



野門沢の布引滝（栃木県日光市）の滝つぼ。滝の高さは120mある

建築士の休日

連載 第6回

休日はアルパイン・
フィッシャーマン

の巻



鈴木啓之

(有)アップル建築設計事務所
(茨城会)



谷川岳の源流でタープを張り、沢でビバークする



只見川源流で
ナメコ採り



朝日連峰三面川源流で釣った
42cmのイワナ

大学を出てゼネコンに就職した22才は、毎日深夜帰宅・休日出勤は当たり前の、まさに仕事漬けの毎日であった。そして、26才で設計事務所を開業したが、やはり仕事漬けの生活には変わりなかった。運動もしない、そんな不摂生な日々を送っていると、スポーツをやって体力に自信のあった学生時代の面影はなくなり、階段を登るのもしんどくなった。健康診断を受ければ、血糖値に脂肪肝と散々な結果が出るばかり。このままではヤバいなあ〜と、一念発起し

て、学生の時やっていた登山を再開することにした。

最初は筑波山に登るのも難儀したものであるが、地道に登り続けると不思議に登れるようになるのである。いつしか日本百名山も完登することができた。アイスクライミングやバックカントリースキーもできるようになった。

今は、記録の少ない渓谷や滝を探検する方に趣向が変わってきて10年ぐらいたったところである。ザックには、釣竿・酒・米・調味料・登攀具・タープなど最小限の道具で、イワナ・山菜・キノコを採って食料とし、沢登りをして探索している。

沢の中で一人で泊まることも多く、怖くないのかとよく聞かれるが、慣れてしまったので平気である。一人だからこそ、本当に自然と一体になれる気がする。そんな中でも焚火をしながら、イワナの刺身での一杯は至福の時である。山菜やキノコも鮮度が最高の状態で食べるのでとても美味しい。

夜も更けたころ、寝ながら暗い谷底から見上げる夜空は、この上なく美しいものである。天の川や星座が4Kテレビのような解像度で見えるのである。花より団子の私でさえ詩人になれる気がする瞬間でもある。

原始的な生活をしてみると、建物のありがたみが身にしみる。あとどれくらい続けられるか分からないが、できる限り頑張ってみるつもりである。



環状線のホーム

建築士の休日

連載 第7回

ヤンゴン
山手線体験記

の巻



宇塚幸生

(株) 入江三宅設計事務所
(東京会)



ヤンゴン中央駅



すれ違った日本の車両「キハ」



途中下車した駅に掲げられていたマップ



帰りの飛行機内で描いた絵

鉄道ファン(または鉄道オタク)にもいろいろあって、乗りテツ、撮りテツ、音テツ、テツ子など多くのジャンルに分かれているという。私はさしずめ「外テツ」。学生時代、ユーレイルパスという安価な周遊券を利用してヨーロッパを回ったことがきっかけで病みつきになり、休みを見つけては海外の鉄道に乗ること〇〇〇km。今回はその中でも仕事で訪れたミャン

マー(旧名ビルマ)の主要都市ヤンゴン(旧名ラングーン)の環状線を紹介したい。

ヤンゴンは人口500万の大都市。首都こそ内陸のネーपीドーに譲ったものの、今でもミャンマー最大の都市で、都心を囲むように環状線が回っている。東京の山手線は30kmを1時間かけて走っているが、それより一回り大きい45kmを3時間ほどで回るといふ。鉄道の電化が遅れており、路盤や線路の状態もあまり良くないことから時速20km程度で進んでいるため、時間が掛かるようだ。会議と打ち合わせが一段落したある日、意を決してヤンゴン中央駅から西回りに乗ってみた。

中央駅は立派な駅舎で多くのホームからさまざまな列車が発着している。まずマンダレー行きの長距離列車の前で「世界の車窓から」的な記念撮影をすませ、その後環状線のホームに移る。乗車したのは天井に扇風機が回る外国製の古い車両。乗り合わせた行商のおばさんやお坊さんが気さくに席を詰めてくれる。市街を離れると車窓の風景は一面畑と林になり、時折寺院が見え隠れする。列車はゆっくり進み、すれ違う列車には冷房付きの日本の車両「キハ」も見受けられる。

いくつかの無人駅を経て30分ほどして比較的大きな駅に着き下車した。ホームに掲げられているマップで本日のルートを確認し、その後市内へと繰り出した。寺院、仏像、博物館、そして河、湖。仕事を離れてしばしの休日を楽しみ、そのまま空港

に。その夜発のフライトで帰国したが、機内でこの日の印象を絵にしてみた。

線がかすかに震えているとしたら、それは飛行機の軽い振動のせいである。