



鈍行（快速）列車 で行く釜山、 慶州の旅

あっきー

(YouTube: AkkvTakemoto)

2011年8月14日、日曜日、今回の旅は、JR宇都宮線（東北本線）岡本駅でスタートした。宇都宮の駅から1駅都心から離れた駅である。今回の旅は、この岡本駅から下関駅までは、ひたすら鈍行（快速）列車を乗り継いで西を目指し、下関港から釜山港までは「関釜フェリー」という国際フェリーに乗船する。そして、韓国では、慶州近郊にある仏国寺と良洞民俗村という2つの世界遺産を巡ったあと釜山のソミョン地区を散策する。

では、なぜ、この岡本駅をスタート地点に選んだのかというと、私は、中学や高校の頃、この駅の近くに住んでおり、大変思い出深い駅だからである。今回は、初めて一人で海外に行き、しかも、移動の大半は、今回は飛行機ではなく、列車のため、思い出深いこの岡本駅をスタート地点として選んだのである。

14日、15日はひたすら下関を目指すことになるが、戻りの行程は、多少寄り道をする。2011年がうさぎ年ということで、通称「うさぎ島」と呼ばれている広島県の大久野島に寄るほか、3月に開業した名古屋市営地下鉄桜通線の野並、徳重間に試し乗りしてくる。

本日の行程は、岡本駅を6時37分に出発し、途中宇都宮、上野、東京、熱海、興津、浜松、豊橋、米原、播州赤穂の各駅で乗り継ぎ、計10本の列車で岡山まで行く。そして、今夜は岡山に宿泊する。





東京駅を出発する頃、ようやく西に向かっていく実感をした。戦前、東京から大陸までのルートを鉄道で結ぶ構想があった。下関までは、実際に現在、鉄道で移動可能であるが、下関から釜山まで（今回フェリーに乗るルート）を海底トンネルで結び、釜山からは大陸を走り、北京やヨーロッパ方面へと目指すルートが構想されていた。今の新幹線の計画の前進は、「弾丸列車計画」であり、弾丸列車計画では、東京から、下関を経て、朝鮮半島の京城（現在のソウル）までを高規格の列車で結ぶ計画であった。

今回の目的地である朝鮮半島南部の釜山や慶州への行程においても、この東京駅は重要な要素であったのである。 今日（こんにち）、日韓を結ぶ海底トンネルこそ実現していないものの、この東京駅から大陸を目指すことを実感できた。



湘南地区を経て、海を見渡し、熱海駅に到着した。熱海駅から先は、JR東日本ではなく、JR東海の営業エリアとなるため、運転系統や雰囲気が変わる。

熱海駅の駅前には、「家康の湯」という無料の足湯があり、10時から16時まで利用可能である。タオルの自販機も近くにあり、1つ100円である。温泉が湧き出る姿も再現されており、温泉街ならではの観光PRでもある。熱海では、駅前のマクドナルドで昼食をとった。この先、乗り換え時間が長い駅はあまりない。昼を回るまでは、熱海が最後の余裕のある駅となる。このように、鈍行列車をひたすら乗り継ぐ旅では、乗り換え時間が長い駅、長時間停車する駅をうまく見つけ、そこで食事をとる必要がある。昔は普通列車でも車内販売があったらしいが・・・。



熱海駅を出発すると、函南駅という山中にある駅を経由し、三島へと達した。三島から先は、3両から6両編成の普通列車が日中でも十数分おきに運転されている。今までの区間は、編成は長かったが、運転間隔も長かった。しかし、この区間では、編成は短いがフリークエント運転を行っている。したがって、乗客は時間をほぼ気にせずに列車を利用できる。定員の大きい列車を間隔をあけて走らせるのか、この区間のように、編成の短い列車を頻発させるという二つの運転スタイルを実感できる一日となった。

豊橋から先はまた運転体系が変わる。名古屋エリアであり、名古屋鉄道の本線も長距離に渡って平行して走るため、競合区間となっている。そのため、サービス向上が著しい。静岡エリアでは、ロングシート（通勤電車風の座席配置）ばかりであったが、このエリアでは、クロスシートということで、無理に後ろを向いたり、体をひねったりしなくても景色を堪能できる。長距離を走るのは、新快速や快速の類で、私が実際に乗った列車も米原まで直通していた。150km以上同じ列車だった。この快速は最高速度120km/hとなっている。



豊橋から乗った快速列車で米原まで向かった。ほとんどの快速列車は大垣で折り返すが、この列車に関しては大垣から先も、JR西日本の関西地区の列車との接点である米原駅まで直通する。

岐阜までは快速運転であり、岐阜から先は各駅に停車する。岐阜で多くの人が降り、車内は落ち着いた雰囲気になった。大垣から先はいよいよ関ヶ原超えである。今までの東海道本線とは全く違う雰囲気だ。ここは、豪雪地帯となっており、沿道の信号機も、積雪対策で縦型となっている。列車の運行本数も支線を除く東海道本線で最も少ない。また、山も遠くに見渡せ、とても静かである。関西地区の入ると再び都会の景色となるため、心が休まる区間かもしれない。米原駅からは、関西地区である。この運転系統が山陽本線の上郡や赤穂線の播州赤穂まで続く。大阪近郊の都心では、京阪、阪急、阪神など、JRの競合他社も多数存在するため、名古屋地区同様サービスが向上されている。新快速が特急列車よりも速い130km/hで走るなど、京阪神を一気に快適に抜けてしまう。

私の乗った列車も米原から播州赤穂まで200km以上を3時間前後で走ってしまう。



米原から乗った新快速電車で一気に岡山県との県境近くの播州赤穂駅まで行く。今まで以上の高速に驚いてしまう。また、直前の関ヶ原越えが嘘かのように再び都会の景色となる。お寺が多数あり、国際的な観光地でもある京都、日本第二の都市であり、日本産業の拠点ともされる大阪（ちなみに、日本発のアイデア商品などの多くは大阪発祥である；カップ麺やファミコンなど）、文明開化に大きく貢献した街の一つである神戸を一気に貫き姫路まで到達した。

姫路から先は外もすっかり暗くなり、乗客も少なくなり、昔の人でいう「夜汽車」のような雰囲気になった。米原から同じ近郊電車に乗っているという雰囲気が和らいだ。

数十分後、ひっそりと播州赤穂駅に到着した。

接続時間が長めのため、駅前のコンビニで食事を済ませ、再び列車に乗る。これが本日の最後の列車である。乗客も多くなく、落ち着いた雰囲気の車内だった。窓の外では静かに夜が更けていく。

再び車窓に街の活気が戻り、21時58分、本日の最終目的地である岡山に到着した。列車を降りるとコンコースには人がたくさんおり、駅を出て街に出ると多くの人々がいて、まだこの街の夜は続く実感がした。



2011年8月15日

、月曜日、岡山からのスタートである。ホテルの近くを小川が流れていてきれいである。

本日は、6時57分の下関行で一気に下関まで駆け抜ける。所要時間は約7時間20分である。360kmを同じ列車で走る。

朝食をマクドナルドで取り、岡山駅の入場券を購入し、新幹線ホームへと上がる。東日本大震災の翌日に開業した九州新幹線の車両を見るためである。最速列車のみずほ号が目当てである。

「みずほ」というと銀行をイメージさせる。私が主として使っているキャッシュカードがみずほ銀行なので、なんとなく親近感がある。かつて、上越新幹線にあさひ号が走っていた頃、新聞を連想する人が多かったという。とっている新聞が朝日新聞だと親近感が湧くとか・・・。

新幹線の見物が終わったら、土産物屋さんへと向かった。棚にたった一つしかなかった桃太郎天然水を調達した。岡山県高梁市の天然水だという。



いよいよ下関行に乗車

する。いよいよ7時間20分の長丁場の始まりだ。2つの編成が繋いであった。後の3両は、湘南色というオレンジと緑の車両、前の4両は瀬戸内色と呼ばれる色で、クリーム色の車体に青い線が入った車両である。湘南色の方は、途中の糸崎で切り離されるという。なので、瀬戸内色の4両編成に乗車した。糸崎までは、7両編成、糸崎から先は4両編成で走る。

最初は、先客がいた関係で進行方向とは逆を向いて座った。その人が倉敷で降りたため、向きを変え、進行方向に座った。多くの区間で国道2号線と並走する。やがて、国道2号線に、「広島県」と書いた大きなカントリーサインが見えた。いよいよ広島県に入る。

いよいよ切り離しの駅である糸崎に到着した。切り離し作業のため、しばらく停車する。切り離しの様子を写真に収めた。



糸崎の次は三原である。

三原からは、旅行者の女性が隣に座ってきた。岡山から来たようで、これから広島の旅とのことである。以前、ワーキングホリデーで韓国のソウルに住んでいたという。また、今回の旅では、宿はゲストハウスにするという。ゲストハウスだと、宿泊費が安く、世界中からバックパッカーなどが訪れるので、国際的な友情の輪が広がるという。今度ゲストハウスに泊まろうと思ったきっかけでもある。

また、聞いた話では、以前、大阪から上海まで運行されているフェリーに乗ったことがあるという。そこでも、いろんな国の人とお友達になれるとのこと。友情の輪を広げるならゲストハウスやフェリーが効果的であると思った。応援してくれる人がいるとより旅などもやりがいを感じるだろう。今回の旅をきっかけにフェリーの研究もしてみようと思った。今回のフェリーの旅を歯切りに離党や海外に目を向けたくなってきた。

彼女の下車駅である広島駅が近づいてきた。携帯のアドレスを交換した。

広島からは、観光客の老夫婦と相席になった。宮島口まで行くという。

そして宮島口からは、今年から広島の大学に入ったという女子学生と相席になった。大分の実家に帰省するようである。今までも帰省の旅にいろいろな交通手段を試したのだという。時には新幹線で行き、時には高速バスで行きなど・・・。

終点の下関までその女子学生とは相席だった。いろいろな人と相席になり、海や山の景色はきれいであり、とても印象深い行程だった。そして、ついに終点の下関に到着した。列車は折り返し、広島県の広駅まで行く列車となった。



下関駅を降り、下関港に

向かった。下関駅から下関港の国際ターミナルへは、ペDESTリアンデッキで結ばれており、容易にアクセスができる。

乗船手続きをしようとする、ツアー参加の場合、16時30分から受付開始とのことでもまだ2時間もある。とんぼ返りで九州に渡ることにした。小倉までだと2駅で10分くらいで到達する。

駅に戻り、九州方面の列車に乗った。これから関門トンネルをくぐる。関門トンネルは山陽本線だが、最後の区間である下関、門司間に属し、雰囲気はこれまで乗車した山陽本線と全く違う。まず、会社が、今まではJR西日本だったが、この区間だけはJR九州である。電化方式も他の区間は直流だが、この区間では交流である。

もともと山陽本線は下関までだったが、関門トンネルができ、門司まで延伸された。トンネルができる前は、下関港から門司港まで船に乗り、現在の門司港駅で九州の列車に乗っていた。しかし、列車のみで本州と九州の間の行き来が可能になったのである。

時間になったので下関に戻る。下関駅前の大丸やシーモールを息抜きした後、国際ターミナルに再度向かい、乗船手続きをした。

写真右下が小倉駅前、それ以外は下関市内である。

いよいよフェリーに乗船した。フェリーは今まで東京都の新島や伊豆大島に行くときも利用したが、その時は出発直前にチェックインしたので、待ち時間も短かく飛び込みで乗船したが、今回は、国際フェリーということで、出国審査もあり、また、出発1時間前には乗船を完了するというので、乗船手続きから出発までかなりの時間がある。

そのため、ゆっくりフェリーの中を散策できるほか、夕食も下関港で待機中に食べた（ツアーであるため、時間とメニューは指定されていたが・・・）。

今回利用したのが、2等船室で、ほかのツアー参加者数名と相部屋である（写真右、いわゆる雑魚寝）。船の名前は「はまゆう」だった。隔日で日本籍の「はまゆう」と、もう一隻別の韓国籍の船がある。今回乗船したのは、日本籍の船である「はまゆう」だった。1階が2等客室、2階が1等客室、3階が特別客室だった。レストランは2階にあり、3階にはホールがある。ホールでは、ステージカラオケが開かれるが、夜の8時30分からの開演である。1階には、ゲー



ムセンター、カラオケボックス、免税店があった。



出航前の午後6時30分に食事の時間が来た。ツアー参加のため、夕食はレストランではなく、別室で特別なメニューを食べた。写真のように、下関名物のふぐのからあげ、キムチ、そして、キムチ汁の入った味噌汁のようなものなど、日本と韓国の料理が混在したメニューだった。

食事中の時間に、出航となり、下関港を後にした。港の職員が手を振って見送ってくれた。



船の中の写真集 1



船のインフォメーションカウンター



マッサージチェア



ゲームセンター



レストランの別室

船の中の写真集 2



レストラン



ホール（ステージカラオケ場）



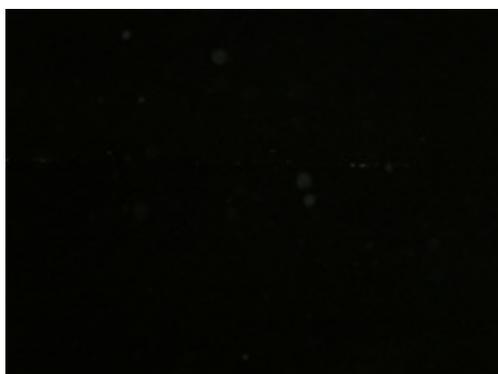
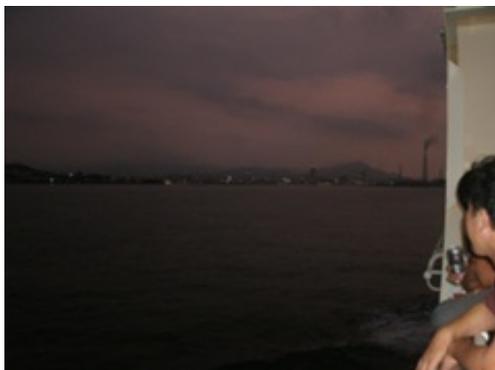
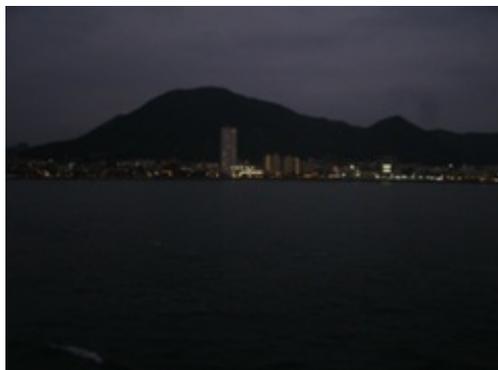
免税店



大浴場

下関港を出港後に日没を迎えた。日没後、しばらくは、下関や北九州の夜景が見えたが、やがて、あたりは真っ暗になった。携帯の電波も徐々に弱まり、異国を目指しているという実感がわいた。明日の朝、目が覚めるとそこは釜山である。実際、船は午前2時や3時には釜山に到着するが、税関の業務時間の関係上、午前8時までは接岸できない。そのため、明日の明朝は、釜山に街を眺めながら朝食をとったり、大浴場で朝風呂をすることとなる。

雑魚寝部屋では、一人ひとりそれぞれの時間がゆっくりと過ぎてゆく。

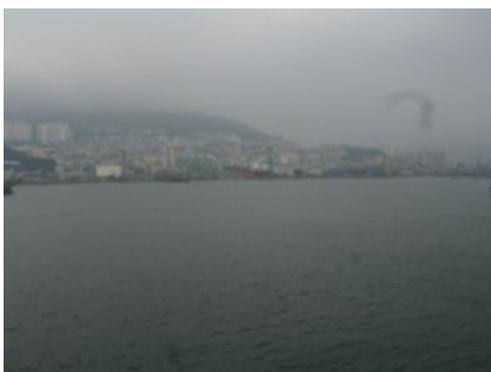


2011年8月16日、火曜日、朝起きてデッキに出てみると、すでに釜山の街が見えていた。午前2時や3時には釜山に到着するが、入国審査場や税関の業務時間の都合上、午前8時までは入港できないようになっている。今回の路線は、このように余裕時間がたっぷりある。なので、下関や釜山で花火大会がある夜は、乗船受付終了後、デッキ上で花火を見て、花火大会終了後に出航する。それでも、翌朝の到着はいつもの時間の午前8時である。

朝食はレストランでとる。和食、洋食、韓食があるが、今回は、せっかくの韓国だし、100円安いということで、韓食を注文した。やはり、定番のキムチと韓国海苔がある。釜山の街を眺めながらの朝食はわくわくするものであった。朝風呂もした。釜山の街を眺めながらの風呂も格別だった。

到着予定45分前になると、フェリーは再びうなり声を上げ、動き出した。いよいよ釜山港へ入港である。丘の上に建つマンション群を眺めながら移動する。建設中の高速道路の高架橋の下を通過し、目の前にロッテ百貨店が見えると港はすぐそこだ。今回の釜山観光で行くロッテはこのロッテではなく、ソミョン地区のロッテである。ビルにハングル文字ばかりが書いてあるのを見て、韓国に来たという実感がわいた。

そして、着岸直前、インフォメーション前に集合させられた。いよいよ下船である。



下船し、入国審査を済ませ、釜山港のロビーに着いた。案内板などはほとんどがハングル文字で、他国同様、異国に来たという実感がした。海を渡った成果が早くも感じられた。

しばらくすると、現地の日本語ガイドの方が迎えに来てくれた。その時、財布には、日本円しかなく、この先、韓国ウォンしか使えないため、両替を済ます。当日のレートから、5000円を67000ウォンに両替できた。

出発前にトイレに行った。トイレの個室の便器の横には大き目のごみ箱が備え付けてあった。水道管が細いため、紙をそのまま流すと詰まるため、使用済みのトイレットペーパーはこのごみ箱に捨てるとのことである。

全員集合したら、バスへと向かった。バスの乗り場までの道のりには、日本語で書かれた看板もちらほら見かけた。

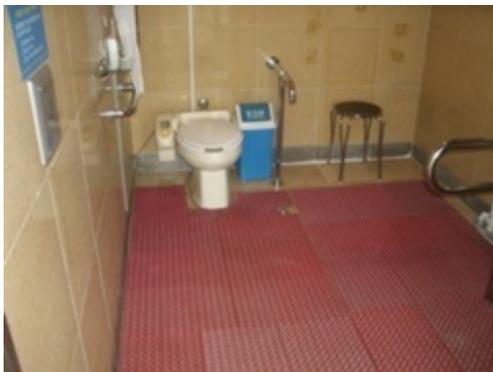


バスに乗り、釜山の街を走り抜ける。やがて、高速道路に入った。京釜高速道路といって、ソウルと釜山の間を結ぶ。路線番号は1で、韓国で最初に開通した高速道路であり、1970年の開通した。釜山とソウルの間的高速道路は3路線あるが、この1号線が最も主要であるようだ。日本のETCに似たシステムもある、こちらでは「ハイパス」という。

実は、この道路、日本の東京からトルコとブルガリアの国境近くに位置するカプクレという村までを結ぶアジアハイウェイ1号線の一部にも指定されている。日本では、首都高の一部、東名高速道路、名神高速道路、中国自動車道の一部、山陽自動車道、関門橋、九州自動車道の一部、福岡都市高速の一部がこのアジアハイウェイ1号線に指定されており、福岡から釜山まではフェリーを經由し、この高速道路に連絡する。実は、国際的には、日本の高速道路と京釜高速道路は同一路線番号で繋がっている。この先も、北朝鮮、中国、ベトナム、タイ、ミャンマー、インド、アフガニスタン、イランなどを經由し、トルコに至る。

しばらくすると、サービスエリアでトイレ休憩となった。雰囲気は日本のサービスエリアと似ている。車いす対応トイレは、外国のトイレとしては珍しく、温水専用便座があった。現地では「ビデ」というとのこと。

サービスエリアのコンビニや食堂などで物価を調べる。缶ジュースの類は600~900ウォンであり、高くても70円弱である。コーヒーショップのコーヒーも2500ウォンであり、当日のレートでは、180円弱である。日本よりリーズナブルである。スナック菓子類もほぼ同じ値段だ。





高速を降り、慶州の街へと入った。釜山同様、大き目のマンションが目立つ。

最初も目的地は、良洞民俗村である。この村は、2010年に世界遺産に登録された。李氏朝鮮時代の町並みがほぼそのまま残っており、村の人々は、昔ながらの生活を維持している。ただし、家の前には車が止まっており、夏のシーズンは扇風機が動いていたりと電化製品などは普通に使っている。また、近くに韓国国鉄の駅もあり、交通アクセスは良好そうである。

村に小学校があり、こちらもこじんまりとしている。また、日本では懐かしむ声もあるが、昔ながらの駄菓子屋さん風の店もあった。韓国ブランドの缶コーヒーをそこで買ったが、わずか700ウォン（約50円弱）だった。



昼を回り、食堂へと向かった。ここで食べたのはもちろん韓国料理である。料理名は詳しくは存じかねるが、ごはんやキムチを大き目の白菜などの野菜に包んで食べる。要は手巻き寿司のような感じである。その他、日本ではおなじみの魚の塩焼きや、韓国風の焼き肉なども出た。

食事中、マナーについて気づかされた。日本では、ご飯を食べるとき、茶碗を持ち上げて食べるが、韓国でそれをしたら行儀悪い。茶碗や容器はテーブルに置いたまま食べるのが韓国での食事マナーである。また、全部食べては、まだ足りないと思われる。レストランなどの食事は少し残すのが賢明である。



午後は、仏国寺に行った。韓国は元々は仏教の影響が強かったが、儒教伝来後、儒教的な思想が広まり、数多くのお寺が姿を消した。その中でも残っているお寺の一つがこの仏国寺で、1995年に世界遺産登録された。

境内には、金色の豚の像もある。日本では、猪という干支があるが、韓国では、猪ではなく豚である。金色の豚は幸運をもたらすといわれている。



仏国寺の拝観が終わったら、いよいよ釜山の観光へと向かう。再び高速道路に入り、今回は途中のトイレ休憩はなしでひたすら釜山へと向かう。高速と平行して走る新幹線（KTX）の高架橋を新幹線が走り去っていく姿が見えた。次回の韓国旅行では乗りたいと思った。釜山からソウルの間を乗車しても当日のレートで約4000円弱とのこと。日本の新幹線の場合、同じ距離で1万円前後かかることを考えるとかなりリーズナブルである。釜山、ソウル間を単純に日帰りで往復する場合、コリアレールパスの1日券を使うとさらにお得とのこと。ちなみに、釜山、ソウル間の飛行機も新幹線より少し高いだけとのことである。

丘の上に高層マンションがそびえる姿を見るようになると、釜山市内へと入っていく。

そして、ソミョンのロッテデパートの前に到着した。



いよいよ釜山の観光である。といってもわずか55分である。私が釜山で経験したいのは、地下鉄に乗ることと、韓国のコンビニで買い物をすることである。ファーストフードの店や中学校の前も寄りたいところだったが、少し距離があるようだ。まずは、免税店を少しだけ見てから地下道を通り、ソミョン駅を目指す。日本でもおなじみのコーヒーショップなどが並んだところを過ぎると改札口がある。改札口は、日本の地下鉄のようにフラップドア式ではなく、ターンレバー形式である。最初に見かけた改札口が出口専用かのように見えたが、入り口もちゃんとある。

さっそく券売機できっぷを買う。タッチパネル式で日本語モードもある。料金は第一区間は1100ウォン、第二区間は1300ウォンである。1300ウォンでどんなに遠くまででも行ける。当日のレートだと、いずれも100円未満である。

面白いことに、日本の地下鉄では見たことがない往復乗車券も購入可能である。第一区間の往復乗車券を購入する。しかし、きっぷは1枚しか出てこなかった。丁度、隣の機械を職員が点検していたので、往復乗車券を購入したのにきっぷが1枚しか出てこなかったが大丈夫か尋ねたところ大丈夫とのこと。往路終了時の改札ではきっぷは戻ってくるという。

改札を入り、ホームに降りると、既に電車が止まっていた。開いているドアを通り乗り込む。すると、ドアが閉まった。

雰囲気は日本の地下鉄にそっくりである。一駅先の駅まで乗った。



エレベーターで地上に上がり、街を一目みて、再び地下鉄に乗るために駅に入る。ソミョン駅に比べてひっそりとしているが、電車が着く間近になると、人が多くなっていった。

やがて、電車が到着することを伝える放送が流れた。日本語でも案内されている。 また一駅だけ乗車する。今回は座れた。



ソミョンに戻ったら、屋台通りやコンビニめぐりをした。屋台は、韓国料理の他中華料理もあった。コンビニは日本でもおなじみのセブンイレブンとファミリーマートがあった。他にも、PCバンの表記の看板などもあり、韓国ならではの面影もたくさんあった。

韓国では、スーパーマーケットなどではレジ袋はついて来ず、希望者は追加料金を払って袋を貰うシステムであるということはインターネットなどで情報を得ていた。コンビニについても同様だと思ったが、コンビニでは、無料でレジ袋に入れてくれた。しかも、日本ではほぼ姿を消した真っ黒な袋である。ある意味懐かしかった。

セブンイレブンは、韓国ではロッテが運営している。中のATMもセブン銀行ではなく、ロッテ銀行であった。ロゴも、セブンアンドアイではなく、セブンイレブンのものであった。セブンイレブンでキムチマヨネーズのおにぎりとサンドイッチを買った。2400ウォンであり、当日のレートでは180円弱であった。日本では、サンドイッチだけでも230円はする気が・・・。

少しだけだったが、韓国の若者の街を堪能することができた。



ソミヨンでの観光の後、港に戻り、乗船手続きと出国審査をした。下関港を出るときよりも、港がにぎやかで、免税店も営業していた。下関に行くフェリー以外にも、福岡に行くフェリーも接岸していた。

早めに船に乗り込む。船の上から見る釜山の夜景がきれいだった。



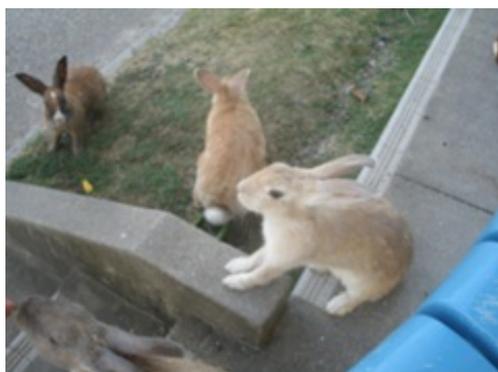
2011年8月17日、下関港に到着した。下関港から下関駅までは徒歩で移動し、ひたすら鈍行列車を使い継ぐ。今日は、うさぎ島こと大久野島の見物に行く。三原駅までは山陽本線、三原駅からは呉線に乗り忠海駅を目指す。忠海駅から忠海港までは徒歩で移動し、忠海港からはフェリーに乗る。

大久野島には、多数のうさぎが野生生活を送っている。元は島外の小学校で飼われていたうさぎが島に放された結果、野生化し、繁殖し、今では多数のうさぎが暮らしている。休暇村も存在する。

この大久野島は、戦前には、化学兵器の開発実験の島として使われていた。そのため、島で大量の毒ガスが発生し、現在でも島の土壌から化学物質が検出されるという。島にある毒ガス資料館が当時を物語っている（入場料；大人100円）。広島市内の原爆ドームと同様、平和を訴える観光名所でもある。

大久野島は、行きの山陽本線の電車内で広島まで相席だった方と一緒にいった。電車の時間上、私が先のフェリーで島に行った。その方は、ひとつ後の便で追ってきた。

港を降り、休暇村のバスに乗り、休暇村までいった。休暇村の前に広場には、噂通り、たくさんのうさぎがいた。うさぎのエサを1カップ100円で購入し、うさぎにエサをあげるのを体験することもできる。私は、中学校時代にうさぎを2羽飼っていたことがあるので、とても懐かしかった。



大久野島からフェリーで忠海に戻り、忠海からは列車で三原に戻った。三原では、お好み焼きを食べた。岡山までは山陽本線で移動し、岡山からは瀬戸大橋を經由し、高松まで移動し、高松港から出る神戸・三宮行ジャンボフェリーに乗船する。深夜1時に高松港を出航し、翌朝の5時に神戸港に入港する。今回は出国審査がないため、スムーズに飛び込みで乗船できる。

乗船し、一眠りし、到着寸前になって船内にお風呂があることに気付いた。急いで入浴し、到着後、下船した。三ノ宮駅まではバスで移動し、そこから再び列車で移動する。

2011年8月18日、今回最後の行程である名古屋に行く。名古屋では、今年開業したばかりの名古屋市営地下鉄桜通線の野並、徳重間を見学する。



↑↑左；大久野島からのフェリーにつて　↑右；ジャンボフェリー船内

いよいよ最後の目的地、名古屋だ。JR名古屋駅を降り、さっそく地下鉄の駅へと向かう。桜通線は、中村区役所駅から名古屋駅、今池駅、新瑞橋駅を経て野並まで至る路線だったが、2011年3月に野並から徳重まで延伸された。徳重から先も豊田市南部方面への延伸構想があるようだ。

桜通線では、今回の開業に合わせて全駅で転落防止のためのホームドアの設置が完了した。名古屋の地下鉄では初めての設置例である。

車両も新型車両が導入され、ドアの上に液晶画面が2つ設置されていた。



名古屋駅に戻り、JRの改札を入った。これから、名古屋駅の3、4番線ホームの大阪よりにある「どえりゃあ亭」という格安居酒屋で昼食をとる。名古屋駅の3、4番線ホームは日中はほとんど列車の発着がなく、閑散としている。

それでも、地元の常連客をはじめとする人の出入りが激しいのがこの店の特徴である。まさに「人里を少し離れたら・・・あった!」といった感じである。

この店では、一部のメニューなどを除き、1品100円と安価である。味噌カツとライスとレモンサワーを注文した。味噌カツとレモンサワーも200円とこの地域としてはかなりリーズナブルである。みなさんも、名古屋駅を訪れたときにはぜひ立ち寄ってみては・・・。

今回の旅のフィナーレは、このように飾れた。これで、今回の旅行記は終了する。ありがとうございます。



以上で、私の2011年8月14日から同18日にかけての旅行記は終了した。私自身、今回の旅でもたくさん学ぶことがあったと思う。特に、韓国のツアーに参加したときにガイドの方から聞いた話は、かつて学校で習った歴史の要素もかなり含まれており、懐かしく思う限りだった。また、教科書にはないが、教科書の延長線上にありそうな知識なども学ぶことができた。例えば、韓国は、英語では「コリア」という。なぜ「コリア」になったのかというと、かつて「高麗（コリョ）」という国が朝鮮半島を統一していた時代があったが、その「コリョ」から転じて「コリア」になったという。また、広島で平和を訴えるものの代表として「原爆ドーム」が有名だが、探せばそれ以外のものも見つかるとも感じた。今回は、大久野島の毒ガス資料館がみつかった。

このように、旅を通して、かつて教科書で学んだことを思い出し、その延長線を模索するのも良い旅であるということを実感した。

次の機会にも、このような「楽しみながらの学び」を模索できたらと思う。

また、今回の旅で、夜行フェリーをすっかり見直してしまった。夜行の鈍行列車や快速列車が極端に少なくなってしまった現在でも、夜通しで車と一緒に乗れるというメリットもある夜行フェリーはまだ健在である。しかも、多少の揺れがあり、横になれる空間もあるので、夜行列車や夜行バスではあまりぐっする眠れない私でも、想像以上にぐっすりと眠れる。特に沿岸部相互の移動では、夜間の格安の移動は列車ではなく船の時代になってしまったのかもしれない。夜中に移動でき、宿泊費がかからず交通費のみなので、便によってもだが、お得といっても過言ではない。今後、フェリーの研究に没頭するだろう。

2011年8月