

瀬戸内横断

オレンジフェリーで行く瀬戸内海！

高2 横溝 真沙樹

一ご案内いたします。この旅行記は2011年8月5日出発の夏季鉄研旅行記「瀬戸内横断」でございます。お乗り間違いのないようご注意ください。まもなくの発車です。ご乗車になりまして、お待ちくださいー

◆ディパーチャー

一みなさま、こんばんは。現在の時刻は22時05分、場所は東京駅2番線です。只今から、10番線へと向かいますが、この間にこの旅行のおおまかな行程をご説明いたします。

次の列車は、23時10分発快速ムーンライトながら号大垣行です。大垣駅から岡山駅まで列車を乗り継ぎまして、岡山駅にて一時解散し、高松駅16時13分発快速サンポート号伊予西条行の車内に集合・乗車いたします。途中の多喜浜駅から新居浜東港までは、こちらでご用意したタクシーをご利用下さい。新居浜東港から大阪南港まではフェリーを利用いたします。大阪南港到着後、最寄りのトレードセンター前駅から列車を乗り継ぎまして、小田原駅まで参ります。なお、途中の豊橋駅と静岡駅で自由行動を設けました。小田原駅から先は、小田急電鉄特急はこね42号を利用、終着の新宿駅には20時19分の到着を予定しております。

お疲れさまでした。10番線への上り階段になります。快速ムーンライトながら号の出発時刻は23時10分です。お乗り遅れの無いよう、ご注意ください。それでは、よい旅を一



東京

とうきょう

新橋

Tokyo

Shimbashi

岡山まで 732.9 km
11 時間 29 分

高松まで 804.7km
高松出発まで 17 時間 03 分

8 月 5 日(金)

東京発 23:10 東海道本線 快速ムーンライトながら 大垣行

大垣着 5:53 ↓

◆西へ連絡！快速ムーンライトながら

時刻は 23 時 10 分を少しまわったところ。快速ムーンライトながら号は大垣へ向けて出発した。部員は切符購入時の都合で 2 号車と 6 号車に分かれて乗車する。車両は 183 系 10 両編成。以前は、JR 東海の 373 系を使用していたが、臨時列車化に伴って JR 東日本の 183 系が担当するようになった。個人的には座席下のスペースで足を伸ばせないのが、玉にキズ。もう慣れつつあるが…。

ところで、青春 18 きっぷは 6 日から使用するため、日付が変わる小田原までの切符は買わなくてはならない。私は合法的チートを使ってだいぶ安上がりになったが、普通に購入するとこれは意外と値が張る。チート技については時刻表の「東京近郊区間内の乗車券」のページを参照していただきたい。

初日にあまり眠れないのは、いつものパターンではある。今回は大船を通過したのは覚えているが、小田原を通った記憶がない。目を覚まして時計を見ると 3 時半を示していた。



183 系 快速ムーンライトながら 大垣行 東京駅にて



出発待ち 東京駅にて

8月6日(土)

大垣発	5:58	東海道本線 普通 姫路行(4両編成 途中の米原で増結)
米原着	6:31	↓
発	6:34	東海道・山陽本線 新快速 播州赤穂行(12両編成中、後部4両は姫路止まり)
相生着	9:29	↓
発	9:33	山陽本線 普通 岡山行
岡山着	10:39	↓

◆夜行列車の朝

朝と言うほど明るくないが、今は6日の3時半頃。デッキを見ると顧問の松崎先生と西島先生が何やら話しこんでいる。寝たり起きたりを繰り返しながら、5時前にはぱっちり目が覚めた。あと1時間ほどで大垣に到着する。窓の外には神々しい朝日が…と書きたいところだが、生憎曇っていたので空が明るくなる程度だった。この時間帯は貨物列車とよくすれ違う。東京方面に向かって次々と走り去っていく貨物列車はどこか新鮮だ。簡単な朝食を済ませ、荷物をまとめて降りる支度をする。



←Before→



→After→

◆早朝の大垣

まずは、岡山に向かって列車を乗り継ぐ。大垣を出発する際、西島先生と中三部員1名が姫路行に乗らなかった。はて？二人を置いたまま、列車は発車。何があったのかはもう少し後に書こうと思う。

姫路行に乗っているほとんどの乗客は、ムーンライトながらの乗り換え客のようだ。鉄研旅行で何度か利用したこの列車は「4両編成・混雑・米原でほとんどの乗客が新快速に乗換」の法則が破られていない。今回もやはりこの法則が崩れることはなかった。途中駅で下車する乗客がいるとはいえ、ムーンライトながらは10両編成。対し、こちらの姫路行は4両編成なので、混雑するのは仕方ない。

◆『駅構内は危険ですので、走らないよう…』

で、この数少ない座席を奪い合ういわゆる「大垣ダッシュ」が、毎回繰り広げられる。このイス取りゲームに最初から不参加の私は、のんびり写真を撮ってから乗るようにしている。写真から分かるように、姫路行はムーンライトながらが到着したホームの反対側に停車しているので、跨線橋を渡らなければならない、階段を猛スピードで上り下りする行為は非常に危険なため、駅構内には「走るな」の注意喚起ポスターが多い。

そして、次に待っているのは「米原ダッシュ」。

普通 姫路行では時間がかかるので、多くの乗客(私達もそうだ)は向かい側に停車中の新快速に乗りかえる。ここでもドアが開いた瞬間、新快速へ駆ける乗客がいるが、井の中の蛙、大海を知らず。行程表にも記入したが、新快速は **12 両編成** である。目の前の車両だけをターゲットにすると、まだまだだね。

後ろへ行くにつれ、立ち席あり→満席→空席ありと乗客が次第に減り、私と松崎先生を含めた 5 人が乗車した 9 号車は、座席の向きを変えてボックス席(4 人で一区画)にすることができた。



(左)223 系 普通 姫路行 (右)183 系 ムーンライトながら 大垣駅にて

◆ビッグミルチ登場！

高槻を出発してしばらく。進行方向右側に超巨大板チョコ(の看板)があった。写真に収められず、たいへん申し訳ないが、大阪に行く時には是非注意して見て欲しい。少し解説を入れると、これは明治製菓の「明治ミルクチョコレート」の宣伝のためのもので、名前は「ビッグミルチ」。高さ 27.6m、幅 165.9m で市販されている「明治ミルクチョコレート」の約 38 万枚という大きさで、「世界最大のプラスチック製広告看板」としてギネス世界記録に申請中だとか。こやつ、やりおる…。

◆水平線の見えない町

明石の手前で巨大な橋が見えた。恐らく、明石海峡大橋だろう。奥に見える陸地は淡路島らしい。この辺りは海のすぐそばを走行するので、景色はかなり良かった。私の持っている漫画に瀬戸内育ちという作者さんがいて、水平線を見るとなんとなく不安になると、本のそでに書いてあったがなるほど、瀬戸内海は中国地方と四国地方にサンドイッチされている状態。水平線というのは確かに見えない。この地域に住んでいる人の中には、水平線を一度も見ることなく、この世での生活を終える人もいるのか、と思うと不思議な感じがする。

姫路に到着後、後部 4 両を切り離すためしばらく停車。その間、私達 5 人は前寄りの播州赤穂行に乗り換える。最後尾車両のため、やや混雑してしまった。松崎先生から、「もっと前(の車両)に行けば良かったのに。」うぐっ…。

◆山陽本線で岡山へ

相生からは岡山行に乗車。後部4両のうち、中間2両は2ドア車、先頭車は3ドアというなんとも変わった編成だ。この4両編成の前に湘南色の車両が3両か4両連結していた。この岡山行は山陽本線を経由する。山陽本線は相生から西の区間、やや山寄りを走行するが、先程乗車していた新快速 播州赤穂行は瀬戸内海側を通る赤穂線へ乗り入れる。赤穂線経由だと岡山に若干遅く到着するため、今回はこちらのルートにしてみた。

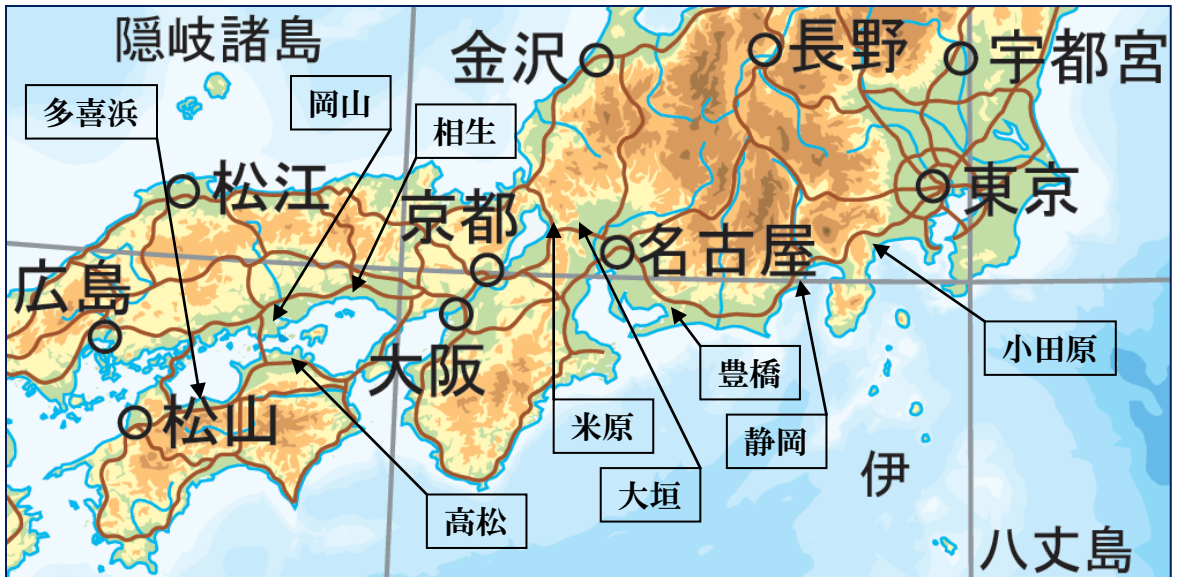
おしゃべりに夢中で沿線をあまり見ていなかったが、しばらく車窓を眺めていると農機具置き場らしき空き地にトラクターが数十台、やや無造作に駐車されているのが見えた。置き方が置き方なので、出勤待ちなのかスクラップ待ちなのかはわからなかったが、汚れたオレンジ色の車両達はなんとなく異様だ。岡山に近づくと、新幹線の高架橋が右側に見えてきた。



115系 普通 岡山行 相生駅にて

<参考地図>

※茶線は鉄道路線ではない



国土地理院ホームページより引用(一部加工)

岡山

おかやま Okayama

にしがわら

Nishigawara

きたながせ

Kitanagase

高松まで 71.8km
高松出発まで 5時間 20分

新居浜東港まで 約 170km
新居浜東港出発まで 17時間 03分

岡山発	10:53	瀬戸大橋線	快速マリンライナー	高松行
高松着	11:49	↓		
発	11:58	高德線	普通	引田行
志度着	12:35	↓		

◆快速マリンライナーで四国へ

岡山からは約5時間半の自由行動になる。この間に高松まで移動し、高松16時13分発快速サンポート号伊予西条行に乗らなくてはならない。なおここからは、私個人が辿ったルートで旅行記を進める。

乗車するのは10時53分発快速マリンライナー23号。ホームに行くとき既に長蛇の列が。座れるかな、とかなり心配していたが、なんとかドア横の補助席に座ることが出来た。住宅街を抜け、児島に到着。開いたドアから潮の香りが流れ込む。児島を発車するといよいよ列車は瀬戸大橋へ。瀬戸大橋は、児島(岡山県)～坂出(香川県)間の途中にあたる。鉄道は橋の下側を通るため、支柱の間から瀬戸内海を望むことになるが、決して眺めの悪いものではない。当然のことながら橋の下は海なので、窓から下を(窓から顔を出さずに)覗くと点検用の通路の隙間から太陽に輝く海面を見られる。

四国に入ると、橋の上部を通る高速道路と離れた後、しばらくして坂出に到着。いや～、長かったですなあ。



瀬戸大橋から



5000形 快速マリンライナー

◆さぬきうどんの本場 高松

高松と言ったら、うどんでしょ。というわけで、高松琴平電鉄(以下、琴電)のホームページで見つけたうどん屋に行くため、高德線 普通 引田行に乗車。途中の志度で下車する。高德線の新型車両 1500 型気動車に乗れる可能性があるためこの列車を利用したが、車両は 1200 型だった…。琴電は高松に戻る時に利用する。

さて、今回入店するのは志度駅前通りに店を構える「牟礼製麺」。中に入ると可愛いフクロウの置物が、惣菜を置いているガラスケースの上に置いてあった。そうそう、ここの店ではセルフサービスとなっていて、麺以外のおにぎりやかき揚げなどは、このガラスケースから直接取り出してレジで勘定してもらうという、立ち食いにはないスタイルを採り入れている。左側のフクロウはわからないが、右側のフクロウは白色に黒い粒が混入しているので、花崗岩(別名:御影石)だろう。個人的にこの花崗岩フクロウが好みだ…って、フクロウではなくてうどんの話だった。

注文したのは冷やしうどん。うっかりしてカメラアングルがビミョーになってしまったのは、許していただきたい。それでは、一口…ってつゆ多っ！入れ物の 8 割くらいまで麺つゆが入っているので、少しづつしか食べられない。だがおかげで、ゆっくり食べられたのでよしとしよう。で、その麺のコシの強さ！当たり前だが、家で食べているものとは比べものにならない。歯ごたえがまるで違う。いつも香川県民はこんなうどんを食べているのかと思うとうらやましい。うどんを入れる器も透明に涼しげな青色が印象的だった。

店内はもともと混雑していたが、私が食べている間にも利用客がぞろぞろ入店してきて、室内はとても賑やかになった。食器を返却して、次に向かうは琴電志度駅。



1200 型 普通 引田行 高松駅にて



牟礼製麺



飾りのフクロウ



冷やしうどん

琴電志度発	13:20	高松琴平電鉄志度線 普通 瓦町行
瓦町着	13:55	↓
発	14:00	高松琴平電鉄琴平線 普通 高松築港行
片原町着	14:02	↓

◆琴電タイム

志度駅と琴電志度駅は徒歩 5 分程で行き来ができる。牟礼製麺はちょうど真ん中あたりにある構図だ。こぢんまりとした駅舎に入ると、券売機が一つ。出てきた切符はいわゆる「裏が白い切符」。ワンマン列車の整理券にありそうな表裏真っ白な切符で、入場する時に鈇をいれてもらう。鈇の下には半透明の容器がテープで固定されていた。以前、雑誌で読んだことがあるが、これは確かフィルムケースを再利用したもので、切り落とした切符の破片を床に落とさないためだとか。この駅に関わらず、他の駅でも鈇の下にケースがくっついてた。

やってきた列車はなんとも変わった組成をしている。特に、3 両編成のうち瓦町寄の 1 両が謎すぎる。何が謎かって、琴電志度寄の貫通扉が塞がれていて、通り抜けができないってということだ。調べてみるとこれは 600 形の増結用車両らしい。連結相手である 600 形のほとんどの車両は、貫通扉が正面にないので貫通幌をつなげない。ならば、ということで塞いだそうだ。なお、連結していた志度寄 2 両は 700 形という車両で、貫通扉は正面にある。

路線は時折、海の真横を通る。オーバーな表現ではなく、本当に真横を通る。海面から線路までは 5m 程しか離れていないように見えた。高潮が発生するとすぐ波をかぶりそうな距離だが、瀬戸内海なのでそんな大波が押し寄せることもないのかもしれない。

琴電志度を発車した時は 3 人しか乗っていなかったが、志度線の半分ほどを走破したところで、まとまった乗車があり、その後も少しずつ乗客が増えてきた。終点の瓦町で、ぞろぞろ人が降りるのを見ると乗車率は悪くないようだ。



700 形 琴電志度にて



琴電志度駅舎



駅名板



塞がれた貫通扉



車窓に見える瀬戸内海



おや、見覚えのある顔が…

◆ことちゃん&ことみちゃん

瓦町でゴミ箱に描かれたイルカを見つけた。写っている青いイルカは、琴電のマスコットキャラクター「ことちゃん」。ちなみにピンク色のイルカもいるが、こちらは「ことみちゃん」という。「ことちゃん」と「ことみちゃん」は恋人(婚約者)同士という設定で、新米駅員の「ことちゃん」は好物のうどん(特に釜上げ)の食べ過ぎで、おなかがぼっこり出ているのが悩みの種。一方、ケーキ屋さんでアルバイトをしている「ことみちゃん」は自分で作ったお菓子の食べ過ぎで、やっぱりぼっこり出ているおなかを気にしている。現在、ダイエット中だそうだ。

恋人か…………いや、なんでもない。



ことちゃん

◆京急旧 1000 形→琴電 1300 形

瓦町からは高松築港行に乗って、隣の片原町へ向かう。やってきたのは、おお！元京急旧 1000 形ではないか！色こそ違えど、車内の雰囲気は旧 1000 形そのものだ。ちなみに琴電では 1300 形と呼ばれているこの車両は車内にある銘板を見ると上から順に、<京急ファインテック 平成 19 年改造>、<京急車輛 平成 3 年更新>、<東急車輛 昭和 51 年>となっていた。つまり、今から 4 年前にやってきたことになる。京急では廃車になって久しいが、この琴電では冷房化推進に一役買ったそうだ。次の駅で降りるのはいささかもったいない気がするが、琴電では京急からの譲渡車両が多いので次に賭けよう。



琴電 1300 形 瓦町にて

◆片原町にて

駅を降りると、目の前に広がる大型のアーケード街。本来ここで風呂に入る予定だったが、思ったより汗もかかず、どうしようかと考えていたが…。



あーあ、休業だって。これで風呂はフェリーまでお預けとなった。せっかくなので、商店街をぶらぶら歩いてみる。歩いている時に気付いたのだが、ここのアーケード街、全長がかなりある。行けども行けども、終わりが見えない。それもそのはず、ここ高松中央商店街のアーケードの総延長は2.7kmでなんと日本一だそうだ。今私がいる、片原町商店街はその高松中央商店街の一つで、琴電の線路を挟んで西は繁華街、東は庶民的な食料品店などが軒を連ねる。しばらく歩くと、巨大なガラス張りのドーム状の場所に出た。

ここは高松丸亀町壱番街と呼ばれる再開発ビルで2006年に竣工し、アーケードの高さは約22mで日本一。中央は吹き抜けになっていて、非常に開放的だ。ここにきてこれだけの建物を見られるとは、失礼ながら微塵も想像できなかった。やはり、県庁所在都市。そこらの商店街とは一味違う。特に寄る店も無いのでひと通り見学してから、駅に戻る。そういえば、商店に混じって高輪生御用達のデイリーヤマザキもさりげなく開店していたな。



ドーム部分



中心部の広場



デイリーヤマザキ

片原町発 14:55 高松琴平電鉄琴平線 普通 高松築港行
高松築港着 14:58 ↓

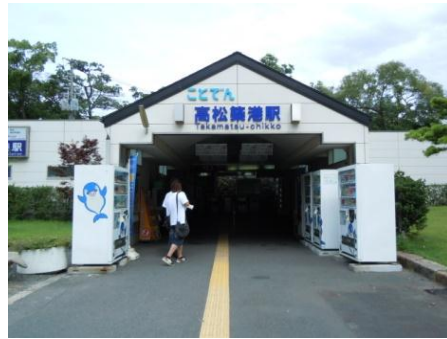
◆京急旧 1000 形→琴電 1080 形

片原町から高松築港に向かう際に、またしても元京急旧 1000 形に乗ることになった。琴電 1080 形。冷房化促進のため、昭和 63 年から平成 3 年にかけて導入された車両で、旧 1000 形でも初期のグループに当たる。そのため、クーラーが分散型になっているのが特徴だ。なお、先程紹介した琴電 1300 形は後期車なので、クーラーは中央に一つだけの配置になっている。

高松築港の到着寸前、列車は高松城跡の堀のすぐ横を通るが、こちら手も伸ばせば届きそうなくらいギリギリを走行する。終点の高松築港で、後ろの車両から高 2 部員がわらわら降りてきた。何処を巡ってきたのかな？



琴電 1080 形 高松築港にて



高松築港駅

◆大垣での出来事

駅に行く前に港をふらふら歩いてみる。さすが、港町高松。離島(小豆島など)を結ぶ船舶用の棧橋がいくつもある。この時はちょうど高松と岡山県の宇野を結ぶ四国フェリーが出港するところだった。本当はこの宇高連絡船にも乗りたかったのだが、時間の都合上断念した。

駅に戻ると先程の高 2 部員が待合所で、暑そうに座っていた。と、ここで西島先生と合流。大垣で姫路行に乗らなかった経緯を教えて下さった。

簡単に書くと、中 3 部員の PSP がムーンライトながらの車内で盗難に遭った。しかし、これは自業自得である。まず、置いていた場所は車内の洗面所。カミソリ用のコンセントで充電していた…**見張らず**に。さらに浜松に**停車中**ということ。西島先生は停車中には自分で持つておくようしっかり注意したそうだが、まあ結果からして何があったのかは読者の想像にまかせる。

夜行列車では時々盗難があると車内放送でもほぼ必ず注意があるのだが…やれやれ、こういう形で自爆する奴がいるとは同じ部員としてトホホである。

とは言うものの、私も忘れ物をしたり集合時刻に遅れたりと、過去の鉄研旅行中に色々やらかしているの、あまり大きな声で言えないのも事実だが…。

たか まつ 高 松 Takamatsu
しょうわちょう こうざい

新居浜東港まで 約 100km
約 2 時間 40 分

大阪港まで 約 300 km
約 13 時間 50 分

高松発	16:13	予讃線 快速サンポート 伊予西条行
多喜浜着	18:35	↓
発	18:40 頃	タクシー
新居浜東港着	18:50 頃	↓

◆予讃線を西へ

高松からは快速サンポート伊予西条行に乗車する。快速といえど、快速運転するのは坂出まで。以降は各駅に停車する。高松の線路脇に新幹線推進の看板が立っていた。車両は初代フリーゲージトレインらしい。フリーゲージトレインとは車両側の軌間を自由に変えられる車両のことで、現在実験が進められている。

そもそも瀬戸大橋は新幹線が乗り入れられるよう、大きめに設計してあるので決して夢物語ではない。あとは採算性などの問題だろうが…。ただ、この看板もよく見ると支柱が錆かけていて、地元の期待大というわけでもなさそうだ。

列車は 2 両編成で高松を発車。車内はかなり混雑していたが、立っている乗客のほとんどは丸亀で下車してしまった。途中の多度津で後ろに 2 両増結する。ホームから作業を見ていたが、連結と同時に貫通幌をガバツと出して相手方の車両につなげた。私は住んでいる場所柄、貫通幌を操作する作業を見る機会がまずないので、とても新鮮だった。対向の特急が遅れたため、多度津を約 5 分遅れで出発。増結した 2 両は途中の観音寺で切り離してしまい、再び 2 両編成で多喜浜を目指す。



高松駅舎



新幹線導入の広告



121系 快速サンポート 高松にて

◆車内で…！？

観音寺を出発してしばらく。松崎先生が突然、「なんだこれ？」見ると松崎先生の足元に茶色い液体がどこから流れ出している。元をたどっていくとなんと私の座っている座席からだった。この時、このボックス席には私を含め4人の高2部員が座っていたので、誰かが飲物をこぼしたのではと疑ったが、どうも流出源は座席下の機器スペースかららしい。車掌に事の次第を告げると、念のため近づかないようにと言われたので隣の座席に移動した。結局よくわからないまま多喜浜で降りることになったが、その後に車両点検を行ったのかどうかは知らん。

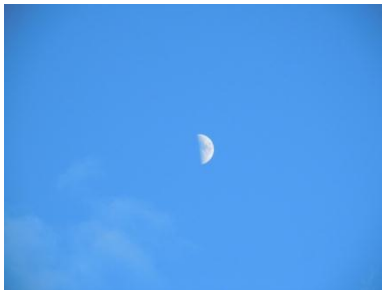
◆新居浜東港へ

多喜浜駅から新居浜東港まで、連絡バスがないため、鉄研史上初、計画段階でタクシー利用になった。通常ならフェリー連絡用のバスが走っているのが通例だが、ここは事情が違うようだ。徒歩で行くには少し遠いので、ある意味最終手段であるタクシーを使用する。手配してもらったタクシーは合計7台。駅前の駐車スペースにズラッと並んだ黒色の車両は、なかなか壮観だった。

で、新居浜東港に到着したわけだが、周囲にはトラックの駐車スペースとコンテナ置き場、そして倉庫。観光出来そうなものは何もない。ガラス張りのフェリーセンターは2階建てで、1階はチケット売り場とトイレ、自販機4台。2階は待合所でイスがそこそこと自販機2台。これしかない。しかも先客は一人もおらず、鉄研独占状態であった。それもそのはず、乗船までまだ1時間以上あるからだ。これは列車が少ないため1本後の列車だと、遅延した場合に非常にタイトなことになりかねないので、安全重視でこうなってしまった。まあ、気を悪くしないでいただきたい。



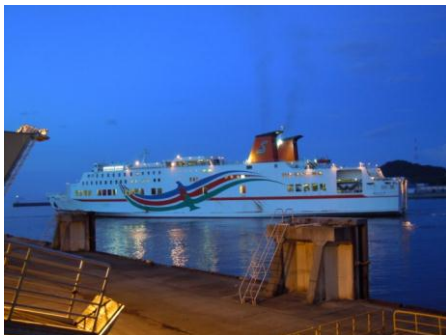
新居浜東港フェリーセンター



月



待合所



入港中



煙突



おれんじ8

新居浜東港フェリーセンター

大阪港まで 約 200km
9 時間 20 分

新居浜東港発	20:40	四国開発フェリー	オレンジフェリー	大阪南港行
大阪南港着	6:00	↓		

◆フェリー入港

しばらくするとフェリーがゆっくりと入港してきた。白い船体にオレンジ色の煙突。四国開発フェリーの「おれんじ 8」だ。新居浜東港から東予港を経由して大阪南港に至る。この時間になると家族旅行らしいグループが数組、待合所にやってきた。係員が船からやってきて、ドアを開けると乗船開始。船へと通ずる通路を渡ると別の係員にチケットの半分を切り取られた。

この半券、下船するまで必ず持っていないてはならない。なぜなら、もし乗船した港の半券と下船する港で半券の数が合わない場合、その人数分だけ遭難したことになるってしまうのだ。 by 松崎先生

◆浪漫船路

豪華なエントランスの奥の通路にある 2 等指定の 2 部屋が、私達の寝場所だ。ちなみに先生方は別の部屋だそう。部屋の前には <歓迎 高輪学園旅行鉄道研究部 御一行様> のプリントが。以前の鉄研旅行で乗船した太平洋フェリーでも同じような張り出しがあったので、団体客向けのサービスのようだ。こんな些細なものでも否応なしに旅行感が上がる。

まずは、夕飯を摂るためレストランへ。普通過ぎるが、カレーライスを注文した。外は真っ暗で埠頭の照明しか見えないが、豪華な内装のダイニングルームは船旅にぴったりだ。食後はフェリー自慢の大浴場。今日+昨日の夜からの汗と疲れを洗い流す。夏の時期、私はシャワーだけで済ますことが多いので、風呂は久しぶりだ。だいぶのぼせたので、水風呂に浸かってから風呂を後にした。

その後は船内探検となるが、やはり船。あらゆるものが、とにかくでかい。

ソファひとつ取り上げても、鉄道基準で考えると破格の大きさだ。5 階建てのうち、客室は 3 階と 4 階。5 階はスカイラウンジで、鉄道ならば展望室に当たる場所。この広さは他の交通機関には真似できない、船の特権と言えるだろう。

部屋では部員とトランプなどをしていたが、23 時近くなったので先に休ませてもらう。



鉄研御一行様



エントランス

大阪南港

大阪まで 14.2km
48分

フェリーターミナル発	6:24	大阪市交通局南港ポートタウン線	コスモスクエア行
コスモスクエア 着	6:34	↓	
	発	6:47	大阪市営地下鉄中央線 学研奈良登美ヶ丘行
弁天町 着	6:55	↓	
	発	7:03	大阪環状線 区間快速 大阪行
大阪 着	7:12	↓	

◆夜行フェリーの朝

『ピンポンパンポン♪ 長らくのご乗船、お疲れさまでした。あと、30分程で大阪南港に到着いたします。どなた様もお忘れ物、落し物の無いようご確認ください。また、ドライバーの方にお知らせいたします…』

どうも、おはようございます。現在の時刻は 5 時半。案内通り、あと 30分ほどで大阪南港に到着します。

しかし、あと 30 分で朝食とは…ちょとおおっとキツイよ。受付では朝食券を販売しているが、大丈夫か…。だが、他の部員もぞろぞろダイニングルームに入っていくので、軽くでもいいから食べよう。

とはいったものの、やはり時間が気になってご飯と御御付(おみおつけ、と読む)以外、おかずはほとんど皿に盛れなかった。ここの朝食はバイキング制なのである意味助かったが、何度か喉にご飯がつかえそうになりながらもどうにか持ちこたえ、味噌汁をすすると急いで部屋に戻った。どう考えても朝食代 850 円は、無駄になった気がするが、もう後の祭りだ。



フェリーの布団



おれんじ 8 大阪南港にて

◆さあ、下船だ！……あれっ？

エントランスには下船待ちの多くの利用者がすでに、集まっている。船員に例の半券を渡し、船を降りる。新居浜東港と違い、港に付けられた階段で地上まで降りるので巨大な船体を見上げながら、ターミナルまで歩いて行く。下の写真は待合所付近で撮影したものだが、窓が網入りガラスだったため黒い線が入ってしまった。

最寄りのトレードセンター前駅…じゃない！？あつ、やばつ。ここ、フェリーターミナル駅じゃん！すいません。トレードセンター前だとつきり勘違いしていました。私の確認ミスで急遽、フェリーターミナル駅から乗車。時間には余裕があったので、予定通りの列車に乗れたが危ないところだった。今度は気を付けます…。

◆大阪のゆりかもめ ー南港ポートタウン線ー

南港ポートタウン線は東京のゆりかもめと同じ無人運転、ゴムタイヤ車輪が特徴だ。せっかくなので、先頭車から前方をウォッチング。しばらくして、(乗車する予定だった)トレードセンター前に到着した。次は終点のコスモスクエアだが、ここからの景色がダイナミック。高架橋から一気に地下へ突入する瞬間は、かなりカッコいい。トンネルを進んでしばらくすると、終点のコスモスクエアに到着した。



線路も架線も無い点に注目



無人の運転席

◆大阪市営地下鉄中央線と大阪環状線

コスモスクエアで列車を1本見送ってから、弁天町を目指す。多人数の場合、移動に時間がかかると考えていたが、意外とスムーズに行動できたので見送った列車にも乗れたようだ。しかし、ここはあくまでも予定を優先に。おかげで本日分の青春18きっぷを分配することが出来たので、OKとしよう。

大阪市営地下鉄中央線もコスモスクエアを出発するとはしばらくしてから、地上へと出て高架線を走行する。港の方角を見ると、コンテナの積み下ろしを行うガントリークレーンが小さく見えた。時刻が時刻だけに車内はガラガラだ。やはり、朝だからなのだろうか、部員のテンションは地の底である。こんな時は、朝から盛り上がっている人が一人や二人欲しい。

弁天町から大阪環状線に乗り換えるが、ここも移動の都合上、列車を一本見送った。乗車するのは221系の区間快速。私は最後尾に乗ったが、やはり車内はガラガラだ。終点まで各駅に停車する区間快速は、大阪駅へと向かう。



221系 区間快速 大阪行 弁天町にて

大阪

おおさか Osaka

つかもと

Tsukamoto

しんおおさか

Shin-Osaka

米原まで 110.6km
1 時間 26 分

豊橋まで 262.9km
3 時間 52 分

大阪発 7:30 東海道本線 新快速 長浜行(12 両編成中、後ろ 8 両は米原止まり)
米原着 8:56 ↓
発 9:14 東海道本線 特別快速 豊橋行
豊橋着 11:22 ↓

◆大阪ステーションシティ

2011 年 5 月 8 日にオープンした「大阪ステーションシティ」は、～大阪駅が“まち”になる～をコンセプトに、駅そのものを巨大ショッピングセンターにしたものだ。最大の特徴はホーム中央部を覆う、二つのビルの間にかかる巨大な屋根だろう。まるで、ヨーロッパの駅のように仕立て上げた JR 西日本のセンスはすごい。時間の関係上、ホームから見ることはできないが、次に来たときにはあちこちまわってみよう。

乗車する新快速 長浜行は 8 番のりばから出発する。JR 西日本以西の JR では○番線を用いず、○番のりばと案内するのが通例になっている。こちらにお出かけの際は、注意して聞いてみて欲しい。

やってきた新快速は 223 系で、車内はかなり混雑している。この日はダイヤが乱れ気味で、ある快速は 80 分(!)も遅れて運転していた。



223 系 新快速 長浜行 大阪駅にて



約 80 分遅れで運転している快速列車

◆旅行も後半に

ここから、前日に通った路線を逆戻りしていく。順調に行くかと思えたが、高槻の手前で停まってしまった。構内を見ると先行の列車がまだ停車中。2分ほど停車した後、高槻に到着。この時点で4分遅れだった。

あっ、ビッグミルチ撮るの忘れた。

遅れを取り戻すため、速度は130km/h。これは223系の最高速度だが、遅れがなくても120km/hは平気で出す列車なので、特に珍しい光景というわけではない。隣を走る普通列車も110km/hくらいに見えた。言い忘れていたが、この区間は複々線で外側を新快速や特急が、内側を普通や快速が走行するため、列車の追い抜き、追い抜かれは日常茶飯事。関東であれば、京浜東北線と山手線の並走を想像してもらいたい。もっとも、スピードがまるで違うが…。先頭車は結局、終点の米原まで混雑が続いた。

◆登山客列車

米原での下車時に気付いたが、乗ってきた列車にはかなりの登山客が乗車していた。大きなリュックにしっかりとした服装。年齢幅は広いが、ややおじさんおばさんが多い。このため6両編成の特別快速 豊橋行は新快速以上に混雑が激しく、まるでラッシュ時の車内だ。高山方面の乗客ではと西島先生が予想したが、どうも全てではないらしい。大垣の次駅、醒ヶ井で早くも下車したグループをはじめ、近江長岡、関ヶ原と次々に降りていった。高山本線との接続駅、岐阜で残りの登山客が列車を降りたので、この一団が高山方面の山々にアタックするようだ。ここまでくると、名古屋に向かう利用者も乗り込んで来るので、車内の乗客数は結局±0。そういえば、途中駅から車内の電灯を消灯して走行した。節電の為にしがぶっちゃけた話、天気が良く、トンネルの外であれば、車内灯を点けていても消していてもたいして違いが無い。これを無駄と見るかは人それぞれだと思うが、いまは電気の利用の仕方を見直す良い機会なのかもしれない。



313系 特別快速 豊橋行

◆名古屋飛ばし

かつて、東海道新幹線のぞみ号が登場した頃。下り一番列車である「のぞみ301号」が、新横浜に停車し、名古屋を通過するということに対して一悶着があった。この列車は京都も通過したが、こんな朝早くから観光客は来ないと判断したのだろうか、京都市と京都府側からは特に抗議等は無かったらしい。しかし、名古屋市からは反発が強く、特に政界からは猛烈な反発があったそうだ。

今回の鉄研旅行では、日中に名古屋を通る案としては初の名古屋飛ばしを実現させた。もっとも、必ずしも名古屋を通過しなくてはならない理由があったわけではないのだが、名古屋以外の東海道沿線都市にほとんど立ち寄る事がなかったのと、名古屋以外で自由行動を設けたかったという理由からの処置である。

それでは、名古屋。さよ～なら～。

とよはし

豊橋

Toyohashi

にしこざかい

Nishi-kozakai

ふたがわ

Futagawa

静岡まで 113.4km
1 時間 57 分

小田原まで 209.7km
5 時間 41 分

豊橋発 13:04 東海道本線 普通 掛川行

浜松着 13:38 ↓

発 13:50 東海道本線 普通 興津行

静岡着 15:01 ↓

◆豊橋ストーリー

最初の自由行動は豊橋。ちょうど昼時なので、どこかで食事をしよう。高2部員たちでわらわらと、駅周辺を歩いたが豊橋らしい飲食店が見つからず、駅の立ち食いそば屋になった。暑い日に熱いものを食べてもしょうがないので、冷やしきしめんを注文。食事中に気付いたのだが、壁に飾ってある新聞の切り抜きにこの店が紹介されていた。皮肉のつもりはないが、立ち食いそば屋が紹介されるとは、世の中は広い。

◆再びのトラブル

始発の豊橋行は折り返しの大垣行の後に入線する。だが、この折り返し列車が遅延し、出発時刻になっても姿を見せない。5分程してようやく到着。慌ただしく来た道を帰ってゆくと、掛川行が入線してきた。座席が埋まってしまったため、ドア付近に陣取る。高2部員の一人が手に持っていたマイクを天井に掲げた。どうやら、車内放送を録っているらしい。さらにもう片方の手にはカメラが握られ、こちらは駅名板を撮っている。

途中の浜松で一時下車する。浜松始発の興津行に乗るためだ。電光掲示板を眺めていると西島先生から中3部員が一人いないとの連絡が入った。説明によるとこの中3部員(大垣の件とは別人)は、なんと飛ばしたはずの名古屋で下車したそうだ。その後、本来ならば豊橋で合流できたはずが列車の遅延によって接続できず、いまだに落ちあえないでいるらしい。



313系普通 興津行 豊橋にて



しずおか

静岡

Shizuoka

やいづ

Yaizu

ひがししずおか

Higashi-shizuoka

小田原まで 96.3km
1 時間 45 分

新宿まで 178.8km
3 時間 19 分

静岡発 17:00 東海道本線 普通 熱海行

熱海着 18:13 ↓

発 18:24 東海道本線 普通 東京行

小田原着 18:45 ↓

◆静岡ストーリー

静岡では風呂に入る予定だったのだが、目印にしていた変電所らしき建造物がブレーキ前に通り過ぎてしまった時はかなりがっくりきた(このときの速度は 100km/h 前後)が、地図を見るとどうやらそれは関係ないらしい。正確には、地図を上下逆に見ていたようだ。わ、私としたことが…。

距離はある程度の覚悟はしていたが、意外と遠い。20 分程歩いて、銭湯「桜湯」に到着。ここまで歩くのにかなり汗をかいてしまったため、すぐに服を脱ぎ捨て浴室へ向かう。と、髪を洗おうとしてシャンプーや石鹸がないことに気付いた。どうやらこの銭湯では石鹸類は常設ではなく自分で持ってくるか、銭湯側で買うらしい。一本 40 円ほどだったが、たまたま中途半端に使ったものが余っていたらしく、容量が通常の半分くらいの中古品を番台の女性がくださった。いやはや、ありがたい。

この銭湯の浴室の壁には特に絵は描かれていなかった。私は今まで銭湯で富士山の絵を見たことが無い。銭湯と聞いて富士山の絵を思い浮かべる人は多いと思うが、調べてみるとこれは関東地方に特有のものらしい。確かに旅行中、関東で銭湯に入ったことが無い。今度、近くの銭湯にでも行ってみよう。

アイスの一つ食べてから、桜湯を出る。バス停を見つけたが、次の到着時刻がきわどかったので、徒歩で駅へと向かう。駅前のロータリー付近の横断歩道で、おばちゃんの運転するママチャリに追突されそうになった。スタートダッシュに失敗してよるけたらしく、まあ衝突してもたいして怪我もしなかっただろうが、これが自動車だったらと考えるとちょっと笑えん。



銭湯 桜湯

◆it's time to judgment

駅に戻ると偶然、顧問の先生二人と出会った。名古屋で下車した中 3 部員はすでに到着し、松崎先生からは指導があったそうだ。西島先生からある制裁の案があったが、私達 3 人は満場一致で採択した。その制裁とは鉄研旅行の自粛である。初日、当の本人が名古屋で下車しても良いかという質問に対し、松崎先生は不可の旨を伝え、了承したにもかかわらず、今回の不祥事を起こしたというのが最大の問題点。

個人旅行記ではこんなことは書かないが、これは鉄研旅行記。良いこと悪いことを問わず、起きた出来事を書き綴るものが部の旅行記だと考えているので、どうかご了承願いたい。

◆懐かしの…

やってきた熱海行は前 3 両が 313 系、後 3 両が 211 系の混結編成。JR 東海ではこのコンビをよく目にする。一部の私鉄ではよく見かける、異なる車両形式の連結だが、JR では例が少ないようだ。

と、ここで私も本当に久しぶりに遭遇したが、なんとジベタリアンが現れた！携帯電話で何か大声で笑いながら話している。いらつくよりも、なんだか懐かしさがこみ上げてきた。緑り出してきたのは 2 体。うち一体は途中から人間の姿に変身したが、もう一体は下車するまでその姿でいた。奴らが降りたのは清水。浴衣の乗客が多かったことから、花火大会か祭りでもあるのだろう。

皆様、ところ構わず座り込む行為はやめましょう。



313 系 普通 熱海行(前寄り 3 両) 211 系 普通 熱海行(後寄り 3 両) 土産と共に(許可を得て撮影)

◆<東京 FOR TOKYO>

東京行。いよいよ、旅行も終盤に入ったと思わせる行き先である。これに乗り続ければ、ちりばめられた宝石のように光り輝くメトロポリスに直行できるが、今回はそうは問屋が…いや私が卸さぬ。とっておきのスイーツを用意しているので、最後までお付き合い願いたい。すっかり陽が落ちた薄暗い相模湾を望みながら、列車はまもなく小田原に到着する。



東京 FOR TOKYO



211 系普通 東京行



小田原・横浜・品川・東京方面

小田原

おだわら

Odawara

箱根板橋 Hakone-Itabashi

足柄 Ashigara

新宿まで

82.5km

1 時間 13 分

小田原発 19:06 小田急小田原線 特急はこね 42 号 新宿行
新宿着 20:19 ↓

◆ロマンスをもう一度

50000 形 VSE の白いヘッドライトがちらっと見えるとテンションは青天井だが、ここは努めて冷静に。「特急はこね 42 号」はそろそろと駅に進入してきた。ひと通り撮影した後、車内へ。

まず、天井の高さに驚いた。予想をはるかに超える開放的な空間は、とても鉄道車両とは思えない。VSE とは 50000 形の愛称名で「Vault Super Express」の略である。「Vault」とは「ドーム型の天井」を意味する英語だ。この名の通り、この車両は天井が 2.55m と、とてつもなく高い。実際の高さに加えて、独特の装飾による錯覚により、吸い込まれるような感覚に陥る。座席にもひと工夫が。窓側に 5 度向いているため、座っている際に自然と車窓に目が行くように作られているのが心憎い演出だ。

出発してしばらくすると、車内放送が流れてきた。

「本日も、特急ロマンスカーをご利用下さいまして、ありがとうございます。はこね 42 号新宿行です。停車駅は町田、新宿です。デッキ、お手洗いを含めまして、全車禁煙です。車掌室、お手洗いは 3 号車と 8 号車にあります。携帯電話はマナーモードに設定し、通話はデッキでお願いいたします。次は、町田に停まります…」さて、ひと段落したところでカフェコーナーに行こうかな。



50000 系 VSE 特急はこね 42 号 新宿行

◆VSE 限定コーヒー

私達が乗車するのは9号車で、カフェコーナーはすぐ後ろの8号車にある。普段コーヒーを飲むわけではなく、VSE 限定のプレミアムコーヒーを注文。ついでに、車内販売限定のメモ帳も購入した。紙コップではなく、オリジナルのグラスで提供されるのがVSE クオリティー。なお、このグラスは購入することもできる。

CMでおなじみのカフェコーナーには、立ち席だがコーヒーを飲めるスペースがある。このCMは小田急電鉄のホームページで見ることができるので時間のある方は見ていただきたい。もっとも外は真っ暗なので、まあ気分だけではあるが。私がコーヒーを飲んでいる場所はかつての喫煙スペース。全車禁煙となった今、窓縁は灰皿を塞いだ跡がさりげなくあるのみだ。先程も述べたが、私はコーヒーに関してはド素人なのでコクとか、味わいとか言われてもよくわからないため、おいしかったとだけ書くことにする。

◆終着駅

あつという間の1時間。列車は新宿に到着した。いやはや、また乗りたいですなあ。部員たちとしばらく撮影をしてから、改札を出る。いったん、全員集合。松崎先生の号令で解散が指示され、各々の家路につく。私は20時42分発、「湘南新宿ライン横須賀線直通 普通 大船行」で横浜を目指す。E231系に乗ると、関東に戻ってきたという実感がわく。

終バスに間に合ったため、バスターミナルで並んでいると、夜行高速バス「レイク&ポート号」が到着した。東北道を経由して田沢湖へ向かうバスに、板のような大きな荷物を入れようと四苦八苦している乗客がいる。なんとか荷物スペースにそれを押し込むと、見送りと思われる数人に車内から手を振った。これが「旅立ち」の瞬間なんだなと思った。バスはロータリーをぐるりとまわり、高速道路へ向けて走り去っていった。

本日最後のバスに乗り込み、最寄りのバス停で下車。坂道を登ると、2日ぶりの玄関が見えた。さて、風呂に入って寝るか。いや、その前にこの一言だな。

ただいま。



50000 形特急はこね 42 号 新宿にて E231 系普通 大船行 横浜にて

◆ファイナルストップ

—ご乗車、ありがとうございました。どなた様もお忘れ物、落とし物のないよう、今一度ご確認ください。

本日は夏季鉄研旅行記「瀬戸内横断」をご利用いただきまして、ありがとうございました。またのご利用を、お待ちしております。この列車は回送列車です。引き続き、停車場をご利用のお客様は降りたホームの向かい側の列車をご利用下さい—



Fin.

◆あとがき

前回の停車場から1年、皆様お久しぶりです。「瀬戸内横断」はお楽しみいただけましたでしょうか。旅行の初日は台風が接近していて、こちらもひやひやしていましたが、どうにか去ってくれました。

さて、2011年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震によって北海道から関東地方にかけて広範囲に被害が及びました。特に、東北地方に押し寄せた大津波は沿岸地域に深刻な被害を与え、未だに抜本的な解決策を見出せない状況です。当時、各地から被害状況が入る中、三陸鉄道の一部列車と連絡が取れないということが気がかりでした。ダイヤと沿線の地形を調べてみると、北リアス線の列車は比較的安全な場所を走行していたようですが、南リアス線は海岸のすぐ横を走っていたようでかなり心配していました。

ニュースとホームページで乗員・乗客の無事を確認できた時は胸をなでおろしましたが、その後に掲載される沿線の被害状況が悲惨なものであることは、すでにご存じかと思われます。そんな中、震災の5日後に一部区間で運転を再開し、瓦礫の山となった町を列車が駆け抜ける姿に皆様は何を思うのでしょうか。

かつて広島に原子爆弾が投下された時、広島電鉄は被災したにもかかわらず、3日後には一部区間で復旧し、地元の人々を大いに勇気づけたそうです。この広島電鉄のように、三陸鉄道も被災地の希望として一日も早く全線復旧されるよう祈っています。

『笑顔をつなぐ、ずっと…。』

三陸鉄道支援のご協力をお願いして、筆を置かせて頂きたいと思います。ありがとうございました。

2011年9月