

趣 旨

旧国鉄からJRに、そして昭和から平成に変わった平成元年、北海道は鉄道の廃止の波が大きく、特に、名寄本線、天北線、標津線それに池北線と思い出いっぱいの路線がなくなるかと思うといても、立ってもおれずJR全線踏破の計画を作り、実行したのが平成元年の5月連休であった。そして、翌年のゴールデンウィークにはJR九州の全線踏破を計画し、この平成2年の4月30日には待望の日本一周の鉄道の旅が、指宿枕崎線を最期に終わった。幼少の頃から約40年の月日を経過しての全線踏破であるが昔の記録はなく、記憶も薄らいでおり認定もなく、当然であるが踏破はバラバラの乗車であった。

全線踏破達成の九州からの帰路は博多～仙台まで1500kmに及ぶ鈍行列車利用による旅であり、実に26時間を要する旅であった。

この時、車中でふと、思いつき、現役を退いた時、こんな旅で日本一周をしたい、それも連続で、全線踏破の記録もキッチンと残した旅をしたいと決心した時から、この計画が始まったのである。

JRの鉄道は何キロあるのか、どのようにしたら連続して一周できるのか、費用は幾らかかるのかなどいろいろな条件が出てきたが、方針だけでも決めなければどうしようもなかった。

鉄道のキロ数は、一般に2万キロと言われており新幹線は含まれず、当時の第三セクターも含まれているが、一周と言っても山手線のように一周しておらず、宗谷本線のように新旭川から稚内までは往路・復路も同じ線路を約260km走る必要があります。この為に一応1.5倍を見込み、総距離を3万キロとする。

鉄道の線路は、約100km程度で枝分かれており、特急列車を利用しても、直ぐに下車しなければならず特急料金もバカにならず、全て普通列車を利用することにする。

普通列車の利用となると、この3万キロ分の運賃を考えると、どうしても同じ駅に戻る必要がある為に、連続乗車券の利用は不可能であり、区間毎に買う必要があり、非常に高くつき、どうしても乗り放題のきっぷの利用になる。仮に3万kmを片道で連続した場合の運賃は、184,000円となりこれは幹線の料金で地方交通線、擬制キロ、換算キロにすればもっと高くなります。

乗り放題のきっぷと言えば、毎回のように利用している「青春18きっぷ」が一番ベターであり、この「青春18きっぷ」の利用とすることに決定をした。

「青春18きっぷ」とは、全国のJR線が乗り放題で、年齢制限はなく1枚のきっぷで5日間利用で料金は、11,500円と格安で鉄道の旅ができる便利なきっぷです。

このきっぷは、主に、学生の休み期間中に発売され、春、夏、冬の期間が利用できます。最近では、秋にも利用できるようにと、鉄道記念日である10月14日前後に利用できる同様なきっぷもある。また、北海道&東日本パスと言う、いわば地域限定版も登場しており、1年を通して、安く旅ができるようになった。

「青春18きっぷ」も今年で、20年を迎え、文字通り、青春時代の愛用のきっぷとなっている。発売当初は、学生の利用が主であったが、最近では、主婦層に広がり、多くの鉄道ファンに親しまれて、特に、夏の期間は53日間と一番長く期間中の普通列車は「青春18きっぷ」族の定番となっている。この期間をフルに利用すると「青春18きっぷ」を11枚を購入すれば良く、価格も126,500円で済む。

ここで、普通列車の表定速度を知ることになると、平均40km/hであった。

1日の乗車時間は、朝6時から夜9時までの15時間とし、乗り継ぎ時間をうまくして80%乗車できたとし、12時間乗車していることになりこれに表定速度40kmをかけると1日あたり480km走行が可能である

すると、全線3万kmを乗る為には63日必要になることが分かりました。

夏の期間を利用した場合最大53日であり、どうしてもこの期間に全線踏破は無理であることになる。

しかし、ここは諦めずに毎日毎日が時刻表とのにらめっこの連続でもあった。

姉妹都市を提携している南国市の後免駅、同姓の瀬戸駅、最北端の稚内駅の訪問も計画に入りたい。また、北海道の楓駅の廃止の噂も耳に入り、ここの立ち寄りも含めた完全な連続乗車の全線踏破の計画をするのであった。

小生が住んでいる最寄の駅は東北本線と常磐線がある岩沼駅です。
最初に選択肢として北に進むべきか、本線を経由して南へ行くのか、それとも常磐線を利用していわき方面に行ったらよいか、ここから迷うものがあった。
季節の変化を少しでも多くしたいのでこれから次第に暑くなる季節である為、南方面から踏破を進めながら次第に北上し、9月には北海道、最期に地元宮城県を一周する踏破しようとする構想にした。

これには、もう一つの理由がある。
それは天変事変などで列車が遅れ計画どおり行かない時の対応である。
山形・宮城・福島以南の南東北フリーきっぷ土、日乗り放題のきっぷがあり、万一遅れた場合は9/13～9/15の3日間が予備としてまた、もっと遅れた場合は10/14日の鉄道の日記念のJR全線乗り放題が控えており、移動日を少しでも少なくしようと今回の経路を選びました。
当初、全線と言っても、終着駅を回ったり、海岸線を一周したりする案を考えたが、どうしても、全線連続踏破の夢は捨てられず、旧国鉄から第三セクターになった線の踏破を含め考え直すことにした。
快速列車を少しでも多く利用したり夜行の列車を利用し、少しでも移動距離を多くし、朝の利用をもっと早くしたり、夜の利用をもっと遅くしたりしたがどうしても、53日内で収めることができず、計画は次第に欲が出てきてしまった。
例えば、島原鉄道、黒部峡谷鉄道など地方のローカル列車にも目がいき、次第に夢は膨らむばかりであり、度重なる時刻表の変更、廃線、そして新線と毎月の如く見直しが必要であり、一向に53日以内の目標はクリアすることなく、むしろ、77日間と増えるばかりで全く進展せず、行きづまり、苦勞の毎日であった。

パソコンゲームにフリーセルと言うのがあるが、これと同じで、どこから踏破したら良いか非常に難しいが次第に縮めることができ、遂に、55日まで縮めることができたのが20世紀がまもなく終わろうとしていた平成13年の暮れであった。

1日に5回程度しか列車が走っていない路線も数多くあり、沢山走っていても土・日が休みであったり、朝、夕しか走っていない路線などが多く、難問、奇問の連続であった。

その後は、どうしても1日も縮めることがどうしてもできず、最終的に55日で行うことで計画を進めることにした。

しかし、やはり、あと2日を縮め、「青春18きっぷ」の最大利用期間である53日間を目標に再度挑戦することにした。

「快速 ムーンライト」の全面利用と、始発から終電の乗車を目標に再計画を行なった結果、四国を制覇してから九州を制覇することで、遂に、完成したのが1年前の平成14年の夏であった。

行動は、全て一人旅です。
一人旅の良し悪しは十分知り尽くしの行動です。

地方鉄道のローカル鉄道についても、富山地方鉄道と黒部峡谷鉄道を組み合わせたり、島原鉄道のように長い路線を往復するのは非常に苦勞があった。

一部区間については、効率的な乗車を行う為、JRバス関東、福岡市交通局地下鉄の利用をすることにした。

宮島についても宮島航路を利用し、上陸をする。

今回も毎日自宅に手紙を出します。
竜飛海底駅から出したと同じように全国各地から出します。
記録については、あらゆる所からサインをもらう予定です。
列車に乗ったら車掌さんから乗車証明を頂き、駅に下車したら下車証明そして宿泊したら宿泊証明などと、数多い記録を残します。

最期に小生の列車の旅に対する言葉を紹介します。
列車の一人旅、それは孤独との戦いであり、自分との戦いでもある。
旅の中から人と人との触れ合い、人情、親切、そして見知らぬ光景の中から過ぎ去った人生を振り返りこれからの人生の活力にしたい。

また、聞かれることが多い質問の中から、なぜ、列車に乗るのかに対して登山家はそこに山があるからと答えますが、小生は、そこに線路があり、そして列車が走っているからと答えます。