

研究ノート 50年前の日本一周の鉄道旅

—現地調査旅行の再現可能性の検証—

My Old Railway Trip Passed through the Japanese archipelago:
Verification of Field Notebooks Written in Half Century Ago

小川 功

Isao OGAWA

要 旨

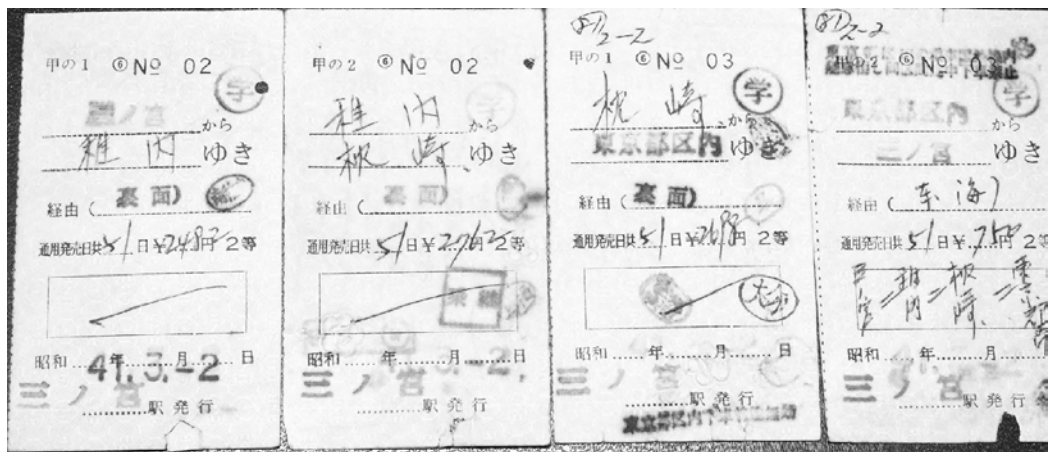
観光現象の本質を探究する観光社会学にとって、自ら観光現象の主体となって現地調査する旅行はある意味で自らの仮説の実証実験の場でもあり、第三者による検証に耐え得る厳密な再現性を要求される。しかし自然科学の単純な実験とは異なり、歴史的・社会的諸条件を異にする異時点間での旅行の再現は容易ではない。本稿では全く馬鹿げた架空旅行かと誤解されかねない筆者の50年前の現地調査旅行である日本一周の鉄道旅を当時の「研究ノート」らしき粗末な資料、写真、乗車券等で以てはたして十分に学術的に再現可能か否かの検証を試みた。50年前とした理由は特許権の有効期限に関連して証拠資料の最長保存年限が30～50年とされる故である。本稿の内容が妥当か否かは第三者による検証に委ねる他ないが、50年前の鉄道旅が再現可能か否か、捏造か否か等の第三者による検証・判定はこの間の社会の激変等に伴ってさほど容易なことではない状況にあることだけは認識いただけると考える。

キーワード：日本一周の鉄道旅、旅の再現可能性、観光現象、架空旅行、観光社会学

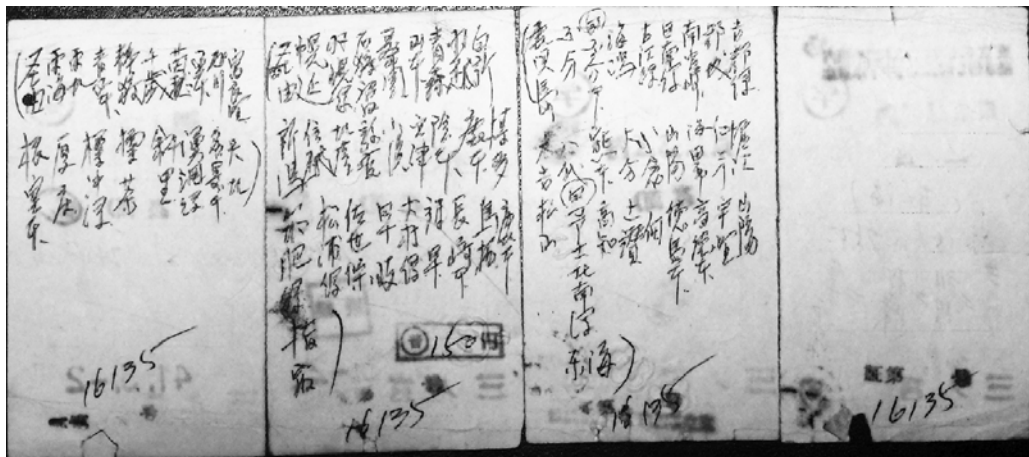
I. 旅の虚構性

古来、「魏志倭人伝」や「東方見聞録」等の我が国の記述の信憑性を巡る論議や、平泉以北の北東北・道南方面に点々と残る「義経伝説」、下って水戸黄門の諸国漫遊伝説など、本当に現地

を訪れたのが極めて疑わしい「架空旅行」に纏わる話題は事欠かない。「都をばかすみとともに立しかど…」の能因法師の見事な白河の関の歌も「いたれるすきもの」¹⁾の彼の空想が生んだ名歌とされている。本稿の執筆時点である平成28年(2016)年9月からちょうど半世紀前の昭和41(1966)年3月2日～18日の日本一周旅行で筆者自身が三ノ宮駅で購入した〔写真-1〕〔写真-2〕の「稚内から枕崎ゆき 2762円」など4枚の学割連続切符(表と裏)をまずご覧頂きたい。昭和41年当時でも北端・稚内から南端・枕崎まで国鉄だけで直行しようとする“暇人”は少ないだろう。しかも裏面の複雑な経路をわざわざ指定する愚行は鉄道乗車そのものを旅の目的とする「いたれるすきもの」余程の数寄者でないかぎり、ありえない切符である。この1960年代は「観光経験の少ない大衆が、パッケージツアーで観光地へと大挙して訪れた」「初期マス・ツーリズム」²⁾の時期とされる。生意気盛りの当時の筆者の意識としては「我々は観光資本に扇



〔写真-1〕「稚内から枕崎ゆき 2762円」など4枚の学割連続切符



〔写真-2〕学割連続切符の裏面(経路の路線名がギッシリ満載)

動されたツアーなんぞに乗せられてたまるか、観光旅行は我々自身の足と頭で自律的に造成すべきもの」との堅い信念（単なる臍曲がり）で、恰も“自律的観光”を志向していたかのように自己陶酔的に思い返している。また同行二人の観光目的が完全に一致していたわけではなく、不審に映るであろう筆者の観察・撮影・筆記・収集行動に同行した犬塚京一氏からでさえ時として大阪弁で理解不能を意味する「ケッタイな趣味やな」³⁾（日記）と言われつつも、お互いに相手の立場を尊重し協力しあって、貴重な自由時間をフル活用し互に自らの探求分野の調査にいそしんだ次第である。

かような50年前の個人的旅行記録にすぎない“紙屑”で敢えて学術雑誌の貴重な紙面を汚そうとした今一つの切実な背景を是非とも一言弁じておく必要がある。それは文系・理系を問わず科学者に必要な研究倫理として「何を、なぜ、どのように、いつ行ったかが明確に記載されていて、実験材料やサンプルなどがどこにあり、どのような現象が起こり…情報を正確に余すことなく記載し、再現ができるだけの情報を持ち…立証する究極的な記録」⁴⁾を「論文等の発表した後の検証や証拠となるもの」⁵⁾として、所属や職位が変わり研究から身をひいた後も「30～50年の保管が望ましい」⁶⁾と強く超長期の保存方を社会全体から要請されているからである。

一方、安村克己氏によれば「社会現象としての観光の本質の解明は、極めて困難」⁷⁾であり、「観光社会学とは、社会現象としての観光の本質を探究し、その成果を手がかりに社会の本質をも考察する」⁸⁾ものと定義される。奇妙で不可思議な観光現象の本質を究めようとする観光社会学者にとって数寄者の旅日記の解読もさりながら、自己が直接経験する「タビ」という現地調査＝「観光現象」の直接的な解析作業は自然科学者の行う“科学実験”にも匹敵する重要な研究実践といえよう。自らの「タビ」をたとえ「いたれるすきもの」と他人から見られるのはともかく、得られた知見を能因法師呼ばわりされぬよう、いつ、だれと、どこを、どのような手段で、いかに旅行し、いかなる宿（野宿、駅、寝台車、船等）に泊り、何を賞味し、何に感動したか否かなど逐一記録、撮影し、理系での「実験材料やサンプル」と同様に乗車券等の証拠書類を50年にわたり保存して万が一の事態に備えなければならないという責務を負っている故である。

科学者に要求される「第三者が再現ができる程度詳細に書く」⁹⁾という点に関して、長期収蔵性に優れた国会図書館で試みに50年前の自らの「タビ」の再現可能性を第三者の立場で検証しようとしたが、肝心の『時刻表』ですら昭和20年9月から22年6月まで閲覧出来るだけであり、『道内時刻表』も昭和42年8月号が閲覧出来る程度であった。この時期はマイカー旅行が普及しておらず多くの観光客は国鉄等を利用したから、ある研究者等が北海道等に現地調査に行った旅程を当時の時刻表で確認するという初歩的な再現すらさほど簡単ではない。まして本稿の「日本一周旅行」など、現在の旅行商品としては余裕のあるシニア向高額商品¹⁰⁾というのが常識であり、貧乏学生に購入できるはずがないと決め付けられよう。またかかる馬鹿げた、ありそうにない数寄者の旅は宮脇俊三氏の如き熟練の達人が再現するならともかく、50年前の旅行事情に暗い若

年層には理解すら容易ではあるまい。例えば突発的な旅行の中止を同行者に伝えられぬまま、ある列車と別の列車との間で旅行者同士が「列車電報」をやり取りするくだり（後述）など、スマホ世代には信じられぬ「古代の記述」が散見される結果、時刻表の上だけで妄想した架空旅行の汚名を着せられかねないだろう。こうした杞憂ともつかぬ憂慮の末に下した結論として筆者の研究活動の原点ともいえる「タビ」の「研究ノート」らしきものを、物は試しに活字として予め世に提出し、当然に疑問視されるべき箇所に自ら必要な注解と弁明を施しておくにしくはないと判断した。

そこで本稿では観光社会学者の最末席を汚す者として「サンプル」としての「乗車券」や極く一部の写真を掲げるとともに、巻末に筆者がこれまで保存してきた日本一周旅行に関する研究日誌など、証拠となるであろう基礎データを文字どおり〔研究ノート1, 2〕として一挙掲載し、筆者の蓄積してきた知見の源泉が決して捏造したものではないことを明らかにしようとした。

実は旅行最終日の昭和41年3月18日に登った高知城の「落書帳」に同行の犬塚氏は自慢そうに我々の踏破した「日本一周旅行の地図を書いて…『ご興味のある方はご連絡を』などに加え」（日記）て、即時成果の一部を情報公開し、以来半世紀の間、辛抱強く同好の士からの色良い連絡を待ち続けているが、何分当時のことゆえSNSでない悲しさか、今日現在に至るもただの1人からも連絡は来っていない。当該旅行記録¹⁾が50年前の観光現象の解明に役立つ資料たり得るか否か、それとも高知城「落書帳」への無反応や、かねて家族らの強く主張するように、やはり廃棄すべき単なる紙屑だったのかの判断に関しては当該「ゴミ屋敷」の主としての筆者は触れる権限はなく、一切は読者の判断に委ねるべきものと考えている。

Ⅱ. 日本一周旅行の典拠となる基本資料

今回、本稿の執筆を構想して50年前の日本一周旅行に関する「研究ノート」に該当する資料等の保存状態を必死で鋭意探索した結果、50年間の転職、転勤、転居、阪神・東日本大震災等の数多くの被災等の危機をなんとか潜り抜けて奇跡的だというべきか、アナログ写真（ネガ共）のほか、①日本一周旅行の国鉄連続乗車券、②『日本一周旅行 41.3,2～41.3,18』、③『鉄道関係写真ネガ一覧（1）』、④『日本一周旅行』（略図）、⑤記念に購入した入場券、乗車券の5種類のほか、以下のような基本資料の存在を確認した。

まず当時旅行に持参し「集印帳」としても活用・作成した②『日本一周旅行 41.3,2～41.3,18』の内容は③「日記」部分、その中間に④「配置図」部分が挿入され、その後に④「日本縦断旅行時刻表」、⑤スタンプ「集印帳」、巻末の⑥「雑記帳」の6部構成からなっている。

③「日記」は「○前半（東北日本編）41.3,1～41.3,8」と「○後半（西南日本編）41.3,11～

41.3,18」とに分かれる。

⑥「配置図」は車窓等から観察・撮影した結果を記憶が薄れないうちに素早くメモし次回の撮影に役立てたいとの意図から作成した接続私鉄線の配置状況のラフ・スケッチである。例えば八郎潟駅の秋田中央交通の配置を「注意、八郎潟と反対側!!」（日記）、大館駅と小坂鉄道ホームとの位置関係を「すごく離れている」（日記）などとメモした。

⑦「日本縦断旅行時刻表」は旅行終了後に整理して作成した旅程表兼金銭出納帳であり、今回は出納部分を省略し文末に〔表-1〕〔表-2〕として掲げた。

⑧スタンプ「集印帳」は41.3,3「弘前駅」「松前丸」から41.3,18「鷲羽丸船長」「宇野えき」までの観光客向のスタンプを順に押していったものである。多くは日付入りの国鉄駅備付のスタンプ等が旅程順に空白なく合計54点（押し損いなどの重複分を除く）押印されており、法律的に「確定日付」の効能があるかどうかは別として、撮影した写真・フィルム原板や経由路線が書かれ途中下車印が押された④の日本一周旅行の国鉄連続乗車券とともに少なくとも筆者らがその日その駅に確実に居たと推定するに足るアリバイになると思われる。〔写真-3〕の高知駅前で同行者が撮影した記念写真のように、我々二人の間では当時「駅でスタンプ・記<念>写<真>のおさまりの行動」（日記）、「記写・スタンプをして両方共“仕事”を済ませる」（日記）ことを自らに課した義務と見做していた。もちろん科学者の義務的収集でなく、純粋に単なる道楽としての自発的収集であったが…。



〔写真-3〕 旅行の日課・高知駅前で最後の記念写真（18日）
（撮影：同行者・犬塚京一氏）

次に③『鉄道関係写真ネガ一覧(1)』は「貼付が困難なものは、ノートに所在や名称を記し別途保存」¹²⁾する研究ノートの別冊に相当する。フィルム毎の整理番号01の昭和34年8月5日「東急不動産 浅間山麓社有地 軽井沢スケートリンク」「草軽電鉄 デキ21(形式デキ12)」に始まり、フィルム整理番号38の昭和41年4月30日「山陽電気鉄道 305 西代車庫」に終わる写真ネガの撮影日、会社名、内容、さらに旅行に同行した友人達が同時期に撮影し筆者に提供された焼増しプリントの情報も記載されている。この中のフィルム整理番号32の昭和41年3月2日「国鉄枇杷島～名古屋 D51」から、フィルム整理番号37の昭和41年3月17日「南海徳バスビルと徳島バス」までが、日本一周旅行に該当する。

④『日本一周旅行』(略図)は後年に自分達の中学・高校クラブ活動以来の旅行体験を回顧する7人の集会を大学卒業後に昭和45年ころ開催した際に、原図を筆者が薄いボールペンで描き、同行の犬塚氏から「宿泊させて頂いた彼の友人の名前」など何点かの修正意見が出されて太字で修正、赤字で確認したものである。科学者の心得として「共同研究の場合は、アイデアや提案が誰に帰属するのかを意識しながら記載…ミーティングでの討論¹³⁾なども記録する…各ページに記載者と証人の日付、署名を付す」¹⁴⁾べきとの研究ノートの記載方針に準じて、筆者一人の限りある記憶が同行者により確認され、一部修正されたという点で証拠能力が高いものと考えられる。

このほか⑤記念の意味で現地の駅で直接購入した現存しない私鉄を含む日付入り入場券、乗車券類¹⁵⁾がある。たとえネットオークションを活用して探索しても同一日付の特定銘柄を揃えて入手することは容易ではなく、ラボノートに添付する実験材料やサンプル並に、この時期に確実に現地に居て、当該施設等を見聞したことを証明する実験サンプルとして証拠能力が高いものと考えられる。

Ⅲ. 日本一周旅行の観光デザイン

同窓・クラブ仲間の親友犬塚氏らと相談して考え出した当該鉄道旅行の目的は、今回の春休みを千載一遇の好機と捉え、最も少ない投資額で最大の効用を得る日本一周の実行にあり、概ね以下のような主義、原則の下に、旅行会社の専門家の手を一切わずらわせることなく、細部にわたる観光デザインを自分達だけの手で自律的におこなった。当初は例によって7人の仲間にも日本一周旅行への参加を呼び掛け、最初は3人すなわち「MK、HK、O等も参加予定」(略図、仮名)であり、別に「試験がなかったら行きたい」(日記)という友もいたが、長期にわたり、かつ余りにも馬鹿々々しいプランでもあったためか、直前まで迷っていた友も新幹線への列車電報で「スマン イケヌ」(日記)とドタキャン、結局言い出した二人だけの出発となった。我々の観光デザインに利用した資料は日本交通公社発行の俗称・大型時刻表¹⁶⁾一冊のみ。路線図、時刻

表部分はもちろん、後半の国鉄営業案内、運賃表、旅館一覧表等も当時一般に入手可能な唯一の旅行データ源として、文字通り隅から隅まで徹底的に活用し尽くした。

後年宮脇俊三氏らにより探求された「最長片道切符」¹⁷⁾と称された日本国有鉄道の「一筆書き」そのものや、鈍行旅行を最大の目的としたものではなく、南北に長い日本列島の形状を一度の旅で肌で感じ取れるような観光旅行を50%オフ時代の学割の特権をフル活用し、100%日本国有鉄道に依存して行おうとしたものである。今現在JR九州を含めJR4社の大株主となってさえも、50%オフの株主優待の特権を全国で何らの制約なしに利用することなどとてもできない。いわば当時の学生はJR・国鉄の大株主に勝る優越的な特権を有していた訳である。『日本国有鉄道百年史』には昭和「41年3月の運賃改訂のさい、国鉄基本問題懇談会から『現在の学生割引は過大と認められ、かつ、他の勤労青年との負担の公平をはかる趣旨からも是正すべきである』との意見書が出され…20パーセント引(2等)とした」¹⁸⁾とあるとおり、その特権が理不尽にも時の政府により一方的に剥奪されようとしていた時期が正に昭和41年3月なのであった。この時期にこそ旅行せねばならぬという最大の必然的な動機を以下に詳述する。

3月14日筆者が旅行の主要目的地でもある鹿児島交通・枕崎駅で撮影した掲示版には「お知らせ 昭和41年3月5日から国鉄の運賃、料金が改正されましたので、当駅で取扱いする国鉄線着旅客、荷物、貨物運賃が必然的に改正になりますから御承知下さい…鹿児島交通」(ネガ,#36,12)とある。我々の今回の観光旅行を思い立った最大の動機がこの3月5日という日付にあることを如実に示している。すなわち

①日本国有鉄道の運賃改正が昭和41年3月5日から5年ぶりに旅客運賃31.2%という上げ幅で実施されることを見越し、運賃改正直前の昭和41年3月2日に前掲[写真-1]のような通用51日の遠距離・連続切符を購入することで、値上げ前の旧運賃で3月5日以降に長期間旅行でき、かつ2段階の遠距離逓減制の300km超の1キロ1円35銭¹⁹⁾という格安レートをフル活用する。

②同時期に学生の特権としての学生割引制度が大幅に改悪される直前に、希有な50%割引をフル活用して乾坤一擲可能な限り国鉄線を思う存分、縦横無尽に乗りまわろうとするもの。

昭和41年以前の「国鉄営業案内」によれば学生割引とは「学校学生生徒旅客運賃割引証により、2等にあっては…普通旅客運賃から100km分の普通旅客運賃を差し引いた額の5割引、航路及び自動車線にあっては、その全区間についての2割引」²⁰⁾となっていた。しかし改悪後の昭和41年以後の「国鉄の営業案内」では「100キロをこえて旅行される時は学校学生生徒旅客運賃割引証により2割引きをいたします」²¹⁾に変更された。つまり学生割引制度は戦後の悪性インフレによる異常に高率な運賃改訂から学生の負担を軽減しようとの趣旨で昭和23年8月に従前の2割引きが5割引きに変更された経緯があり、50%割引という学生にとっての天国のような時代は実は昭和23年から41年3月4日までの18年弱に限られていたことになる。この「異常に

高率な割引²²⁾という類希なる幸運に気づいた我々は千載一遇の好機として以下のような観光をデザインした訳である。

①と②のダブル効果のため〔写真-1〕の第2券面の「稚内から枕崎ゆき 2,762円」、第4券面の「東京都区内から三ノ宮ゆき 750円」などという格安料金と相成った次第である。第2券面の稚内～枕崎間約4,000キロを運賃改正後の運賃表に当てはめると2等普通運賃は7,930円、制度改正後の20%割引の運賃は6,416円となり、旧運賃2,762円の2.3倍、3,654円も高くなる計算である。この変更直前の「駆け込み申請」にこそ、我々貧乏学生が少々の無理をしても昭和41年3月5日の改定日までに通用期間の長い乗車券を学割でなんとしても発行してもらって、ともかくにも長距離旅行を開始しておく最大の必要性があったことになる。この結果、何が何でも長い通用期間の国鉄乗車券を購入するに際して、根幹となるコンセプトを以下のとおりとした。

③日本列島の四島を主に車窓から、「バスは当然のことにカブリつきで」（日記）観察する。

④時期は南北の季節差の大きい3月の春休みを宛てる。

⑤比較的乗車経験の多い本州内は主要幹線の優等列車を使用して全体日程の効率化を図る。

東京までの上京時に、当時開通して3年目になっていた新幹線を使うべきか否かを相当議論した結果、当時の鉄道事情を可能な限り忠実に体験するためという理由で、「特こだま114号4号車自由席1200円」（表）を利用、敢えて「各駅停車の旅」を選択しなかった。また3月の東北方面はスキー客で相当に込み合うため、上野からは急行「第2津軽」の2等寝台車「6号車4番1050円」（表）を利用した。早稲田大学内の交通公社で「特急はもちろん、第一～三十和田の寝台もダメ、第二津軽の寝台だけとれ」（日記）たためでもある。

⑥北海道、九州、四国の三島内は可能な限り存続の危ぶまれている札沼線などの地方交通線の使用を優先する。

⑦日本国有鉄道の直営航路、長距離自動車路線も使用する。

②の学割対象の故に当然の判断であり、当時航路を経由せずには渡道不可能であった。

⑧可能な限り夜行列車等を利用することとする。

⑨やむなく利用する宿泊施設は駅前簡易旅館等極力料金が低廉なものを、『時刻表』巻末の旅館一覧の価格と見比べながら、現地で探索する。

⑩食事もある安価な車内持込のパン食を原則とし、高い食堂・駅弁等は極力回避する。

⑪ただし栄養補給・休養目的で数日に一度は原則外の“豪遊”も可とする。

⑫分岐駅・終点等の主要駅では下車し最低でも駅名標、駅舎前で記念撮影する。

⑬中心駅ではなるべく下車して、お城や灯台、当地のシンボル建築など主要な観光地、市内電車等を観賞する。例えば弘前では「タクシーで城へ。雪どけ道を思いザックで歩くのはしんどい」（日記）ため、稚内では「宗谷バス20円」（表）×2回で野寒岬を撮影、釧路では春採湖岸を散策、鹿児島では「鹿児島市交通局市電20円」（表）に「西鹿児島→市役所前→高見馬場→西駅」（表）

と3回乗車、長崎では特に市内観光の定期観光バス²³⁾に乗車、松山では「松山市営ロープウェイ往復100円、松山城30円」(表)に乗り城見学、高知では高知城見学、桂浜の龍馬像に再会した。

⑭国鉄に接続する私鉄線は車窓からを含め可能な限り撮影する。(後述)

⑮例外的に定山溪鉄道、大分交通別大線等、一部の私鉄に乗車し、弘前電気鉄道中央弘前駅、新潟交通県庁前駅など、国鉄に接続しない私鉄線の独自のターミナルをも見学した。下車駅を大分・別府のいずれにするか議論した際、犬塚氏が「大分で降り、記写とスタンプを済ませ、大分交通別大線で別府へ行き、そこで記写・スタンプをして両方共“仕事”を済ませるようにしよう」(日記)と提案し、[写真-4]の大分駅前の大分交通別大線の乗車を実行した。

こうした筆者の巡り会えた貴重な体験のおかげで、50年後の今でも日本一周旅行の故地を訪れ、例えば定山溪鉄道の廃線跡を辿り、廃校となった学校を転用した記念館をお願いして入館させていただき、定鉄の遺品・遺産と再会するなどといった具合に往時を偲ぶ楽しみが残されている。50年前には定山溪鉄道の経営する定鉄観光ホテルの施設を見学し、写真を撮っただけの短期滞在しか叶わなかった。幸い50年前と比べれば若干ながら財布に余裕が出来たため、[写真-5]の終点の定山溪温泉でもホテルと名の付く高層宿泊施設に泊まらせていただき、中国人観光客の大団体が食事の真っ最中の中華料理主体のバイキングの片隅で食事までいただける身分と相成った。



[写真-4] 猿の何匹の看板を出した大分交通別大線大分駅前(16日)



【写真－5】 定山溪鉄道終点、雪の定山溪駅（8日）

IV. 日本一周旅行の衣食住とエピソード

（1）貧しい食事と“刃傷”事件

最初のうちは駅弁、駅ソバ²⁴⁾、駅前食堂、駅前の商店でのパンや牛乳²⁵⁾などいろいろ試してみた結果、出発前に「東京で買ったフランスパン、ソーセージ」（日記）が各地で重宝した結果、ソーセージや野菜など食材を購入して、車内で自家製のサンドイッチにするのが最も安価であり、かつ栄養バランスが保てるとの我々なりの結論に到達して、車内でパン食を摂るのを日課とした。車中での日々の食生活の一端を日記から抜き出してみる。

① 3月4日「朝6時 札幌着。すぐホームで並ぶ。＜急行＞「狩勝」に乗込む。札幌で牛乳、パンを購入。狩勝峠を写真にするのに苦労する。新得にて朝食。＜北海道＞拓＜殖＞鉄＜道＞の車両がホームに＞おらず失望。カメラを構えていると、拓鉄の次の駅（国鉄と平行）に赤い車両が止まっていた。帯広を過ぎるとガラ空きになる。昼食は東京で買ったフランスパン、ソーセージ。釧路で降り、すぐにみどりの窓口で「まつかぜ」の特急券を申し込む。取れたのには驚くほかはない」（日記）といった早食いパン食の連続であった。旅行中の北海道の釧路で遠く山陰線の福知山～博多間の特急券を買うのも日本一周旅行なればこそか。昭和39年7月28日に訪れた時に同行のO君が「狩勝峠を行くSL重連」（ネガ）の決定的瞬間の撮影に成功しており、我々も雪の峠越えを決めようと前々から狙っていた因縁の場所であり、「落合駅ホーム、狩勝峠を行く、狩勝信号所」（ネガ,#33,3～5）など数枚撮影した。因みに北海道拓殖鉄道の新得発は5:30、9:40、15:28、18:10のたった4本のみ²⁶⁾で、「狩勝」が到着する10:42には1時間前に発車済みという始末。

②車内でナイフを振り回してソーセージを切り、不器用にサンドイッチを作っている過程で、列車が大きく横揺れしたため、落ちかけたエサを拾おうとした犬塚氏の手を誤って傷つけるという事件を起こした。このため、急遽熊本で途中下車してタクシーで外科に飛び込み手当てを受け、「タクシー 200 円、医者 500 円、クスリ 120 円」(表)の臨時出費 820 円也を予定外の「特別 a/c」(雑記)として泣く泣く支出する羽目になった。加害者たる筆者の側に全面的な落ち度があったので「特別 a/c」の当方負担は当然なのだが、旅行中に議論し続けてもあくまで折半を主張する彼は容易に承服しなかった。

③ 3 月 16 日朝「時間がなくなってきたので、記<念>写<真>とスタンプを済ませて<熊本>駅に飛び込む。<急行>「第 1 火の山」はもう入っていた。あわてて中程の車両に座るが、これが「宮地」行であったのに気付いたのは発車寸前。慌てて荷物を持って先頭車に移る。「ごめんやっしゃ」を連発しながら一等車であろうが、座指であろうが、お構いなく押し通る。ようやく落ち着いて席に着ける。パン食で<昼を>済ませる。立野駅付近のスイッチ・バックを写す。いよいよ豊肥線の見所が近付いてくる。高原と列車を一度に写すために苦労する。阿蘇駅で、阿蘇山を背景に記写(オバチャンに押しってもらう)」(日記) 大分着 10:21

④たまには衛生管理、健康保持目的で例外的に長崎駅で下車し「13 日 D チャンポン 交通会館にて 100 円」(表)名物の長崎チャンポンを賞味したり、目的地たる「写真-6」の国鉄枕崎線終点である鹿児島交通枕崎駅で下車し、先週に吹雪を体験してきた我々は南国ムード溢れる開放的な風景に見とれ、長旅をしている自分達へのご褒美として「枕崎駅前ラーメン専門店『なじみ』」ラーメン大 80 円」(表)にありついた。

(2) 劣悪?なる住環境

巻末の「日本交通公社協定旅館/日本観光旅館連盟会員旅館一覧表」掲載の高級旅館は学生の



【写真-6】 南国ムード溢れる枕崎線終点鹿児島交通枕崎駅 (14 日)

分際で身分が違うと心得て、ただの一度すらお世話になることはなかった。したがって、当時メモした非登録の簡易旅館等の名称が正確なのかどうか、今となっては確かめようもない。3月5日「稚内港町2丁目 登喜旅館ホステル 610円」(表)などユースホステルのお世話にもなったが、5日名寄駅前「すみれ館本館 600円(朝食のみ)」(表)、8日札幌「円山ハウス 490円」(表)など多くは安い簡易旅館等への素泊まり(ないし朝食付き)であった。最低価格は15日熊本「代継荘 300円」(表)で、熊本の旅館の相場は最低1,000円、一軒のみ500円(おそらく素泊まり料金か)という格安あるも、「代継荘 300円」は最低ライン500円の6掛けだから、我々の許容範囲…といった具合。

旅の最後の方ではさすがに疲労が蓄積したこともあって高知駅では駅前で重い荷物を持っての長旅に足下がフラついている我々の弱点を目敏く察知した熱心な客引きのベテラン女将の口車に乗せられ、駅との間の「自家用車のおくりむかえ！」(表)を特別にしてやるからという好条件の提示につい目くらみ、予定外の高級旅館「桂仙」(と当時の我々の目には映った普通程度の旅館ではあろうが)に宿泊し、なんと学生の方際で大枚「1200円」(表)という空前絶後の豪遊をする羽目と相成った。

3月5日夜遅くに到着した名寄では駅で旅館の所在を聞いて、雪の中見知らぬ夜の暗い街を「五丁目 名寄劇場近く」(集印)まで訪ね歩いて、ようやく見付けた旅館に急な宿泊を「ネエちゃんを口説いて頼む」(略図)始末であった。翌朝「3月6日名寄『すみれ館』で朝食」(日記)を撰った時のこと、食卓に用意された白いご飯に添えられたのは生玉子、焼海苔、納豆、漬物といった定番の品は一切見当たらず、なんとバター一切れと「醤油差し」のみなので、まずありえない食材の組合せにビックリ。無理やり泊まり込んだ貧乏学生への面当てか…なんて考える間もなく、腹を減した二人は恐る恐る、「玉子掛け御飯」の要領で白いご飯に、バターの小さい一片を載せ、掻き回して醤油を少々掛けて食ってみたところ、ひどく「バターうまし」(略図)の感想。何よりバターが北海道らしく、日頃食べ慣れた臭みのきつい「人造バター」(死語?)でなく、香り高い「純良バター」(死語?)であったこと。さらに我々は小学校給食で「バターみそ汁」という名の「人造バター」を「みそ汁」にほりこまれた栄養価の高い“高級食材”をいやというほど食わされてきた年代だからか。これがかの「バターごはん」なる道産子料理だと知ったのは後のことであった。平成22年2月放映の読売テレビ「秘密のケンミンSHOW」²⁷⁾で、50年前の体験を裏付ける「北海道民は、バターご飯が大好き」という特集があって、これを視聴した道民から「北海道民ですが…食べたことはないです。…味噌汁とかにバター入るとか論外ですよ。絶対吐きます」「当たり前のように食卓にバターが並ぶなんて聞いたこともありません！ましてや味噌汁って」²⁸⁾といった50年前の非道産子の我々と同じような「食わず嫌い」的拒絶反応が多く出たことにむしろ驚愕した。50年という歳月の流れは道民の食生活を大きく変化させ、現在の一部道民すら賞味したことのない“珍味”を我々は旅先でお手軽に、特注もせずにごく安く体験

させて頂けたのだから…これが木賃宿なればこそその醍醐味か。

木賃宿へ泊り宿泊代を節約する一方、増え続ける撮影のためのフィルム追加購入に「1,660円」(表)という巨費²⁹⁾を投じた。しかも最安値との友人情報で「2:00 北大クラーク会館地下北大生協購買部」(表)を探して訪れる努力ぶり。

(3) エピソード

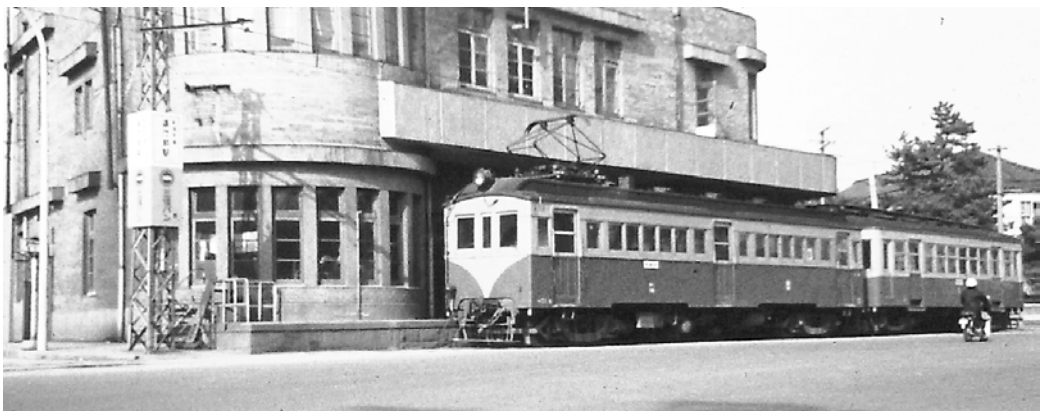
約半月の長旅につきもののエピソードをいくつか紹介する。

①国鉄当局から切符の発券拒否

自宅のある阪神間郊外の小駅(駅員の名誉のため、特に名を秘す)で、「当駅から稚内へ、そこから枕崎へ、枕崎から…」と、構想の一部を述べはじめたとたん、全部聞かないうちに若い駅員は話をさえぎり、「そらあかん。ボクのような新米には出来んわ」(日記)と謝絶、もう一人は我々のコース案をチラッと見るなり「見るだけでしんどいわ」(日記)といったかと思うと今思いついても吹き出してしまうほど困惑の表情を浮かべ、「経験の乏しい僕らでは短時間で発券でけへん。頼むから三ノ宮、大阪など大きな駅へ回ってくれ」と真顔で懇願された。そこで三ノ宮駅に回ると、さすが大駅のベテラン駅員、愛想はなかったが、全く動じる様子を見せず、5分ほどコース案を穴の開くほど眺めていたかと思うと、やおら(泊り勤務明けの)「明日9時までに取りに来い」(日記)と発券を受諾してくれ、我々の事前算額と寸分違わぬ金額で販売してくれた。営業規則を理解せずとも画面に打ち込めば答えの出る魔法の機械(コンピューター)など一切ない時代の「職人技」が健在であった。そのご労作の連続切符が前掲の[写真-1, 2]である。

②列車内から「列車電報」の往復

概ね連続切符の経由通り旅行したが、唯一の予定外の行動として、犬塚氏の住む「寮長の急逝の為、新潟交通を見学中急に帰寮」(略図)を余儀なくされた。筆者は[写真-7]の新潟交通



【写真-7】 路面で乗入れる新潟交通鉄道線終点・県庁前駅(9日)

の鉄道線のターミナルである県庁前駅を単独で見学中、突然に新潟で二人は別行動を取る羽目となった。犬塚氏の記憶によれば訃報に接しとっさの機転で筆者が新潟駅前で荷物を預けた店の人に伝言を頼み特急に飛び乗った由で、今ならスマホで連絡すれば片付くことだが、この時代に旅行中の二人の間の可能な連絡手段は電報のみであった。急遽上越線「3時の特急」(略図)で上京中の犬塚氏に宛てて、筆者の乗った信越・北陸線「ドン行」(略図)列車内で「列車電報」を車掌に依頼、同様に列車内で「列車電報」での返事を受け取るなど「電報交換」(略図)の末、ようやく経路変更の段取りを相互に確認できた。当時の『時刻表』には「列車中の人にあてる電報のあて先は次のようにお書きください…列車中から電報をお出しになるときは…車掌に委託することもできます」³⁰⁾との親切な「電報案内」があり、ここに例示はないが列車から列車の人に宛てる純粹の「列車電報」という当時の“文明の利器”をフルに利用させて頂いた。

③「旅先」として立寄った自宅

このため筆者は信越・北陸線経由で一旦自宅に立ち寄ることとし、3月4日に釧路駅「みどりの窓口」で『まつかぜ』の特急券を申し込む…取れたのは驚くほかはない(日記)と散々苦労して手に入れた「3月10日福知山09:59 →博多20:55まつかぜ」(雑記)の特急券「800円福井駅で半額払戻」(表)を受けた。2日間だけ旅先の一つとして立ち寄った自宅で睡眠・栄養・着替不足等の懸案を解決、新たな気持ちで後半の旅を続けられた。

④極左から極右まで列車内での楽しい会話

撮影のない夜行列車では極力乗客との話を心掛けた。弘前「駅で記念写真して列車へ、隣のオッサンと色々話をする。始めちょっと<東北弁の>言葉が分らんかったが、段々慣れて分り出す。彼の意見はなかなか尤もであった」(日記)といった具合。当時は大学紛争の前夜期で文系の犬塚氏も「ワセダ大学が理工にばかり金を掛けるのが余程頭にきとる」(日記)様子であった。ノンボリの我々でさえ車内の会話は「帯広近在(音更?)の農民解放運動の闘士と函館学芸大学の学生運動家の二人から色々話しを聞いた。二人は早稲田<学費値上げ反対>騒動には大変興味をもったらしく色々聞いて」(日記)きたため会話ははずみ深夜まで続いた。また釧路でも「特高で30年北海道稚内以外はすべて行ったオッサン…58才」(雑記)から若い頃の武勇伝から「定年後夫婦で日本一周する」(日記)と話され、極左から極右?まで幅広くご高説を聞かされたのも汽車の旅ならではの思い出である。

⑤「この紋どころが目に這入らぬか」式が通じなかった札沼線

3月7日16:48着の「札幌駅で降車する時、『急行券』と大声で言われる。『札沼線で来たんですけど』といっても又も『急行券』と怒鳴る。『この切符を見て下さい』といってもチラリとみて又『急行券』という。『16:48札幌着の札沼線で来た』というと、切符をよく見て『裏面に書いてあるんですか…なるほどあちこち回っておられるんですね。大変失礼しました』とやっと謝った」(日記)

この熱心な「急行券屋さん」は例外的で、大抵検札の車掌氏は裏面を見るなり我々に敬意を表

し「ご苦労さま」と長旅をねぎらわれるほどであった。我々が札幌に着く16:48の4分前には16:44 旭川発急行「かむい3号」³¹⁾が着いており、駅員は「まさか札沼線という超ローカル線で来る物好きなどいるはずがない」と思い込んだのだろう。筆者の日記にも「札沼線はまったく見るべきものがない。その上浦臼で気動車を乗換えねばならず、面倒臭い。1両で浦臼まで行き、ここで2両のDに乗換える」(日記)とある。景勝地もなく退屈な路線を鈍行で来るなどという観光客の存在は当時の仕事熱心な駅員氏をもってしても信じられなかったのであろう。逆にいうなら存続の危うい地方交通線の経路選択として我々のルートは適切であったわけだ。

⑥北海道で雪に降り込められた話。

3月5日網走～中湧別間のオホーツク沿岸を走る湧網線では雪が激しく吹き付け、ほとんど視界のないような「吹雪」(略図)の状態の中を進んだ。[写真-8]は湧網線中湧別駅のDCキハ0426の前面に雪がびっしりと付着した様子である。翌6日08:13名寄発「稚内行の鈍行に乗ると間もなく、『現在積雪のため天北線は不通で開通の見込みありません』との車内放送あり」(日記)、定例の進路会議で犬塚氏は音威子府で乗換え、予定通り天北線(音威子府～浜頓別～稚内間)走破を主張し、根が臆病な筆者は無難な宗谷本線利用へのコース変更を勧めた。長い時間二人だけで旅行していると親友同士でさえも些細なことで言い争うことも少なくなかった。「そこで議論の末、音威子府で情報を入れて開通の見込みがあるなら<予定通り天北線経由で>行こうということにした。音威子府近くになって、再び車内放送あり『天北線はラッセル車が出て、まもなく開通の見込みである』ことを伝えた」(日記)。この結果、「ラッセル車のあと」(略図)をDCが付いて走り、[写真-9]浜頓別駅の真っ赤なレールバス「キハ0314」(ネガ,#34,5A)を珍しく青空の下でなんと“カラー写真!”で撮影することができた。内地でも各地でレールバス



[写真-8] 吹雪の中の湧網線中湧別駅のDC「キハ0426」(5日)
(撮影:同行者・犬塚京一氏)



【写真－9】 雪晴れ空の浜頓別駅のレールバス「キハ0314」（6日）

を観察してきたが、こちらのものは当然ながら寒冷地仕様車であった。カラー写真が高価な当時のことゆえ、我々の撮影も通常はモノクロで、「ここぞ！」という時だけ突然カラーになる「パートカラー」（この意味を解する読者は相応の年配者）路線を余儀なくされていた。こんな男同士の二人旅だが、主要都市などでは短時間だがお互いの都合もあって自由行動も経験した。一人で散策し続けた末に「金がなくなってきて、その上にハラが減ってくると、チト心細くなる。やはり一人では旅行はやりにくい」（日記）と感じたのも事実であった。

V. 車窓からの鉄道（主に私鉄）観察の成否

鉄道愛好者が私鉄に乗車する際の要素として、習熟の段階ごとに①外から眺める。②入場券・乗車券等を購入する。③駅に入場する。④駅舎・施設・車両等の写真を撮影する。⑤車両に乗り込む。⑥一部区間のみ乗車する。⑦車庫等を訪問する。⑧主要箇所の走行写真を撮影する。⑨全区間（片道のみ）。⑩全区間（往復とも）乗車する。⑪事務所・本社等を訪問する。⑫社史・会社案内等の資料を入手するなどがある。日本一周旅行では全国を回るという都合上、一か所に長く止まって時間を掛けることはできなかった。このため、多くの私鉄は①～⑤の初歩段階にとどめざるをえなかった。3月16日の大分交通別大線は全線踏破までは行かなかったものの、主要区間を乗車することができ、⑨の手前の段階に近付けた。しかし初歩的な車窓からの観察ゆえの思わぬ成果もあった。急行「第2津軽」で3月3日朝日が覚めたころ、奥羽本線湯沢駅着08:12に幸いに反対側の羽後交通雄勝線のホームに西馬音内行の珍編成が居る場面に遭遇した。日記には「7時半過、本式に目を覚まし、湯沢で羽<後>交<通>を撮るために起きる。…湯沢でう

まく電車を撮れる。次の横手では電車は居らず、ホームだけを写す」(日記)とあり、[写真-10]のように小さな電車が朝の通勤・通学用に古典的な木造客車を複数両連結して健気に牽引する様子をうまく連続撮影できた。以下筆者が当時観察した私鉄の現況等と限界を概観してみたい。

(1) 時間の許す限り私鉄本社、古書店等を訪ね資料を探索する。

3月8日札幌ではかなりの自由時間があったため、定山溪鉄道(定鉄)に関してほぼフルコースを堪能することができた。定鉄に着目したのは終点が有名な定山溪温泉という温泉電車であり、途中の溪谷も景勝に優れた点が挙げられる。また札幌近郊路線で回数が多く、比較的短時間で往復できるという利点もあった。しかしなによりも、定鉄が東急系列に属して、北海道を領有宣言していた五島慶太の蝦夷地支配の橋頭堡であると見做していたことによる³²⁾。「定鉄本社企画室を訪れ定鉄の『新株式発行目論見書』(昭和32年11月)を一部贈与さる」(表)「感謝」(日記)と記載している。その後は「古本屋へ行く。一誠堂を見付け、ここで5軒の古本屋のありかを聞き、そのうち3軒(北大周辺を除く)に行く」(日記)と記載、「狸小路一丁目w→一誠堂w→成美堂w→石川書店w→西四丁目」(表)と古書店を訪ね歩き、「一誠堂、成美堂、石川書店」(日記)の所在図を書きとめ、「北炭50年史(昭和14)…1200、北炭70年…250 写真中心のグラフ、北海道駅名…250、社史存在、道南バス40年史、釧路臨港鉄道、夕張鉄道」(日記)など、出会った社史等の要点や売値を克明にメモした。

(2) 廃止路線の現状や線路敷等の遺跡の存在の確認作業

筆者の当時の関心は現存の鉄道のみに限定されず、昭和41年3月時点で既に廃止され、姿を消していた路線にも向けられていた。そのため車窓から一畑電鉄立久恵線、大分交通宇佐参宮線、伊予立花～森松間の「伊予鉄道旧森松線の廃線敷」(ネガ,#37,9~10)やバス停になった「旧森



[写真-10] 湯沢駅での羽後交通雄勝線西馬音内行の古典的車両(3日)

松駅々舎」(ネガ,#37,11)などを観察し、撮影した。たとえば一畑電鉄立久恵線の廃線跡がなだらかなカーブを描いて駅に接近している様子や、出雲「須佐行のホーム跡?」(配置)らしき構築物などを観察することができた。また宇佐駅では「大交ディーゼルカー(廃線作業用?)」(日記)を見付け、4年前の昭和37年11月9日宇佐八幡に参詣した際に木製客車や「D22」(ネガ)が健在であった大分交通「宇佐参宮線の線路敷がオーバークロス、鉄橋もそのまま、レールだけ撤去」(日記)された事実を書き留めた。

(3) 鉄道施設はもちろんのこと、鉄道会社の多角化傾向にも関心を払う。

筆者は私鉄がターミナルにデパートや大型商業施設等を建築することにも興味を持っていたため、「配置」には3月12日出雲市駅の北側に「一畑百貨店出雲支店」が一畑電気鉄道「電鉄出雲市駅」のホームの上に建築されたターミナル・ビルに入居している状況がメモされている。また3月16日山陽本線己斐駅の南側に広島電鉄西広島駅のターミナル・ビル「ひろでん会館」(配置)が建っていることを現地確認した。

(4) 筆者が当時研究対象としていた私鉄の兼業や、さらに当時顕著であった大手私鉄の系列化に関心をもち、「私鉄帝国主義」³³⁾の橋頭堡を見学した。

[写真-11]の一畑百貨店出雲支店、一畑電鉄出雲市駅の広告で6月まで開催中の「一畑パークハワイ博」、近鉄宮島観光センター、近鉄松下百貨店、己斐駅ひろでん会館などを車窓から撮影して形状、駅との位置関係等を確認、別府や徳島では下車して別府近鉄百貨店、別府近鉄タクシー、別府近鉄サロン、関汽タクシー、南海徳バスビルなど系列会社の実態を調査した。

南海電気鉄道は徳島バスを系列化、徳島駅前の徳島バス用地を活用して、バス・ターミナルを兼ねた南海徳バスビルを建設、子会社の株式会社南海徳バスビルディングに管理させている様子



【写真-11】一畑電鉄出雲市駅と一畑百貨店出雲支店(12日)

を観察した。3月17日南海徳バスビル内に立ち入り、テナントとして同系の徳島南海ストアが入居していることを確認し撮影した。隣接の「徳島西部交通 TSK」(ネガ,#37,25)ビルには「純喫茶コトデン」が入居していることを確認し、高松の高松琴平電鉄(コトデン TKR)が南海に対抗して隣県の徳島西部交通を系列化、ビルを建てて凌ぎを削っている様子を察知した。

また3月16日車窓からではあるが、山陽本線徳山駅の北側に「近鉄松下百貨店」があり、近鉄の車輪マークの内部に「松下」に因んだマツを配した社紋(配置)であることを確認し撮影した。(「配置」に撮影地点を図示)さらに山陽本線宮島口駅の西寄りの厳島を眺められる海岸に近鉄が「近鉄宮島観光センター」(配置)を建設していることを確認した。また筆者が高校の修学旅行で昭和37年11月往復別府航路で別府に乗・下船し、亀ノ井バスで九州一円を旅行、11月15日別府近鉄百貨店にも遭遇して、「広告、シャッター、全景」(ネガ,#12,27~29)を各1枚撮影して以来興味を抱き、今回念願の「別府では記写・スタンプの後、別府近鉄へ行き屋上で景色を眺める。余が<別府近鉄百貨店の>『包装紙がほしい』というと彼曰く『ケッタイな趣味やな。ワイが洋モク買うたるから心配すんな』(日記)と協力してくれ包装紙を入手した。当時空想していたのは愛媛出身の近鉄社長佐伯勇³⁴⁾が、憧れていた眩いばかりの対岸の別府に自らの高樓を建て、近鉄の旗を高く掲げてみたかったのではないか…ということであった。3月16日「この日はよい天気で別府湾の景色よし」(日記)、近鉄がロープウェイを架けて領有した緑あふれる美しい鶴見岳を背景に、[写真-12]のように青空高く翩翩とひるがえる近鉄の旗をしばし見入っ



【写真-12】 別府近鉄百貨店全景(左)と屋上(右)「別府湾にはためく近鉄の旗」(16日)

ていると、自らを戦国武将になぞらえ、「者共続け！」と号令したという伝説すらある佐伯社長ならさぞや、攻め掛かる関汽や西鉄勢を蹴散らして別府一円を近鉄領に編入してさも満足気な様子が（筆者の空想として）ありありと目に浮かんでくるように感じた。

（5）北海道の鉄道の特異性を再認識

内地とは気候・風土を異にする北海道の鉄道には幾つかの特異性が認められる。駅名にアイヌ起源の地名が多く採用されているのは当然として、正式の駅の扱いをされない簡易「乗降場」があり、3月6日敏音知～松音知間で時刻表に掲載されていない変な駅に停車したので、この「しうまる乗降場」（ネガ,#34,2）を撮影した。地元の鉄道管理局が便宜上「臨時に旅客の取扱をする乗降場」³⁵⁾と称する簡易な駅で、大型『時刻表』にはないが、『道内時刻表』には「(乗)」という記号で示される「旅客乗降場」³⁶⁾である。ただし「キロ程」は「…」と記載がなく、「運賃の計算はその先の<正式の>駅までのキロ程で計算」³⁷⁾する取扱いになっていた。

また3月5日猛烈な吹雪の中を網走～中湧別間に乗車したキハ04形のキハ0426ディーゼルカーの便所を使用すると「簡易便所につき大便の使用は後遠慮願います」（ネガ,#33,32）との注意書きのプレートが張られた「簡易便所」なる恐ろしい代物であることが判明した。列車を住居とするも同然な長期鉄道旅行で、かつ吹雪の中を行く旅人にはチト酷な要求である。青木栄一氏によればキハ05形では客室内の片隅にベニヤ板で囲われた簡易便所の設置も行われていた由³⁸⁾だが、キハ04形の「簡易便所」はキハ04形のものよりは、やや規格が上等のように思われる。次項の簡易軌道とともども、道内には内地の常識が通用しない独特の異文化ともいうべきものが鉄道世界にも散見され、当然に内地とは異なる厳しい気候や風土を色濃く反映したものだということを改めて再認識した次第である。

（6）当然に「撮り損ねた」難物中の難物「簡易軌道」

3月6日音威子府09:58発の725 Dレで南稚内に向かう途中、10:25発の小頓別駅で接続している「歌登町営軌道」を是非とも一目見たいものだと思っていたが、駅と町営軌道とは「相当離れている」（配置）こともあって、残念ながら当時大型『時刻表』に載る唯一の簡易軌道の小頓別発10:20の歌登経由志美宇丹行³⁹⁾自走客車の姿とて既になく、線路の存在を確認して遠くから「歌登町営軌道 線路と鉄橋」（ネガ,#34,1）を撮影した程度で全くの空振りに終わった。

また3月4日釧路に14:02着の急行「狩勝」に乗った際に、釧路駅の手前の通過駅・新富士駅を起点とする「鶴居村営軌道」も雄別鉄道の線路と複雑に交差・錯綜していることもあって、通過列車の車窓から存在をしっかりと確認することすらできなかった。この「鶴居村営軌道」は昭和「35年には時刻表から姿を消してしまった」⁴⁰⁾が、『北海道各線時刻表』や『道内時刻表』には不思議なことに掲載され続けていた。手元にある昭和39年6月号には中雪裡行、上幌呂行とも新富士駅発は「09:20、16:00」中雪裡発新富士駅行も同様に「07:30、14:00」⁴¹⁾の朝夕各1本づつとなっており、恐らく翌々年の昭和41年3月時点でも雪橇に変更されている程度であろう。

かりに新富士駅発 16:00 に乗れたとすると中雪裡着は 17:10 となる。逆方向も朝夕各 1 本づつしかないで、この日は必然的に終点の中雪裡とやらに宿泊するしかない。しかし当然ながら開拓地の中雪裡には交通公社協定旅館はもちろん、果して宿泊施設があるかどうか…。簡易軌道の先行研究者・湯口徹氏は「両線終点まで往復するのに 3 日かかるという次第」⁴²⁾と安易な訪問者に注意喚起している。幸いにも「鶴居村営軌道」は『道内時刻表』に「新富士～中雪裡～新幌呂（鶴居村営軌道）42.7.31 限り新富士～オンネナイ間運行廃止となりましたので、新富士からの接続は出来ません」⁴³⁾との最新の情報が掲載され、その後の消息が判明しているが、まして『時刻表』にも載らぬ他の幾多の簡易軌道群など、いったいどこにどんなものが存在するのも皆目見当がつかないというのが我々の当時の浅い知識水準であった。かように難物中の難物の簡易軌道をお手軽に車窓から撮影しようか…というような甘い素人考えは全く以て通用しなかった。それどころか、釧路駅 15:59 発雄別炭山行の雄別鉄道の「キハ 104」（ネガ,#33,19）でさえ、もう一つの釧路臨港鉄道の撮影で手間取り、事前の計画では「釧路着 15:14～16:00」（雑記）の時間をゆっくり雄鉄の撮影に宛てるつもりが、「工業高校前…バスがなかなか来ず」（日記）釧路「駅へ着いたら、雄<別>鉄<道>を写す時間なくなってもた。それでもバタバタと走って行って数枚撮る。そのうちに、根室方面行の D. C が入ってきて、どやどや乗込み出した。彼は入口の所で待っていてくれたが、乗り込むのがやっと。予て彼が『コレは通勤列車やから混む』と言った通りになった」（日記）と雄鉄を数枚撮っただけで 16:02 釧路発 241 D レに乗り込むのにさえも四苦八苦の有様であった。

VI. むすびにかえて

北端・稚内駅の手前南稚内駅で途中下車して南稚内駅の下車印を押してもらって連続切符の第一片「三ノ宮から稚内ゆき」を無事コレクションとして入手した。翌 3 月 7 日は稚内始発の 324 D レに乗り、1824 D レで 08:08 幌延発、築別駅に 10:03 に着いた時、ちょうど頃あいよく、ホームの反対側に羽幌炭砒鉄道³⁸⁾の築別駅発 10:10 築別炭砒行のディーゼルカーが入線してきたのを観察できた。炭砒の専用鉄道的存在とは思えない濃厚なスカーレット色（あるいは阪急流のマルーン・栗色）のスマートな車両で、今では当たり前のようになったが当時としては珍しく妙齡の女性車掌が制服姿で乗務していた。若い男子学生の特権でかまわずに被写体にさせて頂いたが、めったに鉄道愛好者も訪れぬローカル線に勤務する彼女が日頃慣れぬカメラを意識してか、すこし恥ずかしそうな表情を浮かべたように（少なくとも筆者には）感じられたのも懐かしい思い出となった。このあと、同様な炭砒の専用鉄道的存在の天塩炭砒鉄道も車窓から撮影できたが、この「天塩炭砒鉄道は<昭和 42 年> 7 月 31 日限り廃止になり」⁴⁴⁾、早くも翌年にはもう撮影できなくなった。

南端・枕崎駅では国鉄が私鉄駅に乗入れているため、鹿交の駅員に頼むとすんなり「稚内から枕崎ゆき」の第二片の切符も無事入手できた。この旅が最後を迎える頃になって犬塚氏はしみじみと「なんでワイラは端ばかり行きたがるんやろか。端ばかり行って、肝心の中身が抜けてまうんとちゃうか」（日記）と自らの端ばかり行きたがる極端にマージナルな行動を自戒・反省した。確かに他人様から見ればなんと馬鹿げた旅行であり、「いたれるすきもの」以外の何物でもないことは否定できない。しかし、この時点の我々の財力、休暇、体力、気力、運賃・学割制度等の制約条件下では自分達の興味や関心の赴くままに精一杯、限度まで挑戦した観光行動であった。国鉄の解体、地方交通線とりわけ北海道、九州の二島内での集中的廃止、長距離列車・夜行・航路の廃止、地方鉄道・軌道の廃止等々、その後の鉄道旅行に対する数々の逆風を考えると、この時期だからこそ、学生という身分ゆえに享受できた自分たち好みの特別な観光旅行であったようにも思われる。本州内の幹線では新幹線を含む優等列車をも使用し、見学箇所も弘前、新潟程度に抑えた反面、極力三島内のローカル線の乗車に時間配分した「端ばかり行きたがる」選択と集中は結果的に大きく間違っていない。当時よりは多少経済的に余裕のある現在、同一のメニューで再度旅行しようと思立ったとしても、対象路線の相当部分⁴⁵⁾や航路⁴⁶⁾、車窓から観察した接続私鉄線のほとんどが姿を消して、今では観賞できない過去の貴重な鉄道風景となってしまっている。

最後に結論として現在の年配に達してしまった筆者にとって、身体的・健康的あるいは生理的にも所詮再挑戦は不可能な、これだけ列車に乗りっぱなしの、北と南を旅しながら最高に贅沢な食事が僅かに「バターごはん」と「長崎チャンポン」程度というグルメとは程遠い貧乏旅行ではあったが、腰が痛いとか、エコノミー症候群になりそうだとか、食事に不自由したとか、(痛い目にあわせた犬塚氏には申し訳ないが)不平・不満・不快に感じたことはたったの一度としてなかったように思われる。結局、筆者にとって、旅行とはこうした鉄道のみによって車窓を観賞するものだという、思い込みというか、堅く揺るぎない信念がこの日本一周旅行を契機に一段と強固に形成されたように感じる。また筆者の前半生の金融機関勤務(主に全国の私鉄バス・観光企業の信用調査に従事した)の前半の社会人経験にも得がたい実地見聞ともなった。当然ながら現在の観光学徒としての何らかの「肥やし」にもなるなど、日本一周旅行への少なからざる出費・時間消費と忍耐は結果として筆者の一生に少なからざる便益をもたらしたと総括できる。

もう一つの想定外の便益として、記憶も定かでない50年前の旅を残された数少ない資料から、どの程度正確に再現できるものかという命題に挑戦した結果、苦勞して撮り貯めた写真はもちろん、幸いにして奇跡的に手元に残っていた様々な各種資料を繋ぎ合せ、ある程度までは総合的に組み立て可能な段階には到達したように思われる。もちろん自己の興味の向かっていた鉄道分野の記憶に限定されているわけで、当時から関心の乏しかった衣料・食事方面は当時のメモにも記事が少なく、とんと思い出せない。もちろん粗末な服を着て、安いパンをかじっていた訳だ

研究ノート 50年前の日本一周の鉄道旅

から、記憶に残るほどの特筆事項がなくても当然という面もあるが…。

とりわけ日記とまではとても呼べない、自分で読み返しても判読し兼ねるような「走り書き」程度の拙いメモではあったが、資料と資料との隙間を埋め、遠い日の微かな記憶を呼び返し、脳細胞の老化を幾分なりとも遅らせるにはある程度役立ったように思われる。また若き日に一緒に旅をした仲間たち⁴⁷⁾から今回改めて貴重な情報提供⁴⁸⁾を受けるなど、友情の有り難さを改めて感じ、近年その大事な7人の仲間の一人と永遠に別れなければならなかった現実の残酷さ・無念さにも思いを致した次第である。このように若き日の旅行のもたらした数々の便益の大きさ、豊かさを再認識し、当時、まさか息子が遠い将来観光システムの教員（観光学部は当時存在しなかった）になるなどとは露ほども思わず、文句も言わずに送り出してくれた今は無き両親や、暖かく迎え入れて下さった宿泊施設や車中の皆様、当然ながらかくも格安の乗車券を格別に提供頂いた今はなき日本国有鉄道をはじめ、お世話になった多くの交通機関等の方々にもお礼を述べたい。校正中にJR北海道存続のための大手術必須との報道に接した。何年か先には道北、道東から鐵路が消え失せ、筆者らの鉄道旅など皆目信じてもらえなくなる日が来るのを恐れる。教訓めいた結論としては月並みな文句だが観光分野に関与する者にとって好都合な「可愛い子には旅をさせよ」というようなことにでもなろうか…。筆者の好みでいうなら、その際にはぜひエコな鉄道旅をおすすめしたいという次第である。

[研究ノート1]「日本一周旅行前半（東北日本編）41.3,2~41.3,8」

発着	列車名	備考（宿泊／立寄先／その他）	付加料金（円）
3月2日			
10:35	*新大阪	特急*「こだま114」4号車自由席	1,200
14:35	東京	*名鉄／*名鉄バスターミナル（建設中）	
22:10	上野	急行「第2津軽」6号車4番*寝台車	1,050
3月3日			
／*◎羽後交通雄勝線／*横手駅／*大鰐駅／*弘前電気鉄道高架乗越			
13:06	*弘前	／*弘前城と岩木山／*HDK弘電中央弘前駅	
16:33	#弘前	635レ	
17:34	青森		
18:35	青森	105便#「松前丸」	
22:25	函館		
23:20	函館	準急「たるまえ」車中泊	100

3月4日

06:21 札幌

07:00 札幌 急行「狩勝」 300

／*芦別／*美唄鉄道／*狩勝峠／*新得／*北海道拓殖鉄道／*帯広

14:02 *釧路 *釧路臨港鉄道／*春採湖／*雄別鉄道DC／

16:02 釧路 241Dレ

17:06 厚岸 友人M氏宅で歓待される

3月5日

08:09 厚岸 232Dレ

09:09 釧路

09:21 釧路 急行「しれとこ」 200

／*弟子屈／*斜里／*浜小清水／*原生花園／*レールバス

12:23 *網走

13:50 #網走 928Dレ 　／*吹雪の湧網線／*浜佐呂間駅DC／

16:26 *中湧別 　　／*◎車内の簡易トイレ

17:00 中湧別 632Dレ

20:31 #名寄 駅前◎「すみれ館」泊 600

3月6日

08:13 名寄 323Dレ

09:33 音威子府

09:58 音威子府 725Dレ 　／*浜頓別駅のレールバス／

14:04 南稚内 　　／喜登旅館ホステル泊 610

*野寒岬灯台とレーダー基地

3月7日

06:45 #稚内 324Dレ

08:02 幌延

08:08 幌延 1824Dレ 　／*◎羽幌炭砒鉄道／

11:37 *留萌 　　／*天塩鉄道

12:09 #留萌 728Dレ

13:06 石狩沼田

13:12 石狩沼田 632Dレ 　／*和駅

14:59 浦臼

15:05 浦臼

研究ノート 50年前の日本一周の鉄道旅

16:48 *札幌

円山公園～西四丁目～円山公園 *札幌市交通局 15×2

◎市内古本屋巡り／ 円山ハウス泊 490

3月8日

円山公園～西四丁目 札幌駅前～四条東 *札幌市交通局 15×2

10:43 *豊平 *◎定山溪鉄道

11:34 *定山溪 / *定鉄観光ホテル

11:50 定山溪 *定山溪鉄道

12:38 豊平 *定山溪鉄道本社 / *北大構内クラーク像

17:20 #札幌 急行「ライラック」2号車67番 指定車 250

22:30 函館

3月9日

00:01 函館 102便#「松前丸」船中泊

03:50 #青森

06:30 青森 急行「しらゆき」 / *酒田駅 400

14:17 *新潟 / *新潟交通鉄道線・県庁前駅

15:25 #新潟 528レ / *蒲原鉄道 / *越後交通栃尾線

3月10日

07:51 大阪

(資料)『日本一周旅行 41.3,2～41.3,18』④「日本縦断旅行時刻表」(原文の金銭出納部分は鉄道の料金、宿代等を除き省略)

(凡例) ◎印…本文記事参照 / *印…撮影対象 / #印…記念スタンプ押印対象

[研究ノート2]「日本一周旅行 後半(西南日本編) 41.3,11～41.3,18」

3月11日

21:45 大阪⁴⁹⁾ 743レ

3月12日

00:44 福知山

00:53 福知山 829レ

／ *御来屋駅 / *日ノ丸自動車法勝寺電鉄線 / *一畑電鉄出雲市駅 / *◎一畑百貨店出雲支店

／ *◎一畑電鉄立久恵線跡 / #石見益田駅 / *萩駅 / *長門三隅駅 /

18:41 下関

19:00 #下関 1281Mレ

- 19:07 門司 友人E氏宅泊
- 3月13日
- 06:32 門司 1135Mレ
- 08:05 博多
- ／*博多駅／*交通センター／*西日本鉄道福岡市内線
- 08:32 #博多 急行「九十九島」(筑肥線松浦線大村線経由) 300
- ／*筑肥線DC／*東唐津駅と松浦橋／*佐世保駅／*諫早駅／*島原鉄道
- 13:47 *長崎
- 14:00 長崎駅前 長崎自動車*定期観光バスBコース 280
- 17:00 長崎駅前 ．*長崎電気軌道／*#長崎市内の主要観光地
- 18:44 #長崎 340レ
- 22:06 #肥前山口
- 22:12 肥前山口 448Dレ
- 23:16 #鳥栖
- 3月14日
- 02:00 鳥栖 121レ
- 10:10 *西鹿児島
- 西鹿児島～鹿児島～市役所前～高見馬場～西鹿児島
- #鹿児島駅 *鹿児島市交通局 20×3
- 12:05 #西鹿児島 733Dレ ．*開門岳／*入野駅／*山川駅
- 14:46 *◎枕崎 ．*鹿児島交通南薩線
- 16:28 #枕崎 742Dレ
- 19:09 西鹿児島
- 西鹿児島～春日町 鹿児島市交通局 20
- 磯浜ユースホテル 550
- 3月15日
- 08:05 鹿児島棧橋 *西桜島村営フェリー 20
- 08:25 袴腰
- 08:30 袴腰 *国鉄バス国分線 80
- 09:15 海潟
- 09:36 *海潟 528Dレ ．*鹿屋駅
- 11:28 *志布志
- 11:38 #志布志 432Dレ ．*志布志湾

研究ノート 50年前の日本一周の鉄道旅

12:53	* 油津		
13:50	# 油津	434Dレ	
／* 日南海岸・鬼の洗濯岩／* 日南線木花駅 C11 ー			
15:09	宮崎		
16:05	# 宮崎	急行「第2えびの」 ⁵⁰⁾	300
20:44	熊本	◎代継荘泊	300
3月16日			
	辛島町～熊本駅前	* 熊本市交通局	20
07:14	# 熊本	急行*「第1火の山」	200
／* 立野駅スイッチ・バック／* 橋梁／* 滝水駅／* 阿蘇山			
10:21	* # 大分		
	* 大分駅前	* 大分交通別大線	50
	北浜		
／* ◎別府近鉄百貨店の屋上遊園地の豆汽車／* 別府近鉄タクシー／* 関汽タクシー／* 別府駅の C57			
12:38	* # 別府	特急「いそかぜ」自由席	500
宇佐駅 大分交通宇佐参宮線跡／* 関門トンネル			
17:53	広島		
18:05	広島		
19:04	# 呉	友人 I 氏宅泊	
3月17日			
10:25	呉	638Dレ	
10:42	仁方		
10:55	仁方		
13:05	堀江	3便「安芸丸」	
／松山市営ロープウェイで* 松山城* 松山市街眺望			
14:30	* # 松山	国鉄バス* 特急「くろしお9号」5番	100
／* 伊予鉄道旧森松線（廃線）跡／* 伊予鉄道「旧森松駅々舎」（バス停）			
19:25	# 高知	◎旅館「桂仙」 ⁴⁹⁾ 泊	1,200
3月18日			
08:17	* はりまや橋	高知県交通バス	60
08:50	* # 桂浜		
／* 高知県交通有料道路／* 土佐電気鉄道市内線／* 高知城◎「落書帳」			

11:52 *高知	急行「南風」	100
13:23	阿波池田	
14:05 #阿波池田	454Dレ / #穴吹	
16:18 徳島	/* (株)◎南海徳バスビル/* T S K 徳島西部バス	
16:55 #徳島	準急「阿波5号」	100
18:22	高松	
18:30 #高松	26便#◎「鷺羽丸」	200
19:35 #宇野		
20:00 宇野	急行「鷺羽9号」	200
22:49	三ノ宮	

(資料)『日本一周旅行 41.3,2~41.3,18』④「日本縦断旅行時刻表」3月9日、原典の交通公社時刻表、巻末「雑記帳」等により整理・作成。

(凡例) ◎印…本文記事参照 / *印…撮影対象 / #印…記念スタンプ押印対象。以下の注記は別資料④の「略図」で確認ないし補足。

注

- 1) 橘成季『古今著聞集』有朋堂書店、大正11年、p147。「いたれるすきもの」は「至極の好事家」と注解。
- 2) 安村克己ほか『よくわかる観光社会学』ミネルヴァ書房、平成23年、p20。
- 3) 本稿では昭和41年3月実施した旅行の典拠となる基本資料を以下のように略号で本文中に示した。
(簡略化した日記等の文意を補うため、適宜< >内に挿入) 一周…『日本一周旅行 41.3,2~41.3,18』、
/日記…「○前半(東北日本編)41.3,1~41.3,8」「○後半(西南日本編)41.3,11~41.3,18」(一周①③)、
/配置…車窓からの接続私鉄線の配置図(スケッチ)(一周②)、/表…「日本縦断旅行時刻表」
/集印…スタンプ「集印帳」(41.3,3「弘前駅」「松前丸」~41.3,18「鷺羽丸船長」「宇野えき」)(一周⑤)、
/雑記…小遣帳などの「雑記帳」(一周⑥)、/略図…『日本一周旅行』(略図)、/連続…日本一周旅行の国鉄連続乗車券、
/ネガ…『鉄道関係写真ネガ一覧(1)』(フィルム毎の通し番号を#、コマ番号をアラビア数字で表示)、
/保存…現物保存資料、/レ…列車番号、/DC…ディーゼルカー。
- 4) 9) 12) 日本学術振興会編『科学の健全な発展のために一誠実な科学者の心得一』丸善出版、平成27年、p42~43。
- 5) 6) 前掲科学者の心得、p46。
- 7) 前掲観光社会学、p11。
- 8) 前掲観光社会学、p8。
- 10) 平成28年1月3日発行の「クラブツーリズムの旅」新聞折込広告には「5泊6日 本土最北端『稚内駅・宗谷岬』から本土最南端『西大山駅・佐多岬』まで」「北海道から九州までレールでつなぐ夫婦

の絆」「日本一周鉄道の旅」を「旅行代金2名1室25万円」で発売している。

- 11) この旅行で呉で宿泊させて頂いた友人 I 氏の母上からは当時「この武勇伝を本にしたら…」(犬塚氏の記憶)などと煽られた由。同種の先行研究者の旅行記録としては青木栄一『昭和29年夏 北海道私鉄めぐり(上)』ネコ・パブリッシング、平成16年、名取紀之「1974年北海道の旅」名取紀之『編集長敬白』ネコ・パブリッシング、平成20年、p152~221などが公刊された例として知られている。このほかにも写真を主体とした訪問記録は『私が見た特殊狭軌鉄道』第1~4巻、レイルロード、平成23年~27年など多数あるが、筆者自身も北海道など各地を調査する際にこれらの先人達の記録類の参照は欠かせない。
- 13) 筆者が昭和40年代後半に草稿を立案し、日本一周旅行にも当初は参加予定だった7人の中の複数メンバーが修正加筆した『(仮称) ワンゲル昔語り』(B4横、計23頁の未定稿)を筆者が預かった形で書庫に埋もれていた。緒言には「皆旅行が好きな連中ばかりで、北海道から九州まで、果ては沖縄まで一緒に旅行した」7人の中の在学中の昭和34年から昭和37年までの3年間の旅行体験を記述したものである。同稿の筆者プロフィール(他メンバーが執筆)では「交通公シャリと言われるほど、交通機関、ドヤにくわしく…“経営”好み」などと評された。この時、米軍の施政下に置かれていた沖縄県のことを片時も忘れていなかったが、残念ながら日本国有鉄道では到達不可能なため、別の機会に譲ることとした。
- 14) 前掲科学者の心得, p44。
- 15) 3日弘前電気鉄道「中央弘前駅入場券10円」(表)、4日雄別鉄道「釧路~中園20円」(表)乗車券、7日「稚内駅入場券20円」(表)、8日付定鉄乗車券(保存)、9日新潟交通「県庁前~東関屋20円」(表)乗車券、14日付鹿兒島交通「枕崎~鹿籠20円」(表)乗車券、枕崎駅「入場券20円」(表)、14日「海潟駅入場券20円」(表)、13日長崎市内観光バス乗車記念写真購入(長崎自動車)など。
- 16) 正式名称は『交通公社の国鉄監修時刻表』日本交通公社、昭和41年3月号。筆者は購入した時刻表は自称“鉄道人”の嗜みとして、一冊たりとも一切廃棄しない主義できているが、巻末の「雑記帳」に原文「150時刻表」を「75時刻表」(雑記)と定価150円を同行者と二等分した75円に減額して載せている当該号の現物は残念ながら我が家の書庫には見当たらない。おそらく日本一周旅行にも当然に持参しボロボロになるまで活用し尽くしたもののか。
- 17) 「最長片道切符」とは発駅から着駅までの距離が最も長い片道乗車券のことで、古くから鉄道愛好者が国鉄運賃制度の遠距離通減制を最大限に利用し全区間の賃率が最も安い乗車券を作ろうと探求してきた。たとえば宮脇俊三氏は昭和53年10~12月実際に広尾~枕崎間13,267.2kmを旅行し『最長片道切符の旅』新潮社、昭和54年を著した。
- 18) 22)『日本国有鉄道百年史 第13巻』日本国有鉄道、昭和49年、p53~54。
- 19) 昭和36年から従前の4段階の遠距離通減制が300kmを境界とする2段階制に圧縮され、「300kmまで1kmにつき2円75銭、300kmをこえるもの 同上1円35銭」(前掲国鉄百年史, p94)に改訂され、運賃改正前の昭和40年3月号『時刻表』, p538の国鉄運賃表によれば「2,622キロをこえる2等運賃は…1キロメートルを増すごとに1円35銭を加え」とある。昭和41年3月「400kmまで1

kmにつき3円65銭、400kmをこえるもの 同上1円80銭」(前掲国鉄百年史, p99)に改訂され、
運賃改正後の昭和42年7月号『時刻表』, p562の国鉄運賃表で5,200キロまでの2等運賃は10,090円
となっている。

- 20) 『時刻表』昭和40年3月号, p544
- 21) 『時刻表』昭和42年7月号, p568
- 23) 「長崎自動車(株)の定期観光バス(Bコース、3時間)にのる。280円興福寺、大浦天主堂、グラバー
邸、16番館、国際文化会館、写真代100円」(表)
- 24) 3日「青森で天プラソバを食って(60円)船に乗り込む…ガラ空きである。函館着…ホームでそば
を食う」(日記)、「60 ソバ青…40 ソバ青函」(雑記)
- 25) 3日「32 牛乳…函館」(雑記)、4日「札幌で牛乳、パンを購入」(日記)、「150 パン(札)」(雑
記)、「17 牛乳札<幌>」(雑記)、5日「20 牛乳<稚内>」(雑記)、6日「20 パン 音威子府」
(雑記)、15日「36 牛乳…宮崎」(雑記)
- 26) 『時刻表』昭和42年7月号, p458
- 27) 「北海道民はバターご飯が大好き!?『噂の!?』ケンミンショー!!」[kenminshow000.seesaa.net/
article/142237242.html](http://kenminshow000.seesaa.net/article/142237242.html) 2010/02/26 (10月6日検索)
- 28) 「北海道でバターご飯なんて食べません!秘密のケンミンshowは嘘ばかり」『知恵袋』[detail.
chiebukuro.yahoo.co.jp](http://detail.chiebukuro.yahoo.co.jp) 2010/02/25 (10月6日検索)
- 29) 「1,660円」の内訳は「320 ネオパンSS 36EX2本」「1340 サクラリヴァーサル2本、ASA50 ポ
ジサクラ1本 北大生協」(雑記)
- 30) 『時刻表』昭和40年3月号, p563
- 31) 『時刻表』昭和42年7月号, p420
- 32) 抽稿「東急グループの系譜」『鉄道ピクトリアル』第600号、平成6年12月。
- 33) 大分県では「別府近鉄百貨店や大分近鉄タクシーは、全額近鉄出資の会社で…あること等からして
近鉄の大分県交通・観光界に及ぼしている影響力は直接支配の分野以外でもかなり強い」(『大分県交
通史』九州交通新聞社、昭和53年, p313)と恐れられ、近鉄側の貸切バス免許申請時には「旅行あっ
せん業と貸切バス事業とが同一事業チェーンによって運営され、宿泊施設、観光施設まで系列一貫の
システムを生かして暴れまわられたらたまらない」という警戒心から地元「九州七県の業者ござっ
て反対」(大分県, p263)した。“私鉄帝国主義”に関しては抽稿「大手私鉄による地方私鉄の系列化
のあゆみ」『鉄道ピクトリアル』第418号、昭和58年6月を参照。
- 34) 抽稿「近鉄グループの系譜—伊勢電・大鉄を中心に—」『鉄道ピクトリアル』第727号、平成15年
1月, p116~121。
- 35) 『北海道各線時刻表』交通公社北海道支社、昭和39年6月, p54
- 36) 37) 『道内時刻表』弘済出版社、昭和42年8月, p17。『北海道各線時刻表』(交通公社北海道支社、
昭和39年6月号, p47)には天北線の敏音知と松音知間との間に「周磨」と掲載されていた。なお、
この種の「仮乗降場」は昭和44年4月25日三江南線栗屋～船佐駅間に「長谷仮乗降場」が設置され

るなど中国・四国地方などの内陸部にも存在し、必ずしも北海道の奥地固有のものではない。

- 38) 青木栄一「特定地方交通線の実態と問題を現地に見る 10 深名線」、『鉄道ジャーナル』第 183 号、鉄道ジャーナル社、昭和 57 年 5 月、p127
- 39) 『時刻表』昭和 42 年 7 月号、p456
- 40) 42) 湯口徹『簡易軌道見聞録』エリエイ出版部／プレス・アイゼンバーン、昭和 54 年、p54～5
- 41) 『北海道各線時刻表』交通公社北海道支社、昭和 39 年 6 月、p77
- 43) 『道内時刻表』弘済出版社、昭和 42 年 8 月、p126。「温根内オンネナイ」は新富士～下幌呂間にあり、公共交通機関とは断絶した孤立線となることを意味する。ただし同頁の「バス路線図」に新富士++++下幌呂++++中雪裡と、下幌呂++++上幌呂++++新幌呂の軌道が図示されているが、廃止区間の終点「オンネナイ」の位置は図示されていないので、旅行者としては途方に暮れるほかない。弘済出版社は「地方鉄道線や会社バス線、航空、航路等については改正のあるなしにかかわらず毎月原稿を関係会社に送付し責任ある回答を受けてから編集」（同、p17）しており、こうした回答により運行廃止の記事が掲載されている。
- 44) 「2. 地方鉄道・軌道の運輸営業廃止」『道内時刻表』弘済出版社、昭和 42 年 8 月、p17。なお羽幌炭鉱鉄道は小熊米雄「羽幌炭鉱鉄道」『鉄道ピクトリアル』第 145 号参照。
- 45) 筆者らも当時ローカル線廃止はある程度予想していたが、想定外の都市近郊線でも廃止が起った。たとえば博多～長崎間に乗車した急行「九十九島」（昭和 41 年 3 月 5 日準急から昇格）は筑肥線（博多～東唐津～伊万里）、松浦線、大村線経由で「東唐津駅 廃車寸前の DC」（ネガ,#36,S）等を撮影した。このうち筑肥線の博多～筑前蓑島～筑前高宮～小笹～鳥飼～西新～姪浜間 11.7 営業キロは昭和 58 年 3 月 22 日廃止され、以降福岡市地下鉄に代替された。筆者は縁あって平成 2 年 4 月から福岡市の同線沿線に転居し地下鉄で通勤するとともに、休日には近隣の筑肥線廃線跡や西鉄市内線姪浜線跡を散歩コースとして楽しんだが、若い時の両線の乗車体験が散歩をより感慨深いものにしてくれた。
- 46) 全廃されて姿を消した日本国有鉄道直営の①青函航路 3 月「3 日 105 便『松前丸』」（表）で函館へ、②青函航路「9 日 102 便『松前丸』」（表）で青森へ、③仁堀航路 46)「17 日 3 便『安芸丸』」（表）で堀江へ、④宇高航路「18 日 26 便『鷺羽丸』」（表）で宇野へと、合計 4 便に乗船した。乗船できなかった宮島航路は昭和 42 年 8 月 18 日～24 日西日本で宮島を訪れた際に広島電鉄系列の松大観光船を選ばず、国鉄航路に乗船した。仁堀航路「安芸丸」では「船のスタンプを探すが、売店のオッサン曰ク『この船（安芸丸）にはありません』ト。余曰ク『以前に乗った五十鈴丸にはあったんですが…』」といえ、『ええあの船にはありましたがね…』という」（日記）わけで断念、宇高航路「鷺羽丸」にも常備の記念スタンプがなく、交渉して特別に船長印を頂いた次第で、スタンプを集めるにもそれなりの苦労があった。
- 47) 今回の執筆に関し事前に草稿を送付した同行者・犬塚京一氏から「あの時の傷は意外に深く痛かったのに、飛び込んだ熊本の医者ほヨーチンを塗ってハイ終了！」（平成 28 年 10 月 10 日電話）との 50 年ぶりの苦情を受けたのをはじめ、3 月 2 日出発を見送ってくれた小田忠文氏（新大阪駅）、河口正隆氏（上野駅）ほか多くの友人から貴重な懐古談をお寄せ頂いたことに感謝したい。参加を表明してい

た故岡橋孜氏とは幽明境を異にしお声を聞けないのが残念である。

- 48) 平成28年11月13日同行者・犬塚京一氏、見送り人・河口正隆氏に参集願って初校ゲラを査読頂き、出された修正意見等は校正時に反映した。3者会談の議事要旨を他メンバー各氏にも送信し、在外MO氏より11月14日付で自己に関する発言内容の再確認を求める返信が来るなど、再現作業が今も続いている。
- 49) 友人犬塚氏と「11日<夜>9:00 大阪駅福知山線ホーム最後尾」(雑記) 集合した。
- 50) 急行「第2えびの」車中の吉松駅付近で友人犬塚氏◎「殺傷事件」(略図) 勃発し、「熊本医院 500円也」(略図)