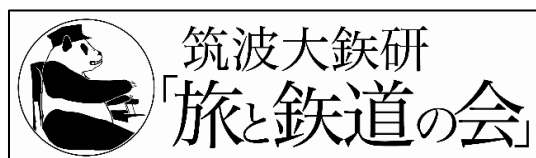


旅人キドリ

令和二年度新歓号

2020年4月1日

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」



目次

公式旅行記

晩秋のSA・PA巡り

春日住まい

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

2

ロマンスカーで新春旅行

中扉締切

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

6

寄稿文

時観随想

MK

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

10

阪急阪神乗車記

俵藤太

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

12

「新しい町」を歩くと流星台・さくらの森

行商人

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

14

18きっぷで行く大阪旅行記

ひぐは

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

17

四国特急の旅

ミューチケット

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

26

中越旅行の記録

遺跡

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

30

晩秋のSA・PA巡り

旅人 春日住まい

「一日中ひたすら高速道路を走り、SA・PAを巡る。」一般的な旅行とは一線を画す、なんと魅力的な旅行であろうか。普段なかなか旅行に参加できないでいたが、「今回こそは」と思い、無事参加することができた。

十一月二十八日、朝八時頃、我々は文サ館前に集合した。コートを着ていても寒い。この日はちょうど推薦休みであった。「ついこの前までは受験生だったな。」時の流れの速さを感じながら、暖房の効いた車内へ乗り込み、早速出発した。

つくば牛久二〇から圏央道に入り、東関東道、新空港道を経由して、一行は最初の目的地、成田空港に到着した。成田

空港では自由行動であったが、私は一度行ってみたくと思っていた、東成田駅に向かった。東成田駅とは空港の敷地内にある、京成電鉄と柴山鉄道が乗り入れる駅である。かつてはターミナル駅であったが、一九九二年、空港第二ビル駅開業時にその役割を譲った。今では賑わいなく閑散としているが、当時の面影を残す秘境駅として有名である。東成田駅には第二ターミナルから伸びる地下連絡通路を使ってアクセスできるが、これがなかなか大変であった。まず入り口が見つからない。やつとの思いで見つけたが、その先には薄暗く誰も人のいない通路が延々と続いていた。何台もの監視カメラに睨まれながら、やつとの思いで駅に到着した。駅はくすんだタイル張りで、看板のフォントに時代を感じた。駅の一部はフェンスで塞がれており、その向こうには当時の遺構がそのまま残されていた。

一通り東成田駅を見終えた後、我々は集合場所に戻り、空港を散策した後再び車に乗り込んだ。



図 1. 東成田駅構内



図 2. 市原 SA



図 3. 海ほたるからの景色

次に我々は新空港道、東関東道、京葉道路、館山道を通り市原 SA を訪れた。海辺の家のような外観と植えられた樹木が房総の温暖な気候を思わせるが、晩秋で天気は雨、さすがに寒かった。店内で休憩・買い物を終えた後、我々は海ほたるへと向かった。

東京湾アクアラインを通り、海ほたる PA に到着した。構造物が所狭しと押し込まれた人工島。四方を海に囲まれ目の前を大型船が過ぎ去る非日常的な光景が広がっていた。この光景を収めようと皆カメラを構える。思う存分写真を撮り、各々買い物、昼食を済ませた。その後集合写真を撮り、再び車に戻った。

窮屈な駐車場を恐る恐る抜け出し、海底トンネルへと吸い込まれる。予定ではこの後大黒 PA へと向かうことになつていたが急遽予定を変更。湾岸線等を通り、都心環状線を一周した後大黒 PA へと向かうルートをとった。お台場の景色を眺めながらレインポーブリッジを渡る、ビルの合間を高速ですり抜ける、間近に見える空港に興奮する、首都高を走る楽しさを十分に味わい気が付けば大黒 PA を取り囲む長い長い螺旋を下つていった。大黒 PA は、複雑に渦を描く大黒ジャンクションのど真ん中に位置し、その構造の珍しさや走り屋の聖地で有名な PA である。PA の様子を観察し終えたころには大分日が落ちていた。有機的なものは存在せず、トーンの低いモノクロの世界が広がっていた。まだ長い長い圏央道を残している。この先の不安を感じながら、車は再び螺旋を登って行った。



図 4. 大黒 PA の駐車場の様子

保土ヶ谷バイパスの大渋滞に捕まった。進まないことへの苛立ちと疲労が襲い掛か……らない。車内は話が絶えず、皆疲れた様子はあれど険悪な雰囲気は感じなかった。これがたびてつ良さなのだと思う。

やっとの思いで渋滞を抜け、東



図 5. 名物のメロンパン

名道に突入する。次の目的地は海老名 SA だ。

日が落ち辺りは真っ暗であるのに対し、海老名 SA には煌々と蛍光灯が灯っていた。

この名物はメロンパンである。皆でメロンパンに舌鼓を打つ。いよいよ圏央道に入る。十分に休息をとり海老名 SA を後にした。



図 6. 厚木 PA の外観

圏央道に入って最初の PA は厚木 PA である。

外回りの厚木 PA は、外観が和風のデザインになっているのが特徴である。真新しい圏央道の橋脚とのギャップが印象的であった。

の一つの形であると思う。

関東山地の山々にぶつかると、いくつものトンネルを抜け急な下り坂を慎重に降り、次に訪れたのが狭山 PA である。狭山といえば狭山茶。店内には狭山茶関連の商品がいくつもあった。狭山で夕食をとり再び圏央道を走る。

最後に訪れたのが菖蒲 PA である。圏央道で唯一ガスステーションがあり、また売店も充実した、圏央道の中では比較的大きな PA である。売店を散策し、後はつくばに帰るばかりだ。

東北新幹線を跨ぐ長大な橋梁を渡ると辺り一面広大な関東平野が広がっていた。民家の明かりもまばら。片側一車線。「あ、茨城に帰ってきたな……。」

ついに、無事大学に到着した。非常に長くそして充実した道のりであった。

今回の旅行で、様々な顔を見せる高速道路、個性的な SA・PA に出会うことができた。このような旅行もまた、旅

ロマンスカーで新春旅行

旅人 中扉締切

令和二年二月中旬。新型コロナウイルスの影響が少しずつ懸念され始めてきた時期ではあったが、我々たびてつは万全の対策を施したうえで新春旅行を決行した。新春旅行は、卒業生の卒業旅行も兼ねていたからである。

行先は晴れならば大山、雨ならば小田原という計画であった。

そして迎えた、令和二年二月二十四日の朝。天気はぐずつき、路線バスの車体には雨粒が見えた。しかし、行き先の決定はきつぷを購入する新宿駅で行うこととして、一行はひとまずつくば駅を出発した。

新宿では雨の予報だったため、行き先は小田原に決まった。

新宿から乗ったのは、小田急のフラグシップである、白いロマンスカー・



VSE車の由来となったヴォールト(Vault)天井

VSE車であった。前後の展望席にこそ座れなかったものの、横に長い窓のおかげで、側面展望は抜群であった。

一度新宿を出ると、ロマンスカーは滑るように走り、するすると街並みが流れていく。区割りの大きく、乗り物が限界までスピードを出す街・つくばで十五年以上を過ごした身にとっては、

特急電車もろとも、街並みのすべてがミニチュアであるかのような。椅子などの内装が若干小さめであることもあいまって、さながらミニチュアの街を走る、ミニチュアの特急電車のようにだった。

「大山登山下車駅」の看板がある伊勢原駅からは、ロマンスカーを降りて小田原行きの特急電車に乗った。この先はロマンスカーで抜けた都会の区間とはうって変わって、開けた郊外区間になった。あるときは坂を登り、またあるときは川沿いの谷を駆け抜けて、電車は小田原駅に到着した。

小田原からは箱根登山線の赤い通勤電車に乗った。この先は急勾配・急カーブのある風光明媚な単線区間で、早咲きの桜もみられた。

風祭駅に着いた。最初の目的地は駅の周辺の「鈴廣かまぼこの里」である。ここでしばらく昼食を兼ねた自由行動となった。

国道一号線沿いに出ると、引退したかつての登山電車が迎えてくれた。登山電車はカフェで保存されていて、車内は鈴廣の練り物を生かした軽食が取れるスペースになっていた。

私はここでちくわパンと、シーサー焼きパン（海のシーサーではない）、陸のソーセージではなかった。どちらも、とてもおいしかった。



保存されている登山電車(左)とその車内(右)



すれ違う2種のEXE車。雲行きが怪しい…

風祭駅近辺を観光していると、雲行きが怪しくなり、時折雨がぱらぱらと降った。もし大山に行っていたら、足元の悪い中の過酷な旅になっていたかもしれないなど、ふと思った。

その後は赤い通勤電車で小田原に戻り、小田原城まで歩いた。

小田原駅の周辺の、小田原駅の歴史に関する看板を見ると、国府津駅と比較する記述が目立つ。今でこそ二時間に一本のひかり号を筆頭に様々な特急列車が停車し、箱根の玄関口としてにぎわっている小田原駅であるが、丹那トンネルができる前は、東海道本線は国府津駅から山側に迂回してしまい、小田原を通らなかつたのだ。

坂を登り、小田原城を見学した。戦後に建て直されたという天守閣から外を眺めると、虹が見えた。

小田原城を出ると、外では雨が降っていた。一行は小田原駅まで戻った。

乗り場と反対側の、ホームのない線路には、この春に営業を始める新型電車が止まっていた。

一方、駅のホームには、本厚木行き各駅停車、昔ながらのアイボリーの車体に青い帯の電車が止まっていた。この電車は各駅停車だが、終点まで急行電車に抜かれない。帰りのロマンスカーは本厚木駅から乗ることになっていたので、一行はこの電車に乗り込んだ。

日没の時間帯ということもあり、また雨ということもあり、外は暗くなっていた。そうこうしているうちに終点の本厚木駅に到着した。本厚木駅からは、御殿場からやってくる特急ロマンスカー・ふじさん号に乗った。このふじさん号の車両は、青いロマンスカー・MSE車であった。



小田原城から見えた虹



昔ながらの、アイボリー地に青い帯の電車

ふじさん号の座席に座った私は、とても驚いた。背もたれがとても硬いのである。ここまで脱ぎ着を繰り返してきた上着のしわが、そのまま背中に刻み込まれるような、今までにない感覚を味わった。結局、終点の新宿まで、私はこの座席との正しいつきあい方を会得することはできなかった。私にとって、この座席はあまりに新しすぎた。

れることができた。とても充実した経験ができたと思う。

背中に若干の違和感を覚えながら、新宿駅を後にした。一行のうちつくばに帰るメンバーはつくば駅まで移動して、つくば駅付近で夕食をとることになった。夕食をとったイタリア料理店で座った椅子は、帰りの特急電車のそれよりも、若干柔らかいような気がした。

今回の旅行では、普段なかなか足を伸ばせない小田原・箱根方面に足を伸ばし、歴史・文化そして雄大な自然に触

時観随想

旅人 三

一 はじめに

ここで記すことがらは、時間の概念についての研究をしている私が何気ない日常生活においてふと感じた事柄である。就中、鉄道車窓をぼんやりと眺めるといふ休息のひとつきを通じて感じたことである。それゆえ、今からここに記すことは学術的な態度を全く持たずしてのものであるため、その正確性に関する検討はお手柔らかなものにしていただきたく思う。

二 車窓と私と時間

私は鉄道からの車窓を眺めていて、今私は時間性の方向の揺らぎを観てしまっているのではないか、という感覚になることが往々にしてある。時間そのものを取り巻くあらゆる事象が時間の概念によって刻一刻と移り変わってゆくという本来目には見えない光景を、現前に見てしまっているかのようには思える、そんな感覚である。「時間の概念」という子供たちに大人気なキャラクターの着ぐるみの中身を見てしまっているような感覚、こんな風にも表現できるのかもしれない。しかも、そのキャラクターが自ら意図的に着ぐるみを脱いでいるわけではなく、何かの拍子に偶発的に着ぐるみが取れてしまった。しかしそのあとすぐに、そのキャラクターの中身がまた着ぐるみを着直していつもどおりの子供たちに大人気なキャラクターへと戻ってゆく。こうした一連の光景を連続的に何度も目に

している感覚、このように表現するとより伝わるかもしれない。そう感じるからといってだからどうしたと言われればそれまでであり、じぶんの陥っている感覚が時間の概念を正確に描写しているとは思わない。しかし、時間そのものが流れゆく光景を観てしまっているというこの感覚に陥るときは常に、じぶんの中にどこかほんのりとしたものの悲しさがあり、なぜそういった感情になるのかを考えてみたいという心意気がどうしてもある。その悲しさは、涙が出るほどの強い悲しさであったり、目を背けたくなるほどのものであったりするわけではない。静かでもどこか諦めに似たような、ほんのりしてじぶんに寄り添うような悲しさなのである。この不思議なものの悲しさは、なぜ生じるのであろうか。

開閉扉とその窓を横目に立っているとき、特に、車両の進行方向とじぶんの立っている向きが逆であるときに、私

はその感覚に陥る。鉄道からすると過ぎ去ったものが私の視界の前方にあるという事柄が、景色を構築しているものとじぶんに帯びている(感じている)時間性の方向は一見同一のように見えて逆であるのかもしれない、という思いを引き起こさせる。時間性の方向の恣意性を感じる瞬間が、そのときに訪れているのかもしれない。

(続きは次号にて)

阪急阪神乗車記

旅人 俵藤太

令和元年十一月の暮れのことである。東京駅八重洲口の京成高速バス乗り場は寒い。私は一人夜行バスに乗り、大阪梅田へと向かうのであった。

阪急三番街で降りたが、向かうのは阪神電車の梅田改め大阪梅田駅である。感じの良い駅員氏から阪急阪神「1pt」パスを購入し、普通電車に乗り込んだ。

武庫川駅は事前に得ていた情報の通りかあるいはそれ以上の印象を私に与えた。武庫川に架かる橋にホームが設置されており、川の両岸に改札があるのである。更に右岸の改札は線路から一段低い位置にあり、支線たる武庫川線のホームもそこにある。武庫川線もなかなか面白い代物で、武庫川の堤防と住宅地との間に敷かれた短い路線を二両編成が往復しているのである。

今津で阪急電車に乗り換える。今津

と宝塚とを結ぶ今津線は現在では西宮北口で南北に分断されており、西宮北口では神戸線と宝塚方面のホームは地上にあるが今津方面のホームは高架となっている。かつては十字の平面交差があったというが、その面影は感じられなかった。

宝塚から宝塚線を梅田に向かって進む。この路線は某走り屋漫画からインスピレーションを得た某同人誌で舞台となったのだが、それにふさわしくなかなかの勾配を下っていく。そして石橋改め石橋阪大前で箕面行きに乗り換えた。

特に事前情報なしで降り立った箕面だが、紅葉の名所だと示す看板が駅前に立っていた。大阪近辺では有名なのだろうか、生粋の関東人たる私は知らなかった。ちょうど時期だったが故に地図で示される方向へ足を延ばす。紅葉はとても見事なものであったがそれ以上に目を奪うものがある。遊歩道を

歩く人々に明らかに外国人が多い。世界の人も魅了する紅葉ということか。

大阪梅田まで行き神戸線に乗り換える。塚口は伊丹線との分岐駅であるが、ホームが東西方向に延びており、伊丹線は北へ向かっていく。そのため、伊丹線の列車は発車するとすぐに超低速でほぼ直角のカーブを曲がっていくのである。これはなかなか興味深いものであった。

夙川から甲陽線に寄り道する。短編成が短区間を行き来すると言えば可愛らしいが、実際に乗ると可愛らしくない。夙川と終点の甲陽園とはかなりの高低差があり、これを登っていくのを肌で感じるができる。ちなみに甲陽線は沿線に住みたい路線として人気があるようだ。

神戸線に戻り特急で三宮方面へと進むが、この区間は今回の旅で最も面白い区間であったと言っても過言ではない。私は進行方向右側の景色を見てい

たのだが、住宅街の奥に六甲山系の山々が迫って来る。そして走る線路は勾配の連続であり、そこを結構な速度で通過していくものだから、さながらローラーコースターのような。通勤路線でこのような感覚が味わえるものは他にないのではなからうか。

神戸高速線に乗り入れて新開地に到着した。商店街は上り坂になっており、頂上に湊川公園が広がる。天井川だった湊川を切り崩したためにこのような地形になっているのだと某公共放送の番組で見た記憶がある。その脇の地下に神戸電鉄の起点たる湊川駅があるのだが、電車は新開地発着である。

直通特急大阪梅田行きで神戸を後にする。乗ったのは山陽電車の車両で、転換クロスシートが配置されているのは感心した。尼崎でなんば線に乗り換えるが、ここではシステムが見事というよりほかない。ホームの向かいに停まっている普通電車は両側のドアが開

け放たれており、それを通り抜けてさらにその向こうにいるなんば線の電車に乗り換えるのだ。関東私鉄でも似た例があるかもしれないが、ともかく豪快で見事なものである。

大阪難波駅で阪急阪神両私鉄の旅を終えた。我ながら効率の良い乗り鉄旅行ができたと感じる。いずれ阪急京都線系統にも足を運ぶだろう。そして他の関西私鉄も、と言いたいところだが、そこには日本最大の私鉄も含まれる。まだまだ先は長いようだ。

「新しい町」を歩く

「流星台・さくらの森」

旅人 行商人

つくばという町で一人暮らしを始め
てはや二年。天王台で大学の講義を受
け、天久保や春日で食事を取り、桜や学
園の森で買い物をし、たまに竹園や研
究学園まで足をのばすような日々を幾
度となく繰り返してきた。初めの頃は
自分の大学の敷地内ですらしばしば道
に迷っていたものだが、時の流れとは
不思議なもので、気づけば一帯の風景
はどれも私にとって見慣れたものにな
っていた。

だが、この町では日々の生活圏から
ほんの少し外へ出るだけで、それまで
見たことのないような風景をまだまだ
目にすることができ。そして時には
そこで、後々自分たちの生活圏にも変
化を及ぼすような計画が粛々と進めら
れている現場を目にすることになるか

もしれない。

* * *

冷気と期末レポートが体に突き刺さ
るような二月のある日、私はつくば市
内のある地区を歩いてきた。その町の
名は「流星台」と言い、モダンな名前か
らも察せるように一年ほど前に新しく
設定された地名である。新たな地名を
広報する市のポスターを桜のスーパー
で偶然見かけた私は、気まぐれでこの
地へ足を延ばしたのだった。

小売店や飲食店などが所狭しと並ぶ
テクノパーク桜から南東へ歩くこと数
分、新しく整備されたらしいきれいな
道路に出会った。私は普段から地割れ
や凹凸の豊富な荒廃したアスファルト
に慣れているため、滑らかにならされ
た漆黒の路面とそこに引かれた純白の
点線には妙に新鮮な印象を受ける。こ
の道路の東側を「さくらの森」、西側を
「流星台」といい、一帯では現在つくば

市の地区整備計画が進行しているよう
である。

道路と地名こそ綺麗に整備されてい
るが、歩いてみると周辺には広大な荒
れ地や森林が広がっている。道路沿い
には「売地」「貸地」と書かれた立札が
並び、人工物は新しそうなアパートや
駐車場がちらほら見られる程度。商業



施設や娯楽施設のようなものは見当たらず、立派な道路を行きかう車は稀である。それでも住宅の需要はあるらしく、数少ないアパートには「満室」の札が貼られ、「住宅建設予定地」と書かれた土地も見られた。

市の整備計画によれば、流星台の大部分は一般住宅地区として整備されているらしい。まだまだ空き地が目立つが、今後も宅地の整備が進められていくのであろう。「荒れ地の広がる流星台」というのは、今だけしか見られない幻の光景となりそうだ。

道路を挟んで反対側のさくらの森は主に「計画建設地区」「歴史緑空間地区」とされており、流星台とは逆に住宅などの建築が制限されている。流星台には住宅がいくつか見られたが、こちら側は完成している建物がほとんど見られなかった。

荒野の中で一つの巨大な箱型建造物

が組み立てられているのが目に入る。近づいて見てみるとそれは物流倉庫であった。現在、研究学園の方にある倉庫で働いている筑波大生は多いようだが、大学から職場まで距離があることが難点であるという声を聞く。それに比べるとここは大学から近いため、完成すれば多くの筑波大生が働きに来るのではないだろうか。

さくらの森には倉庫の他にもショッピングセンターや自動車販売店の建設予定地が並んでおり、新たな商業地区の誕生を予感させられた。

件の整備された道路に沿ってさらに南へ歩いてゆくと、交差点があった。交差点もきれいで新しそうだ、などと思いつつ渡ろうとしたところで、あることに気付いた。

まず、横断歩道がない。点字ブロックや緑石の配置から歩行者の横断を想定した構造になっているのは間違いない

のだが、路面には横断者たちを導く縞模様はまだ描かれていなかった。続いてさらに重要な点に気付く。な



んと、これだけ整備された大きな交差点であるにも関わらず信号機が無い。信号機を取り付けるための支柱は立てられているので少し見ただけではわからなかったのだが、いざ自分が渡って良いものかどうか確かめるために天を仰ぐと、通りを行き交う人の子らを導く灯火はあるべき場所になかった。

つまるところ、この交差点は未完成だったようである。一瞬自分は工事中の立ち入り禁止区域に迷い込んでしまったのかと不安になったが、自動車が普通に通り過ぎていくのでそういうわけではないらしい。信号も横断歩道もない交差点を渡るという行為はなんとも非日常的であり、背徳感にも似た不安定な感情を呼び起こすものであった。当然今までそんな経験をしたことはなかったし、今後の人生で経験することもなさそうである。

さらに進んでゆくと道路沿いの建物は減ってゆき、ついに売地の看板や横道もなくなった。道の両岸は草木が生い茂るだけになってしまったが、それでも整備された道路は先へ続いている。しばらく歩みを進めても周囲の景観はほとんど変化しない。まるで3D探索アクションゲームのバグ面に迷い込んでしまったかのようなのである。私はやつ

たことはないが。

さらに先へ進むことおよそ五分、ついに視界に変化が起きた。それは、ここまで私がひたすら歩いてきたこの真新しい道路の終点であった。生い茂る木々に囲まれたこの場所で道路は行き止まりになり、先端は虫眼鏡のようにカーブして転回場になっていた。すぐ近くに市民体育館があるが、入り口は建物の反対側でそちらに駐車場もあるため、わざわざこの道路を使ってここまで来るような人はそうそういないと思われる。

体育館以外には特になにもない場所まで道は途切れていたが、わざわざこのことはこの辺りも開発の計画があるということであろう。人工物が何もない地域に道路が引かれたことで、まさに開発が始まった所と言えるかもしれない。

* * *

この旅の中で私は町づくりの様々な現場を目にしてきた。特に、倉庫や商業施設の建設が進むさくらの森は今後自分を含めた大学生たちの新たな生活圏となる可能性が十分にあり、今後も注視していきたいと思う。もし私が大学へ入るのが数年遅ければ、冒頭で述べた生活圏の中に「さくらの森」の文字があったのかもしれない。

参考：中根・金田台地区 地区計画パンフレット（つくば市ホームページより）
https://www.city.tsukuba.lg.jp/_res/projects/default_project/_page/001/002/043/nakanekondadai.pdf

18 きっぷで行く大阪旅行記

旅人 ひぐは

〈はじめに〉

「USJ に行くって」

友人にそう言われた時、自分の手元には使い道に迷っていた四回分の『青春 18 きっぷ』があった。

そこで私は、この誘いを快諾した後、ある提案をした。

「鈍行列車で日本中を観光しながら大阪・USJ に行かないかい？」

ここで知らない人のために解説しておこう。『青春 18 きっぷ』とは簡単に言うと一回分で一日中、日本全国の JR に乗り放題のきっぷである！

なんだか高そう……否！そんな事はない。なんとこのきっぷ、五回分（つまり五日間）で二二〇〇〇円、つまり一日 JR 乗り放題で二四〇〇〇円なのだ。またこのきっぷは数人でシェアすることも出来る万能なきっぷだ。

さて、今回はこのきっぷが四回分残っているため、二人で二日間使えば使い切れる計算となっている。そこで一日目に大阪まで行き、二日目は USJ、そして大阪観光を楽しみ、三日目で家へ戻るといふ二泊三日の旅程を立てた。これからその旅の旅行記を書いていこうと思う。

〈一日目〉

18 きっぷ（青春 18 きっぷを使う人の事）の朝は早い。

最寄りの柏駅の始発に乗るため、午前四時に起き、常磐線上行き始発に急いで乗り込む。辺りはまだまだ暗く、意識は眠くて朦朧としていた。フラフラと意識が飛びそうになりながらも今日行く場所を決めながら、まだ暗がりの空の下、電車に揺られた。

四時四十七分 柏発

←

七時十四分 小田原着

まず始めに途中下車したのは小田原駅である。始発から電車に乗りつづけて時刻は七時を周り、そろそろ限界が来たと言うのもあるが、何よりここには小田原城がある。

小田原駅から歩いて一キロで小田原城に着いた。真っ白な所謂典型的な城である。当時の面影が復元され、しかり一の丸、二の丸なども残され雰囲気良かった。城の中に入れるのは朝時以降だったため、中には入れなかったがそこまで長居をする訳には行かない。なぜなら今日の一番の目的は大阪につくことだからだ……

小田原からさらに西に電車に揺られ、途中の根府川駅付近の絶景に感動しながらも、次なる目的地へと向かっていく……



八時十七分 小田原発

← 八時四十分 熱海着

次に下車したのは伊豆の温泉地、熱海駅だ。熱海駅と言えば駅前にある無料の足湯が有名だろう。普段18きっぷの旅をする時は必ずこの足湯のために途中下車するのだが今回は熱海で少し足を伸ばすことにした。

熱海駅から約ニキロ進んだ所にある走り湯と呼ばれる場所に向かった。

走り湯は今から一三〇〇年前に神通力によって洞窟の中から温泉が掘り出されたという伝説がある場所であり実



際に十メートル程掘られた洞窟の奥にポコポコと元気な音を立てて湧いている温泉を見ることが出来た。地球の力ってスゲー！

← 十一時十四分 熱海発

十二時十八分 清水着

お腹も空いてきてお昼が待ち遠しく



なってきた頃、清水駅に到着した。清水駅近くに清水港があり新鮮な海の幸を食べることが出来る。海鮮丼美味しい……ちゃんと静岡名物黒はんぺんをサイドメニューに付けて来る辺りポイントが高い……



十三時九分 清水発
← 十三時四十八分 島田着
島田駅には蓬莱橋という橋がある。
この橋は大井川にかかった全長九百メートルの木造橋だ。この長さは木造橋としては世界一でなんとギネスブックにもちゃっかり載ってたりする。



そんな蓬莱橋は島田駅から二キロ歩いた所にあり島田の街を歩いた。
そうしてやっと蓬莱橋にやってきた。
入場料として百円を払い蓬莱橋を進む。下には力強く流れる大井川を見ることが出来る。高さからしても落ちたら死ぬような高さがあるのに柵は成人男性の腰の部分よりも低い柵があるのみだった。
さらに先に進むと、なんと橋が途中で崩落してではないか！



そう、この橋は少し台風が起ると頻繁に崩落する橋であるらしい。
対岸には行けなかったのもそのまま戻ると近くにお茶屋さんがあった。静岡と言えばお茶でしょ！という短絡的な考えの下、お茶屋さんに入りお茶を頼むとまるでコーヒーでも入れるような器械でお茶を入れてもらった。
そうして島田を満喫した後、さらに西へ向かって出発する。まだまだ大阪への道のりは遠い……

十五時九分 島田発

← 十五時五十五分 浜松着

さらに向かうと浜松に到着する。浜松にて浜松餃子食べたいと思い、近くにあった浜松餃子を提供している飲み屋へと入った。

飲み屋というつもりはなく入ったため、最初に、

「飲み物なににしますかー？」

という問いに二人して

「水で」

と言ったら店員の顔が曇ったのは印象深い。なんて客単価の低い客なんだ！

そこで浜松餃子とバターポテトを食べた。浜松餃子の特徴としてサイドにもやしがついて来て、宇都宮などの餃子と比べるとどこがあっさりした味わいとなっていた。

本当は観光もしたかったがこの辺りから雨が降ってきたため、観光は出来なかった。



← 十七時一分 浜松発

十九時十三分 名古屋着

さてそんなこんなで静岡区間を抜け愛知県に突入。そのまま名古屋まで行った。

よく18きっぷを使う人に聞いてみると「静岡県は地獄」「恐れるものは地震・雷・火事・静岡」などと言ってる人たちがいるが静岡ほど駅前に見どころ



がたくさんある県はそうそうないのでぜひ行ってみたい欲しい。

さて名古屋に着いた頃にはもう午後七時を回っていたので夜ご飯を探すことにした。

「名古屋と言えば？」と聞かれたときに最初に思い浮かべるものとして味噌カツを挙げる人は多いのではないだろうか？私も最初に味噌カツを思い浮かべた。というわけで名古屋駅の下街にあった味噌カツ専門店「矢場とん」にて味噌カツを食べた。

二種類の味が楽しめたのでとても満足だった。やっぱり味噌ダレの方が美味しいかな？などと思ったりもした。

他にも名古屋の街を散策してみたりした。当然と言えば当然なのだが観光地を除けばどこも生活スタイルや街並みにそこまでの変化は見られないので名古屋の街歩きについても「ここ東京だよ」と言われても気づかないだろうなと思いつながらぼんやりと散策した。

← 二十一時〇〇分 名古屋発

二十三時四十分 大阪着

ここから先、名古屋から大阪までの長距離移動となるがもう深夜なので疲れていて、寝ていたので体感時間としては気づいたら大阪に着いていた感じであった。

さて通常宿としてネットカフェを利用しており、今回もネットカフェを寝る場所として利用する。同行者の友人

は初めての利用だったようで最初は少し困惑していた。まあ最初ですしね。

ビジネスホテルやカプセルホテルは半生が泊まるにはどれも高すぎるも値段なので仕方がない。

しかし私はネットカフェのシャワーがどうにも苦手なため毎回銭湯を利用する。今回は深夜一時まで空いているという銭湯に行った。

地元の人達と思われるおじさん達が風呂場で世間話をしてるような場所であつたが快適に入ることが出来た。

その後ネットカフェに泊まりに行つた。



〈二日目〉

さてこの日はこの旅のメインであるUSJへ訪れた。

宿のある場所から始発で訪れ、五時半頃には着いた。どうやらディズニールンドと違って徹夜で並ぶような人はいないようで入口に並んでる人は居ないようだった。

USJでの出来事をここで書いても何も面白くないと思うので(楽しかったけど)ここでは省略する。気になる人はUSJのロコミなどをググれば沢山出てくると思うのでそちらを参照されたい。さてUSJを十七時頃まで楽しみ、その後は少し大阪を観光していこうという話になった。

まずユニバーサルシティ駅の前に有った「たこ焼きワールド」なるところでたこ焼きを食べた。いろいろな味があってとても楽しめた。



← 十八時頃 ユニバーサルシティ発
十八時半頃 道頓堀着

その後道頓堀まで行った
大阪っぽい写真「No.1」の写真の場所に訪れる。一企業の看板がその都市のイメージのようなスポットのようにな



つたと言うのも興味深い物がある。
その後大阪名物串カツを食べた。
串カツがある場所は基本的に居酒屋なので最初に「ドリンクなににしますか?」と聞かれるが当然水を頼む。こっちは浜松と違ってそういう客も多いのか特に何の違和感も持たれなかったようだ。
二度付け禁止のタレにかけて串カツを頂く。美味しい。





通天閣

その後通天閣のある地区などに歩いていった。

この周辺は所謂あいりん地区などがあり、それなりに治安は悪い。しかし今回訪れた際にはそんな雰囲気は感じられなかった。前訪れた時は段ボールハウスなどが立ち並ぶ通りなどがあって驚愕を覚えたのだが改善されたのかな…？

その後豪華な健康ランド(風呂屋)に入ってから、明日に備えて奈良まで移動した。

○時十分 新今宮発

←

一時四分 奈良着

ここでお気づきの人もいると思うが二日目は18きっぷは使っていない。使って元が取れるような距離を移動できるとは考えられなかったからだ。ではなぜそんな時に奈良まで移動するのかと疑問に思われた方もいるだろう。実は18きっぷは○時から次の日の○時までを一日とみなすのである。つまり発車が○時を超えた電車は次の日のスタンプで乗ることが出来るのである！

そうして一時過ぎには奈良駅に到着し、奈良駅から約三キロ離れたネットカフェにて一泊した。ネットカフェに入る頃にはもう二時を回っていた…

〈三日目〉

前日寝るのが遅かったこともあり、九時頃に起きた。グーグルマップで調べるとどうやら近くに平城京跡があるようなので訪れた。



ただただ広くて当時の都のスケールに圧倒された。一部の建物は復元しているようだ。

その後バスで奈良公園へ向かった。奈良公園に着くと道のあちらこちらに鹿がいた。百円払うとこの鹿たちに餌をあげることが出来るため実際にかせんべいを買ってあげることにした。しかせんべいを持つと鹿たちが一齐にやって来て取り囲まれ逃げてもおってくる。体験したい人は是非。

他にも東大寺の大仏などを見て奈良公園を後にした。



十三時四十分 奈良発

← 十四時二十二分 宇治着

次に行ったのは宇治駅である。

宇治と言えばお茶の宇治茶で有名なのと十円玉の裏に書かれた平等院鳳凰堂がある場所である。

またここは先ほども述べた通りお茶で有名な場所であるためそれにちなんだ商品が沢山あった。

一つ紹介する。

これは抹茶餃子と呼ばれるもので餃子の皮が緑色でそれに抹茶の粉がまぶされているものだ。

味としては、抹茶の味全然しない……餃子の味に全て負けて抹茶の味は完全に消されていた。まあこっちのほうが観光客にウケがいいのだろう。実際自分達も買ってしまった訳で。

そのように沢山抹茶にちなんだ商品が並んで売られていた。



十六時八分 宇治発

← 十六時三十四分 京都着

京都まで来た。京都は修学旅行などで訪れじっくり回ったことがあったので今回はその時に回るこの出来なかつた清水寺に訪れた。京都駅からバスが出ているらしかったが、よく調べていなかったため、京都駅から歩いて向かった。京都駅から三キロ程で清水寺に着いたが清水寺までは山を登らないといけないので少しきつかった。

清水寺の舞台のところは工事中であったためしっかりとした写真は残念ながらとれなかつたが景色はきれいだった。工事用の鉄骨が邪魔でした！

日も沈んで来て夜になったので夜ご飯として近くのお好み焼き屋に入ってお好み焼きを食べた。京都らしい食べ物でありそうだと思うわかないよね
そうして夜ご飯を食べた後、京都を離れた。



← 二十一時一分 京都発

← 二十三時十四分名古屋着

本当は滋賀県の長浜にある長浜温泉などにも寄りたかったのだが、時間が押してしまったため、それは断念して名古屋に向かった。名古屋にて深夜バスに乗って東京に帰ろうという算段である。

名古屋で一時間程時間を潰した後、深夜バスで東京に向かって帰路についた。そして翌朝、旅の終着点の東京に着いた。

〈おわりに〉

元々大阪を訪れるために計画した途中下車旅行だったが思いのほかいろいろな観光スポットに寄ることが出来て楽しめた。

皆様もこの機会に18きっぷを使って途中下車しながらいろいろな所に行ってみてはどうだろうか？

最後に、一応節約できた交通費を載せておく。

18きっぷのお得さを感じてみて欲しい。

かかった交通費	
18きっぷ二日分	
2370×2=4740	
18きっぷを使わない場合	
柏一大阪間(新幹線不使用)	9460
大阪一名古屋	3410
	計 12870
差額	8130円

四国特急の旅

旅人 ミューチケツト

これまで経験した中で最も楽しかった旅は、あのカシオペアのひと時だ。あの時私はまだ小学生で、祖父に連れて行ってもらって二畳ぐらいの部屋で寝たのを覚えている。食器のつくく音が聞こえる食堂車、公衆電話ボックスのなかに様々な機械が詰め込まれたシヤワー室、何より、一面に広がる銀世界を前面で楽しめるラウンジ、そのすべてが旅情緒をくすぐるものだった。現在すでに廃止されている列車だが、今でもあの銀色の客車を思い出し出て、カシオペアの模型を柵から引つ張り出して、走らせるものだ。

かつて日本で栄華を極めていた寝台特急たちも、新幹線、飛行機、夜行バスといったより利便性の高い交通手段に押され、少しずつ姿を消していった。



た。カシオペアや北斗星、トワイライトエクスプレスもいつしか廃止され、現在ではサンライズ瀬戸・出雲を残すのみとなった。現在も乗客が多く安泰と言われているこれらサンライズもい

つまで乗ることができるとはわからない、そう思った私は四国の観光地を訪れたいという考えもあつて今回サンライズ瀬戸に終点まで乗ることに決めたのだ。

十二月二十六日の夜、私は東海道線の下りホームにいた。上野東京ラインのおかげで普通列車を降りれば目の前にはサンライズがいる。非常に便利になったものである。私は期待に胸を躍らせて象牙色の列車に飛び乗った。

室内はそこまで広いというわけではないが、長い旅を寝て過ごすには十分の広さだ。窓は広く、東京のまぶしく輝く摩天楼達を映してくれる。車掌の放送がこれからの長旅への期待感をくすぐるのだ。このまま寝てもいいのだが、折角だからと先に買っておいした酒とつまみをもってラウンジに向かった。夜景を楽しみながら飲むお酒は良いものである。2M5Tを支えるパワ



フルなモーターと台車と線路が奏でる
ジョイントのハーモニーを聞きなが
ら、夜のお酒を楽しんだ。

二十七日、起きたのは六時過ぎだっ
たかと思う。シャワーを軽く浴びて岡
山駅での解結作業を見学した後は、瀬
戸大橋と日の出を見ながらゆったり電
車に揺られていた。ああ、ついに四国
に上陸したのだという高揚を感じた。

頭端式ホーム自体さほど珍しいもの
ではないのだが、いざ見てみると車両
がずらっと頭をそろえて止まっている
からだろうか、発奮ものである。だ
が、のんびりしている時間はない。ま
ず、四国フリーきつぷをこの駅で購
入。この切符は四国を特急で安く周遊
できるお得な切符だ。次に朝飯の連絡
船うどんをすすりながら、今日はどこ
に行くか考えていた。宿泊地は松山に
決まっていたが、鳴門の渦潮を見たく
なった私は、まず鳴門に向かうこと
にした。

瀬戸内海と太平洋をつなぐ水道は少
なく、故にその水道の一つである鳴門

では海流が渦を巻く。これが、鳴門の
渦潮である。それで、それを見るため
には、まず鳴門線で鳴門駅まで向か
い、そこから大鳴門橋までバスに乗
り、さらに渦の道をしばらく歩く。渦
の道の展望室でしばらく待っている
と、小さくだが潮が渦を巻くことがで
きた。写真でしか見たことがないよう
なもの実物をはつきりとみると、非
常に感動するものだ。小さな小島の後
ろではいわゆるカルマン渦をみるこ
とができ、流体力学好きには垂涎ものだ
ろう。渦潮を見ることができて満足し
た私は、一度駅に帰り、徳島ラーメン
を堪能した。豚のばら肉が特徴のすこ
し甘めの味付けのラーメンだ。

特急を乗り継いで松山に着いた頃
はもう日も落ちていた。いしづちは早
いといってもやはり四国は広いもので
ある。昔ながらの路面電車に向かった
のは道後温泉である。道後温泉は日本
三古湯の一つに数えられ、その本館は

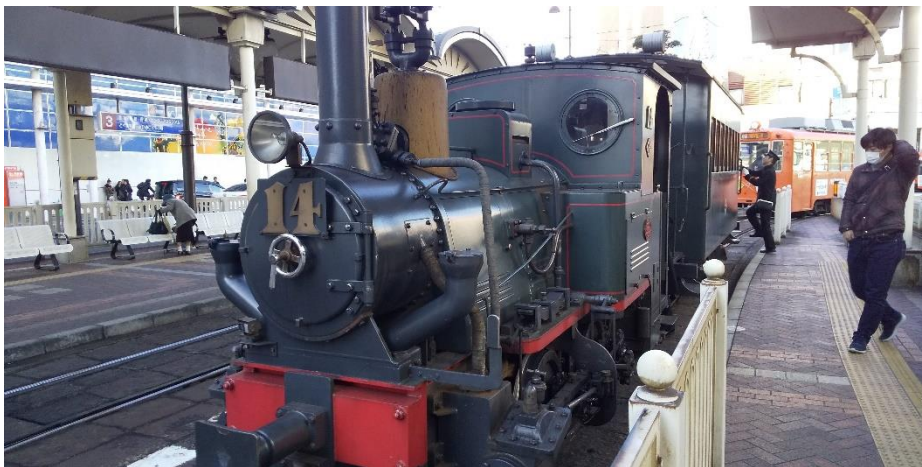
かつて夏目漱石も足繁く通ったとい
う。現在は改修中で神の湯のみしか入
れなかったが、その湯船は歴史を感じ
させるものであった。



二十八日、温泉で疲れはすっかりと
れており、体は元気であった。とはい
ってもこの日も長い間列車に揺られる
ので体力勝負である。

さて、のんびりはしてられない。
忘れ物がないか確認したら、道後温泉
駅に直行、坊ちゃん列車に乗車だ。あ
まりの気分で席に座れないほどであ
る。木造列車特有の揺れが風情を感じ
させる。

特急南風に揺られ、高知に着いた。
高知と言えば坂本龍馬が有名だが、駅
に降りるとあちらこちらに「龍馬」の
文字があり、地元がブッシュしている
ことが感じられる。観光センターにバ
スや路面電車が乗り放題になる乗車券
を買いに向かったが、駅から徒歩一分
の至近距離で、高知の観光地も紹介し
てもらえた。市は観光に対して非常に
気合が入っているのだと感じる。観光
センターの中にはサイクリングの体験
機もあり、思いっきり漕いだもんで時



間も体力も想定以上に使ってしまった
のであった。

それはさておき、まずは路面電車ではりやま橋に向かった。小学校でなぜかよさこい節を踊ったことを思い出したので妙に懐かしい気分である。そこから夕陽に間に合わせようとバスに乗り桂浜へ急いだ。

海岸で見る夕日というものは格別である。桂浜も例外ではなかった。太平洋の向こう側に見える夕日が、桂浜の澄んだ海を照らすあの光景は一度見ると非常に印象的であった。長い旅のクライマックスにふさわしい美しい夕日であった。こんな夕日を毎日見られる龍馬像は羨ましい限りだ。

高知を離れる前に、カツオとウツボのたたきを食べたことは、我ながらフラインプレーだったかもしれない。新鮮なものをたたきにして香ばしさを感じさせるカツオ、また、淡泊だがうま味を感じさせるウツボは文字通りの酒の肴にふさわしい一品であった。先輩



の紹介で良い店に入ることができたことは、これまた幸運なことであった。帰りは一度高松で泊り、普通列車を乗り継いで愛知へと戻っていった。朝のマリンライナーのなかで、もう一度

四国に行きたい、と心に決めたのであった。

そういえばこの後で友人をも巻き込み神戸弾丸観光をするのだが、それは別に機会にお話するとしよう。

中越旅行の記録

旅人 遺跡

一、はじめに

昨年の夏休みに後輩と一緒に行った中国・ベトナム旅行の記録を残そうと考え寄稿した。フィリピンで客車化された203系に乗り、中国で高速鉄道に乗り、中国・ベトナム国境を国際列車で越え、ベトナムを鉄道で縦断する旅行だった。旅行からすでに一年近く経過してしまい少々おぼろげなところもあるが、海外の鉄道に乗ってみたいと思う次の旅人の参考になれば幸いである。海外鉄はいいぞ！

二、行程

日程：二〇一九年八月十九日～二十五日
 ルート：日本↓(飛行機)↓フィリピン
 ↓(飛行機)↓中国↓(鉄道)↓
 ベトナム↓(飛行機)↓日本
 行程の詳細は表1を参照されたい。

三、切符の購入・受け取り方法

① Alabang ~ Tutuban (フィリピン国鉄)
 Alabang 駅の窓口で購入。シヨップングモールの奥に駅があり駅の場所が分かりづらかった。

② 広州南 ~ 南寧東 (中国国鉄 動車組 D204次)
 切符は Trip.com で購入し、広州南駅の窓口で切符を受け取った。Trip.com での予約画面を印刷したものを持っていくとスムーズに受け取れる。二等座：一七四人民元(一人あたり、以下同じ)

表1 行程の詳細

日付	出発時間	出発地	便/列車	到着時刻	到着地	
八月二〇日	レ	18:05	南寧駅	中国国鉄 T8701次 / ベトナム国鉄 MR2	5:30	ザーラム駅
			南寧東駅	南寧BRT		南寧駅
			広州南駅	D204次	14:56	南寧東駅
			機場南駅	広州地下鉄		広州南駅
八月一九日	2:05	ニアイ・アキノ国際空港	PR382便	4:35	広州白雲空港	
			アラバン駅	PNR MSC2051	20:54	トゥトゥバン駅
八月一八日	13:40	成田国際空港	PR427便	17:15	ニアイ・アキノ国際空港	

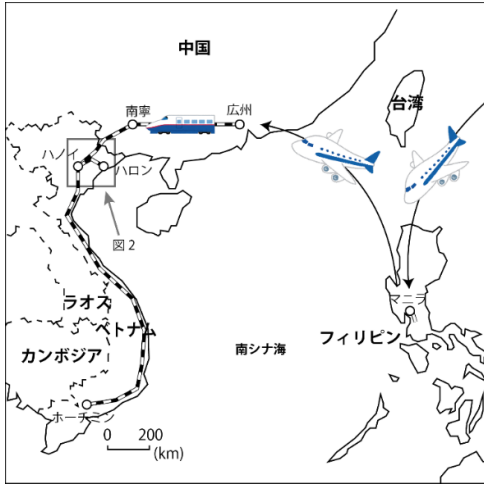


図 1 行程全体図

た。この旅行は、当初の計画では日本から香港へ飛び、香港から鉄道で広州へ移動し、そこで一泊する予定だった。しかし香港で激化していたデモが飛行機の運航にも影響を及ぼしつつあり、香港行き航空便の欠航のリスクを考慮しフィリピン経由へと切り替えた。しかしその時点で既に広州のホテルで南寧↓ザラムの国際列車の切符を受け取ることが確定していた。そのため広州に立ち寄りざるを得なかった。ホテルのフロントで Google 翻訳を頼りにな

んとか切符を受け取った。

ホテルから再び地下鉄に乗り広州南駅へと向かう。広州南駅に到着したのが列車出発四五分前で、焦りながら駅窓口で D204 次の切符を受け取った。

そして中国の人民の量に圧倒されながらもなんとかホームへとたどり着き、列車に乗車した。D204 次は広州南から南寧東までノンストップで走る列車で、満席の上、デッキには立席も発生していた。車両は JR 東日本の E2 系がベースの CRH2 型だった。CRH2 型の内装は日本の E2 系とほぼ同じように感じられたが、デッキには中国らしく給湯器が設置されていた。

D204 次は南寧東駅に定刻で到着した。しかしベトナム行き国際列車が発着するのはそこから数キロ離れた南寧駅なので、地下鉄や BRT などで移動する必要がある。我々は面白そうなので BRT で移動した。BRT は南寧東駅の地下から出発し、三〇分ほどで南寧駅前

へ到着した。ほぼ全ての区間で公道の中央に専用道が整備されており、バスも両側に扉を付けた車両で運行され、どちらの側に停留場が来ても乗降扱いができるようになっていた。さらに停留所も改札や屋根を備えた本格的なもので、歩道からのアクセスのために歩道橋も設置されていた。

南寧駅前の地下街で夕ご飯を食べ、それから南寧駅に入った。当然だが南寧駅は広州南駅に比べると小さく、改札内には商店などは無かったので食料は改札外で調達しておく必要がある。南寧駅構内で改札開始を待ち T8701 次に乗車した。車両は中国の在来線でもよく見かける 25B 型客車(いわゆる「緑皮車」)だったが、国際列車であることを示す天安門に五つの赤い星を配した徽章が行き先の上に掲げられていた。車内にはもちろん給湯器が設置されているので、カップ麺を食べたりお茶を飲んだりできる。

この列車の乗客は中国側の凭祥駅で中国から出国し、ベトナムに入ってから最初の駅のドンダン駅でベトナムに入国することになる。凭祥駅では八十分ほど停車したが、出国審査じたいはあっさりしたものだった。ドンダン駅では入国審査などで二時間半ほど停車した。入国審査を早めに済ませられるとドンダン駅をぶらぶらする時間を長く取れる。

ここまで乗車してきた中国国鉄は標準軌だが、ベトナム国鉄はメーターゲージが主である。客車は中国の標準軌の台車をはいているため、ドンダン駅からはメーターゲージと標準軌の三線軌条となる。

またドンダン駅は北朝鮮の金正恩朝鮮労働委員長が二〇一九年にシンガポールで行われた米中会談に向かう際に利用した駅であり、駅舎の中には委員長等の等身大パネルやベトナムでの写真などが誇らしげに掲げられていた。

入国審査が行われる窓口のそばにあったが、係員に金正恩パネルの写真が撮って良いかと聞くと入国審査場が映らなければ良いと言われたので何枚か写真を撮った。

◎三日目 八月二十日
出国・入国が真夜中に行われるためあまり眠ることはできなかった。定刻から二十分遅れの五時五十分終点ザラム駅へ到着した。この日はホテルに荷物を置き、ハノイ市街を一日観光した。



図 2 ドンダン駅の金正恩委員長の等身大パネル

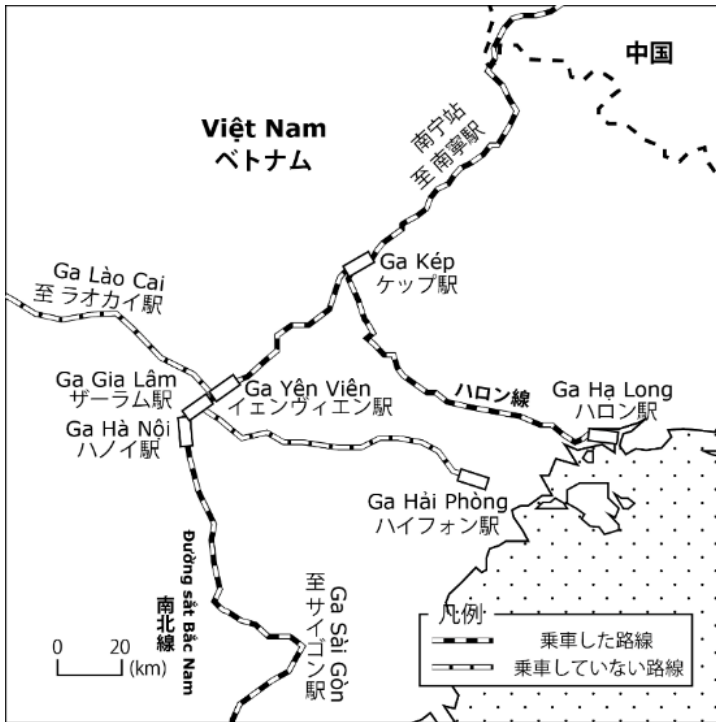


図 3 ハロン線詳細図



図 4 ハロン線でいまだ現役の満鉄客車
特徴的な丸い屋根がよく観察できる。

◎四日目 八月二十一日

この日はハロン線に乗りに行った。なぜハロン線というマイナー路線に乗りに行くのか。それは、この路線には戦前に満鉄(南満州鉄道)で運用されていた客車がいまだに現役だからだ。またこの路線はベトナム国鉄で一般的なメ

ーターゲージでは無く標準軌となっている。

ハロン線の列車は一日一往復のみで、ハロン行き列車は朝四時五五分に始発駅のエエンヴィエン駅(Ga Yên Viên)を出発する。この駅はハノイ駅から十kmほど東に離れているため、朝四時に

Grabでホテルから駅まで移動した。朝の早い時間なのでGrabが捕まる心配だったが、すぐにホテルまで迎えに来てもらった。

ハロン線の終点ハロンはベトナムでも屈指の観光地となっている。しかしこの路線はハロンへのアクセスとして

は全く用いられていない。並行するバスで行けば鉄道で七時間かかるところを三時間半で到着してしまえるのだ。この列車は観光列車では無く、行商列車なのだ。この日は機関車＋荷物車＋客車＋荷物車という組成だった。イエーンヴィエン駅から乗った乗客は我々二人の他はたったの二人だった。

まだ空が暗い中発車した列車は二時間ほど走ってケップ駅(Ga Kép)に到着した。ケップ駅に着く頃には日も出て明るくなっていた。乗客や行商人も少しずつ乗って来るようになった。ケップ駅までは三線軌条になっているが、列車はここからスイッチバックして標準軌のハロン線へと入る。

乗客も行商人もそこそこ乗ってくる中、途中駅から老人と男の子が乗ってきた。その男の子と筆談で遊びながら過ごしたりもしたが、彼らは途中駅のウオンピ駅(Ga Uông Bì)で降りていった。行商人やその荷物もウオンピ駅で

の上げ下ろしが少々あるようだ。

固い木の椅子に座ったり寝たりと姿勢を変えながら七時間、ついにハロン駅に到着した。ハロン駅では列車に乗ってきた行商人たちが荷物を下ろし、行商人やそれを買いに来た人々によってホーム上で市場が開かれていた。

ハロン駅はその列車本数には不釣り合いな立派な駅舎を持つ駅だった。しかしその駅舎は活用されている様子は無く、そもそもその駅舎の中に入る事ができなかった。

帰りも同じ客車に揺られてハノイまで戻れることも可能だったが、疲れていたので近くのバイチャイバスターミナルからバスでハノイへと戻った。

◎五日目～八日目

(八月二十二日～八月二十四日)

鉄道でベトナムベトナム縦断一八〇〇キロ

ハノイからホーチミンへはベトナム国鉄SE1列車に乗車した。この列車は三十時間ほどかけてハノイからホーチミンを走る寝台列車である。同じ区間では他にもハノイを朝出発し、翌日の夜にホーチミンへ到着する列車もある。乗車中のご飯がどうなるか心配でカップ麺やお菓子をいくらか買っておいだが、朝昼晩に車内販売のカートにご飯を載せて売りに来るのでその心配は杞憂であった。値段はそこまで高くなく、結構美味しかった。また、車内には給湯器も設置されており、持ち込んだお茶やカップラーメンを飲んだり食べたりすることも可能だった。コンパクトメスマホの充電にも困らず、ベッドも柔らかく快適だった。

二十四日の朝七時ごろ、定刻から二時間ほど遅れてホーチミンのサイゴン駅に到着した。

この日と翌日はホーチミン市街を観光して回った。私は八月二十五日にホーチミンから関西国際空港へ飛び、同行者はこの後カンボジアを通ってタイへ陸路で抜け、タイ国鉄の乗り潰しをしてから日本へと戻った。

五、おわりに

二十四時間以上連続で寝台列車に乗れて最高！！バインミーはおいしー！！そしてGrabはすごー！

図5 ベトナムを縦断するSE1列車内で「水曜どうでしょう」「ハノイ・ホーチミン原付ベトナム縦断1,800km」を見る。これがたくてこの列車に乗ったと言っても過言ではない。



【参考情報】

フィリピン国鉄時刻表 <http://www.pnr.gov.ph/northbound-southbound-timetable>

中国国鉄時刻表 <https://www.12306.cn/index/>

ベトナム国鉄時刻表 <https://dsvn.vn/#/timve>

【参考文献】

吉岡桂子「3本のレールに歴史あり 中国とベトナム結ぶ鉄道、赤字続きでもやめられない寝台列車」、『朝日新聞Globe+』、二〇一八年八月三十日

<https://globe.asahi.com/article/11846487> (二〇二〇年三月十一日最終閲覧)

Viet-jo 「金正恩氏が利用した中国国境ドンダン駅がランソン省公認観光地に」、二〇一九年七月十六日

<https://www.viet-jo.com/news/social/190712230409.html> (二〇二〇年三月十一日最終閲覧)

たびてつの旅を綴る紀行誌

旅人キドリ

第30号 (令和二年度新歓号)

発行日 2020年4月1日

印刷：

文化系サークル連合会執務室

発行：

筑波大学文化系サークル連合会加盟

筑波大学公認課外活動団体



筑波大鉄研
「旅と鉄道の会」

〒305-8577

茨城県つくば市天王台 1-1-1