

今号発行によせて

会報誌『千曲の友 Vol.09』をご覧ください、ありがとうございます。今年は弊サークルを象徴する飲み物、マックスコーヒーの発売開始 50 周年とめでたい節目の年であり、私事ながら自分も年齢層的な節目を迎えるなどしております。住所人間関係等々、身上様々に大きな変化があった今日この頃であり、今後の「らるりんたす」がどう展開されるか、どう展開できるかも全く読めないのですが、引き続き読者をはじめ、日々お世話になっている皆様におかれましてはどうぞ温かく見守っていただけると幸いです。

らるりんたす代表 三島 慶幸

もくじ

1. 今号発行によせて
2. セブン礼文いい気分(仮)(三島慶幸)
5. 二段ベッドのバスに乗ってみた(福浦喜八)
6. 動き出した未来(長沢幸雄)
8. ごあんない



セブン礼文いい気分(仮)

三島 慶幸

私、三島は7月から北海道、礼文島へと居を移した。礼文の移住をネットで表明した際、その生業について様々な憶測？が囁かれたが、別に隠すことでもないので明かすと、漁師の手伝いを住み込みで行っている。今回は、そんな私の礼文での漁師暮らしの様子を軽く紹介しようと思う。

【ウニ・ノナ漁】

漁師の朝は早い(親方らはもっと早い)。毎朝4時に必ずやることは、防災無線の確認である。これはその日のウニ・ノナ漁の可否について、漁協が朝3時過ぎの波高や天気を見て決定を下し、告知するからである。ウニやノナが捕れるのであれば、当然稼ぎが良い商品なので礼文の漁師は皆ウニを捕る。ちなみに「ノナ」とはキタムラサキウニのこと。礼文ではキタムラサキウニを「ノナ」、バフンウニを「ウニ」と呼び、完全な別物として区別しているのだ。

ちなみに資源保護の観点からウニとノナを両方揚げることは禁止されており、ウニの日とノナの日がおおよそ交互に決められる。ウニ、ノナ漁の出漁が決定した場合、その定められた作業時間はおおよそ5時台から2時間程度が基本である。私はウニ獲りには参加できない(ほどのキャリアが)ないので、漁が終わり陸で殻剥きの仕事に参加する。そのため7時頃に仕事を開始出来るように支度をし、二度寝を決めるのがルーティンである。

殻剥きは専用の小屋で行い、殻割り→剥き→糞取り→洗い→選別→出荷の順で作業が進む。ちなみに色が悪かったり、斑点があったりするようなものは出荷できないので、これは漁師の特権。昼食と夕食が最高級ウニパラダイスと化す。



【エビ漁】

ウニ、ノナが出漁されない場合、5 時半からエビ漁へと出漁する。これは漁船に乗り込み私自らも操業する本格的なもの。普段は優しい親方や先輩らも仕事場ではせっせと、またとても厳しく働くので、足手まといになったり怒られたりしないように食らいつく。まあしくじると生死にかかわるような仕事なので当然といえよう。

支度や積み込みを済ませ 6 時前には出港。エビの仕掛けの籠を仕掛けているポイントまでおよそ 30 分の航海であり、その間に甲板で朝食を摂る。時化の場合は平気で体に波がかかるのでなかなか大変だが、自分は謎の耐性で船酔いすることがない。漁師向きの三半規管だったことが意外な気づきである。

合わせて 150 の籠を仕掛けた、総延長キロ単位のロープの起終点には水に浮く大きな目印(梵天)があり、ここにたどり着いたら操業開始である。私は捕れたものを取り出したあとの籠を綺麗にして、新しい仕掛け餌(冷凍のスケトウダラ)を網に取り付ける仕事を行っている。流れ作業なのでチンタラしていると詰まらせてしまうため、暑かろうが時化ていようが気にせず必死に作業に集中するしかない。

1 時間ほどで餌付けが終われば、終点までロープを引き上げ、次の仕掛けポイントに向かう。到着後、先ほど餌を付けた籠を再びロープに括り、絡まないように海中に投下していく。ちなみに籠は水深およそ 300m 程度まで沈めるため、その分非常に長いロープが用いられるのだ。漁師は縄仕事というのだが、まさにその通りである。

籠投げが終われば操業は修理。タバコや飲み物、軽食で一息つきながら帰港する。帰港後は捕れたエビのサイズ毎の仕分け作業を行う。ちなみにエビ籠にはエビ以外にもタコ、ツブ貝、稀に魚類がかかるので、それも出荷用に仕分ける。仕分けが終わり無事出荷が完了すれば、使用した籠やザルなどの類を洗い、1 日のエビ漁終了となる。時間としては 9～10 時頃である。なお後述するウニ、ノナが揚がる日は、それが終わってからのエビ出漁であるため、これよりおよそ 4～5 時間ほど予定が後ろに倒れ、11 時出漁の 13 時、14 時終了だ。



【ホッケ関連】

礼文では刺し網でホッケ漁が盛んに行われているので、それ関連の仕事も発生する。一つ目は「網外し」。船の横で水揚げした刺し網から絡まった魚を外し、仕分け、氷掛け、出荷をする作業である。網外しはホッケ以外にもスケトウダラ(これが上記のエビ漁の餌と化す)、マダラ、ニシン、カレイ、八角、ガヤ(ヤナギノマイというメバルの仲間の礼文での呼称)、その他出荷できない魚が掛かっており、慣れが重要かつ繊細な仕事である。その他は重いパレットを運んだり氷を運んだり、かなり肉体労働要素が強めである。網外しはウニがない日のエビ漁が終わってから、昼食をはさんで 14、15 時ごろまで従事するのが基本だ。

二つ目の仕事は加工場の仕事である。これはホッケを小さな工場で洗い、捌き、開きや半身にしてパッキングし、出荷する作業である。私が勤める工場は工場長の努力と性格で非常に清浄に保たれており、全仕事の中で最も臭くない仕事である。また、合間に弾かれたホッケの刺身を摘まめるのが嬉しい仕事だ。

ここまで紹介した仕事のほかにも、島の漁で最も重要な昆布関係の仕事や釣り関連、その他雑用などまだまだ沢山の内容が存在する。これらは観光案内などとまとめて冬コミあたりでちゃんと形にしたいところである。(がんばります。)



二段ベッドのバスに乗ってみた

福浦喜八

交通愛好家の読者の皆さんはご存じの方も多いと思うが、東京―高知の夜行バス「スマイルライナー」を運行している高知駅前観光がフルフラットになる座席を開発し、「ソメイユプロフォン」という名称で現在実証運行を行っている。現在高知在住の私としてはこれは乗らないわけにはいけないと思い、発売当日にネットに張り付き無事初便を確保したものの当日は首都圏の雪予報でまさかの運休。その時にはすでに次の運行日は満席になっており初便への乗車は断念した。

ということで大きく延期して 5/20(火)、バスタ新宿より同便に乗車。座席はネットで指定できないため当日係員に席を教えてもらうのだが、まさかの A-1 という最前列上段を引き当てることとなった。車内は土足厳禁のため靴を脱ぎ、下段ベッドの下空きスペースに靴を置く形になっている。

上段に乗車した感想としては落下防止対策の柵のようなものの圧迫感が大きくだいぶ狭さを感じた。



また、事前に座席の長さが短く背の高いひとにはつらいだろう、という情報は入っていたものの身長 172cm の私でも足が当たるような感覚を感じたのでだいぶぎりぎりのサイズで作ったことがうかがえた。また、これは調節可能なもののエアコンの吹き出し口は従来のバスと同じ仕様、すなわち座った際に適切な風が届くような風量になっているため寒く感じた。

バスは一路西へ。休憩は消灯前の海老名 SA、徳島到着前の松茂 PA の 2 回取られた。フルフラットバスということでさぞ快眠できると思っていたが A-1 という座席がそれを許してくれなかった。この座席は前輪の真上なのである。高速道路のつなぎ目の度に揺れ、そしてその揺れの影響で金属がきしむような音がする。普段のバスなら座席はモケットで覆われているため揺れても音はあまりしないが今回のバスは金属のフレームが丸出しの状態。これでは音が出るのも仕方ない。結局新東名区間は寝付けずその後ようやく寝落ちする形で終点の棧橋本社に到着。その後揺れず音もしないベッドで爆睡するのだった。

今回は実証期間ということで片道 7,000 円の大盤振る舞いだったが、これが通常価格になると JAL や ANA の早割運賃との競争になるわけで勝てるのかは微妙に感じた。高知駅前観光はこのシートを他社に販売することも考えているそうで、別路線で乗れる機会ができることも楽しみにしておきたい。また、この座席を完成させた高知のものづくり技術にただただ感心するばかりである。

動き出した未来

「iino」というモビリティをご存知だろうか。その姿はなんと形容すればいいのか、知らなければ植栽かオブジェの類と思われるだろう。ブーメランのような形状のくぼみのところに1人ずつ、計3人乗れて、時速5キロで自律走行する。街中を行き交い、人々が自由に乗り降りすることで、歩行者空間の水平エレベーターとしての機能が期待されている。

これまで三宮センター街や奥入瀬溪流などで実証を重ねてきたが、この春ついに高輪ゲートウェイで本格導入されることとなった。ゲートウェイパーク内の決まったコースを巡回し、自由に乗り降りできる。期間限定でもなければ単なる乗車体験でもない。新時代の幕開けに胸躍らされた。

さっそく開業日の3月27日に訪れると、インフォメーションの横に長蛇の列ができていた。人の多さに加えて噴水前でイベントを開催するため、隅の方の短区間を単純往復する乗車体験スタイルになっているようだ。

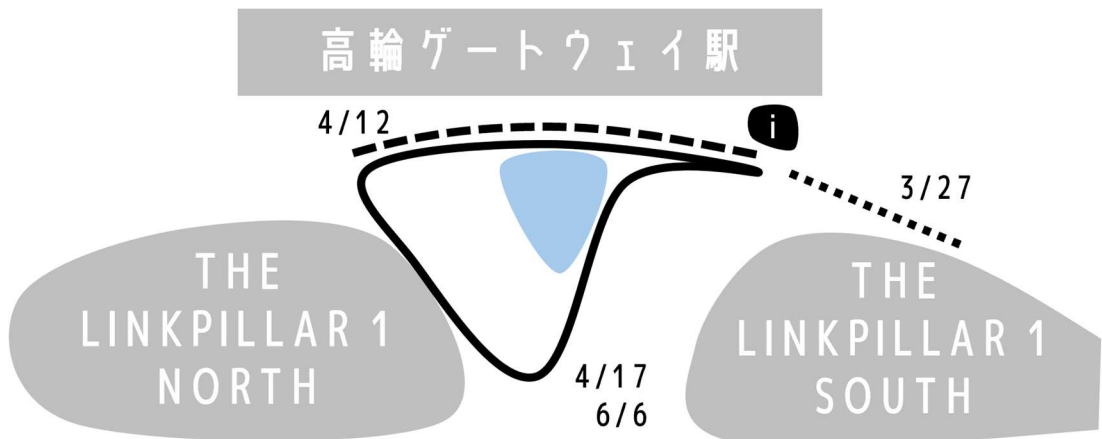
とりあえず列に並んでみたところ、なにやら緑色の紙に包まれたスティック状のものを



渡された。「SLOW」と名付けられたチーズケーキで、iino に乗りながら楽しむものらしい。本来は500円で販売だが、開業記念で配っているようだ。フローズンなチーズケーキはひんやり、濃厚な味わいで美味しい。

そうして待つこと30分ほどで順番が回ってきた。もっとも、iino 自体は以前別の実証実験で乗ったことがあるので特に新鮮味はない。同乗した方々が楽しむさまをニコニコしながら眺めるばかりだった。

お祭り騒ぎも楽しかったが、やはり本命は自由に乗り降りできる状態だ。そんなわけで2週間後に改めて訪問。ところが、この日も虹色のアートの周りはキッチンカーが出るな

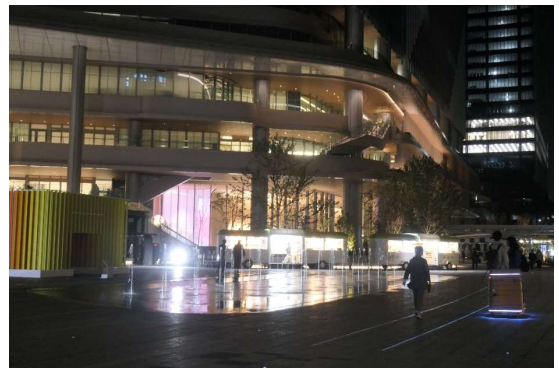




ど混みあっており、iino は駅側の南北をシャトル運行していた。距離こそ長くなったが、これでは初日と変わらない。諦めて早々に退散した。

土日はしばらくイベント続きで厳しそうだ。では平日ならどうかということで、直後の 4 月 17 日、日もすっかり落ちた頃に再び覗いてみる。

周回ルートでの運行にはなっていたものの、相変わらずインフォメーションの向かいに待



機列を形成して、ぐるっと 1 周乗車するスタイルだった。

この時間でも利用者が絶えないのに驚きつつ、せっかくなので乗ってみることに。音楽とともに、虹色のアートなど各スポットの紹介が流れる。これはなかなか楽しい。

時は流れて 6 月 6 日。久しぶりに訪れてみると、iino の軌跡が早くも轍として刻まれていた。なんとも微笑ましい光景だ。

そして、ついに待機列がなくなっている。自由に乗り降りできるようになっていたのだ。

無論、現時点では回遊手段というよりはモビリティに乗ること自体が目的の人がほとんどのようで、1 周乗り通す人の方が多いが、それでも途中で乗り捨てたり、逆に乗り捨てられたのを途中から乗ってみたり。まさに思い描いていたような光景がそこにあった。おかげで 3 台も巡回しているのに意外に利用者の途切れるタイミングがない。思わず笑みをこぼしつつ、自分も途中で乗り捨てた。

ちなみに、同じくこの春から羽田空港第 2 ターミナルの旧サテライトへのアクセスとして、iino の 6 人乗りモデルが運行されている。こちらはあいにくまだ搭乗できていないが、自動運転モビリティが行き交う未来はすぐそこまで来ている。(筆:長沢幸雄)

ごあんない

◆「らるりんたす」とは…

らるりんたすの名はインドネシア語で「交通」を意味する“Lalu Lintas”に由来します。当サークルでは、鉄道から路線バス、船、はてはシェアサイクルまで、ありとあらゆる交通関連の事物を扱っています。



◆各種サイト・関連 SNS

・らるりんたす公式 WEB サイト

本会に関する各種情報を載せています。また、サイト内コンテンツとして公式ブログを用意しており、各種告知のほかメンバーが思い思いの記事を執筆しています。本誌をはじめ、会報誌『千曲の友』各号もこちらでご覧になれます。

・らるりんたす公式 Twitter (@Lalulintas_ck)

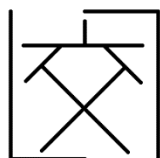
らるりんたす全般に関する最新の情報はこちらをご覧ください。公式ブログや一部メンバーの個人コンテンツの更新情報も投稿しております。弊社コンテンツ「全国バスデータベース」につきましては@bus_databaseで投稿しております。

・らるりんすた（公式 Instagram）

・らるりんたす公式 LINE

これらは現在試験運用中です。活用法を模索中ですが、よければ登録してみてください。

051-ら 1440



千曲の友 Vol.09

発行日：2024 年 8 月 17 日

発行・印刷：らるりんたす (lalulintasofficial@gmail.com)