

## 急行三昧

ルートが決まり、当日の朝とは全く恐れ入る。

今回（平成7年8月9日～12日）も行くこと自体は家人にも言ってあったが、山口県の下松市にいる楠君のところへ行く約束をしている以外は特に行き先など何も決めていなかった。

そうなる、行き先は日本全土に及ぶ。でも、こういうときは安易に「困ったときの北海道」になってしまうもので、事実深名線の廃止に近いこともあり、そちらに飛んでもよかったけど、下松には10日の夜に到着するという事になっているので、2日で北海道往復はさすがにきつい。

そういうわけで、「山口へ行く」とメモを残して10時頃家を出る。私の旅には珍しく遅い出立である。

高松駅に着いて切符を求める。10日の夜まで2日もあるのに、まっすぐ下松に行くのは面白くない。だから、ちょっと複雑なルートにした。

すなわち高松から岡山に出て、赤穂線経由で大阪へ行き、関西本線で奈良を経て名古屋を回って京都まで戻り、山陰本線で鳥取へ入って、因美線、姫新線、芸備線、山陽本線と乗り継いで下松まで行く。接続は絶妙だから観光などできない。下松まで1本のルートになっているから距離の割に運賃は安い。

わざわざこんなややこしいルートにしたのは、中国、山陰に残る数少ない急行列車に今のうちに乗っておこうと思ったからだ。近いからとなかなか乗ろうとしなかったのも、ちょうどいい。こういう理由だから、「観光などできない」のではなく、もともと観光を目的としていないのである。

10時47分発の「マリンライナー20号」で出発する。あまり混んでいない。天気はよく、海は青とも緑ともつかぬ色をしている。ただ、最近雨が降っていないので遠くは埃っぽく霞んでいる。11時45分岡山着。

次は12時02分発の赤穂線経由の相生行き普通電車に乗る。なぜ赤穂線経由にしたのかというと、今年5月に乗ったのに寝てしまってあまり記憶にないからだ。その前となると、初めて乗った5年前の春まで遡るので、沿線風景などますます覚えていない。

滅多に乗らない線に乗ると、旧友に会ったような気持ちになる。その赤穂線のホームは岡山駅の一番南寄り、つまり新幹線口にある。一番華やかな場所にあると思われそうだけど、新幹線の高架が真上に覆いかぶさるようになっているので、影になって暗くひっそりしている。例によって立ち食い蕎麦を食べて、菓子とジュースを買って乗る。12時02分定刻発。

東岡山までは山陽本線上を走る。岡山近郊の駅なので、乗降は多い。その東岡山を出ると、まもなく右へ分岐する。

しばらく岡山平野を走って12時19分西大寺着。上り岡山行きと行き違う。西大寺といえば、2月の裸祭りが有名だ。勇壮で迫力があるとのことで一度見てみたいと思っているのだけど、それより近い善通寺の裸祭りすらも私の通った大学があったにもかかわらず、学生時代はついぞ行かなかったくらいだから、西大寺へ行くとなるといつのことになるやら全く分からない。

西大寺を出て、吉井川を渡る。わが香川県は今年の夏は昨年のような極端な水不足には陥っていないけど、岡山を列車で通る度に大きな川がたくさんあってうらやましいなと思う。ひやっけん旭川、百間川、高梁川、そしてこの吉井川と4つもあれば、まず心配はいらないだ

ろう。

おきふね

刀の産地長船を出ると、正面に新幹線の高架が見えてきて、右にカーブしてしばらく並走する。そこを上りの新幹線が事もなげに追い抜いていく。あちらからこの列車見ると、停まっているように見えるのだろう。

いんべ

この辺りからやたらと煙突が目につくようになる。備前焼の盛んな地域である。伊部駅の周辺には備前焼伝統会館などの資料館もあるという。私は陶芸などは分からないからあまり興味はないけど、洋よりも和のほうが好きなので、もう少し歳を重ねると、その良さも分かってくるのかもしれない。

西片上を過ぎると、数年前まで走っていた片上鉄道の軌道跡を跨ぐ。向こうにちらっと瀬戸内海が見えて備前片上に着いた。

見るべきものもなくすぐ発車。これから短いトンネルが多くなる。ところで、赤穂線は山陽本線より海側に敷かれているのに、あまり海を見せてくれない。同じように瀬戸内海に沿って敷かれている呉線と比べても、その差は歴然である。でも、見せてもらえないも

ひなせ

のは仕方がない。もうすぐ、ほとんど唯一海の見られる日生に着く。

トンネルを抜けると、ぱっと開けて日生に着いた。向かいのホームには岡山行き普通列車が停まっている。駅は海に面していることもあり開放的だ。天気がいいから、水面がきらきら光っている。すぐ近くの日生港には小豆島行きのフェリーが出航を待っていて、のんびりしている。

発車するとまたトンネルが続いて、少し長い福河トンネルで兵庫県に入って、備前福河天和を経て、工場の目立つ播州赤穂に着く。

ここはご存知赤穂浪士の舞台となったところだけど、私は赤穂城を見たことがない。5年前に乗ったときに降りたけど、その時は接続待ちのための途中下車で、駅に隣接する食堂に入っただけだ。赤穂城どころか、駅前にあるという大石内蔵助の銅像すら見たことがない。

関西方面からやって来る赤穂線乗り入れの新快速や快速列車はほとんどがこの播州赤穂で折り返す。だからというわけでもないのだろうが、兵庫県にも入っているし、ここから先は「関西」の色が徐々に出てくる。相生までもう一走りだ。

千種川を渡って、山間に入る。高取峠を越えると、西相生に着く。次が相生とは思えないくらいの寂しい駅だ。発車すると短いトンネルを抜けて、続いて長いトンネルに入る。それを過ぎると、山陽本線や山陽新幹線と合流する。合流すると、間もなく相生の構内に入って、13時22分、終点相生着。

ここで3分接続の13時25分発の姫路行きに乗り換える。ほとんどの乗客が一緒に乗り込んで、車内は身動きもとれないくらいの混雑となった。

この列車は12時21分に岡山を出ており、今乗ってきた赤穂線の列車より約20分遅く出ているけど、山陽本線を直進する分、相生での到着時間はほぼ同じになる。しかし、実際の距離は山陽本線経由が67.9キロに対して、赤穂線経由は64.7キロと赤穂線経由のほうが3キロあまり短いのである。直進と思われる山陽本線が迂回路のようであるが、複線による行き違い待ちのロスがないから、少々遅く出ても追い付くわけである。

13時45分に姫路に着くと、12分で長浜行きの新快速が接続している。新快速は概ね12両編成だし、姫路ー京都間では1時間に4本も走っている上に、始発駅からの乗車だからゆっくり席が取れる。この列車で大阪まで行く。

定刻に発車。たったの1時間2分で大阪に着く。私が初めて乗った7、8年前は1時間

15分ほどかかっていた。なにより料金不要の快速なのに、特急と同等のスピードというのがいい。だから、さっきの赤穂線と違って「関西」がものすごい速さで近づいてくるようだ。

加古川、西明石と停まって、神戸に近づくにつれて、この1月の阪神・淡路大震災を思い出さずにはいられない光景が現われてくる。

私が住んでいる高松ですら震度4を記録し、熟睡していたにも関わらず、あまりの揺れの大きさに目が覚めたものだ。

明石や須磨の海岸を眺めるどころではない。青いビニールシートをかぶせた家々はいかにも痛々しいし、手が付けられずに残っている倒壊したビルなどは震災の凄まじさを語って余りある。まだ復旧がほとんど進んでいないところもある。学生の頃、遊びに行った神戸の街などはあの華やかさはどこへ行ったのかと思うくらいの有り様で、まるで空襲を受けた後の焼け野原のようだ。その中に時折り見られる仮設住宅には今も多くの人が暮らしているのだろうか。被害に遭った人たちの心中は私が想像する以上に深く重く沈み切っているのだろう。何もかもが目を見張り、旅の浮ついた気分を厳粛にさせてくれる。

明石を過ぎた辺りからは被害の大小はあっても、震災の爪あとの残る風景が断続的に続く。淀川を渡って14時59分大阪着。

次は15時05分発の奈良行き快速だ。これは「大和路快速」といわれる列車で、今乗ってきた新快速と同じ車両を使用している。西九条を回って天王寺までは大阪環状線を通るので、この列車も環状線ホームからの発着となる。この列車は大阪-奈良間を45分ほどで結んでいるので、非常に使い勝手がいい。6分接続なので、すぐに発車する。

環状線内は西九条と弁天町と新今宮に停車しながら走る。大阪環状線の沿線はゴチャゴチャしたビルの集まりで、今と昔が同居している。どのビルの窓や壁にも看板が並んでいて、その全てが自分を主張しているのを見ていてまとまりに欠け、落ち着かない。看板である以上、自分を主張しないと意味はないけど、あまりにも数が多すぎるので、お互いがお互いを潰しているようにも見える。でも、この雑然さが大阪らしくていい。

15時19分に天王寺に着く。相変わらず利用客の多い駅だ。雑踏と呼ぶにふさわしいくらい人の往来が激しい。若干の立ち客を出して発車。

天王寺を出て平野を通過する辺りから、というより大阪市を出ると同じ大阪府内を走っているのに、何だか田舎に入ったような気になる。私のほうがよほど田舎者だと思うけど、そう思えてならない。これは東京へ行っても同じで、23区を出ると例えば多摩とか高尾などを通れば同じような感覚になる。

きゅうほうじ

久宝寺を通過する。いつ通っても気になる駅だ。というのは、向かいにある下りホームがはるか数百メートル南にあるからだ。ここから通勤、通学をする人は大変だろうなと思う。とても「向かい」とは言い難いけど、これは下りホームと上りホームの間にかつて

りゅうげ  
竜華操車場があったためだ。今はそのレールも撤去されて、ただっ広い更地が残るだけだ。

かしわら

柏原を出ると、にわかに入山に入る。生駒山が左に迫っており、左右が狭まってきて右手には深い溪谷を形成している大和川が寄り添ってくる。

さんごう

三郷の手前で奈良県に入ると、まもなく開けて王寺に着いた。桜井線や近鉄線が集結しているので側線も多く、構内も広い大きな駅だ。色とりどり様々な列車が出番を待ちながら停泊している。

王寺から各駅停車となる。大和川と分かれて、奈良盆地の北西を走る。この辺ともなる

と、さすがに飛鳥文化の中心地だけに右も左もお寺ばかりだ。でも、どれが何寺というのは全く分からない。現に今、列車は法隆寺を出て左手に五重の塔を見ながら走っているのだけど、だからといって、それが法隆寺であるとは限らない。多分そうだろうと思いつつも確証が持てないまま旅を終えて、家で地図を見てみるとその寺はやはり法隆寺であった。事前に知識を入れておけば、車窓風景も楽しいものになるだろうことは体験上よく分かっているのだけど、いつもその予習を怠るから始末が悪い。

近鉄樫原線をくぐって郡山に着く。あとは真つすぐ北東に向かって、15時52分、奈良着。



40分ほど待ち時間があるので、改札を出る。出ても何もすることは無いけど、ホームで列車を待っているよりは面白いだろう。

まず、有名な「柿の葉ずし」を買う。この辺りではコマーシャルもしているくらいだ。たいへん美味しいので、奈良に来る度に所望している。これは次に乗る「かすが」の車内で食べることにしている。

それから、次に乗る急行「かすが」名古屋行き急行券を買う。今回は急行に

乗るのが目的で出た旅だけど、ここに来てやっと最初の急行だ。それだけ急行は少なくなつたということで、寂しい限りである。

駅舎を眺めたりしているうちに時間が来て、改札に入る。まだ行列は長くない。

「かすが」は発車10分くらい前に入線してきた。夏休みだけど、増結はしておらず軽快な2両編成だ。私は自由席のほうで、始めはこんなものかと思っていたけど、発車が近くにつれて混んできて、乗車率は7、8割になった。何だか嬉しい。一方の指定席も3割くらいはいるようなので、まずまずといったところだろう。

シートは新幹線のを流用しているので、リクライニングはもとより、テーブルや小物を入れるネットもあり快適だ。

16時34分発。ずっと電車に乗っていたので、このゆっくりしたスタートがどうにもまだるっこしい。それでもエンジンを震わせて、ぐんぐんスピードを上げていき、「かすが」は快調に飛ばしている。その代わり、揺れが激しいので、乗り心地はいまひとつよくない。

停車駅等の案内があつたが、その際流れてきたのは国鉄時代のオルゴールだった。近頃はなかなか聞けなくなつたので、こうやってたまに聞くと嬉しくなる。

「かすが」は名古屋と奈良を関西本線経由で結ぶ由緒ある名門の急行列車である。もともとは名古屋と大阪の湊町（現在のJR難波）とを結んでおり、関西本線全線を走破する準急列車だった。最大で3往復という時期もあつたが、その後奈良-湊町間は快速列車が増加し、また加茂以西が電化されると、湊町直通列車は減っていき、とうとう全てが奈良止まりになった。本数のほうも徐々に減って、現在の1往復になった。この残存する1往復は上下の時間帯から名古屋から奈良へのビジネス急行としての役割を担っているようだ。わずか2両編成ながら1両は指定席だから立派なものである。

木津で奈良線と分かれて、次の加茂からは非電化区間となり、すぐ上り勾配に入る。関西本線の亀山ー木津間に乗るのは約3年ぶりのことだ。沿線はあまり変わっていないようだ。というより変わりようのない沿線風景である。

周囲は山に囲まれ、左手には木津川が流れていて、「かすが」は山肌に張りつくように走っている。大河原からさらに勾配は急になり、あえぎあえぎ登っている。

その景色を楽しみながら、「柿の葉ずし」を食べる。うまい駅弁はいつ食べても、やっぱり美味しい。

月ヶ瀬口を通過して、すぐ三重県に入る。周りは一転して田んぼが目立ってきた。眼下に上野盆地が広がり、上野城が見えてきた。そして17時15分、最初の停車駅伊賀上野に着く。

ここである程度降りていった。そのほとんどが近鉄伊賀線に乗り換えている。伊賀線のホームには2両編成の電車が既に停車している。伊賀上野から上野市街へ出るには伊賀線が便利だ。

伊賀上野駅は市の中心から3、4キロも北に離れている。そのためか駅自体は大変ひっそりしていて、昔のままといった感じで、とても急行の停まる駅とは思えない。初めて訪れる人は戸惑うだろう。でも、それがかえって趣きを感じられて、私の好きな駅の一つになっている。

佐那具を過ぎると、また登り勾配にさしかかる。ディーゼルカーはいかにも苦しそうでこちらまで力が入る。しかし、力んでもディーゼルカーとしては精一杯の走りをしているからこれ以上はスピードの出しようもない。

そういえば、関西本線は初めて乗ったとき以来「全線複線電化」を謳った看板が目に焼き付いている。今回もその看板を目にしたけど、もし電化されれば、こんな勾配など大したことはないのだろうし、東海道本線や近鉄線と比べて名阪間の距離は最短なので、スピードアップにも相当の貢献をするだろう。その距離からすると新快速並みのスピードで設定すれば2時間程度で結ぶと思われるが、旧態依然とした状況を見ている限りでは実現しそうもない。

17時28分、柘植に着く。山間の静かな駅で草津線との分岐駅でもある。ここも私の好きな駅のひとつで蒸気機関車時代の給水塔が残り、駅舎もかなり古そうだ。あるいは開業時の駅舎を改装しながら使っているのかもしれない。草津線からの乗り継ぎらしい乗客を数人乗せて発車。

柘植を出ても、上り勾配はさらに続く。関西本線最大の難所である加太かぶとを通過してトンネルを抜けると、それまで苦しげだった「かすが」はやっと気持ち良さそうにすいすい勾配を下りている。

17時51分亀山着。紀勢本線との分岐駅で構内は広く、ホームは長い。もともと、これは戦前の伊勢参拝が盛んだった頃の名残りで、側線は既に撤去されている。しかも、短絡ルートである国鉄伊勢線、今の伊勢鉄道ができたおかげで、特急は全て、急行は一部が亀山を通らなくなったので、ますます斜陽化してしまった。ただただ広だけの亀山駅にたった2両の「かすが」がホームに入る姿は何とも惨めであるが、亀山に停車する唯一の優等列車として孤軍奮闘頑張っている様子は健気でもある。

亀山を出て伊勢平野北西の平坦地に入ると、スピードを増して俄然急行らしくなってきた。時速100キロくらいは出ているのではないか。

「かすが」は鈴鹿川の左手に沿うようにして走っているけど、実際に川面が見られるところは少ない。また同じように並走しているのが国道1号で、箱根付近でもそうだが、ちゃんと旧東海道を通っている。右手から伊勢鉄道が合流してきて河原田を通過する。

18時14分、四日市着。中京工業地帯の一角を成す都市だけあって、駅の周りは工場や石油タンクだらけで重工業が盛んな様子が伺える。側線には各工場からやってきたタンク車がディーゼル機関車に牽かれて整然と並んでいる。

そんな四日市や次の停車駅の桑名のホームには、一日の勤めを終えた人たちが大勢いる。私はこうやってのんびりと旅をしているけど、世間は平日だ。

河原田からは単線と複線が入り交じり、沿線は近鉄に加えて名鉄も目立ってきて、18時48分、名古屋着。奈良から2時間14分で表定速度は59.9キロとわずかに60キロを切ってスピード面では少々物足りないけど、峠越えもあったので、まずまずと言わねばならないだろう。しかし、乗車率は終始6割を超えていて、さすがは県都を結ぶ急行だけのことはあるな、と改めて「かすが」の存在感の高さを認識した。

本当はこのまま引き続き在来線に乗りたいたいところだけど、それではこの次に乗る京都発の急行「丹後11号」に乗れなくなるので、やむを得ず、新幹線に乗る。

やむを得ず乗るから、必要最小限でいい。乗るのは「こだま449号」新大阪行きだ。これで米原まで行く。

あまり時間はないけど、ホームで夕食のきしめんを食べて、19時07分に発車。ちょうどビュフェが営業されていたので、行ってもよかったけど、夕食時で多分混んでいるだろう。注文したものが出される前に米原に着いても困るので行かなかった。

8月とはいえ、もう19時が過ぎたので、外は見えない。岐阜羽島を経て30分弱の19時35分に米原に到着。米原で新幹線から降りるのは初めてだ。

高松を拠点に在来線中心の旅をしている私にとって、米原は在来線の普通列車で東や北へ行く場合には必ずといっていいほど降りている駅である。だから、私の中では最も馴染みの深い駅の一つになっている。しかし、新幹線を利用するときは当たり前だけど、米原で乗り降りすることなどない。乗り降りと書いているけど、正しくは乗り換えで、馴染みが深いといっても、実は米原駅の改札を通ったことはただの一度もない。

米原の新幹線ホームは在来線とは雰囲気が異なる。明るいホーム、近代化された設備など同じ米原駅とは思えないほどだ。しかし、在来線の乗り換え口を抜けて、長い跨線橋を歩いていくうちに、名古屋圏と関西圏または北陸圏との境目となる交通の要衝、文化の交流点たる米原独特の雰囲気が漂ってくるのが分かる。

在来線ホームのベンチに腰を下ろすと、よそ行きから普段着に着替えたようで、やはり落ち着く。

19時45分、長浜始発の新快速網干行きがやって来る。しばらく停車して、19時56分に発車。1時間ほど揺られる間、さっきの新幹線と同じように何も見えないところを走って、20時49分に京都に着いた。

少し時間があるので、一旦改札を出る。今、京都駅は駅ビルへの改装が急ピッチで進んでいる。景観保護のため、高層化反対を主張する観光協会と対立していたが、工事は順調に進んでいるようだ。とにかく、使用しながら工事もしているので、以前来たときと比べて駅の様子が違っている。

急行券を買って改札を通る。今度は蕎麦を食べる。我ながら何食食べているのかと思う。

山陰本線のホームは烏丸口の1番線の西側を切り込んだ形で4つある。だから、京都駅1番線は今でも「日本一長いホーム」なのかどうかは分からない。

30番線、というと一体幾つホームがあるのかと思うけど、途中15番から29番線は存在しない。山陰本線用に別に30番台を付したのだろう。その30番線にこれから乗る「丹後

11号」福知山行きが入ってきた。

グリーン車、指定席各1両の4両編成だ。外観は国鉄の急行色で、中に入ってみるとこれまた国鉄時代とそう変わりはない、というよりほぼ原形を留めている。私が生まれるよりも、もっと前にタイムスリップしたようで、古き良き時代を彷彿とさせてくれる。

自由席は5、6割の乗車率でこの時間帯としては多いほうだろう。荷物を多く持った人が多いから帰省客だろうか。そういえば、もうそんな季節だ。21時25分、発車。

急行「丹後」は京都を起点に福知山、城崎、東舞鶴、さらには敦賀、旧宮津線の北近畿タンゴ鉄道経由で豊岡の各都市とを結んでいて、行先がなかなか多彩である。京都から各方面へ直通しているので、重宝な存在である。本数は下り6本、上り5本と急行の中では多いほうで、山陰本線京都口の代表的な急行である。

そもそもは昭和30年代に舞鶴方面や福知山・城崎方面といった各方面ごとに「丹後」や「きのさき」と名付けられていた準急の愛称を昭和40年代に入り、急行に格上げし、愛称も「丹後」に統合したもので、最大で8往復を数えた時期もある。今では特急「あさしお」が6往復走っているにもかかわらず、上の通りの本数が設定されているあたりは特急と急行の役割分担が今なお明確になっていることを表しているようだ。

大勢乗っているのに、車内はいたって静かだ。乗り継ぎで疲れているのだろうか、それとも21時半という時間のせいだろうか、まるで夜行列車に乗っているかのようだ。外が見えないので、本を読んだり、居眠りをしたり、酒を飲んだり思い思いにこの列車での時間を過ごしている。私は何もせず、ただ窓外に目を遣ったり、車内の雰囲気<sup>やまが</sup>に浸ったりして快適な乗り心地を楽しんでいる。

闇を突いて走る「丹後11号」は福知山行きで、私も福知山までの急行券を買っておいたけど、一つ前の停車駅である綾部で降りることにした。急行券を手元に残しておこうと思ったからである。だから、もちろん改札の外へは出ない。通過駅である立木で寝台特急の「出雲2号」と行き違うはずなのだが、どうも遅れているらしく次の山家<sup>やまが</sup>まで行って、「出雲」を待つ。その待避のため7分遅れて綾部に着いた。

わずかな乗客が降りた。既に出ているはずの東舞鶴行き普通列車は「丹後」を待っていてくれた。降りた乗客はみんなそちらのほうへ向かって、私一人ぼつんとホームに立つ。綾部で下車した人はおらず、乗り換え客が乗ったところで東舞鶴行きが出る。明るいホームは物音ひとつしなくなった。

夜の駅で一人列車を待つというのは恐らく初めてだろう。学生時代、サークル活動で何度も最終列車に乗ったけど、一人ということはなかった。サークルの仲間と一緒になくて私一人であっても、他にも同類が必ず何人かいたものだ。一人だと、待っている間が手持ち無沙汰になるので閉口する。でも、幸い夏なので、長い時間待っていても耐えられないということはない。

特に寂しいということもなく、所在なく次の列車を待っていると5分くらい遅れて普通列車福知山行きが入ってきた。

2両編成の列車に乗り込む。JRの職員が数名いて、それ以外の純粋な乗客も同じくらいしか乗っていない。この時間帯ならそんなものだろう。学生時代に乗っていた最終列車もそうだった。23時25分頃、程なく福知山着。

ところで、これで今日の行程が終わったわけではない。まだ、これから夜行急行の「だいせん」に乗って鳥取へ行く。待ち時間が2時間もあるけど、ホテルに泊まることを考え

ると急行券など安いものだ。それに未だに「だいせん」に乗ったことがない。「だいせん」は大阪を出て福知山線を経由して出雲市に至る急行列車だから、高松の人間である私が乗ったことがないとしても、何の不思議もない。

とにかく、2時間ある。どうやって過ごそうかと思う。まず、改札を出る。駅前をひと通り眺めてみる。もう深夜ということもあって、タクシーが数台停まっているだけで、あまり人気はない。特に何かあるはずもなく、何かあってもこの時間では見ることはできないので、すぐ改札に戻る。

23時40分頃だったのだろうか、上りの福知山止まりの最終が入ってくる。「丹後」の間合運用らしくグリーン車が付いている。時刻表上はこの列車にグリーン車の表記はないから、グリーン車の車両にグリーン券なしで乗ることができる。こういうのを発見すると思わずニンマリしてしまうし、こんな車両にただで乗ることができる地元の人がうらやましくも思う。しかし、この時間の列車なので、利用客は10人もいなかった。

福知山に降りるのは5年ぶりだ。あまり変化がない。停泊している車両も国鉄時代の塗装のまま。この駅だけはまだ国鉄なのかと錯覚を起こしてしまう。

それにしても、何もすることがない。当然といえば当然だろう。ホームを行ったり来たり、ベンチに座ってみたりするうちに、0時頃に園部発の福知山止まりの普通列車が到着して、わずかな客を降ろすと、ホームの電気が全部消されてしまった。この後は、定刻だと0時41分に最終の下り普通列車が到着して、続いて1時01分に「だいせん」がやって来る。「だいせん」到着までまだ1時間もある。考えてみると、こんな旅をするのはずいぶん久しぶりだ。

それでも時間は過ぎていき、到着の10分くらい前になって駅弁売りが台車を押してやってきた。弁当という時間ではないけど、つまみや、ビールも売っている。好みの銘柄ではないけど、背に腹は代えられないので、売られていたビールを2本買う。

まもなく5両編成の「だいせん」が入ってきた。未明の駅で長い時間夜行を待っていて、はるか遠くからライトが見えてくると嬉しくなり、ほっとする反面、早く来いと急かしたくもなる。

指定席は取っておいたので、難なく席に座れた。でも、時間が時間だけにもうみんな寝静まっているので、その間を小さくなって席に座った。

それにしても、指定席でもほとんどの席が埋まっているのには驚いた。指定席を取っておいでよかったと思う。自由席など通路にまで人がいて、修羅場と化している。シーズンなのだから、もう少し編成を増やしてもいいのに、と思う。

「だいせん」は福知山で24分停車して、1時25分発。

「だいせん」は先ほども書いたように、大阪発福知山線経由出雲市行き急行列車である

今でこそ夜行しかないけど、かつては浜田や益田まで走る昼行列車もあり、夜行1往復のうち下りのみだが、行先は大社であった。全盛期には季節列車を含めて4往復を数えたしかし、特急化の波や電化の進展で夜行のみが命脈を保っている。

周りもう寝静まっているので、買ったビールを早く飲んで、私も早く寝ようと思う。明日と言っても、日付は変わって今日のことだが、この後4時過ぎの鳥取で降りることになっている。だから、余計早く寝ないといけない。

さっそくビールを飲む。あまり冷えていない。これは頂けない。ビールは冷たくてこそ美味しいのだけど、我慢して飲む。それでも、飲み切れなくて2本目の途中でやめて寝た。もったいなく、申し訳ないことではあるけど、生ぬるいビールなど飲めたものではない。

ホームに出るまでは十分に冷やしていたのだとは思いますが、夏場ゆえにすぐに温ぬるくなってしまったのだろう。

目が覚めると、鳥取に停車中であつた。時計は4時15分で、既に発車時間を指している。始めは「ああ、鳥取か」と思って目を閉じたが、その瞬間我に返って、慌てて降りるわずか数分の停車時間なので、危ないところだった。

## 「急行三昧」の続きを読む