

일본 큐슈 여행기

2002년 7월 17~23일
최지웅

1. 출발까지

이번 여행은 내가 병역 특례 편입 때문에 당분간 해외여행이 불가능하기 때문에 그전에 한번 다녀올 목적으로 가게 되었다. 시간이 많아서 유럽까지 갈 수 있으면 좋겠지만 여름휴가를 장시간 낼 수 없는 상황에서 가깝고 여행경비가 적게 드는 곳으로 가고자 하였다. 그런 곳이라면 우리나라에서 가장 가까운 일본의 큐슈[九州]이다. 일본의 물가는 비싸지만 그것도 가는 방법에 따라서이다. 큐슈는 한일 왕복 선박운임과 큐슈여객철도회사선(Kyushu Railway Company 이하 JR큐슈)의 모든 열차를 일정 기간 무제한 탈 수 있는 KRP(Kyushu Rail Pass)라는 티켓이 있기 때문이다. 저번 겨울에 갔을 때에는 한국에서 가장 먼 홋카이도[北海道]가 중심이었다. 큐슈의 경우에는 이번에 갈 것을 대비하여 대충 둘러보았으므로 이번에는 기차만 탈 것이 아니라 주요 관광지도 많이 가 보기로 하였다.

일본은 3번째로 가는 것이어서 준비는 별 문제 없이 순조롭게 이루어졌다. 저번과는 달리 친구와 같이 가게 되어서 일정이 약간 수정되었다. 그렇지만 계획을 짜는 과정에서 큐슈의 애매한 크기 때문에 야간 이동이 1회 밖에 할 수 없어서 숙박비가 늘어나 생각보다는 비용이 적지는 않았다. 그러나 여행을 다녀와서는 야간 이동이 적은게 좋았다고 생각한다.

나의 이번 여행의 목적은 크게 2가지가 있었다. 첫째는 저번에 빠진 일본 최서단역 방문이 있다. 겨울에 이미 최남단역 중 무인역인 니시오오야마[西大山]역과 유인역인 야마가와[山川]역, 최북단인 왓카나이[稚内]역, 그리고 최동단역 중 무인역인 히가시네무로[東根室]역과 유인역인 네무로[根室]역을 갔다 왔으며, JR에서 가장 높은 코카이센[小海線]의 노베야마[野邊山]역을 지나갔다. 최서단역은 이번을 위해 보류하였다. 일본 최서단역은 JR의 경우는 사세보[佐世保]역이며 사철까지 포함하면 마즈우라[松浦]철도의 타비라히라도구치[たびら平戸口]역이다. 이 두 역 모두 이번에 방문한다.

두번째는 일본 큐슈의 여러 관광지이다. 한국인들이 우글우글 거리겠지만 일본에서만 볼 수 있는 화산, 온천 그리고 남국의 분위기가 느껴지는 산과 바다 구경이다. 산의 경우 일본 최남단역인 니시오오야마역에서 보이는 카이몬[開聞]산을 오르고 바다가의 경우는 도깨비 빨래판으로 잘 알려진 니치난[日南] 해안이다. 화산의 경우에는 세계적으로 유명한 아소[阿蘇]이다.



사진 1 큐슈레일패스(KRP)의 앞면. 영어와 일본어 안내가 있고 큐슈 지도와 비틀, 큐슈의 대표적인 특급열차인 쯔바메(つばめ) 사진이 있다.



사진 2 큐슈레일패스(KRP)의 뒷면. 주고객이 한국인이라 한글 안내가 다른 언어와는 달리 한 면을 차지한다.

2. 서울→부산(7월 16일)

이 날은 일단 배를 탈 부산까지 내려갔다. 이날은 내가 학교에 가는 평일인지라 업무시간 이후에 출발하였다. 먼저 한국고속해운에 들러서 숙박권을 받고 바로 영등포역으로 향하였다. 오후 7시 새마을호를 타려고 하였으나 이 열차를 간발의 차이로 타지 못하여 그 다음인 7시 30분 새마을호로 부산까지 내려갔다. 기차를 타고 가는 동안은 피곤하여 대부분의 시간을 잤다. 자정이 넘은 시간 부산역에 도착하여 부모님 집까지 좌석버스로 이동하였다. 집 근처에서 친구를 만났다. 몇 일 동안 여행준비 때문에 피로가 누적된 상태지만 여러 상황을 점검하고 새벽 2시 넘어 겨우 잠이 들었다.



사진 3 부산항에 정박 중인 비틀2호.

열번	종별	열차명	출발역	출발시간	도착역	도착시간	거리(km)	차실	영수액(₩)	비고
51	새마을		영등포	19:39	부산	0:00	435.2	일반실	28,000	
240		부산 시내버스	부산역	0:15	금련산	0:40	-	-	1,200	

* 일정표에서는 탄 열차를 중심으로 기록하였으나 기타 교통수단도 표시하였다. 단 기타교통수단의 경우에는 열번란에 교통기관의 번호를 열차명란에 해당 교통 기관의 이름을 표시하였다.

3. KRP 제1일(7월 17일)

오늘은 제헌절 휴일이다. 아침 8시 30분 배를 타야하므로 새벽 6시에 일어났다. 수면 부족으로 매우 피곤하였으나 할 수 없었다. 이제 오늘부터 패스가 카운팅되는데 본전을 뽑기 위하여 열심히 뛰어야지.

부모님이 챙겨주신 아침을 먹고 6시 40분 집을 나섰다. 공휴일인지라 길이 막히지 않아서 예상보다 빨리 중앙동에 있는 국제여객터미널에 도착하였다. 터미널 입구까지는 사람도 별로 없고 조용하였으나 들어가니 역시 예상대로 긴 줄이 3개 정도 있었다. 일단 친구에게 줄을 서라고 한 후 나는 필요한 서류를 작성하였다. 저번과는 달리 서류들을 미리 챙기지 못하여 현장에서 직접 하니 생각보다 시간이 걸렸다. 창구 안에는 KRP 원본이 쌓여 있었다.



사진 4 指定席券.



사진 5 885系 「白のかもめ」.

이 패스의 유용성 때문에 많은 사람들이 이용하는 모양이다. 긴 줄과 수속 때문에 시간이 부족할 듯 했으나 면세 구역에 들어갔을 때에는 이미 25분 가량 남아 있었다. 얼마동안 못 만날 썩 우리나라 음료수로 지친 몸을 달래고 배에 들어갔다.

비틀의 경우는 정확히 말하면 비틀2세, 비틀3세, 제비 이렇게 3척이 운행하며 이 중 제비만 우리나라 국적이고 나머지는 일본 배이다. 이번에는 안 타본 제비였으면 바랬으나 이상하게도 저번에 탄 비틀2세였다. 우리가 타는 곳은 2층이다. 난 전망이 좋은 2층만 항상 탄다. 이번에도 2층 창측을 선택했다.

그런데 이번에는 선택이 잘못되었다. 좌석이 얼마남지 않은 상태여서 맨 뒤였고 창문은 없었다. 게다가 배 엔진의 엄청난 소리 때문에 고통스러웠다. 밖의 경치를 보지 못하는 괴로움에 잠이 들었다. 깨었을 때에는 배가 하카다[博多] 항구로 들어가고 있었다. 잠이 안 들었으면 일본 입국 서류를 미리 작성하여 바로 수속에 들어가면 되는데 이거 서류 작성이 되지 않아서 결국 거의 꼴지로 입국수속을 밟았다.

터미널 앞에서 19번 버스를 타고 역으로 향하였다. 12시 7분발이었다. 이론적으로 13분이 걸리므로 역에서 2분만에 쫓다면 12:22 발 카모메(かもめ) 열차를 탈 수 있지만 일본은 공휴일이 아닌 지라 도로가 막혔고 12시 30분이 다 되어서 역에 도착하였다. 일단 역에서 JR시각표 7월호를 구입하고 시간이 있으므로 지정석(指定席)권도 얻었다.

계획보다 1시간 늦게 13:02에 출발하는 카모메 21호를 탔다. 이 열차는 885系 전차인 시로노카모메[白のかもめ]이다. 유선형의 차체, 작은 창문, 뚜껑이 있는 짐칸, 항공기와 같은 구조로 되어 있는 틸팅(tilting)열차이다. 열차는 제 시각에 하카



사진 6 나가사끼[長崎]역 정면.

다[博多]역을 출발하였다. 카고시마혼센[鹿児島本線] 노선의 경우 열차 운행이 많아서인지 속도를 내지 못하였으나 나가사끼혼센[長崎本線]에 들어서니 속도를 제법 내었다. 소음이 적고 조용하였으나 틸팅열차인지라 기울어짐이 심하고 의자는 비록 가죽이지만 조금 밖에 넘어가지 않아서 불편하였다.

친구와 나는 테이블을 꺼내어 점심을 먹었다. 점심 식사는 부산에서 사온 빵과 짬이였다. 평소 같으면 먹지 못할 것이지만 배고프고 사먹기에는 아직은 일본의 물가가 겁나서 열심히 먹었다.

배가 불러오자 친구는 잠이 들고 나는 열차의 구조를 보고자 앞으로 갔다. 우리하고는 개념이 다른지 승강구에는 예술작품이 걸려 있고 잔잔한 음악이 흘러나오고 있었다. 자판기가 있어서 음료수를 뽑아 먹을 수 있게 되어 있었다. 맨 앞인 6호차는 절반이 특실인 그린샤[グリーン車]이다. 그린샤에 들어가니 기관사가 운전하는 모습과 앞의 풍경이 보였다. 그렇지만 내가 가진 패스는 그린샤용은 아니므로 조금 있다가 바로 나왔다. 소요시간을 줄이기 위해 틸팅으로 하여 승차감이 나쁜 건 흠이었지만 훌륭한 열차이다.

중간에 차창으로 달리는 구간이 단선인지 복선인지 확인하였다. 일본에 오기 전 시각표를 통해 사세보센[佐世保線]과 갈라지는 히젠야마구치[肥前山口]까지는 복선이지만 이후부터는 단선으로 추측하였다. 하지만 나가사끼 근교의 신선은 역간 거리가 길고 터널이라 알 수 없었다. 일본의 경우 시각표나 지도에 신호장은 표시되지 않으니 알 수 없었다. 나가사끼에 가까워지자 창 밖을 열심히 살펴보았다. 열차는 터널 안에서 교행 때문에 잠시 정차하였다. 이것으로 보아서 우츠츠가와[現川]와 우라카미[浦上] 사이에는 터널 안에 신호장이 있는 단선임을 확인할 수 있었다. 그렇지만 3분 밖에 안 걸리는 우라카미와 나가사끼 간은 복선이였다.



사진 7 후쿠사이지[福濟寺]의 엄청난 크기의 불상.

열차는 나가사끼역에 정시보다 3분이 늦었다. 우리는 짐을 싸서 역을 빠져 나왔다. 나가사끼역 건물은 특이하였다. 사진과 같이 개표구는 외부로 나와 있고 매표소는 건물 안에 있었다. 하긴 여기는 겨울이 되어도 따뜻한 곳이니 굳이 실내로 들어갈 필요는 없을 것이다. 매표소에 들어가 스탬프를 찍고 안내 팜플렛을 챙겼다.

자 이제는 나가사끼 구경을 할 때다. 나가사끼는 항구도시이자 조선업이 발달한 공업도시로 외국 문물을 먼저 받아들여서 서양 냄새가 나며 또한 조선업 덕분에 2차 대전 말기에 원자폭탄이 투하되어 잿더미가 되었다. 우리는 나가사끼역에서 가까운 일본 26성인 순교비로 향하였다. 길을 건너니 안내판이 있었다. 그런데 이럴 수가? 고개를 오르게 되어 있었다. 날씨는 한국의 북 더위가 우스울 정도로 더운데다 어깨에는 무거운 배낭을 짊어진 상태인데, 우리나라 같으면 못할 일이지만 거액을 투자해 여기까지 왔는데 참고 열심히 올라갔다.

얼마 안 가서 일본 26성인 순교비가 나왔다. 둘 한 면에 성인들의 모습을 새겨놓고 한 쪽으로는 비석을 세워 놓았다. 그 크기가

매우 커서 나중에 사진으로도 사람의 모습은 알아 보기 힘들 정도로 작게 나왔다. 안에 전시실도 있으나 입장료를 내야 하고 우리의 관심이 아니므로 천주교에 대항하여 중국인이 세웠다는 후꾸사이지 [福濟寺]라는 절로 향하였다. 나가사끼는 철로를 가운데 두고 양쪽이 산인지라 마을의 전경이 보였다. 절도 그 화려함 때문에 그 모습이 보였으나 막상 가려고 하니 입구를 알 수 없었다. 약간 헤메다가 골목 구석의 화살표를 찾아서 그쪽으로 향하였다.

화살표를 따라 계단을 오르니 원하는 목적지에는 들어왔으나 이것은 뒷문이었다. 그렇지만 입장료를 내고 싶지는 않아 건물의 모습만 찍고 다시 엄청난 돈이 들었을텐데. 화교들이 돈이 많은건지, 신변의 위협이 그렇게 컸을까?

뒷문으로 내려와서 나가사끼역 쪽으로 나갔다. 골목길이지만 일방통행으로 하여 차들이 가끔씩 지나갔다. 군데군데 조그마한 구멍가게도 보이고. 도시 전체가 깔끔하다는 것 빼고는 우리의 작은 도시와 다르지 않았다.



사진 9 나가사끼 원폭공원의 평화의 상.

이제 원자폭탄이 떨어진 우라카미로 가면 된다. 기차를 타면 한 정거장이지만 우라카미역에서 좀 걸어야 되니깐 우리나라에서는 사라진 전차(電車)를 탔다. 나가사끼 전차는 거리에 관계없이 100엔을 받는다. 우리로 보아서는 조금 비싸지만 일본에서는 제일 싸다고 한다.

전차는 매우 자주 왔다. 안내에는 3분 간격이라고 나와 있었다. 우리는 문에 표시되어 있는 데로 뒷문으로 탔다. 전차 안에는 에어컨이 가동되고 있었고 앞에는 다음 정류장이 표시되었다. 좀 다른 점은 균일한 요금을 받아서인지 세이리칸[整理券] 발행기나 요금표는 없었다.

승객들이 타자 출입문을 닫고 전차는 출발하였다. 태어나서 처음으로 타는 전차. 이걸 참 신기한 물건이었다. 위에 팬터그래프가 달려있고 땅 위의 철길을 따라 달려서 전철 같으나 교통신호등 따라서 가고 서기를 반복한다. 버스도 아닌 것이 전철도 아닌 것이. 우리나라라면 중소도시에 하나 만드는데 어떻게 하는 생각이 들었다. 우리나라에는 현재 없으니 어떤 도시에서 만들면 그 자체가 관광상품이 되지 않을까? 도시에서는 노선을 만드는데 크게 돈이 들지도 않고 환경친화적인 교통수단이라고 자랑할 수 있지 않을까?

전차는 금방 우라카미역 앞을 지나 원폭기념관 앞인 마츠야마초[松山町]에 도달하였다. 길을 건너 원폭공원에 갔다. 이 공원은 3층 건물 높이 정도 되는 언덕 위에 있었다. 언덕 위에 가니 나가사끼 안내에 빠지지 않는 평화의 상이 보였다. 실물을 보니 매우 컸다. 크기를 보니 하늘의 날벼락을 막는데에도 크게 도움이 될 듯 하였다. 그런데 색은 사진과는 달랐다. 날벼락을 많이 맞아서인지는 몰라도 새로 도색이 되어 있었다. 색이 좀 어색하였다.

공원 주위는 각국에서 보낸 평화를 기원하는



사진 8 나가사끼 전차(電車).

되돌아 내려왔다. 절 조각의 높이가 구조로 보아도

이제 원자폭탄이 떨어진 우라카미로 가면 된다. 기차를 타면 한 정거장이지만 우라카미역에서 좀 걸어야 되니깐 우리나라에서는 사라진 전차(電車)를 탔다. 나가사끼 전차는 거리에 관계없이 100엔을 받는다. 우리로 보아서는 조금 비싸지만 일본에서는 제일 싸다고 한다.

전차는 매우 자주 왔다. 안내에는 3분 간격이라고 나와 있었다. 우리는 문에 표시되어 있는 데로 뒷문으로 탔다. 전차 안에는 에어컨이 가동되고 있었고 앞에는 다음 정류장이 표시되었다. 좀 다른 점은 균일한 요금을 받아서인지 세이리칸[整理券] 발행기나 요금표는 없었다.

승객들이 타자 출입문을 닫고 전차는 출발하였다. 태어나서 처음으로 타는 전차. 이걸 참 신기한 물건이었다. 위에 팬터그래프가 달려있고 땅 위의 철길을 따라 달려서 전철 같으나 교통신호등 따라서 가고 서기를 반복한다. 버스도 아닌 것이 전철도 아닌 것이. 우리나라라면 중소도시에 하나 만드는데 어떻게 하는 생각이 들었다. 우리나라에는 현재 없으니 어떤 도시에서 만들면 그 자체가 관광상품이 되지 않을까? 도시에서는 노선을 만드는데 크게 돈이 들지도 않고 환경친화적인 교통수단이라고 자랑할 수 있지 않을까?



사진 10 나가사끼 원폭공원 입구의 평화의 샘.



사진 11 우라카미[浦上]역.

피해보상을 받아야지 위로를 할 상황이 아니니깐. 원폭박물관까지도 한국에 관해서는 언급도 한국에서 보낸 어떠한 것도 없었다. 아이러니한 것은 이곳에 오는 외국인 중 가장 많은 수가 한국인인지 한글 안내가 있다.

공원 입구에는 분수대가 있었다. 이 분수대에는 원자폭탄이 떨어졌을 때 그 열에 의하여 사람들이 갈증을 호소하였으나 물을 찾지 못하고 죽은 사람들을 위한 샘이라고 나와 있었다. 그 때문인지 분수 바닥에는 동전이 많았다.

공원에서 내려와서 원폭자료관으로 갔다. 원폭자료관은 위치가 특이하게 되어 있었다. 이 지역에 언덕이 많이 땅 속에 있었다. 안에 들어가니 시원하여 좋았다. 조금 비싸지만 입장료를 내고 구경하였다. 나가사키에 원자폭탄이 투하되었을 때의 여러 자료가 많이 있었다. 보면서 좀 짜증이 났다. 전쟁을 일으켜서 얻은 인과응보인데 전체적으로 전쟁의 피해자임을 강조하고 있었다. 그렇지만 어떻게 생각하면 일본국민들이 불쌍하였다. 위정자를 잘못 만나서 전쟁 끝나가고 게다가 폭탄까지 맞았으니. 위정자가 선동해서 일어난 전쟁에 국민들은 자신이 죽을지도 모르기 때문에 전쟁에 나가고 싶지는 않을 것이다.

원폭자료관을 뒤로 하고 우라카미역으로 향하였다. 전차로는 두 정거장이지만 이런 가까운 거리에 100엔을 낼 필요는 없으니깐 걸어갔다. 나가사키는 현청이 있는 도시라서 그런지 교통체증이 조금 있었다. 그렇지만 차들이 들어갈 수 없는 전차가 다니는 철로에는 전차들이 잘 달리고 있었다. 그러면 사람들은 전차를 타겠지.



사진 14 사세보[佐世保]역.

조각들이 있었다. 음 그렇다면 우리나라도 있을까? 공원을 샅샅이 뒤졌으나 한국은 보이지 않았다. 원자폭탄을 떨어뜨린 미국까지도 있고 미국과 오랜 기간 냉전을 한 구소련도 있었다. 하긴 일본의 지배를 당한 우리 한국이 보낼 리가 없지. 전쟁을 일으켜서 혼줄이 난데



사진 12 나가사키 원자폭탄자료관 입장권.



사진 13 키하 66系인 시사이드라이너(シーサイドライナー).

우라카미역 스탬프를 찍고 홈에 들어갔다. 오후 5시가 넘어서 하교하는 학생들이 홈을 메우고 있었다. 반대쪽 홈에서는 나가사키로 들어가는 열차들이 지나갔다. 내가 탈 열차는 사세보[佐世保]까지 가는 가이소쿠[快速] 시사이드라이너(シーサイドライナー) 18호이다. 퇴근 시간이어서 이 열차는 파란색 도색으로 된 키하(キハ) 66系 2량과 구도색인 키하 66系 2량이 연결된 총 4량 편성이었다.

열차의 앞 부분에는 이미 앞을 좌석이 없어 우리는 맨 뒷 칸으로 갔다. 좌석은 박스시트였다. 디젤동차인지라 약간의 소음이 있었지만 잘 달렸

다. 역마다 승객들이 많이 내려서 오오무라[大村]에 와서는 꽤 빈자리가 많이 나왔다.

오오무라부터는 바다가 보인다. 오오무라 만(滿)이다. 사방이 육지로 둘러싸여 있어서 바다보다는 호수라는 느낌이 든다. 게다가 철길도 바다가 손에 닿을 정도로 낮게 깔려있다. 보통 바다가 있으면 파도에 의한 바닷물의 침입을 막기 위하여 고가로 높게 되어 있거나 해변에서 떨어져 있다. 그렇지만 대부분이 육지로 둘러싸인 만인지라 파도에 의한 영향을 받지 않기 때문에 굳이 그렇게 만들 필요가 없다. 이 만 안에는 나가사키 공항과 히딩크의 집인 하우스텐보스(ハウステンボス)가 있으니 일본인들의 자연 이용 능력은 대단하다는 생각이 든다.

하이키[早岐]에 이르러 사세보[佐世保]에 가까워지자 넓은 도로가 보이고 곳곳에 대규모 빠징코가 나타났다. 얼마 안 있어 종착역인 사세보역에 도착했다. 사세보역은 올해 3월에 고가화되었다. 그래서인지 역사 전체가 매우 깔끔하였다.

그렇지만 역사가 새로 만들어져서인지 JR최서단역이라는 어떤 표지도 찾을 수 없었다. 일단 스탬프를 찍고 시내로 나가보았다.



사진 16 마츠우라[松浦] 철도 차량.



사진 15 사세보 중심가 입구.

시내에는 우리는 보기 힘든 특이한 배치의 상가가 있다. 지붕이 있고 정돈이 된 명동 거리 정도라고 하여도 뭔가 다른 느낌이 드는 일본 도시의 중심가이다. 사세보는 특히 길어서 1km가 넘다고 한다.

우리가 오늘 밤 묵을 곳은 이곳 사세보에서 사철(社鐵)인 마츠우라[松浦]철도 니시큐슈선(西九州線)을 이용하여 일본 최서단역인 타비라히라도구치[たびら平戸口]까지 가야 있다. 지도상으로 마츠우라 철도 노선은 사세보 중심가를 지나고 그곳에 사세보쥬오[佐世保中央]역에서 타면 되니깐 걸어 가다가 역을 만나면 거기서 기차를 기다리기로 했다.

다.

그런데 구경에 정신이 팔린 나머지 역 안내판을 보지 못하여 역을 지나쳤고 나중에 역에 갔을 때에는 타려고 예정한 열차는 이미 떠나버렸다. 할수 없이 1시간 뒤 열차를 타야했다. 유스호스텔에 전화를 걸어서 사정을 이야기하고 사세보역에서 열차를 기다렸다.

로컬선답게 열차는 1량 NDC동차였다. 형식은 잘 모르겠지만 JR니시니혼[西日本]의 키하(キハ) 120系와 비슷하다고 한다. 내부의 시트나 차량의 크기로 보아서는 기차라기보다는 버스라는 느낌이 들었다. 냉방은 잘 되었으나 화장실은 없었다. 야간인지라 출발역조차도 세이리칸(整理卷)을 뽑아야 했다. 열차는 제 시간에 출발하였다. 사세보 근방은 20~30분 간격으로 운행되기 때문에 1량 열차끼리 계속 바뀌었다. 밤이라 밖이 보이지 않았다. 승객은 점점 줄어들어 우리가 마지막으로 내린 승객이었다.

일본최서단역은 어둡고 아무도 없었다. 이제는 숙소를 찾아가야 한다. 인쇄한 약도를 보면서 길을 나섰다. 처음에 골목을 잘못 들어가는 바람에 인적이 드물고 가끔씩 차만 지나가는 길을 헤메다가 기차에서 내린지 거의 50분이 지난 밤 10시 30분이 다



그림 17 타비라히라도구치[たびら平戸口] 유스호스텔 약도.

되어서 숙소인 타비라히라도구치[たびら平戸口] 유스호스텔에 도착하였다. 나중에 보니 역에서 2km가량 떨어져 있었다.

숙소에는 늦게 도착하였으나 이곳에는 노천온천이 있어서 피로를 푸는데에는 최고였다. 온천에 몸을 담그고 밤바다를 바라보는 것은 매우 멋진 경험이었다. 옷과 짐을 정리하고 밤 12시가 다 되어서 잠이 들었다.

열번	종별	열차명	출발역	출발시각	도착역	도착시각	거리(km)	차실	영수액(¥)	비고
41		부산시내버스	수영구청	7:00	중앙동	7:25	-	-	₩600	
202		Beetle2	釜山	8:30	福岡	11:25	214	-	-	5분 지연
19	バス	西鐵バス	中央埠頭	11:57	博多驛	12:20	-	-	220	
2021M	L特急	かもめ	博多	13:02	長崎	14:53	153.9	指定席	-	3분 지연
1		長崎路面電車	長崎驛	15:40	松山町	15:55	-	-	100	
3238D	快速	シーサイドライナー	浦上	17:09	佐世保	18:56	79.8	自由席	-	
482D	普通		佐世保	20:21	たびら平戸口	21:44	42.8	自由席	1,140	

4. KRP 제2일(7월 18일)

유스호스텔에서 아침을 먹고 다시 역을 향하여 나왔다. 어제는 인적도 없는 밤이라서 그냥 달빛을 벗삼아 갔으나 이제는 무엇이 있었는지 볼 수 있었다. 지도에서와 같이 유스호스텔 북쪽은 바다였다. 유스호스텔은 언덕 위의 초원 한가운데 있었으며 주위는 풀밭이었고 인가는 없었다. 아침 일찍부터 골프를 즐기는 사람들이 보였다.



사진 18 타비라히라도구치[たびら平戸口]역 건물 내 전시되어 있는 철도 자료.

우리가 어제 온 길을 되돌아갔다. 길은 낮은 산을 넘는데 양쪽은 논이었다. 한창 벼가 자라고 있는 곳도 있었고 농사를 포기한 곳인지 벼와 다른 작물이 섞여 자라는 곳도 있었다. 인가는 드문드문 있었는데 길모퉁이로 보아 절반 정도는 사람이 살지 않는 듯 하였다. 역이 가까워지자 집도 많아졌다.

어제와는 달리 역에는 직원이 있었고 승객도 조금 보였다. 그렇지만 승차권은 자동판매기를 이용하여 산다. 보니 사세보츄오[佐世保中央]역까지의 운임은 1,040엔인데 반하여 사세보[佐世保]역까지의 운임은 1,140엔이었다. 1엔이라도 아끼기

위하여 승차권을 사세보츄오역까지 끊었다. 1km 정도의 거리는 충분히 걸어갈 수 있으니깐. 최서단이라는 이름에 걸맞지 않게 한가한 시골역이었다. 역 안에는 여러 철도 유물들을 전시하고 있었다. 지금은 일본도 드물게 되었지만 통표와 기관차 마크 등이 있었다.

기념사진을 찍고 사세보로 가는 열차에 올랐다. 오늘 탄 열차 역시 어제와 같은 형식의 차량이었다. 승객은 어제보다 많았고 역마다 계속 탔다. 철로 주위는 나무가 무성하였고 철로에도 풀이 나 있어서



사진 19 타비라히라도구치[たびら平戸口]역.



사진 20 그 이름부터 독특한 다이가꾸[大學]역.

어떻게 보면 폐철로가 아닌가 하는 느낌이었다. 재미있는 것은 이 노선에는 다이가꾸[大學]역이 있다. 그래서 각역에서는 다이가꾸역행 승차권을 기념으로 팔고 있고 대학역에는 표지판에 꽃이 놓여 있고 “기원, 합격” 등의 글자들이 새겨져 있었다. 일본의 입시도 우리 못지 않은 듯.

열차는 사세보쥬오역에 제시간에 도착하였다. 상가가 밀집된 곳이라 대부분의 승객들은 여기서 내렸다. 우리도 내려서 사세보역을 향하여 걸어갔다. 아침 시간이라 문을 여는 준비를 하는 가게가 많았다. 그런데 이 시간에도 빠징코에는 사람들이 많았다. 뭐하는 사람들인지?

오늘 갈 곳은 구마모토[熊本]이다. 그러나 여기까지 가는 직통열차는 없으므로 토수[鳥栖]에서 열차를 갈아타야 한다. 일단 사세보에서 토수까지는 783系로 운행되는 미도리(みどり)호를 타고 가고 토수에서 구마모토까지는 아리아케[有明]호를 탄다.

783系는 전에 타 본적이 있다. 그때에는 미도리호가 아니라 니치린(にちりん)이었다. 큐슈에서는 783系가 미도리, 카모메(かもめ), 니치린, 니치린시가이아(にちりんシーガイア), 드림니치린(ドリームにちりん), 휴가(ひゅうが), 하우스텐보스(ハウステンボス)호로 운용되고 있다. 이 중에서 니치린 계열과 휴가호는 5량 편성이고 나머지는 4량이다. 783系는 내가 일본에서 본 열차 중 가장 인상적이었다. 열차의 앞이나 뒤에 타면 전망을 볼 수 있다. 즉 앞에 타면 운전장면까지 볼 수 있는 셈이다. 또한 보통 일반적인 열차와는 달리 출입구가 차량의 가운데에 있으며 여기서 양쪽 객실로 들어간다. 물론 호차에 따라서 지정석인 곳이 있는가 하면 자유석이 있기도 하다. 흡연실이 있는가 하면 금연실이 있기도 하다. 열차의 출입문 위에는 전자 디스플레이가 있고 화장실에는 다른 큐슈의 특급열차들과 마찬가지로 ‘세정스위치’라는 한글을 볼 수 있다.



사진 22 사세보[佐世保]역에 대기중인 특급 미도리(みどり).

우리가 타는 미도리호는 운전이 특이하다. 10분도 못 가서 정차하는 하야끼[早岐]에서는 운전방향이 바뀐다. 낮 시간 대에는 하우스텐보스호와 연결된다. 사세보센[佐世保線]과 나가사끼혼센[長崎本線]이 만나는 히젠야마구치[肥前山口]에서는 가모메호와 연결된다. 물론 여기에 연결되는 건 어제 탄 흰색인 885系가 아니라 같은 783系이다.

10분 운전이라 그런지 열차의 좌석은 뒤로 해 놓았다. 열차는 하야끼에 도착하였다. 열차의 연결을 위하여 직원들이 나와 있었다. 잠시 후 하우스텐보스호가 들어왔다. 하우스텐보스호의 경우는 선두차가 개조된 관통형이었다. 관통형이란 운전실 사이에 통로가 있어서 연결시 다른 차로 건너갈 수 있도록 만든 것을 말한다.

1시간 25분이 걸려서 토수[鳥栖]에 도착하였다. 시간이 얼마없지만 역 건물까지 뛰어가서 스탬프를 받고 수이젠지[水前寺]행 아리아케[有明] 17호를 기다렸다. 아리아케호는 열차에 따라 편성의 차이가 있으나 17호는 787系 4량 편성이었다. 4량이기엔 하나 그런 샷도 있었고 다목적실, 자판기 등 모든게 잘 갖추어져 있었다.



사진 21 783系 선두차 전망. 니치린(にちりん)호에서 촬영.



사진 23 787系 쓰바메(つばめ).

787系는 하카다[博多]와 니시카고시마[西鹿兒島]를 잇는 특급 쓰바메(つばめ)에도 사용된다.

열차는 1시간도 안 되어 구마모토[熊本]역에 도착하였다. 종착역은 8분을 더 달려서 도착하는 수이젠지[水前寺]이다. 그런데 벌써 청소와 의자 돌리기가 진행되었다. 이유는 수이젠지에서 바로 하카다 방면으로 되돌아가기 때문이다.



사진 24 수이젠지소쥬엔[水前寺成趣園] 입장권.

수이젠지역은 공사 중이었다. 임시 건물에서 표를 팔고 있었다. 스탬프를 받고 오늘 밤 이용할 열차들의 지정석권을 얻었다. 우리가 갈 곳은 수이젠지소쥬엔[水前寺成趣園]이다. 이곳은 1632년 수이젠지라는 절을 중심으로 만들어진 대규모 정원이다.

유명 관광지답게 입구에서부터 기념품 판매점이 많이 있었다. 입구에는 바닥을 돌로 하여 놓고 둘레에는 꽃을 조각으로 새겨 놓았다. 정원은 우리나라에는 없는데 자연의 축소판으로 풀과 나무 그리고 호수와 산을 인공적으로 만들어 놓은 것이다. 축소판이니깐 산이라고 해 보았자 무덤보다 조금 큰 정도이다. 그렇지만 빈 틈이 없이 깔린 풀들과 간혹 있는 정렬되어 있는 소나무들로 보아서 가꾼 정성이 어느 정도인지 짐작할 수 있다. 연못에는 살진 물고기들이 있었다. 이 연못은 아소[阿蘇]산에서 나온 물로 만들어 마르지 않는다고 한다.



사진 25 수이젠지소쥬엔[水前寺成趣園]의 전경.

정원을 한 바퀴 돌았다. 묘한 것은 정원 밖으로 솟아 있는 고층건물들이었다. 우리나라보다 그 높이가 낮은 5층 정도의 건물이지만 가꾼 자연과 그것의 배경으로 현대건축물이 있어 묘한 느낌이 있었다. 정원의 한쪽에는 신사가 있었다. 이즈미진자[出水神社]라고 하는데 이 정원이 물이 나오는 곳이라는 의미가 담겨있다. 말 그대로 신사에는 물이 나온다. 신사에 참배는 하지 않지만 물이 나오는데 그냥 지나칠 수 있나? 설명대로 손을 깨끗이 하고 물을 마시고 물통에 새로운 물로 채운다. 신사의 구조는 우리의 절과 거의 비슷하다. 입구가 있고 입구 앞에는 물 나오는 곳이 있다. 본관에

들어가면 모시는 신과 성금을 내는 함이 마련되어 있다. 절과 다른 특징으로는 한쪽에는 소원을 적은 종이를 달아놓은 에마(えま, 繪馬)가 있는데 유명한 곳에 가면 우리말을 볼 수 있다.

물을 충당하고 휴식을 취한 후 정원에서 나왔다. 이번에 갈 곳은 구마모토조[熊本城]이다. 구마모토는 현재 현청 소재지로 과거부터 이 지역의 중심지였다. 그러다 보니 성이 있는데, 이 성은 임진왜란 때 우리나라에 침입한 가토 기요마사가 7년에 걸친 공사로 만들었다. 그러다 보니 난공불락의 요새로 엄청난 위용으로 만들어졌다.

성까지는 걸어서도 갈 수 있지만 시간적으로 너무 많이 걸리므로 전차를 탔다. 구마모토도 나가사키와 같이 전차가 다니는데 그곳만큼 싸지는 않다. 기본이 120엔이었고 요금이 올라 구마모토조마에[熊本城前]까지는 160엔이 되었다.

성이 있는 곳은 다른 곳보다는 지대가 높게 되어 있어서 해자를 건너서 고개를 올랐다. 한 10분 정도 가니 성 정문이 나타났다. 성에 입장료 500엔을 내고 들어갈 것인가 고민하였으나 비가 내리고 있고 시간이 벌써 오후 4시가 넘어서 들어



사진 26 구마모토[熊本]시 전차.



사진 27 구마모토조[熊本城].

지나가는 사람들이 많았다. 30분 정도 걸어서 구마모토역에 도착하였다. 역 건물은 유럽에 있는 성 모양을 하고 있었다. 스탬프를 찍고 저녁을 먹었다.

역에 도착한 시각이 늦었고 역에 있는 서점에서 책 구경을 하다보니 저녁을 늦게 먹게 되었다. 역 주위의 음식점들이 문을 닫아서 역에 있는 식당에서 먹었다. 식당 메뉴에는 600엔짜리 우동 정식(うどん 定食)이 있어서 이것을 선택하였다. 그런데 점원이 우동의 종류를 선택하라고 메뉴판을 가리켰다. 나는 배가 고파서 가격은 조금 비싸지만 ‘肉’자가 들어간 우동을 골랐다. 엔다카[円高]가 두려운 친구는 일본어 실력을 발휘하여 ‘なし’를 골랐다. 우동 자체로는 내가 선택한 것이 180엔 더 비쌌다. 그런데 나중에 계산을 하여 보니 같은 600엔이었다. 정식은 해당 사항이 없는 모양이었다. 불쌍한 친구! 옆에 앉은 일본인 부부는 우리가 재미있는 듯 간단한 이야기를 주고 받았다.

기차를 타고 하카다[博多]로 향하였다. 이번에 탄 열차는 쓰바메(つばめ) 26号이다. 787系 7량으로 되어 있었다. 열차는 밤이 되어서 그런지 한산하였다. 1시간 17분을 달려 종착역인 하카다에 도

가도 1시간 밖에 있지 못한다. 그래서 성 외양만 구경하고 주위를 한 바퀴 돌기로 하였다.

성 주위지만 이곳도 지대가 높아서 시내가 한 눈에 보인다. 이곳은 넓은 풀밭과 주차장 그리고 미술관 등 문화 시설이 있어서 구마모토 시민의 휴식처로 꾸며놓았다. 풀밭에서 연습을 하는 학생들의 모습도 볼 수 있었고 주변 야구장에서는 응원하는 소리가 들려왔다. 그렇지만 비가 오는 날씨가 평일이라서 전체적으로 한산하였다.

공원을 돌아서 시내로 내려갔다. 시내를 둘러본 후 구마모토역까지 걸어갔다. 비가 조금씩 내리는 곳은 날씨였으나 강변에는 자전거를 타고



사진 28 성과 같은 외관의 구마모토[熊本]역.

착하였다. 하카다에 온 것은 미야자끼로 가는 열차로 갈아타기 위함이다. 머물 시간이 얼마 없었고 피곤하여 하카다역 스탬프를 찍고 역 주위를 잠시 돌다가 다시 열차에 올랐다.

미야자끼까지 가는 열차는 특급 드림니치린(ドリームにちりん)이다. 이 열차는 드림쓰바메(ドリームつばめ)와 더불어 있는 큐슈 내를 달리는 야간열차이다. 야간열차이기는 하지만 주간에 사용하는 열차를 그대로 야간에 투입하는 것이므로 그렇게 편하지는 않다. 그렇지만 물가가 비싼 일본에서는 어쩔 수 없이 일정에 가끔씩 넣는다. 전에 일본에 5박 9일 일정으로 왔을 때에는 일본 일주였으므로 야간 열차를 이용할 기회가 많았으나 이번에는 큐슈 일주라 한 번으로 줄어들었다.

드림니치린은 783系 5량이다. 우리는 지정석권을 미리 끊어놓았다. 지정석에는 생각보다 사람이 많지 않았다. 다른 일본 야간열차 처럼 서양인의 모습도 보였다. 거울에 하마나스(はまなす)호를 닮은 내 옆자리에 대만인이 앉아서 이야기를 나눈 경우도 있다. 외국인들에게도 일본의 물가는 비싼가보다.

일본의 야간열차는 우리와 약간은 운행의 성격이 다르다. 출발



사진 29 노베오까[延岡]역에 진입하고 있는 783系 니치린(にちりん)호.

역 부근에서는 심야에 귀가하는 사람들을 수송하는 역할을 하며 도착역 부근에서는 아침에 일찍 출근하는 사람들을 수송하는 역할을 한다. 효율적인 수송을 위한 시각표이다. 이런 다이어 덕분에 이 열차는 중간인 오이타[大分]에서는 2시간 가량 정차한다. 내가 탄 지정석은 장거리 승객이 대부분이므로 한산하지만 자유석은 출발역과 종착역 부근에서는 사람들이 많을 것이다.

밖에는 구마모토에서부터 오던 비가 계속 내리고 열차는 남쪽으로 달렸다. 우리는 피곤하고 불편한 좌석 때문에 주위의 빈 자리를 차지하고 잠이 들었다.

열번	종별	열차명	출발역	출발시간	도착역	도착시간	거리(km)	차실	영수액(¥)	비고
321D	普通		たびら平戸口	9:03	佐世保中央	10:22	41.6	自由席	1,040	
4010M	L特急	みどり	佐世保	11:23	鳥栖	12:38	88.4	自由席	-	
1017M	L特急	有明	鳥栖	12:48	水前寺	14:04	95.6	自由席	-	
		熊本路面電車	水前寺前	15:30	熊本城前	15:45	-	-	160	
26M	L特急	つばめ	熊本	20:00	博多	21:22	118.4	指定席	-	3분 지연
5091M	特急	ドリームにちりん	博多	22:50	南宮崎	6:48	408.1	指定席	-	2분 지연

5. KRP 제3일(7월 19일)

우리가 탄 드림니치린(ドリームにちりん)호는 계속 남으로 진행하여 새벽 1시가 조금 넘어 오이타[大分]역에 도착하였다. 여기서는 2시간 동안 정차한다. 저녁을 먹기는 하였지만 시간이 꽤 지나니 배가 고파왔다. 개찰구를 나가서 역 안에 있는 편의점에서 간단히 빵과 음료수를 샀다. 혹시나 하고 스탬프를



사진 30 시부시[志布志] 방면 선두차 키하(キハ) 40系.

찾았지만 보이지 않았다. 큐슈에서 유일하게 월드컵이 열린 도시답게 역에는 영어가 아닌 여러 언어로 안내판이 나와 있었다.

기관사도 잠들고 열차 내는 고요하였다. 일단 빵 하나를 먹고 다시 잠이 들었다. 열차 내에는 벳부[別府]에서 탄 한국인들의 배낭에서 나온 김치 냄새가 진동하였다. 이들은 한국축구팀 유니폼을 입고 있었다. 그렇게까지 하고 다녀야 하는지?

노베오까[延岡] 넘어가서 잠이 깨었다. 밖은 조금씩 밝아오고 있었다. 새로운 하루가 시작되는 셈이다. 열차는 아침 출근 손님들을 태우기 위해

정차역이 많았다. 그러나 우리가 탄 지정석은 변화가 없었다. 밖에는 비가 많이 오고 있었다. 한편으로 걱정이 되었다. 혹시 태풍이 오는 건 아니겠지? 오늘은 아오시마[青島]와 미야자끼진구[宮崎神宮]를 구경하려면 좀 많이 걸어야 하는데..... 비가 오면 걸어도 다니기도 안 좋고 경치도 제대로 볼 수 없는데. 미야자끼[宮崎]에 가까워지자 날씨는 개었고 밝은 아침 햇살이 내려쬐고 있었다.

미나미미야자끼[南宮崎]에서 니치난센[日南線] 후즈우[普通] 열차로 갈아탔다. 이 열차는 니치난센의 종점인 시부시[志布志]까지 간다. 시부시는 미야자끼켄[縣]이 아닌 카고시마켄[鹿兒島縣]에 속한다. 이 노선은 도깨비 빨래판으로 유명한 니치난해안(海岸)을 따라서 간다.

열차는 키하(キハ) 31系와 40系 2량으로 구성된 원맨카(One man car)였다. 각 량의 도색은 서로 달랐다. 키하 31系는 스테인레스로 되어 있으며 옆에 파란 띠 하나만 있었지만 키하 40系는 전체가 노란색으로 도색되어 있고 영어로 니치난라인(Nichinan Line)이라고 적혀있었다. 두 량 모두 원맨 운전엔 대응된 시설을 갖추고 있었으나 내부 시설은 차이가 많았다. 31系의 경우 화



사진 31 미야자끼[宮崎] 방면 선두차 키하(キハ) 31系.



사진 32 아오시마[靑島] 근방의 특이한 도깨비빨래판 모양의 해변.

상으로는 우리의 새마을호보다 훨씬 비싸다.

열차를 탄 미야미미야자키에서는 좌석이 이미 다 차 있었다. 뒤의 차에서 빈 자리를 겨우 찾아 앉았다. 대다수는 이 노선에 있는 도시로 가는 승객인 듯 하였다. 미야자키 근방의 역에서는 중고등학생들이 많이 났다. 이들은 좌석에 앉기보다는 열차의 구석에서 자기들끼리 장난을 치거나 즐기고 있었다. 그러다가 어떤 역에서 왕창 내린다. 아마 학교가 있는 역인가 보다. 신기한 것은 전구간에 걸쳐서 학생들이 보인다. 일본의 학교 등교시간은 어떻게 되어 있길래?

미야자키 부근은 미야자키 시민들이 쉬는 장소이다. 역 이름만 보아도 알 수 있었다. 운도꼬엔[運動公園], 코도모노쿠니[子供の國]. 기차를 타며 지나가면서도 이들 역 주위에는 넓은 풀밭이 있어서 시민들의 휴식 장소임을 알 수 있었고 선진국다운 모습이었다.

아오시마[靑島]부터는 바닷가 바로 옆을 지난다. 여기의 바다는 태평양인지라 오오무라센[大村線]의 경우처럼 낮게 지나지는 않는다. 바다보다는 높은 지대를 지나고 산과 터널이 많아 우리의 영동선 동해~강릉 구간과 비슷한 느낌이 난다. 그렇지만 바닷가의 모양은 다르다. 우리의 동해는 해안선이 단순하지만 여기는 아오시마 부근은 도깨비빨래판[傀の洗濯板]이라고 불리는 파상수성암(波狀水成岩)으로 이루어진 반면 시부시[志布志]에 가까워지면 리아스식 해안으로 해안선이 복잡하고 천연항구와 백사장이 많다. 이 지역이 전체적으로 우리나라보다 남쪽인지라 벼를 2모작하는지 이미 익고 있었고 곳곳에서 있는 나무들도 우리나라에서 볼 수 없는 열대식물들이 많다. 물론 철로에도 풀들이 무성하고 창문을 열면 기차에 부딪힌 잎사귀들이 들어오곤 하였다.



사진 34 시부시[志布志]역.

장실이 없고 우리의 통일호 객차처럼 방향전환이 가능하며 앞 좌석에서는 운전석쪽이 보이게 되어 있다. 그에 반하여 40系는 화장실이 있으며 기관사석이 박스형으로 고립되어 있으며 좌석은 박스시트이다. 전에 있던 비둘기호 좌석을 연상하면 거의 비슷하다. 둘다 냉방 설비를 갖추고 있었으나 성능이 약해서 거의 무용지물이나 마찬가지였고 그런지라 선풍기가 돌고 있었으나 별로 시원하지 못하여 창문을 열었다. 창문 밖으로는 풀이 너무 우거져서 밖을 쳐다볼 수는 없었다. 역 정차시나 큰 마을 지나갈 때에만 밖을 잠시 보았다. 분위기는 상으로는 우리나라에서 사라진 비둘기호와 같다. 그렇지만 패스를 사용하지 않는다면 운임



사진 33 시부시[志布志] 근방의 열대의 분위기가 나는 바닷가.

처음에는 다 차 있었던 열차도 중간중간에 있는 도시의 역에서 조금씩 승객들이 내렸다. 시각표 책을 보면 이 노선에는 미도리 창구가 있는 역이 하나도 없는 것처럼 나와 있으나 실상은 그렇지 않은 듯 하였다. 도시에 있는 역들은 주간 유인역으로 운영하는 것 같았다. 아무리 인건비가 비싸다고 하여도 90km가 넘는 노선 전체를 무인역으로 둘 수는 없는 일이니깐. 이 노선에서 가장

규모가 큰 역은 아부라츠[油津]역이었다. 이 역에서는 기관사 교대가 이루어지고 바뀌는 열차가 없는데에도 16분이나 정차하였다. 역 건물까지 뛰어갔으나 스탬프는 없다고 하였다.

거의 3시간을 가서 종착역인 시부시에 도착하였다. 시부시는 과거 여러 방면 철도가 있었던 역으로 역 규모도 꽤 컸다. 그렇지만 지금은 두 홉만 사용하고 있었고 올해부터는 무인역으로 격하되었다. 역 안에는 창구와 안내 전단이 있는 것으로 보아 유인역이었던 흔적을 볼 수 있었다. 단지 건물은 밖에 밤에 떠들지말라는 안내문이 있는 것으로 보아 새벽에 출발하는 열차에 승무하기 위한 기관사들의 숙소로 사용하는 모양이었다.

시부시는 미야자끼가 아니라 가고시마켄[鹿兒島縣]에 속한다. 시는 아니지만 제법 큰 천연의 항구이다. 과거 태평양으로 나가는 물류가 모이던 곳이었다. 지금은 그 정도는 아닌 듯하지만 수산물 가공이나 해양 스포츠가 발달한 분위기이다. 이곳은 오끼나와[沖繩]와 도쿄[東京]를 잇는 카페리의 중간 기착지이다.



사진 36 시부시[志布志] 관광안내지도.

이곳에 머무는 시간은 1시간 정도이므로 마을 근방을 돌기로 하였다. 기차 안도 냉방이 제대로 안 되어 조금 더웠지만 밖에 나오니 폭풍 썰서 익을 지경이었다. 아열대지방이니 그 더위가 엄청났다. 아침 10시가 안되었는데 이 정도니 대낮이 되면 죽히 썩씨 35도는 넘을 듯 하였다. 일단 가까운 항구 쪽으로 갔다. 더워서 그런지 오전 이른 시간이라 그런지 마을 자체의 인적은 거의 없었다. 그럼에도 마을은 깨끗하게 잘 가꾸어져 있었다. 도로 안내에는 한글도 있었다. 한국국적의 배도 여기 입항을 하는지? 관광객이 오지는 않을 것이고.

공원을 따라서 방파제로 갔다. 나무 밑에 뱃사람인 듯한 사람이 2명 있었는데 관광객 차림인 우리에게 물어보았다. 한국에서 왔다고 하자 신기한 듯이 여러 가지 물어보았으나 친구의 일본어 실력의 한계로 몇 마디로 끝났다. 방파제 끝에는 수돗가가 있었다. 이 더운 여름의 항상 반가운 존재. 땀에 젖은 얼굴을 닦고 배부르게 마시고 물통에 채웠다. 방파제 쪽은 비록 뜨겁긴 하지만 바람이 불어와서 조금은 나왔다. 이렇게 물 마실 때마다 수돗물을 안심하며 먹을 수 있는 일본이 가장 부러웠다.

뒤의 카페리를 배경으로 사진을 찍고 다시 역으로 되돌아갔다. 돌아가는 차는 우리가 여기 올 때 탄 같은 기차이다. 시부시역이 무인역이니 출발역에서도 세이리칸[整理卷]을 뽑아야 했다. 되돌아가는 열차는 올 때보다 사람이 적었다. 낮 시간이고 로컬선이라 그런지 노인들이 많았다. 몇 안되는 도시의 역에서는 조금 많은 사람들이 탔다.

2시간 정도 가서 목적지인 아오시마[靑島]에 도착하였다. 아오시마는 다리로 육지와 연결되며 둘레가 겨우 1.5km밖에 안 되는 작



사진 35 시부시[志布志]의 위치를 형상화한 지구의. 아시아 쪽은 한반도와 일본 열도는 제거되어 있고 큐슈만 크게 나온다.

공원을 따라



사진 37 시부시 방파제의 시계탑에서. 뒤에 있는 카페리는 도쿄[東京]와 나하[那覇]를 연결한다.



사진 38 아오시마[靑島]역. 매표소는 없는데 매표점은 있다.

가 나타났다.

운이 좋게도 우리가 온 시간이 썰물이고 날씨 또한 매우 맑아서 도깨비빨래판을 제대로 볼 수 있었다. 도깨비빨래판은 섬의 해안을 둘러싸고 있었고 멀리 보이는 육지에서도 해안은 이와 같은 모양이었다. 빨래판 사이는 바닷물이 있었으나 그 깊이는 얼마되지 않는다. 그렇지만 섬의 해안은 모래로 되어 있었다. 해수욕장에 있는 하얀 모래이다. 섬에 들어가니 일본 건국 신화에 대하여 일본어로 설명하여 놓았다. 이 섬을 포함한 미야자키 지역은 일본 건국과 관계되는 곳이 많다.

신화가 있으면 당연히 그에 관련된 분을 모시는 신사도 있다. 신사는 섬 안의 숲에 싸여 있었고 분위기가 꽤 오래 되어 보였다. 신사의 구조는 다른 신사와 거의 비슷하였으나 결문으로 길이 하나 더 있었다. 이 길을 따라 가니 사당 같은 것이 하나 있고 길이 막혔다. 이곳은 숲이 너무 우거져서 내부는 매우 축축하였다. 한국에서는 보기 힘든 도마뱀이 뛰어다니고 있었고 나무 밑에는 이끼가 잔뜩 끼어 있었다. 우리는 신사에 가면 누구를 모시는지는 잘 안 보지만 항상 열심히 보는 것이 있다. 바로 에마(巫女)이다. 이곳의 에마 역시 일본인들의 여러 소원들이 적혀 있었다. 특히 야구에 관한 내용이 매우 많았다. 요미우리가 잘하여 우승하기를 바라는 내용이 많이 보였다. 이곳 역시 잘 알려진 곳이라 우리말도 있었고 그 외 서양 사람들이 적은 내용도 있었는데 올해에 월드컵이 열린 해여서 그런지 축구에 관한 내용이 대부분이었다.

신사에서 나와 섬을 한 바퀴 돌았다. 섬은 신사를 연결하는 길 빼고는 포장되어 있지 않다. 그냥 모래로 되어 있다. 나는 해안으로 돌고 친구는 슬리퍼에 맨발인지라 바닷가의 빨래판 위를 뛰어갔다.



사진 40 아오시마 해변의 도깨비 빨래판.

은 섬이다. 섬 주위는 도깨비 빨래판 같은 특이한 지형으로 둘러싸여 있으며 옆으로는 해수욕장이 자리잡고 있다. 섬 안에는 일본의 건국 신화와 관계되는 신사가 자리잡고 있다.

역에서 내려서 아오시마를 향해서 갔다. 이곳은 유명 관광지라서 그런지 길바닥을 광이 나는 타일로 깔아놓고 생활하수가 내려가는 길을 보이게 하여 두었다. 환경에 대한 자신감인가? 일산신도시에 있는 것과 비슷하게 생겼으나 그 구성은 좀 다른 듯 했다. 큰길을 육교로 건너니 드디어 바다가 보이고 주변에 관광상품 파는 가게가 늘어서 있었다. 얼마 안 있어 아오시마를 연결하는 다리



사진 39 아오시마[靑島] 내의 일본 건국 신화 안내판.

섬 둘레 길이가 얼마 안되니 금방 한 바퀴를 돌았다.

섬 앞에는 해수욕장이 있었다. 날씨는 덥고 시간이 많이 남아서 해수욕을 하고 가기로 하였다. 이곳 해수욕장에는 사람이 별로 없었으며(바닷물 속에는 약 15명 정도), 깊이도 얕아 보였다. 사전 조사를 위하여 파라솔 대여료와 샤워료를 알아본 결과 각각 1,000엔, 200엔이었다. 바가지 요금은 많은 한국에 비하면 그렇게 비싼 것은 아니었다. 친구와 둘이 돈을 모아 파라솔을 빌리고 옷을 갈아입고 바다에 뛰어들었다. 생각대로 바닷물은 차

갑지 않고 적당하였다. 깊이도 그다지 깊지 않았다. 그보다는 사람이 많이 없어서 자유롭게 돌아다닐 수 있었다. 큰 목욕탕 같은 한국의 수영장과 해수욕장만 가 보다가 이렇게 한가한 곳에 있으니 이상한 느낌도 들었다.

2시간 정도 바닷가에서 놀고 아오시마역을 향하여 돌아갔다. 역시 여름에는 물놀이였다. 돌아다니는 동안은 더위에 온몸이 땀에 젖었는데 물에서 노는 동안은 더위가 느껴지지도 않았다. 뒷정리에 시간이 많이 걸려서 역까지 뛰어가서 겨우 기차에 탔다. 이번에 탄 열차는 낮 시간대라서 키하(キハ) 40系 1량 편성이었다. 아오시마에서 사람들이 많이 타서 서서 가야만 했다. 미나미미야자끼[南宮崎]역까지 타고 가서 미야자끼진구[宮崎神宮]로 가는 열차로 갈아탔다. 그런데 이 열차의 정차홈이 갑자기 변경되었다. 물론 안내방송을 하였겠지만 알아들을 수 없었고 이상한 느낌과 내가 탈 열차가 다른 홈에 들어오는 것을 보고 구름다리를 건너서



사진 41 도깨비 빨래판을 따라 뛰어가기.



사진 42 미야자끼진구[宮崎神宮] 내 손을 깨끗이하라는 출수대.

신사의 규모는 조금 컸다. 물론 신사와 관련된 물품을 파는 곳에는 여러 사람이 앉아 있었다. 도리이[鳥居]는 다른 신사에 비하여 넓아보였다. 시간이 오후 5시가 다 되어서인지 신사에 있는 사람들이 하나둘 자가용을 타고 퇴근하고 있었다. 역시 다른 신사처럼 손을 깨끗이 하는 물이 나오는 곳이 있었고 물론 우리는 손을 깨끗이 할 뿐만 아니라 갈증도 해소하였다. 신사를 둘러보고 사진을 찍었다. 숲 안에 있어서인지 정적감이 들었다.

주위에 미야자끼현 종합박물관, 헤이와다이코엔[平和台公園], 그리고 다찌바나코엔[橋公園]이 있으나 지치고 시간이 늦어서 돌아가기로 하였다. 신사가 있는 숲을 한 바퀴 돌아서 다시 역으로 갔다. 버스를 타고 시내로 갈 수 있지만 그러면 추가 비용이 들어가므로 기차를 타고 미야자끼[宮崎]역으로 갔다. 퇴근 시간대라서 열차가 자주 다닌다. 미야자끼에서 호텔에 들어가 체크인하였다. 원래 세미더블로 하여 한국에서 숙박권을 가져왔는데 트윈으로 방

갔다. 미야자끼진구역은 미야자끼역 다음이다. 9분 정도 타고 가서 미야자끼진구역에 도착하였다.

역은 무인역으로 타고 온 차는 차장이 승차하는 열차라 차장이 직접 패스를 확인한 후 열차가 출발하였다. 역에는 자판기만 있을 뿐 쓸렁한 분위기였다. 역에서 나와서 신사로 향하였다. 여기서 신사까지는 걸어서 10분이 조금 더 걸린다.

미야자끼진구는 일본 최초의 왕인 진무 일왕[神武天王]을 모시는 곳이다. 진무 일왕은 이곳 미야자끼에서 야마토[大和] 왕국을 세운 뒤에 일본 본토로 진출했다고 한다. 여기 신사는 다른 곳과는 달리 삼나무가 매우 우거진 곳이라는 특징이 있다.

주택가를 지나서 신사 입구에 이르자 삼나무 숲이 나타났다. 여기부터는 숲의 안을 걷게 된다. 길은 포장되어 있었는데 자전거를 타고 지나가는 사람들이 많은지 자전거 통행 금지라고 표지판이 나와 있고 자전거 통행을 막기 위한 시설이 있었다. 자전거 타기를 즐기는 내가 보아도

이 정도 길이면 최고의 코스인데.



사진 43 미야자끼진구의 도리이[鳥居].

을 주었다. 짐을 정리한 후 저녁을 먹으로 나왔다. 시간이 오후 7시가 넘어서 문 닫은 곳이 많이 눈에 띄었다. 한 중국음식점을 찾아갔다. 나는 고기덮밥 비슷한 것을 주문하였는데 약간 매운 맛이 나서 우리의 제육볶음과 비슷하였다. 저녁이 양이 안 차서 편의점에서 간식을 사서 호텔에 들어갔다. 피곤해서 다른 날에 비하여 일찍 잠에 들었다.

열번	종별	열차명	출발역	출발시각	도착역	도착시각	거리(km)	차실	영수액(¥)	비고
1925D	普通		南宮崎	6:56	志布志	9:40	88.9	自由席	-	
1936D	普通		志布志	10:33	青島	12:32	76.2	自由席	-	
1940D	普通		青島	15:53	南宮崎	16:18	12.7	自由席	-	2분 지연
744M	普通		南宮崎	16:30	宮崎神宮	16:38	5.1	自由席	-	2분 지연
747M	普通		宮崎神宮	18:03	宮崎	18:06	2.6	自由席	-	2분 지연

6. KRP 제4일(7월 20일)

어제 피곤해서인지 아침에 조금 늦게 일어났다. 서둘러 씻고 아침을 먹으러 식당으로 갔다. 한국에서 예약이 가능한 호텔이어서 그런지 주위에서 우리말이 들려왔다. 시간이 늦어서 아침에 타려는 카고시마로 가는 특급 키리시마(きりしま) 1호를 놓쳤다.

미야자끼[宮崎]역으로 들어가서 어떻게 할지 시각표를 확인하여 보았다. 일단 더 남쪽인 미나미미야자끼[南宮崎]역까지 간 후 카고시마[鹿児島]방면으로 가는 보통 열차를 이용하고자 하였다. 그런데 미나미미야자끼까지 타고 갈 열차가 들어오지 않는다. 열차시각이 다 되었는데, 이상하다는 생각이 들어서 열차시각표 책을 찾아보니 월~토요일에 운행하는 열차인데 7월 20일은 운휴라고 적혀 있었다. 오늘은 토요일이지만 일본의 경우 '해양의 날'이라는 국경일이다. 그러므로 운휴인 듯 하였다. 그런데 역에도 역시 한국인 관광객들이 있었다. 역 직원들이 무어라고 말해주었으나 관광객들은 무슨 말인지 본어로 설명을 하는지?



사진 45 계획은 특급 키리시마(きりしま)호를 타고자 했다. 키리시마호 전면 모습.

착하였다.

열차에서 내려 역 건물로 갔다. 아침 8시인데도 불구하고 날씨는 매우 더웠다. 이 역은 낮에만 역무원이 근무한다. 또한 단말기도 없었다. 건물 안은 그렇게 넓지 않았고 냉방시설이 전혀 없어서 사우나에 앉아있는 듯 하였다. 기념스탬프에는 학원도시라고 나와 있었다. 그러면 미야자끼 외곽의 학교가 많이 모인 지역인가?

플랫폼으로 다시 나갔다. 이번에 타는 열차는 8:50에 출발하는 카고시마를 거쳐서 센다이[川内]까지 간다. 공휴일이어서 그런지 플랫폼에는 사람이 거의 없었다. 열차는 475系 3량 편성이었다. 이 차량은 겉모습 상으로는 키하(キハ) 40系와 거의 비슷하다. 단지 디젤차가 아닌 직교류 모두 운행 가능한 전동차라는 점이다. 열차 내에는 좌석이 절반 정도 차 있었다. 열차는 전동차여서 그런지 키하 40系에 비하여 잘 달리고 냉방 성능도 좋았다. 비록 의자가 완전히 고정된 박스 시트였지만 승차감도 좋았다. 미야자끼를 벗어나면서 역 사이의 거



사진 44 미야자끼[宮崎] 근교 구간에서 운행되는 713系 전차. 미야자끼공항선[宮崎空港線]이 개통되면서 사진처럼 붉은 도색으로 바뀌었다.

생각이 들어서 열차시각표 책을 찾아보니 월~토요일에 운행하는 열차인데 7월 20일은 운휴라고 적혀 있었다. 오늘은 토요일이지만 일본의 경우 '해양의 날'이라는 국경일이다. 그러므로 운휴인 듯 하였다. 그런데 역에도 역시 한국인 관광객들이 있었다. 역 직원들이 무어라고 말해주었으나 관광객들은 무슨 말인지 모르는 듯 하였다. 일본인들은 왜 외국인에게도 일

우리가 갈 카고시마 방면은 열차가 자주 있으므로 다음 열차를 기다렸다. 8:03에 출발하는 타노[田野]까지 가는 보통 열차를 탔다. 이 열차는 JR 큐슈의 붉은 색으로 도장되어 있고 태양의 그림과 함께 'Sunshine Miyazaki'가 적혀있는 713系였다. 아침 시간인지라 4량 편성이었다. 이 열차는 다음 역인 미나미미야자끼에서는 10분간 정차한다. 이 시간을 이용하여 역에 가서 스탬프를 찍었다. 타노까지 가서 열차를 갈아탈 수도 있지만 그 역은 특급은 정차하지 않으므로 스탬프가 없으며 역의 시설이 부실할 듯 하였다. 그래서 미나미미야자끼에서 두 정거장 떨어진 키요타케[清武]역에서 갈아타기로 하였다. 열차는 5분도 안 되어 키요타케에 도



사진 46 니시카고시마[西鹿児島]역. 큐슈신간선에 관한 현수막이 붙어 있고 뒤로는 호텔이 보인다.



사진 47 니시카고시마역 광장에 있는 군상(群像).

내책자를 얻었다. 그러나 카고시마시에 있지 않은 카이몬[開聞]에 관한 자료는 얻을 수 없었다. 안내소를 나와 역 앞에서 군상 앞에서 사진을 찍고 역으로 돌아왔다. 무엇인가 먹고 싶었지만 마땅한 게 없어 음료수만 구입하였다.

개표를 받고 다시 플랫폼으로 내려왔다. 이번에 타는 열차는 12:05발 마쿠라자끼[枕崎]행 보통열차이다. 열차가 가는 노선은 이부스끼마쿠라자끼센[指宿枕崎線]인데 이 노선은 카고시마에서 멀어질수록 운행 간격이 뜸해진다. 카고시마 근교는 20분 간격이지만 이부스끼까지는 1시간 간격, 종점인 마쿠라자끼까지는 하루에 7번 운행된다. 그런데 이중 2번은 이부스끼에서 아침 일찍 출발하므로 타기가 힘들다. 카이몬은 이부스끼와 마쿠라자끼 사이에 있으니 이번 열차를 놓이면 곤란하게 된다.

이 열차는 이번에 2번째로 탄다. 전에는 일본 최남단인 니시오오야마[西大山]역에 가기 위해서였다. 역시 니시오오야마역도 이부스끼와 마쿠라자끼 사이에 있어서 열차가 드물게 다녀서 가기 조금 힘들게 되어 있다. 그러다 보니 수많은 열차가 움직이는 일본에서 같은 열차를 두 번 타게 되는 일이 생긴 듯하다.



사진 49 일본 최남단 유인역인 야마가와(山川)역.

리가 멀어지고 산을 넘어갔다. 간간이 역이 아닌 신호장에서 열차가 서로 바뀌기도 하였다. 우리가 탄 제일 앞 칸에는 승객들이 그다지 많지 않았지만 그 뒤의 두 칸에는 좀더 많이 타고 있었다. 그러나 카고시마에 가까워지자 역마다 엄청난 수의 승객들이 타기 시작하여 설 자리도 없을 정도였고 대부분 카고시마[鹿兒島]와 니시카고시마[西鹿兒島]역에서 내렸다. 가족 단위가 많아 휴일을 맞아 시내로 가는 사람들인 것 같다.

예정보다 늦게 도착하는 바람에 이 도시를 둘러볼 시간이 없었다. 일단 역 주위를 둘러보았다. 니시카고시마역은 이 지방의 중심역으로 규모가 조금 크다. 역은 선상 위에 있으며 입구와 2층은 상가이다. 3층은 큐슈신칸센 홈이 될 예정이라고 한다. 역 뒤쪽으로는 JR큐슈가 운영하는 호텔이 있다. 역 광장에는 카고시마시 관광안내소가 있다. 광장 앞에는 메이지유신 시절의 위인들의 군상(群像)이 있다. 이들은 모두 이곳 카고시마 출신이라고 한다. 우리로 보아서는 이들은 한일합병에 이바지 한 사람들이므로 기분나쁜

관광안내소에 들어갔다. 카고시마시를 둘러보지는 못하지만 안



사진 48 키하(キハ) 47系 열차의 행선지판. 우리의 1호선 초기 전동차와 같은 모습이다.

이 열차는 저번과 마찬가지로 47系 2량 편성 원맨카였다. 출발역인지라 승객들이 많았다. 출발 시각이 다 되어가자 입석 승객도 보였다. 일찍 타길 잘 했다는 생각이 들었다. 열차는 출발하고 우리는 역에서 산 간식을 먹었다. 역시 기차는 차 안에서 먹어대는 재미라는 생각을 하면서.

열차는 바다를 따라 남으로 남으로 내려갔다. 이부스끼까지는 그렇다. 이부스끼 다음인 야마가와[山川]역 역시 남쪽으로 가지만 그 이후는 방향이 서쪽으로 바뀌고 열차의 수도 줄어든다. 그렇지만 승객의 수는 크게 줄어들지 않았고 공휴일



사진 50 일본 최남단역인 니시오오야마[西大山]역의 플랫폼. 의자와 비막이 외에는 아무 것도 없다. 뒤로 카이몬[開聞]산이 보인다.



사진 51 니시오오야마역에 있는 게시판. 일본이 꽤 큰 나라임을 알 수 있다. 게시판의 내용 잘못된 것은 최동단은 네무로[根室]역이 아니라 히가시네무로[東根室]역이다.

인데도 불구하고 교복을 입은 학생들이 많이 보였다. 참고로 야마가와역은 일본 최남단 유인역(有人驛)이다. 전에 가서 스탬프를 받았다. 역은 해안 옆에 있고 역 앞으로는 선로가 산 옆을 지난다. 생긴 모습이 우리의 경춘선 강촌역과 비슷하다. 강촌역은 바다가 아니고 강이고 열대 식물들이 없다는 점에서 차이가 난다.

야마가와역 다음은 오야마[大山]역, 그 다음이 일본 최남단역인 니시오오야마역이다. 니시오오야마역은 사진에서 표시된 것처럼 북위 31도에 있다. 서울이 북위 37도니깐 한반도뿐만 아니라 제주도보다도 훨씬 남쪽이다. 휴일인지라 내리는 사람들이 있었다. 역에는 기차가 지나가는 장면을 찍기 위하여 몇몇 사람이 카메라를 잡고 있었다. 6개월 전 나도 그런 위치에 있었다. 나는 사진 찍는 이들을 약올리기 위하여(?) 창문 밖으로 얼굴을 내밀고 손을 흔들었다. 나중에 사진이 나오면 어느 놈이 차창 밖으로 얼굴과 손을 내밀었다고 하겠지.



사진 52 니시오오야마역에 있는 여행자와 철도팬들을 위한 잡기장.

니시오오야마역의 주위에는 넓은 들판만 있을 뿐 주위에 민가는 보이지 않는다. 역 앞에는 공사를 하는데 6개월 전과 마찬가지로 무엇인지는 모르지만 아직도 하고 있다. 역



사진 53 전형적인 시골 간이역인 카이몬[開聞]역.

은 플랫폼과 최남단역임을 나타내는 게시판과 비를 막기 위한 작은 지붕 외에는 아무것도 없다. 겨울에 추운 홋카이도에는 간이역이라도 눈보라를 피할 수 있는 작은 건물이 항상 있는데 반하여 겨울에도 낮에 섭씨 20도까지 올라가는 큐슈 지역의 간이역에는 조그마한 지붕과 플랫폼뿐이다. 이 역이 왜 생겼는지는 알 수 없으나 지금 상황으로는 일본 철도 최남단임을 상징하는 역이라고 밖에는 생각할 수 없다. 열차가 자주 다니는 것도 아니고, 낮에는 항상 철도 매니아들이 사진을 찍고 살펴보는 모습을 볼 수 있다. 이 역 서쪽 방면으로는 오늘 올라갈 카이몬[開聞]산의 모습이 보인다. 일본 최남단이라는 기둥과 카이몬산 그리고 지나가는 디젤기동차가 어울어지는 풍경이 이 역의 상징이다.

일본의 간이역에는 잡기장이 있다. 철도나 여행 매니아들이 지나가면서 적는데 이 역도 예외가 아니다. 심지어 유스호스텔이나 이벤트 열차에도 볼 수 있다. 그렇지만 이런 간이역에는 누가 만들었는지는 알 수 없으나 몇 권이나 되는 잡기장이 계속 이어지고 있다. 지난 2월 이 역에 내렸을 때에 나는 한글과 간단한 영어로 잡기장에 글을 남겼다. 앞을 계속 뒤져보니 한국인은 내가 거의

처음인 듯 하였다. 하긴 철도 매니아가 적은 우리나라에서 여기까지 오는 사람의 수는 더 적을 수밖에.

열차는 최남단역을 출발하여 서쪽으로 향하였다. 정확히는 서북서쪽 정도이다. 세 정거장을 더 가서 목적지인 카이몬[開聞]역에 도착하였다. 역에 내리는 사람은 우리를 포함하여 3명뿐이었다. 카이몬역은 마을의 규모와는 달리 매우 초라하였다. 니시오오야마역보다는 조금은 나왔다. 역 옆에 세면대가 고장난 화장실이 있었다. 역 앞에 공터가 있고 역 플랫폼 쪽 선로가 직선이 아니고 약간 곡선인 것으로 보아 과거에는 열차 교행이 이루어졌고 승객들도 많은 모양이었다.

카이몬산으로 통하는 길로 걸어갔다. 이곳부터는 조금씩 오르막이다. 날씨가 더워서 얼마 가지 않았는데 벌써 온몸이 땀범벅이 되었다. 등과 어깨는 땀으로 이미 젖어 있었다. 앞으로 가면 갈수록 카이몬산으로 커 보였다. 멀리서 보면 금방 올라갈 듯 하였으나 가까이 접근하니 그렇지 않을 것 같았다. 게다가 운이 없게도 산 정상 부근은 구름으로 덮혀있었고 산은 숲으로 우거져서 등산로가 어디 있는지 알 수 없었다.



사진 55 등산 도중 트여있는 유일한 곳. 이부쓰끼 방면이 보인다.

다. 우리의 경우 산에 대청봉, 공룡능선 등등의 이름이 있으나 일본은 높이를 10등분하여 이찌고메[一合目], 니고메[二合目] 이런 식으로 올라가서 쥬고메[十合目]까지 나간다. 처음에는 카이몬산이 원뿔형이라 그런 줄 알았는데 다른 산도 같은 방식이다. 일본의 제일봉인 후지[富士]산도 이와 같은 방식으로 높이를 표시한다.

등산로 입구에 들어서자 과연 정상까지 갈 수 있을지 걱정이 되었다. 앞에서 언급하였지만 등산로는 숲에 가려서 보이지 않았고 산 정상은 구름으로 덮혀있었다. 등산로에 들어섰다. 이 산은 화산인지라 바닥은 검은흙이 있었고 길은 반원모양으로 파여 있었다. 등산로 입구까지는 사람들이 많지 않았으나 막상 들어가니 내려오는 사람들을 볼 수 있었다. 등산하는 사람들의 모습은 우리와 다른 점이 없었다. 단지 다른 점은 주고받는 말이 우리말이 아니라 일본어말이라는 점뿐이다.

등산로는 길었다. 좀 답답한 것은 처음 올라가는 산인지라 어느 정도 갔는지 알수가 없었다. 등산로는 산을 한 바퀴 이상 돌면서 올라가는 듯 하였다. 올라가면서 도중에 내리막은 없었고 계속 오



사진 54 카이몬산 등산로 입구.

카이몬역에서 내린지 40분. 우리는 등산로 입구에 도착하였다. 이곳에는 등산객을 위한 여러 편의 시설이 위치하고 있다. 넓은 주차장, 매점, 잔디 스키장, 운동장, 캠프장 등이 자리잡고 있다. 공휴일인지라 사람들이 많이 보였다. 대부분의 사람들은 대중교통 수단보다는 자가용을 이용하여 여기까지 온 듯 하였다. 하긴 이곳은 기차나 버스 운행 회수가 매우 적으니. 이곳에서는 옷을 간편하게 갈아입고 짐을 코인락커(Coin Locker)에 보관하였다. 음료수 병에 물을 가득 채워서 이것만 들고 등산을 하기 시작하였다.

일본의 산은 우리와는 좀 위치 지정법이 달랐



사진 56 카이몬[開聞]산 정상. 924m.



사진 57 카이몬 마을에서 본 카이몬산. 산 정상 부근의 구름이 저녁 햇살에 빛나고 있다.

분만에 정상에 도달하였다. 그렇지만 체력이 많이 소진되고 음료수를 거의 다 마셔서 상태가 좋지 못하였다. 정상도 원래 날씨가 좋으면 카고시마현 가장 남쪽에 있는 아마미오오시마[奄美大島]까지 보인다고 하나 구름이 끼여서 한치 앞을 바라보기도 힘들었다. 그렇지만 아래처럼 덤지는 얇고 구름 사이로 부는 바람 때문에 시원하였다. 정상에는 기둥과 부근 지도가 새겨져 있고 일왕(日王)이 방문한 것을 기념하는 비석이 있었다. 정상에 있는 부근 지도를 통하여 구름이 없다면 어디가 보일 것인지 상상하는 수밖에 없었다. 이곳에는 일본 청년들도 몇 명 있었다. 전망을 보지 못하여 아쉽지만 그래도 기념 사진을 찍고 내려오기 시작하였다.

내려올 때는 미끄럽고 작은 돌들이 많아 속도를 내기가 힘들었다. 체력으로 떨어져 산을 내려오는 친구조차도 부상을 당해 나보다 내려오는데 시간이 더 걸렸다. 내려오는 길도 한참이었다. 안내판에는 1시간 30분이 걸린다고 되어 있으나 1시간 5분만에 내려올 수 있었다. 한국에서는 등산지도의 표시 시간의 절반까지도 주파할 수 있었는데, 여기서는 속도를 내어도 힘들었다. 아마도 체력이 많이 떨어졌나보다.

이렇게 되다 보니 예상 시간보다 많이 늦었다. 내가 계획을 짤 때 산을 너무 얄잡아본 것이 원인이



사진 59 카이몬과 더불어 특이한 나가사끼바나[長崎鼻].

른쪽 방향으로만 돌아왔다. 반대쪽은 끝도 보이지 않는 절벽이었다. 가끔씩 바다의 파도소리가 들리기는 하였지만 더욱 답답한 것은 이곳이 남쪽 지방이라 그런지 너무 숲이 우거져서 밖의 경치를 볼 수 없었다. 정상까지 가면서 한 군데만 숲이 트여서 이부스키 지역의 전망을 볼 수 있었다. 올라가면서 숲이 우거진 것은 마찬가지였지만 바닥은 흙보다는 큰 돌이 많아졌으며 이끼가 끼여 있다던지 깨진 돌이 많아서 미끄럽고 조금 위험한 곳도 있었다. 그렇지만 우리나라의 ‘악(岳)’자가 들어가는 산들보다는 완만하였다.

등산로 입구에는 어른은 2시간 30분, 어린이나 노약자는 3시간 걸린다고 하나 우리는 1시간 45



그림 58 카이몬산과 부근 지도. 카이몬산의 동심원 모양의 등고선이 나의 호기심을 자극하였다.

다. 처음에 이 산에 오를 생각을 한 때는 니시오 오야마역에 온 겨울이다. 이 주위는 낮은 언덕만 있는데 유독 카이몬 산은 불쭙 원뿔 모양으로 솟아 있다. 우리나라의 경우 산과 산이 계속 연결되어 산맥을 만드는데 익숙한 나로서는 신기한 일이었다. 지도를 보니 등고선이 동심원 모양으로 되어 있었다. 그렇다면 등산로는 바로 끝까지 올라갈 것으로 보고 역에서 출발하면 계단 같은 등산로만 따르면 금방 올라갈 것으로 생각한 것이다. 두 가지 생각을 하지 못하였는데 하나는 등산로가 바로 직선으로 올라가지 않고 돌아서 간다는 점이고 다른 하나는 올라가는 높이 문제이다.

주위 지대가 낮으니깐 실제 올라가는 높이는 900m나 된다. 정상 높이가 922m이고 역이 있는 마을은 해발에서 조금 높으니깐 대충 계산해도 그렇게 나온다.

등산로 입구에서 음료수를 사 먹고 짐을 찾아서 내려왔다. 오늘 밤을 보낼 이부스끼로 가는 버스 시각은 맞지 않아 카이몬역까지 내려왔다. 원래 계획은 16:34에 출발하는 열차를 타는 것이었으나 지금 생각해도 너무나 무모한 계획이었다. 역의 시각표를 보니 30분 뒤에 이부스끼행 열차가 있었다. 역 앞에는 시외버스가 대기하고 있었으나 요금을 내야하는 데 탈 필요가 없지. 먼저 마쿠라자끼행 열차가 지나갔다. 지고 있는 태양을 향해 가는 열차의 모습은 멋졌다.



사진 60 이부스끼[指宿]역.

19:17. 카이몬역에 이부스끼행 보통 열차가 도착하였다. 우리는 열차에 타면서 세이리칸을 뽑았다. 이 역에서 탄 사람은 우리를 포함하여 3명에 불과하였다. 열차 안은 한산하였다. 밖은 해가 저서 어두웠다. 열차는 오던 길을 되돌아갔다. 니시오오야마역은 어두워서인지 아무도 없었다.

목적지인 이부스끼역에 도착하였다. 오늘 밤을 보낼 유스호스텔은 저녁 예약을 해 놓았기 때문에 미리 사정 이야기를 하고 양해를 구해야한다. 카이몬역에 전화가 없으므로 어떻게 할 수 없었고 이부스끼역에서 일본어에 능통한 친구를 시켜서 전화를 걸었다. 유스호스텔 측에서는 빨리 오라고 하였다. 15분을 걸어서 유스호스텔에 도착하였다. 해가 저서 그런지 이부스끼 시내는 조용하였다. 그렇지만 깨끗하게 정리가 된 느낌이었다. 예상 일정보다 늦어서 이부스끼에서 유명한 모래찜질 하는 곳은 이미 문을 닫았다.

유스호스텔은 3층 목조 건물에서 2~3층을 사용하고 있었다. 2층은 주방, 식당, 목욕탕이 있고 3층에는 침실이 있었다. 다른 곳과는 달리 마룻바닥으로 되어 있어서 신발을 벗고 들어가며 주방은 의자가 아닌 바닥에 앉아서 먹어서 가정집 분위기였다. 유스호스텔 주인은 할머니로 우리를 매우 반기었다. 원칙보다 시간이 늦었지만 저녁을 먹을 수 있었다. 저녁 식사는 만두 비슷한 요리가 있었고 조금 짜기는 하였으나 맛있었다. 밥을 큰 용기에서 먹을 만큼 덜어서 먹게 한 점은 좋았다. 식성이 좋은 친구가 속도를 내어 먹어서 나는 밥을 많이 먹지 못하였지만. 이곳 역시 온천이 있었는데 온천탕에 들어가니 온몸이 따가웠다. 온천수는 바닷물이었다. 찬물로 소금기를 씻어내는 게 괴로웠지만 산에 오른 피로는 다 풀렸다. 젖은 옷을 모두 빨아서 말리고 일찍 잠이 들었다.

열번	종별	열차명	출발역	출발시각	도착역	도착시각	거리(km)	차실	영수액(¥)	비고
723M	普通		宮崎	8:03	清武	8:23	7.9	自由席	-	
6937M	普通		清武	8:50	西鹿兒島	11:13	118.0	自由席	-	1분 지연
1341D	普通		西鹿兒島	12:05	開聞	13:43	61.0	自由席	-	
		登山	開聞驛	13:43	開聞登山口	14:20	-	-	-	
		登山	開聞登山口	14:40	頂上	16:25	-	-	-	
		登山	頂上	16:40	開聞登山口	17:45	-	-	-	
		登山	開聞登山口	17:50	開聞驛	18:30	-	-	-	
5324D	普通		開聞	19:12	指宿	19:41	15.3	自由席	-	

7. KRP 제5일(7월 21일)

아침 8시에 일어났다. 빨래를 말리기 위하여 지나치게 냉방을 가동하여 조금 추웠다. 다행히도 빨래는 거의 다 말랐다. 겨울에는 옷을 자주 갈아 입을 필요가 없고 난방을 하기 때문에 덥고 건조한 공기 덕분에 빨리 말릴 수 있었는데, 여름에는 옷이 매일 땀에 다 젖어버리므로 숙소마다 옷을 빨아야만 하였다.

아래층에 내려가 아침을 먹었다. 아침은 간단한 일식으로 나왔다. 짐을 챙기고 역으로 향하였다. 일요일이라서 그런지 거리는 매우 한산하였다. 유스호스텔 맞은 편에 있는 모래찜질장도 사람의 인기척이 없었다. 친구가 뛰어가서 그곳을 보고 왔다. 그곳에는 모래사장인데 수증기가 올라오고 있다고 하



사진 61 이부스끼마쿠로자끼센[指宿枕崎線]에서 운행되고 있는 DC200系 기동차.

였다. 즉 이곳의 온천은 바닷가에 있어서 바닷물이 끓어서 올라오는 셈이었다. 다시 15분을 걸어서 역에 도착하였다. 시간이 조금 남아서 오늘 탈 특급열차의 지정석권을 얻었다.

이부스끼에서 니시카고시마[西鹿兒島]역까지는 보통 열차를 타고 간다. 이 열차는 마쿠라자끼[枕崎]에서 오며 이부스끼까지는 차장이 타지만 이 이후는 원맨카가 된다. 열차는 키하(キハ) 147系 2량 편성이었다. 원맨카가 되므로 차장은 이 역에서 내렸다. 이 역에서 타는 사람들이 많아서 앉을 자리를 잡을 수가 없었다. 앞 차량의 기관사실 뒤에서 서 있었다. 키하 47系の 경우 기관사실이 약간 격리되어 있어 앞의 경치가 잘 보이지는 않지만 원맨카가 되면서 조금 뚫려서 운전 장면을 볼 수 있었다. 열차의 속도는 빠르지 않았지만 선로는 직선으로 잘 뻗어 있었다. 옆에서 같이 구경하던 아저씨가 말을 걸어왔다. 나는 일본어를 할 줄 모르는지라 능통한 친구를 붙여주었다. 그 분은 철도팬으로 큐슈를 일주한다고 하였다. 내가 전에 탄 적

이 있는 스위치백과 루프가 있는 히사쓰센[肥薩線]의 열차와 역을 찍은 사진과 큐슈 일주에 쓰는 승차권을 보여 주었다. 또한 한국에서 새마을호와 무궁화호가 있고 타 보았다는 이야기를 하였다. 친구는 옆에서 내 이야기를 하였고 축구 이야기가 나오자 한국과 일본이 요코하마[横浜]에서 만났으면 좋았을 거라는 이야기를 하였다. 일본인의 경우는 우리가 쓰는 큐슈레일패스를 사용할 수 없다. 그래서 쓰는 승차권은 왕복 할인권과 큐슈고우유켄[九州豪遊券]이라는 그린사까지 3일동안 이용가능한 자유이용권이다. 큐슈레일패스보다는 엄청나게 비싸다. 일본 철도팬들은 JR패스를 쓸 수 있는 외국인들을 매우 부러워한다고 한다.

이런 저런 이야기를 하는 동안 열차는 종착역인 니시카고시마[西鹿兒島]역에 도착하였다. 만난 기념으로 사진을 찍고 아저씨와 헤어졌다. 카고시마현의 중심역답게 역에는 많은 열차들이 대기하고 있었다. 니시카고시마역에서는 25분 정도의 여유 시간이 있다. 열차를 타면 아소[阿蘇]에 도착할 때까지는 계속 열차를 타야 하므로 간단히 햄버거를 샀다. 일본인들이 ‘마구노도나루도’라고 부



사진 62 키하(キハ) 147系の 운전실 쪽 모습. 출입구 위로는 운임표시기가 아래로는 승차역 증명서 발행기와 운임 상자가 보인다.



사진 63 쿠마모토[熊本]역에 대기하고 있는 키하(キハ) 185系 특급 아소(あそ)호. 옆의 홀에 있는 열차는 쿠마모토 근교 전차(電化) 구간을 운행하는 히고오츠[肥後大津]형 815系 열차이다.

르는 맥도날드에서 빅맥버거 세트를 사서 열차에 올랐다. 친구는 매점에서 빵과 음료수를 샀다.

이번에 타는 열차는 787系 특급 쓰바메(つばめ)이다. 이 열차는 둘째 날에 탄 적이 있다. 출발역 임에도 불구하고 사람들은 많았다. 우리는 이 열차를 타고 구마모토[熊本]까지 가야 한다. 같은 787系이므로 열차 안 시설은 별 차이가 없다. 열차는 제 시각에 니시카고시마역을 출발하였다. 열차가 출발하자 사 온 햄버거를 먹었다. 세계 공통인 이 놈의 패스트푸드는 일본이라고 특별히 다른 점은 없다. 가격이 조금 비쌀 뿐이다. 그래도 오랜만에 먹으니 맛있었다.

열차는 카고시마혼센[鹿兒島本線]을 달린다. 열

마 안 가자 선로는 단선(單線)으로 바뀌었다. 큐슈에서 닛뽀혼센[日豊本線]과 더불어 양대 간선이지만 모든 구간에 복선화가 되어 있는 것은 아니다. 닛뽀혼센은 코쿠라[小倉]에서 오이따[大分] 구간만 복선이고 카고시마혼센은 모지코[門司港]에서 야츠시로[八代]까지의 구간과 카고시마 근교 구간만 복선이다. 나머지 구간은 단선으로 운영되고 있다. 다른 지방의 경우에도 중요 간선 중간에 단선 구간이 있다. 우리가 보아서는 참으로 이상한 일이다.

열차는 왼쪽으로 바다를 끼고 북쪽으로 계속 달린다. 단선이라 중간중간에 열차가 바뀐다. 바다는 파도 없이 잔잔하고 짙은 푸른 빛이었다. 모래사장 같은 곳이 있었으나 사람의 모습은 보기가 힘들었다. 이 노선에는 과학을 한다면 한번 들어보았을 지명이 있다. 처음에는 이곳이 큐슈에 있는 줄 몰랐으나 일본어사전을 끼고 여행을 하는 친구가 발견하였다. 이곳은 미나마타[水俣]다. 쿠마모토현 남쪽에 있는 공업도시이다. 1960년대 중금속 오염에



사진 65 스위치백 구간을 다 올라가고 바로 진행하는 접점. 올라가고 내려가는 선로의 높이 차가 분명하다.

의하여 주민들이 병에 걸려서 유명해졌다. 기차를 지나가면서 보니 우리의 서울보다도 공기가 깨끗하여 언제 그랬냐는 듯 그냥 조용한 공업도시라는 느낌이였다.

열차는 2시간 반 동안의 여행 끝에 쿠마모토에 도착하였다. 이 역에서는 아소로 가는 호히혼센[豊肥本線]으로 갈아탄다. 시간적 여유가 3분밖에 없으므로 뛰어갔다. 갈아타는 열차는 특급 아소(あそ) 3호로 벳부[別府]까지 간다. 구름다리를 뛰어 가서 0B번 홈에 대기중인 아소호에 올랐다. 아소호는 키하(キハ) 185系 디젤동차로 3량 편성이다. 이 중 지정석은 1호차 하나뿐이다. 1호차는 절반 정도 비어 있었다.

열차는 구마모토역을 출발하였다. 열차의 앞쪽으로는 운전실이었는데 투명한 창으로 되어 있어서 앞의 경치를 볼 수 있었다. 열차는 서쪽으로 나아갔다. 25분 쯤 가자 구마모토 근교가 끝나는 히고오츠[肥後大津]역에 도착하였다. 이 역까지만 전화(電化)가 되어 있고 이후는 비전화 구간이라 디젤차만이 다닌다. 이 역에는 키하(キハ) 31系와 47系 열차가 대기하고 있었다. 여기서부터는 산악 지형이다. 양쪽으로는 높은 언덕이 있고 열차는 조금씩 올라갔다. 언덕이라 한 것은 우리의 강원도 산악 지형과는 좀 다르기 때문이다. 강원도의 경우 깎아진 높은 절벽과 그 사이를 흐르는 강이나 조그만 하천이 있다. 그렇지만 이곳 큐슈 중앙의 화산 지형은 이와는 달리 높기는 하나 부드러운 선이 있다. 즉 아소 고원 전체적으로 급속한 높이차를 보이기 보다는 완만하게 높이의 변화가 있다. 철로는 양쪽으로 높은 U자형은 파인 듯한 곳을 지나다가 스위치백(switch back)을 통해 높이 올라간다.

10분을 더 가서 스위치백이 시작되는 타테노[立野]에 도착하였다. 이 역에서 바로 가면 미나마타소[南阿蘇]철도이다. 스위치백은 우리나라 영동선



사진 64 타테노[立野]역에 있는 스위치백(switch back) 안내판. 뒤로는 키하(キハ) 47系와 31系로 구성된 보통열차의 모습이 보인다.

의하여 주민들이 병에 걸려서 유명해졌다. 기차를 지나가면서 보니 우리의 서울보다도 공기가 깨끗하여 언제 그랬냐는 듯 그냥 조용한 공업도시라는 느낌이였다.

열차는 구마모토역을 출발하였다. 열차의 앞쪽으로는 운전실이었는데 투명한 창으로 되어 있어서 앞의 경치를 볼 수 있었다. 열차는 서쪽으로 나아갔다. 25분 쯤 가자 구마모토 근교가 끝나는 히고오츠[肥後大津]역에 도착하였다. 이 역까지만 전화(電化)가 되어 있고 이후는 비전화 구간이라 디젤차만이 다닌다. 이 역에는 키하(キハ) 31系와 47系 열차가 대기하고 있었다. 여기서부터는 산악 지형이다. 양쪽으로는 높은 언덕이 있고 열차는 조금씩 올라갔다. 언덕이라 한 것은 우리의 강원도 산악 지형과는 좀 다르기 때문이다. 강원도의 경우 깎아진 높은 절벽과 그 사이를 흐르는 강이나 조그만 하천이 있다. 그렇지만 이곳 큐슈 중앙의 화산 지형은 이와는 달리 높기는 하나 부드러운 선이 있다. 즉 아소 고원 전체적으로 급속한 높이차를 보이기 보다는 완만하게 높이의 변화가 있다. 철로는 양쪽으로 높은 U자형은 파인 듯한 곳을 지나다가 스위치백(switch back)을 통해 높이 올라간다.

10분을 더 가서 스위치백이 시작되는 타테노[立野]에 도착하였다. 이 역에서 바로 가면 미나마타소[南阿蘇]철도이다. 스위치백은 우리나라 영동선



사진 66 타테노[立野]~아소[阿蘇] 구간의 웅대한 큐슈의 절경. 멀리 보이는 초원으로 덮힌 산이 바로 아소산이다.



사진 67 아소[阿蘇]역 이정표.

렇다면 3량이나 되는 특급 열차의 경우는 어떻게 될까? 간단하였다. 기어를 후진으로 하고 기관사가 얼굴을 내밀어 뒤를 보면서 그냥 뒤로 올라갔다. 다 올라가자 신호가 바뀌고 다시 열차는 앞으로 진행되었다.

열차는 계속 앞으로 나아갔다. 그렇지만 스위치백으로 높아진 고도 덕분에 마을이 아래로 보였다. 큐슈의 웅대한 경치를 볼 수 있었다. 그러나 이것도 20분 정도. 열차는 우리의 목적지인 아소[阿蘇]역에 도착하였다. 세계적인 관광지답게 역은 서양식으로 꾸며져 있고 승객들도 많이 내렸다. 역 안에는 안내소도 있었다. 그런데 컴퓨터가 없어서 지정석권을 발매할 수 없다고 영어로 적혀 있는 것은 좀 난센스라는 느낌이 들었다. 일년에 수많은 사람이 방문하는 역을 주간유인역으로 두는 건 좀. 안내소에서 한글 안내팸플릿을 얻고 역 스탬프를 찍고 등산버스를 타러 갔다.

버스터미널은 역 바로 앞에 있다. 터미널 안에는 오늘 화구 관람이 가능하다는 우리말 안내문이 있었다. 이미 사전조사를 통하여 여기서 아소잔나시[阿蘇山西]까지는 540엔이라는 사실을 알고 있었다. 하지만 돌아올 때에도 이 버스를 이용해야 하므로 왕복할인이 있는지 일단 물어보았다. 결론은 없었다. 자동판매기에 가서 승차권을 구입해야만 하였다. 자동판매기 앞에는 한국인들이 많이 줄을 서 있었다. 이들은 어른과 어린이의 기준 때문에 표를 구입하지 못하고 있었다. 버스 출발 시각까지는 얼마 남지 않았으므로 우리말로 한국과 기준이 같다고 하고 빨리 표를 구입하도록 하였다. 그런데 일행의 우두머리로 보이는 아줌마가 하시는 말씀이



사진 69 아소산으로 올라가는 도중의 경치. 경주에 있는 무덤 같은 기생화산이 보인다.

에도 있어서 그렇게 낯설지는 않다. 하지만 일본과 우리와는 열차 조성에서 차이가 있다. 우리는 기관차가 객차를 끌고 가는 방식이 대다수이지만 일본은 이런 열차는 보기 매우 드물고 대부분 전동차 또는 기동차이다. 우리의 경우는 스위치백 구간을 갈 때 객차 맨 뒤에서 차장이 무전기로 기관사에게 신호를 알려준다. 키하(キハ) 32系 1량으로 운행되는 히사쓰센[肥薩線]에 있는 스위치백 구간인 오코바[大畑]역이나 마사끼[眞幸]역의 경우에는 기관사가 열차의 한쪽 끝에서 다른 끝으로 이동하였다. 혼슈에 있는 스위치백 구간인 키스끼센[木次線]의 경우도 이런 방식으로 운행된다. 그



사진 68 아소[阿蘇]역. 유럽풍 건물이다.

“한국말을 꽤 잘하시네요.”였다. 그리고는 무슨 말인지도 모를 일본어로 물어보았다. 세상에 내가 일본사람처럼 생겼나? 참나. 한국 사람이라고 일본말로 하지 말라고 하자 일행이 모두 웃었다. 우리는 버스 출발 시각이 다 되어서 겨우 승차권을 샀다.

버스는 시외 구간을 달려서 그런지 입구에 운임표가 있기는 하지만 우리의 좌석버스와 같은 구조였다. 버스는 1/3 정도 승객으로 차 있었는데 대부분이 한국인이었다. 표를 살 때 만난 한국인 일행은 아줌마와 아이들이었다. 이 중에서 아이들은 여행에 크게 흥미가 없는지 버스 뒤에서 자기들끼

리 모여서 놀았다. 어떻게 되었든 버스는 터미널을 출발하여 아소산으로 향하였다. 버스에서는 일본어로 아소에 대한 안내방송을 하였다. 아소산으로 오르는 길은 내가 보아온 다른 산과는 완전히 달랐다. 산에는 나무가 전혀 없다. 풀만 나 있고 그 덕분인지 말이나 소를 키우는 목장이 많이 보인다. 기차를 타고 올 때도 그랬지만 깎아질 듯한 절벽은 없고 완만한 경사를 이루기 때문에 고원 지대를 만들었다. 주변에 기생화산이 솟아 있어 경주에 있는 무덤같았다. 올라가는 길 도중에는 차를 주차하고 경치를 관망할 수 있는 장소를 만들어 놓았다. 길을 보니 일본인들은 역시 대부분 자가용을 이용하여 이곳을 방문하고 있었다. 30분쯤 달려서 산 정상 바로 밑인 아소잔니시[阿蘇山西]에 도착하였다.



사진 70 나카다케[中岳]에서 바라본 아소잔니시[阿蘇山西]. 기둥이 있는 곳이 케이블카가 지나가는 길이고 그 뒤로 보이는 길은 승용차가 다니는 도로와 사람이 다니는 산책로로 되어 있다.

아소잔니시에서는 케이블카를 이용하여 나카다케[中岳]까지 간다. 편도 410엔, 왕복 820엔이다. 사람도 많고 내려올 때 표 끊기 위해서는 또다시 줄을 서야 하므로 왕복으로 표를 샀다. 줄을 서서 케이블



사진 71 아소산 분화구의 모습. 안에 초록빛의 칼데라가 보인다.

카를 기다렸다. 이곳에서 역시 한국인 아줌마와 아이들을 만났다. 아줌마들은 우리의 한국말이 이상하여 일본에서 오랜 기간 있지 않았냐고 물어보았다. 나의 경우는 일본에 이번이 겨우 세 번째 여행이고 친구는 태어나서 처음으로 한국 땅을 떠났는데 해외에서 오랜 시간 있는 사람으로 알다니 참.

케이블카 역시 사람들이 많았다. 만원이었다. 사람들이 타자 서서히 움직였다. 그런데 채 5분도 못 가서 목적지에 도착하는 것이었다. 사람들의 탄식 소리가 곳곳에서 나왔다. 내려다보니 거리상으로 별로 멀지 않았고 많은 사람들이 걸어서 내려가고 있었다. 우리는 돌아가는 표를 환불하였

다. 내려가는 길인데 가까운 거리를 비싼 케이블카를 탈 필요는 없지.

케이블카에 내리니 이상한 느낌을 주는 유황, 정확히는 이산화황(sulfur dioxide, SO₂) 냄새가 진동하였다. 이곳은 아예 자라는 식물이 없기 때문에 검은 흙이 그대로 노출되어 있다. 산 주위에는 산책로를 만들어놓았고 곳곳에 노란 황 덩어리와 구멍이 무수히 뚫린 물에 뜨는 돌을 파는 장수들이 있다. 어제와는 달리 날씨가 매우 좋아서 친구가 ‘국물’이라고 하는 끓고 있는 짙은 녹색 물이 선명하게 보였다. 한쪽으로는 시커먼 고운 흙이 내려앉아 있었다. 공사를 하다 만 곳 같기도 하였다. 곳곳에 대피소가 있었다. 대피소라고 해보았자 시멘트로 만든 건물인데 과연 화산 폭발시에는 대피의 효과를 얻을 수 있는 것인지?

30분 정도 분화구를 둘러보았다. 이제 내려갈 때다. 내려가는 길은 올라올 때 거친 아소잔니시 방향과 산 동쪽으로 넘어가는 길이 있다. 동쪽으로 가는 길은 검은 흙 위에 나무로 만든 길이 쪽 뻗어있는 아주 특이한 형태였다. 이 길을 통하면



사진 72 아소산 정상의 풍경. 식물이 없어 황량한 느낌이다. 곳곳에 외계인 집 같이 생긴 구조물이 대피소이다.



사진 73 마치 공사하다가 무너진 듯한 분화구 주위의 모습.

집을 보았다. 특이한 점은 큐슈는 겨울에도 날씨가 따뜻하지만 아소는 고원이라서 겨울에는 눈이 온다. 그래서 스키장까지 있었다. 생각해보니 이번에 여행을 와서는 매일 큐슈의 고온다습한 날씨 때문에 괴로웠으나 오늘은 그런 느낌을 전혀 받지 않았다.

오후 5시에 아소역으로 가는 마지막 버스에 올랐다. 올라올 때와 버스에 탄 사람은 같다. 그럴 수밖에 없는 이유는 우리가 움직인 코스가 큐슈 관광에서 잘 알려진 일정이기 때문이다. 아소의 경우 열차와 버스가 띄엄띄엄 다니기 때문에 대부분 환승이 용이한 이 일정대로 움직인다.

아소역에서 17:52에 출발하는 오이따[大分]행 열차를 기다렸다. 이 과정에서 약간의 혼란이 있었다. 나는 역의 시각표에서 1번 홈이라고 적힌 것을 보고 개표구 바로 앞의 홈에서 기다렸는데, 친구와 한국인 아줌마는 개표구 위의 우리말 안내문을 보고 혼동을 일으켰다. 외국인의 방문이 많은 곳이라 홈 안내에 영어와 우리말로 적어 놓았는데 영어는 보니 맞는데 우리말은 잘못 번역이 되어 있었다. 그래서 내가 이걸 우리말에 서툰 일본인 직원들의 실수인 것 같다고 하자. 그 아줌마는 이곳은 한국인들이 많이 오는데 고쳐야 된다고 하였다. 내가 한국에 돌아가서 JR큐슈 측에 편지를 보내겠다고 했다. 그런데 한국에 돌아오니 생각만 하고 아직도 쓰지도 못하였다.

이번에 타는 열차는 역시 특급 아소(あそ)호이다. 열차 조성도 앞의 열차와 같다. 오이따로 가는 길은 아소로 오는 길과는 달리 경사가 급하지는 않고 서서히 내려갔다. 주위도 풀밭보다는 숲으로 우거져 있었다. 오이따로 가까워질수록 근교 열차의 회수가 늘어나므로 바뀌는 열차가 많아졌다. 이곳의 보통 열차는 키하(キハ) 31系, 47系, Y-DC125系, DC200系로 다양하였고 1량보다는 2량 조성으로 운행되고 있었다.

오이따[大分]역에 도착하였을 때에는 이미 해가 지고 어두웠다. 오늘 잘 곳은 이곳 오이따가 아닌 기차로 세 정거장 떨어진 벳뿌이다. 저녁은 도시 규모가 큰 오이따에서 해결하기로 하였다. 역을 나오니 이곳 오이따를 지배한 사람인 듯한 무사의 동상이 있었다. 역 바로 앞으로 상가가 있어서 그리고 갔다. 하지만 이미 오후 7시를 넘긴 시간인지라 상가는 빠징꼬를 제외하고는 문을 닫았다. 다행히 한쪽에 식사전문점이 영업을 하고 있어서 들어가 고기덮밥을 먹었다. 여기는 싸고 맛있어서 일본인들도 많이 있었다.

이제 숙소인 벳뿌를 향해 갔다. 오이따와 벳뿌 사이에는 열차가 자주 다닌다. 밤이라 바다는 볼 수 없었다. 벳뿌역은 밤이라서 그런지 조용한 분위기였다. 오늘 묵을 호텔은 역 동쪽 출입구 바로 앞에 있다. 밤에 시끄럽고 밝아 수면에 방해가 될 듯 하였으나 호텔 내 객실에서는 역은 보이지만

산 아래까지는 걸어서 가야 하므로 2시간 이상이 필요하다. 시간이 넉넉하면 도전할만하다. 오늘 벳뿌[別府]까지 가야하므로 버스를 탈 수 있는 아소잔니시로 향하였다. 이곳으로 내려가는 길은 나무로 만든 계단으로 되어 있었다. 주위가 화산재로 인하여 황량하다는 점을 제외하고는 우리의 소백산 정상 부근과 비슷하였다.

15분 정도 내려가니 아소잔니시에 도착하였다. 여기서 아소역으로 가는 버스는 오후 5시에 있다. 시간이 많이 남아서 터미널 내에서 기다렸다. 이곳에서는 기념품을 파는 가게가 있었고 2층에는 실내를 나무로 만들어서 카페 같은 분위기를 자아내었다. 전시용으로 된 아소의 사계절이라는 사진



사진 74 나카다께[中岳]에서 아소산 동쪽으로 가는 길. 길 양쪽으로는 고운 검은 화산흙으로 메워져 있고 길은 나무로 되어 있다. 흙은 늘처럼 발이 빠지지 않고 딱딱하다.

조용하였다. 정리를 하고 잠이 들었다.

열번	종별	열차명	출발역	출발시각	도착역	도착시각	거리(km)	차실	영수액(¥)	비고
1334D	普通		指宿	8:46	西鹿兒島	9:59	45.7	自由席	-	
10M	L特急	つばめ	西鹿兒島	10:25	熊本	12:58	198.7	指定席	-	
73D	特急	あそ	熊本	13:01	阿蘇	13:59	49.9	指定席	-	
	バス	九州産業交通	阿蘇驛	14:15	阿蘇山西	14:50	-	-	540	
		ロープウェイ	阿蘇山西	15:05	火口湖	15:10	-	-	410	
	バス	九州産業交通	阿蘇山西	17:00	阿蘇驛	17:35	-	-	540	
75D	特急	あそ	阿蘇	17:52	大分	19:36	98.1	指定席	-	
648M	普通		大分	20:44	別府	20:58	12.1	自由席	-	

8. KRP 제6일(7월 22일)

오늘도 어김없이 아침 7시에 일어났다. 일본에 온지 몇 일 되지 않았는데 이제 내일이면 한국으로 돌아가야 한다. 한국에 갈 생각을 하면 앞이 막막하다. 그렇지만 여기서 한국에 가서 할 일을 생각할 필요는 없다. 귀국할 그 날까지 최선을 다해서 놀아야지.

오늘 일정은 좀 많다. 아침에는 벳뿌의 온천과 원숭이동물원을 본 후에 기차를 타고 유후인[由布院]에 가서 구경을 한 다음 모지[門司]로 가서 칸몬해협[關門海峽]을 걸어서 건너 혼슈에 있는 시모노세키[下關]까지 간다. 밤을 묵을 숙소를 미리 확보하지 못하였기 때문에 그 문제는 시모노세키에 가서 생각하기로 하였다.

호텔에서 아침을 먹고 역의 서쪽 출입구로 갔다. 이곳에서 벳뿌 시내버스를 탈 수 있다. 오전에 가고자 하는 곳은 지고꾸메꾸리[地獄めぐり]이다. 지하에서 솟아나오는 온천의 모습이 마치 지옥을 연상시킨다고 하여 붙여진 이름으로 모양이 다른 아홉 개의 온천을 일컫는 말이다. 이곳으로 가기 위하여 간나와[鐵輪]로 가는 버스에 올랐다. 평일인지라 버스 내는 한산하였다. 버스는 벳뿌 시내를 이리저리 돌고 있는 듯 하였다. 멀다고 좋은게 아닌데, 요금표에서는 계속 숫자가 올라가는데, 30분 쯤 지나자 지고꾸메꾸리에 속하는 온천들이 나타났다. 재미있는 것은 이런 정류소에서는 일본어뿐만 아니라 영어와 우리말까지 안내방송이 나왔다. 뿌듯하다기보다는 웃겼다. 일단 더 가면 요금이 더 오를 것이므로 무작정 내렸다.

그러면 9개의 온천을 모두 볼 것인가? 우리의 생각은 다 볼 필요는 없다고 결론을 지었다. 어떻게 되었던 온천은 뜨거운 물이 나오는 것이고 주변 경치만 조금씩 바뀌었지 그 본질은 마찬가지로 같다. 물론 다 보게되면 2,000엔이라는 만만치 않은 비용이 든다는 점도 작용하였다. 어느 온천을 구경할까? 이리저리 보다가 이름이 특이한 긴류지고꾸[金龍地獄]에 들어갔다. 이곳은 뱀처럼 구불거리면 뱀어져 나오는 증기가 햇살에 비쳐서 황금색으로 보여서 이런 이름이 붙여졌다고 한다.

온천으로 들어가는 입구는 목조건물이었다. 아침 시간인지라 그런지 매우 한산하였다. 입장료를 내려고 하니 모든 지고꾸메꾸리에서 가능한 입장권을 사는데 이익이니깐 그걸 사는 것이 어떻겠냐고 물어보았다. 우리는 이것만 볼 것이므로 그럴 필요가 없다고 하였다. 여기서는 입장권 대신에 엽서 한 장을 주었다. 왼쪽 사진이 엽서의 뒷면인데 이 온천에 관해서 압축하여 표현하고 있다. 수증기가 용의 입과 가마에서 끓어서 올라오고 있다.



사진 75 긴류지고꾸[金龍地獄]에서 입장권 대신 주는 그림엽서의 뒷면 사진.

온천에 들어가는 엄청난 수증기가 나오고 있었다. 한쪽에는 온천물을 마실 수 있게 해 놓았다. 친구와 나는 한 모금 마시었다. 그렇지만 물이 너무 뜨거워서 천천히 식혀서 조금씩 마시어야 하였기 때문에 무슨 맛인지 알기가 어려웠다. 주변에 바다가 있어서인지 소금기가 있어서 약간 짠 맛이 났다.

온천 자체로는 볼 것이 없어서 그런지 여러 시설물들을 만들어 놓았다. 큰 관음상과 함께 여러

작은 관음상을 전시하여 놓았고 온천수가 끓고 있는 호수에는 용(龍) 상을 만들어 놓았다. 한쪽에는 온천수를 이용하여 난방을 하여 온실을 만들었는데 이곳에는 바나나를 재배하고 있었고 수확한 바나나를 팔고 있었다. 물론 온천 지역에서 빠질 수 없는 온천수와 삶은 계란 역시 팔고 있었다. 이곳의 규모는 다른 관광지에 비하면 매우 작은 편이므로 뱃뽕의 엄청난 상술이 놀라웠다.

온천을 둘러보는데에는 시간이 얼마 걸리지 않았다. 사진을 찍고 온천수를 식혀서 천천히 마시면서 시간을 보내었다. 온천 내에는 여전히 사람이 적었다. 우리 이외에 일본인 가족이 있었는데 사진을 찍어주니깐 어린이가 삶은 계란을 주었다.

한 알에 50엔이나 하여서 우리가 사먹기에는 너무 비쌌다. 계란은 가방 안에 아무렇게 두었다가 껍질이 다 깨졌지만 그래도 속은 매우 맛있었다. 온천마다 물의 온도가 틀려서 온천물에서 삶은 계란의 경우 적절한 삶는 시간이 다 달라서 아무나 하는 일이 아니라고 한다.

이렇게 온천 구경은 간단히 끝나고 이제는 원숭이를 방목하여 키운다는 타카사끼야마[高崎山]에 가기로 하였다. 타카사끼야마의 위치는 오이따와 뱃뽕 사이에 있고 이곳에서는 바로 가는 버스가 없으므로 일단 뱃뽕 시내로 가야한다. 간나와[鐵輪] 버스 정류장에 가서 뱃뽕역으로 가는 버스를 탔다.



사진 77 수증기가 끊임없이 올라오는 온천 앞에서.

버스는 골목골목으로 달렸다. 그런데 올때와는 노선이 달랐다. 뱃뽕역까지 바로 가는 것이 아니라 빙빙 돌아갔다. 역까지 갈 필요는 없으므로 큰 길가인 키따하마[北浜]에서 내렸다. 이곳에서는 오이따 방면 버스를 갈아탈 수 있다. 바로 앞은 이름과는 달리 바다가 아니라 매립지였다. 멀리 바다가 있는 듯 하였으나 그 모습은 보이지 않았다.

얼마되지 않아 오이따 방면으로 가는 버스가 도착하였다. 가는 길은 히가시뱃뽕[東別府]역을 지나서 타카사끼야마에 도착하였다. 타카사끼야마는 해안선에 위치하는 산이다. 해안선으로는 닛뽕혼센[日豊本線] 철도와 도로가 지난다. 바닷가 쪽으로는 수족관이 있었으나 크게 볼 것이 없는 듯하여 바로 육교를 건너 산 쪽으로 들어갔다. 타카사끼야마는 해발 620m나 되는 큰 산이었다. 혹시 정상 부근에 원숭이 공원이 있는건 아니겠지? 그저께 카이몬산에 오른 피로가 아직 남아있는데.

철로 밑을 지나자 바로 공원 입구가 나타났다. 이곳도 숲이 매우 우거져 있었다. 입구에서는 입장료를 내고 안내 팸플릿을 얻었다. 입구에는 짐 보관을 해 주고 시원한 물을 마음대로 마실 수 있었다. 특이한 점은 이곳에서는 식수가 정수기를 통하여 나왔다. 일본에서는 물을 찾으려면 수도꼭지 아무거나 받아 마시라는데, 시원한 물 때문에 설치한 것인가?

입장을 하였는데 원숭이는 아직 보이지 않았다. 그런데 커다란 안내판이 있었다. 여기에는 주의할 점이 나열되어 있었다. 일본어와 영어 그리고 한글로 나와 있



사진 76 온천이 끓어오르는 모습. 안내판에는 들어가면 꼭 삶아질 것이라는 경고문이 있다.

이렇게 온천 구경은 간단히 끝나고 이제는 원숭이를 방목하여 키운다는 타카사끼야마[高崎山]에 가기로 하였다. 타카사끼야마의 위치는 오이따와 뱃뽕 사이에 있고 이곳에서는 바로 가는 버스가 없으므로 일단 뱃뽕 시내로 가야한다. 간나와[鐵輪] 버스 정류장에 가서 뱃뽕역으로 가는 버스를 탔다. 버스는 골목골목으로 달렸다. 그런데 올때와는 노선이 달랐다. 뱃뽕역까지 바로 가는 것이 아니라 빙빙 돌아갔다. 역까지 갈 필요는 없으므로 큰 길가인 키따하마[北浜]에서 내렸다. 이곳에서는 오이따 방면 버스를 갈아탈 수 있다. 바로 앞은 이름과는 달리 바다가 아니라 매립지였다. 멀리 바다가 있는 듯 하였으나 그 모습은 보이지 않았다.

얼마되지 않아 오이따 방면으로 가는 버스가



사진 78 타카사끼야마[高崎山] 원숭이 동물원 입장권.



사진 79 타카사키야마[高崎山]의 원숭이와 먹이를 주지 말라는 안내판.

었다. 한국 사람들도 많이 오나 보다. 조금 더 가니 중국어도 있었다. 중국 사람들은 최근에 많아졌는지? 주의할 점을 몇 가지 나열 하자면, 원숭이를 건드리지 말 것. 먹을 것을 주지 말 것. 바로 눈을 쳐다보지 말 것. 놀라게 하지 말 것 등이다.

조금 올라가니 원숭이들이 나타났다. 원숭이들은 아무 일 없다는 듯이 돌아다니고 있었다. 대다수는 먹을 것을 찾고 있었다. 먹을 것을 가지고 있는 원숭이들은 두 발로 잡고 먹고 있었다. 이들은 사람들에게는 관심이 없었고 가까이 오면 두려운지 조심조심 도망을 갔다. 산을 올라가니 나무로 울타리를 만들어놓고 그 안에는 원숭이들이 많이 있었다. 이곳에서 근무하는 사람들이 마이크를 잡고 어떤 원숭이가 이 무리의 대장이며 마리수가 어느 정도 되는지 등을 설명하고 있었다. 주변에서는 원숭이 배설물을 청소하고 있었으며 먹이를 주는 사람들도 있었다.

앞의 게시판 때문에 무서워서 애완견처럼 붙잡을 수는 없고 원숭이와 같이 나오는 사진을 찍어야 하는데, 원숭이가 많은 곳에 조심스럽게 접근하였다. 그러면 이놈의 원숭이들은 모른척하지만 슬금슬금 도망을 간다. 겨우 원숭이가 들어가는 사진을 찍을 수 있었다.

낮 시간인지라 날씨가 더워서 그늘에서 쉬다가 내려왔다. 이곳은 원숭이도 많지만 철로가 옆에 있어서 기차가 지나가는 모습도 볼 수 있다. 물론 쉴 때에는 원숭이 배설물에 주의해야 한다. 곳곳에 원숭이 배설물이 널려 있었다.

매표소에서 가방을 찾고 다시 시원한 물을 마셨다. 들어올 때와는 달리 이곳에 큰 개가 있었고 계속 찾아냈다. 원숭이들이 산을 내려오는 것을 막기 위함인가? 구경을 마치고 산을 내려왔다. 원숭이만 있는 구경거리가 없는 산을 이렇게 만든 일본인의 능력이 놀랍기만 하다. 공원으로 만들지 않았더라면 일반 야산으로 있었을 것이 아닌가?

다시 버스를 타고 벳부 방향으로 갔다. 벳부역까지 가면 거리가 멀어 운임이 비싸므로 가까운 히가시벳부[東別府]역에서 내렸다. 기차는 마음대로 탈 수 있으니깐. 또한 벳부와 오이따 간은 기차가 자주 다닌다. 히가시벳부역은 낮에만 직원이 있는 역이었다. 역 건물은 나무로 되어 있고 역 앞에는 자전거가 많이 있어 전형적인 일본 철도역이었다. 작은 역이라서 스탬프는 없었다. 타카사키야마와 원숭이가 들어가는 스탬프가 있으리라고 생각했는데.

10분쯤 기다리자 벳부행 열차가 들어왔다. 열차는 815系 2량 편성 전동차였다. 열차 안에는 사람들이 많이 있었다. 열차는 빨리 달려서 2분이 지나자 벳부역에 도착하였다. 시간상으로 이제 정오였다. 원래 예정은 벳부역에서 14:40에 출발하는 열차로 하카다[博多]로 가고자 하였으나 시간이 많이 남아서 이 열차보다 1시간 30분 전에 있는 열차로 유후인[由布院]에 가서 역 주위를 구경한 후에 원래 타고자 하는 열차를 타기로 하였다. 그래도 이 열차까지는 시간이 나므로 벳부역을 둘러보았다.

벳부역도 다른 대도시역처럼 고가에 흠이 있고 그 아래로는 역무 관련 시설과 상가가 있다. 어제는 밤 늦게 도착하였기 때문에 모두 문이 닫아서 알 수 없었으나 지금은 낮이니 모두 영업중이다. 북쪽으로 상가가 집중되어 있었다. 역무 시설에서 빠져나오니 작은 가게들이 있었다. 우리의 시장에서 서처럼 잡다한 품목들을 팔고 있었는데 한국에서 들어온 물건을 전문으로 파는 곳도 있었다. 값은 한국에서보다 조금 비싸지만 한국을 대표하는 인형, 라면, 김치 등의 물건들이 있었다. 가장 안쪽에는 일본의 대형슈퍼체인 중 하나인 다이에이(夕



사진 80 히가시벳부[東別府]역.



사진 81 특이한 형태인 유후인[由布院]역.

매장을 둘러보고 점심으로 기차 안에서 먹을 도시락과 저녁으로 할 빵과 치즈, 그리고 소세지를 샀다. 그리고 중간에 갈증이 날 때 먹을 음료수도 구입하였다. 이제 기차를 타기 시작하면 중간에 여유 시간이 없으므로 미리 많이 구입하여 놓았다. 과일을 사서 먹을까 생각하였으나 한국과 마찬가지로 비싸서 포기하였다. 빵과 치즈의 경우에는 일본에서 최고로 알아주는 핫가이도 산을 샀다. 일본에서는 핫가이도 산은 청정 식품으로 인기가 높다. 기차에 들어가서 바로 먹을 도시락은 계산대 앞에 있는 전 자렌지로 데웠다.

산 물건들을 들고 역 플랫폼으로 올라왔다. 아직 우리가 탈 특급 유후(ゆふ)호는 들어오지 않았다. 의자에 앉아서 열차를 기다렸다. 출발역이라서 그런지 플랫폼은 한산하였다. 그런데 왠지 낯익은 우리 말이 들려온다. 우 어제 아소(阿蘇)에서 만난 한국인 아줌마들과 아이들을 여기서 다시 만났다. 그들은 오늘 오전에 지고꾸메꾸리를 구경하고 오는 길이라고 하였다. 그리고 기차를 타고 유후인에 들렀다가 하카다로 간다고 하였다. 유후인에는 볼 것이 뭐가 있는지 물어보았다. 근데 사실 나도 처음 가는 길이라 나무로 지어진 역 건물이 있으며 역마차가 돌아다니고 특이한 물건들이 파는 우리의 인사동쯤 되는 동네라는 것 밖에는 모른다. 이야기를 나누는 사이에 열차가 도착하였고 우리는 열차에 탔다. 우리는 자유석이지만 그들은 지정석이라 타는 호차가 달랐다. 큐다이혼센(久大本線)을 거쳐서 하카다로 연결하는 ゆふ호는 어제 탄 아소호와 마찬가지로 키하(キハ) 185系로 운행되는 열차이다. 어제 탄 아소는 3량 편성이었는데 이번에 타는 유후는 4량 편성으로 앞의 3량은 자유석이고 뒤의 1량이 지정석이었다. 우리는 자유석 맨 앞의 좌석에 앉았다. 여기서는 앉아서 기관사의 운전장면과 앞의 전망을 볼 수 있다.

자리에 앉자 먼저 도시락을 먹어 치웠다. 기차는 서서히 출발하였다. 열차는 10분도 안 되어 오이따 [大分]에 도착하였다. 여기서부터는 큐다이혼센에 들어간다. 큐슈의 철도노선 중 해안선을 따라 달리는 노선을 제외하고 나머지는 대부분 산악노선이다. 큐슈의 지형이 중심부에 높은 산지를 가지기 때문에 그러한데, 어제 탄 호히혼센과 마찬가지로 지금 가는 큐다이혼센도 산을 오른다. 배가 불러진 친구는 잠이 들고, 나는 열차 앞을 주시하였다. 산의 옆면을 따라서 열차는 조금씩 올라간다. 우리의 태백선만큼 경사가 심한 것은 아니지만 한참을 올라가게 된다. 중간중간에 역에서 보통 열차와 교행한다. 이곳의 보통열차는 노란색으로 도색한 Y-DC125系 또는 키하(キハ) 31系 1량이나 2량 편성이 대부분이다. 다른 노선처럼 오이따 부근에서만 자주 운행된다. 40분쯤 가서 유후인[由布院]역에 도착하였다.

이 역에는 내리는 사람도 타는 사람도 많았다. 역 건물에 들어가니 사람으로 정신이 없었다. 이 역은 누군지 이름이 기억이 안 나지만 예술 전문가에 의하여 설계되었다. 역은 검은 나무로 된 건물로 크게 세 부분으로 나누어서 정면에는 대합실, 양쪽은 각각 역무실과 전시실로 사용되고 있

게이션이 있었다. 그러면 오늘의 식사거리도 여기서 모두 사 가면 저렴하게 해결할 수 있다.

일본도 우리와 마찬가지로 할인점과 편의점의 가격차가 꽤 난다. 할인점은 우리와 마찬가지로 정가대로 비싸게 물건을 판다. 하지만 24시간 영업을 하고 쉬는 날도 없다. 반면 할인점이나 대형 슈퍼의 경우에는 영업 시간에 제한이 있다. 물론 우리처럼 대형슈퍼에는 웬만한 물건은 다 고를 수 있다. 우리보다는 물건의 종류가 더 많아서 구경하는 것으로도 재미있다. 나의 경우 상품명은 외래어가 많아 카다가나로 표기되어 읽을 수가 없어 약간의 어려움이 있지만.



사진 82 긴린[金鱗] 호수.



사진 83 유후인 마을 내에 있는 폐증기기관차.

다. 일단 우리는 역무실에 들어가서 스탬프를 찍었다. 뒤따라온 아줌마가 그것을 보고 우리에게 왜 알려주지 않았냐고 따졌다. 그리고 나의 스탬프 용지를 가져갔다. 어이가 없기는 하였지만 한국 아줌마가 어떤지는 잘 알려져 있는데, 관광 안내소로 가서 팸플릿을 얻었다.

역을 빠져나오고 어디에 갈 것인지 결정하기 위하여 팸플릿을 살폈다. 역이 마을의 가장 가장자리에 있고 마을은 길게 되어 있었는데 반대쪽 끝에는 호수가 있었다. 호수 이름은 긴린[金鱗]이었다. 마을을 가로질러서 호수까지 갔다오기로 하였다. 다른 구경할 것도 많이 있었지만 친구가 아줌

마에게 잡히어 통역을 한다고 시간이 많이 소모되었다. 역 앞에는 역마차가 있었다. 말 그대로 말이 끄는 마차인데 한번 타는데 1,000엔, 우리돈으로 10,000원이었다. 한국인 아줌마가 너무 비싸다고 그랬다. 아줌마의 마음은 아이들을 모두 태워주고 싶은데 그러기에는 부담이 많아서 그러시는 듯 하였다. 우리는 당연히 구경에 만족하였다. 1엔이라도 아끼기 위해 걸어다니는 마당에.

마을을 가로질러 호수를 향하였다. 마을 자체도 모두 특이한 건물로 되어 있었다. 심지어 은행이나 우체국도 이런 식으로 만들어놓았다. 은행에는 환전이 된다는 표시를 한 것으로 보아 외국인들도 많이 오는 모양이다. 이곳에 있는 건물들은 크게 두 가지가 있다. 하나는 분위기가 독특한 카페이고 다른 하나는 선물 가게이다. 선물 가게의 경우 토트로(卜口)와 같은 캐리커 인형에서부터 목공예품까지 다양하게 있었다. 길을 따라 25분 정도 걸어가니 드디어 호수가 나타났다. 호수 수면은 꽤 높았다. 조금만 물이 더 있으면 넘칠 듯 하였다. 뒤로는 유후산이 있었다. 호수 뒤로는 별장 같은 나무 건물이 서 있었다. 여름 휴가 기간이라 그런지 사람들이 많이 있었다. 일본인들은 이곳에 주차장이 있어서 차를 두고 나와서 구경하고 있었다.

호수를 배경으로 사진을 찍고 다시 역을 향해 돌아왔다. 오는 길에 증기기관차가 그냥 전시되어 있었다. 기관차를 배경으로 역시 사진을 찍었다. 기관차 앞에서는 일본 어린이들이 놀고 있었다. 더운지 수돗가에 있는 물을 마시고 있었다. 우리 같으면 물이 더러우니깐 씻기만 하고 먹으면 안 된다고 옆에서 이야기 할 것이다. 일본이 부러운 것 중 하나가 수돗물을 마음놓고 마실 수 있다는 점이다. 우리는 그 덕분에 물통만 들고 곳곳에서 수돗물을 채워서 조금씩 마시면서 갈증을 해결할 수 있었다. 한국은 수돗물을 믿을 수 없어서 정수기를 통하던지 사 먹어야 하나 일본은 그런 것은 보기가 쉽지 않다. 우리나라는 언제 이런 날이 올 것인지? 아니면 물부족 국가가 되어서 불가능해질 것인가?

다시 역으로 되돌아왔다. 역에서는 하카다까지 가는 열차에 대한 개표가 시행되고 있었다. 이번에 타는 열차는 특급 유후인노모리[ゆふいの森]라는 열차이다. JR큐슈에서 자랑하는 관광열차이다. 이 열차는 다른 열차와는 달리 전좌석 지정석으로 운영되기 때문에 역 개표를 하고 있다. 역은 다른 곳과는 달리 매우 혼잡하였다. 구름다리 건너서는 큐다이혼센의 보통열차인 Y-DC125系 1량이 있었다. 홈에서는 많은 사람들이 카메라를 준비하고 있었다. 열차가 들어오면 찍기 위함이다. 잠시 후 4량 편성 기동차인 유후인노모리 열차가 들어왔다.

녹색의 차체와 넓은 전망창이 특이하였다. 열차 내부의 구성도 특이하였다. 열차의 바닥은 나무로 되어 있었고 좁 높았다. 키가 큰 사람은 머리가 천장에 닿을 정도였다. 창문은 커서 밖의 경치를 보기에 좋도록 되어 있었다. 안내방송의 경우 나오는 멜로디가 일반 특급 열차와는 달랐다. 승무원의 경우 여승무원이 2명이었다. 맨 앞에 가면 운전 장면을 볼 수 있게 되어 있었는데 다른 열차



사진 84 JR큐슈 로컬선을 달리는 Y-DC 125系 기동차.



사진 85 유후인역에 들어오고 있는 이벤트 특급열차 유후인노모리[ゆふいの森]호.

사실이 있는 것이다. 전시실 한쪽에는 방명록이 있었다. 열차를 이용한 승객들이 자유롭게 쓰는 란인데 나는 영어와 한글로 간단히 적었다. 친구는 그것을 일본어로 덧붙였다.

열차는 2시간이 조금 지나서 종착역인 하카다[博多]에 도착하였다. 이제부터는 모지[門司]에 가서 칸몬해협을 걸어서 건너 혼슈로 간다. 유후인노모리에서 내려 바로 옆에 출발 준비를 하고 있는 특급 소닉(sonic, ソニック)호에 탔다. 퇴근 시간이 되어서 열차 내는 매우 혼잡하였다. 미리 지정석을 끊어 놓지 않았기 때문에 서서 가는 수밖에 없었다. 소닉은 883系와 885系 두 가지 형태



사진 87 유후인노모리호 열차 내부의 작은 미술관. 한쪽에는 로그북이 있다. 친구가 내가 한글로 적은 글을 일본어로 번역 중.

와는 달리 바닥이 높으므로 더 실감있었다. 운전실과 그 뒤는 통유리로 되어 있어서 전혀 방해받지 않고 볼 수 있었다. 다른 열차와는 달리 운전실에는 기관사가 2명이 있었다. 원맨카가 누비는 일본에서 기관사를 포함한 승무원이 4명이나 타는 열차가 있다. 또 다른 특징으로는 여러 기념 상품과 도시락을 팔고 있었다. 물론 우리같은 가난한 여행객에게는 그림의 떡이기는 하지만. 승무원이 주문을 받아서 정차역에서 바로 받아서 주는 방식이었다. JR 홋카이도[北海道]에서는 이런 식으로 도시락을 판매하고 있고 좌석에 어떤 역에서 어떤 도시락이 들어오는지 안내책자가 있다. 흥의회는 이런 것 안하나? 이 열차에는 무료인 서비스도 있었다. 열차의 이름이 적힌 사탕을 승객들에게 나누어 주었다. 비틀과 같은 서비스이다. 또 하나는 열차 탑승 기념 사진을 찍어주는 것이었다. 승무원이 열차의 사진과 행선지판을 들고 다닌다. 승무원에게 이야기하면 승객은 이 판을 들고 있는 장면을 사진으로 찍어준다.

열차 내에는 객실도 있지만 서비스를 위한 공간도 있다. 간이 식당 시설이 있으며 미술품을 전시한 조그마한 전시실도 있다. 역 자체에 미술 전시를 하는 유후인을 연결하는 열차이다보니 열차 자체에도 전



사진 86 유후인노모리호 승차 기념 사진.

지 못하여 걱정이 되었으나 서서 가서 그런지 아니면 선로 사정이 좋아서인지 별로 승차감은 나쁘지 않았다. 열차가 출발하자 어김없이 차장의 승차권 검사가 있었다. 승객들은 대부분 고쿠라[小倉]보다 단거리라 자리가 날 듯 하였다. 역시 열차가 20분쯤 달려서 오리오[折尾]에 도착하자 많은 사람들이 내려서 열차는 조금 한산해졌다. 하지만 우리는 얼마 안되어 목적지인 고쿠라에 도착하여 내렸다.

우리가 갈 곳인 모지꼬[門司港]에 가려면 열차를 갈아타야 한다. 먼저 탄 열차가 지연되었으므로 그에 따라 접속 열차도 출발하지 못하고 기다리고 있었다. 재빨리 열차를 갈아탔다. 모지꼬까

지 가는 열차는 815系 3량 편성이었다. 우리가 열차를 타자 곧 출발하였다. 우리가 갈 모지꼬까지는 세 정거장만 가면 된다. 고쿠라에서 모지[門司]까지는 화물조차장이 있어서 선로가 매우 많았고 대기 중인 화차와 기관차가 매우 많았다. 우리나라 부산에 있는 부산진역 수준 정도라고 할까? 일본에서 이렇게 큰 조차장을 본 것은 처음이었다. 일본의 경우 철도에 의한 화물 수송이 많이 줄어들어서 주요 간선에서만 화물 열차를 볼 수 있다. 역도 우리처럼 화물 처리장이 같이 있는 게 아니고 따로 화물역이 있으니 차창을 잘 살펴보지 않으면 보이지 않는다. 얼마 안 있어 모지역에 도착하였다. 여기서는 혼슈[本州]로 가는 산요혼센[山陽本線]과 같아진다. 그러다 보니 이 역 역시 규모가 크다.

모지역에서 출발한 전동차는 5분 정도 지나니 종착역인 모지꼬[門司港]역에 도착하였다. 이 역은 큐슈에서 철도가 처음 건설된 곳이다. 지금은 혼슈까지 더 멀리는 홋카이도까지 일본의 주요 섬은 모두 철도로 연결되어 있으나 초기에는 그렇지 못하였다. 다만



큐슈와 혼슈는 가까워서 1900 사진 88 883系 소닉(sonic, ソニック)호.



사진 89 모지꼬[門司港]역에 있는 큐슈 철도 시작점비.

년대에 해저터널로 연결되었

다. 그런 점을 기념하기 위하여 조그마한 비석이 있다. 이곳에서 기념 사진을 찍었다. 또한 역이 서양식 건축물이다. 그렇지만 역내의 여러 시설은 최신식이다. 승차권 판매소의 문은 자동문이고 에어컨이 나온다. 역 앞에는 분수대가 있다. 이 분수대는 계속 물이 나오는 것이 아니라 간헐적으로 나온다. 모르고 분수대 안으로 지나가다가 물벼락을 맞을 수도 있겠다.

역 주변도 대부분 서양식 건물이었다. 이곳이 일본이 맞나 의심스러울 정도였다. 나와 있기로는 1880년대 일본이 미국의 공격에 의해 개항이 되었을 때 이곳에 들어선 건물이라고 한다. 하기사 여기는 바로 혼슈가 보이고 배로 태평양에서 한국이나 중국으로 들어간다면 이 사이의 바다를 통과하여야 하므로 물류상 중요한 지점일 것이다. 일본과 한국을 연결하는 부분도 원래 우리가 배를 타고 온 하카다보다는 시모노세끼[下關]가 아닌가? 특이한 것은 배가 오면 올라가는 현수교였다. 작은 개천을 연결하는 다리 정도인데 그렇게 만들었다니 신기하였다. 운이 없게 우리가 도달한 시간

은 배가 지나가는 시간은 아니어서 그런 장면을 볼 수 없었다. 지금은 그냥 관광객들을 위하여 하루에 3~4번 다리가 올라간다고 한다.

혼슈로 넘어가려면 계속 해변을 따라 가면 된다. 멀리 혼슈를 연결하는 고속도로가 보였다. 그 높이가 건물 10층 이상은 되어 보였다. 그 밑으로 해저터널이 있고 여기에 인도와 국도가 있다. 해는 저서 날은 어둑어둑 하였다. 10분쯤 걸어 역세권을 완전히 벗어나자 평범한 시내가 나왔다. 인적은 드물었다. 하지만 길은 잘 되어 있어 가는데 어려움은 없었다.

1시간 가까이 걸어서 드디어 터널 입구에 들어섰다. 터널은 인도와 차도가 분리되어 있었고 인도의 입구에는 커다란 엘리베이터가 있었다. 사람은 무료이나 자전거는 통행료를 받고 있었다. 그



사진 90 서양식 건물에 광장에는 분수대가 있는 모지꼬[門司港]역. 분수는 간헐적으로 나온다.



사진 91 모지꼬[門司港]역 주변의 전경. 멀리 뒤로 보이는 산이 히노야마[火の山]이고, 그 앞의 다리는 큐슈와 혼슈를 연결하는 고속도로이다. 인도와 국도는 히노야마 부근에 있다.



사진 92 칸몬[關門]터널 인도 입구 모습. 커다란 엘리베이터가 있다.

런데 이곳에는 통행료를 받는 사람이 보이지 않았다. 일단 엘리베이터를 타고 땅 속으로 내려갔다. 한참 내려가는 것 보니 땅 속 깊이가 있나보다.

땅 속 터널은 어둡고 사람이 얼마 없어서 무섭지

않을까 하는 생각이 들었다. 우리나라의 경우 한강 다리를 걸어서 건너는 경우는 보기 힘들지 않는가? 그러면 교통수단이 발달한 일본에서 두 섬 사이를 한참 걸어서 건너는 사람이 얼마나 있을까? 하지만 엘리베이터를 내리니 그런 걱정은 없어졌다. 터널 안은 차도와 분리되어 있었고 조명이 밝고 벽면은 페인트로 그림을 그려 놓아서 삭막한 느낌은 전혀 들지 않았다. 터널 내에는 사람이 전혀 없지는 않았다. 이곳은 주변 동네 아줌마들의 운동 장소로 이용되고 있었다.



사진 93 칸몬터널 내부 모습. 차도와는 분리되어 있으며 깨끗하게 도색되어 있다.

엘리베이터 앞에는 터널에 대한 개요가 설명되어 있었다. 물론 일본어로. 나가게 되는 시모노세끼 쪽도 엘리베이터로 올라가게 되어 있었다. 터널을 따라서 시모노세끼 방면으로 걸어갔다. 이 터널

내에서는 여행자는 보이지 않았다. 있는 사람들이 운동복 차림의 동네 아줌마들과 어린이들이었다. 걸어서 한 7분 쯤 가자 시모노세끼가 속한 야마구치현[山口縣]과 모지가 속한 후쿠오카현[福岡縣] 사이의 경계가 나왔다. 경계라고 해 보았자 사진에서 볼 수 있듯이 페인트로 긁어 그여 있는 정도이다. 7분쯤 더 가자 드디어 시모노세끼 방면 출입구가 나왔다. 나오는 쪽에는 통행료 받는 곳이 있었다. 물론 자전거에 한하여 받는다.

시모노세끼 나오는 곳은 히노야마[火の山] 아래이다. 히노야마에서는 칸몬해협이 내려다 보인다. 원래는 히노야마에 있는 유스호스텔에 묵으려고 하였으나 만석이라서 다른 곳에 숙소를 구해야 한다. 일단 큐슈로 되돌아가기 위하여 길을 건너서 시모노세끼역으로 가는 버스에 올랐다. 10분 조금 더 걸려서 버스는 시모노세끼역에 도착하였다.

밤이라 주위가 어두워서 잠시 헤메었지만 쉽게 시모노세끼역을 찾았다. 이 역은 JR큐슈와 JR니시니혼[西日本]의 경계역으로 역 자체는 JR니시니혼 관할이다. 그래서 역은 온통 JR니시니혼의 푸른색으로 도배되어 있었다. 역의 예매창구에 가서 스탬프를 찍었



사진 94 칸몬터널 내 야마구치현[山口縣]과 후쿠오카현[福岡縣]의 경계선.



사진 95 시모노세끼[下関]역. JR니시니혼[西日本] 소속 역인지라 행선지판이 파란색이다. 뒤로는 115系 전동차가 보인다.

다. 다른 역과는 달리 찍으려는 종이를 주니 직원이 어딘가 가서 찍어 왔다. 무슨 이유인지는 모르지만 스탬프를 보여줄 수는 없다고 하였다.

이제 큐슈로 돌아가야 한다. 처음 계획부터 큐슈와 혼슈를 잇는 시모노세끼와 모지 사이의 구간은 어떻게 해야할지 애매하였다. 이 구간은 산요혼센[山陽本線]이며 선로는 JR큐슈 관할이다. 그렇지만 시모노세끼역은 그렇지 않으며 한국고속해운의 게시판에 질문을 하였을 때에는 승차권을 따로 끊으라는 답변을 얻었다. 그러나 비슷한 요건인 일본 내국인용 패스인 큐슈고우유켄[九州豪遊券]의 경우 이 구간 이용이 포함되어 있다. 시모노세끼역에는 어디서 나타났는지 한 청년이 한국 사람이냐고 물어보고는 우리가 가진 큐슈레일패스를 보더니 그것은 여기서 사용할 수 없다고 하였다. 안 되면 운임을 따로 내더라도 일단 시도를 해 보기로 하였다. 직원에게 큐슈레일패스를 보여주고 큐슈로 갈 건데 이거는 안 되냐고 물어보니 들어가라고 하였다. 되는 것이었다. 우리는 당당히 플랫폼으로 들어갔다. 잘 모르면서 안된다고 말하는 청년이 미웠다.

플랫폼에는 오고리[小郡] 방면 열차와 모지[門司] 방면 열차가 대기하고 있었다. 오고리 방면 열차는 타면 따로 운임을 내야 한다.

이 구간은 직류인지라 115系 전동차가 있었다. 우리가 탈 모지행 열차는 큐슈 내에는 교류이므로 411系 전동차 4량 편성이었다. 열차 내는 한산하였지만 계속해서 승객들이 타고 있었다.

열차는 오후 9시 7분 시모노세끼역을 출발하였다. 밤이라서 바깥 경치는 잘 보이지 않았으나 오른쪽으로 큰 조차장이 있는 듯 하였다. 하긴 시모노세끼는 우리 한국을 연결하는 국제항구 도시인데, 터널을 지나서 6분만에 종착역인 모지역에 도착하였다.

모지역과 다음 역인 고쿠라[小倉]역의 스탬프를 찍고 하카다로 향하였다. 오늘은 현청 소재지이면서도 다른 곳에 비하여 잘 알려지지 않은 사가[佐賀]에서 묵기로 하였다. 유명한 곳이 아니므로 숙박료도 싸고 빈 방을 구하기도 쉬울 것으로 여겨졌다. 밤 늦은 시간이라 특급 열차가 자주 다니지 않아서 할 수 없이 쾌속(快速) 열차를 타고 토수[鳥栖]까지 간 후 사가까지 가는 마지막 카모메(かもめ)호로 갈아탔다.

사가역에 도착하니 이미 밤 12시가 넘었다. 역을 빠져 나와서 오늘 밤을 보낼 호텔을 찾았다. 관광지가 아니어서 그런지 역 주위는 다른 곳에 비하여 한산하고 호텔을 찾기도 쉽지가 않았다. 20분 가량을 헤멘 끝에 사가 시티 호텔을 찾아서 여장을 풀었다. 1박에 3,885엔이었고 아침도 라면을 먹을 경우 무료이므로 괜찮았다. 아침부터 하루 종일 돌아다닌지라 씻고 바로 잠이 들었다.

열번	종별	열차명	출발역	출발시각	도착역	도착시각	거리(km)	차실	영수액(¥)	비고
	バス	龜の井バス	別府驛	8:04	鐵輪	8:30	-	-	320	
	バス	龜の井バス	鐵輪	9:30	別府北浜	10:00	-	-	400	
	バス	大分バス	別付北浜	10:12	高崎山	10:25	-	-	330	
	バス	大分バス	高崎山	11:30	東別府驛	11:50	-	-	210	
4630M	普通		東別府	12:00	別府	12:02	2.0	自由席	-	
84D	特急	ゆふ	別府	13:17	由布院	14:15	54.5	自由席	-	
7004D	特急	ゆふいんの森	由布院	15:49	博多	17:54	134.8	指定席	-	7분 지연
3045M	L特急	ソニック	博多	18:05	小倉	18:44	67.2	自由席	-	5분 지연
3148M	快速		小倉	18:48	門司港	19:01	11.0	自由席	-	3분 지연
	バス	下関バス	みもすそ川	20:26	下関驛	20:40	-	-	230	
253M	普通		下関	21:07	門司	21:13	6.3	自由席	-	
187M	普通		門司	21:35	小倉	21:40	5.5	自由席	-	
4381M	快速		小倉	22:03	鳥栖	23:36	95.8	自由席	-	
89M	L特急	かもめ	鳥栖	23:51	佐賀	0:06	25.0	自由席	-	

9. KRP 제7일(7월 23일)

아침 9시가 넘어서 일어났다. 계획은 아침 일찍 일어나서 공짜인 라면을 먹고 당나라와 무역을 하겠다는 카라츠[唐津]에 가려고 하였다. 하지만 어제 늦게 잔 데다가 피로가 누적되어 일어날 수 없었다. 오늘은 배를 타고 부산으로 되돌아가야 하기 때문에 시간적 여유가 없으므로 하카다에 가서 쇼핑을 간단히 한 후 항구에 가기로 하였다.

어제 밤의 적막과는 달리 아침의 사가의 거리는 눈부신 햇살을 받아 빛나고 있었다. 하지만 평일임에도 출근 시간이 지나서인지 인적은 생각보다 드물었다. 그렇지만 하카다로 가는 열차를 기다리는 사람은 매우 많았다. 사가는 현청소재지이지만 실제 위상은 하카다의 위성도시 정도인 듯 하다. 특급 열차를 타면 30분이면 갈 수 있으니, 8량이나 되는 편성이었지만 타는 사람이 많아서인지 기차 안에서 자리를 찾기도 쉽지는 않았다.

하카다역에 내려서 각자 필요한 물건을 사기 위하여 돌아다녔다. 다행인 점은 하카다역과 옆에 붙어 있는 버스터미널 건물에 각종 물건들이 파는 상가가 있다는 점이다. 그러니 멀리 돌아다닐 필요가 없다. 나는 동생이 사 달라는 마우스와 일본 JR의 철도 차량이 모두 나오는 핸드북을 샀다. 그 외 100엔 샵에서 여러 잡동사니들을 구입하였다. 실체는 세금 5%가 붙어서 105엔이지만 좋은 물건들이 많았다. 100엔에 물건 값을 맞추려다 보니 어떤 물건을 싼 반면 그렇지 못한 것들도 있었다. 일본산은 전체적으로 비싸다보니 이곳의 물건은 세계 저가 시장을 주름잡고 있는 중국산의 비중이 높았다. 문구류의 경우에는 우리나라 상표인 모나미까지 있었다. 그렇지만 나는 여기가 일본인 이상 일본산만을 샀다. 여기서는 일본의 물가가 비싸다는게 실감이 나지 않았다. 우리나라와 비슷하거나 싼 물건들도 많았다.

더 구경하고 싶었으나 돌아갈 배 시간이 있으므로 오후 2시 30분에 하카다역을 나와서 버스를 타고 부두로 향하였다. 일본에 올 때와는 달리 사람은 그렇게 많지 않았다. 간단한 출국수속을 마치고 배에 올랐다. 드디어 한국으로 돌아간다.

이번에 탄 배는 비틀 3세였다. 겨울에 탄 배와 같았다. 가장 퇴근에 나온 배로 비틀 2세와 크게 차이는 없으나 속도계가 있고 TV가 좀 더 좋게 달려 있다. 승객이 적어서인지 좌석도 일본에 올 때와 마찬가지로 창측이지만 앞쪽이어서 엔진 소음이 들리지 않았다. 피곤하지만 나는 핸드북을 열심히 보고 친구는 갑자기 어제 산 빵과 소세지를 먹어대기 시작하였다. 이유인 즉 한국 입국시 농수산물물은 세관에서 걸릴 수 있다는 것이었다.

엔진 소음은 없었지만 이번 배에서는 몇 가지 일이 벌어졌다. 우리 뒤에 앉은 사람들은 한국의 어느 대학 교수인듯 하였다. 어찌나 큰 소리로 이야기 하는지 짜증이 났다. 일본인 승무원이 조용히 해 줄



사진 97 부산항에 정박하고 있는 비틀 3호의 모습. 비틀 2호와 외관상으로는 큰 차이가 없다.



사진 96 사가[佐賀]역 전경. 플랫폼이 역 건물 위에 있는 전형적인 고가역이다.

것을 부탁하였으나 듣지 않았다. 전공이 무언지 모르겠지만 교수라는 작자가 저러니 나라 망신이 아닌가 생각되었다. 하지만 학교에서 왕인 교수에게 뭐라고 하겠는가? 다른 하나는 부산으로 가는 도중 배의 속도가 천천히 떨어지기 시작했다. 결국은 바다 한가운데에 멈추었다. 조금 있다가 안내방송이 나왔다. 엔진에 이물질이 걸려서 이것을 제거해야 한다는 것이었다. 주위에서 조업 중인 어선의 도움으로 이물질은 제거되었다. 바다에 가만히 떠 있으니 무언가 이상한 느낌이었으나 창밖으로 재미있는 광경을 볼 수 있었다. 동물원에만 있는 줄 알았던 돌고래가 물 위에서 점프하는 장면이 보였

다. 이런 상황에서도 반대 방향으로 배들은 아무일 없이 지나가고 있었다. 물론 이 과정에서 우리 한국인들은 기질을 발휘하여 웅성웅성 거리면서 왔다갔다 하였고 승무원들은 말리면서 자리에 앉아있어 달라고 하였다. 결과 배는 예상 시각보다 25분 늦게 부산항에 도착하였다.

부산항에는 오후 7시에 떠나는 성희호가 출발 준비를 하고 있었다. 배의 갑판에 있는 사람들은 여행의 설레임으로 사진을 찍고 우리 배를 보고 손을 흔들기도 하였다. 도착 후 입국 수속을 마치고 지하철을 타고 부모님 집으로 갔다. 지하철은 퇴근 시간이라 사람이 많아 서서 갈 수 밖에 없었다. 부모님 집까지 가려면 서면역에서 한 번 갈아타야 한다. 그렇지만 와하고 몰려다니고 출입문이 열리자 줄 없이 밀고 들어가는 모습에서 비슷하게 생긴 사람들과 열차들이 다니지만 여기는 역시 대한민국임을 실감할 수 있었다. 지하철 안에는 일본인들의 모습도 보였다. 이들은 이곳에서 어떤 생각을 하고 있을까?

집에 도착하여 여장을 풀고 사온 마우스를 동생의 컴퓨터에 연결하였다. 걸모양으로 보아서는 일본산 같았는데 뜯어보니 중국에서 만든 것이었다. 물론 우리나라에서도 한국산 마우스는 거의 볼 수 없는 상황인데 일본도 어쩔 수 없겠지.

열번	종별	열차명	출발역	출발시각	도착역	도착시각	거리(km)	차실	영수액(¥)	비고
4006M	L특급	みどり	佐賀	10:23	博多	11:00	53.6	自由席	-	
19	バス	西鐵バス	博多驛	14:30	中央埠頭	14:50	-	-	220	
107		Beetle3	博多	15:30	釜山	18:25	-	-	-	25분 지연
		부산지하철	중앙동	19:20	남천동	20:05	-	-	₩700	

10. 돌아와서

하루 밤을 부산에서 보내고 다음 날 서울로 올라왔다. 일주일 동안 정신없이 돌아다녀서 더 쉬다가 가고 싶었으나 너무 오래 휴가를 즐길 수는 없으니깐. 서울에 돌아와서 학교에 복귀하니 조금은 낯설었다. 가끔은 일본 여행 때 여러 기억들을 떠올렸다. 어쩌다 갖는 이런 휴가가 있으니 생활의 활력을 얻는게 아닌가 생각된다.

하지만 일주일간 피로가 너무 누적되어서 돌아온 후 일주일간은 너무 힘들었다. 적게 잔 잠을 보충하기 위한 생리적 욕구에 의하여 수면 시간이 엄청나게 늘어났다. 몸이 피곤하다 보니 일도 잘 잡히지 않았다. 게다가 햇빛을 많이 받아서 피부가 타서 매우 따가웠다. 피부가 검으니 다른 사람들에게 휴가를 갔다온 걸로 완전히 인식되었다.

우리가 이번에 간 날은 2002년 7월. 월드컵이 끝난지 한 달이 막 지난 때이다. 나는 2월에 한 번 가 보았기 때문에 그 때와는 확연히 한국에 대한 인식이 비교되었다. 2월에는 사람들이 한국은 단순히 일본의 이웃국가 정도로만 생각하였으나 이번에는 매우 반기고 일본 남자들과 이야기 하면 한국 축구 이야기가 빠지지 않았다. 상점에서 2월에는 아무리 찾아도 보이지 않던 한국 물건들이 이번에는 아예 한국어로 광고까지 하는 등 곳곳에 진열되어 있었다. 월드컵에 의해서 높아진 한국의 위상을 체험할 수 있었다. 그렇지만 한편으로는 씁쓸한 기분도 들었다. 무슨 축구 응원하러 온 것도 아닌데 빨간 옷을 입고 여행하는 사람들과 안하무인식의 무질서한 행동들. 학회 때 서울에 온 일본인들과 비교하면 아직도 우리는 선진국이 되려면 멀었다는 생각이 들었다.

8월에 병역 특례에 들어가고 당분간은 해외 여행에 제한을 받게 되었다. 학회나 연수가 아닌 경우 나갈 수 없다. 그렇지만 기간이 지나면 더 자유로워진다. 이제는 일본도 2번 가 보았으니 더 넓은 세상을 목표로 해야 되겠다. 일본과 더불어 철도망이 잘 되어 있는 유럽으로의 여행을 준비하게 되었다. 철도의 발상지인 영국(Britain)과 수백년 동안이나 독립운동을 한 옆의 섬나라 아일랜드(Ireland), 그리고 높은 위도와 척박한 자연환경 속에서도 선진국으로 살아가는 북유럽 국가들. 참고로 북유럽 국가에서는 북극권까지 철도가 놓여있다. 일본의 최북단이 북위 45도인 것과 비교하면 엄청나게 높은 위도이다. 세계 최북단의 역은 러시아(Russia)의 무르만스크(Murmansk)이지만 유럽 최북단인 노르웨이(Norway)의 나르빅(Narvik)도 이에 못지 않다.

일본도 아직 갈 곳이 남아 있다. 철도 연장이 우리의 7배에 달하는 만큼 완주는 현실적으로 힘들지만 여러 간선과 경치가 좋은 노선들을 더 가고 싶다. 대표적인 곳은 한국인의 발길이 드문 산인[山陰] 지방, 오사가 남쪽으로 튀어나온 키세이[紀勢] 반도, 동해 최북단의 고노센[五能線], 홋가이도 남단을 향해 바닷가를 따라 달리는 히다가혼센[日高本線] 등이 있다. 물론 일본의 경우에는 일본어를 모르면

의사소통에 어려움이 많아서 일본어 공부도 하여야 될 듯 하다. 이번에는 일본어에 능통한 친구와 같이 가서 도움을 받았지만 계속 그럴 수는 없으니깐. 이런 꿈을 가지고 하루하루 병역이 끝날 그 날을 기다리고 있다.

11. 참고 서적 및 사이트

- 1) 일본여행 100배 즐기기, 중앙 M&B, 2000
 - 2) 다키 해외여행 시리즈, 가자 세계로 일본(JAPAN), 서울문화사, 2001
 - 3) 全日本道路地圖, 昭文社, 2001
 - 4) JTB時刻表, JTB, Jun 2002
 - 5) Rail Magazine, Neko Mook 373, JR全車輛ハンドブック(handbook) 2002, 네코 퍼블리싱 (Neko Publishing), Jul 2002 - JR 7개 회사가 보유한 차량 전부를 상세히 사진과 함께 설명한 책. 최신번호 배치표와 사양에 대해서도 나와있다.
 - 6) <http://www.jnto.go.jp/kor> - 일본국제관광진흥회 홈페이지
 - 7) <http://www.japanem.or.kr> - 주한일본대사관 홈페이지
 - 8) <http://japan.hanmir.com> - 웹 상에서 일본어를 번역하여 주는 사이트
 - 9) <http://www.jyh.or.jp> - 일본 유스호스텔연맹(JYH) 홈페이지
 - 10) <http://www.mapion.co.jp> - 일본 지도를 볼 수 있는 사이트
 - 11) <http://ticket11.s15.xrea.com> - 일본 철도 소개 홈페이지, 이치카와 유우타[一川裕太] 제작
 - 12) <http://ekikara.jp> - 에끼카라(えきから) 시각표. JR의 시각표를 상세히 볼 수 있다. 여행계획은 여기에 있는 시각표를 보고 짚다.
 - 13) <http://www.jbb2.co.kr> - JB와 비틀을 운영하는 한국측 회사인 한국고속해운 홈페이지
 - 14) <http://www.jrkyushu.co.jp> - JR큐슈[九州]의 홈페이지
 - 15) <http://www.nnr.co.jp> - 니시테츠[西鐵] 홈페이지. 후쿠오카를 중심으로 철도와 버스 운송업을 하는 대기업이다. 하카다[博多] 항구에서 하카다역까지 운행되는 시내버스인 11, 19번도 이 회사에서 운영하며 운행시각표를 검색할 수 있다.
 - 16) <http://www.naga-den.com> - 나가사끼[長崎] 로멘덴사[路面電車] 운영 회사 홈페이지
 - 17) <http://www.try-net.or.jp/~matutetu> - 마츠우라[松浦]철도 홈페이지. 큐슈 서부 해안의 니시큐슈센[西九州線]을 운영한다. 이 노선에 일본 최서단역인 타비라히라도구치[たびら平戸口]역이 있다.
 - 18) <http://www13.synapse.ne.jp/kaimon-town/index2.htm> - 카이몬쫘[開聞町] 홈페이지
 - 19) <http://www.city.ibusuki.kagoshima.jp> - 이부스끼[指宿]시 홈페이지
 - 20) <http://www.kyusanko.co.jp> - 九州産業交通 홈페이지. 아소[阿蘇]산 등산버스를 운영하는 회사이다.
 - 21) <http://www.yufuin.gr.jp> - 유후인[由布院] 마을의 홈페이지.
- ※ 홈페이지의 경우 도메인명이 jp로 끝날 경우 대부분 일본어만으로 되어 있으므로 인터넷 익스플로어에 일본어 지원팩을 설치하여야만 제대로 볼 수 있습니다.



그림 98 JR全車輛
ハンドブック(handbook)
2002의 표지.

2002년 11월 17일 작성 완성
2003년 1월 5일 최종 수정