

透析患者の
日本一周鉄道の旅

I

日本一周経路I

西日本(本州) 一周

1. 新神戸—新大阪—紀伊勝浦—紀伊長島—
名古屋—新神戸
(2011年2月26日) 8
2. 新神戸—名古屋—塩尻—松本—糸魚川—富山—
新大阪—新神戸
(2011年4月20日) 19
3. 大阪—糸魚川—直江津(きたぐに寝台)—
長野—小諸—小淵沢—岡谷—塩尻—
名古屋—新神戸
(2011年10月18日~19日) 26
4. 新神戸—名古屋—塩尻—岡谷—飯田—豊橋—
名古屋—米原—新神戸
(2011年12月7日) 33
5. 新神戸—米原—敦賀—小浜—東舞鶴—西舞鶴—
京都—新大阪
(2012年2月8日) 40
6. 新神戸—京都—西舞鶴—宮津—豊岡—浜坂—
鳥取—智頭—三ノ宮
(2012年3月2日) 47

7. 三宮—相生—上郡—智頭—津山—岡山—新神戸
(2012年5月4日) 55
8. 新神戸—岡山—米子—山口—新山口—新神戸
(2012年7月19日) 62
9. 新神戸—新山口—厚狭—長門市—幡生—
新山口—広島—新神戸
(2012年9月12日) 71
10. 新神戸—広島—呉—広島—三原—岡山—
播州赤穂—相生—新神戸
(2012年10月7日) 79



浜坂

鳥取

智頭

松江

米子

新見

津山

江津

益田

岡山

長門市

厚狭

山口

広島

三原

福山

倉敷

相生

播州赤穂

幡生

新山口

徳山

呉



はじめに

「ひょっとしたらそんなに難しいことではないのかもしれないな」

透析中にぼんやりと天井を見ていたときにふと頭をよぎった想いがあった。その想いとは鉄道で日本を一周することである。人工透析をしなければならなくなっただけから、長期間にわたる旅行はもうできないとあきらめていたが、何回かに分けて行えば良いのであって、発想を変えてしまうことにより、突破口を見出すことができたような気がした。又、経路についてだが、単純に海岸線に沿って日本列島の外周を忠実に回るといったやり方もあるが、列島を縦断する山岳路線にも乗りたい。今までに乗った路線で印象に残っている線、まだ乗っていないが死ぬまでに一度は乗ってみたい線、数え上げればきりがない。とりあえず厳格なルールを決めるまでもなく、日本を鉄道で一周したい。あえてルールを作るとすれば、同じ路線を2度通らないことくらいであった。

私の場合、会社員（契約社員）ならびに早稲田大学（通信課程）の学生といった2つの顔を持っており、自由になる時間とお金に恵まれているわけではない。さらに週2回のHD（血液透析）とPD（腹膜透析）を併用して

いる状況である。旅にあてられるのは、PDのバッグ交換が不要となる血液透析の翌日の1日だけである。しかし、逆に制約が大きいからこそ、行動してみたいと考えるのが人間の心理のような気もする。何年かかるかはわからない、しかし今、行動しなくては始まらない。私に残されている時間はそう多くはない。かくして2011年2月26日に私の日本一周鉄道の旅がスタートすることになった。

1

新神戸 6:58発(ひかり460号)

↓

新大阪 7:35発(くろしお1号)

↓

紀伊勝浦 12:22発(南紀6号)

↓

紀伊長島 15:59発(南紀84号)

↓

名古屋 18:47発(こだま696号)

↓

新大阪 20:05発(ひかり481号)

↓

新神戸 20:19着

2011年2月26日(土) 晴れ

朝、6時起床。久しぶりの早起きに少し体が重い。まだ完全に夜があけ切っていないいつもの道を駅に向かう。新神戸駅から新大阪までの1駅だけであるが新幹線を使う。これは時間の有効利用だけでなく、在来線特急に乗り継いだ場合、乗り継ぎ割引を受けることができ、結果的に安くなるのである。新大阪で「くろしお1号」新宮行きに乗り換える。自由席車両の乗り場では列ができていた。私は指定席車両の5号車に乗り込む。土曜日ということもあるのか乗車率は良いようだ。天王寺で乗

客がどっと乗ってきて、5号車は満席となった。天王寺を発車して、阪和線に入っても列車のスピードは上がらない。マイペースで走っているようだ。新大阪を出て、約1時間20分、8:53にようやく和歌山駅に到着した。

私は20代の頃、当時はまだ国鉄であった路線で、旧国名の付く駅（伊勢興津、紀伊井田 等）を目指して全国を旅した経験がある。今日の私がたどる予定の路線もこの時に乗っている。今から30年近くも前のことであるが、この時は、天王寺から新宮行きの夜行列車に乗った記憶がある。B寝台も連結していたため、普通列車にもかかわらず「はやたま」といった愛称もつけられていた。私は普通車両の4人がけのボックスシートでえびのような姿勢で眠った。夜明け前の新宮駅に到着し、まだ真っ暗な街に飛び出し、その時の目的地である紀伊井田駅を目指して歩き出した。市街地を抜けて海が見える頃に、ようやくあたりが明るくなり始めた。早朝の南紀の海がとてもきれいだった。目的地の紀伊井田駅は無人駅で取り立てて特徴も無い平凡な駅だった。この駅で松阪方面の列車を待った。3両編成の気動車が到着し、乗り込むとすぐに眠りに落ちた。熊野市、尾鷲と駅に着いた記憶があったが又すぐに眠りに落ちた。そして次に気

がついたのは紀伊長島に着いたときであった。そしてこの駅が、後の私の人生に影響を与えることになることを当時の私は当然のことであるが知る由もなかったのである。

海南を出ると初めて車窓に海が登場した。白浜ではほとんどの乗客が降りた。閑散となった「くろしお1号」は海辺の小さな集落をかすめるように走り、11:36に紀伊勝浦に到着した。終点ではないがここで降りる。早めの昼食を摂ろうと街にでてみたが、静まり返った昭和を思い起こさせるさびれたアーケードの商店街に人影はなく、気軽に入れそうな店もなかったので、駅に引き返し、売店で駅弁を購入し、次に乗る「南紀6号」の車内で食べる。何の変哲も無い幕の内弁当であったが、久しぶりに食べる駅弁はうまかった。私が乗った自由席車両は先頭車で、運転席がオープンになっており前方が良く見える。又、座席も通路より一段高くなっており、窓もワイドで外の景色が見やすくなっている。快適な「南紀6号」は定刻に紀伊勝浦を発車した。海岸線を走って新宮に到着。ここから30年前に歩いた区間に入る。列車は駅をでるとすぐに新宮川の橋梁をわたり、徐々にスピードを上げて市街地を抜けて鶴殿駅を通過し、わずか