



周遊列車BCEの 旅路2006



15周年を迎える
クルーズトレインのいまを

米田淳一



1

品川駅 7・8番ホーム、平日の午前11時。

日常の喧噪からやや離れた臨時列車用の7・8番ホームの端では、鉄道ファンが入線してくるクルーズ列車・BCEを待っている。

ホームに列車接近案内の声がした。

液晶出発表示盤には12両・クルーズトレインBCE・品川発東京行き・12:00の表示が浮かぶ。見えた。

その列車は、残暑の陽炎の中を、しずしずとホームに入ってきた。

先頭牽引機は大型の交直両用旅客機関車EFY500-901。

複雑な渡り線をわたり純白のボディを輝かせ力強い造作の足周りでレールを踏みしめながら、続く伝統のブドウ色2号に金帯の列車を牽引してくる。

機関車の純白が秋の日を反射して輝いている。

編成概要 (長編成 写真)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
牽引機	電源展望車	ラウンジ	B 4	B 2	B 1	B 2	B 1	A 2	A2 ・A1	食堂車	展望車		
EFY500-901	カハフ	オシ	スハ ネフ	オハ ネ	オハ ネ	スハ ネ	オハ ネ	マロ ネ	スロ ネ	マシ	スハ フ		
	ラウンジ	ラウンジ	B4/7	B2/7	B2/6	B1/18	ミニ ロビー	B2/8	B1/18	GA2/2	SA2/1 SA1/2	食堂・厨房	ラウンジ
			28	14+12 26	18	16	18	4	4				
定員114名	乗客係10名	乗務員4名	合計			128名							

1号車、カハフ。カシオペアにも使われた発電機を持つロビーカーだ。くぐもったディーゼル発電機の音が品川駅の大きな橋上駅舎で蓋をされたホームに反響する。

その次にラウンジ車。カウンター席とボックス席になっているここでは多種多様なカクテルが楽しめるという。

このBCEではこのラウンジ車と末尾のラウンジ車でチェックインが行われる。

続くB4個室寝台。大きな窓に、内装は本来なら4人個室といいながら開放室B寝台を仕切っただけのはずだが、凝らされた意匠が安くは見せない。在来線最大級の大きな窓はB寝台ながら贅沢である。

B2寝台車が続く。トワイライトエクスプレスのものを参考にしたB2寝台は、中をのぞき込む人々に車内に敷いた灰色の絨毯と真鍮細工の装飾で息をのませる。

その次はB1寝台。コンパクトにまとめられた一人個室は、寝られればいいというだけの割り切ったお客さんのニーズにこたえたものだろう。ロッカーのように鍵がかけられるし、夜はたっぷりラウンジと展望車で過ごして寝るときだけ寝台を使うのだろうか。それも手軽なりゾートとしてありだろう。

BCEは全個室であるだけでなく、ラウンジ設備にもふんだんに贅が尽くされているという。

続くB2寝台にはミニラウンジとシャワー室がある。このミニラウンジも凝った作りである。

再びB1寝台。

そしてグランドスイートと呼ばれるA2寝台。屋根まで続く大窓が並ぶこの車両は定員が4人しかない。広いその専有面積は、ゆったりと過ごす空間としては国内最高峰だ。

もっともこの部屋を探検するだけで他の車両に関心を向けられなくしてしまいそうなのが贅沢な悩みである。

A1・A2寝台。このA2寝台はグランドスイートより格下のスイートとはいえ、これまでの鉄道

史上に燦然と輝く豪華個室である。

その次が2階建て食堂車であり、その次が超大窓で飾られた展望車である。



列車が入線してくると、ホームのあちこちに、これから乗車するBCEのアテンダントが待機し、食堂車の停車位置では食堂車スタッフが食材を乗せたワゴン を置き、入線する列車に深々と一礼している。

そして、列車は止まった。

ブルートレインの始まりである20系の姿をモチーフに近代化したこの展望車で、チェックインが始まるのだ。

日本周遊、ブラウンコーストエクスプレスの第94回クルーズが始まろうとしていた。

チェックインを行う車両の停車位置には『BCEクルーズ出発待合』とあり、またホームには専用の待合いラウンジがある。これもBCE社が用意したものらしい。

食堂車付近では車内販売などの資材を、今の鉄道駅では見るのも珍しいターレット運搬車で手際よく積み込まれている。これから周遊する中で、このような資材積み込み駅があり、BCE社がその駅に事務所を置いているという。

アテンダントが車掌と打ち合わせ、乗車案内をはじめめる。



乗車定員128名。一人一人、2号車のラウンジと12号車の展望車で切符を確認して車内に入っていく。

1991年の新造以来15年繰り返されてきたBCEの長い旅路。

バブル崩壊後の苦しい時期も生き延び、いよいよ車齢も高くなった車両の退役も迫ってきた。新車の建造を前に、BCE社も資金調達のために奔走しているという。

その100回記念周遊を前に、老いてもなお輝きを失わないBCEの細部を拝見した。〈続く〉

チェックインは簡単だった。BCEのチケットにはQRコードが印刷されていて、ホームでそれを端末にかざしチェックして完了である。チケットは乗客一人一枚。

2名個室の多いBCEはやはりカップルが多い。

チェックインが終わると、いよいよBCE車内である。

金色の真鍮の彫刻と難燃木材の細工、そして強化アクリルの超大窓に照らされた車内に迎えられた。

間接照明が純白ながら暖かみを演出している。

乗客一人一人にウェルカムキットとしてさまざまなクーポンを綴じたものがアテンダントに渡される。彼女たちの笑顔がまぶしい。

そのまま車内を見学する前に、今宵の宿となる個室に荷物をしまう。カメラM氏とは別の個室である。B1ソコの1室だが、列車の中に自分専用の鍵がかけられる個室を持っている安心感は独特のものがある。

カメラM氏と待ち合わせ、まだ続いているチェックインを撮影する。

チェックイン結果の確認が終わり、アテンダントが合図して客用扉が閉まった。

列車は走り出した。

専用牽引機EFY-500の引き出しは絶妙で、改良された連結器とともにほとんど衝撃なくひきだされ、あとは客車特有の静かな走行である。

昨今客車列車は減る一方だが、この静粛性と安定性を感じると、やはり夜行列車は客車が良いと思ってしまう。なんとか推進運転が可能な動力集中列車が再開発されないものかと思うのだが。

品川から東京、そして第1夜は北海道へのロングランである。

東京駅で一時停車するが、これは運転停車である。

湘南新宿ラインの誕生で動線が変わった首都圏だが、それでも新幹線に接する東海道線ホームに止まるBCEに早速注目が集まる。

特に新幹線ホームからの視線を強く感じる。

しかし、そこで客扉を開くことなく、BCEは東北本線に向けて滑り出す。

まだ昼下がり、ラウンジではアップライトピアノの自動演奏があり、大きな液晶シェード付きアクリルばりの展望車は秋の陽光がまぶしく、真鍮細工の手すりが美しく輝く中、クルーズに参加した乗客が思い思いに時間を過ごしている。

大容量電源車を採用したせい、100vの電源があちこちにある。人々はそれを使って旅のビデオを撮ったり、旅行記を書くのだろうか、ノートパソコンを使ったりしている。

デジタルカメラ片手に車内を行き来している人々も多い。また、乗客も全室個室と言うことで個室の壁ばかりかと思えば、多くの乗客が荷物を部屋に置いてきたのだろう、軽装でラウンジを訪れ、風景に見入っている。それも一目で海外の人々が多い。

このような平日の利用客はと専務車掌に伺うと、実はこの時期はアメリカなど欧米の秋から学期が始まる秋休みでもあり、またこのようなクルーズプランだけでなく、団体利用もあり、稼働率は高いという。

とくに定期列車ではないことをかなり経営的にその利点を使っているらしい。

車内販売や寝台など各種設備の利用案内はBCEアテンダント、車掌業務・運転業務はJR各社が委託されている。

BCEアテンダントチーフと専務車掌は互いに仕事を分担することになるが、JR各社もBCE運行を各社でお荷物化している夜行列車サービスの改善のモデルとして考えているようで、それぞれの会社でチームを組んだという。

そのため専務車掌をはじめ、JRのBCE乗務員はBCEクルーの制服を着ている。



センスの良さを感じさせるテーマソングのオルゴールが鳴る。

「こんにちは。ブラウンコーストエクスプレスをご利用くださりましてありがとうございます。

当列車専務車掌、JR東日本尾久運転区車掌蟹崎です。

当列車全車両指定席で、おかげさまで満席でございます。

また、途中下車やお乗り遅れなされた場合はお降りの駅でBCEを利用した旨お知らせください。各駅で代行の交通手段をご案内いたします。

当列車、現在東北本線を青森へ向けて走っております。

これからのご案内を少々させていただきます。

青森付近で日没、夕食頃青函トンネルを通過、深夜に北海道に上陸し、五稜郭を經由して札幌に向かいます。

札幌でアテンダントのご案内で市内観光をした後に札幌で再乗車、列車は小樽で新鮮な食材を積み込み、運転停車の後に南下、朝頃青函トンネルを再び抜けて日本海岸を走ります。

そして京都、大阪、神戸で夜を過ごし、お休み前に再びご乗車になっていただき、四国に上陸します。

瀬戸大橋は朝の通過となります。瀬戸の島々の朝をお楽しみください。

四国では道後温泉でみなさんにご降車になりリザーブされた温泉旅館で一泊、その間列車は一時引き上げて清掃などの支度をいたします。

そして明朝みなさまにご乗車いただき、瀬戸大橋を抜け、山陽路を通り、宮崎を通過して鹿児島に向かいます。

鹿児島観光の後、列車は車中泊のまま長崎に向かいます。

長崎観光を終えると、いよいよ列車は福岡博多に着きます。

博多から列車は一気に東京にもどりますが、東京でフィナーレパーティーを用意しております

。

パーティーまで、東京観光をお楽しみください。

我々スタッフとみなさまとのお別れはそのパーティーでございます。

以上、6泊7日のクルーズとなります。

この詳細は各お部屋のパンフレットにございます。

また、英文・中文・ハングル以外のご案内をご希望のかたはお近くの乗務員・アテンダントにお声をおかけください」

そこで放送が代わった。

「ご乗車ありがとうございます。

私列車最前方機関車で運転操作を行っております機関士、JR東日本品川機関区の西川と申し上げます。

列車ただいま東北本線を大宮に向けて走行中です。

現在機関車電源車ともに正常に運転中です。快適なブラウンコーストエクスプレスの旅をお楽しみください」

なんと機関士のアナウンスまで入るのだった。

「かわりまして、私、当ブラウンコーストエクスプレス・チーフアテンダントの渋谷と申します

。

当列車全行程を最後までご案内します。

当列車途中停車はすべて運転停車ですので客室ドアは開きません。

お飲物・お弁当・雑誌・記念品などのご用命はなんなりと私たちアテンダントによりしく願います。

お弁当・お飲物などは途中の運転停車で順次ご用意させていただきますので、アテンダントにご用命いただければすぐにお持ちします。

なお、現在展望車とラウンジ車・食堂車ではみなさまにチケットと引き替えにウェルカムドリンクをご提供中です。

ワイン・コーヒー・ハーブティーなどでおくつろぎください。

私たちアテンダントは、各立ち寄り地市内観光のご案内もさせていただきます。

また、東京ホテルでのフィナーレパーティーのあと、集合解散地である東京・成田・羽田までご一緒させていただきます。

楽しい旅になるよう、ブラウンコーストエクスプレスをよろしくおねがいします」



放送はまだ続いている。

大宮でさらに運転停車する。

アテンダントがかかる案内放送は時々刻々と変わる街並みに合わせて頻繁に再収録するという

。

生の声での案内も良いかもしれないが、時間的に海外からの乗客には対応できなくなる。

特にBCEの中ではこの多国語放送を聴けるように無線LANを使った端末が貸し出されている。

とても91年就役とは思えないが、BCEはこれまでの旅路の中で、何度も大きく変革を遂げてきたという。

当初は画期的なバスルームカーの連結の計画もあったが、結局実現しなかった。

残念であるが、これだけ国際色豊かな乗客に銭湯形式の入浴というのは難しいかもしれないし、また日本屈指の名湯である道後温泉での一泊のほうが揺れる移動銭湯よりも優れるかもと思う

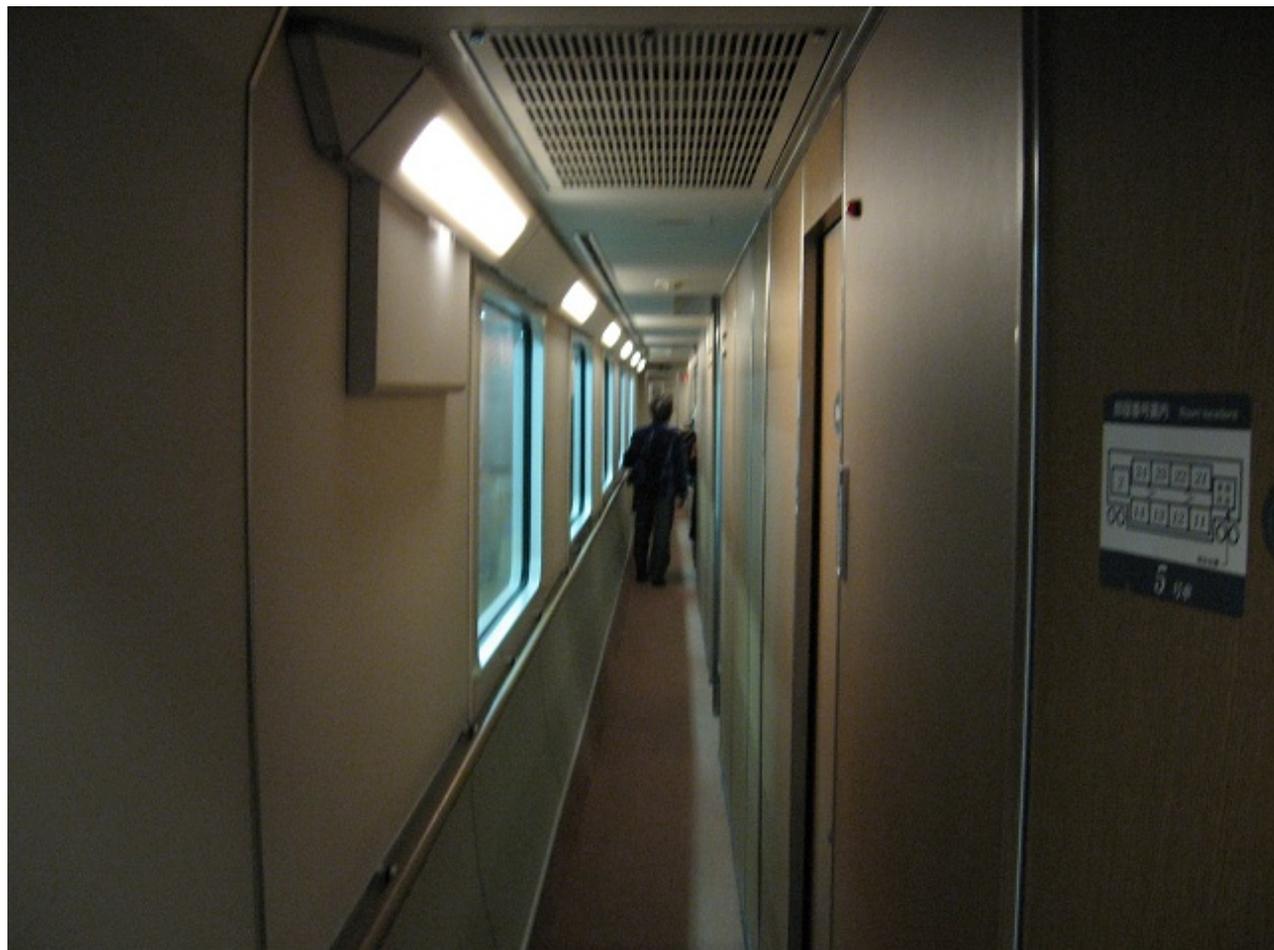
。

案内放送を流している間、アテンダントのリザーブチームはB4個室の並ぶ3号車にある乗務員控え室で仮眠を取っているという。24時間営業で厳しいと思うが、彼女たちは途中の運転停車でさらに別のリザーブチームにも代わるという。

大宮を発車し、列車は本格的な東北路に踏み入る。

2階建て食堂車・ダイナー・オブ・コーストの1階厨房で用意のすすむディナーまで、奥の細道を列車は輝きながら進んでいく。

< 続 >







<続き>

3

2005年、鉄道界を衝撃の企画列車が走った。

それがブラウンコーストエクスプレス充当の企画列車『リバイバルあさかぜ』である。

カハフ（電源ラウンジカー）・オハフ（展望車）双方に20系時代の『あさかぜ』の文字サインを付けたこの一往復の列車は、斜陽化が進む九州向け夜行寝台列車シーンに波紋を呼んだ。

結果はわずかな定員とはいえ、東海道山陽スジの寝台列車とは思えない満席の結果となり、また高額のはずのA2グランドスイート・A2スイート・A1ロイヤルも発売とともに完売し、このスジで夜行列車が新幹線に勝てない、そもそも夜行の需要がないという通説を覆したのだ。

所詮企画列車という冷ややかな視線はあるが、それでも画期的な試みであった。

BCE社としては、BCE客車1編成とEFY-500機関車1機のみของบริษัทとはいえ、JR各社と連携してこのような試みをさらに進めていこうと考えているようだ。

1号車の2階建て食堂車と3号車のB4個室寝台車、そして1号車ラウンジ電源車にはスタッフ用の業務用室がある。

仮眠を取り、勤務の支度をする部屋である。一般客用のB寝台と同じながら、鏡台があったり業務端末の画面がある。

B4個室車には業務用室とともに車掌室があり、運行を管理している。

車掌室と業務用室には『BCCX』とされる統合列車管理システムの中枢端末がある。

BCEの客車編成と各JRの機関車との間には自動連結器と自動空気管しか通っていないので、出発合図は車掌室の車掌長が無線で機関車運転台に合図を送る。

専用機EFY-500とだけは特引き通しで出発合図などを共有できるようになっている。

現在、一般のほとんどのシティホテルではオンラインシステムがあり、宿泊から宿泊中の買い物までをすべてルームキーで監理するようになっている。

寝台列車ではその例がなかったが、BCEでは同じようにチケットのQRコードで管理し、精算もクルーズの終了時に行う。

クルーズ料金は前払いだが、オプション料金のものであれば、ディナーをやめて駅弁にしたいなどの要望に合わせて差し引きを行う。

BCEにはそのための無線LANと有線LANの引き通しがしかれている。案内放送や非常時の緊急放送など、さまざまなI/Oをこのシステムは行う。

「運行開始前の試験運行時には確かにトラブルがありました。

それでも車両関係はJR東日本などとの協力と、北急ホテルハイラットのノウハウを導入することでかなり解決できました」

渋沢チーフがディナーサービスの始まる間にラウンジで取材に答えてくれる。

「私は経済学専攻でホテル業について勉強し、BCE社に入社するまでホテルハイラットでホテルスタッフとして勤めておりました。

そのころ、スタッフのまとめ役はもう引退なさった清水さんというかたでした。

私は事例を研究し、ホテルに入ればすぐに戦力になれると思っていました。

しかし、現実はそのようなものではありません。まったくの初歩の初歩からの勉強からでした。それも、失敗からのスタートでした。

BCEの運行はすでに始まっていました。先々代の清水チーフに勉強しながら、マナーとともにトラブル対処の勉強をしました。BCEへの初乗務はそれからです。

清水チーフについての乗務は楽しいものでした。

今は私がチーフ、皆を育てなくてはなりません。そのなかで、ホテルハイラットとの提携があるからこそ、BCEは質の高いサービスを供給できるのだと思います。

たとえば運転停車にしても、基本的に車掌室で客室ドアは集中管理しますし、業務ドアもスタッフに管理されていて、なおかつこの列車は客室窓とトイレ洗面台窓はすべて密閉型です。

ところが滅多にないことですが、途中下車なさってしまう方がいらっしゃるのです」

チーフは微笑んだ。

「あり得ないことなのですが、そのことを知って、私はまだまだ未知の未来へ向けて乗務しているのだなと思ったのです。このことはセキュリティの問題でご紹介できないのですが」

しかし途中で市内観光などがあるはず。そのときのお客たちの再集合は大丈夫なのだろうかと聞く。

「それは旅行業では良くあることで、検討され尽くしていますから困ることはないですよ」と渋沢さんは微笑んで、『ではディナーが始まりますので』と頭を下げ、私は従ってラウンジへ別れた。

Bグループのディナーの時間になった。

在来線規格内ながら精一杯にスペースを取った2階建て食堂車・ダイナー・オブ・コーストの2階食堂から見えるみちのくの風景を眺めながらの食事である。

まもなく青森駅を過ぎ、青函海峡線に入る。

牽引機を海峡線のEF79に付け替える列車も多いが、EFY-500は青函ATCとよばれる青函トンネルの列車制御システムに対応した機関車なので、このまま函館五稜郭まで先頭を走る。

ここからは長大コンテナ列車と行き交う青函トンネル線である。

食事は食前酒から始まる豪華なものだ。

食前酒は定番のキールロワイヤルである。

チャージされて揺らめく赤ワインが間接照明の光を揺らめかせる。

前菜のマグロのカルパッチョは築地で解体したマグロを積み込み、ここまでの旅程内でさばいたものらしい。

なんと蟹料理まで振る舞われ、途中に口直しのソルベがある。

メインディッシュの子牛のソテーを味わい、最後にレアチーズケーキのデザートを頂く。

食前酒

キールロワイヤル

オードブル

大間マグロのカルパッチョ

スープ

北海道ベジタブルのスープ

ポワゾン

トマトとタラバガニのファルス・トマトのジュを添えて

ソルベ

シャンパンのソルベ

ヴィアンドゥ

子牛のフィレソテー・フォアグラ添え・わさびソース

チーズ・デザート

メロンとのアンサンブル・レアチーズケーキ
パン



そうそうグルメぶれる自分ではないものの、すべての食材が実に生き生きとしていて、やはり食堂車での食事とは良いものだなと思う。

だが聞いてみると、意外とディナーは後の日程に回し、途中の運転停車にオーダーした駅弁を個室やラウンジで食べるお客も多いらしい。

たしかに途中の八戸駅の小唄寿司、北海道の森駅のいかめしなど、この旅程には駅弁有名地が多い。

それらはアテンダントがオーダーを受けて運転停車のたびに積み込み、各部屋へデリバリーしている。

といっても、この列車で過ごす夜は一夜ではない。別の日にこのフルコースディナーを期待しているお客さんも多いという。

予約制で、日によっては和懐石の日もあるようだ。（注・2007年から2ndDinerで和懐石サービス開始）

海峡線は青函トンネル前後の部分だけは新幹線規格で作られた複線だが、取り付け部の在来線

はまだ単線で、たびたび行き違いのために停車する。

日はすっかり落ち、人家も少ない夜景である。

長いコンテナ列車に積まれた冷蔵コンテナについた冷蔵機の小さなパイロットランプの灯りが、いくつもすれ違っていく。

列車はゆっくりと函館目指して進んでいる。

藍色の夜の車窓が、ついに明るく輝く灰色に変わった。

青函トンネルに入ったのだ。

そのころだった。

「本日の車内放送はお休みのかたのために、これで明朝6時まで緊急時をのぞいて終了させていただきます。みなさまごゆっくりお休みくださいませ」

車掌さんのアナウンスがあった。

光を溜めたように真鍮細工が輝く静かな車内に、青函トンネルにしかれたスラブ軌道の高音が響いていた。

<続く>





ラウンジでは長々と続く緑っぽい灰色の青函トンネルの壁に向けて、アテンダントがトンネルの説明をしている。

ついこのまえ八戸まで開業した東北新幹線だが、着々とその青函トンネルに向けて新青森開業など工事が進んでいる。

整備新幹線については世間でも意見が分かれている。だが、羽田―千歳の航空路は世界で一番乗客の多い路線だという。そこで北海道まで飛行機に比べれば悪天候に強い新幹線をとの声がこうして訪れる東北に多く、先ほどまでの青森でも、野立て看板でも整備新幹線着工をとのローガンが見られる。

政争の具にするなど整備新幹線をいう声があるが、その整備費用は自治体だけでなくやはり国の負担分もあり、その点で政治の力学に左右されるのは仕方がないのではないか。

話がそれた。牽引機EFY-500は快調に、時折ホイッスルではなくメロディアスな補助警笛を鳴らす。JRの在来機関車にはなかった試みである。

トンネルの途中、ぱっと白銀色にきらめく区間がある。

竜飛海底駅か吉岡海底駅だろう。

夜ではあるが旅客列車が通過するのだ。不測の事態に備えているのだろう。

海底駅は定点と呼ばれ、そこから斜坑と呼ばれる鉄道トンネルとは別のトンネルがあり、地上とつながって海底の不測の事態に備えている。

北斗星、カシオペア、トワイライトエクスプレスと青函トンネルは軽いラッシュになる。

北斗星はJR東日本の1・2号、JR北海道の3・4号、トワイライトエクスプレスも2編成、カシオペアは1編成だがそれにBCEが加わる。

「しかし本当にできていたんですね。地図でもニュースでも知っていたのですが、こうして通るとなかなか感慨深いです」

ラウンジで、お年を召した紳士が微笑む。

「青函トンネルの開通は知っていましたが、こうして単なる壁面と思っても、この1センチ1センチを日本人が掘り進んだと思うと、日本人の叡智を感じますね」

紳士は建設会社を定年退職し、ご婦人と定年記念の旅行だという。

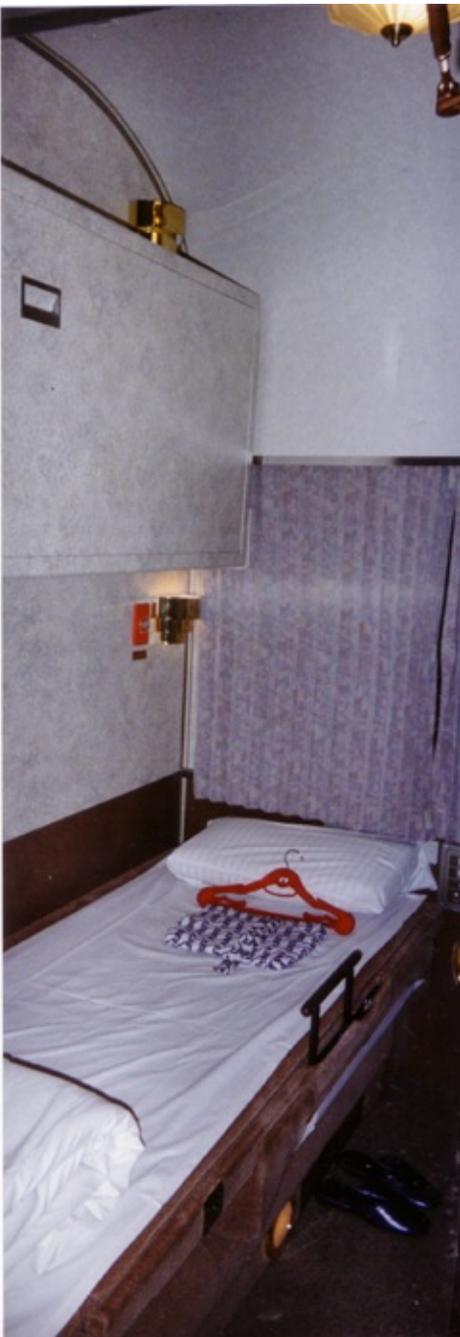
世界各地を巡ることも考えたが、まず日本国内の要所を見てからにしようと言うことらしい。

さぞや悠々自適かと思えば、これから再就職して第2の人生を歩むという。

ご高齢とっていたら、なんと定年間際まで業務系のシステム開発をやっていたという。

熱意に頭が下がる。日本はこういった企業人が支えてきたのだ。

カメラマンはもう少し撮影をするというので、私は先に個室に戻って仮眠した。



(あけぼのA寝台個室ロイヤル)

穏やかな揺れの中、かすかな動きを感じて目を覚ました。

五稜郭で牽引機EFY-500を切り離し、かわってDD51の重連に付け替えたのだ。

噴火湾の通過は夜から明け方にかけてである。

朝食に森駅のいかめしが大量に積み込まれる。和食と洋食の朝食が食堂車でも提供されるのだが、まだ旅は始まったばかりだ。

流れ去る熊笹の茂みと、遠くまでの水平線と地平線に、北海道にわたったという感触がある。

朝日はすでに五稜郭でさしていた。

先に北斗星とカシオペア、トワイライトエクスプレスを先行させたのだろう。函館運輸所の北斗星塗装のDD51はフル稼働のようだ。

たっぷりとBCEは運転停車をとった。

クルーズトレインは急ぐ必要のない、スピードを競わない列車だ。



列車は再び電化区間に入る。特に千歳空港と札幌間は北海道有数の幹線である。

行き交う高速電車の合間を縫って、BCEはこの旅はじめての自由行動地・札幌に到着する。

途中、ラウンジで日本語勉強中というカナダ人の少年と知り合った。

カナダといえば大陸横断特急というイメージがあるが、少年は日本型鉄道にも興味があるらしく、最終日の東京観光では秋葉原で鉄道模型を買うのだという。

ラウンジにはずっといたらしく、お父さんお母さんは個室で眠っていたが、少年はあえてB1個室寝台をとり、一人旅気分も少し味わっているという。

はじめての日本だが、それでもみちのくから北海道への旅で、すでに日本の四季を感じているようだ。

札幌駅に到着する。

ここで昼間の観光を終えると、BCEは小樽に上がり、ディナーとなる。

クルーズの一環の観光であるが、この間合いを見て札幌運転所でリネンなどの入れ替え、くずかごのゴミやトイレの汚物の抜き取り、車内清掃など再整備の時間とし、そのあと再び札幌駅に戻り、乗客を乗せて小樽に向かう。

いってらっしゃいませ、とドア扱いのあるラウンジでアテンダントが乗客を見送り、BCE札幌センターのアテンダントがついて観光案内を行う。特に外国人客の多いBCEクルーズではアテンダントの通訳業務が重要になる。

BCE札幌センターのアテンダントが案内を行う間、乗車アテンダントはチーフの渋沢さんとサブチーフをのぞいて交代するという。

渋沢さんはひとときの睡眠をとるらしい。ご苦労様である。

札幌観光に乗客が繰り出している間、我々はBCE札幌センターの取材をおこない、仮眠を取った。

BCE札幌センターは札幌駅付近のビジネス街のビルにあるが、目立たないいでたちで、カートを引いて引き上げるアテンダントたちに案内されなければそれと気付かない。

アテンダントたちは昨晚勤務したので、今夜は別のアテンダントとなる。当初はアテンダントの都合をつけるために新幹線でBCEを追いかけようとしたこともあったらしいが、いまは札幌ホテルハイラットとの協力で『激務』と言うほどではなくなったらしい。とはいえシティホテルでさえフロント業務を自動化してしまう中、この人の手を駆使した業務内容には感嘆する。

ここでBCEにおける荷物の扱いを取り上げたい。

通常の寝台列車では荷物は手回り品としてのみ持つことができ、列車内では寝台の荷棚に置いて乗客が自己管理するのが普通である。

だが、BCEではクロークサービスがある。荷物は1号車のラウンジ電源車のなかにある荷物室に預かり、チケットを提示することでいつでも取り出すことができる。

チケットによる精算と同時に貴重品、お財布などを扱う金庫もあり、乗車中は一切小銭の必要がない。キーとなるチケットさえあれば、BCEのすべてのサービスが受けられる。なにしろ駅弁代までチケットで精算するのだという。

これだけ整ったBCEだが、ホテルでバンケットと宿泊の両部門があるように、BCEもバンケットとして団体旅行列車に充当されたりすることもあるという。

結婚式に使ったカップルもいるらしい。バブル期に流行ったジョイフルトレインのようだが、しかしBCEアテンダントの札幌事務所チーフに寄れば、列車でありながら列車でなく、ホテルのようでありながらホテルでないありかたをクルーが理解し、それを発現しようとして工夫を続けたからこそ、ジョイフルトレインブームの終焉にも耐えられたのだという。

事実、バブル崩壊でBCEも苦しい時期があったらしい。しかし、そこであえて積極的な投資を行ったのだという。

企業投資が控えられた時期、とくにBCE社は外資を導入し、投資を行った。

その外資投入を揶揄する向きもあったが、北急電鉄への外資投入が成功に結びついたように、外資をいたずらに敵視することはないのだと札幌センターの所長が語っていた。

札幌センターに間借りして仮眠を取って、少し眠気の残るなか、アラームが鳴った。

札幌観光が終わり、メインディナーのためにBCEは小樽へ向かうのである。

引き上げられていたBCEがやってくる。

先頭は再び北斗星仕様のDD51である。DF200に置き換えられるという噂はあるものの、機関車重連は実際は力不足なのに重々しく迫力がある。

かつて蒸気機関車を駆逐したために嫌われたDD51を、鉄道少年たちが喜んで撮影している。

時代はとどまることなく、世代は次々と入れ替わる。

しかし、BCEだけは、その伝統の妖精が向かい合うエンブレムとともに、これからもありつづけるという。

<続く>



BCEが札幌駅に再び入線してくる。

今夜は小樽に移動して海鮮ディナーである。

食通すら唸らせる山海の贅を尽くした食事である。

東京の料亭・京兆と北海道出身で有名な小栗シェフが何度も検討を重ね、吟味した真の日本料理か、それか日本でも有数の寿司を選ぶことができる夕食である。

札幌を出て、夕闇迫る郊外へ走り出す。

北海道の人家はかつては雪がたまらないようにととがった屋根だったが、最近では頑丈な構造で雪に潰されないようにとキュービックな家がきっちりと並ぶ。

それも、開拓使のことから計画されたような碁盤目に整地された土地に整然と並ぶ姿は、地平線とともにやはり北海道に来たなと思わされる。

その一軒一軒に明かりがともっている。

対抗する列車のヘッドライトの白い明かりがやってきて、轟音とともにテールランプの赤い輝きを引いて去っていく。

足下を流れる熊笹の茂みの暗緑色とともに、何とも旅情をそそられる風景である。

BCEは小樽に着いた。

小樽では裕次郎博物館で石原裕次郎の展示があるほか、鉄道博物館があり、マニ30という現金運搬車が展示されている。

なによりも、もっと有名な運河と倉庫の景観は特別景観区域に指定されている観光都市である。

なかでも食事といえば寿司が筆頭であり、寿司屋通りという寿司屋があるだけでなく、観光ホテルとして多くの大手資本下の豪華ホテルが林立している。

BCEはその小樽に停車する。

小樽にはキャッチ寿司屋などという不良な商売が生まれているらしい。

地元のお寿司屋さんが必死に築いてきた小樽の寿司の評判を悪用するものもいるのだ。

ニセモノも生まれてホンモノという。小樽の寿司はホンモノなのだ。

BCEの乗客はBCEのスタッフが用意するディナーコースと、BCEアテンダントの案内で寿司屋街に散って食事をするコースに別れる。

アテンダントの案内する寿司屋は予約済みなのでトラブルは全くないという。

外国人観光客誘致を観光地がはじめてしばらくになるが、小樽ではBCEの就航がその人気を押し上げてくれたと好意的に受け止められているようだ。

「アテンダントさんが通訳をすべて行ってくれるので、こちらでも安心してお料理をお出しできます」

小樽のある寿司店の大将が話していた。

政府は観光立国をうたいながらも、現実には通訳不足に悩んでいた。

特に通訳の能力として料理に関わるニュアンスや感性を伝えられる通訳は数少ない。

その点、BCEアテンダントは有能な人間がそろっているらしい。

「まあ、失敗のほうが多いですけどね」

チーフアテンダントの渋沢さんはそう笑う。

「結局、失敗からしか学べないんですよ。いくら座学をしても、現実に起きることはもっと荒々しく厳しいです。でも、そこで立ち往生するか、なんとか救いの道を見いだすかで違ってくるでしょう。

今夜もアテンダントのOJT（On the Job Training）が活躍しているという。

「皆はじめから優秀だったわけではないのです。確かに研修では多くのことを学びます。しかし、それを有機的に機能させるメソッドはBCEアテンダントの中で生み出されたもので、これがもう一つの宝なのです」

では、第一の宝とは何かと聞く。

「それは、人です。スキルをもち、志を同じくするスタッフですよ。どんな立派な列車であっても、どんな立派なホテルであっても、中で働く人の気持ち、志、目的意識ですべて代わります。

武田信玄の『人は石垣人は城』ですよ。こうして新しいスタッフが入り、ベテランが腕をふるう。ホテルと同じです」

小樽の運河の水面は秋の満月の光をたたえて揺れている。その向こうに倉庫が見える。

寿司屋はなかには市場直結というものまであり、魚介の新鮮さはまさに日本一である。

しかし、小樽市もやはり全国の多くの地方都市と同じく、人口の減少も続き、それに伴って商店の閉鎖があり、いわゆるシャッター街の様相も少しある。

最盛期、石炭の積出港として活躍していたころと比較をしてはならないとはいえ、まるで老人の身体が衰えていくかのように部分部分が耐えきれずに傷んでいくようにも思え、日本全体として成長しているという経済指標があっても、これではマスコミのいう格差社会の縮図のように思えてしまう。

交通の便のいい郊外大店舗に対抗しきれない小商店によるアーケード街が経営者の高齢化とともに閉鎖に追い込まれていくのは、アメリカでも同じで、デトロイト・フリント市の例をマイケル・ムーアのドキュメンタリー映画に見ることができる。

私自身鉄道好きなので、中心街の再開発とともに交通の便を改善するために軽量鉄道、LRTの導入を期待してしまう。

市街中心部に主要な都市施設を再開発で回帰させ、LRTによって郊外の大きな駐車場と組み合わせたパークアンドライドにすれば徒歩で楽しめる街になると思うのは私だけではないらしく、この小樽でも観光地である運河と寿司屋街を組み合わせるとLRTとまでは行かないまでも何らかの軽量公共交通機関を導入する機運があるらしい。

しかし、そういった地方の改革も人口の逡減による予算難で頓挫し、頓挫する故に空洞化する悪循環もある。

そこでBCEが果たす役割、成田にやってくる外国人観光客を一気に呼び寄せ、街を国際観光都市とする効果は認められつつあるようだ。

実はBCEは何度か編成車両を変化させてきたが、食堂車を増結して2両の食堂車と3両のラウンジカーによる新編成に更新する計画があるという。そのためにJRで死蔵している食堂車を購入する目算で、現在調整中という。なんとも活気にあふれた話である。

小樽観光は私自身小樽は初めてなのだが、BCEの取材であるのでBCEでのグランドディナーを取材する。

ちなみに寿司コースに乗客の半数以上が出ていくため、グランドディナーは2回転程度で充分らしい。

まさしくめくるめくグルメクルーズだが、なぜこれまで実現できなかったのだろうと疑問ばかり浮かぶ。

九州ブルートレインでは設備を改善しようにも分断されたJR各社の足並みがそろわず、そろえたところで今度は旅行代理店が改善された設備を知らず、そのうえ鉄道と街作りを有機的に組み合わせる動きなど全くない。

渋沢チーフアテンダントは、その話をしてくれた。

今の日本は、かつての共産圏に近い、動脈硬化ならぬ人材硬化に陥っているのだ。

このITを過ぎICTの時代となるべきであり、BCE社も自治体やJRと協力関係を維持するために投資しているが、他には全くこういう例がないという。

全体の夢、日本全土の国際観光資産を生かした国造りに向けて動いて行けばいいのに、個々が努力しても、全体では怠惰に鈍く反応するだけで、次第に志を持って立とうとした人々も夢を忘れていく。

悲しいことだが、それが現実なのだ。

「私たちは負けませんがね。だって、いつの世もそうだったと思いますから」

渋沢チーフは笑った。

「この小樽にはちょっと離れたところに忍路環状列石という史跡があります。

縄文時代のストーンサークルですね。

はじめて行ったとき、ああここは『パワースポット』なんだなと思いました。

大地を気脈が流れる、なんて言うのが最近の安くさいオカルトアニメみたいですけど、でも地形の作る空間には、人々のもつ感覚を包み込んだり、吹きさらしたりする作用は本当にある。人間の皮膚感覚は、何よりも敏感にその土地の歴史や形を感じることができる。

建築でもそのことは考えられている。

以来、お客様をここをご案内することをいつも考えています。

なかなかできないんですけどね。

いつの世も、こういうパワーを、もっとパワーをと苦しみながらがんばる人が時代を築いてきたのでしょ

う」その笑顔は相変わらずまぶしい。

BCEは、それに乗ることも夢でありながら、それを走らせることも夢なのだ。

まさに夢の列車に、今私は乗っている。

「ところで、途中下車の話は想像できました？」

いえと答える。

「走行中は列車のドアは鎖錠スイッチによって閉鎖されます。これは当時の運輸省、現在の国土交通省の規定でそうするように定められています。

乗務員用の扉はすべて乗務員が施錠し、ここから抜け出すことはできません。でも」
渋沢さんは笑った。

「今は対策ができたんですけどね。答えはそのうち」

そのとき、渋沢チーフを他のアテンダントが呼んで、彼女は丁寧に辞して去っていった。

小樽の夜が更けるころ、寿司コースで楽しんだ人々を乗せて、BCEは北海道を出発する。

星々の明かりが散る青い夜空の底、ホイッスル一声、列車は滑り出した。

重連の北斗星色DD51が逆向きに付けられているのを列車端ラウンジで見る。

ディーゼル機関の轟音を彼方に、北海道の大地をBCEは走る。

そして五稜郭で再びEFY-500の牽引に戻り、青函トンネルを抜け、日本海岸を走り、明日、大阪・京都・神戸へ到達するのだ。

<続く>





青森を過ぎ、秋田を過ぎてしばらくして日本海沿岸の風景だと思わされる風景に出た。

鈍色の海、白砂の海岸、そして秋の高い空。

それを隠すように、鉄道を風と砂から守る濃緑の砂防林の杉が目的地大阪に向けて右側を次々とかけぬけていく。

列車は羽越本線を走っている。

昨晚小樽を出発した列車は、函館本線を走り、五稜郭を経て津軽海峡線に、そこから青森に到達、羽越本線に入った。

途中、羽越本線の優等列車を先行させながら駅弁や新聞・雑誌を積み込む運転停車が何度もある。

BCEのテレビは地上波デジタル放送に対応していて、個室にはB1ソロからA2グランドスイートまですべての部屋に液晶モニタと放送端末装置があり、いつでもテレビと現在位置表示を見ることができる。

とくに現在位置表示はJR東日本カシオペアの自動車用カーナビ応用のものではなく、BCE社が用意した路線図の上を標示するシステムになっている。

システムにはラウンジカーからの前展望・後展望の画像まで配信されている。

なんとも贅沢な話だ。

車窓はコンテナ貨物列車とのすれ違いがとても多い。

まだ交通のシェアとしてはわずかとはいわれているものの、昨今の環境問題の対策としては鉄道輸送は打ってつけである。

つい鉄道ファンの血で嬉しくなってしまう。

鉄道健在なり。

これまで廃止される地方鉄道の話ばかりで、悲しくもあった。

しかし、こうしてすこしずつ再生の息吹が感じられることもある。

BCEでは車内販売は予約制で、各部屋に運転停車の駅で積み込まれる駅弁の案内がある。

アテンダントにオーダーすれば、運転停車の時に積み込んでくれるという。

カメラマン氏は秋田の鯛（はたはた）すめし弁当を平らげ、また車内を撮影している。

かつて国鉄時代は駅弁といえは無愛想なものだったが、最近は鉄道で売らただけでなく、高速道路のサービスエリアなどでも売らためだろう。実に種類が多い。

ラウンジで、個室で、流れる風景を見ながら、駅弁の数々を楽しむ。

なんとも贅沢なクルーズである。

ちなみに羽越本線のダイヤを見ると、青森・秋田発の〈いなほ〉が新潟へのぼるなか、快速が何本かある程度で、旅客列車は1時間に1本の時間帯も多い。

このローカル幹線を支えているのはコンテナ貨物なのだと感じさせられる。

8002列車上り〈トワイライトエクスプレス〉は秋田と通過し、新津まで無停車である。

4002列車〈日本海〉と2022列車〈あけぼの〉、そして主力である〈いなほ〉があるほか、快速〈最上川〉が酒田から新庄の山形新幹線連絡、〈きらきらうえつ〉が酒田から新潟を結ぶ路線で、秋田-酒田間は完全にローカル線である。

しかし、BCEはその酒田にも運転停車する。車内での販売品の補充を行うのだ。

この運転停車の時にすっと出てしまえば、と渋沢チーフのなぞなぞを考えてみるが、運転停車中に開けられる扉には掛員がいて、荷物の積み込みとゴミ出しで忙しく、第一係員が不正に参加したなどという謎ではアンフェアである。

昼間のこの時間帯、食堂車は朝食と昼食の営業以外はサロンタイムとなり、紅茶やコーヒー、ケーキを提供する。

電源ラウンジ、ビューフェラウンジ、ミニサロン、サロンタイムの食堂車、そして展望車と、昼間を過ごす車内もまた豪華である。

BCEは酒田を過ぎ、新潟に着く。

そして信越本線で長岡、魚津、直江津、富山、金沢・福井と運転停車を繰り返して、途中の一般特急を先行させる。

特に富山までは越後湯沢から北越急行線で短絡して犀潟（さいかた）で合流する、金沢へ向かう〈はくたか〉の通過待ちがある。

対向列車は金沢を過ぎると〈サンダーバード〉683系となる。

いずれも劣らぬ高速列車で、BCEも客車ながら120km/h運転できるとはいえ、途中で物資の積み込みがあるためにのんびりと運転停車を繰り返す。

BCEはダイヤ上では特別急行列車ではない。あくまでも団体専用列車なのだ。

湖西線経由でゆっくりと京都駅に着いた。

BCEの京都着は昼頃だった。

その後、大阪駅で京都・大阪・神戸の観光のために再びBCEからアテンダント同伴で乗客が降りる。

大阪駅で客扱いの終わったBCEが引き上げる。再び寸時の休息である。基地での整備が入る。

EFY-500も休憩である。

ハイパワー機EF200と同時期に誕生した当時のハイテク旅客専用機・EFY-500の牽引力はEF66を上回り、フルパワーを発揮することのできないEF200に匹敵するものの、現在は変電所容量にあわせてリミッターを付けているという。

なめらかな加減速を行う旅客専用機・EFY-500だが、客車旅客列車が削減される一方では活躍の場が少なくなりそうだ。

しかし、客車列車だからこそ実現できる静粛性もあると思う。

やはり夜行列車は客車がいい。

日本は鉄道の軸重制限が厳しすぎると言われている。

今一度、こういった動力集中列車を再検討して欲しいものである。

京都・大阪で降りた観光客はアテンダントの引率で観光に向かう。

カナダの少年は出町柳まで行って、叡電きららに乗るといふ。

冬の近いこの時期、叡山は紅葉の見頃、きららもその車体色の映える季節だ。

日本のこのすばらしい景色を、BCEは外国人観光客に案内する。

徐々に私も京都駅を見た。

新しい駅ビルは、京都の景観を壊すと言われていたが、ミラーガラスは京都の景観を写し、まるで建物がすけて向こうが見えるような不思議な感じがあり、旧駅舎ではさばききれなかった乗客を誘導するためにはこれしかなかったのかもと感じさせられる。

BCEは京都の観光タクシーとも提携している。さっそくアテンダントの案内で観光タクシーに皆が分乗していく。

現在、BCEのバリアフリー化が問題になっているという。

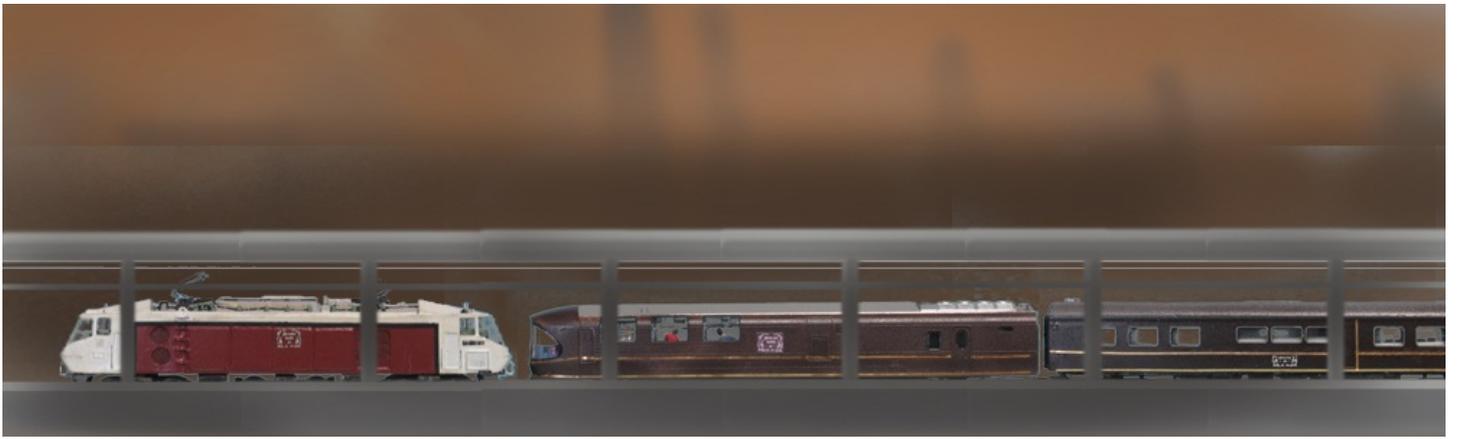
BCEのリニューアルを控え、法律によってバリアフリーにしなければならないなか、食堂車の2階建て構造が問題になっているらしい。

そこでBCE社の食堂車購入計画である。

新食堂車はシングルデッキで、バリアフリーを実現する目算であるらしい。

しかし、展望性をどう確保するか、それはまだ検討の段階だという。

24系客車の車両限界一杯の車体にして、そのうえ大窓にする計画もあるらしい。



カメラマンとともに大阪駅にたたずむBCEを撮影する。
BCEは下りのトワイライトエクスプレスとすれ違い、大阪着だった。
今夜の夕食後、BCEは瀬戸大橋へ向けて出発する。
もはや付け加えることのないほどの、神戸・京都・大阪の夜である。
暮れなずむ中、私は再び仮眠をBCEアテンダント大阪センターで取った。

ちなみにBCEの周遊運賃の計算だが、BCEは線路使用料と運転委託料を各JRに渡し、BCEの検修などの車両整備はJRの工場に委託する。

しかし、それ以外はBCE社の各地区センターがうけもち、BCEの補給・補充などを行う。

食材の調達、リネンなどの取り替えはBCE各地区センターのスタッフが行う。

汚物の抜き取り・給水は車両基地を持つ各JRに委託する。

そして、こうしてクルーズのバックにある小樽の寿司コースや京都大阪観光は提携業者と協力している。

委託だらけだが、それはそれでまとまった需要をもたらず上にBCEアテンダントの協力を条件として割引させる。

何よりも運賃とは別になる特急料金がいらぬため、事実同じ経路をカシオペアやトワイライトエクスプレスなどで廻るより若干お得という。

今夜の乗客の夕食は食堂車ではなく、京都・大阪市内の飲食店で喫食することになる。

奥深い趣向を凝らした京料理の料亭に日本一の食い倒れの大阪のグルメである。

夕食を終えた人々がアテンダントとともにBCEに戻ってくる。

皆、心地よいお酒と料理に酔った顔で帰ってくる。

それを出迎えるBCEアテンダントたちも満足そうである。

冬に近づき、野菜も魚も肉も、料理人冥利に尽きると料理人に言われるほど美味しくなる季節である。

特にBCEアテンダント大阪スタッフの顔がほころんでいる。

それが観光業の楽しみであるらしい。

今夜は大阪近くの駅に引き上げ、早朝、寝台特急電車〈サンライズ瀬戸〉の続行で瀬戸大橋を渡るのだ。

大阪のシアンめいた夜の中、列車は汽笛一声、出発した。

乗り遅れもなく、予定時刻通りの出発である。

神戸まで、列車は急ぐ。

京阪神と呼ばれるとおり、この3都市間は密度の高いダイヤで、新快速がはっきりなしにすれ違う。

ホームには仕事帰りの人々のコートの灰褐色がならんでいる。

そのさなかを、クルーズ列車BCEは進んでいく。

東京から高松への下りの電車寝台特急〈サンライズ瀬戸〉は後からやってくるので、先に岡山で運転停車をとる。

サロンカーではアップライトピアノの演奏が続いている。

曲はガーシュウインのラプソディ・イン・ブルーがかかっている。

アメリカ生まれのこの曲を聴きながら神戸の摩天楼を見送ると、なんとも優雅な気持ちになる。

皆クルーズということできつろぎ、ソファに身体を預けている。

一人、また一人とそれが寝台車に消えていき、最後に私とカメラマンになった。

瀬戸大橋の通過は朝である。

列車は岡山目指し走っている。

私も個室に戻った。

防音と空調の利いた個室は、B1ソロ、B寝台とはいえ快適だった。

かすかにジョイント音が聞こえた。

気付くと、列車は走り出していた。

進行方向遠くで特殊警笛、メロディーホーンが鳴った。

まもなく列車は瀬戸大橋にさしかかる。

列車は上り勾配を登る。橋の高さに合わせるためだ。

高速道路と合流する。道路は上を走る。

トンネルにはいる。

そして、抜けた瞬間、視界が開ける。

足下の家々の密集の向こう、水平線の見える中、瀬戸の島々がやや霞みながら点在しているのが見える。

まさに風光明媚である。

瀬戸大橋は四国新幹線の敷設も考えた構造になっていて、線路は4線分、複々線用に造られているが、現在使われているのは在来専用の2線だけだ。

登り切った車窓に、いくつものトラス構造が駆け抜けていく。

橋にさしかかったのだ。

列車はゆっくりと橋を渡っていく。

高速道路の下の線路から見下ろす島々を眺める。

途中、島に降りるインターチェンジの高架の林立が入る。

そして再び、列車は次の橋にさしかかる。

白く塗られた橋の繊細な構造、その向こうの青々としたオリーブや柑橘の木が生えた島。

島にはそれぞれ小さな漁港があり、漁船とそれに寄りそう家々が見える。

そして、ついにその島々との別れの時が来た。

工場が見えてきた。瀬戸大橋の四国側に出たのだ。

ついに列車は四国に入った。

四国は、いつきても不思議な感じを受ける。

四国という島に高い山がそびえるために、どうしても狭くなってしまふ平地には、その急峻な地形のためにすぐに流れ下ってしまう水を少しでもとどめようと点在する溜め池と、その池の周りの木立がこんもりと茂っている田園風景、そして瀬戸内の工業地帯が交錯する。

しかしそれ以上に風景は言いようのない、四国独特の明と暗の陰翳を描き、冬も近いというのにさんさんと輝いている。

列車は松山に向かう。松山道後温泉に乗客をすべて降ろし、再び整備を受けるのだ。

先行したサンライズ瀬戸は東の高松に向かうが、BCEは西の松山へ走る。

サンライズ瀬戸も臨時便の延長運転では松山まで走るが、今日は平日であり、松山に向かうのはBCEだけである。

四国予讃線に入ると、BCEは瀬戸内の海沿いの線路を走る。予讃線本来の振り子特急であればスリルすらあるが、BCEはなめらかに線路をトレースしていく。

JR四国は独特な会社で、他のJRより先にステーションナンバリング、駅に番号を付けて外国人観光客への利便を図ったりしている。

また、車両の形式番号もJR各社が旧国鉄時代の付番基準を守り、守れない場合はEをつけたりと措置しているのに対し、JR四国ではいきなり1000番台を付けて識別し、私鉄的な雰囲気がある、

また、かつては他に線がないのに本線を名乗っていたJR四国の路線は一挙に本線の名前をやめて、今はJRには**本線という線路はない。

そして、かつて気動車急行の王国であった名残か、その急行を特急に格上げし、急行がほとんど無いかわりに特急料金が値下げされ、通勤ライナー化しているのも特徴である。

また、駅間も昔の汽車駅の感覚で駅間が長い区間が多い。

そんなJR四国予讃線を進む。

茶屋町、児島とJR西日本の駅を過ぎた後、橋を渡って宇多津、丸亀、多度津と過ぎ、新居浜、今治、伊予北条を過ぎたころ、JR四国の車掌さんが乗務しているにもかかわらず渋沢チーフアテ

ンダントの案内放送が入る。

この列車が松山で停車し、全乗客が道後温泉の宿に移動すること、しかし松山駅は松山市内のはずれにあり、道後温泉まで距離があるので、そのために全乗客分のリムジンバスがすでに松山駅前で待機していること、しかし松山駅から出る伊予鉄道を利用することもできること、荷物はアテンダントのクロークサービスがあることを告げる。

道後温泉の宿は予約済みで、シームレスにチェックインできることなども放送される。

列車が減速をはじめた。通り過ぎる駅は伊予和気だった。

次の次の駅が、松山駅である。

空が若干広く見える。そう電化してたたないせいだろうか。

三津浜を過ぎた。乗客が降車の確認を受ける展望車とラウンジカーに集まる。

ラウンジカーまでは寝台車の扉はすべてワンタッチ式の自動ドアでスムーズに行けるのに対し、展望車は一度2階建て食堂車の1階を通らねばならない。

しかし、展望車で待っていることもできる。特に荷物はBCEアテンダントの男性スタッフが加わって運んでくれるので、乗客は皆ほとんど手ぶらである。

減速がさらに進んだ。

ゆっくりと、BCEは松山駅に入線した。

JR松山駅から道後温泉までは距離がある。

伊予鉄道の松山市駅が松山の中心駅で、JR松山駅はかつて鉄道がSLの火の粉をまき散らす迷惑産業だったころ、国有鉄道の駅として当時の鉄道省によって設置された。

当時は鉄道は忌むべきものだったのだ。

沿線の藁葺き農家に火の粉がかかり、火事が起きたような時代である。

今になって、この松山駅の不便さは何とかならないものかと思う。

なにしろ松山駅は駅舎の反対側に出る自由通路すらないのだ。

駅舎の反対側に出るには構外の踏切を使わねばならない。

松山市駅と松山駅は、どちらが松山を名乗るかで争いが起きたほどだと言うが、その割には今の松山駅の鄙びた感じは、鉄道趣味的にはいいのだが、日本の鉄道の将来を考えさせられてしまう。

JR松山駅から温泉までの移動はバスと伊予鉄道で行う。

カナダ人鉄道少年は伊予鉄道組らしい。

伊予鉄道とは、松山市内を走る路面電車（軌道）と、郊外電車を組み合わせた鉄道である。

路面電車部には最近すこしずつ導入が進むカラフルに塗られた超低床車が走っている。

その向こうに松山城。

松山城にはまだ足場が組まれている。修繕工事らしい。

私はバスを選択した。

バスはリムジン仕様の観光バスで、シートもゆったりとしていて、BCEの雰囲気をちゃんと出している。

バスは市内をちょっと巡り、ほどなくして旅館についた。

道後温泉の由緒は知られている通りで、道後温泉本館はいかにもの伝統と歴史を感じさせる古い作りが重々しく、それでいながら湯治場としての暖かな雰囲気がなんともいえない。

ギヤマンの格子の灯籠など、国の重要文化財に指定されている上に、雰囲気はまさに宮崎駿の『千と千尋の神隠し』を思わせる。

外国人にとってはこれもまた、たまらないだろう。

道後温泉駅もまたムーディーに仕上げられ、観光のためにガイドとして『坊ちゃん』『マドンナ』『赤シャツ』までいる凝りようである。

旅館では女将以下仲居さんがそろって出迎えてくれる。

部屋も仲居さんが案内してくれる。

旅館の部屋は日本旅館の伝統を守ったものだ。

曲がりくねった廊下の向こう、一部屋ごとに記された部屋の名前。

廊下には和紙細工の行灯がフットライトとして配置されている。

部屋は畳敷き、窓際の床の上にはテーブルと椅子と洗面台。

外国人客には日本の風呂のマナーなどが案内される。

また、こういった旅館づくりでは混乱しやすい避難口の案内も行う。

この道後温泉の歴史をひもとけば、596年（法興6年）に聖徳太子が来て入浴した記録に始まり、齊明天皇のご行幸、一遍上人、小林一茶、十返舎一九と訪れている。

そして明治に漱石・子規・高浜虚子と訪れた次の年、霊の湯と又神殿が新築されている。

昭和10年に曳き屋で建物を移動して男湯・女湯に改装され、昭和20年日本の終戦の戦後すぐは米軍に接收されて使われていたようだ。

何度も大地震で湯が止まっているのだが、それでもまたわき出してきた。

その歴史もまた、道後温泉をありがたいものと演出している。

本館の風呂でカナダ人少年と再会した。

チヒロ、チヒロと連呼していた。その通り、道後温泉本館は吹き抜けの底に温泉があり、その上に休憩所がある『千と千尋』に登場する『油屋』と同じ雰囲気がある。

彼は特に日本の鉄道網の稠密さに感激しているようだった。

京阪神の鉄道に興奮したらしい。

カナダにも鉄道雑誌があり、その日本の鉄道特集号を読みふけて『予習』したと話していた。

彼は500系新幹線にもあこがれがあるという。

カナダでも鉄道輸送をもっと重視すべきだと主張していた。

少年ながら、熱心に車窓を撮影していたようだ。

湯上がりに食事をいただく。

それも各部屋での食事である。

仲居さんがお膳に乗せて持って来てくれる。

私はカメラマン氏と一緒に撮影しながらの食事だった。

最近では撮影も1眼デジカメなので、私のPCに取り込んで写りを確認できる。

キレイに撮れたとカメラマン氏も満足である。

その後再び温泉に入る。カメラマン氏も撮影である。

さすが道後温泉、湯量も豊富で深夜でもつかることができる。

湯に浸かりながら、渋沢さんのかけた謎を考える。

どうやって、ダイヤに表示されない運転停車で、しかも自動扉と固定窓で密閉された列車からその人は抜け出したのだろうか。

考えれば考えるほど、心は完全犯罪ゲームを考えるかのように深まっていく。

明日はBCEで九州に移動する。九州鹿児島、そして最後の立ち寄り地・長崎を過ぎると、列車は往年の九州ブルートレインのように九州から東京に帰る。

実に贅沢なクルーズである。

ちなみに、日本人向けのクルーズもあって、それでは日本人でもなかなか知らない秘湯を巡っ

たり、なかにはブルトレインの青色寝台車を増結車として増結し、修学旅行にも使えるという。

BCEで修学旅行とは何と贅沢なものであるが、計画は進みつつあるらしい。

湯上がりの丹前姿の渋沢チーフに出会った。

スタッフも、ここは仕事を旅館に任せ、疲れをここで癒すのだという。

チーフ以下、何人かのアテンダントは地方のBCEセンターとは別に『通し』で業務に当たっているのだ。

ちょっと一息だそうだ。

本当にご苦労なことである。

渋沢さんとは、お疲れを拝察したが、道後温泉と言うことで、子規と漱石のはじめた日本の野球という趣向のミュージカルの話になった。

正岡子規・夏目漱石はいうまでもない偉人である。

その二人が過ごした松山の夜。

あのころは、日本というか、世界が狭かったように思えるのはなぜだろうという話になった。

日本の近代を考えると、思わぬ同時代性が見つかる。

今のような便利な交通もないのに、彼らは縦横無尽に日本を旅した。

交通の発達した今のほうが、日本は広いと思わされる。

それはなぜだろうという話になった。

一種の歴史の美化作用かも知れませんね、と渋沢チーフは微笑んだ。

松山城の改修の話になった。

松山城は2004年10月から、天守と他6棟が改修工事に入っていたが、2006年秋、まさにもうすぐ改修工事が終わると言う。

見てみると、工事のシートはまだ残っているが、天守からの眺望は確保されているようだ。

引き渡しは11月とのことで、現在は10月である。

工事は順調に進んでいるらしい。

渋沢さんは、失礼しますと言ってアテンダント控え室に消えていった。

私も部屋に戻ると、もう布団が敷かれていた。

暖かくふんわりとした布団が旅の疲れに沁みてくる。

取材でもなければ泊まれないような格式の高い温泉宿の夜だ。

立って半畳寝て一畳というが、やはり宿の一畳は上質に静かだった。

特に揺れない床が、また嬉しかった。

いくら豪華列車とはいえ、揺れ続けるのはしかたがない。

だが、ちょうど揺れない床で眠りたいころにこうやって宿が提供される。

なんともすばらしい心づくしである。

朝を迎えた。

旅館で和の朝食を食べる。

お膳に乗せられて提供される和定食は、純和風だが、和懐石としてしっかりと作られ、飾られている。

昨日の夕食をさっぱりと落とし込むような、すっきりした味わいが口を幸せにする。

なんとも穏やかな朝である。

お茶を飲みながらしばらくすると、アテンダントが松山駅への移動を促してくれる。

またバス組と伊予鉄道組に別れる。

松山駅では、松山車両基地で整備を受けたBCEが待っている。

EFY-500のブロワ音と、電源展望車カハフの発電機の音が響いている。

電化路線がなかった国鉄のころ、気動車急行全盛期にはどんな音がしたのだろうと、二度と再び訪れない歴史を想像する。

並ぶ気動車急行のディーゼルエンジン音が秋空に駆け上がっていったのだろうと思うが、今はその空を架線柱と架線が区切る。

人々が再び車内に戻っていく。

乗り遅れがないか確認作業があった。

なかったと確認がとれ、渋沢チーフアテンダントがインカムで車掌に報告する。

車掌が出発合図を送る。

ふたたびEFY-500のメロディーホーン一声、BCEは出発した。

昼間のさんさんと光の降る島々の瀬戸大橋を抜け、列車は再び山陽本線に入った。

今夜、九州鹿児島を夜を探訪し、明日長崎を訪れ、その夜東京に帰還する。

そして明後日、朝からの東京観光と、夜のフィナーレパーティーとなる。

旅程は半分を過ぎた。

濃密なクルーズ体験が、ジョイント音を刻みながら進んでいく。

列車は下関を通過し、関門海峡トンネルを抜けた。

BCEは九州に入った。

事件は、その九州で起きたのだった。

小倉を過ぎ、列車は秋晴れのなか、北九州スペースワールドの脇を抜け、博多・熊本・鹿児島へ向けて列車は走っていく。

そのときだった。

渋谷チーフがインカムで指示しながら通路を急ぎ足で歩いている。

「どうしたんですか」

「実は」

チーフは口ごもった。

「一人、列車の中から消えたんです」

状況はこうだった。

B2寝台個室シングルツインにお泊まりの夫婦、ウィンブリー夫妻が、その一人っ子である、あの鉄道マニアの少年・ミリアム・ウィンブリー君のために用意したB1寝台個室ソコを訪れた。

九州の駅弁と一緒にオーダーしようと言う誘いだったらしい。

ところが彼は、荷物を置いたまま、若干の所持金とともにB1ソコからいなくなっていたのだった。

はじめはピアノの演奏をしている展望車や、ラウンジや食堂車にいて外を撮っているのだろうとそれほどの危機感はなかったという。

しかし、二人で探すと、まったくこの11両編成のどこにもいないのだ。

そこでアテンダントが総出で探しはじめたのだった。

だが、見つからない。

業務用室もすべて点検した。

食堂車の厨房も探した。

「まさか、車掌室の窓から？」

私は推理を口にした。

車掌室は、車掌がホームの確認をしてドア扱いをするため、車掌が身を乗り出せるように一段下降式の開けることのできる窓がある。

そこから抜け出したのではないかと試してみたのだった。

「いいえ、片方は車掌、片方はアテンダントの休憩に使っていません。車掌室は5カ所しかありません。展望車の1部屋、B4寝台車の2部屋、電源展望車の2部屋ですが、使っていない車掌室3室は鍵がかかっています。それも、鉄道用の鍵だけでなく、もう一本、BCE専用のディンプルキーでなければ開けられません」

ディンプルキーとは、鍵の本体にギザギザがなく、くぼみが作られていて、そのくぼみに合わさって開く鍵である。

古い鍵に比べて高い工作精度を要求されるために合い鍵が作りにくい、最近の鍵だ。

「密室じゃないですか」

「ええ。でも、運転停車が小倉でありました」

渋沢チーフは車掌と小声で話した。

「記録によると、日本に来てお小遣いの現金を日本円にして変えています」

チーフはお母さんから聞いて、口にした。

お母さんは日本人で、カナダ人の旦那さんと結婚し、カナダでミリアム少年を生んだらしい。

「誘拐の線は疑わないんですか」

「一応確認のために鉄警隊（鉄道警察隊）に連絡しますが、しかし鉄警隊は圧倒的に人手が足りません」

「このまま失踪なんて」

お母さんが震えている。

それにお父さんが手を添える。

そこに、渋沢チーフが口にした。

「大丈夫です。彼は戻ってきます」

「でも列車は鹿児島めがけて今も走っていますよ」

お母さんが心配そうに言う。

「ええ。でも、彼なら大丈夫です」

チーフはなおも続ける。

「大丈夫？ どういうことです？」

「お母様、お父様、まず落ち着きましょう」

サブチーフが促し、業務用室にミリアム少年の両親を誘導していった。

「大丈夫なんですか」

「いや、実は」

渋沢チーフは、目を転じた。

「ああいう年の子って、こういうことが好きなんですよ」

そういいながら、渋沢チーフは車両のデッキに出て、配電盤の鍵を開けて、中を見た。

「やっぱり」

渋沢チーフは頷いている。

「これをやれる子なら、ちゃんと帰ってきます」

彼女は確信を得ているようだった。

列車は博多を過ぎ、南下して熊本を過ぎる。

途中、後続のリレーつばめを先行させるために運転停車する。

リレーつばめは、博多までの山陽新幹線と、新八代から鹿児島中央までの九州新幹線の間、博多から新八代までの在来線区間を接続する特急である。

かつての鹿児島本線の女王だった787系だが、今はビュッフェも撤去され、リレー特急としての運転である。130km/hの俊足だが、線形の悪さをカバーできる振り子特急ではない。

BCEはさらにそれを先行させる。

まさに急がない旅の列車である。

列車はゆっくりと九州新幹線と並行して走る在来線・肥薩おれんじ鉄道をゆく。

川内で九州新幹線と合流するが、しばらくして離れる。

そして、鹿児島中央に着くアナウンスが入る。

桜島の薄い噴煙が見えた。

列車は鹿児島中央駅、かつての西鹿児島、九州ブルートレインの夢の跡についた。

歓声が上がった。

なんだろうと思ったら、なんとミリアム君は鹿児島中央で先に列車を待っていたというのだ。

入線するBCEの機関車・EFY-500を撮影していた彼に、ご両親は息を吐いた。

「寿命が縮まったわよ」

とでも言っているのだろうか。

無事の再会だった。

渋沢チーフはご無事で良かったと言ったあと、彼に一言くぎを差した。

私はどうやって脱出したかと聞くと、ミリアム君は教えてはくれなかった。

それには渋沢チーフも頷いていた。

謎は、積み残された。

鹿児島中央駅は、かつて西鹿児島と呼ばれていた駅であり、九州ブルトレの終着駅だった。

BCEがクルーズを開始してから3年後、現在の橋上駅舎の形にリニューアルが完了した。

九州新幹線の受け入れ態勢を整えた工事で、九州新幹線は2004年3月13日開業であり、現在この鹿児島中央はJR九州では3番目に乗降客数の多い駅である。

鹿児島の観光に出かける人々を送り出し、BCEは続く長崎への旅を準備する。

人々は鹿児島でまたしても温泉を楽しんだり、薩摩切り子や薩摩焼の体験や、鹿児島ラーメンや酒ずしを楽しんでいる。

ミリアム少年は鹿児島の鉄道を撮影している。

その熱心な姿に、私はかすかな寂しさを感じた。

——なにかを忘れたいのだろうか。

私にも、そんな季節があった。

成長して行く身体なのに、いっこうに成長しない心。

そのもどかしさを、何かにぶつけてしまう。

そんな感じを見受けた。

ミリアム少年は、鉄道論を口にするほど早熟な子だが、まだ子供なのだ。

でも、立ち入るわけには行かない。

私とミリアム少年との関係は、あくまでも取材しに来たルポライターと、クルーズトレインの客であり、それ以上の接点はないのだ。

でも、自分には分かった。

旅の終わりの匂いだ。

あの山へ出かけて、楽しいハイキングが終わり、みなつかれた状態の時だった。

家に着くまではハイキングだと言いながら、すこし疲れながら……あのいやな、お父さんとお母さんの思い詰めた表情を見たときの匂いだ。

帰りのロマンスカーの中で、ちょっと流れたカチカチのバニラアイスについていた、木製のスプーンの匂い。

今でも、あのころの自分を思い出すと、つらい。

父と母がいて、自分がいる。

でも、あのとき、父も母も、すべてを終わりにしようとしていた。

最後の旅になるのだった。

まだ幼い弟は、何も知らずに見上げていた。

お兄ちゃん、と甘えてきて、私はそれをあやしていた。

でも、私は昨晚、垣間見てしまっていた。

緑色の、薄い紙に印刷された用紙と、それを真ん中に見つめ合う両親。

あのとき。

私は急に苦しくなり、身体を折って苦しんだ。

カメラマン氏が驚いていた。

私事ではあるが、仕事とプライベートを分けるほど私に才覚がないのは分かっている。

祈りたかった。

しかし、あのとき。

鹿児島観光が終わった。

これからBCEは長崎へ急ぐ。

シルクロードの終点、長崎、そして大阪、東京。

人類史的な旅の終着点が近づいている。

長崎の朝を迎えた。

大浦天主堂などの基督教会と寺院、そして中華街をBCEアテンダントの案内で路面電車に分乗して巡る。

ミリアム少年を見た。

実は、昨日の夜、かすかに少年の両親が言い合うのが聞こえた。

旅先では、興奮のせいか、小さなケンカを起こすことがある。

少年はそれを聞かなかつたかのように、ラウンジへ向かった。

そして、ラウンジのピアノを借りて、一人弾いていた。

走行中の列車に、彼の連弾が響いていた。

「上手いね」

私は思わず声をかけた。

「ちょっと前まではピアノを習っていました。手も大きく指も長いし、音楽が好きなので」

と少年は小さなiPodを見せた。クリップ型の新しい方のiPodだ。

彼は、深刻そうでもなかつた。

でも、澆刺（はつらつ）とはいかない。

「ミリアム君」

2回呼んでようやく顔を向けた。

「僕は何も聞かなかつた」

彼は僕の言葉に頷いた。

「パパもママも、僕のことでもめてる」

嗚呼、と思った。

「お金持ちなのに、おじいさんが亡くなってから、二人ともおかしくなつた」

彼は口にした。

「なんでだろう。あんなに素朴だつたけど、ハートフルに僕を育ててくれていたのに。」

決しておじいさんの遺産で変わるほど苦しい生活ではなかつたのに」

少年は口を尖らせた。

「パパとママは、好きかい？」

「うん。他に代わりはいない」

胸が痛かつた。

「だから、少しでも昔を思い出してくれるように、ってこのBCEクルーズに行こうっていったんだ」

少年はピアノをアテンダントに預け、展望椅子に座つた。

ピアノは再びプログラム通りの自動演奏に戻つた。

そして、列車は長崎に着いた。

どちらが大人なのだろう。
私には少年の詳しい家庭環境は分からない。
だが、察すると胸が痛くなる。
私自身も、そういう時期があったからかも知れない。
こういう問題は、それぞれに理由がある。
他人がとやかく言えるものではない。
でも、少年の青い瞳の曇りが、私の眼から消えなかった。

長崎で、鉄警隊が乗り込んできた。
渋沢チーフも車掌も顔をこわばらせている。
「どうしたんですか？」
チーフは、一瞬口ごもったが、言った。
「イタズラだとは思うんですけど」
見せたメールのプリントアウトには、書かれていた。
『BCEの乗客を誘拐する』、と。

「現在長崎県警と警視庁が発信源を探しています」
「でも、大丈夫だとは思うですよ。BCEは何度もこういうイタズラにあってききましたから」
渋沢チーフはため息をついた。
「市内観光は通常通り、アテンダント同伴で行います。市内電車はすでに貸し切りにしてあります。それと系列の北急警備の私服警備士も同伴させます。長崎県 警さんにはご迷惑をおかけしません」
鉄警隊の警部が頷いた。
「では、平常通りに」

しかし、誘拐騒ぎといい、ミリアム少年の途中下車といい、トラブルが相次ぐ。
「トラブルは起きて当たり前ですよ。よくあることです」
渋沢チーフの顔には、いつもの意志を決した凜とした輝きがあった。
もう切り替えたのだろう。
やはり頭脳明晰な人は違う。

長崎中華街、グラバー邸など、日本人には好みだが、外国人は長崎を楽しんでいるだろうか。
と思うと、路面電車が進むたびに、彼らも写真を撮り、ムービーを撮っている。
やはり観光国家日本というだけあって、このオリエンタルな雰囲気は彼らをすっかり魅了しているようだ。
観光タクシーとの連携で移動しながら、中華街の名店で食事をした。

この支払いもBCEのBCEXを使って行う。

まるで日本全体が巨大なホテルになったような感じだ。

そう考えると、渋沢チーフが落ち着いていたのも、ドラマHOTELの『姉さん事件です』みたいなものかもしれない。ちなみに原作のマンガには『姉さん事件です』という展開はないらしい。

昼食を食べて、BCEに戻る。

これで長崎観光は終わった。

BCEは、東京へ向かう。

最後の行路である。

EFY-500のホイッスルが鳴る。

列車は、かすかな揺れとともに引き出され、鉄路を舐めるように走り出した。



<続き>

.11 帰路

列車は順調に山陽本線を飛ばしていた。
そして、神戸を夜通過した。

私は眠っていた。
列車で過ごす最後の夜、ピアノの演奏を中心にみなと楽しく飲んだせいか、眠りが早かった。
この同じ列車と一緒に過ごして、なじみのお客さんも多くなった。
ミリアム君もその一人だ。

目が覚めた。
いつものB1ソロ個室だった。
丸窓の向こうから蛍光灯の明かりが顔を半分照らして、少しまぶしい。
カーテンを閉め切っていなかった。
この明かりは、車外からだ。

列車は人気の全くないホームに入っていた。

駅の表示は、JR東海の静岡駅だった。

運転停車だ。

BCEは明日早く着きすぎるのを防ぐため、運転停車をして、調整しているのだ。

私は起きて、いつもの業務用室をノックした。

どうぞ、と声がした。

渋谷チーフだった。

「この静岡駅に運転停車しているときでした」

渋谷チーフは話し出した。

「夜の中、朝刊の積み込みも終わり、我々スタッフは一服していました。

そのとき、車掌から直通管の圧力がおかしい、とインカムで通報がありました。

インカムで乗務員全員で捜索しました。

ドアはすべて閉まっています。

ドアが一瞬開いたような形跡はありましたが、再びドア閉鎖空気圧は正常の閉鎖状態に戻っています。

そして、車掌さんの言った直通管の圧力も、平常に戻っていました。

夜明け前です。

静岡駅は静かでしたが、始発の新幹線の乗車案内が始まっていた。

私はどうしていいか分かりませんでした。

おそらく途中下車を誰かがしたのだろうと。

でも、清水チーフは『大丈夫。このままの旅程でいける』と判断しました。

列車は、定められた運転停車を過ぎ、発車しました」

「列車が東京に着いて、清水チーフ、私の先輩が言いました。

『恥ずかしくって言えないわよ。私のおじいちゃんが乗って、途中下車したなんて』

清水さんのおじいさんは九州東海道スジの寝台列車の車掌長だったんです。

ブルートレインに車掌補で乗り始め、ブルートレインの全盛期を知っていました。

そして、ブルートレインの斜陽化の中、定年になりました。

そして孫が夜行列車の復権を期したBCEのチーフになったと聞き、こっそり乗車したのです。

清水チーフは分かっていたのですが、言えなかった。

そしておじいさんは、夜中の静岡駅で、ホームを見るうちに、かつての現役時代を思い出してしまったのです。

使われている種車は24系25形、型は古いけれどおじいさんのなじみの寝台車です。

自動ドアを作動させる空気の系統は良く覚えています。

懐かしさのあまり、おじいさんは定年後もキーホルダーに隠していた鉄道の鍵を使ってしまった。

返納することになっている鍵ですが、昔のおおらかな時代です。

合い鍵を作ることはできました。

その通り、その蓋の中にはその車両のドアだけを開けるバルブ、三方弁がありました。

BCEのドアは、空気圧を送り込んで閉じるエアピストンによって閉鎖します。

本来は、BCEはセキュリティのため、必要な装備の点検蓋などはクルー用のディンプルキーで鍵をかけます。

しかし、鉄道の運行に関わる鍵は、かつてこの客車たちがJRや国鉄で使われていたところからの鍵のままになっています。

安全運行に関わる部分では、鉄道施設というものは、車両も含め、単純な構造を残してあるんですよ。

おじいさんはその鍵を使って配電盤を開け、BCCXの戸閉めセンサーのブレーカーを作動させました。BCCXシステムには自動復帰機能があるので、5分で戸閉めセンサーは回復します。

三方弁のバルブを開け、ドアを開けます。バルブで空気を抜けば、ドアは手で開けられます。

そしてボディ下にある車外からドアのバルブを閉める弁を使い、ドアを閉めて、静岡から新幹線に乗りました。

それで東京駅に先回りしていたんです」

渋谷チーフは話し終えた。

「じゃあ、ミリアム君も？」

「実は、ミリアム君はそのおじいさんに会うために、日本に来たという理由もあるんです。

ウェブ経由で、ミリアム君は連絡を取っていました。

そして、BCEセンターの調べでは、ミリアム君はかつて日本に住んでいたのです。

ミリアム君の実家は東京で、その清水元チーフのおじいさんと血縁関係があり、ミリアム君はおじいさんと一緒に九州スジの寝台列車に乗ったことがあるんです」

意外な真相だった。

「じゃあ」

私も推論を立てた。

「ミリアム君は、そのときの知識を使って、ご両親を心配させることで元通りになってもらおうとした。でも、あれ、おじいさんがなくなったって言うていたけれど」

「亡くなったのはお父様のほうのおじいさんで、お母様のほうのおじいさんは健在だそうです」

私は絶句するしかなかった。

「そして、小倉駅での積み込みの時、そっとブレーカーを切り、ドアを開けて外に出て、ドアを閉めて山陽新幹線に乗り換えた。小倉から博多まで、在来線に比べれば新幹線のほうが圧倒的に早い。

博多から〈リレーつばめ〉で新八代へ。新八代から鹿児島中央まで九州新幹線。BCEの最高速度が120km/h、新幹線は200km/hを易々と越える上に、線形もゆったりとしていて速度制限を受ける箇所はわずかです。

それで、鹿児島中央でこのBCEを待ち受けたんです」

私は息を吐いた。

たしかに、そうすればさまざまな列車に乗れる。

鉄道ファン心理として、分からなくはない。

「あの」

ドアをロックされた。

ミリアム君だった。

「眠れないんです」

「いいですよ」

渋谷チーフは明るく、暖かく出迎えた。

ミリアム君は、すっかり話してしまった。

家庭環境が複雑だとか、そういう話ではない。

両親がすれ違っているのだ。

「大丈夫。朝になれば、おじいさんも来るし、それにあしたは秋葉原観光でしょ？」

背中を渋谷チーフがなでた。

ミリアム君は、泣き出した。

「僕だって、大人になりたい。立派な大人を目指してる。

大人になりたい。でも」

彼は嗚咽した。

「今だけは子供でいさせて欲しいんだ。

だって、子供でいられるのは」

彼の悲痛な叫びだった。

「今だけなんだ！」

私も胸が痛かった。

「あの」

廊下にミリアム君のご両親がいた。

「申し訳ありません」

「いえ」

渋谷チーフは微笑んだ。

「ミリアム君を幸せにできるのは、お二人だけなんです。

今一度、しっかり抱きしめてあげてください。

途中下車のことも別にどうという事はありません。

でも、私にとって、この列車を降りるとき、皆が笑顔であって欲しい。

それが一番の願いです」

チーフは時計を見た。

「食堂車で3人でよくお話になってください」

そう言ってチーフは鍵を出し、みなを営業の終わった食堂車『プリンセス・ダイナー・オブ・コースト』に案内した。

隣の展望ラウンジ車では、まだ何人かがこの長い夜を過ごしている。

2階建て食堂車の食堂部分、2階席には、他に客はいなかった。

クルーズ最後の夜である。

「ドリンクはご自由に。では」

渋谷チーフはそうほほえみ、席を辞した、

私も続いた。

「こういっては何ですけど、ほほえましいじゃないですか。あの子はあの子で、本当に身体は大

人になっているんです。でも、どうしたらいいかわからないでいる。ああいうとき、親が一番大事です」

「そうですね」

「あなたも、なにか抱えているような」

私も、いつの間にか話し出し、すっかり話して出してしまった、
幼いころの思い出。

離婚話を見上げながら、どこにも行けず、結局お年玉を使って、当てもなく旅に出た。

そして、その旅は、両親がおちついて話して離婚話を辞めることになって、私も多感なころを
過ぎ、日々文章をつづりながら、今も続いていることも。

「すいません、チーフは明日があるのに」

「また仮眠しますよ。私は睡眠のとりかたで人生をマネジメントすることを覚えましたから。良
い睡眠は、短くても身体をリフレッシュさせてくれます。そのためにこのBCEでも、みなさま
のベッドには工夫をしているんですよ」

渋谷チーフは明るかった。

「ご両親は、そのあとその離婚届を捨てて、あなたと弟さんを育てたのでしょうか？」

そして、こうして息子がルポライターになっている。

充分ですよ」

私は渋谷チーフのこの包容力に、崩れかけていた。

このすばらしい旅が、あと十数時間で、終わってしまう。

なんとも寂しく、それでいながら、それが鉄道というものだと思った。

私は、鉄道を移動手段と思っていない幼いころがあった。

いつまでも寝台車に乗り続けたかった。

乗っていると、力が回復するような、そんな歳だった。

私にも、まだその記憶が残っている。

クルーズ列車BCE。

始発駅は、品川だった。

終着駅は、東京。

汽笛が再び鳴った。

旅が、もうすぐ終わる。

12 東京

列車は昼頃、東京駅に到着した。

機関車がメロディーホーンを鳴らしながらの入線である。

今度の停車は客扱いがある。

隣の新幹線ホームからの視線を浴びながら、BCEは停車した。

そして、東京観光と、フィナーレパーティーが始まる。

ミリアム君は秋葉原の中古鉄道模型店にJR北海道の振り子気動車の模型を予約してあるらしい

。ご両親も一緒だという。

すこし仲直りしたような、明るい表情が救いだった。

他にも、皇居や東京都庁、なかには横浜まで出かける人もいるらしい。

観光が終わり、東京の北急ハイラットホテルでフィナーレパーティーが行われた。

司会はBCEアテンダントの一人が行う。

そして、渋沢チーフが演壇に立つ。

「みなさまのおかげで、今回もすばらしい旅になりました。

私たちはBCEの仕事をしています。

でも、それ以上の喜びを得ています。

それは、みなさまの笑顔です。

それが尽きない限り、私たちの旅は終わらないのです」

拍手が起きた。

乾杯をすませ、オードブルを手にする。

多くの出会いがあった。

多くの発見があった。

しかし、旅は終わる。

このまま北急ハイラットに宿泊する人々の他は、東京駅から鉄道を使うか、成田や羽田へリムジンバスで移動する。

ミリアム少年はカナダへの飛行機の出る成田まで成田エクスプレスに乗るらしい。

「おじさん、ありがとう」

——そうだな、おじさんだな。

私は苦笑して、手を振った。

取材も、終わった。

最後に、チーフアテンダントの渋沢さんが、告げた。

誘拐予告はイタズラで、警察が逆探知して摘発したという。

「今ではよくあることです」

渋沢さんは、少しも動じていないようだった。

その傍らのサブチーフも頷いている。

渋沢さんよりも若い彼女も、きっとこれからBCE社の中核となっていくのだろう。

私には、また休む間もなく鉄道ライターの仕事が待っている。

だが、すばらしい旅だった。

日本のすばらしいところを、BCEは駆け抜けた。

紅葉の季節も見た。

瀬戸内の島々も見た。

北海道の大平原も見た。

もりだくさんだった。

それが、終わった。

濃密な一週間だった。

若干の寂しさを感じながら、しみじみと思った。

——クルーズ列車って、いいものだな。

早速次はBCEに増結されることになる新しい食堂車、『プリンセス・ダイナー・オブ・フェアリー』の落成発表の取材が入っていた。

携帯で連絡を取り、YHI工場へ向かった。

これで、BCEクルーズの記事は終わりである。

15周年記念のBCEだが、その脚は、決して止まることはない。

日本観光のすばらしさを、BCEは発信していた。

クルーも、アテンダントも、皆優秀なのを拝見した。

車両も、古いとはいえ、よく手入れされていた。

それが、BCEをこれだけ長続きさせるもとなのだ。

鉄道で働く人々の理想が、ここにはあった。

このすばらしい旅は、終わった。

しかし、BCEはこれから車両基地に入って整備を受け、またクルーズに出る。

BCEの旅は、未来へ向けて、終わらないのだ。

<了>