

(祝) 日本列島縦断達成！！各駅舎立ち寄り鉄道つたい歩きで

(本原稿は、立命館大学数物メールマガジン(許可済み)に投稿したものです。)

1973年数物科卒の榎原 勉(元フコク生命、現在みどり生命保険(株)保険計理人)と申します。メールマガジンに投稿の機会を得ましたので、標記タイトルで執筆させていただきます。

<目次>

- ～日本縦断の達成感ひしひしと～
- ～私のウォーキングのきっかけとは～
- ～旅行記の一場面～
- ～私の今後の歩み方～

～日本縦断の達成感ひしひしと～

2017年5月7日(日)16時40分博多駅で、稚内から鹿児島まで続く鉄道(営業キロ2,916.1km)を「各駅舎立ち寄りによる鉄道つたい歩き」にて踏破しました。この感動した瞬間を友人にSMSで発信したところ、多数の方からお祝いのエールを頂き更に感動・感激しました。日本縦断に費やした日数(移動日のみは除く)は111日、一日当たりのウォーキング営業キロは26.3kmとなります。2017年3月現在の時刻表から踏破駅舎数を確認したところ、676駅でした。日本縦断達成後インターネットで情報を得て、この達成記録を稚内市観光交流課に連絡したところ、5月17日宗谷岬展望台施設にある「日本列島縦断達成者記録簿」に掲載されるとの朗報があり、感無量の思いになりました。



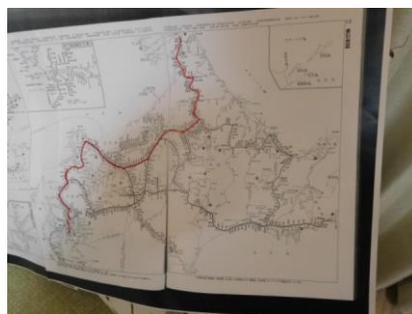
2017年5月7日(日) JR博多駅にて

この朗報記事は私の「鉄道と歩き/遊学働のウェブサイト」「カッシー館」(www.kassy-kan.net)にも投稿しています。このカッシー館は2014年7月に開設し、約5年間のブログ更新実績は403作(月6から7回)となります。ヤフーの検索キーで確認したところ、自転車、乗り鉄、街道歩きなどで日本縦断達成者は多数いらっしゃるようですが、私のような“歩き鉄”の方の投稿記事はありません。それ故、稀少価値が高いと考え、これまでの活動記録をまとめて近い将来ギネスへの申請を夢見ています。なお、日本縦断への予告は、カッシー館ブログに加え、2016年6月号の大阪香川県人会誌や年金数理人会OB会誌(2016年9月)でも発信しています。昨年熊本地震により達成は1年遅れとなりましたが、日本縦断が有言実行でき、ひしひしと達成感に浸る今日この頃です。



稚内駅と鹿児島駅が握手

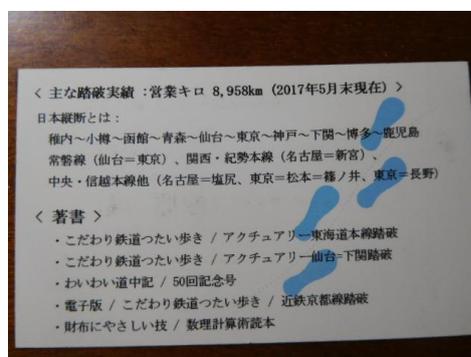
日本縦断達成を終え思ったことは、継続は力なり、人類は皆兄弟、そして住めば都。加えて、日本は新幹線などを利用すると狭い国土だが、歩くと随分広い空間であると感じました。その中で沿道にてお会いした人達、郷土料理、地酒、文化、伝統などを通じて一体化もできました。更に、津々浦々に続く海岸線・山並み・川・田園・町並みなどの日本列島の素晴らしい景観を自分の目で確認できました。一体化できた反面、時々懐かしい場面を思い出すが、どの路線であったかを思い出せないことが。



日本縦断達成のイメージ

～私のウォーキングのきっかけとは～

私の歩きのきっかけは、健康管理や物見遊山といった軽い気持ちからで、決して“日本縦断達成”といった大きな目標を掲げて歩いたわけではありません。二足歩行の単純な積み上げで達成できたものです。歩きながら、走りながら、試行錯誤しながら、カッシー館にも掲載しています、九カ条からなる“こだわり鉄道つたい歩き”を樹立しました。その一例が“各駅舎立ち寄り鉄道つたい”と“活動記録”（只今現在 A4 判で 2,000 頁位か？）です。趣旨は、自分への励ましと信念がぶれないようにするためです。そして、第三者への発信を視野に入れてです。その結果、下記の名刺にも記載の通り、電子書籍を含む 4 作の著書が誕生しました。



歩きの小道具：趣味の名刺（年に 2 回位データ更新）
似顔絵はアマゾンキンドルの電子書籍“近鉄京都線踏破”に登場
耳にはウォークマン、右手にペン、左手にメモ帳
裏面の四つの足跡は北海道、本州、四国、九州を示す

私の最初の歩きは 2000 年 5 月 3 日からの多摩川沿いの歩きシリーズが原点となります。しかし、川沿い歩きは風景に変化がないし、歩きの始点から終点までアクセスが大変であると感じ、1 カ月経過した時点で鉄道沿線歩きに鞍替えしました。

“鉄道つたい歩き”の原点となったのは、2000 年 6 月 3 日（土）、小田急線の千歳船橋駅から自宅までの営業キロ約 30 km です。この時は、危機管理の予行演習という気持ちから、途中経路（各駅舎立ち寄り）は全く関係なく、ただ始点から終点まで歩く条件で。しかも、時分単位の記録もとらず。この歩きを通じて、私がウォーキングの醍醐味としている“自分をミステリーゾーンに投入する”という楽しみ方を味わいました。この時のウォーキングが楽しかったことを今でも鮮明に覚えています。ただし、足が棒になりましたが。そして、回を重ねる毎に歩きに随時条件を加えながら、九カ条からなる“こだわり鉄道つたい歩き”へと発展して行ったわけです。

鉄道つたい歩きは、鉄道に沿った道路よりもむしろ鋸型に歩くことを余儀なくされます。また、川や山の障害物があった場合、真っ直ぐ歩けず迂回を余儀なくされます。そこに迷うというミステリーが生じる訳です。そこがたまらなく面白く、これが私のウォーキングの楽しみ方かも知れません。なお、実際の歩く距離は、営業キロに比べ2 から 3 割遠回りとなります。

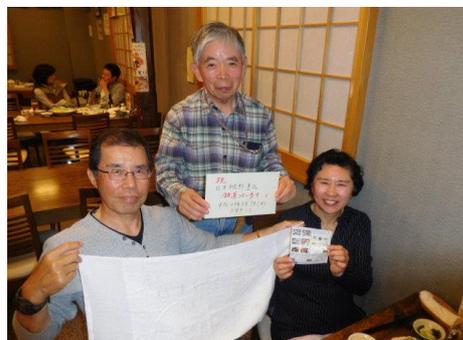
～旅行記の一場面～

日本縦断達成の旅行記には、ウォーキング日和だけではありません。雨の日や炎天下の日などの悪条件も多々ありました。その中で楽しいことや苦勞したことなど多々体験しました。代表的な幾つかをご紹介しますと次の通りです。

先ず思い出すのは、立命館大学関係者を中心とする旅行記です。東海道本線踏破（2009年3月）と日本縦断達成（2017年5月）の前夜に、数物科同級生夫妻に三ノ宮（高田氏）と久留米（緒方氏）でお祝いをしてもらったことです。また、2008年3月、関ヶ原近郊の竹中半兵衛縁の垂井で財布と青春18きっぷをロストし、名古屋在住の数物科同級生の多田氏夫妻にお世話になった。更に、2014年6月和寒から小樽踏破の際、大学先輩（長嶋氏）に大倉山やすすきのをご案内頂いた。先輩の一言を今でも鮮明に覚えています。「北海道はどうするの。廃線となる路線があるよ。北海道は素晴らしいところだよ」と。このエールがもしかすると、私を日本縦断へと導いたのかも知れません。そして2015年6月、稚内市在住の後輩（山崎氏）にも市内案内に加え、ご家族と一緒にご馳走になったこと。その他、職場の人達とも青森、八戸、浜松、岡山と遠征先でお会いし旧交を温めました。



宗谷岬にて（この展望台施設に私の記録が）



久留米“しげなが”にて

次は、2015年5月盛岡から仙台までの踏破の際、靴とリュックとの相性が悪く、松島駅から塩釜駅まで杖をつきながら必死に歩いた体験。この時は10mが1km位に、また段差が険しい山に感じました。挙句には仙台駅でJR職員さんのお世話になり車椅子でタクシー乗り場まで付き添って頂いた。三つ目は、2016年6月の北海道踏破の際、函館近郊の赤松街道で私の故郷（香川県）と同じ在住の高野氏（街道歩きで本年秋日本縦断達成予定）にお会いして感激したこと。



2015年6月日進駅
～次は名寄駅/熊が出そうな区間を終えて～



2016年6月函館駅
～北海道踏破を終えて（本来ならばこの場面が日本縦断の達成の瞬間であったかも知れません）

四つ目は、2015年6月利尻富士を見ながら、豊富から南稚内（営業キロ40.8km）をウォーキングとジョギングの併用で達成したこと。そして、これまでの営業キロの最長区間である天塩川温泉駅から名寄駅までの45.3kmを同様に。この区間は熊が出現しそうな箇所が幾つかあり、非常にスリル満点でした。五つ目は、2016年6月に苦労して踏破した秘境“姫川駅”（函館本線の森駅から大沼公園駅の間にある駅）。この駅はBSジャパンの“聞き込み発見旅”で取り上げられた駅なので、“知る人ぞ知る駅”かも知れません。しかし、本年3月の時刻表には廃駅となり姿を消しました。一つ先の東山駅も同じです。



姫川駅



東山駅

六つ目は、2013年5月、鹿児島から熊本までの踏破の際、肥薩おれんじ鉄道路線で反対の方向に進むというミス連発や時間を誤って1～2秒の差で列車に乗り遅れた苦い体験（何れも八代駅が絡む）。また、日本一駅舎名が長い“たのうら御立岬公園駅”“近郊を一周して元の位置に戻るといふ体験も。

七つ目は、宗谷岬、平泉の中尊寺、彦根城、巖島神社、秋吉台、関門海峡トンネル、桜島など歩きの合間に立ち寄った名所旧跡。そして最後は、2010年4月歩いた、常磐線の原ノ町からいわきまでの区間。この区間は111日の対象ではありませんが、思い出さざるを得ません。特に4月5日、雨の中を歩いた浪江、双葉、大野、夜ノ森、富岡の鉄道つたい歩き（営業キロ20.8km）は生涯忘れないでしょう。沿道でお会いした方々が今も不自由な生活を強いられていると思うと言葉がありません。遠くからですが一日でも早い完全復興を望むのみです。その他、思い出せば、湯水の如く登場してきます。

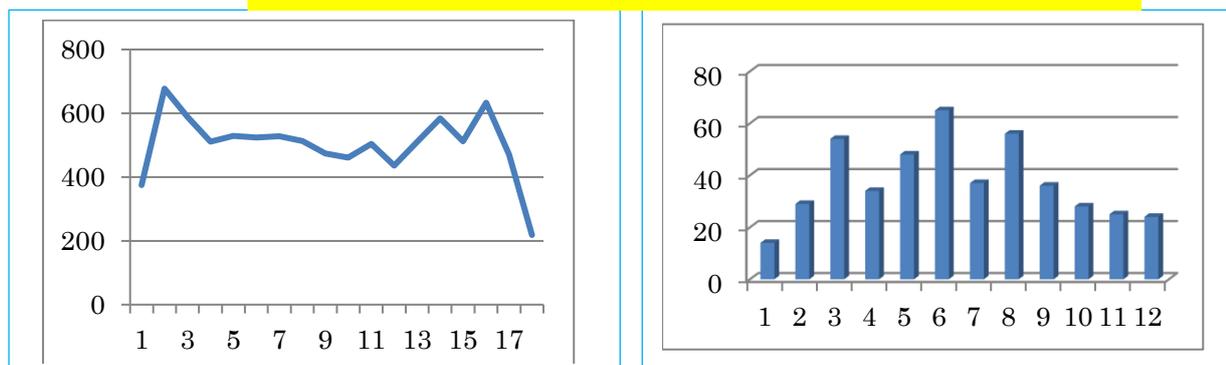


大震災前の浪江駅と富岡駅

～私の今後の歩み方～

2017年6月末現在、通算営業キロは9,049km（移動日のみを除く活動日数は450日）です。私鉄を含む日本の鉄道路線は27,675kmなので約3分の1の達成状況で、日本列島を1往復半に匹敵する距離です。日本縦断達成まで17年要したのは、日本縦断路線に加え、色んな路線（私鉄を含む）を歩いているからです。主な鉄道路線を挙げると、地下鉄を含む首都圏鉄道網、中央本線（東京～塩尻～松本～長野、名古屋～塩尻）、信越本線系（大宮～軽井沢～長野、長岡～新潟～新発田）、常磐線（上野～仙台）、関西・紀勢本線（名古屋～新宮）、瀬戸大橋・予讃線（高松～松山～伊予長浜、岡山～児島）、南海高野線（高野下～難波）、近鉄京都線（奈良～京都）。

2017年6月末ウォーキング統計（9,049km・450日の内訳）



暦年別ウォーキング営業キロ動向（17年間）

月別ウォーキング活動日数

歩きは自分だけの力ではできません。天候、家族、健脚、職場、金銭など色んな総合的な環境が整ってできる代物です。すなわち、天や神のご加護なしには絶対できません。そういう意味では、私の旅行記は感謝また感謝から生まれた産物・作品かも知れません。

私の次なる目標は、営業キロ1万kmの達成や全国47都道府県への足の踏み入れ（現在35都道府県達成）。そして、日本縦断達成後に思いついた青森から下関までの日本海沿線の踏破や故郷四国の鉄道網の踏破です。それ故、早速2017年6月3日（土）～6月5日（月）、日本海沿線歩きの第1歩を踏み出しました。次の目標に少しでも近づけるためです。信越本線・白新線からなる長岡～新潟～新発田の鉄道つたい歩き旅（営業キロ90.6km）を通じて、日本海沿線の魅力を痛感しました。次の歩きが待ち遠しく楽しみです。

日本海沿線歩きの第1歩



新潟駅



豊栄駅界隈の“まるた”にて
日本縦断の旅を語る

11年前に78歳で他界した親父の夢が鉄道に絡む旅で、「いつの日かローカル線をのんびり乗り鉄で旅をしたい」旨をお袋から聞かされたことがあります。この時は胸がジーンときました。親父は働くだけ働きその夢は全く実現できませんでした。一方、19年前に47歳の若さで弟が健康を過信したこともあり他界しました。親父の夢への実現や弟の短命への挽回のためにも、一日でも長く健脚を保持し、私の歩きを続けたいと思っています。どこまで歩けるかわかりませんが、伊能忠敬に少しでも近づけるよう、私の人生哲学の一つにしています“遊学働”（遊ぶ、学ぶ、働く）を貫き、頑張りたいと思います。そして、年金や医療などの国庫負担に少しでも貢献できれば、私の人生は輝く人生になるかも知れません。

以上