわからないが、横黒線がいじられずに残ってくれたのは良かった。
大曲駅で逆編成になり、雄物川の支流の玉川を遡って県境に向かう。生保内を過ぎて県境の長いトンネルを抜けると岩手県に入り、岩手山が出迎えてくれる。昨日とは違う角度から見る山は、もう夕暮れの準備に入っていた。東北新幹線に入ると一変してトンネルが増えてくる。栗駒山は沈む太陽の色を背景にした切り絵のような黒さ。
仙台着 17 時 29 分。西口に出て駅前通を北へ少々、広瀬通を横切ったところにある「ドーミーイン仙台駅前菘の湯」が今日の宿。

◆ 4月16日

仙台 10時41分発(やまびこ 136号)に乗車。昨日走った路線を再び南に向かって走る。一度見た景色のはずなのに気にならないのも車窓の旅ならではのものだ。内陸の盆地を走る鉄道は、どちらの車窓にも山や田畑や人里が見えて楽しい。朝の内はまだ陽があたらない所と、かすかに陽があたり始めた所などが交錯して、美しい風景になる。

うつらうつらしながら車窓を楽しんでいる内に大宮に着いてしまった。12時22分着、久しぶりの大宮、東口の中山道に抜けるゴチャゴチャした路地裏の飲食店に入って昼食はタンメンと餃子。私見だが、ここが一番大宮らしくて気に入っている。

上越新幹線は大宮発14時06分(とき323号)新潟行。これまで上野か東京から乗ることが多く、大宮から乗るのは初めてなので新鮮な感じがする。高崎まではほぼ北西に向かって一直線に走るの、地図を頭に描いていると、景色の移り変わりが頭の中で整理しやすい。高崎を過ぎると北に向きを変えて上越国境の山に向かうが、トンネルばかりで赤城山も榛名山も見られないままに国境の長いトンネルに入ってしまう。

出ては入り、入っては出るトンネルから解放されるのは長岡を過ぎて越後平野に出てからになる。国境の山々はまだ白い衣装をまとっているが、平野はもう春の風情。

新潟着は15時48分。今日の宿は「ドーミーイン新潟」、万代口を出て徒歩8分。

◆ 4月17日

新潟9時04分発(とき312号)。新潟から上越線で上野へ向かうと、信濃川・魚野川を遡り上越国境の山に突き当たるのがよくわかるのだが、新幹線だとその楽しみが得られない。

東京 10時43分着、八重洲地下街に入って早めの昼食をと思ったが、まだ空腹感がない。長丁場に備えて、大丸に入って弁当とおやつ(のぞみ31号)のチョコレートを購入し、コーヒーを飲んでしばし休息。

東京 12時09分発(のぞみ31号)。博多まで新幹線を使うのは通勤のため家族で移動した1978年以來の久々の体験。新大阪より先の車窓の景色は、40年以上前の一度だけの経験ゆえ記憶からは消え去ってしまった。午後になると空は霞みがかかったようになり遠望もあまりあざやかではないので、上目遣いで景色に視線をやりながら弁当をパクつく。昼食の後はうつらうつら・・・、しているうちに富士川鉄橋を渡り終えていた。

草薙あたりから東海道線との並走が続く間は、トンネルも少ないので駅の周りに広がる町や遠くの山波が見られて良い。焼津を過ぎると北寄りのコースを取る東海道線は右へ離れて行き、新幹線は大井川を渡り静岡空港の下をトンネルで潜り抜けて、僅かな時間で天竜川、そして浜松。

名古屋では下車する人も多いが、乗車してくる人も多い。昔は乗客の会話に耳をそばだてていると、大きな駅に停車する度に様々な言語が飛び交って興味深かったが、近頃はどこへ行っても言語に差がなく面白味がない。

名古屋から桑名・四日市を抜けて甲賀・信樂あたりを通過して京都へ出た方が距離的には近いだろうと思うが、新幹線は関ヶ原を経て米原へ抜けるルートになった。岐阜羽島の某氏の計らいによるものなのかもしれないが、後年「新名神高速道路」がほぼこのルートを選んで作られたので、技術的な問題ではなかったと思うのだが・・・。

木曾川・長良川・揖斐川と渡って関ヶ原、琵琶湖の東岸を驀進すればもう京都。

京都を出てから南西に走っていた新幹線は、新大阪を出ると十三の北側で大きく右に曲がって北西に向かうようになる。そして大阪空港の南西部で緩やかに左にカーブして武庫川を渡ると全長約16Kmの六甲トンネルに入ってしまう。新神戸駅で一瞬外気に触れるが、すぐに神戸トンネル(約8Km)の暗闇に入ってしまう、再び明るさを取り戻すのは西明石。

西明石から姫路あたりまで、点々と存在する平野の中の溜池の広がりの中を走り抜ける。いなみ野台地と言って、洪積台地で川や池がでにくい地層のため、灌漑目的の人工的な溜池が数多く作られてきた。日本で一番溜池があるのが兵庫県で、そのうちのかなりの数がこのあたりにあるという。

山陽新幹線は徐々にトンネルに入る回数が増えてきて退屈し始めた頃に岡山に着く。

車窓の景観にあまり変化がないまま、トンネルを出たり入ったりしているだけでももう広島。地図を見ると、海田市から横川あたりまで広がる太田川の河口が描く複雑な文様が面白い。瀬戸内の海岸線の美しい景色は高速鉄道には無縁なようで、ひたすら山の中を走り抜け、時々思い出したかのように海岸に出る。こんなことを繰り返

している内に山口県まで来てしまったが、何とこの列車は山口県ではどこにも停まらない。新下関を過ぎて入るトンネルはやがて関門海峡の海底のさらに下を走って九州に入り、S字にカーブしながら小倉に向かう。せっかく九州の地に入ったにもかかわらず、それらしい景色は殆ど見られないうちに

博多駅に17時06分に到着。「東京・博多間が新幹線で繋がった!」と騒がれた時代には7時間以上かかったような気がするが、5時間足らずで来てしまった。

1963年2月、初めて九州に渡った時のことを思い出して見る。東京発21時30分(急行つくし・ぶんご)に乗車、名古屋は4時半、京都に7時29分、門司港18時37分。九州の地に入るだけで21時間を要した。

4年ぶりの博多、住吉通りをゆっくり歩いて「法華クラブ」へ。

◆ 4月18日(土)

住吉神社を軽く散歩してから朝食。旅も終盤に入り、ひとつひとつの景色が大事になってきた。

博多9時54分発(さくら545号)に乗車。1979年から1983年まで博多の九州支店に勤務していた。この頃は鹿児島への出張には飛行機を使った。福岡空港から鹿児島空港まで30~40分のフライト、鹿児島空港から市内の天文館まで空港バスで1時間という道のりだった。

博多駅を出て竹下駅あたりで鹿児島本線から離れて西に寄り、車両基地がある博多南駅を過ぎると背振山地の東端のトンネルに入る。トンネルを出ると筑後平野の北端にある新鳥栖駅。肥前旭を過ぎると鹿児島本線と並走して筑後川を渡り久留米へ。船小屋までは鹿児島本線と並走が続くので懐かしい景色が車窓を走る。

船小屋という味わいのある駅名が好きだったが、新幹線が停まる駅になったら筑後船小屋という厳めしい名前に変わってしまった。矢部川の水運が盛んだった時代を感じさせる地名だったが、今は駅名しか残っていない。筑後川を少々遡ると右岸に、飲泉でもある船小屋温泉がある。

再び鹿児島本線から離れて山側を一直線に走るが、新大牟田駅・新玉名駅以外はトンネルの中。新玉名を出てもなおいくつかのトンネルに入ったり出たりを繰り返して、上熊本の手前で再び鹿児島本線と合流する。

しばし阿蘇の山波を左に見ながら南下し、宇土を過ぎると新幹線は西寄りのコースをとり海岸線近くをぐるっと廻って新八代駅に入る。八代駅は球磨川河口の入り組んだところにあるので鹿児島本線は大きく湾曲したコースをとっている関係で新幹線との合流駅とすることができず、少し手前にこの駅ができたのかもしれない。

国鉄分割民営化と九州新幹線の開業で鹿児島本線は大きな変身をするようになった。八代から川内までは第三セクター(肥薩おれんじ鉄道)に移管され、JRの路線としては門司港~八代・川内~鹿児島中央と中抜きになってしまった。

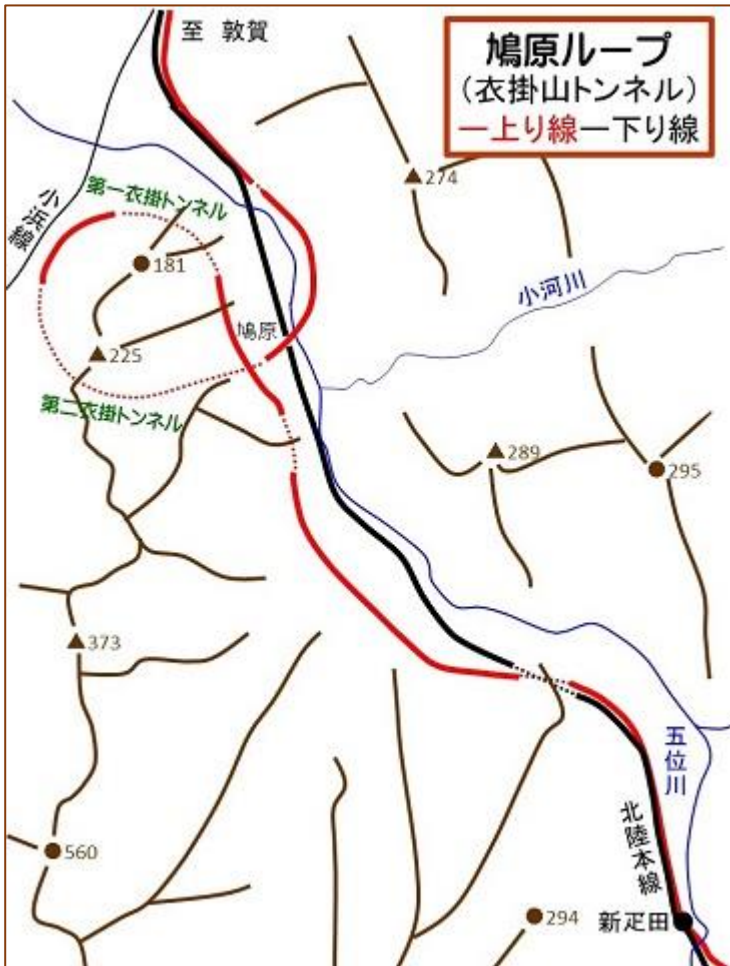
出水を出ると九州新幹線は、西側の海岸線に向かう肥薩おれんじ鉄道を右手に送り出して米ノ津川を渡って山の中へ入っていく。川内駅で一時合流するが、再び山中を潜り抜けて、海岸沿いの平野に飛び出すと突然のように終着駅の鹿児島中央駅に直角に突き刺さるように入って行く。11時29分に到着、よくよく考えて見ると約40年前に博多駅前の九州支店から出張した時に空路鹿児島入りした時と所要時間はあまり変わらない。この駅は昔は西鹿児島と言って、地元の人達は鹿児島駅と区別して「西駅」と言っていた。黒く角張った建物と、どこにでもあるような商業施設が満杯の駅ビルは、駅前広場でパイナップルを売っていた西鹿児島駅とはがらりと変り、隣は観覧車まで建っている。(若干がっかり…)

今日の昼食は「うなぎ末よし」、この店で食べる鰻重が出張の楽しみだった。重箱に入った鰻は上下に切られ、尾頭付きで、東京から来ると物珍しかった。駅の中にも支店があるが、本店へ行くべく市電に乗って天文館通りへ。40何年ぶりの末よしの鰻を堪能してゆっくり食後の休みをとった後、天文館のアーケード脇から15時10分の空港行のバスに乗車。鹿児島空港まで小一時間のバス旅行、バスの速度は車窓から景色を眺めるのに最適。鹿児島空港16時55分発(ANA550)大阪行。鹿児島空港は東経130度43分、大阪空港は東経135度26分、経度差約5度を西から東へ(地球の自転と同じ方向へ)飛ぶ。絵に書いたりグラフにしてみたりして考えて見ると時が流れるのが早い。

大阪空港(伊丹)に18時05分に到着。これまでリムジンバスを使うことが多かったのが、今回は毛色(経路)を変えて、モノレールで蛍池へ出て阪急宝塚線で梅田へ。長旅の最後の宿は法華クラブ大阪。

◆ 4月19日(日)

日曜日の朝の梅田地下街は歩きやすくて良い。平日だと通勤客が列を成して行進の如き状態で、他所から来た旅人には歩きにくい。大阪9時42分発(特急サンダーバード)、往年の北陸線の顔だった「特急雷鳥」の名前をそのまま直訳英語にした、何とも味わいのない名前だ。山科から湖西線経由で北上して近江塩津で北陸線に入るの、従来の米原経由に比べるとかなりの時間短縮になった。山科駅を出て3038mの長等山(ながらやま)トンネルを潜り抜けて大津京へ出ると、もうそこは琵琶湖の西岸。この路線もトンネルがあって折角の琵琶湖西岸の景色が楽しめないが、堅田を過ぎると時々湖岸に接近するようになり、北小松あたりまでは湖面を眺めることができる。近江今津を過ぎて湖の北端の山脈を抜けると北陸本線に合流して滋賀・福井県境の標高400m程の山に囲まれた近江塩津駅に入る。



近江塩津を出ると小さなトンネルをいくつか抜けた後、正面に立ちはだかる県境の山にくり抜かれた深坂トンネルに入る。長いトンネルを出たところにある新疋田駅は福井県、線路の脇を流れるのは五位川。列車は川に沿って下り勾配を駆け抜けるのだが、小さなトンネルを抜けた途端に右側にある筈の上り線が左側のやや離れた場所を走るようになり、やがてトンネルの中に消えていった。すると左手の山の中(トンネル)から現れた線路が頭上を越えて横切り、再び右側の車窓に現れる。

衣掛山(きぬかけやま)にくり抜かれた二つのトンネルは「鳩原(はつはら)ループ線」ともいう。(左図参照)

五位川はいつの間にか笙の川という美しい名前に変えていた。

敦賀駅を出て敦賀バイパスと北陸自動車道の下を潜り抜けて再びトンネルに入る。長さ13.87Kmの北陸トンネルは1962年に開通し、山陽新幹線の六甲トンネルができるまでは日本一の長さだった。前述の、深坂トンネル・鳩原ループ線と合せて北陸本線南部の三大輸送改善策と言われた。

トンネルを出ると日野川の流に沿って北に進路をとり武生を過ぎると日野川から離れて広い平野の中央にある福井の街に入る。三方を山に囲まれて、僅かな間口が海になっている敦賀とは打って変わった広がりを感じる。福井を出ると「森田」「春江」「丸岡」と人の名前を思わせる駅名が続く。若い頃、鉄道の駅名を頭に入れようとして時刻表を定期購読していた。駅名暗記のキーワードとして、「下りが森田春江」で「上りが丸岡春江」とメモ書きしたことを思い出した。

加賀温泉を出ると平野を走るようになり、その広がり最大になったところが金沢。12時20分着、昼食と大休止。初めて下りる金沢、ここならでは海の幸を昼飯でいただくという趣向で駅前の裏通りを歩いてみる。普段は昼食は軽めにしか食べないが、今日は旅の最後の昼食なので無礼講。

金沢15時55分発(かがやき510号)東京行、日曜日の夕方なのでいくらか混んでいる感じがする。

北陸本線も、北陸新幹線の登場によりえらいことになった。北陸本線は金沢までで終了で、金沢から倶利伽羅までが「IR いしかわ鉄道」、倶利伽羅から市振までが「あいの風とやま鉄道」、市振から直江津が「えちごトキめき鉄道」となり、いずれも別会社(俗に言う第三セクター)になった。

金沢を出た新幹線は、森本駅を過ぎるとすぐにトンネルに入ってしまう、右に弧を描いて方向を東に変えて富山

平野に出る。僅かな時間ではあるが、富山名物の剣・立山連峰の雪景色遠望を楽しむ。名だたる高山が立ちだけ、それぞれの高嶺から流れ出る川が急流となって平野に出て、日本海に落ちる。手取川・犀川・庄川・神通川・片貝川・布施川・黒部川・・・、大小様々な川が形作るいくつもの扇状地。地形図を見ただけでその息づかいが感じられる。

富山平野を北東方面に横切って海岸線へ出るのだが、海岸線は絶壁に掘られたトンネルばかりで、日本海を望むことはできないのが残念。糸魚川付近で一瞬トンネルのないところを走るのだが、それもつかの間、上越妙高駅まではほとんど闇の中。

上越妙高駅は新幹線が開通する前は信越本線の脇野田駅だった。このあたりでも北陸本線と同じように、分割民営化により信越本線がズタズタに引き裂かれた感じがわかる。

矢代川と関川の二本の流れを中心に広がる平野を抜けると県境の長いトンネルを潜り、長野県に入り飯山駅。千曲川に沿って南に一走り長野駅に入る。金沢から長野までの新幹線乗車はこれが初めての体験だったが、あつという間のできごとだった。

千曲川の右岸の山裾を走るが、殆どの時間はトンネルの中で、折角の信州の風景も想像だけになる。上田を過ぎると今度は左岸の山裾に潜り込み佐久平へ。

北西に向かって高度を上げて行くと軽井沢。並走してきた旧信越本線(現在の路線名:しなの鉄道)は終点になってしまい、目の前の山を越えて群馬県に入る鉄道は新幹線の他にはない。北陸新幹線はここから北北東に向かってトンネルに入り子持山・霧積山の山中を抜けて、大きな弧を描きながら鼻曲山から南東に伸びる長い尾根の中を走り抜けて安中榛名駅に入る。僅かな時間で山中を出て、烏川を跨いだ後で上越新幹線と合流すれば高崎駅。

さあ、もうここまで来れば長い旅の終わりも間近、様々なことを顧みながら時の流れを待つのも一興。秩父方面に横たわる長い山波の向こうに日が沈み、何時までも空に余韻の色合いを残す風景は、夕刻のこの沿線ならではの風景で、シルエットの中から富士山を見つけるのも楽しみのひとつ。

コンクリートの街大宮に入ってしまうと、もう旅の幕を閉じる準備に入らなければならない。

18時22分上野着、一週間の旅はこれにて終了。旅を振り返ってみながら、次なる旅のアイデアを練って見る、これが旅の締めくくりに楽しいひとときになる。

以上

◆後日譚

地球規模で猛威を振るった「新型コロナウイルス」は我が国にも蔓延して猛威を振るっている。その結果、いくつもの外出予定が中止になり、いくつか考えていた旅の企画も実行に移すことができなくなってしまった。

ならば・・・と、仮想旅行(Virtual Trip)を思いついた。

地図と時刻表を見ながら旅を組み立てていく作業は高校生の頃からのもの。

20才頃に、「札幌ラーメンを一杯食べるために飛行機で日帰り旅行」をするとどんな具合になるだろう?

当時名を馳せていた「札幌ラーメン」、本当に美味しい物だったらこういう贅沢な旅も価値ありだなと思って・・・。

「飛行機を使って日帰り」というプランと「夜行列車で往復」というプランの二案を作って見た。紙の上では完成したのだが、何故か実行はしなかった。

それから数年後、北海道一周旅行の機会があり、札幌で夜行列車に乗換える時間を利用して狸小路へ行って食べてみた。確かに美味しかったが、飛行機に乗って食べに行くほどの美味しさではないという結論に至った。

そして高速鉄道網が日本列島各地をめぐるようになった今、新たな思いつきとして「新幹線全線走破の旅」が浮上した。旅先での多少の楽しみも加味して組み立ててみたら、一週間で要することがわかった。最短時間で組み立てると一日か二日短縮はできそうだが、旅には味わいも必要と考えて多少の余裕も折り込むことにした。

これを実行する日が来るかどうかは不明だが……。