



高1 山田 拓也

・はじめに・

6月初旬、自分にとって毎年この時期は夏休み中に行く旅行の計画を立てる時期である。特に高1の夏である今年は、できるだけ多くの旅をするつもりでいた。実際に、今夏はこれから書く旅行以外にも全国各地へ行った。近場では長野、群馬方面に、遠方では四国方面などへ行った。その中でも、タイトルの「0泊4日旅行」について書いていきたいと思う。

・当初の計画・

さて、旅行に行く時まずは行先から決めるものである。ただ私の場合、まず2つの選択肢がある。現地に行き、名所旧跡やご当地グルメを堪能する「**観光を中心に楽しむ**」旅行か、列車やバスなどの交通機関を活用しての移動に多くの時間を費やす「**移動を中心に楽しむ**」旅行のどちらかである。鉄研で行っている旅行はどちらかと言えば後者だが、最近は前者の要素も含んだ旅行が多い。この旅行を計画していて色々迷ったが、今回この旅行では「移動中心」の旅をしてみることにした。

「移動」を楽しむということで、寝る間も惜しんで移動するつもりだった。つまりホテル等には泊まらず夜行列車等を活用して移動しようということである。では、何処に行こうか。というよりは、何処まで行って、何処に移動して、何処から帰って来ようか。とすることを考え、大まかに次のような旅行計画が立った。

日程：8/4(木)～8/7(日)

東京→(東海道線経由)→大阪→(寝台特急)→青森→(奥羽線)→米沢→(米坂線経由)→新潟→(ML えちご)→新宿

ムーンライトながらで大阪に向かい、大阪で時間を潰してから寝台特急日本海を利用し、あまり行ったことのない北東北方面から奥羽本線の乗り潰しも兼ね南下して帰って来る予定だった。そう、「予定」だった。

とまあ計画を立て、乗る列車を時刻表で調べ、指定席券の発売になる7月初旬がになった。夜行列車などの指定席券を取ろうと思い、みどりの窓口へと赴いた。

・計画変更・

その日はMLながらの指定席発売日の翌日、寝台特急日本海の寝台券発売日で、発売開始して間もないで問題無く指定席券を取れると思っていた。午後3時過ぎにJR品川駅のみどりの窓口に行ったところ、窓口の混雑は大したことなく、列に並んだらすぐに窓口案内された。しかしここで事件は起きた。日本海のB寝台から取ろうとしたところ、「既に満席」とのこと。僅かな希望にかけてA寝台の空席照会してもらったが、同じ回答が返ってきた。これは予想外だった。夏休み中とはいえ、木曜出発の列車が発売開始から5時間で無くなるとは思わなかった。流石は以前は2往復で運行していた列車なだけある。1往復体制になった今では多くの利用があるようだ。さて、一番の長距離移動手段を断たれ、同区間を走る他の夜行交通機関も無いので、ルート的大幅な変更が必要となった。

ひとまず家に帰り、新しいルートを組むことにした。ルートを組む際の話は、非常に長くなるような予感しかしないのでひとまず割愛する。そして決まったのが以下の行程である。

8/4(金)~8/7(日) 東京→弘前→秋田→新潟→大阪→東京

詳しい経路はこの先の本文で説明して行きたいと思う。とりあえず東京から「西に行き、北に向かう」という経路を180度反転させ、「北に行き、西に向かう」という経路に仕上がった。この経路に決め、再び指定席券を取りに向かったところ、予定していた列車は全て空席があり問題なく取れたので安心した。数日間の行程を決めるのにかなりの時間を要したと思う。そして8月初旬、ようやく旅行の日が来た。前置きが長すぎましたね、はい()



8月4日木曜日、この日は特に何も予定はなく(本来部活の予定だったが建物が工事のため休みになった)、昼まで寝ているという、典型的な夏休みの過ごし方(苦笑)をしていた。起きて夕飯を食べシャワーに入り、旅行の準備をしていて、気づいたら時刻は21時になっていた。バスの発車時刻は22時ちょうど。時刻を見ると21時15分。出発の45前になっていたの、急いで支度をして家を出た。



2173K_急行_芝山千代田行

最寄駅の大森海岸(KK-07)から普通列車に乗り、立会川 (KK-06)で急行に乗り換える。5分ほど待つと、ちょうど一日一本の芝山千代田行き急行が来た。行先だけでも珍しいが、この列車、都営線内はエアポート快特、京成線内は通勤特急になったりと複雑である。そんな急行に5分間揺られ品川駅へ。この時刻は21時40分、少し早歩きでバスターミナル(以下BT)に向かうと、ちょうど乗車を開始した時間だった。



品川バスターミナル(別日撮影)

バスの乗車場所は品川BT。品川駅から歩いて10分ほど、ちょうど品川駅と泉岳寺駅の間にも有り、高輪学園も近い。自宅最寄り駅から品川駅は電車で15分ほど。家から比較的近いので、自分も何度かここを利用したことがある。

品川 BT 22:00 発 (京浜急行/弘南バス ノクターン号 五所川原行) 07:00 着 弘前 BT

乗るバスはノクターン号。京浜急行バスと弘南バスの共同運行で、繁忙期でなくても毎日5,6台運行しているほどに乗る人は多いバスだ。あの水曜どうでしょうでは「東日本の女王」とも呼ばれたバスである。品川、浜松町から約9時間かけて東北自動車道を走り、約700km先の弘前、五所川原へと向かう。一便に6席限定でスーパーシートが設定されている。スーパーシートは足元がゆったりとしていて、一席ごとに完全に仕切れるカーテン、シートヒーターなどが装備されている。追加料金4000円弱で乗ることができる。ちなみに普通の座席の料金は、品川/浜松町発で弘前まで大人9,900円だ。今回は普通の3列席に乗車する。

この日は6台のバスが止まっていた。自分が乗るのは3号車。弘南バスの三菱エアロクィーンだった。バスに乗ると、これから青森に変えるであろう家族連れが何組か居り、車内は早速独特の方言ワールドになっていた。自分の座る座席は7A席。後方の窓側座席、おそらく後輪の上あたりだったと思う。

22時ちょうど、バスは発車し、青森に向けて旅立った。流石はタイヤの上、走行時の振動は他の座席より多い。自分はあまり気にしないが、浜松町までは第一京浜を新馬場まで南下し、山手通り、旧海岸通りを経由し、札の辻から第一京浜に入り、15分ほどすると浜松町BTに到着した。このように遠回りするのは、品川BTの位置的な問題からなのだろう。多くの乗客はこの浜松町BTから乗車する。浜松町・大門の駅のすぐ近くなので、こちらの方が利便性が高いのであろう。ここでバスの車内は満席となり、首都高へと入った。

首都高へと入るとすぐに車内は消灯され、座席を仕切るカーテンが閉められた。時刻はまだ22時半。昼過ぎに起きた自分にはまだ眠れない・・・各座席には読書灯が付いているが、コレを長時間付けていると前後の席に光が漏れて迷惑になるのであまり使いたくはない。携帯などのバックライトも遮光された車内では結構明るく、コレも長時間の使用は控えたい。暗いので本を読んだりも出来ないの、音楽でも聴きながらまあゆっくりとカーテンの隙間から外を眺めつつ、眠くなったら寝るつもりでいた。いつの間にか川口JCTを超えて東北道へ入り、浦和料金所を超えていた。結局2時間は眠れなかったと思う。バスは佐野SAで乗務員交代をして、しばらくしてまた外を見ると既に那須インターだった。少し眠くなってきたので、メガネを外してみる。すると、知らない間に眠っていたようだ。



ふと目が覚めた。時刻は朝 5 時前、外は既に明るくなっていた。場所は花巻の近く、柴波サービスエリアだった。寝ているうちに 2 県通過していたようだ。ここで最後の乗務員交代を行う。途中 3 回、SA に止まって乗務員交代を行っている。通常 2 人乗務で、運転をしない時の乗務員は運転席横の座席(ガイド席)か荷物室の横に有る乗務員用の休憩室に居る。

暫くすると、安代 JCT から青森方面へ、7 時前ほどに大鰐弘前インターで高速を降り、定刻通りに弘前 BT に到着した。



弘南バス(32213-3) 三菱ふそう エアロクイーン

弘前 BT は弘前駅から 5 分ほど歩いた所にあった。乗る予定の列車は 10 時発。3 時間近く余裕があった。日本海が 8 時ちょうどに来る。この列車を撮影するまでしばし待とう。朝の駅前、人は少なかったが、週末に開催される「弘前ねぶた祭り」の準備をしている人や、道路への場所取りが目立った。殆どの観光客はこの時期に来るのだろう。駅構内もねぶたムードに染まっていた。朝食も兼ねてカフェやコンビニを探そうとしたが駅前には開いてる店舗はなく、BT の方に戻って朝マックを食べた。



弘前駅

8 時前になり、駅の方に戻ってみる。通勤通学の時間帯で、駅には多くの人々が居た。8 時ちょうど、1 番線には寝台特急日本海が入線してきた。車内を見てみると、多くの寝台が埋まっていたようである。すぐに席が埋まるのも納得ができた。列車は 2 分ほど停車した後、青森へと向かって行った。2,3 番乗り場には普通列車が止まっていた。車両はみな秋田支社の 701 系 0 番台。最近では制御機器の更新も進み、関東人には耳慣れた三菱 2Lv. IGBT の音色が弘前に響く。その後は弘前市内を少しぶらつき、待合室で暫く列車を待っていると、乗る予定の列車が入ってきた。



4001レ,寝台特急日本海(EF81-108 引)

弘前駅構内の様子



リゾートしらかみ 青池の登場や東北新幹線の新青森延伸など、今年は津軽地方の鉄道は様々なニュースがあり、弘前駅にもそれを記念したものがたくさん展示されていた。

弘前	10:01発 (8648M)	奥羽本線	普通	大館行)	10:43着	大館	秋7# N12 編成	E1 701-12
大館	11:23発 (2044M)	特急つがる	4号	秋田行)	12:52着	秋田	盛7# A102 編成	外 E751-2
秋田	14:46発 (542M)	羽越本線	普通	酒田行)	16:55着	酒田	秋7# N31 編成	外 701-31
酒田	17:22発 (832D)	羽越本線	普通	新津行)	20:54着	新津	新2# 机	机 110-215
新津	21:04発 (457M)	信越本線	普通	新潟行)	21:24着	新潟	新2# L4 編成	E1 114-114

乗った列車は青森からの直通列車で、殆どの旅客は弘前で降りて、3両編成の車内は座席の2割が埋まるぐらいだった。10時01分、列車は発車した。市街地を抜け、田園地帯を超えると、大鰐温泉に到着した。青森県下でも有数の温泉地で、数多くの観光客が訪れるそうだ。大鰐温泉から先は、県境の山を越えるため、トンネルや山に挟まれた区間が殆どだった。

そんな景色が30分ぐらい続き、列車は終点の大館に着いた。大館では次の列車まで40分ほど時間があったので、駅前の花善本店で名物の鶏めしの駅弁を購入した。待合室で時間を潰し、次の列車の入線を待った。

大館には2年前の春、鉄研旅行で来た事があった。大館から花輪線に乗って盛岡に行くというルートで、無事に大館までついて乗り換えようとした矢先、詳しくは忘れてしまったが、何らかのトラブルで花輪線が運転見合わせになってしまい、急遽盛岡行のバスに振替乗車した。あのときは乗れなかった残念さと、バスの中で爆睡したのを覚えている。



大館駅



大館駅前の忠犬八子公像

(注)大館から秋田、新潟の間は殆ど写真を撮っておらず、ほぼ文章 Only ですがご容赦を。

特急つがる号に乗車。自由席に乗ったが、座席は殆ど埋まっていて、相席状態だったで、適当に通路側の席に座

った。車両はE751系。首都圏でよくE257系に乗る自分にとっては、乗り慣れたような感覚だった。列車は鷹ノ巣、二ツ井と停車していき、途中車内非常ボタンの取り扱いなどで6分ほど遅れて終点秋田に到着した。

秋田では、2時間の猶予があったので、少し早目ではあるが風呂に入ることにした。場所は駅から徒歩15分ほどで、歩いているうちに暑さで汗をかいたので、すぐに風呂に入れて気持ち良かった。風呂に入って施設を出たところ、ちょうど駅行きのバスが来たので乗り、秋田駅に戻ってきた。少し時間があったので駅前で買い物などをして時間を潰すことにしているうちに、ギリギリの時間になってしまった。この列車に乗り損なうと追いかけるのが大変なので急いで駅へ、14:46発の普通列車に乗り込み、酒田を目指す。

列車は4両。10分ほど走ると車窓右側に海が見えてきた。暫くの間右手には日本海と国道7号線、左手に田んぼが広がる景色が続いていた。列車の乗客は駅に着くごとに徐々に減っていく。岩城みなどを過ぎ、羽後亀田駅の手前から、線路は内陸の方に反れ、長いトンネルを超えた。そして広がる広大な稲作地。朝からずっと南下してきて、車窓に広がる光景は7割以上がこのような景色だったけれども、自分は飽きることも無くただ外をじっと眺めていた。



701系 N31 編成(酒田にて)

再び街が見えてきた。羽後本荘駅に到着。この駅から後の2両は切り離し、2両編成となる。乗客は、高校生の帰宅時間ともあって少し増える。再び日本海が車窓に映える。高校生の彼らも仁賀保、象潟などの駅で降りていき、山形県に入るころには1両に10人ぐらいになった。吹浦を発車し、海から遠ざかること20分ほど、列車は終点酒田に到着した。3時間ロングシートに座りっぱなしは疲れるが、車窓から見える景色はそれを忘れさせるほどで、長いようで短い3時間だった。



701系(車内)

さて、酒田で反対側に止まっていた列車に乗り換える。車両はキハ110形気動車。自分の最も乗り慣れた気動車で、最も多く乗った気動車だと思う。夕方の帰宅時間帯の列車は多くの乗客を乗せて走り、30分ほどで鶴岡に到着した。何本かトンネルを超えると、再び海が見えた。時刻は18時過ぎ。8月の太陽は徐々に傾き、沈む所だった。

やがて越後寒川駅に到着。この駅で特急の通過待ちをするのでしばらく停車するらしい。少し外に出てみると、目の前には広大な日本海と沈む夕陽が綺麗に見えた。日の入りのタイミングから、見られるのはこの時期だけだが、ちょうど長時間停車とのタイミングが合うという年に何度かの機会に出会えて非常に嬉しかった。



キハ110形気動車(酒田にて)



沈む夕陽@越後寒川



越後寒川駅では、いなほ14号に抜かれた。もし秋田で乗り損ねていたなら、この特急列車に乗ってこの先の村上ま

で 200km 超をワープしなくてはならなかった。危うく追加運賃で大きな痛手となるところだった。普段からそうだが、旅行中の時間管理には特に気を付けたい。

すっかり真っ暗になった海沿いを南下すること 30 分、村上駅に到着。てっきり乗客はここから増えるモノだと思っていたが、乗ってきた乗客は疎らだった。ここから先は比較的線形も良く、列車本数も多くなる。キハ 110 も唸るように変則を続け、ここで少しばかり眠ってしまった。バスの中で寝てから、一睡もしていなかったのここで眠くなってきたのだろう。起きたら水原駅、終点新津の 2 つ手前の駅だった。やがて、終点新津に到着した。約 6 時間かけて、羽越本線を完乗したことになる。

新津から信越線で新潟へ向かう。本当は新発田から~~追~~真白新線経由の方が速いが、次の列車まで時間も有るので、にいつまで下りてくることにしたのだ。来たのは L4 編成。一見普通の 115 系だが、その先頭車の外 115-613 は実は 115-3 からの改造車で、コレは現存する JR 東日本管内唯一の 600 番台(サハの先頭車化改造車)である。そんな L4 編成に揺られる時間はあつという間で、列車は終点新潟駅に到着した。

時刻は 21 時半、列車の時間まではあと 1 時間ちょっと有る。ここで腹が減ってきた。何分先程の鶏めしから何も食べていなかったの、駅前の松屋に入ってフレッシュトマトカレーの大盛を食べ、駅構内で列車を待っていた。と記事に書いていと食たくなってきた、明日松屋行こう()

新潟 22:58 発 (502M 急行 きたぐに号 大阪行) 06:49 着 大阪 近朴 B05 編成 外 581-33

22 時 20 分ごろ、急行きたぐに号が入線。今夜の寝床である(今回取ったのは B 寝台中段。自分の身長だと座ってもちょっと余裕があるような感じで気に入っていて、B 寝台中段もコレで 3 回目だ。下段を取っても良かったが・・・と言うか普通の人には下段を取るが、下段は少し五月蠅いイメージがあったので、中段に。上段は・・・何でもないです、はい)

寝台に乗って少しうつ伏せになっていると、眠気が押し寄せてきた。車掌の放送が休止になる来迎寺を超えてから、しばらく寝ることにした。0 泊旅行中の貴重な横になって寝れる時間なので、この時間を無駄にする訳には行かない。荷物を片付け、読書灯を消して眠る体勢になり、柏崎に着く前には眠りに入っていたと思う。



502M 急行きたぐに号 大阪行



B 寝台中段(内から)



B 寝台中段 (外から)



10 号車 B 寝台内



【♪鉄道唱歌チャイム】

「おはようございます、東海道本線を時刻表通りの時刻で、列車はただいま遅れること無く運転しております。あとおよそ15分で大津に着きます。」

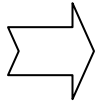
この声で目が覚めた。夜行列車恒例の朝一番の放送である。どうやらあの後一度も起きること無く眠っていたらしく、流石に前日バスで昼間全く寝て無かったら夜爆睡するのも仕方が無い。今日は最後の日、大阪近辺をぶらぶらするつもりでいた。

列車はまもなく京都に到着、着々と降りる人が準備を始めている。自分も荷物を整えて、大阪まで小窓から外の様子を眺めていた。今日は土曜の朝、今頃同じ東海道本線の線路を、鉄研旅行の団体を乗せた新快速が走っているだろう。外側線を緩やかな速度で走っているうちに、あっという間に新大阪だった。ここでも何人かが降りて行った。自分も荷物と一緒に寝台から下りる。そして、列車は終点大阪に到着した。

今日はスルッとKANSAIの2Dayパスが1日分余っていた。このカードは、関西地区の加盟私鉄、地下鉄に乗り放題な切符で、2Dayパスは現地では売っていないので予め東京で買ってきたものである。その切符を使って私鉄に乗りまろうという魂胆である。まあそれについての詳細な話は長くなるので割愛させていただくので、大まかに行ったところを挙げてみる。



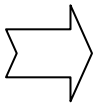
[AM8:30]京阪樟葉へ



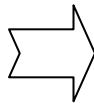
[AM11:30]神戸市某所より



[PM1:00]神戸市三宮付近にて



[PM3:30]阪神尼崎駅より



[PM6:00]近鉄大阪難波駅に

とまあ、大まかにまとめるとこのような感じである。少々かなり端折り過ぎましたねえ・・・

18時ちょうどに大阪難波に戻ってきた。これから東京に帰るのだが、今回は名古屋まで近鉄を經由しようと考えた。窓口に行き、特急券を購入した。今回は、レギュラーカー(普通車)の料金プラス500円で乗ることができるデラックスカーに乗ることにした。デラックスカーの座席は、JRのグリーン車のように2+1のシート配列(すべてのシートが独立)となっており、座席幅が広く、電動のリクライニングシートが付いている。シートピッチはレギュラーカーと変わらないのだが、リクライニング角度は最大42度、座席の幅も50cmと広い。

コインロッカーに預けていた荷物を取り、先程なんばの地下街で買った弁当を持ってホームに降りると、列車はまだ入線していなかった。というか、反対側のホームに居た。大阪難波駅は終端駅ではないため、これから隣の桜川駅にある引き上げ線まで行き、車内整理を終えて今自分の居る2番ホームに入ってくる。引き返し線は以前難波駅に有ったが、2009年3月の阪神なんば線開業・直通運転開始の際に桜川駅に新設された引き返し線に移動された。自分が乗るのは1号車なので、上本町寄りの先端で列車を待つ。大阪難波駅は始終発の通勤列車に阪神直通の列車、特急車などの列車をすべて3本の線路で裁いている。列車が絶え間無く入ってくるので、長い間居ても退屈しない駅だ。そして10分ほど待つと、特急列車がやって来た。

大阪難波 18:20 発 (718 特急アーバンライナー 名古屋行) 20:33 着 名古屋	UL05 編成 21605
--	---------------

列車は21000系8両。一番前の扉から車内に入り、座席に座る。思っていたよ乗客は少なく、人数は15人ほどだったと思う。リクライニングを倒し、フットレストに足を置く。車内で先程買った弁当を食べ始めていると、列車はゆっくりと動き出した。

2分ほどで上本町に到着。この駅からの新たな乗客はあまり居なかった。そして地上に出て鶴橋に到着。この駅はJR大阪環状線との連絡駅で、乗降人数は近鉄でもトップクラスである。この駅からの乗車は10人ほど。座席は定員の7割ほどが埋まった。



近鉄 21000 系[アーバンライナー-plus]
(大阪難波駅にて)

この列車はここから先、1時間20分後に着く津まで停車しない。布施を通過し、線路は大きく右に反れる。この日も途中の列車等では一切寝ていないので、流石に眠くなってきた。列車は徐々にスピードを上げていて、河内山本で更に南の方に反れる。高安の車庫を横目に、JR関西本線を跨ぐ。トンネルをくぐり、奈良県内に入ったようだ。しばらくするとまた車庫が見えてきた。ここは五位堂検修車庫で、近鉄線内では最も大きな検査機能を持つ施設である。そしてその辺りからの記憶が無いので、おそらく眠っていたのだと思う

まあ30分くらい眠っていた。起きた場所は定かではないが、通過した駅から見限り名張の辺りだったと思う。外は完全に暗くなっていて、奈良県を超えて三重県に入っていた。伊賀神戸駅では元東急1000系の200系電車が見えた。あそこまでラッピングされていると見慣れた車両も一目では分からなかった。青山町の駅を過ぎると、ほとんど人家もない山の中を走って行く。そして新青山トンネルへ。ここでまた眠ってしまったようだ。

到着放送で目が覚めた。「まもなく、津、津に到着いたします。連絡の特急に乗り換えて白子、四日市・・・」

もう津の駅に着くらしい。荷物を整えてデッキに向かう人も何人か居る。名古屋から大阪の移動には新幹線が何より速いが、津や四日市などの方ならまだアーバンライナーの方が速いのだろう、難波から津なら1時間半程だ。レギュラーカーの方からも、何人も降りて行った。津では暗くてよく見えなかったが、隣接する JR 線側のホームにキハ11が居た。

津を発車。灯りのついた住宅街の間を列車は走る。しばらくはこの景色が続いて行きそうだ。名古屋まではあと50分ほど。因みに同区間を走る JR の「快速みえ」は、名古屋—津間を約1時間ちょうどなので、こちらの競合は速さにおいてはあまり変わらないと言ったところだろうか。比較的まっすぐな路線なので、暗くなって周りが見えないからそう感じるだけなのかもしれないが、列車も大阪を走って居る時よりかは速く感じた。あっという間に四日市、桑名などの主要駅を通過していた。そして、2つの鉄橋を渡った。1本目は揖斐川と長良川を渡り、もう一本の鉄橋は木曽川のものだ。木曽川を超えると愛知県。終点名古屋も迫る。10分ぐらい走ると隣にキハ85やキハ75などの JR 東海お馴染みの顔が車庫で寝ていた。ここは JR 東海の名古屋車両区で、おもに特急用の気動車や武豊線の気動車がここに所属している。しだいに列車のスピードも下がり、列車は終点、近鉄名古屋駅に到着した。

時刻は20時半。今日はもうあと東京に帰るだけだが、ムーンライトながらの名古屋発車時刻は23時。正直2時間という微妙な時間だし、一応指定席券は大垣から取っているのだから、ひとまず大垣まで行くことにした。

東海道線で行っても良いが、少し早く着いてしまうので、運賃はかかるが名鉄で行くことにした。因みに名古屋—岐阜間540円。JRの同区間が450円でこっちの方が10分ほど早く着く(JR新快速と名鉄特急を比較)ことを考えると、少し割高なのかもしれない。



近鉄名古屋駅

名鉄の名古屋駅に降りた。名鉄に乗るのは久々なので、早く列車に乗りたくなった。しかしこの日のこの時間は東岡崎の花火大会が終了したタイミングと被り、見事に列車が遅延していた。駅員は列車の到着順序の変更、接続駅の変更などをアナウンスしていた。どうやら岐阜行の列車はなかなか来ないようで、犬山線の電車が立て続けに来ていた。暫く待って、7分遅れの急行、岐阜行きが到着した。

4両編成の電車は混雑していたが、名古屋から離れるにつれて空いて行き、国府宮で座席に座れた。列車は回復運転を行っているのか、名鉄お馴染みの車端部のアニメーションの付いた速度計は多くの区間で120km/h運転を行っていた。先程も近鉄で渡った木曽川を超えて、終点岐阜に到着。到着するころには遅れは2,3分となっていた。

岐阜では時間が少し余っていたので、携帯の充電も兼ねて駅前のマクドに入ってちよい飯。時刻は22時ちょうど。JRの岐阜駅まで行って、大垣まで行くことにした。



2編成は幸せな連結をして(ry

JR岐阜駅に到着。JRの方も東岡崎の花火終了に伴う多客の影響を受けているようで、岐阜方面の列車は15分ほど来ないらしい。時間に余裕を持ってマクドを出ておいてよかった。まあ岐阜駅なので待っていれば上りのムーンライトながらに乗れるのだが、今から列車を待って大垣まで行っても間に合うので、大垣まで行くことに。15分後、大垣行の新快速が入ってきた。あっという間に終点大垣に到着。そして、最後の列車に乗る。

大垣 22:48 発 (9390M 快速 ムーンライトながら 東京行) 05:05 着 東京 東叡 H101 編成 ㊦ 188-26

さて、最後の列車は乗り慣れた列車だ。臨時化されてからだけで10回以上は乗っていると思う。183系のムーンライトながらは賛否両論だが、正直私としては373でも、183でもどちらでも良い。乗車したのは6号車、列車は満席らしい。大垣で後ろの席の人が座席を転回したいらしく背面を一生懸命押していたので、下にペダルがあることを教えてあげた。結構居るんだよね、こういう人。岐阜から数名、名古屋から10名近くが乗ってきた。

1時間ほどして豊橋に到着。今まで隣の席に乗客来なかったが、隣に初老の男性が来た。男性は座席に畳んだ状態の三脚だけを置き、どこかに行ってしまった。トイレにでも行ったのだと思っていたが、浜松に到着してもその人は戻って来なかった。トイレは普通に空室状態。つまり男性はきっと、三脚だけおいてどこかの席に移動したのだろう。まあそんなことも有りながら、浜松を過ぎたあたりから眠気がログイン。あっという間に眠っていた。



快速ムーンライトながら(別日撮影)

この日の朝も到着放送で目が覚めた。「まもなく横浜に到着いたします。」外は既に明るく、戸塚ー横浜間を走行中だった。自分はいつも思うが、途中に見える留置中の相鉄線や京浜東北線などの見慣れた通勤電車を目の当たりにすると、関東に帰ってきた気分になる。早朝なのですれ違う列車も少なく、順調に東海道本線を走行。無事に、終点東京に到着した。

その日はとりあえず早く帰ることにした。18きっぷなので東京に戻ってきて良かったが、何となく疲れたので早く帰って寝たい。京浜東北線に乗って自宅へと帰宅した。

・おわりに・

下手な長文にお付き合いいただきましてありがとうございました。中学生になってから、鉄研での旅行も含め、様々な旅行をしてきた。鉄道での旅行がほとんどであるので、幾分色々な使用済み切符が手元に残る。これらのきっぷは今まで保管してきたが、これからも捨てずに残して行きたいと思う。なぜなら、この切符が「移動の生きた思い出」になるからだ。切符としての効力は失っているので生きてはいないが、まあ自分は思い出のようなモノにはなと思う。JR西日本の駅で使用済み切符を貰う際、「無効」と記されたハンコではなく「乗車記念」と記されたハンコが押されるが、まさにその通りなのだと思う。私はこれからの旅行でも切符を旅先で取った写真と同じような「記録」として、残して行きたい。



今回使用した乗車券類。旅の記録にもなる

【完】