

「富士・はやぶさ&0系乗車記」

中二 E 遊座 三四郎

寝台特急富士・はやぶさが来年春に、0系新幹線が今年11月に引退することが、JR西日本で発表され、乗車することにした。8月6～7日、寝台特急富士と0系こだま638号で東京～小倉間を乗車したので、紹介する。

8月6日

17時頃、東京駅10番線ホームに行くと、E231系湘南色が停まっていた。この列車が発車すると、次は寝台列車となる。しばらくすると、力強い汽笛を鳴らして入線した。今日は予想より多くの乗客が見られた。特に家族連れが多い。今晚利用するのは、B寝台個室ソロ。見に行ってみたが、思ったよりも狭かった。写真を撮ったが、それでも時間が余り、車体番号を写すことにした。今回の編成は、次のとおりである。

<車体番号> (はやぶさ号は省略します。)

号車	寝台	車体番号
7	B	スハネフ 14 101
8	A1	オロネ 15 3006
9	B1	オハネ 15 2001
10	B	オハネ 15 1102
11	B	オハネ 15 2
12	B	スハネフ 15 1



機関車連結風景



今回利用した寝台車



「富士」テールマーク

いずれも東京にて



「富士」行先表示幕（東京） 連結部分テールマーク（車内） ソロ室内（車内）

ドアが開き、早速室内を拝見した。指定されたのは9号車3番。下段個室なので上段部の出っ張りがあるが、ベッドの幅が広く、快適そうだ。しばらくすると車内検札が来たので、スタンプをおしてもらおう。

18時03分、寝台列車がホームをはなれた。外はまだ明るい。横浜駅で写真を撮るため、先頭車両に行くまでの間、車内を撮ることにした。

18時25分、横浜駅に着いた。降りて撮ろうとしたが停車時間が短く、断念した。次の停車駅、熱海まで1時間あるので、東京駅で購入した、「幕の内弁当」をひろげ、夕食をとることにした。ちょうど暗くなってきた頃で、夜景を見ながら列車に揺られて食べるのは、特別な思いである。食べ終わった後、鉄道雑誌を読んだ。

ところが、沼津を過ぎてからしばらくして、急に「ガクン」と停まってしまった。カーテンを開けると、東田子の浦だった。本来なら通過するはずなのに、どうしたのかと思っている時に車内放送が入った。それによると、大雨の影響により静岡～焼津間で運転見合わせの情報が入り、しばらく停車するとのこと。それから待っていると、8時45分頃運転再開の情報が入り、動き出した。

富士を出た後も由比、草薙と停車し、その間に早くも、「おやすみ放送」が流れた。この日は珍しく満席で、大阪まで乗車があるそうだ。

10時09分静岡に着き、このとき既に約1時間半の遅れが出ていた。発車してからひと段落したので、浴衣に着替えてベッドに横になった。過去に乗車経験があり、眠れそうだった。予定外の遅れの不安を抱きながら、眠りについた。

8月7日

午前4時前、眠りから覚め、姫路を通過した。やはりまだ遅れているなどと思いながらまだ薄暗い外の景色を眺めた。冷房が効きすぎていて、とても寒い。

夜が明け、岡山を過ぎてから、車内放送が再開された。今後、遅れの増大が予想され、回復の見込みがないため、救援列車を用意するという情報が届いた。広島7時58分発の「ひかり445号」を利用すれば、小倉に8時56分に着けるそうだ。こうなると、門司での連結が見られなくなり、残念だったが、0系に乗車することを考えると、仕方がなかった。車内放送が終わり、急

いで身支度を済ませた

しばらくして、急なカーブが続く「セノハチ」と呼ばれる区間に差し掛かる。列車も減速し、キリキリと音をたてながら進んでいく。これを越えると、広島は近い。7時30分過ぎ、2時間15分遅れで到着し、ホームに降りた。機関車の写真を撮った後、汽笛を鳴らして走り出した。

新幹線の改札口に向かうと、「富士・はやぶさ」の乗客が並んでいた。駅員から「業務連絡書」の紙をもらった。これをもらえば、「ひかり445号」の自由席に寝台列車の切符で乗車できる。

朝食の「おにぎり弁当」を購入し、ホームで並んだ。8両編成の「ひかりレールスター」が入線し、ドアが開いた。なんとか座れて、列車は出発した。



(左上) 機関車の様子〔広島〕 (右上) ひかりレールスター自由席〔車内〕
(下) ひかりレールスター先頭〔小倉〕

新幹線の改札口に向かうと、「富士・はやぶさ」の乗客が並んでいた。駅員から「業務連絡書」の紙をもらった。これをもらえば、「ひかり445号」の自由席に寝台列車の切符で乗車できる。

朝食の「おにぎり弁当」を購入し、ホームで並んだ。8両編成の「ひかりレールスター」が入線し、ドアが開いた。なんとか座れて、列車は出発した。

すぐに弁当を広げ、食べ終わったので、外を眺めた。海岸部には工業地帯が並び、すぐ隣には在来線の線路がある。寝台列車は今どの辺りを走っているのかと考えているうちに、小倉に着い

た。博多始発の「こだま 638 号」岡山行の発車まで時間があったので、小倉のお土産を買い、待合室で待つことにした。

9 時 30 分、発車時刻に近づいたのでホームに出た。反対側には、100 系が停まっていた。列車到着の放送が流れ、0 系が入線した。この車両は引退を前に、今年の 6 月に開業時の塗色に塗り替えられた車両だ。ドアが開き、車内に入って写真を撮った後、自分の座席に着いた。



0 系入線（小倉）



0 系行先表示幕（小倉）



0 系偶数号車座席（車内）



0 系奇数号車座席（車内）



0 系にある壁写真（車内）



販売スペース跡（車内）

9 時 38 分。定刻に発車した。座った座席は、4 号車指定席の海側。もうすぐ引退なので乗客も多いだろうと予想し、指定をとったが、この日は思ったよりも乗客が少なく、短距離利用が多く見られた。発車してからすぐ、新関門トンネルに入り、0 系は一気に加速した。早く感じたが、その時に「バリバリ」と割れたような音がした。もう走るのも限界なのだろう。

0 系こだまは、新下関、厚狭、新山口...と、各駅に停車していく。その間に車内放送を録音した。何度も失敗したが、三原で成功した。この車両は元「ウエストひかり」の座席をそのまま使用しているので、幅も広く退屈にならなかった。

東広島に着き、先頭車両を撮るために降りた。この駅はホーム柵があまりないため、きれいに撮影することができた。東広島を発車した後、トンネルに入ったので、運転台を見に行った。0 系は窓が小さく、運転台が見えにくいのが、速度計が 220 km を指して疾走しているのを確認した。トンネルを抜ける瞬間を見たので、席に戻った。

12 時 53 分、終点岡山に着いた。降りてから後ろの車両に行き、最後のシャッターを押した。すぐにドアが閉まり、広島方面へ回送され、0 系が見えなくなるまで見送った。



駅に停車中の 0 系（東広島）

0 系&100 系並びシーン（岡山）

昼食の弁当とお土産を購入し、「のぞみ 24 号」東京行に乗るため、0 系が停まったホームで待つと、13 時 14 分、去年 7 月に登場したばかりの N700 系が入線した。多くの乗客を乗せて出発すると、30 分で新神戸に着き、スピードの速さを実感した。

16 時 33 分。終点東京に着き、22 時間 30 分の長い旅が終わった。

おわりに

旅行当日、大雨で列車が遅れ、広島までとなってしまう、残念だった。しかし、「寝台列車満席」という貴重な光景を見ることができ、良かったと思う。0 系は、宣伝後も空席の状況で、あまり浸透していないように感じた。ただ、11 月の定期列車引退以降もさよなら運転をすることなので、最後まで活躍を期待したい。一方寝台列車は、依然として列車削減が続いていて、今回乗車した「富士・はやぶさ」も来年春の廃止が発表された。最後の九州ブルトレということもあり、存続の声が高まっている。しかし、寝台列車は、整備面などでコストがかかり、定期運転を続けることは難しい。それでも、今回のような「満席」の例もあるのだから、季節臨時列車にしてもよいのではないかな。

最後まで読んで頂き、ありがとうございました。＜終＞