

夏色旅模様

国鉄車には国鉄車たる理由があるんです！

2012年夏。私は、高2の夏というある意味では最後のチャンスと思い、鉄研旅行に参加させてもらった。MLながらから普通列車と特急列車を使って松山に行き、そこからフェリーを使って関東に戻ってくるというプランは、四国に渡ったことがない私にとっては魅力的なプランであった。

同級生の仲間と共に最後まで東京に行きたかったのだが、私は松山で集団を離脱して九州に渡り、日本を半周する形で一人旅をすることにした。つたない文章と写真にどうかお付き合い願いたい。

8月5日(日)

松山までの行程は、省略させていただきたい。(初記事参照)

まずは、松山での自由行動から進めていこう。

松山と言っても特に思いつくことがなかった私は、伊予鉄道の市内を走る路面電車で松山市駅に向かった。

JRの松山駅と伊予鉄道の松山市駅は違い、距離が少し離れている。松山市駅の方が中心地にあるため、地元の間人はこちらを使うことが多いようだ。

松山市駅から郊外電車の高浜線で高浜駅まで往復する。

乗車したのは元京王電鉄の車両で、2009年から走り始めた新型車両である。この車両は、京王電鉄井の頭線でつい最近まで走っていた車両である。

三時半に高浜駅に到着した。海が目の前にあるこの駅からは瀬戸内海を通して本州へ渡るフェリーがいくつか運航している。どこかひなびた、田舎くさい雰囲気駅の駅舎には地元若者が松山へ向かおうと改札に集まっていた。会話を立ち聞きしてしまったのだが、どうやら今夜は花火大会があるらしい。夕方には松山を出発してしまう。見れないのが惜しい。

滞在できる時間もあまりなかったため、駅舎を眺めただけで乗ってきた電車で折り返す。

市内に戻ってきた私は、松山市駅の一つ手前の大手町駅で下車した。

大手町というと東京を思い浮かべる人がいると思うが、ここは日本で数少ない現役の十字平面交差があるところである。市内電車と郊外電車が交差するところで、鉄道界では有名である。市内電車が郊外電車の線路を渡っていくのを見てから、私はJR松山駅へと徒歩で向かった。



伊予鉄道 3000系 (元京王 3000系)



伊予鉄道高浜線高浜駅



伊予鉄道大手町駅

JR 松山駅に戻って、少し駅の中にいた列車たちを撮影した。JR 四国の車両は、JR らしからぬ独特なデザインをしているものが多いように見受けられる。予讃線と土讃線を走るアンパンマン特急など、他社の JR ではあまり行っていない試みをしているところなど、私はいい印象を持っている。私鉄とも JR ともどこか違う雰囲気は好きだ。

松山駅で同級生の山田と合流し、駅前にあるスーパー銭湯で汗を流す。道後温泉には部員の半分くらいが行ったらしいが、風呂に入るだけならこういう場所でも十分である。温泉には行きたいが、時間に余裕がない時には風呂に入るのも貴重なものである。銭湯は熱くはあったが、十分疲労を回復できた。駅に戻って、次に乗る列車を待ちながらそば屋で食事。

予讃線 929D 列車 八幡浜行き

17時53分、松山発。
JR 四国は独特な形の車両が多いが、もちろん国鉄時代からの車両も運行している。
このキハ32形気動車は国鉄末期に四国向けに登場した気動車である。
最近の新しい車両にはない、走行する際の揺れが、風呂上がりの私を眠りへと誘うが、これから通る駅のためになんとか目を開けて、瀬戸内海を見つめていた。
この929D列車は、予讃線である伊予長浜を經由する。向河原～伊予大洲間は海岸沿いに走る予讃線と、山を抜けていく内子線との二つのルートがある。
海岸沿いの予讃線は瀬戸内海の景色が非常に良く、夕方には太陽の日没が目の前で見られる。
その日没時の景色で有名なのが、途中の下灘駅である。青春18きっぷの広告に使用されて以来、夏には多くの18きっぷ利用者が訪れる。
18時37分に下灘駅に到着した。
ホームにはカップルとカメラを持った人が数人いる。ちょうど雲から太陽が出てきたところで、素晴らしい景色であった。



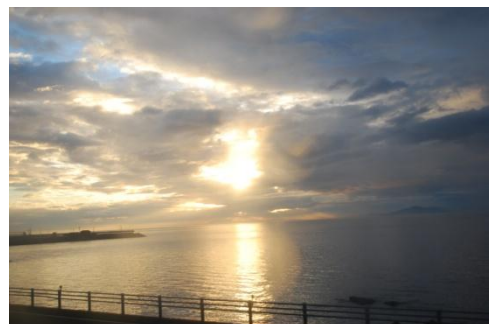
JR 四国 7000 系電車



JR 松山駅



929D キハ 32-1



瀬戸内海

二両の気動車は伊予長浜のあたりから山の中に入っていく。終電ではないはずなのだが、車内は私と乗務員を含めても5人しかいなかった。ワンマンではないから、乗客は3人ということになる。

冷房が効きすぎて風邪をひきそうになったので、座席の下から流れてくるエンジンの排気で足を温める。

伊予大洲、19時28分着。

ここから内子線経由で伊予市まで戻る。

予讃線・内子線 4666D 列車 松山行き

1両の気動車は真っ暗な夜をただ淡々と走る。

東京だと帰宅ラッシュの時間だが、乗客は5人ほどであった。話す相手がいないということに気付き始めた私は、だんだんと寂しくなってきた気がした。

伊予市に20時44分に到着した。予定では40分後の予讃線の普通列車に乗る予定だったのだが、伊予市駅周辺の暗さには勝てず、隣にいた内子線の列車で行くことにした。

予讃線・内子線 4671D 列車 宇和島行き

20時57分、伊予市発。

この時が寂しさのピークだったと思われ、携帯電話で友人と会話を始めてしまっていた。

なんとも心が小さいものである。

外は完全に真っ暗であり、家の灯りすら見えなくなってきた。

八幡浜には22時09分に到着した。

途中駅にも関わらず、車内は1人になっていた。

静まりかえった八幡浜の町を1人歩く。

この八幡浜の港から、九州の別府へと行く宇和島運輸フェリーが運航している。

宿泊代を浮かせるために、ゆっくり眠れる深夜便を選んだ。

港まで2kmほどの距離であるが、誰ともすれ違わないというのは夜の恐怖と孤独感をだんだんとふくらませていき、フェリー乗り場に無事に着いた時は疲れて坐りこんでしまった。

フェリー乗り場にはまだ誰もいなかった。

出港1時間前に窓口が開き、乗船券を購入。カーフェリーのためドライバーの乗客が目立ったが、家族連れなども乗っているようだった。



4666D キハ32-3



4671D キハ54-8



八幡浜駅



八幡浜フェリーターミナル

8月6日(月)

0時20分、八幡浜港を出港した。

列車に乗っていただけだったが、疲れで出港してすぐに眠りこんでしまった。2等船室のカーペットに枕だけでも、横になれるだけで十分だった。

船は3時10分に別府港に到着したが、5時まで船内で休憩できるために休憩時間ぎりぎりまで眠っていた。

船を降りて、フェリーターミナルから別府駅へと歩く。

乗るのは日豊本線の始発列車、駅までが意外に距離があり、早歩きで向かう。

日豊本線 620M 列車 柳ヶ浦行き

2両の815系電車で、小倉方面へと北上する。

あいにくの曇り模様と朝の運動のせいで、日豊本線の列車を撮影する気が失せてしまっていた。

私は、予定を変えてそのまま小倉方面に向かうことにした。

日豊本線 2532M 列車 門司港行き

柳ヶ浦で列車を乗り換え、門司港行きの列車に乗車。

乗車してすぐに眠ってしまい、小倉の手前で目を覚ました。

8両編成の列車は、柳ヶ浦付近ではガラガラだったが、小倉が近くなるにつれて通勤・通学客が多くなっていく。夏休みでも8月の最初に仕事をしている人は多いようだった。

小倉で後ろの4両が切り離されるため、小倉で前の車両に乗り換えた。

門司港、8時34分着。

九州の玄関口。古い姿をそのままに残す駅舎は、明治時代の駅舎そのものであり、タイムスリップしたかのような感覚になる。特に、みどりの窓口にかかっている

「場賣符切」の文字は凝っている。

駅舎を出るとすぐに関門海峡が広がり、眼前には本州と九州を結ぶ関門橋が現れる。

これから戻る本州がすぐ目の前に見え、手が届きそうだった。

少し海風に当たってから、門司港駅へと戻った。



別府駅



門司港駅



関門橋



関門海峡

鹿児島本線 2535M 列車 中津行き

9時15分、門司港発。

日豊本線で撮影活動を行わなかった代わりに、鹿児島本線の西小倉で撮影活動を行うことにした。

再び小倉駅を通過して、博多方面に向かう。

20分ほどで西小倉に到着。

日豊本線と鹿児島本線の合流するこの駅は、元小倉駅としてターミナルとして長らく機能していた。

ターミナルが小倉駅に移っても、広い構内は健在である。3面5線と貨物線だけでも普通の駅よりは広さがある。

ホームの先端で撮影活動を始める。天気はそれなりに晴れていて、気温が徐々に上がってきた。日陰に入りながら、スポーツドリンクで塩分と水分を補給する。本線の合流地点のため列車の本数は多いのだが、関東と比べるとそうでもない。10分くらい列車が来ないこともある。のんびりした時間が流れていく。たまに新幹線が通過していく音を聞いたりして、夏の九州の時間を楽しむ。

ほーっとしていただけてなく、撮影活動もちゃんと行う。

特急ソニックは日豊本線の列車だが、博多を始発とするために鹿児島本線からやってくる。小倉で方向転換して日豊本線に入るため、二回は西小倉を通ることになる。右の写真は日豊本線からやってきた博多行きソニックで、このあと後ろからやってきて鹿児島本線で博多へと向かう。

九州にはソニックやかかもめといった奇抜な特急が多いが、良い普通列車用の車両が多い。

813系などの車両はほとんどがクロスシートの車両で、旅行している気分になる。811系は微妙だったが、813系と817系の乗り心地は非常によかった。東京の鉄道に比べたら、この車両で毎日通学できるのは少し羨ましいかもしれない。

ざっと1時間半くらい撮影していただろうか。

もうそろそろ昼どきである。朝からなにも食べていなかったため、さすがにお腹が空いてきてしまった。

前から食べてみたかった駅弁のことを思い出し、撮影をやめて博多へと向かうことにした。

誰もいないホームで撮影機材を片づけて、次の列車を待つ。

813系6両の快速列車がやってきた。この列車で、途中の折尾まで向かう。

鹿児島本線 4237M 列車 荒尾行き

11時13分、西小倉発。

車内は混んでいて、座ることはできなかった。



2535M 813系 3両



883系 特急ソニック



415系 普通列車



811系 普通列車

11時35分に折尾駅に到着した。

この駅は、駅弁の立ち売りをしている数少ない駅である。駅弁というと、駅の売店や土産屋で売っているイメージがあるが、かつては停車する列車の乗客がすぐ買えるようにと、ホーム上で駅弁を持った人が立ち売りをしている場面が多かったようだ。

例を挙げると、群馬県の横川駅だろうか。列車後部に機関車を連結するためにすべての列車が3分以上は停車するため、列車の窓を開けて直接立ち売りから駅弁を購入していたらしい。

横川から先は現在は廃止されたため、立ち売りはもう行っていないのだが、横川駅の駅弁である峠の釜めしは今でも有名な駅弁として知られている。

この折尾駅も、最近としては珍しく駅弁の立ち売りを行っていた駅である。

しかし、どうやらこの立ち売りも去年で終了してしまったようだった。残念である。

仕方なく売店でこの駅の駅弁であるかしわめしを購入。

筑豊本線・篠栗線 4637H 列車 博多行き

12時00分、折尾発。

転換クロスシートの二人掛けの席に座り、発車してから先ほど購入したかしわめしを開いた。

かしわめしは、かしわという北九州郷土料理である鶏肉を主とした炊き込みご飯で、海苔、卵、鶏が斜めに載せられていた。炊き込みご飯にも鶏の汁が使われているようで、非常に美味だった。空腹を満たす。

食べ終わったところに直方に到着した。

折尾からは鹿児島本線で博多まで直で行けるのだが、あえて筑豊本線・篠栗線を経由して博多へと向かう。どうせなら脇道に入ってゆっくり向いたかった。

直方は北九州と福岡のどいたい真ん中くらいにある。

筑豊と呼ばれる石炭の炭鉱が多く見つかったの中で、石炭の集積場として機能していたらしく、地方都市と呼ばれるくらいには大きな町だ。

直方で折尾からの乗客以上に人が乗ってきて、たちまち車内は混み始めた。ここから博多まで1時間なのだから、交通の便は良い方なのかもしれない。

直方を発車してしばらく外の景色を見ていた。田んぼばかりの景色とレールとレールのつなぎ目を通過する時のリズムカルな音に眠気を誘われ、気づいたら眠っていた。

13時22分、博多駅に到着した。

この時点での東京駅からの移動距離は、すでに1200kmを超えていた。



4637H 817系2両



折尾駅



かしわめし

福岡の中心駅である、博多駅。

熊本や長崎など主要都市を結ぶ特急が多く発着し、関西へ向かう山陽新幹線と鹿児島へ向かう九州新幹線も発着している。

駅は去年新しい駅ビルが完成したばかりで、内外装ともにきれいな作りになっていた。

駅に着いたのはいいが、予定が決まっていない。18時半ごろの電車に乗ることは決まっていますが、それまでなにをするかは決めていなかった。

ひとまず邪魔な荷物をコインロッカーに入れ、左足にできてしまったマメをどうにかするために薬屋で絆創膏を購入。

スニーカーではなくサンダルを履いてきてしまったため、靴ずれが起きてしまったのだ。

絆創膏を貼って、福岡市営地下鉄に乗る。

福岡空港に行って、飛行機でも撮ろうと思ったのだ。

1日乗車券を買って2駅で福岡空港に到着。

福岡市の中心から近い空港として知られている福岡空港は、国内線だけでなく中国・韓国を中心としたアジアへ向かう国際線も多く乗り入れている。

展望デッキがあるのは第2と第3ターミナルだが、第3ターミナルの方が離陸を撮影するには適している。

飛行機に乗る乗客ばかりのコンコースを、一人だけ大きな荷物もなく歩いた。

展望室は冷房があまり効いていないうえに、ちょうど日光が射しこんでくる時間帯のためか、非常に暑かった。

ちょうど日本航空の新千歳行きJA3515便が駐機場から出発し離陸するところだった。

急いで望遠レンズを出してカメラを構える。

機体はボーイング777-200で、最近出始めた鶴丸塗装仕様だ。古い鶴丸塗装も嫌いではなかったが、この塗装になってからのJALは元気なように思え、この塗装は好きである。この塗装のジャンボ(B747-400)が見れなかったのは残念でならない。

そのあとも何枚か写真撮って、急に風呂に入らなければならぬ気がしたため、福岡空港をあとにした。

次は飛行機に乗ってこの空港に来たいものだ。

再び地下鉄に乗り、一駅隣の東比恵で下車。

地下道を抜けると、そこは気温30度に包まれた真夏の都市の道路であった。一気に汗が噴きだす。

炎天下の中、車が往来してる百年橋通りを南下する。

1kmほど歩いたところで路地に入り、目的の場所に着いた。

公衆銭湯である、花の湯。

私はようやく汗を流せると期待して、銭湯特有の緑の「ゆ」のマークが入ったのれんをくぐった。



博多駅



福岡市営地下鉄空港線



JA0070 (B777-200)

のれんをくぐると、そこは小汚いどこにでもある銭湯だった。携帯で調べた花の湯はもっと綺麗なはずだったのだが。騙された気分で、狭い風呂場に入って体を洗って汗を流す。おじさんが無言で視線を向けてきたのが非常に気になったが、気づいていないふりをして浴槽に浸かった。熱くもぬるくもなく特別さもちいいわけでもない風呂に数分浸かっただけで、すぐに銭湯を出た。あとで調べてみたら、唐津にも花の湯というスーパー銭湯があったようで、どうやらそっちの方がと勘違いしてたようだった。名前くらい分けてほしかった。

博多駅に歩いて戻り、地下鉄の一日乗車券を有効活用するために再び地下鉄に乗車。

姪浜まで行って折り返すだけで暇潰しでしかなかったが、無駄に移動して疲れるよりはましに思えた。

3回目の博多駅で、入場券を買って新幹線のホームを覗く。九州新幹線の800系を見るのは初めてで、車内も車体もきれいな車両だなと感じた。一度くらい乗ってみたい。

700系レールスターも停車していた。レールスターは山陽新幹線でひかり号に使用されるために作られた車両である。

最近はこのまま号の運用ばかりに入ってるため、今後の動向が気になるところだ。

列車の時間がせまってきたので、コインロッカーから荷物を取り出して在来線ホームへ上がる。

夏休みでも帰宅時間帯のため、ホームには帰宅中と思われるサラリーマンなどであふれていた。快速列車に並ぶ列は階段を囲むほどにまで伸びている。

長い列をよそ目に、反対のホームの特急列車を撮る。

佐世保へ向かう特急みどりで、カラフルな塗装である。

このみどりと、長崎へ向かうかもめとハウステンボスへ向かう臨時特急ハウステンボスを併結して、3つの列車が1つで途中まで向かうことがあったが、タイヤ改正で消えてしまった。

こういう珍列車もだんだんと減ってきた気がする。

みどりが出発していくのを見送り、これから乗る列車にて座るべく乗車位置目標に並んだ。

これから乗るのは、列車種別としては珍しい準快速である。

準急というのは、関東でも私鉄で多く見られる種別で、小田急や西武、東急などが行っている。

準特急というのも京王電鉄が走らせているが、準快速となると行っているのはこの鹿児島本線だけだ。

珍しい種別名というだけで、実態は快速停車駅と赤間～折尾間各駅に停車する。

鹿児島本線 4264M 列車 門司港行き

博多駅を18時05分に発車した。



九州新幹線 800系 つばめ



博多駅名標



783系 特急みどり



準快速発車案内

夕暮れどきの田園を、準快速は快走していく。

席に座って外を眺めていると眠気が襲ってきたのだが、どうも眠る気にはなれなかった。

なかなか来られない場所の風景でも目に焼き付けておきたかったのかもしれない。確かにスペースワールドのスペースシャトルは目に焼き付いている。スペースシャトルが引退したいま、あれはどうなるのか少しだけ気になった。

小倉着、19時19分。3回目の小倉だ。

九州も終わりだと思うと、旅も終わりに近づいてきている気がした。実際、足は東京へ戻る方向になるのだから終わりなのかもしれない。

鹿兒島本線 5230M 列車 下関行き

19時51分、小倉発。

隣の門司駅を発車すると、すぐに車内の灯りが消えて車内が真っ暗になる。しばらくすると灯りがついて加速を始めた。これは交直転換というもので、交流電源と直流電源を切りかえる時に電気が消えるものである。JR九州が交流電源を使用しているのに対して、本州側のJR西日本は直流電源を使用している。

新しい電車は消えることはないのだが、この415系は国鉄時代の車両のため、電灯は消える。こういうことが見られるのもいまやここだけになった。

関門トンネルを抜けて、本州に再上陸。意外とあっけない。

15分で下関に到着し、反対のホームに停車していた列車に乗車する。

山陽本線 3672M 列車 新山口行き

20時19分、下関発。

あたりは真っ暗で、やはり外に明かりは見えない。

強い眠気が襲ってきたため、ここではさすがに眠ってしまった。

終点の新山口に21時27分に着いた。

ここから新幹線に乗って広島へ向かう。今日の宿は広島だ。

新幹線のコンコースに向かうと、ちょうどテレビでニュース9がやっていた。なでしこJAPANの準決勝が行われるらしい。スポーツコーナーはその話題をずっとしゃべっていた。

ホームに上がってしばらく待つと、少し青みがかった白い新幹線がやってきた。これで広島へ向かう。

山陽新幹線 こだま 822号 広島行き

21時53分、新山口発。

車内は誰ひとりとしておらず、貸し切り気分であった。

シートモケットはふかふかでピッチも広い。暖色系の電灯を使っているためか、ゆったりした感覚があった。

このまま東京まで行きたい気分になった。



小倉駅名標



5230M 415系4両



822A N700系8両



N700系車内

ゆったりした時間は40分で終わってしまった。

広島、22時36分着。

今日はここで体を休める。

誰もいないコンコースを歩いて、広電のりばへ向かった。

10時半という時間のため路面電車が動いているか若干不安だったが、さすがに路面電車は12時近くまでは運行していた。

本通へ向かい、宿に入る。

入った方がいいが寝るわけにもいかなかった。翌日乗る電車が山陽本線の初発列車のため、早く出なければならない。

本を読んだり、携帯のラジオでなでしこJAPANの準決勝を聴いたりして眠気をどうにか抑える。決勝進出はめでたいニュースだった。

8月7日(火)

4時半に広島駅へ歩き始めた。

路面電車が動き始めるのは5時45分、広島駅から乗る山陽線の電車は5時53分のため、歩かなければならなかった。

あたりは真っ暗で空は青くすなり始めていない。

5時過ぎに駅前広場に到着すると、駅はまだシャッターが下りた状態だった。シャッター前には駅が開くのを待つ人が多くいる。中には広場で一夜を明かしたと思われる人もいた。

5時25分にシャッターが開いた。改札で日付8月7日の広島駅印を押してもらい、乗る列車の発車する7番のりばへ行く。ベンチで座って待っていると、115系の列車が入ってきた。

これは岩国からの普通列車で、海田市から呉線を経由して岡山まで行く。車両は115系で、今では珍しい塗装である瀬戸内色という塗装の車両だった。

呉線も回って行きたかった。海沿いを走る路線で、この時間なら景色もいいのではないだろうか。

4両編成の列車を見送って、再び列車を待つ。

すぐにまた115系8両編成の列車が入線してきた。

これから乗る糸崎行きの普通列車である。真っ黄色の塗装は最近JR西日本が推し進めてる山陽地域用の地域色で、なんとも言えない塗装だ。正直言ってJRらしさがなくて好きではない。乗ってしまえば同じではあるが。

山陽本線 326M列車 糸崎行き

5時53分、広島発。

もみじまんじゅうとかお好み焼きとか食べたかったが、深夜着早朝出発で開いてる店もないため、叶わなかった。

次に来る時くらいは、宮島などにも行ってゆっくりしたい。



115系 普通列車岡山行き



広島駅名標



326M 115系8両

瀬野駅を通過すると、勾配が急にきつくなり、速度も少しばかり遅くなった。

ここが、有名なセノハチと呼ばれる急勾配の難所である。

セノハチは、瀬野駅～八本松駅間 10.6kmにある。

山陽本線は、この区間の大山峠という峠を最短距離で通しており、この区間では22.6%という急勾配が連続している。

急勾配のために補機なしでは列車が通過できないため、1894年の開業から長い間、上り列車の最後尾に補機として電気機関車が連結された。

瀬野駅にてかつてあった瀬野機関区からの機関車が列車と連結し、八本松駅にて走行しながら列車と切り離しを行っていた。停車による切り離し時間の短縮が目的で、これは2002年まで行われていた。

今では勾配対応の車両が多くなったため、旅客列車には連結されなくなった。しかし、重量がある貨物列車には今でも補機としてEF67形電気機関車が最後尾に連結されている。

ここを通る上り貨物列車はすべて、広島駅すぐにある広島貨物ターミナルにてEF67を最後尾に連結し、八本松の隣駅の西条で停車して切り離しをする。貨物列車はそのまま目的地に向かい、切り離されたEF67は単独で広島貨物駅へと戻る。

今回の旅行の目的の一つが、このEF67の撮影である。

実はEF67は老朽化に伴い、置き換えが決まっているのだ。

EF67そのものが他の電気機関車の改造車なので、当然というか遅すぎたくらいである。

6時25分、八本松着。

駅から少し歩いて、上り勾配から下り勾配へ変わる場所を撮影地にした。

EF67は列車の最後尾に連結されているため、上り列車が通過したあとを後追いつる形で撮影することになる。

太陽が昇り始めた時間帯のため、完全に逆光で撮影することになった。せめて曇っていればよかったのだが。

撮影を始めてすぐに一本目の貨物列車がやってきた。

梅田行きの2084レで、補機はEF67-3だ。

その後、5分後に回送でEF67-105が、10分後に115系の普通列車が下り線を走っていった。

1時間くらいしかいなかったのだが、田舎の割には貨物も旅客も本数はそれなりにあるように思えた。やはりさびれても幹線としての機能はちゃんとあるようだ。

1時間の間に15本くらいの列車が通過していく。

列車が来なくて暇になることを想定していたが、そんなことはなかったのが意外といえば意外だった。



2084レ EF67-3



1050レ EF67-101



5070レ EF67-1

気温が高くなってきたのと、昨日から寝ていないのもあって撮影活動をするのに限界を感じた。

八本松駅に戻り、ベンチに座ってぼーっとする。

通勤通学時間帯に入ったようで、サラリーマンや学生で広島方面のホームは埋めつくされている。都市へ向かう電車が混むのは日本中どこでも同じらしい。

山陽本線 332M 列車 糸崎行き

八本松発、8時16分。

ここから関西圏に入るまで、ずっと寝ていたために記憶が曖昧である。

三原で乗り換えて、岡山で乗り換えて、相生で乗り換えて、姫路で乗り換えて、新快速の車内でようやく目を覚ました。

山陽本線・東海道本線 3466M 列車 新快速 網干行き

姫路から大阪まで1時間で行けるため、新快速の車内は混雑していた。姫路と新大阪の間に新幹線があるが、関西では新幹線を使うくらいなら新快速で行くというのがあるように思える。

西明石が近くなると、瀬戸内海が見えてきた。

あいにくの曇り模様で、海はきれいに写らない。広島とではずいぶんと天気には差があった。

景色にビルが多くなってきて、2回目の大阪駅に到着した。

13時43分、大阪着。

去年、一昨年、さらにその前の年にも鉄研旅行で大阪に来ている。年に一回以上のペースで大阪駅に来ているため、駅の構造にも若干慣れてしまった。

大阪環状線に乗り換えて、今宮駅へ向かう。

旅行目的2個目は、大阪環状線の撮影だ。

関東では引退した201系や、新型車両の225系などを撮影する。

大阪環状線は、関西のJRの大動脈とも言える重要な路線だ。天王寺—大阪—天王寺の約20kmを環状線に通しているのだが、関東の山手線とは違って環状する列車だけではない。

新大阪から貨物線を経由して関西空港へ向かう特急はるかや、和歌山や紀伊勝浦に向かう紀勢方面の特急くろしお、奈良方面に向かう紀州路快速など、さまざまな種類の列車がひっきりなしに走っている。

山手線と違って種類が豊富なために、車両にもバリエーションがあって見ていて飽きない。

1時間もの間、私は来る列車に向けてひらすらシャッターを切っていた。



426M 115系4両



大阪環状線 201系



関空・紀州路快速 225・223系



特急はるか 281系

15時過ぎくらいに、環状する大阪環状線の列車に乗る。
関西にいられるのは9時間くらいで、雲っているために撮影できるのもあと3時間くらいが限界だった。
まだ撮影したいものがあったために、移動を開始する。
20分ほどで京橋に着く。

ここでしばらくJRから離れて、京阪電車に乗る。
京阪電気鉄道京阪本線は、大阪の淀屋橋から京都の三条までを結ぶ路線である。JRとは少し離れて、淀川沿いに線路が伸びている。

京都―大阪間と言えば、JRや阪急などがデッドヒートを繰り広げる競走区間であるが、京阪は離れているせいか競走の中に入っているような気はあまりしない。

京阪特急と呼ばれる無料の特急を走らせているのだが、線路にカーブが多かったりJRの新快速と比べると多い停車駅のせいで、所要時間は50分ほどかかっている。

しかし、大阪の京橋や京都の三条、七条などの中心地を一本で結んでいるのはJRにはない強みだと言える。

京橋から寝屋川市に移動して、撮影を開始。

新型の3000系車両や8000系を撮影。

実は、ただ京阪電車を撮りに来たわけではなかった。
京阪電車名物である「テレビカー」と呼ばれる車両を撮影するために、わざわざ京阪電車までやってきたのである。

「テレビカー」とは文字通りテレビを設置している車両のことで、現在は特急に使用されている8000系に設置している。

全面的に撤去することが決まり、テレビカーそのものはだいぶなくなりましたが、一部ではまだ装備している編成もある。

右の写真の8531Fと呼ばれる編成は、営業運転開始の頃からテレビを設置しており、これが愛称である「テレビカー」という名前がついた。

老朽化により、来年の春には引退が決まっている。

撮影した寝屋川市駅にも、鉄道ファンが数人ほどホームの先端で撮影していた。

京阪電車というと、この8531Fのような車両のイメージがあったのだが、今後は3000系のような車両が京阪電車の顔になっていくのだろう。

関西とはいえ、少しだけ寂しいものがあった。

8531Fを撮影してから、いったん淀屋橋に戻り、特急を待つ。
狭いホームはサラリーマンであふれていた。どうやらもう帰宅ラッシュの時間に入っているらしかった。

2階建てのダブルデッカーの列に、サラリーマンとともに並んだ。



京阪 3000系



京阪 8000系



8531F (初代 3000系)

少し高いところからの車窓というのは、また違うものがある。私鉄で2階建てというのも珍しく、淀屋橋まで夕暮れの車窓を楽しんだ。

淀屋橋から少し戻って東福寺でJR奈良線に乗り換えて、一駅で京都に着く。

京都に着いたころにはもう20時になっていた。

駅前のコンビニで夜食を買って、駅の中にある立ち食いそば屋で夕食をとる。

ホームに行くと、大きな荷物を持った客が多く見られた。

MLながらに乗る客だろうか。

東海道本線 3526M 列車 長浜行き

21時01分、京都発。

1時間ほどで米原に着き、JR東海区間に入る。

そろそろ旅も終わり。

ようやく帰れるという気持ちと物足りなさがあったが、とにかく疲れた。

大垣に着くと、ムーンライトながらを待つ客でホームはいっぱいだった。今日は満席らしい。

東海道本線 9390M 列車 東京行き

22時49分、大垣発。

上りのMLながらではいつもはずれの席をひいてる気がする。

去年はリクライニングが勝手に戻る仕様だった。

今年は、周りがうるさくて寝られなかった。

大学生3人組が4時まで飽きずに隣でしゃべり続けていたために、まともに寝られなかった。夜行列車なのだから仕方ないといえは仕方ないのかもしれない。

人身事故で55分遅れて、5時55分、終点の東京駅に着いた。

総移動距離はだいたいが、2678.8kmだった。

1泊5日の一人旅というのはもうしたくないと思ったが、同時にもうできないという気がしてすこし寂しくもあった。



京都タワー



ムーンライトながら (下り)

あとがき

今回の旅行で、いろんなところを回りすぎてのんびりできなかったというのは非常に悔しいところなのだが、同時に日本の広さというのも実感できた。

毎日、電車に乗って通学していると、日本って狭い国なんだな、そう感じてしまうことが多い。

しかし、いざ四国やら九州へと足を伸ばしてみると、時間がかかるし大変である。

飛行機や新幹線で行けばそうでもないのかもしれないが、5日でそれらを使わずに関東と九州を往復するというのは、過酷なものがあつた。

旅というのは、本当に面白い。そう感じた旅行だった。