

## 急行とSLとアプト式鉄道

会社を出たのは18時50分である。今回（平成7年9月1日～3日）最初に乗るのは19時22分発の快速「マリンライナー54号」の予定だったのだが、もう間に合わない。こんなこともあるかと、乗車券は今日の昼間に買っておいたのだけど、指定券の類は何も買っていない。週末だと言うのにのんきな話だけど、果たして取れるかどうかは疑わしい。

今回は東海道本線やその周辺に残る急行と静岡の大井川鉄道のSL列車に乗ることが目的である。前回に続いて急行列車に執心しているけど、乗れるときに乗っておかないと廃止されてから悔やんでも、後の祭りになる。

すぐ家に帰って、ひと風呂浴びて19時20分頃家を出た。乗るのは1本後の19時47分発の「マリンライナー56号」だ。第2案となるが、これに乗り損なうと「瀬戸」しかない。とはいえ、5月の九州行きよりはずっとましだ。

高松駅の窓口はやはり混んでいた。時計を睨みながら、順番がきて「のぞみ502号」と寝台急行「銀河」のA寝台を頼む。「のぞみ」に関しては全く懸念していなかったものの、「銀河」のほうは週末だから取れなくて元々、取れて上段、無理ならB寝台でもとにかく乗れば良いと思っていただけにハラハラしたけど、幸いにも下段が取れた。発車数時間前の「銀河」でA寝台の下段が取れるなど思っても見なかったから、幸先のいいスタートに意気揚揚と列車に乗り込む。

名古屋以東へ旅に出る場合、いわゆる「0日目」に出ようとする、19時台の「マリンライナー」がタイムリミットになってしまう。20時36分発の「瀬戸」という手もあるが、そんな贅沢ができるほどのお金は持ち合わせていない。ちなみに、山陰方面などは18時47分発の「マリンライナー52号」が「最終」になってしまう。誠に難儀なことと思っている。「瀬戸」が贅沢といっても、仮にB寝台利用の場合、「銀河」との差は特急料金と急行料金の差だけなので、新幹線に乗り継いで「銀河」に乗ることを思えば、新大阪で乗り継ぎ割引が適用されるとはいえ、実は「瀬戸」とほとんど差がない。

この時間帯の「マリンライナー」は例によって、通勤客が大多数を占めている。外を眺めても何も見えないけれど、それでも瀬戸大橋を渡っていると海に浮かぶ大小の船の灯りが揺れていて旅情をそそるものがある。大元を過ぎて右に大きくカーブすると急に明るくなって岡山に着いた。

次に乗るは21時09分発の「のぞみ502号」新大阪行きだ。東京まで行かないせいか、乗車率は芳しくない。時刻表を開いて行程の確認などしているうちに21時52分、あっけなく新大阪に着いた。この間、姫路も新神戸も停まらずノンストップだったから所要時間はわずか43分である。

22時頃、在来線ホームに降りる。さすがに大阪とは違って、この時間の新大阪はホームも、ホームから見える駅周辺も寂しい。しばらくすると、22時10分の定刻に「銀河」が入線してきた。1分停車の後発車。ビールも2本買ってある。「銀河」はかねてから乗りたいと思っていた列車で、それがA寝台の下段で寝るという形で実現した。寝台列車には1年近く前に廃止直前の東京－博多間「あさかぜ1号」のA寝台個室に乗って以来の利用となる。寝台、それもA寝台や個室で寝るとなると、やっぱり嬉しい。

編成の真ん中辺りから乗ったので、3、4両歩かねばならなかったが、見た感じではB寝台は家族連れやグループで結構賑わっている。以前、「銀河」の乗車率がたいへん悪い

という記事を本で読んだことがあるが、今晚の盛況を見るかぎり決して悪くない。バスに客を取られたというけれど、波動輸送を中心にまだまだ強みを見せそうだ。それに今日は9月1日ながら金曜日だから夏休みの延長のようなものである。このように遊びに行けるし、宿題が残っていてもあと2日は猶予がある。定刻に発車した。

「銀河」は急行の中では最も古くからある愛称で、一貫して東京－大阪間を結んでいる。戦後の混乱期も収まらない昭和24年に特急「平和」とともに戦後初の列車愛称として登場して以来、その後お蔵入りとなった「平和」を尻目に今なお健在である。東海道新幹線が開業する前後には個室寝台が連結されたり、ビューフェを営業したりと常に一線級の活躍を続けてきた。のちに大阪行き、姫路行きの2往復体制になった時期もあったが、昭和50年からは再び1往復に戻っている。国鉄末期には特急格上げの話もあったほどで、いかに格調の高い列車かが分かる。このような様々な歴史を持つ急行で、今も夜行急行としては唯一の「全車寝台」列車として、東海道に燦然と輝いている名門である。

せっかく「銀河」に乗ったのだからさっさと寝てしまうのはもったいない。窓のカーテンを開けて、ビールを飲みながら日付の変わる米原まで起きていようと思う。しかし、それにしても揺れが激しい。座っていても横になってもよく分かる。急行なのでスピードを求めるのは分かるが、客車の最大の利点である乗り心地が犠牲になるのは頂けない。それに夜行だから競って先を急ぐ必要もない。その点はもう少し改善してほしいものである。

さっそく買ってきたビールを飲んでみると、あまり冷えていない。冷えたビールを片手に夜景を見るのが夜行列車での一番の楽しみと思っているのだが、これでは少し物足りない。「銀河」は急行だけど、夜行列車なので、車内販売がないのは仕方ないと諦めるとしても、自動販売機もないので、ぬるいビールで我慢するしかない。でも、自販機一つ付けるだけでも乗客を取り戻すきっかけになるのではないかと思う。

さて、わがA寝台だが、私を含めてわずか6名しかいない。しかし、京都で5名、大津で4名乗ってきて、15人となり定員28名の半数を超えた。それにしても、大津に停まるのは嬉しい。

滋賀県の県庁所在地でありながら、大津に停まる優等列車はほとんどない。京都とは山科を挟んでわずか2駅と県庁所在地間の距離としては日本で一番短い。それに新快速や快速が頻繁に走っているから、わざわざ有料の優等列車を大津、京都と連続して停車させる必要はないのかもしれない。大津停車の優等列車は、今乗っている「銀河」の他に大坂－飛騨古川間の急行「たかやま」、大坂－新潟間の急行「きたぐに」、大坂－長野間の急行「ちくま」と急行ばかり4往復8本である。特急ではわずかに草津に臨時延長される「はるか1号・54号」が停車するに過ぎない。でも、これはあくまで臨時だから、大津はやはり急行停車駅である。それ故に大津に到着すると急行に乗っているんだなと実感するのだ。

廊下とはカーテンのみで隔てられているいわゆる開放型のA寝台を利用するのは初めてで、その寝台幅の広さ、天井の高さに快適さを感じる。荷物も邪魔にならない。かつて、寝台電車の急行「きたぐに」のB寝台の下段を利用したとき、幅はA寝台並みであったが頭がつかえるくらいに天井が低かった。さすがA寝台と思わせる。

ところで、A寝台なので、浴衣やスリッパのサービスは当然として、私がおやつと思ったのはスリッパである。ベットの下に備え付けられているのではなく、浴衣の上にナイロン袋に入れて置いてある。いかにも使い捨てといった感じのもので、こちらのほうが経費が少なく済むのだろう。ならばということで使わずに持って帰ることにした。

大津を出ると米原まで停まらない。急行が1時間弱もノンストップとは珍しい。もっとも、この区間でどこか停車すれば、他のどの駅にも停車しなくてはならないくらい駅の規

模が似通っている。街の灯かりが近づいては後ろへ消えていく。近江八幡辺りを過ぎると周りは急に寂しそうな風景になる。もう寝ているのかと思うほど全体に暗い。

23時44分、米原に着いた。さすがにこの時間ともなるとホームに人気はない。いつも新快速ばかりに乗っているのに、深夜の米原など縁がないからいまひとつピンとこない。しかし、昼間の姿を知っているから、これが同じ駅なのかと思うくらい静まり返っている。そろそろ寝ることにしよう。

大船辺りで目が覚めた。6時前である。

いい寝台で寝た割には熟睡できなかった。名古屋、豊橋、浜松、静岡など主だった駅の駅名標を見たくらいだから、少なくともそれらの駅付近では眠れていなかったのだろう。何だかもったいない気がするところがいかにも小市民的だ。

浴衣から服に着替えてカーテンを開ける。駅のホームには土曜日だが出勤途上のサラリーマンが多く見受けられる。それらに混じって朝帰りとおぼしき若者の姿もあり、好対照をなしている。

6時43分、東京着。もう少し乗っていたいと思いつつホームに降りる。同じホームから出る急行「東海1号」のグリーン車の停車位置に向かう。次に乗るのはその「東海1号」だ。すると、私の旅で度々同行を願う目黒君が「銀河」のA寝台のほうへ歩いている。こちらが先に見つけて声をかけると、

「ちょっと遅かったか」

と言う。聞くと、品川から「銀河」と並走していた山手線に乗って来たとのことだ。到着を出迎えるつもりだったらしく、それはこちらでも半分予想していたので、

「品川から乗ってくるかと思った」

と、冗談を言うと、

「そんなことするか」

と、力の抜けたような笑みを浮かべる。因みに本当に品川―東京間で「銀河」のB寝台を利用すると、運賃160円に急行料金1,240円、B寝台料金6,180円で合計が7,580円と何とも贅沢な山手線の旅となる。

発車10分くらい前になって「東海」が入線してきた。グリーン車2両を含む165系電車の8両編成で全て自由席だ。かつては11両か12両くらいの長大編成だったけど、今は少し短くなっている。「銀河」のA寝台に続いてグリーン車に乗るが、この車両の乗客は私たちを含めて3人しかいない。一方の普通車は各号車とも6～7割の乗車率だ。「東海」はグリーン車も含めて全て自由席で構成されているので、利用客にとっては使い勝手のいい列車だ。しかし、グリーン車のあまりの乗客の少なさには驚いた。朝食の「深川めし」と烏龍茶を買ってしばらくすると7時15分定刻に発車。

急行「東海」はもともとは準急として東京―名古屋・大垣間を走っており、新幹線が開業する前の東京―大阪間特急や急行を補完する文字通り東海指向の列車であった。最大で夜行を含む7往復が運転されていた。準急故に全て自由席だったけど、のちに急行になっても、現在に至るまでグリーン車（旧1等車）を含めてオール自由席で、しかも登場以来ずっとグリーン車の2両連結が続いている。グリーン車を連結していること自体が珍しい現在の急行の中であって、「花の東海道」を走るに相応しい格の高さを誇っている。編成はほとんど変わっていないけど、運転区間や本数のほうは新幹線開業や増発の影響で徐々に仲間を減らして、そのうち名古屋方面へ顔を出さなくなり、今では東京―静岡間の2往復のみとなっている。それでも時間帯がいいのか、どの列車も乗車率がいいという。

そんな「東海」に乗るのは今回が3回目で、いずれもこの「1号」のお世話になってい

る。いつ乗ってもその快走ぶりは気持ちがいい。設備などは昔のままで、それがかえって味わい深いものになっている。

買ってきた「深川めし」は炊き込みご飯でなかなか美味しい。あっさりしているので、朝からでも食べられる。目黒君は「牛めし弁当」だったと思うが、これも美味しそうだった。横からつつけばよかったと思う。

「東海1号」は品川、川崎、横浜とこまめに停車して、乗客を拾っていく。その駅毎に乗客が増えている。週末を熱海辺りで過ごすのだろう。

同じ道を引き返しているけど、「銀河」から見た寝ぼけまなこには眩しい黄色がかった車窓風景とは違って、この時間ともなるとすっかり日も昇って白く明るい。その時間の経過とともにホームに立っている客層も変わり、今度はサラリーマンに加えて高校生が大勢いる。今日は第1土曜日なので学校は休みではない。そうすると、昨夜「銀河」で見た家族連れはどういうことなのだろう。しかし、土曜日だというのに、この人の多さはやはり都会である。

横浜を過ぎ、戸塚、大船、藤沢辺りになると、ビルが少なくなり、にわかには開けてくるとは言っても、本数は平日より少ないにせよ東京への通勤・通学圏だから、東京行きの普通列車と2分おきくらいにすれ違う。人口の絶対数が違うから、高松駅で見かける朝方のラッシュなどを同じ「ラッシュ」として扱ってはいけないような気がする。そんな過密ダイヤの邪魔にならないように九州・山陽方面からのブルートレインが合間を縫ってやって来る。

茅ヶ崎を出て、相模川を渡り、二宮辺りから左手遠方に太平洋が広がる。でも、曇っているのもうひとつ映えない。御殿場線の分岐駅の国府津津に停まる。何だかひっそりとしている。その上、乗客の乗り降りがないのでいっそう寂しそうだ。発車すると御殿場線はすぐ分岐して、足柄山のほうへ消えていった。

急行とはいえ、「東海」は10～15分おきくらいに停まるので、あまりスピード感は感じられない。でも、需要があるから停車駅が多いのであり、それが「東海」をして今なお東海道の急行として活躍し続けている理由のひとつなのだろう。

小田原で複々線が終わる。しかし、小田原までの83.9キロの間、大船で一本追い抜いただけで、複々線の醍醐味である走行中の追い抜きはなかった。この先も由比で普通列車を一本追抜くのみである。急行ゆえに停車駅は特急と比べて多く、その分追抜きもほとんど見られないなど貫禄の点で少々物足りない「東海」ではあるが、スピードは意外と速く、これだけ停車しながら全区間の表定速度は68.5キロと、へたな特急を凌駕する。

小田原という都市は以前から行きたいと思っているのだが、なかなかその機会に恵まれない。小田原城など一番興味がある。でも、行きの場合は一気に東京まで行ってしまいうし帰りは家路に着くことが目的だから素通りしてしまう。これはこの辺りを観光する目的で来ないからで、いつまで経っても行けないのは当然である。このような感じで、東海道沿線には私の行きたいところがたくさんある。実現するのは果たしていつのことになるやら見当も付かない。

小田原からはにわかには山に入り、多くのトンネルを抜けると、高い位置に出て、左手に温泉街、またその向こうに太平洋が見えてきた。さらにいくつめかのトンネルを出ると、8時47分、熱海に着いた。かなりの乗客が降りている。夏の延長のうだるような暑さの日につかる温泉も気持ちのいいものだろう。一度は泊まってみたい温泉のひとつである。東京からわずか1時間半だから、わざわざ新幹線を利用しなくても十分在来線の範囲内である。

熱海を出ると、すぐトンネルに入る。少し長めのトンネルを抜けると、伊東線が分岐す

る。あちらには来宮という駅があったのだけど、東海道本線の列車は何もなかったように通り過ぎて、間もなく丹那トンネルに入っていく。

駿河湾を巻くように三島、沼津、富士と主要都市には必ず停まり、熱海で一時的に減った乗客がまた増えているようだ。しかし、私たちのグリーン車は東京を出てからずっと閑古鳥が鳴きつ放しである。混んでいるより空いているほうがいいに決まっているけど、あまりに少な過ぎると逆に人恋しくなる。

沼津辺りから左手には住宅地の向こうに太平洋があるような雰囲気のある区間がある。ちょうど松林が見えている。この辺が千本松原ではないかと思う。

御殿場線と合流する沼津を過ぎると、本来なら駅毎に富士山が近づいていくところだが、あいにく雲が麓まで垂れ籠めていて全く見えない。どうも、私は富士山との相性がよくないらしく、写真を撮ろうと思ったときは姿が見えず、撮れない状況のときには見事に全景を見せてくれるのである。間が悪いのか、富士山に嫌われているのか分からないけど、私の撮った写真で富士山がきれいに撮れているものはほとんどない。晴れているときに撮った写真はたいてい慌てて鞆から取り出して撮っているので、構図が定まっていない。

ところで、目黒君は現在大学院生として忙しい日々を送っていて、今回もこの日ならOKということで引っ張り出してきた。7月に帰省してきた際に四国を回って、四国に唯一残る急行の「よしの川」に乗って以来の再会で、近況に始まり、野球、相撲、旅、などいろいろな話をして楽しく過ごす。ただし、内容のほうはあまりに馬鹿馬鹿しいのが多いので、ここには書かない。

清水からは内陸に入って、9時53分静岡着。2時間40分のグリーン車の旅はなかなか快適だった。こんなに乗っていたのかと思うほど人が降りている。平日はビジネスに、休日はレジャーに利用客の多い「東海」だか、車内販売があれば利用客はもっと増えるのではないか。昨夜の「銀河」ともども少しのアイデアで大きく変わる可能性がある。

9分の待ち時間後、10時02分発の浜松行きに乗る。これは由比で追い抜いた列車で、9時57分に静岡に着いている。接続がいいので、既に席の8割方が埋まっている。座って行きたいところだけど、下車駅の金谷までは40分くらいのことなので我慢できないこともないから立つことにした。

静岡を出ると、さっそく安倍川を渡る。すぐ近くに今回の目的である大井川があるのにそれに匹敵するくらいの川が流れている。背後に2,000メートル級の山々が軒を連ねているから水には事欠かない。

安倍川や用宗といったローカル線に思わせるような駅名が続く。静岡平野を外れて日本坂トンネルを抜けると焼津に着く。この辺りは大井川が運んできた土砂の影響か肥沃な土地なのだろう、一面に水田が広がっている。地図を見ると、まるで平野のようだ。

その水田の中を横切って島田に着いた。次の金谷とともに旧東海道の宿場町で、大井川の水が増水したときは「川留め」となり、そのために足止めをされた旅人でこの両宿場は相当賑わったそうだ。その島田を出ると河原ばかりが広い大井川を渡り、金谷に着いた。

金谷とそれに接続する大井川鉄道を訪れるのは高校を卒業した春以来6年半ぶりだ。以前訪れた土地に再び来ると月日の経つのは早いものだとつくづく感じる。時間が止まったように駅やその周辺に大きな変化見られないので、なおのことそう感じる。

大井川鉄道は東海道本線の金谷から大井川の上流の井川ダムの手前せんずにある井川までの65キロの私鉄だ。ローカル私鉄としては長い距離を走るが、途中の千頭を境に趣きを全く異にする。今日は金谷からS L急行に乗ってほぼ中間の千頭へ行き、さらにトロッコの

ような列車に乗って終点の井川まで足を伸ばして、折り返し千頭へ戻って泊まることにしている。

1時間近く待ち時間があるので、駅前通りを歩いてみる。沿道には様々な店が軒を連ねている。さすが旧東海道の宿場町ということもあってその雰囲気は今も残っている。

「宿は？」

と目黒君が聞く。

「今取ってないと無理かの。何とかなるとして取ってないけど」



JRの電車が到着する度に、SL目当ての団体もしくはグループが降りてきている。いずれも社員旅行や町内会の慰安旅行といった感じの人たちでかなりの人数だ。いわゆる鉄道ファンらしい人はいない。この人ばかりを見ていると、飛び込みでは泊まれないかもしれないという気持ちになってきた。そんなわけで、これまた6年半前に泊まった民宿に電話を入れた。「お待ちしております」ということで、これで安心だ。

以前金谷を訪れたとき、今と同じ金谷

駅で目黒君と楠君と再会し、この民宿に泊まった。その夜は再会の嬉しさもあって、遅くまで起きて話をしていたのだが、少々騒がしかったようで、隣で寝ていた人に怒られて慌てて寝たという思い出のある宿である。

乗車券とSLの急行券を買った。全車指定なのだが、JRのようなマルスがあるわけではなく、手書きの指定券である。煩わしそうだが、あらかじめ団体用と一般用とに分けて発行しているようだ。

改札が開いて、列車に乗る。昔懐かしい旧型客車だ。近頃は滅多に見ることもなければ、乗ることもないので嬉しくなって思わずカメラを向けてしまう。私たちが乗るのは7両編成の3号車で既に乗客でいっぱいだ。

「こんな客車や久し振りやの」

「そうやの」

「それにしても、すごい人やな」

「満席やん」

「夏休みが終わったけん、家族連れから社員旅行に変わったかな？」

たしかに乗客の年齢層は高い。私たちが一番若いのではないか。ともあれ全車指定なので、通路やデッキに立ち客がないから変な圧迫感もなく落ち着いていられるのがいい。ただ、昔ながらの客車なので、居住性は必ずしもいいとは言えない。もっとも今回は今では味わいがたい「昔ながら」を体験しに来たのである。JRでも先日楠君と津和野で見た「やまぐち」号をはじめ、いくつか蒸気機関車を走らせていて、それぞれに広く支持を





得ているけど、その後ろに続く客車が近代化された新形式の車両では、あまり魅力は感じられない。そうは言いながらも、何れはそういうSL列車にも乗ってみたいと思っているのである。

この列車は隣の新金谷から蒸気機関車ごと電気機関車が引っ張って来ているので、編成の前と後に機関車が付いている。もちろん、電気機関車のほうはこの金谷で切り離して始めから蒸気機関車一本での運転である。

時間がきて11時45分発車。蒸気機関車に牽かれた列車に乗るのは初めてだ。私が生まれた頃は蒸気機関車は全国で淘汰されていた最中で、四国からは既に全廃されていたのではないかと思う。そして、物心が付いたときには蒸気運転は廃止されていたので、現役の頃の雄姿は知らない。だから、動き出すときの感触やどんな走りを見せてくれるかに期待が膨らむ。果たして、そろりと走りだす。何の衝撃もなく、電車や気動車と違って徐々に加速していく。運転士の腕がいいからだろうが、このように連結器から来る衝撃がないというのは私の経験でもそうはない。昨夜の「銀河」からして同じ客車でありながら、揺れが激しかったくらいだ。

ところで、この列車の種別は「急行」であるが、それで正解だと思う。この見事なまでの揺れの少ない運転を各駅停車にして走っているのは、1時間20分の所要が2時間近くになるだろう。昔の時刻表を見ていると、当時の客車列車はみんな蒸気機関車牽引だから、かなりの鈍足で走っている。なぜこんなに遅いのだろうと不思議に感じたものだが、この緩やかなスタートと加速を見る限り納得する。それでも、急行だからスピードに乗るとそこそこの速さで走る。



大井川鉄道には1日2往復の急行電車が走っている。他に休日のみ運転の上りだけの2本もある。時刻表を見てみると、所要時間は1時間程度で各駅停車も1時間10分ほどで金谷一千頭間を結んでいる。つまり、急行とは言うものの、SL急行が一番の鈍足なのである。足が早かろうが遅かろうが、蒸気機関車なら何でもいいというのは、入れ込みすぎだろうか。

東海道本線で先ほど渡った大井川が見えてきて、それを避けるように左に大きくカーブして新金谷に着く。マイカーで来た人やバスでの団体客はここからの乗車となる。しかし、全車指定なのでいくら乗ってきてもすし詰めにはならない。

周りは客車の編成が2、3本、電車も全国から集められたさまざまな私鉄車両が並んでいる。もちろん蒸気機関車も5、6両停まっていて、目移りがする。中には朽ちているものもあって、郷愁をそそる。ここで途中下車して1時間でも2時間でも滞在して撮影したいくらいだ。

数分停まって発車すると、金谷の街をほどなく抜けて大井川が右手にぴったり沿って、周りもいよいよ鄙びてきた。ホームも駅名標も古びていて、何十年か前のまま時間が止まっているかのようだ。そこへこのSL急行だ。周りの風景に溶け込んでいる。ローカル私鉄にはまだまだこんなところがたくさんある。

ご か

五和から神尾の間が長く5キロほどある。その神尾の手前辺りから右手に大井川が寄り添ってくる。同時に左手には茶畑が広がる。収穫がそろそろ終わろうかという時期だから

ではないのだろうが、何となくくすんで見える。

大和田駅付近は桜並木になっている。そういえば以前来たときは、ちょうど桜のきれいな時期で八分咲きのところを走り抜けたのを鮮明に覚えている。残念なことに、そのときの写真は無い。

あまり天気はよくないが、沿道にはこの列車をカメラに納めようと撮影ポイント毎に10人前後の人ばかりができています。春の桜や秋のコスモスや紅葉の頃にはもっと人が多くなるのだろう。秋に入った9月といってもまだ晩夏である。あいにく「旬」になる草花はないけど、広い大井川とそれに沿って走る蒸気機関車に乗っているだけで気持ちが和らぐ。

すまた                      せっそ

沿線は寸又峡温泉や接阻峡温泉などの山深い温泉や滝、キャンプ場などが点在していて、歴史を語るお寺や城址もある。車で回っても面白そう。実際、大井川の広い河原でキャンプを張っているグループがいくつか見られた。

列車は山の中を縫って走り、いかにも苦しそうだが、一方、右手を流れる大井川は依然として川幅が広く、悠然としている。車内放送でガイドをやっていて、井川ダムができたことにより氾濫もなくなり、穏やかな川になったと説明している。地元の人にはダムは悲願だったろうと思うけど、その代わり川の表情は平凡なものになってしまった。

車両が古い割にはスピーカーから聞こえる声はちゃんと乗っていて、うるさいくらいによく聞こえる。ひと通りガイドを終えると、今度は「SL音頭」なるものを披露してくれる。

「何でも作るの」

と、私たちは顔を見合わせた。そのうち、どこからともなく手拍子が聞こえてくるので、一緒に手をたたいた。歌は3番まであって、その3番が始まると「まだあるんか」とあちこちから笑い声が漏れた。団体客は既にお酒も入っていることもあってか、この「SL音頭」で大いに盛り上がっている。



そうしていると、車内販売がやってきた。弁当、ビール、ジュース、お茶、菓子はもちろん、Tシャツやキーホルダー、SLなどのいわゆる「大井川グッズ」も販売していた。

しかし、乗車したときも言ったように今日の客層は年齢が高く、グッズを買う人はあまりいなかった。申し訳ないけど、私たちも求めなかった。

ぬくり

抜里を出て初めて鉄橋を渡る。大井川でもこの辺はかなり蛇行していて、列車もさすがにその流れに忠実に沿うことができず、思わず鉄橋で横切ってしまう。その鉄橋の真上から見る大井川は晴れた日の瀬戸大橋から見る青と緑を混ぜたような海の色と同じ色をしていて、神秘的である。

ささまど                      じな

笹間渡、地名、塩郷と味わい深い駅を通過していると目黒君が、「昨夜は2時で今朝は5時起き」

と言う。何やかやとやっているうちにそうなったそうだが、なぜそこまで遅くなるのかと思う。ましてや、旅行前夜である。やはり眠気には打ち勝ち難く、眠り始めてしまった起こそうと膝を突付いてみるけど動じない。それを見ていると、私もつられて眠ってし



まった。私も旅行前夜の夜更かしはよくやっているのに、他人のことは言えない。

15分くらい寝ていたようで、駿河徳山の近くだった。たった15分でももったいない気持ちになる。それから15分くらい走って鉄橋を渡ると、引込線が現われて、山間ながら広い構内の千頭に着いた。駅の中から駅前を見ると、お茶屋、土産物売場、食堂が並んでいるが、賑わっている風ではない。以前の記憶を辿ってみても、どうにも思い出せない。こんな駅前だったかなと、目黒君と2人で考えてみる。考え込んでも思い出せないものは思い出せないで、仕方がない。でも、駅の雰囲気は何となく覚えている。途中の駅とは比べ物にならないくらいきれいで立派な駅だ。

## 「急行とSLとアプト式鉄道」の続きを読む