

五能線に乗って冬のリゾートしらかみに乗車する

(芸備線にリゾート列車の可能性を探る旅) その1 旅立ちとローカル編

この今、研究室は大変である。大学教員の悩みの常、配属学生にはほどほど泣かされるものである。「親の心子知らず」とはよく言ったものだ。日本最大の規模を持つ某スーパーに付設する某100ショップでバイト三昧であったダメダメ4年生の留年が決まり、〇〇道と名のつく武道サークルの主将をつとめる学年3位の成績の3年生が(部活には熱心にもかかわらず)朝起きられない症候群にかかり、(仮)配属以来一度も雑誌会や研究報告、そして研究をもしないまま、求道者として「その道」を全うしようとしている。学科長や学部長そして教務委員の先生のところ訪ねまわる日々。そんな日こそ。あの雪に囲まれた五能線を思い出すのである。

話は、1年以上もさかのぼるとある年の2月15日のできごとである。

ちょうどこの日も私は疲れていたのである。

報告はまず今は亡き定期運用の寝台特急「日本海」に乗車することから始まる。

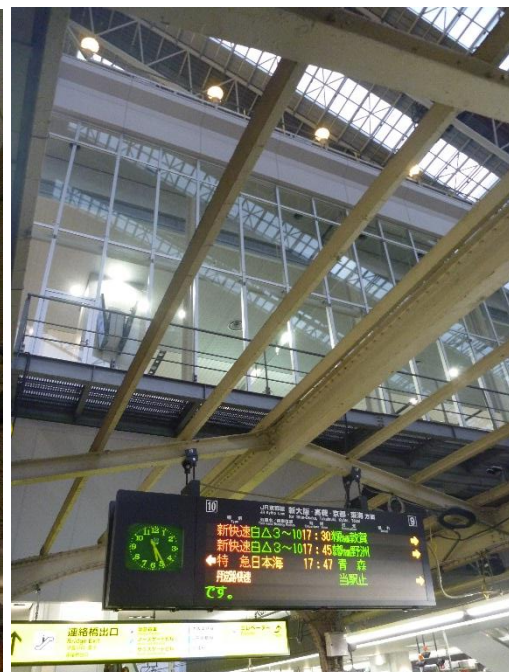
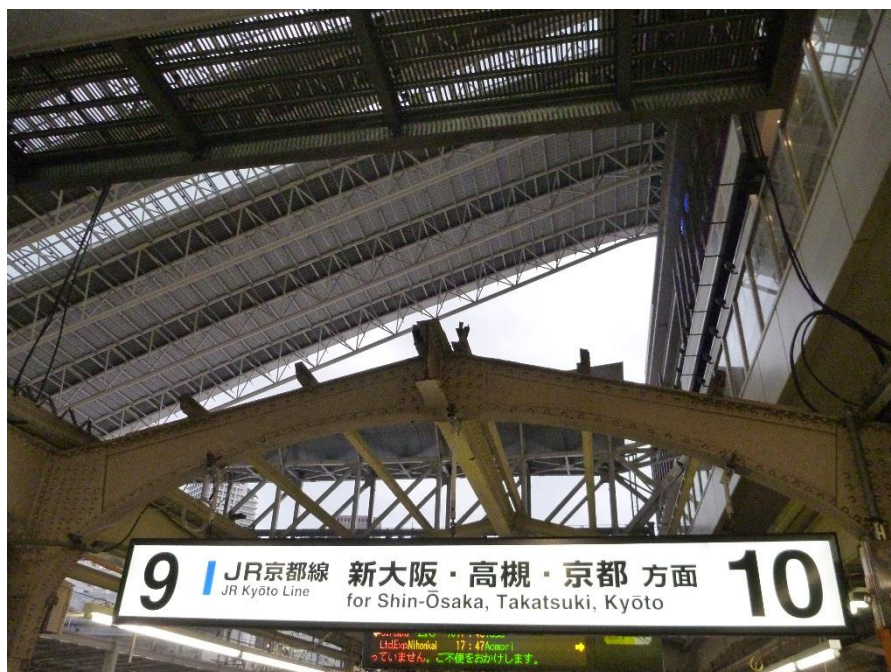


時は流れ、今となつてはこの大阪発日本海縦断のB寝台ブルートレインにはもう乗れないのである。他人と対面しながらも、カーテンで仕切られたこの小さな空間には旅の凝集があつたように思う。向かいの寝台になつたというだけで初対面の方と話をする。身の上、旅程、この移動の目的などなど。もうこのようなアナログ的な人との縁起を最近の人々は求めないのかもしれない。携帯、スマートフォン、FB、ツイッターなど人との触れ合いはバーチャルでかつ間接的で非対象なものになってしまったものだ。無論、私はそれらを否定はしないが、実際に行つたことと知っているだけのことには雲泥の差があるように思えるのである。単に表現の場が増えただけだということも言えるが、選択肢は多いほうがいい。生物の進化もそれを支持しているのだが・・・

2014年の4月には「あけぼの」、「北斗星」などすべての定期運行のブルートレインが消えてしまう。思えば、これがその始まりだったかもしれない。ヨーロッパのように客車でくつろぎながら列車に乗る行為は、単なる移動を旅程に変えてゆくプロセスであることをもっと知らねばならないと思うのである。新幹線は早すぎるし、「ななつぼし」のようなクルーズトレインは高すぎる。それになによりクルーズトレインで出張に行く人はいないのである。寝台列車は出張を旅に変えてくれるトランスフォーマーである。

さて、能書きが長くなったが、雑踏が本格的な冬の寒さを蹴散らす大阪駅に私は立っていた。ハンモト知事の登場とともに新しくなつた大阪駅の伊勢丹でしこたま酒と酒の肴を買い込んだ私は、雪の影響で運休となる不安を感じながら10番線ホームで「日本海」を待つ。その年の3月には定期列車としての運用がなくなってしまうブルートレインであつただけにいわゆる「鉄ファン」も多く、その登場を待ちうけていた。向い側にはサンダー

バード。JAIST にいたころによく使ったやつである。この列車、意外に混んでいることが多くて、指定席をとるのに苦労したっけなどと思っているうちに、「日本海」が入線してきた。「鉄ファン」「鉄オタ」が写真を撮りまくる状況ではシャッターを押す気力も失せてしまい、後から思えば残念なことをしたが、この時の写真はあまり多くない。



大切なのはモノより記憶の私はそそくさとB寝台4人コンパートメントに移った。大勢の通勤・通学者を後にしながら「日本海」はゆっくりと発車していった。当時は大雪の日が多く、何日もこの列車をはじめ雪国を縦貫する「きたぐに」「あけぼの」が運休していたのである。だからまずは乗れてよかった。これが素直な感想である。



お隣の寝台は「鉄ファン」系の親子（父娘）？だと思ったが、一通り挨拶して分かったのだが実は年の離れたカップルで、「日本海」がなくなるのを機に青森からさらに北海道まで向かい鉄道旅行を楽しまれるとのこと。この後いろんなお話が聞けて、それだけでもうひとエッセイ書けそうなくらいだったが、グッとその気をおえることにする（この辺が旅の縁起ってやつよ）。敦賀を過ぎて金沢に着いたあたりから、買い込んだワインとお酒のせいで眠くなる。金沢といえば「北陸」「白山」ってあったよなあ～。確か「白山」は乗ったけかあ～。そう思っているうちに列車には日差しが入っていた。もうすっかり秋田を過ぎている。そういえば夢うつつの中で「羽後本荘」って見たよなとか思いながら JR 東日本が誇る気動車キハ 100 系とおぼしき列車のご尊顔を拝見した。



9 時前に「日本海」は青森に到着。お隣のカップルに別れのあいさつを済ませ、私はすぐに五能線の起点駅である川部駅に向かうため到着ホームを後にする。カップルの女性。到着後すぐに「釜だ！サボだ！」と写真撮影に余念がなかった。さすがだ！！そんな彼らを尻目に連絡橋を渡り、大館行の普通列車で奥羽本線に戻る。



待っていたのはステンレスも初々しい 701 系の電車であった。そこそこの乗車率。平日の朝だけに通勤、通学者が多い。乗り込んでしばらくしたら電車は発車した。特急「つがる」で活躍する E751 系電車と今日も大活躍であろう除雪車を横目に追われるように青森駅を後にした。



ひと駅ごとに人が増えつつ、目的地の川部駅に到着。9 時 49 分発、深浦行の普通列車で五能線に乗り込む。



すぐに列車は発車し、林檎畑の間を進んでいく。リンゴは庄原でも、確か福岡にいたときにも採れていた果物である。だが、青森。しかも雪に埋もれる林檎畑には格別の趣きがある。おそらく文学の影響であろう。長野も

リンゴの一大産地であるが、青森の奏でる雰囲気とは違っていた。確か庄原も太宰治ほど有名ではないが（こんな書き方は失礼だが）「出家と弟子たち」の倉田百三がいたはずである。庄原の場合、もっと積極的に倉田百三を地域振興に活用して地域のイメージと結びつけるのも悪いことではないと思った。



列車はいくつかの停車駅を経て、五所川原に到着。

駅名表示板のリンゴ JR がオシャレである。このロゴが青森県内の五能線の駅で見られる。秋田県ではどうだろうか？楽しみである。それから、きれいなイラスト入り観光案内。これも五能線の駅に共通して設置しているようだ。これらは是非とも芸備線振興でマネしたいところである。

五所川原は五能線沿線でも最も開けた町である。ここからはストーブ列車で有名な津軽鉄道が出ている。津軽中里まで 20.7 km。沿線には「斜陽館」など太宰治に関係した史跡・施設も多い。また、ストーブ列車などの企画列車を走らせたり、アテンダントを乗務させたりなどの経営努力はこれまた芸備線振興でも是非とも参考にしたいところである。

「ここに古里がある」そんなフレーズも心に沁みる。



時間があれば是非とも津軽鉄道に乗車したかったが、乗り継ぎの時間などが合わず、今後の宿題となってしまった。こんな宿題なら大歓迎である。今は懐かしくなった腕木式信号機と雪に覆われた「走れメロス」号を横目に見ながら列車は五所川原駅を出発した。

もうお気づきかと思うが・・・そう。今回の旅ではいきなりリゾート列車には乗らず、まずは各駅停車で五能線を秋田まで行き、翌日、朝から秋田発の「リゾートしらかみ」に乗ろうという計画である。まずはローカル線の日常を満喫したい。



五所川原を過ぎて乗客もずいぶん減って、川部乗車時の25%くらいまでになっていた。宇宙人を思わせる遮光器土偶をモチーフにした駅舎が有名な木造駅に到着。旧木造町を有するつがる市には亀ヶ岡遺跡があり、遺構をうまく地域振興に繋げたい意志の表れだと思う。芸備線沿線の三次地区では花園遺跡、下本谷遺跡などの史跡に恵まれている。これらは時代こそ縄文に及ばないが、まだまだ謎が深い遺跡が多いとのこと。考古学ブームなどに乗ってこちらも地域振興に活用できればと思う。

岩木山を左に見つつ（といっても山頂は深い靄&霧である。雪が多そうだ。）列車は進む。



今は無き（2012年8月改築）、鳴沢駅の味のある駅舎を過ぎて、ようやく日本海を望める所まで来た。鳴沢を過ぎると次の停車駅は鱒ヶ沢。リゾート白神も停車する五能線でも基幹駅である。



列車交換、折り返しなど五能線の中でも慌ただしい方に入る駅であるが、とはいってもそこはローカル線。駅にはゆっくりまったりとした時間が漂う。発車までに時間があるのでゆっくりと駅構内を探索する。



キハ40系、48系で芸備線のキハ40系、47系に近い車両だがどこか「味」を感じるのは、ロングシートではなくクロスシートであることかもしれない。

この駅にも観光案内板があり、名所、名物、史跡などがきれいなイラスト入りで紹介されている。また、駅に描かれた大漁船のイラストもこの駅の情緒を盛り立ててくれる。このようなひと工夫が駅や鉄道への親近感を感じさせる要素となっているのだと思う。ようやく列車は出発し、これから津軽海峡



と（窓越しで映りが悪いものになっています。すみません。）日本海を望む線形となる。

いよいよ車窓が楽しみな区間に入ってゆく。



リンゴ JR のロゴが冴える陸奥柳田駅、北金ヶ沢駅を列車は停車しつつ、最初の勝景地ともいふべき「千畳敷」に近づく。千畳敷は津軽国定公園に属する勝景地のひとつで1792年（寛政4年）の地震で隆起した海岸段丘で海岸に対して平たく岩盤が広がる光景が美しいところである。



この日は波が高く千畳敷の広大さは味わえなかったが、冬の津軽海峡ならではの波しぶきの荒立つ海は十分堪能できた。

このような景勝地が一か所でもあれば芸備線振興もやり易いと思う。

この一帯は津軽国定公園に含まれ、青森県が管理する自然資源である。津軽国定公園は、深浦海岸のみならず十二湖、十三湖、岩木



山などを含む青森県西部一帯の広い範囲に及び、五能線を彩る一大景勝地となっている。こう書いてしまえば、青森県だけが五能線を用いた地域振興を行っているように思えるが、秋田と青森両県の共同で行わねば効果的とは言えない。

事実、両県とも新幹線の終着地であり、五能線と奥羽本線を活用すればどちらの県の県庁所在地の駅を出発地とも終着地にもできる構造である。この旅のように青森から五能線に入り、秋田で一泊して青森にもどるのも秋田を出発地に青森から戻ることも可能である。少し忙しい行程ではあるが秋田駅と（新）青森駅を起点と終点にして東京から日帰り？もできそうである（確かめてはませんが・・・すみません）。旅の入口と出口が異なっていることは意外に旅の大切な導線になっているのではないだろうか？首都圏からここを訪問した場合、同じ場所を2度通らず旅を完結させることができるのは魅力的だと思う。庄原や三次も広島からの往復よりも、米子か出雲を広島との起点・終点とする旅の経路ができないものかと思う。



さて、私の思いは少し置いておいて、千畳敷駅からの車窓についても触れておきたい。駅からは海側に広がる有名な千畳敷の光景や大仏岩のような奇岩奇石だけでなく、山側にも魅力的な光景が見られた。この景色は1,2月の厳寒期しか見られないもので、海岸段丘から染み出た地下水が巨大な氷柱となって、まるで氷のカーテンのような光景であった。言われなければ通り過ぎそうな大規模ではない光景だが、よく見るととても幻想的である車窓となる。そう言えば、明日の「リゾート快速しらかみ」の旅ではきちんとそのアナウンスとその光景の説明があった。箱庭的な光景もきちんと旅の売りになる。そんな思いを持った。

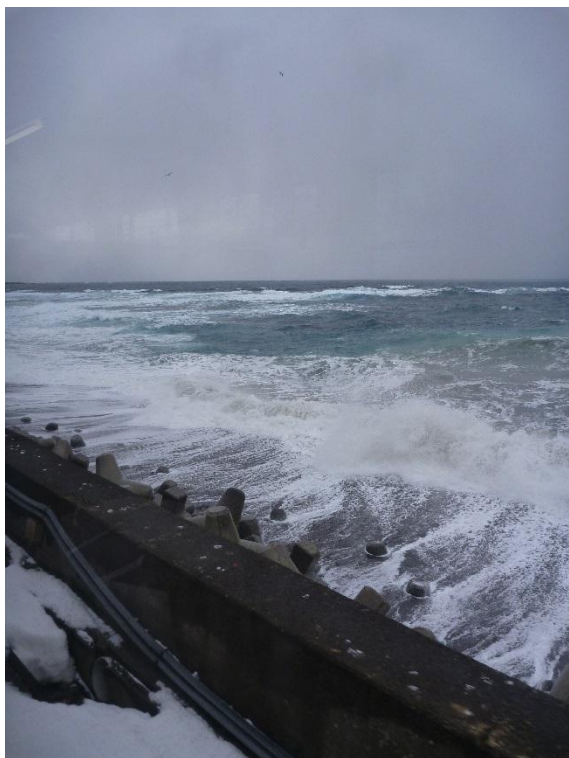
列車は千畳敷駅を発車していよいよ日本海（津軽海峡）を望む線区に入



ってゆく。ここからは厳冬期の今では荒々しい海の姿が見える。実はこういう光景が一番旅に必要な要素かもしれない。新緑の夏や紅葉の秋も旅の季節としていいと思うが、いわゆるオフシーズンとなる厳冬期も味がある。暖かく静かな車内とは全く正反対な寒く荒々しい光景はなかなかじっくりと見れる機会はそんなにない。海岸の秘境駅とも言える麴木駅（漢字が難しい）を過ぎて、波はいよいよ荒れ狂うようになってきた。金沢に近い土地に5年近く住んで、冬の日本海を知る者としては心に染み入る光景が続く。



荒れ狂う波と灰色の海を眺めているとだんだん日本酒が飲みたくなってくる。海は波や風、潮など動的な要素があって山に勝る風景だと思う。ましてや太陽が輝いていなくても風景美を強く感じてしまうのが不思議だ。



そんな車窓を楽しんでいるうちに列車は終点（乗り継ぎ）深浦に到着した。五能線では深浦で折り返す列車も多く、五能線の要衝駅のひとつである。リゾート快速を含むすべての列車が停車する直営駅でみどりの窓口もある。五能線のほぼ中間地点に当たる位置にある。



ここでも駅名票プレートがJR リンゴが冴えている。それからこの駅にも美しいイラストが描かれた観光案内があった。全線でこのようなガジェットを共通化することで線内全域が観光地となりうる工夫となっているようだと思う。芸備線に話をもどせば三次-東城間だけでもこのよう



な工夫ができないものであろうか、共通した沿線ロゴマーク（例えばヒバゴンとか）と地元（小中高問わない）学生による観光名所のイラストを用いた観光案内板をつくることはいい企画だと思うのだ。

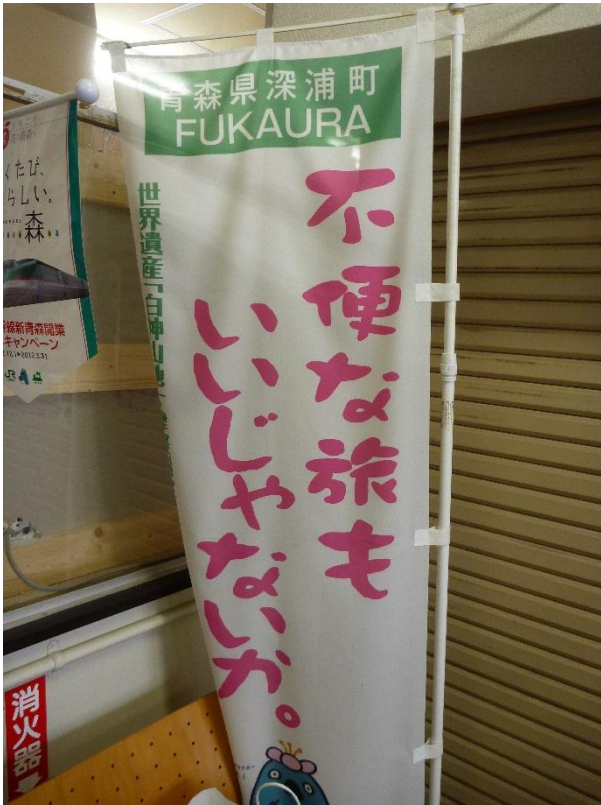
さて、次の列車まで時間があるので駅構内を出て、駅の外を散策する。駅の外には、リゾートしらかみのポス



ターと多くの観光案内板が設置されていた。この周辺の港は北前船の交易路にもあたったことから北前船の寄港地として深浦を押す観光案内が目立った。また、深浦近辺の観光地の宣伝板も多く、近辺地域で全体での観光振興に力を入れていそうである。ここにも観光の「導線」があるように思う。そんなことを思いながら駅前に広がる海を臨むと波が打ち付ける岩々とその向こうに広がる港が望め、なかなか魅力的な光景が伺えた。しばらく歩いたところにある万屋で色々な旅のお供を仕入れて駅に戻った。



当時の駅内は工事中であったが、日中には駅員の常駐しており、まだまだ生きている感じが溢れている。ここにも北前船の街を観光資源に推す案内があった。よく見ると散策マップとなっており、乗り継ぎ時間を有効に使えるようなアイデアをもらっているようで利用者にはうれしいものである。また、北前船だけでなく太宰や仏閣などの案内もあり、散策も単調にならないようになっているようだ。列車本数も多くない場所である。列車到着時刻表よくみるとリゾートしらかみを除けば、その本数は備後庄原とそう変わらないように思う。芸備線に企画列車が欲



しいと思った。無論、観光資源探索がまず必要である。これでもかと繰り返し宣伝することも大切である。

あと、こののぼりにそのヒントが数多くあると思った。

「fastest のこの時代にいかに時間を使ってもらえるか」



駅の構内に戻ると既に乗り継ぎ列車が到着していた。

到着したこの列車にもどって「不便な旅」を楽しみながら、さらに続けようと思う。

乗り鉄、撮り鉄、旅鉄、車体鉄、いずれにしるその楽しみ方がある。例えば鉄道マニアにしる、できれば、その目的だけでなく、鉄道とその周辺すべてを愛でる余裕が欲しい。取るだけ、乗るだけ、見るだけ、そこに行くだけでは何か勿体ないような気がする。そんなことを考えながら、そ

そくさと発車を待つ列車



車に乗り込む、列車の窓から目にした待合室には粋な「北前船」のイラストがあった。そうなのだ。今は学生に北前船って知ってる？と聞いてもイメージすら浮かばないことが多い。だから先ほどの観光案内板のイラストもそうだが、絵（視覚）で表すことは、旅のイメージを持つ上でもとても大切だと思うのである。旅は時間軸をともなったイメージと記憶の連続なのだと思えてしまった。13時32分。東能代行きの列車、キハ481550



と 506 はゆっくりと深浦駅のホームを離れていった。

深浦駅の万屋で購入したつまみと酒を味わいながら列車の揺れと冬の車窓をゆっくり堪能する。すこし塩辛い「つまみたら」を昼飯替わりにゆっくり食べながら地の日本酒をちびちびやるこの幸せを味合う。こういうのが「不便なたび」の醍醐味だろう。

列車はこれまでと同じ様にゆっくりと海沿いを走ってゆく。心持ち穏やかになったように見える海を眺めながら無駄とも思えるような穏やかな時間を過ごす。



日本酒が程よく体にまわったころ、北前船を象った艦作（へなし）駅に到着。かつてはリゾートしらかみも停車していた駅で、



海に面した黄金崎不老不死温泉からの最寄り駅でもあったが、いまでは隣のウエスパ椿山駅にその座を奪われてしまいひっそりと佇んでいた。

列車は次のウエスパ椿山駅に到着する。このウエスパ椿山駅は 2001 年に開業した新しい駅で、リゾート施設 WeSpa（ウエスパ）椿山の中にある駅とっていいほど駅と施設が一体化している。WeSpa の名前が表しているように温泉を中心とした深浦町の第 3 セクターが運営するリゾート施設で、物産館、入浴・宿泊施設があり、五能線の主要なリゾート施設である（詳しくは以下の URL(2014 年 1 月時点)を参照：<http://www.wespa.jp/>)。HP によればヨーロッパ風のコテージもあり、夕日が美しい夏の時期もよさげである。また、近隣の温泉施設（例えば黄金崎不老不死温泉）への無料送迎バスの起点ともなっており、本施設を中心に周辺の温泉リゾート施設にもアクセスできるよう工夫されている。温泉が少ない備北地区には難しいかもしれないが、庄原かんぼの湯や三

次の君田温泉などと鉄道の連携は望めないだろうか？備北丘陵公園のイベント開催時には大量の風呂&食事難民が発生することを思えば、かんぼの湯の他にも庄原には立ち寄り温施設が必要だと思うのは私だけだろうか？



そんな思いとは裏腹に列車はウェスパ椿山駅を離れ、また荒れ始めた海に沿って進んでゆく。五能線沿線全体で観光を振興させようとする意気込みが感じられる。列車はまだ青森県を走る。



リゾートしらかみ特急の愛称のひとつにもなっている「青池」で有名な十二湖の名称をそのまま「十二湖駅」に列車は到着した。ここもリゾートしらかみの停車駅で、深浦町観光協会が駅の管理者となっている。十二湖観光の入り口のような役割でバスの運行が行われている。冬の今よりも新緑・夏



ある。実際には33か所の清浄な水質を有する湖沼からなっている。五能線沿線にはまことに名勝・名跡がおおいと実感させられる。

白神山地の中心的な山の一つである白神岳への登山口がある。その名も（そのまま）白神岳登山口駅を過ぎて、大間越駅に到着した。この駅から先は五能線もいよいよ秋田県に入る。

深浦駅の方屋で購入したリングゼリーを味わいながら、これまでの青森県の駅々や風景を思い出しつつ、また



荒れてきた海岸線を車内から眺める。不便な旅の醍醐味だ。ちょうど県境付近だろうか。なんか奇跡を見た。



青白色の海面を光が降り注ぐ。照らされ白くはっきりと縁どられた海岸線。

こちら側には粉雪。白灰色のどんよりとした雲からは手前の海に振りそそぐ雪。その向こうに海を照らす光。太陽は灰色の雲に遮られ見えないが、光は海面を白く縁取るように注ぐ。

そんなミラクルな光景に見とれているうちに列車は秋田県最初の駅。岩館に到着した。



岩館駅はリゾートしらかみの停車駅のひとつで、海に近く磯釣りなどの体験学習ができる漁火の館が近くにあり、日本海の海の幸を体験しながら堪能できるそうである。ここも夏場にもう一度来訪したいところである。少し雪が激しくなってきた。駅名表示板の JR のロゴマークが替わっているようだ。果たして何に・・・



そう思ううちに岩館の隣駅であるあきた白神駅に到着。この駅には駅のすぐ隣に物産館と温泉施設などを兼ねた総合施設「八森いさりび温泉ハタハタ館」がある。こちらは



五能線秋田側を代表するリゾート施設というわけだろう。リゾート施設のみならず秋田工業試験場の研究者が白神山地から見つけ出した高発酵能酵母である「白神こだま酵母」を用いたパン作りや白神豆腐づくりの体験学習、ブナ林散策などのトレッキングコースの出発点となっている。路線こそ五能線の秋田部分は短い秋田・青森両県で沿線リゾート施設があり、それぞれが競い合うように持ち味をだしているところが旅気分を飽きさせない。沿線全体がリゾートになっているので、次回の宿題をもらっているようで、「次はここに行こう、あそこも行きたい」となって、自然にリピーターになってしまう効果があるのだと思う。複数の観光拠点を作ることも大切な要素かも知れない。芸備線振興でも考えたい課題だと思う。

さて、列車は秋田に入っていくつかの駅を通り過ぎ、やがて海岸線を離れていく。五能線の秋田側終点、東能代駅も近い。沢目、鳥形駅を経て、列車は能代へむけて進んでゆく。



向能代駅で列車が駅名表示板の目の前停車する。そのときようやく秋田県側 JR ロゴの正体が判明した。薮 (フキ) だ!! おそらく秋田藩主であった佐竹義和の逸話、傘になる薮の自慢、秋田薮にちなんだものだろう。こういう工夫は芸備線でもまねしたいところだ。安芸地区はもみじで備後地区はさしずめヒバゴンであろうか。



秋田の大河、雄物川を渡り、いよいよ列車は終点に向かう。今日は凍てつく雄物川だ。



列車は能代駅に到着した。能代市の中心地にある駅で、奥羽本線との接続駅である東能代駅との一駅区間の折り返し列車が多く設定されている。この両駅とも能代市を代表する駅で当地にある能代工業高校が全国レベルでバスケットボールに秀でた学校であったことからバスケットボールに因む展示がホームに設けられている。これも沿線の特徴をうまく宣伝と観光振興に兼ねた取り組みだと思う。



15時18分
列車はほぼ
定刻で終点
東能代駅に
到着した。
暖かい列車
を降り立っ
て、まず冷気
が体を覆う。

冷気とともにリゾートしらかみのくまげら編成をかたどった施設が目飛び込んできた。それと五能線のゼロキロポストを連想させるような起点駅表示も設置されているではないか！なかなか粋な計らいである。



くまげら編成の正体。実は駅の待合室であった。待合室にはリゾートしらかみの説明と色々なものが・・・それと能代駅でもあったが、バスケットの街。能代をここでも一押し。五能線の起点駅でリゾートしらかみの秋田側の基幹停車駅でもあることから沿線全体の観光紹介も忘れていない。このような駅展示は是非とも芸備線でも見習いたい。広島駅あたりにつくってもらいたいところだ。鉄道振興（親交）のヒントがこんなところにもあった。色々考えに耽るうちに目の前に秋田に向かう津軽6号が入線。旅の前半の終幕地である秋田に向かった。



秋田駅に到着後まず目に入ったのが「なまはげ」さん。男鹿線に向かう列車の側面にカッコいい赤と青のなまはげさんが描かれていた。ここにも芸備線振興や鉄道への親

近感をもたらしてくれる良い工夫だと思う。芸備線のキハ120やキハ47に何かワンポイントを付けぬものだろ

うか？真っ黄色やタラコ色の車体だけでは味気ない。そう思いながら、最後に秋田駅で五能線の名残を探してみた。すると跨線橋を上がったところの通路にそれはあった。



五能線沿線のスケッチ展。いいアイデアだと思う。よく沿線の児童・学生たちによる鉄道スケッチ展はよくみかけるが、このように少し本格的な画風のものあまり見かけない。児童・学生たちによる鉄道スケッチ展と同様に、これもできれば芸備線で真似したい。シニアの方々にはセミプロ並みの腕前を持つ方もいらっしゃる人が多い。これらの世代の方々の能力を地域振興や理解、宣伝に役立てる機会を鉄道が取り持つてはどうだろうか？そういえばJR 東日本秋田支社には秋田鉄道少年団 (<http://www.jreast.co.jp/akita/branch/rca/index.html> (2014年1月現在))がある。ボーイ・ガールスカウトの鉄道版のような組織で、駅や車内の美化活動や鉄道施設の社会見学など通じて青少年の育成と鉄道振興の未来世代の醸成に向けての活動が盛んである。鉄道少年団活動はもちろん広島にもある。広島鉄道少年団 (<http://plaza.rakuten.co.jp/rcahirosima/> (2014年1月現在))にも芸備線振興に協力・貢献願えれば小中学生を中心とした活動も効果的に行えそうである。壁はまだまだあるだろうが芸備線振興には、まずその利用者たる人々との交流機会とサービスの取り組みから始めることしかないように思う。



新しくなった秋田駅を見ながら、色々考える。

あすはいよいよリゾートしらかみに乗り込む。その前に今晚は秋田の地酒を飲みながら何をあてしようか。長時間乗車で少し疲れながらもワクワク感が止まらない。そんな足取りで、まずはホテルにチェックイン。荷物を置きに准教授は向かった。

(その1 おわり) その2 へ続く。