

第5編 空から陸へ ～現代の旅模様～



松永 浩

MATSUNAGA Hiroshi

東京電力ホールディングス(株)
福島本部除染推進室
浜通南地域担当

はじめに

ようやく春の足音も聞こえてまいりましたが、コロナ禍は収束する気配を呈しません。ワクチン接種に向けた動きも出始めていますが、感染者数はいまだに下げ止まらず、とりわけ首都圏では緊急事態宣言の解除ができるかどうかといった、厳しい状況が継続しています。数々のイベントの中止、飲食店の営業時間の自粛などが継続しており、経済の先行きを見通すことも困難で、「コロナ疲れ」ということばが今の疲弊感を現しています。

不要不急の行動を控えるよう、再び政府、行政からの要請があり、旅好きとしては最初の一步をいかに踏み出すか、逡巡しています。このご時勢、巣ごもりをしながら想いを巡らし、来るべき時に備えることがよいかと思い、筆をとってみました。

鉄道を巡る昨今の状況

昭和から平成にかけての鉄道は華々しく、憧れの存在でした。

旧国鉄では、新幹線、特急、急行、準急、各種快速など優等列車を含む列車種別を数多くそろえ、また座席形態も普通車、グリーン車、寝台車、お座敷・カー

ペットカー、展望車など多岐に渡っていました。とりわけ、夜行列車は鉄道旅の華であり、昭和の時代、ブームを巻き起こした24系25形ブルートレインに代表される寝台特急は、東京、上野、大阪などを起点に全国各地に数多くの路線を展開していました。寝台特急ばかりではなく、急行や快速、普通列車の座席・寝台併結などもあり、さてさて、今回の旅はどの列車を選ぶか、なんてうれしい悩みは尽きませんでした。

これに加えて、旅情を盛り上げる食堂車も欠かせません。東海道・山陽新幹線ではひかり、こだまのほとんどの列車で、また、在来線特急も長距離列車を中心にかなりの割合で食堂車を併結しており、車窓を眺めながらの食事は格別であり、旅の楽しみのひとつでした。



写真-1 懐かしい食堂車

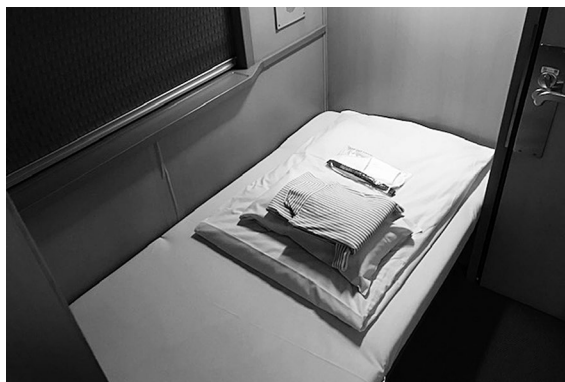


写真-2 個室寝台

近年の旅のスタイルの変化や合理化・効率化の深化から、JRでは新幹線を主軸とし、それを補完する在来線特急、普通列車を配置する営業スタイルとなりました。そのため、表定速度が遅く料金収入も多くない急行の廃止や、利用者が安価な夜行バスにシフトしたことにより、手間のかかる寝台車の廃止が進みました。食堂車についても、もともと設備投資と利益のバランスが悪いく所に加え、北陸トンネル内での急行きたぐいの火災事故や、自由席の利用者による長時間の座席占有などを起因としたさらなる収益低下などにより、廃止を余儀なくされてきました。現在は、定期の寝台特急は東京と四国・山陰を結ぶサンライズ瀬戸・出雲のみであり、またJRで食堂車を併結する定期列車は存在しない状況になっています。

これらの見直しにより、現在は鉄道自体を目的とする楽しみはかなり希薄になっており、ただの移動手段になってしまった感があります。鉄道旅そのものを楽しむためには、クルーズトレインといわれるかなり高額な周遊型臨時寝台列車（JR東日本：TRAIN SUITE四季島、JR西日本：TWILIGHT EXPRESS瑞

風、WEST EXPRESS銀河、JR九州：ななつ星in九州など）を旅行商品として手配するなどしなくてはならず、いささか旅のハードルが上がりました。

● 鉄道の旅・フリーきっぷ

鉄道旅のもうひとつの楽しみ方として、いかに安価に移動するか、といった考え方もあるかと思います。一時は、安旅といえば周遊券がその役割を担っていましたが、惜しまれつつ廃止されて久しいため、現代の旅スタイルを考えていきたいと思っています。

安価な旅の紹介で、必ず話題に出てくるのが「青春18きっぷ」です。

ご承知の方も多いので概略のみ説明しますと、このきっぷ、JR各社の企画乗車券であり、全JR旅客線の乗車が可能ですが、新幹線、特急などの優等列車には料金券をプラスしても乗車できません（例外あり）。年3回、時期を限定して発売され、5枚セットで12,050円です。1枚は始発から終電までの1日間有効（例外あり）で、年齢問わず誰でも使用可能、といったところです。

このきっぷと相性が抜群によかった臨時快速ムーンライトながら、旧大垣夜行の廃止が先般発表されましたが、このきっぷ自体の魅力はまだ十分にあり、今後も積極的に使用していきたいと思っています。

青春18きっぷを使用した旅は、当然ながら快速や普通列車を乗り継ぐ旅になります。したがって、思ったよりも所要時間がかかるため、事前の計画が重要です。遠方に行けば行くほどお得感がありますが、欲張ると現地での滞在時間が短くなり、列車に乗るだけの旅になることもしばしばです。また、特に東海道本線、



写真-3 サンライズ瀬戸



写真-4 ムーンライトながら

山陽本線などでは乗り継ぎ時間が極めて短いケースも多く、どこでトイレに行くのか、食事をとるのか、といった事前の判断も必要になります。

このきっぷ単体で旅程を組むのももちろん楽しいのですが、時間の限られた中では飛行機や新幹線を飛び道具として別料金で使用し、併用する方法もあります。例えば、羽田から福岡に飛び、九州内では普通列車の旅を満喫するとか、東京から福島までは普通列車を乗り継いで行き、普通列車の本数が極めて少ない奥羽本線、福島から米沢までを山形新幹線で補完するようなやり方、さらには苫小牧から八戸間を夜行フェリーで短絡し、宿泊費まで浮かしてしまう方法などなど。

青春18きっぷはこのようにいろいろな幅の広い使い方ができるので、自分に合った方法を見つけ、自分らしい楽しみをさらに広げることが魅力といえます。

余談ではありますが、千葉のいすみ鉄道では青春18きっぷを模した「青春28きっぷ」を発売しています。いすみ鉄道で運行しているキハ28形からその名前をとったもので、2回使用、6か月有効、急行の自由席にも乗車可能で2,800円というお値段です。いすみ鉄道では鉄道ファンの心をくすぐる旧国鉄の気動車を定期運行するほか、レストラン列車や運転士採用プランといった独特の営業企画を次々と打ち出しており、今後のますますの展開が期待されます。

さて、次にあげるのは大人の休日倶楽部パスです。こちらは、JR東日本が主催する50歳以上の会員制クラブ「大人の休日倶楽部」に加入している会員が利用できる企画乗車券です。このきっぷは年3回程度、時期を限定して発売され、JR東日本管内、JR北海道管内、またはその両者において新幹線、特急などを含めてフリーに乗車でき、基本的に追加の料金券の購入の必要

もありません。エリアや年齢、使用時期に制限があるものの、優等列車が利用できるものとしては破格といえるきっぷです。

例えば、JR東日本版では有効期間は連続4日間、15,270円で、新幹線、特急を含めて期間中は乗り放題となります。このきっぷは指定席が6回まで無料で確保できます。設定期間は閑散期が多いので、自由席で座れないことはまずありませんが、JR東日本管内には「はやぶさ」、「ひたち」などの全車指定席の列車もあるため、そのような列車は事前に指定席券を手配し、乗車する必要があります（空席利用は不可のようです）。

4日間の使用ができるので、3泊の旅とするもよし、自宅をベースにして4回の日帰り旅行をするもよし、自由気ままな旅が構築できます。日帰りといっても新幹線が利用できるのも、1日目は青森、2日目は長野、3日目は新潟、…、なんてスケールの大きな旅も可能です。青春18きっぷとはまた違った魅力を持ったきっぷ、といえます。

この他にもJR各社では「各種フリーきっぷ」、「週末パス」、「北海道&東日本パス」、「青空フリーパス」、「休日乗り放題きっぷ」、「関西1デイパス」などの乗り放題きっぷがありますので、時期やニーズ、コストに応じて活用いただければ幸いです。

● フリーきっぷの使用例・五能線の旅

さて、ここで私が過去に使用したフリーきっぷの旅を一例としてご紹介したいと思います。

この時に使用したきっぷは「大人の休日倶楽部パス、東日本版」でした。私は、福島県いわき市に単身赴任



写真-5 秋田の「なまはげ」



写真-6 青森の「ねぶた」

をしていますので、週末の東京への帰宅の際にこれを使用し、加えて新幹線を使った遠距離日帰り旅を試みよう、と思い立ちました。

金曜日、月曜日のいわき～東京間の常磐線特急ひたちでの単純往復は特筆することはありませんので、ここでは休日の遠距離日帰り旅について筆を進めます。

土曜日、早起きをして、まずは東京駅6:08発の上越新幹線とき301号に乗車します。新潟駅にはおよそ2時間後に到着、リニューアルした新潟駅では新幹線と在来線の乗り換えが同じフロアなのでとてもスムーズです。約10分の乗り換え時間で特急いなほ1号に乗車。この旅の直前に山形県沖地震があったため、羽越本線沿線の住宅では屋根をブルーシートで養生したものがいくつも見られ、被害の大きさを痛切に感じました。

終点の秋田では2時間近くの時間を確保して、秋田B級グルメ?の「きりたんぼ」や「横手焼きそば」のランチを満喫!美味しい!

そして、この旅のメインとして、秋田から新青森までは五能線の「快速リゾートしらかみ5号」くまげら編成に乗車しました。一度乗ってみたかったこの列車、車両のワクワク度はもちろんのこと、沿線の観光地の紹介、景勝地での徐行運転、そして千疊敷海岸では最寄り駅に少しかだけ停車し、徒歩観光の時間を作ってくれたりします。本当なら、もっと時間をかけて白神山地や不老不死温泉に行ってみたのですが、それは次回以降の楽しみとして、この列車では美味しいところがぎゅっと詰まった旅を約5時間弱も楽しむことができました。

新青森からはまたまた飛び道具、新幹線はやぶさ42号で東京に一直線、なんとこちらは3時間20分しかかからずに東京駅に戻ってきました。

このようなダイナミックでおトクな旅が楽しめるのも、このパスの大きな魅力だと感じています。

● 船の旅・弾丸フェリー

一方、船の旅に目を向けると、近年では「弾丸フェリー」が注目されているようです。関西から九州間の夜行便で設定されており、船中2泊、現地0泊といった行程で、料金は乗船クラスにより10,000円から設定されているようです。例えば、金曜日の夜に関西を出発し、船中で宿泊、翌朝に九州に上陸、土曜日の日中、約半日かけて現地の旅を楽しみ、その夜に九州を出発、また船中で宿泊して、翌日曜日の朝に関西に戻るといった旅程であり、夜行便だからこそできる業のようです。

料金が破格であることや、現地での宿泊費を浮かすことができるので、コンサートなどの各種地方イベントへの参加や、日帰り気分での小旅行に活用する事例が多いようです。現地での自由時間は約半日ですので、それをどのように活用できるかが、このプランを活かすポイントになります。自分の旅の目的に合い、往復の船中泊が特に気にならないようでしたら、積極的に活用してみるのもいいかも知れません。現地では、先述の青春18きっぷとの相性もいいですし、レンタカーで足を延ばすのも効率的です。ただ、九州では鉄道、バスともに数日間にまたがるフリーきっぷが多く、1日限りのきっぷは少ないことが多少残念ではあります。

過去、格安航空会社LCCのピーチが台湾、韓国への弾丸スペシャルを実施していたこともありましたが、新型コロナの影響か、現在は実施していないようです。パスポートの必要な海外への旅であっても、多

様化が進み、料金や時間のハードルが低くなってきているのかも知れません。

おわりに


公共交通機関も民営の営利企業である以上、時代の趨勢に合わせた変化は今後も脈々と続いて行くと思われます。合理化・効率化の進んだ今、非合理や無駄は、裏返せば本質を彩る華やかな魅力であったのではないかと、思ったりします。

コロナ禍で不要不急は慎むべし、との要請がありま

すが、これも裏を返せば、我々の不要不急の行動が世の中の経済を回していた、と言えるのかも知れません。個人的には、新たな知見・経験を得られる貴重な旅は、不要不急とはいえないところもありますが…。

「今しかできないこと」は決して無駄ではなく、思い出や糧となり、心にしっかりと積み重なるものです。自分の価値観にあった、ステキな旅が自由にできる世の中になることを切に願いつつ、筆を置きます。

※現状は新型コロナ禍にあるため、各種割引乗車券の販売有無は各自でご確認ください



非開削技術検索サイト 工法ナビ

非開削工法の普及を目指し設計をお手伝いする画期的サイト

工法ナビ バナー広告掲載料金

掲載場所	掲載期間	掲載料金
TOPスペース	6ヶ月 上半期（4月1日～9月30日） 下半期（10月1日～3月31日）	60,000円
技術区分内スペース		18,000円

※広告掲載料金は1掲載当たりの金額です。（消費税別）

バナー広告掲載のご案内

『工法ナビ』へのバナー広告掲載をご希望の方は非開削技術編集室またはJSTT事務局までお問い合わせください。

広告のお申し込み・お問合せ

(一社)日本非開削技術協会事務局 ……
Tel 03-5639-9970 Fax 03-5639-9975