

西九州旅行記



↑2020年3月に高架化が済んだばかりの長崎駅。手前が旧駅舎で新駅舎は少し奥にある。

1.はじめに

この記事では、今年の3月に筆者が行った西九州の旅行記を書いていきたいと思います。そもそもなぜ西九州にしたかといいますと、筆者は今まで九州によく旅行していたのですが、西九州には行ったことがなかったからです。この旅行は現地へは家族と行きましたが、筆者は鉄道に乗ることを目的としていたのでほとんど家族とは別行動でした。それでは前置きはここまでとして、筆者の3日間の鉄道旅行を記していきたいと思います。

*写真が少ないと感じる方もいらっしゃると思いますがご了承ください。また、この旅行に行った時は、緊急事態宣言は発令されておらず、地元兵庫県及び西九州の佐賀県、長崎県には蔓延防止等重点措置も発令されておりません。また、筆者自身も感染症対策に十分な注意をして旅行をしております。

2.本旅行の行程と使用した切符について

筆者がこの旅行で鉄道に乗るスタートとしたのは長崎駅だった(長崎駅までは航空機と空港バスで移動)。また、3日間のうち2日間は、「みんなの九州きっぷ」という切符を使用した。この切符は全九州版と北部九州版があり、全九州版はJR九州全線、北部九州版は豊肥本線以北のJR九州全線が土日祝の連続2日間乗り放題となる切符で、なんと九州新幹線および在来線の特急列車の自由席にも乗り放題の切符だ(指定席も6回まで乗車可能)。今回使用したのは北部九州版だが、これほどお得な切符にもかかわらずなんと6000円という安さだった。ただしこの切符は2021年3月27日をもって販売を終了している。



↑みんなの九州きっぷ 2021年1月以前は北部九州版が5000円だった
(tabiris.com/archives/minnanokyushu-2021winter/)より引用

また、3日間の行程は以下の通り。

①1日目(3月20日)

	駅名	列車名
12:16 発	長崎	長崎本線特急「かもめ20号」博多行き
14:15 着	博多	
14:30 発	博多	福岡市交通局空港線・筑肥線直通
15:10 着	筑前前原	普通筑前前原行き
15:11 発	筑前前原	筑肥線普通唐津行き
15:55 着	唐津	

16:13 発 17:01 着	唐津 伊万里	筑肥線普通伊万里行き
17:30 発 17:54 着	伊万里 有田	松浦鉄道西九州線普通有田行き
18:41 発 18:54 着	有田 早岐	佐世保線普通早岐行き
19:06 発 20:03 着	早岐 諫早	大村線快速「シーサイドライナー」 長崎行き
20:04 発 20:26 着	諫早 長崎	長崎本線特急「かもめ 37 号」長崎 行き

②2 日目(3 月 21 日)

	駅名	列車名
9:12 発 9:57 着	長崎 諫早	長崎本線(旧線ルート)經由大村線普通竹松行 き
10:42 発 11:57 着	諫早 佐世保	大村線快速「シーサイドライナー」佐世保 行き
12:23 発 14:55 着	佐世保 伊万里	松浦鉄道西九州線普通伊万里行き
15:09 発 15:35 着	伊万里 有田	松浦鉄道西九州線普通有田行き
16:14 発 17:08 着	有田 新鳥栖	佐世保線特急「みどり 22 号」博多行き
17:18 発 17:55 着	新鳥栖 熊本	九州新幹線「つばめ 329 号」熊本行き
18:04 発 18:30 着	熊本 新鳥栖	九州新幹線「さくら 568 号」新大阪行き
18:38 発 20:26 着	新鳥栖 長崎	長崎本線特急「かもめ 37 号」長崎行き

③3 日目(みんなの九州きっぷ不使用)(3 月 22 日)

	駅名	列車名
7:42 発 8:22 着	長崎 諫早	長崎本線快速「シーサイドライナー」佐世保行き
8:49 発 10:09 着	諫早 島原港	島原鉄道線普通島原港行き
11:03 発 12:19 着	島原港 諫早	島原鉄道線普通諫早行き
12:37 発 13:02 着	諫早 長崎	長崎本線区間快速「シーサイドライナー」長崎行き

3.旅行記

(1)1 日目

①高架化が完了したばかりの長崎駅 ～特急「かもめ」に乗車～



特急「かもめ」の 787 系(長崎駅にて)

長崎空港で家族と別れた後、早速長崎駅行きの空港バスに乗り込んだ。飛行機の着陸後 30 分後に出発するバスだったためかなり焦った。また長崎市街地に向かうバスなのでバス停には多くの行列ができており、乗れるか心配だったが無事に座ることができた。長崎駅までは 40 分ほどかかったが車内は満席でかなり長く感じた。ずっと長崎自動車道を走っていたので市街地に入った時は嬉しかった。そして長崎駅に着いた。バスターミナルから駅までは大通りを挟んだ距離にあり、間には

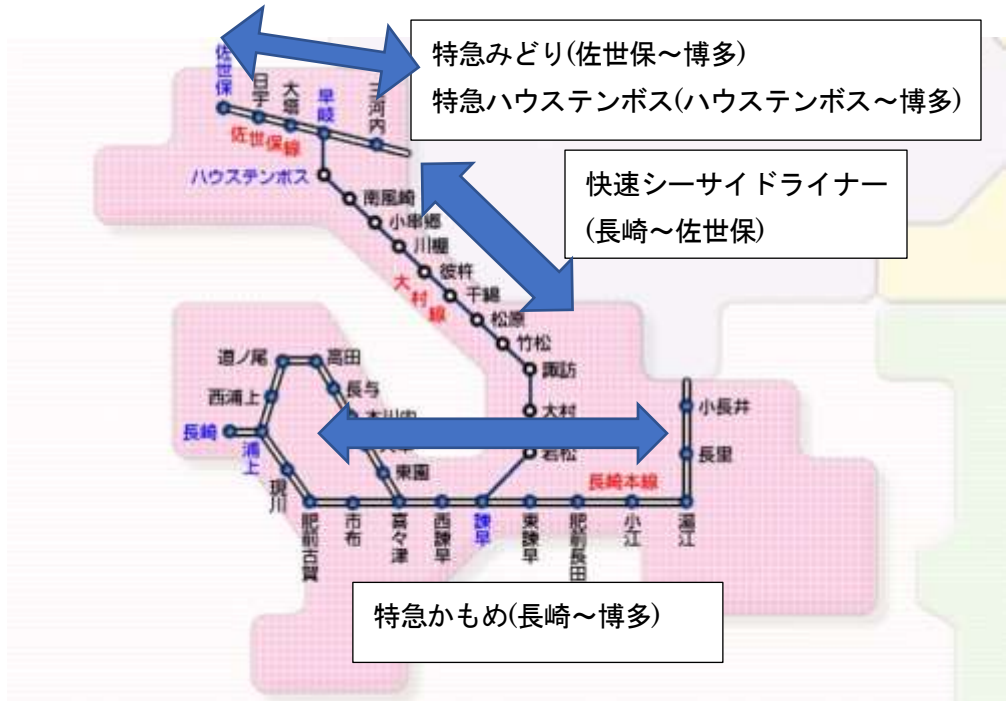
長崎電気軌道が通っている。この路面電車にはこれから何度かお世話になる。というのも、今回の旅行で泊まった宿が、この路面電車を乗り継いだ大浦天主堂電停の傍にあるからだ。路面電車の電停を歩道橋で超えて駅へ向かう。1 ページ目の写真の通り、長崎駅は 2020 年 3 月に高架化したばかりの駅だ。新駅舎は旧駅舎の裏にあり、現在当に建設中の新幹線駅舎の真下をくぐり抜けると着く。新幹線との乗り換えは便利になるのだろうが、路面電車やバスの利用客にとっては不便な場所に移転してしまった気がする。



↑ 建設中の新幹線長崎駅

改札口について「みんなの九州きっぷ」を取り出す。この切符はインターネットで購入し、近所の駅のみどりの窓口で受け取ったものなので日付を間違えていたりしないか心配だったがちゃんと自動改札機を通ったので安心した。そしていよいよこの旅の最初の列車に乗車する。乗車するのは特急かもめ 20 号博多行き。長崎地区では 3 種類の特急列車が走っている。博多～長崎間を走る特急「かもめ」、博多～佐世保間を走る特急「みどり」、博多～ハウステンボス間を走る特急「ハウステンボス」だ。また、長崎～佐世保間では長崎本線、大村線経由で特急の代わりに快速「シーサイドライナー」が走っている。これから乗る「かもめ」は長崎と博多を約 2 時間で結ぶ。この列車で使用される車両にはこれから乗る 787 系特急列車と、後で乗ったが「白いかもめ」という愛称の 885 系特急列車が使用されている。787 系特急列車は現在 JR 九州の主力特急車両で「かもめ」の他にも特急「きらめき」、「霧島」、「かいおう」など九州各地の特急列車に使用されている。やはり九州は「特急王国」と呼ばれているだけあってかなり特急の種類が豊富だ。

かもめの発車時刻まで 20 分ほど時間があつたので駅で列車の撮影をした。長崎地区は、観光客及び通勤通学客両方が列車を利用するため列車の種類が豊富だ。ここでは新型ハイブリッド車の YC1 型気動車やハウステンボス色のキハ 67 型などの撮影ができた。



長崎地区の路線図 画像は JR 九州駅別時刻表 (www.jrkyushu-timetable.jp)より引用



長崎駅の留置線に並ぶ左からキハ 67 系、YC1 系、キハ 67 系ハウステンボス色 (左)とホームにて YC1 型を撮影

撮影を終えて「かもめ」に乗り込む。この車両は 1992 年に運行を開始した。車内はそこそこの年季が入っていたがその感じがまたたまらなかった。この車両の一番の見どころは 787 系にのみ装備されている DX グリーン車だ。この車両はグリーン料金 1630 円で乗ることができるなかなかお得な車両だが「みんなの九州きっぷ」では乗ることができないため今回は断念した。もし乗ることができれば、140° 以上も倒れるリクライニングが楽しめた。



787 系の DX グリーン車 出発進行！(www.soul-train.co.jp/1021641/)より引用

12 時 16 分、長崎駅を定刻通り出発。この列車の途中停車駅は浦上、諫早、肥前鹿島、肥前山口、佐賀、新鳥栖、鳥栖だ。浦上までは数分であったが、その後の諫早までは 30 分以上も長いトンネルを走行した。ところが諫早を出ると景色は一変、肥前鹿島までたくさん駅を通過したがこの区間はとても海に近いところを走行した。長崎県は南側が東シナ海、北側は日本海に面しているのどこを列車で走っても海が見える。ただこの日はあいにくの曇り空だった。海沿いを駆け抜けて肥前



鹿島、肥前山口に停車する。肥前山口では佐世保線と合流する。反対のホームには特急「みどり」が停車していた。この辺りで半分の 1 時間を超えていた。この 2 駅を超えるとここからはそこまで駅を通過することなく佐賀県の中心駅佐賀に停車。ここまで乗客はまばらであったにもかかわらず佐賀では

たくさん人が乗車してきた。席が一気に埋まった。ここから吉野ヶ里遺跡のそばを抜けて新鳥栖、鳥栖と停車。新鳥栖は九州新幹線、鳥栖は鹿児島本線との乗り換え駅だ。鳥栖を出るといよいよ終点の博多に着く。博多までは 25 分ほどだったが鹿児島本線の快速列車などと同じ線路を走行するためかなり徐行運転だった。このあたりは距離はそこまで長くないが途中駅がたくさんあった。途中西日本鉄道の線路と交差したり甘木鉄道の基山駅を通過するところなどを見ることができた。やはり

地方私鉄の駅を見ると遠くに来たという実感がわく。そして2時間の乗車で九州一の大ターミナル博多に到着。在来線のホームだけでも8番線まであるとても大きな駅だ。列車は一番端の1番線に到着。この駅でも軽く撮影をした。



長崎から乗ってきた「かもめ」(左)と向かい側に止まっていた大分行き特急「ソニック」(右)

向かいのホームには特急「ソニック」が止まっておりこちらもとても乗りたかったがそこは我慢してすぐに地下鉄博多駅に向かう。博多駅はとても広いので乗り換えに戸惑わないか心配だったが、地下鉄案内が分かりやすくすぐに乗り越えることができた。

②地下鉄直通の筑肥線東区間と山に囲まれた非電化の西区間



地下鉄空港線博多駅の改札で切符を購入し、地下鉄に乗車。中心部ということもあり、博多、中洲川端、天神辺りではたくさん人が乗ってきた。乗車したのは普通筑前前原行き。しかし、筑前前原はJR筑肥線の駅だ。この地下鉄空港線は姪浜までのはずだ。どういうことか？実はこの地下鉄空港線はJR筑肥線と相互直通運転を行っており、なんとJR線区間では快速列車も運転されている。ただし東区間の筑前前原～唐津までは地下鉄から直通している列車は半分で、残りの列車は筑前前原でJRの普通列車に乗り換えることになる。だがこの筑前前原での乗り換えによって嬉しいことが起きた。なんと筑前前原に止まっていたのは現在数を減らしている国鉄時代の103系電車だった(上の写真)。この103系電車は1963年～1984年に国鉄によって3447両も製造された車両だ。記憶に新しい方もいらっしゃるかもしれないが大阪環状線や中央特快などで走っていた車両だ。

大量生産されたとはいえ中央線や大阪環状線から引退したため現在数を減らしている。筑肥線専用の 103 系 1500 番台は一見 103 系と気づきにくいが車体前面に 103 と数字で大きく書かれているので気づくことができる。



大阪環状線で 2018 年まで使用されていた 103 系(左)と筑肥線の 103 系
明らかに外見が異なっている *左の写真は

みどりの goo(www.goo.ne.jp/green/column/getnavi-https_getnavi.jp_p_564525)より引用

博多から唐津までの所要時間は 1 時間ほどだった。筆者のような鉄道マニアは国鉄型の車両は好きな人が多いが、世間一般ではこのような古い列車に対してどう思われているのだろう。この路線は地下鉄区間以外高架化されている。唐津以東は高速化がかなり図られているようで、沿線需要も大きいようだ。乗ってきた列車は唐津止まりだったので唐津で乗り換える。筑肥線は姪浜～唐津間と山本～伊万里間で運転系統が全く異なり山本～伊万里間は西区間となる。この西区間の列車は唐津まで乗り入れている。また、唐津まで乗り入れる列車は唐津～山本間で唐津線を走行する。唐津駅では筑肥線の新型車両 305 系と 103 系、西区間の気動車キハ 125 系を撮影した。



↑筑肥線西区間の気動車キハ 125 系

唐津駅に到着した際、向い側のホームからちょうど快速列車が発車するところだった(左)

本当は唐津駅の一駅先、西唐津駅まで行きたかったが、西唐津まで行く列車は本数が少ないため時間の都合で行くことができなかった。

さて、唐津駅で撮影を終えて反対側のホームへ向かう。止まっているのは気動車のキハ 125 系だ。気動車になっているのは筑肥線の唐津以西は非電化路線のためだ。東区間と西区間でここまで差があるとは驚きだ。車内には乗客は数名しかいなかった。1 両編成で当然ワンマン運転だった。先ほどの筑肥線は住宅地が広がっていたのに対して、こちらの区間は周りが山に囲まれて何も無い。唐津～山本間は唐津線を通り、山本で唐津線と分離する。そこからは特に大きな特徴はなかった。また 1 時間ほど乗車して終点の伊万里に到着。伊万里からは松浦鉄道西九州線に乗り換える。



この路線はもともと国鉄松浦線という路線で 1988 年に廃止、そして第 3 セクター(地方自治体が部分的に費用を出して設立する民間企業と公営企業の中間的な企業)の松浦鉄道として開業した路線だ。この日はあくまで佐世保線との乗り換え駅である有田駅へ向かうために利用しただけだが 2 日目にこの路線の全区間完乗を目指す。伊万里での待ち時間は 30 分だったので駅構内を軽く見て回った。JR から松浦鉄道へ乗り換えるには両駅舎を挟む道路を歩道橋で超える必要がある。

ある。



かなり閑散とした駅だった。歩道橋(右)は少し広すぎな気がする。



松浦鉄道の駅舎は JR の駅舎よりも人がいた。駅舎内には伊万里焼の販売をしている観光案内所があり少しだけ覗いた。この日は何故かとても寒かったので自販機でミルクティーを買った。だがミルクティーは逆に熱くて飲むのに苦労した。さて、駅舎で切符を買ったのだが券売機が都会にある自動券売機というよりは食券の



販売機という感じだった。

列車は出発のおよそ10分前に入線した。車内はこれまた数名しか乗っていなかった。有田までは25分ほどで到着した。車内はロングシートとクロスシートが両方あり、一人掛け転換クロスシートも備わってなかなか快適だった。そして17時54分に有田に到着。伊万里



は伊万里焼、有田は有田焼と佐賀県は陶芸がとても盛んだ。有田といえば名物の有田焼カレーだが駅構内の土産店に有田焼カレーを売っているということを事前に調べていたがその日はまさかの定休日だった。夕食の時間ということでこれまた事前に調べたラーメン屋に行こうとそばを通る国道35号沿いを歩く。だが地図の示す場所に来ても一向に店が見つからない。50分ほどの待ち時間なので焦ったがたまたま地元のスーパーを見つけたので弁当を買った。この弁当もなかなか美味しかった。もしあの時スーパーがなかったらかなり

危なかった。



↓偶然だがこんな写真も撮れた。

有田駅は奥に貨物のターミナルのようなものがあつた。弁当を無事に購入し、予定通り早岐行き普通列車に乗車した。やってきたのは817系電車。九州全域でよく見るタイプの車両だが、今回の旅行で乗車したのはこの一回だけだった。

相変わらず車内にはほとんど人がいなくて物寂しい。この 817 系電車の座席はあまり類を見ない形のクロスシートだったがやはり JR 九州の車両はデザイン性が高かった。



←817 系の車内

早岐へはわずか 13 分で到着した。早岐では向かい側に国鉄車のキハ 67 系が止まっていた。標準のキハ 67 系だ。この標準色を見たのはこの一度きりだった。そして 1 日目もいよいよ終わりへと近づいた。乗車するのは 19 時 06 分発の快速「シーサイドライナー」長崎行き。



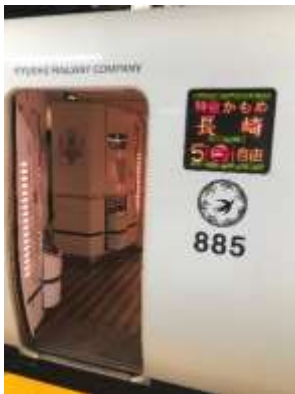
早岐駅では 817 系(左)とキハ 67 系の標準色(右)を撮影

快速「シーサイドライナー」の車両は YC1 系ハイブリッド気動車だった。個人的にはキハ 67 系が良かった。この快速は先ほどとは異なり一定数乗客がいた。座席は「シーサイドライナー」の名の通り海を連想させる色のロングシートだった。また、2 席だけテーブル付きのボックスシートがある。諫早までは 50 分ほどだがこの時間帯の長崎は真っ暗で何も見えない。諫早に着いたのは 20 時 03 分だった。このまま快速で長崎まで戻っても良かったが、「みんなの九州きっぷ」なら特急の自由席特急券にも乗車出来るので少しでも早く帰りたかったため向かい側に止まっていた「かもめ」に乗り換えた。乗ったのは「かもめ」37 号。車両は行きに乗ったのとは異なる 885 系電車だった。こちらは 2001 年に新たに「かもめ」専用の特急型電車として登場し、「ななつ星」などのデザインを手がけた水戸岡鋭治氏が設計した。この車両は振り子式車両でカーブを曲がる際に車体ごと傾けることでスピードを落とす必要がないなど、高速化に特化している。そして何より車両の外

装がとてもカッコいい。また、座席も黒の革張りという豪華な仕様となっている。



←885系
のマーク



←特徴的な白い外装
がとてもカッコいい

振り子式で最高速度は130km/h も出るため、かなり速かった。また、乗り心地もとてもよかった。諫早～長崎間は30分ほどかかるはずだがあっという間に感じた。終点の長崎には20時26分に到着した。駅について885系の撮影を終えて駅を出る。ホテルは大浦天主堂のすぐそばにあるので路面電車でホテルへ向かう。長崎市電は長崎市街地を走る路面電車だ。大浦天主堂へは新地中華街で一度乗り換えて向かうことができるが、この路面電車には「乗換券」という制度がある。これは新地中華街での乗り換えの際降車時にもらえるものでこれにより乗り換えても長崎駅前～大浦天主堂まで一回の運賃一律200円で乗ることができる。だが、この制度は今年廃止されてしまうらしい。そして目的のホテルに到着し、すぐ部屋に入る。一日中列車で移動したので疲れたのかぐっすり眠ることができた。

(2)二日目

①長崎本線の旧線ルートと大村線



2日目、ホテルの朝食を食べて、路面電車の電停へ向かう。この日も長崎駅で撮影をした。最初に乗ったのは普通竹松行き。だがこの列車はほかの快速や特急列車と走行するルートが少し異なる。長崎本線には浦上～喜々津間で二つのルートがある。長与経由の旧線ルートとトンネルが連続

する新線ルートだ。筆者は「乗りつぶし」目的で列車に乗るのが趣味なので旧線ルートにも乗っておくことにした。新線ルート全区間電化で高速化が図られており、多くの列車はこちらのルートを走行するが、旧線ルートの方も沿線住民が利用するため現在も普通列車が運行されている。このルートは多少遠回りにはなるものの沿線では海が間近で見える。車両はまたもや YC1 系気動車だ。旧線ルートは全区間非電化でまた諫早～竹松間でこちらは大村線だがこの区間も全線非電化である(ハウステンボス～早岐は電化)ためだ。諫早まで 45 分この列車に乗車した。



YC1 系気動車には車体上部に「やさしくて ちからもち」と書いてある(ハイブリッドだからだろう)

諫早で下車後、この旅行の目玉であるキハ 67 系気動車に乗車する。

なぜキハ67系気動車が目玉であるかというこの車両は今年6月に引退した車両だからだ。つまりこのタイミングで乗ることができたのはラッキーだったのだ。この車両は1975年に製造された国鉄時代の車両でデビュー当時は高性能な車両で



九州の地域性を考えて作られたため鉄道友の会のローレル賞を受賞している。写真の車両は「シーサイドライナー色」で快速「シーサイドライナー」用に施された塗装だ。この青色が鮮やかで味が出ている。この車両に乗って佐世保を目指す。大村線は1日目にも乗車したが夜で何も見えなかったため景色が楽

しみだ。大村湾の傍を通り区間によっては本当に海のすぐ真横を走るため長崎県の他のどの路線よりも海に近いとあっていいだろう。特に千綿駅は「海に近い駅」として全国的にも有名な駅だ。下車してみたかったがそんな時間の余裕はない。車内からの景色を楽しんだ。国鉄車の独特のエンジン音を聴きながら1時間弱、途中にはハウステンボスなどがあって終点の佐世保へ到着した。ちなみに筆者は乗車しなかったが、早岐～佐世保間は乗車券のみで特急列車に乗車することができる。佐世保に着いたのは11時57分だった。佐世保といえば名物「佐世保バーガー」だ。駅構内に佐世保バーガーの店があったので食べようと思った。1日目の有田焼カレーやラーメンが叶わなかったので、今日こそはと買おうとする。ところがハンバーガーは完成まで20分かかると言われた。乗り換え時間は合計25分、間に合うわけがない。筆者は断念してまさかのポテトとクリスピーチキンだけを購入した。正直とてもむなしかった。

②松浦鉄道全区間乗り通しと特急「みどり」に乗車、そして新幹線！

佐世保からは1日目も少しだけ乗車した松浦鉄道に乗車する。1日目と違うのは2日目は佐世保～有田までの93.8km全区間乗りとおす点だ。まずは普通伊万里行きに乗車する。この列車にはなんと2時間半も乗車する。1本の列車にこんなに乗車することはなかなかないだろう。乗車する距離が長いため、松浦鉄道の1日乗車券を使用した。松浦鉄道の1日乗車券は日付の部分をコインで削るものだった。



←松浦鉄道の一乗車券

佐世保から伊万里行き普通列車に乗車。もっとも多くの人に乗ってきたのは佐世保の隣駅の佐世保中央だった。そして少しずつ長崎県の最北端に向かうにつれて乗客がまばらになっていった。松浦辺りに来ると今度は伊万里に



向かって南下していく。松浦はなぎなたの町らしい。また時期的に松浦鉄道線は全体的に桜がとてもきれいだった。特に浦ノ崎駅は、ホーム上で桜が満開だった。2時間半という壮絶な長時間乗車を終えて一旦伊万里で下車した。そして14分後の普通有田行きに乗車して一日目にも寄った有田へ向かった。



有田駅でこの日は40分ほど乗り換え時間があった。コンビニでおにぎりを買い(夕食用)駅に戻る。そしてこの駅から特急「みどり」に乗車する。この列車は佐世保～博多を結ぶ特急列車だが、早岐～博多間はハウステンボスから来た特急「ハウステンボス」と連結して、運行される列車が一部存在する。車内で車掌さんの検札があったのだが切符を見せるやいなや、早口で「博多まで?」と聞かれたので最初何を言っているか分からず流して「はい」と言ってしまった。本当は途中の新鳥栖までの乗車だ。あっと思ったとき車掌さんはもうそそくさと行ってしまった。



←特急「みどり」

さて、この列車には約1時間乗車するのだが、佐世保線に大きな特徴はなかった。ただ、武雄温泉駅で九州新幹線西九州ルート¹の武雄温泉駅の建設現場を見ることができた。この九州新幹線西九州ルートの建設は、武雄温泉から先も進められているようだった。



←九州新幹線の武雄温泉駅

↓武雄温泉駅を出発してしばらくも高架の建設は進められている。



さて、新鳥栖に到着して新幹線改札に向かう。九州新幹線だ。この九州新幹線は今年全通10周年をちょうど迎えた。この記念すべき年に乗車できたのは嬉しい。最初に乗車するのは800系「つばめ」。九州新幹線区間のみを走る車両で「さくら」「みずほ」と違い、ここでしか乗ることができない。この車両は本当に座席が鮮やかで美しい。



い。

←熊本駅にディズニー塗装の800系が入線した。

つばめに乗車し、終点の熊本に向かった。熊本に用があるわけではなくまさかの折り返しで新幹線に乗車した。熊本までは37分だ。多くの乗客は筑後船小屋、新大牟田で下

車した。熊本に到着後、すぐに折り返しの「さくら 568 号」新大阪行きに乗車した。新幹線改札を出てまた入るといふ謎の行動を取った。「さくら」は九州新幹線内では通過タイプで新鳥栖まで途中久留米にのみ停車した。車内は行きの「つばめ」と異なりたくさん乗車していた。「さくら」は少し早い 26 分で新鳥栖に到着した。



←西九州旅行なのに熊本までできてしまった。

新鳥栖に到着し、2 日目最後の列車に乗車す

る。これで「みんなの九州きっぷ」を使用するの

は最後だ。列車は「かもめ 37 号」長崎行き。なんと一日目の最後に乗った列車と全く同じだ。車内は満席で通路部分にまで人が乗っていた。だがほとんどの乗客は佐賀で下車した。どうやら佐賀県には福岡で働くビジネスマンがとても多いようだ。九州新幹線西九州ルートは長崎県内の建設は順調だが佐賀県内が不透明だ。というのも、佐賀県内は在来線内の特急「かもめ」などでも一時間ほどで博多へ行くことができるため、新幹線を利用する意味がないのだ。そのため、新幹線の建設費用を負担させられて且つ運賃も高くなるのだから佐賀県にとって新幹線の建設のメリットがない。そのため、なかなか JR と佐賀県との交渉がうまくいっていないのだ。さて、約 2 時間で終点の長崎に到着。長い 2 日間の JR の旅が終了した。ホテルに着くと、1 日目以上に疲れたのでこの鉄道旅行の深みを感じた。もうここで終わりたいところだが、もう少し旅は続く。

(3)3 日目(島原鉄道に乗車)

この日は早朝 7 時にホテルを出発。この日は「みんなの九州きっぷ」は使えないので長崎から諫早までの切符を購入した。7 時 42 分発の快速「シーサイドライナー」に乗車した。新線ルートの特長は、対向列車とのすれ違いが行われた。トンネルが非常に長いため、トンネル内に交換設備が設けられているのだ。8 時 22 分に諫早に到着。ここから島原鉄道に乗車する。この路線は諫早～島原港を結ぶ、島原地方の観光などで利用される鉄道だ。島原から大牟田、天草へ向かう船舶事業も展開している(大牟田行き高速船は 2015 年に廃止、別会社へ事業譲渡された)。島原の中心部は終点から 3 駅手前の島原駅が最寄り、終点の島原港駅には島原港のみ存在する。



←島原鉄道の車両(諫早にて)

この路線は明治期に 1 号機関車が走った歴史もある。また、2008 年まで島原港から先、加津佐駅まで路線が続いていた。諫早～島原港までは 1 時間だ。沿線は海が見える。途中の大三東駅は海に近い駅として有名で、つい最近「キリンレモン」の CM の撮影地となった駅だ。10 時 09 分に終点の島原港に到着。帰りの列車まで 1 時間もある。

そこで島原港の海を見に行っただ。



↑ 島原港駅

↓ 大牟田行き的高速船

そこで島原港の海を見に行っただ。



←謎の足湯 誰も浸かっていない



↑大三東駅

海を見て帰りの列車に乗車する。片道 1540 円は高すぎる。島原鉄道には一

日一本だけ急行が運行されておりこれは驚きだ。さて、少し情報を書きすぎたが諫早に戻りそのまま長崎に帰る。家族と合流し、その後一緒に新地中華街で中華料理を食べた。それにしてもこの 3 日間実に充実した鉄道旅行だった。特に、廃止間際のキハ 67 系の乗車は本当に嬉しかった。自分で行程を考えて旅行をするのは本当に楽しい。今後も日本の鉄道の完乗を目指して遠征をしたい(今またコロナが流行りだしているが…)。最後に新地中華街で食べた中華料理を載せてこの旅行記を終わらせたいと思います。長い文章を最後までご覧くださり、本当にありがとうございました。(2021 年 8 月 1 日執筆)

↓島原港駅から先も線路が続いている。



*写真は特記のないものは筆者撮影