

まほろばの国から神集う国へ

今晚から中国四国をすっぽり覆う寒波が来るらしい。それも大雪を降らすものだそうだから、週末はどんなことになるのだろう。

普段ならただ、寒いのか程度で済むのだが、今晚（平成18年1月20～22日）から旅に出るので、寒波のために天気が大荒れになると大いに困る。

天気予報では中国四国が雪マーク一色になっている。四国より北にある近畿、中部、東海、関東はもっとすごいのだろう。何センチ積もるのか。それより四国から出られるのか。それが一番の不安材料だ。

今回は、3月のダイヤ改正で廃止される東京－出雲市間の寝台特急「出雲」と名古屋－奈良間の急行「かすが」の両列車に乗ることが目的だ。いずれも愛称が付けられて半世紀ほどになる老舗だけに同じように乗りに来る人が多いに違いない。昨冬の「あさかぜさくら」と同じ追悼旅行だが、昨秋の「彗星」は行かなかったのに今回は行くというのは、「彗星」にはかわいそうな気もするけど、行かなかった理由は前作に書いてあるとおりである。

しかし、半年に1度のペースで寝台特急が廃止されていては、当方としてもたまらない。行く旅、行く旅が追悼旅行になってしまう。利用客の減少を理由に廃止しているようだけど、JR各社がライバルである夜行バスに移った利用客に戻ってきてもらえるような施策をしてきたのかどうか。無為無策も甚だしい。利益優先で金にならない列車やサービスは切り捨てるという風潮に満ちているのではないか。利益を度外視せよと言っているのではない。乗客に多くの選択肢を与えよということなのだ。寝台車1両、座席車2両程度で特急ではなく、快速として運転する。一方で、「北斗星」や「サンライズ」のような個室中心の列車があってもいい。快速は料金不要なので、収入面では落ち込むだろうけど、乗客は気軽に利用できる。しかも、まずは定時運転だし、居住性はバスより断然いい。

これらはいずれも他の交通機関に比べて鉄道が優位に立っているものだ。それさえ確保されていればいいと思う。よりよい設備とサービスは二次的なものだ。とにかく夜行の灯を消さないことから始めないと、いずれ全廃ということになりかねない。夜行に関していえば、JRの全面降伏、敵前逃亡のような気がしてならない。もっとも、ライバルの夜行バスにはJR自身も参入しているから、自らの首を絞めているようなものである。

脱線してしまった。鉄道に脱線は禁物である。ところで、今回行くことにした理由は行先が3年ぶりの山陰であることと、「出雲」には非営業ではあるものの、食堂車が連結されていることの2点である。食堂車の営業を休止してからもフリースペースとして開放されているというから、せめて雰囲気だけでも味わえたらと思う。一方の「かすが」は平成7年の「急行三昧」以来の乗車となる。車両も新車に替わっているから、どんな乗り心地か楽しみたい。前夜発ながら正味1泊2日の旅に出る。

寒波襲来を思わせる冷たい空気が頬を切る。駐車場から家まで歩くだけで、顔がこわばっている。いつものように20時頃に帰宅して、身支度を整える。

今回も夜行バスを利用する。行先は名古屋だ。適当な夜行列車がないから結局こういうことになる。

九州からの東京行き寝台特急「富士・はやぶさ」があり、高松発の最終の「マリナー」に接続しており、名古屋にも停まるから利用できないこともないのだが、乗車時間

が4時間ちょっとしかないのに、特急とB寝台の料金だけで9,450円もするから乗るのがもったいない。私自身がこうなのだから、一般の利用者はもっとその傾向が強いのだろう。夜行列車が衰退していくのも分からないでもない。

高松駅からではなく、家から歩いてでも行くことのできる大型スーパーの一角にある高速バス乗り場から乗る。でも、寒いから送ってもらう。こんなに近いところから旅に出るのもいいものである。

待合室には2人先客がいた。多分、2人とも名古屋行きに乗るのだろうなと思っていると、1人はバスが来る前に外へ出ていった。迎えを待っていたようだ。昼間は賑わっているであろう受付のカウンターも今はシャッターが下ろされてひっそりとしている。待合室は寒くはないけど、暖かいというわけでもない。風除けのようなものだ。

バスは22時24分の発車でもう到着時間となっているけど、バスの途中駅の時刻は鉄道と違って、あてにならない。乗り場には発車10分前に着いたから、早発ということはないだろう。もう1人の人も心配そうに待っている。

5分ほど遅れてやってきた。このバスは松山始発の高松、徳島経由の名古屋行きである。なかなか器用に回っているけど、ほんの10日ほど前までは松山・徳島一名古屋、高知・高松一名古屋という2本立てであった。それが1月11日のダイヤ改正で、今の運行形態に変わったのだ。あぶれた高知発着便は予定臨時便に格下げになって、シーズンのみの運行となった。これはたまたまJR四国のホームページを見て知ったことなのだけど、見ていなかったら、時間を間違えて乗り損なっていたかもしれない。

それにこの大型スーパーでの客扱いもこの1月から始まったものだ。それまでは高松駅まで行かねばならなかったが、ここなら車で1分程度で着いてしまう。

22時30分頃、発車する。やはり荷物は預けずに車内に持ち込む。メモとビールがあるから、これだけ持って乗ったほうが身軽でいいのだけど、着いたときに寝ぼけてメモを車内に忘れてカバンだけ受け取って降りてしまいそうだ。夜中でも寝るまでは必要とあらばメモを取るのだから、私には欠かせないのである。

2階建てバスで、席は前から2列目の真ん中である。大型のフロントガラスが正面にでんと構えている。まだカーテンは閉めていないので、前方の眺望は抜群である、ただ、当たり前だけど、夜の走行なので車窓からの景色はあまり楽しめない。夜走るのにはもったいないくらいいい位置だ。さすが週末だけに車内はほとんど埋まっている。私は数日前に切符を取ったから、窓際ではなく真ん中の席をあてがわれたのだと思う。でも、真ん中の席でもこのタイミングで切符が取れたことはよしとせねばならない。

上天神交差点を左折して、国道11号東バイパスを東へ入る。正に家の近所の風景である。家の半径500メートルの範囲をぐるり4分の1周する形で進んで、バスは加速していく。この時間でも幹線道路だけにまだまだ交通量は多い。

10分ほどで高松中央インターチェンジに着く。乗車の扱いはあるけど、乗ってくる人はおらず、すぐに発車する。そして、ここから高松自動車道を走る。高速道路のほうは相変わらず空いている。四国ではどこもそうだ。昨秋の仙台行きで乗った東北道とは大違いだ。

高松東インターチェンジを22時47分頃に通過すると、高松三木インターチェンジを22時48分頃、あとは5分おきくらいにインターチェンジが現れて、23時過ぎに引田を過ぎる。志度を越えた辺りから、周りにはけものみちを走っているような寂しい山道の風景に変わる。夜だけによけい気味が悪い。

引田を出て10分ほど走ると、大坂峠のトンネルを抜ける。すると、徳島の灯が見えてきた。30分ほど暗いところを走っていただけなのに、久し振りに人里に下りたような感

覚になった。空にはオレンジの半月が浮かんでいる。

11時20分頃、板野インターチェンジで下りて、ここから徳島へと向かう。高松自動車道と神戸淡路鳴門自動車道はつながっているけど、これらと徳島自動車道がつながっていない。だから、徳島へ立ち寄るにはここで一旦下りなければならない。

県道12号から県道1号へと入り、藍住インターチェンジから徳島道に乗る。少し行くと、右手に土手を走る県道らしい道が寄り添ってきて、その向こうには川が見える。吉野川だ。この併走はほんの2分程度のことだったけど、高速道路と一般道が同じ高さの道を走る様はなかなか面白い。右手には吉野川架かる四国三郎橋がうっすらと見える。

終点の表示があり23時半頃、徳島インターチェンジで下りる。ここから再び国道11号を走る。徳島ではお馴染みの片側3車線の直線道路だ。どの車も高速道路並みに飛ばしている。すぐ吉野川大橋を渡って、23時37分頃に徳島駅着。

ここで数人乗ってきた。乗車扱いはここまでで、あとは名古屋へ向けて走るだけだ。そして、もう0時も近いのか乗務員がフロントガラスのカーテンを閉めに来た。もう寝なさいということだろう。ビールも既に空いていて、ちょうどいい頃合である。停車している間に眠ってしまった。

比較的眠れることができた。何時だっただろうかバスが動いている気配がないのに気が付いてカーテンの隙間から見ると、やはり停まっている。時計を見ると、まだ5時くらいだ。こんなに早く着くはずがないとも思うけど、こうやって停まっているところからすると、徳島から5時間もあればで着くということなのだろう。しばらくウトウトしていると、5時半頃に放送が始まって動き出した。駅から近いのか、10分ほどで着いた。まだ5時40分である。停まっていたのは名古屋の一つ手前の停車場である栄だったのかもしれない。

時刻表では6時着ということになっているけど、それより20分も早く着いてしまった。夜行バスは概して早着するものだ。前回もそうだった。まだ6時前だというのに、名古屋駅のコンコースはもうすっかり明るい。

高速バスのダイヤはどのように作られているのかは知らないけど、こうやって名古屋駅に定刻よりも早く着いたということは、この間、どこも雪に降られなかったということだ。雪が降っていたら、とても高速道路など走っていられるものではないだろうから、今回の寒波は予報が外れたのだろう。現に今降り立った名古屋駅に雪の「ゆ」の字も見当たらない。

でも、旅先での大雪というのは経験が少ないから、ちょっと期待しているというのはある。ただ、それは「出雲」に乗ってからのことで、これから乗る「かすが」をはじめ、東京までの行程は時刻表通りに進んでほしいと思っている。というのは、「出雲」に少しでも長い時間乗っていたいという魂胆があるからだ。予報通りに寒波が本領を發揮すれば、たとえ東海道は無理でも山陰本線に入ってから大雪に見舞われる可能性が高くなる。そうなると、「出雲」は定時運転が難しくなり、その分長く乗っていられることになる。あまりにご都合主義かつ不謹慎なことだと自分でも思うけど、これはもちろん、あわよくばといった程度で、心底からそうなってほしいなどとは思ってもいない。去り行く列車への名残惜しさの裏返しである。

少し話がそれるけど、大雪の経験は学生時代にある。東北を回っていて、乗るべきところを乗り終えて、あとは帰るだけとなった夕方の時点で私は山形にいた。山形新幹線が開業する前のことで、特急「つばき」もしくは普通列車で福島へ行くか、仙山線で仙台へ出て、それから東北新幹線で帰るのが常道である。翌日は午後からアルバイトに入ることに

なっていたから、東京から大垣行きの夜行列車、今の快速「ムーンライトながら」に乗る予定にしていた。

ところが、魔が差したのだろう。私は東京方面とは正反対の新潟行き急行「べにばな3号」に乗ったのだ。これに乗って、新潟まで行って、そこから大阪行き急行「きたぐに」に乗れば、昼には高松に戻ることができる。どうせ帰るなら、東京経由の素直なルートより新潟経由の遠回りのほうが面白いと考えてのことであった。手にしていた切符は今はない「東北ワイド周遊券」で、自由周遊区間内なら普通列車はもちろん、特急・急行列車の普通車自由席が乗り降り自由である。さらに出発地と目的地の間の往復の経路では急行列車の普通車自由席にも急行券なしで乗ることができるから、帰り道に「きたぐに」を使っても懐は痛まらずに済む。

でも、携帯電話もない時代で、駅から一步も出ないような旅では情報不足は如何ともしがたく、新潟地方が雪で麻痺しているなど知る由もなかった。「べにばな」は多少遅れはしたものの、比較的順調に走って新潟に着いたけど、肝心の新潟では様子がおかしい。夜行列車は軒並み運休と放送している。特急や普通列車もかなりの遅れを出している。「きたぐに」も運休だという。これでは帰ることができない。万事休すかと思っていたら、寝台特急の「つるぎ」だけがかろうじて運転するという。背に腹は変えられない。ここでホテルなどに泊まっていたはお金も時間ももったいない。幸い寝台券を買えるくらいのお金は残っていたので、これに乗って帰ることにした。でも、夜行列車が「つるぎ」しかないということもあってか車内は盛況で、私は上段寝台で寝ることになった。発車は1時間ほど遅れ、到着は2時間くらい遅れたように思う。もちろん、その日のアルバイトには行けるわけがなかった。私にとって雪による行程の乱れはこのときが唯一である。こんなことでもなければ利用することのない「つるぎ」に乗ることができたのは悪いことではなかったが、その「つるぎ」も周遊券とともに今はない。

本題に戻る。名古屋駅は何度となく通っているけど、通っているだけで降りたことがない。乗り換えだけでしか利用していないから、改札の外のことは分からない。ただ、高校のときの修学旅行で長野方面からバスで名古屋まで来て、名古屋から新幹線で帰っているから、1回だけ改札を通っている。でも、それはもう20年近く前のことで、何も覚えていないので、今回が初めての利用と言えなくもない。

中央改札へ行くと、もうかなりの人が行き交っている。今日は土曜日だから、週末を利用してどこかへ出かけようというのだろう。それにしても、この時間でこの人の数は多すぎるように思う。

さて、今回も目黒君に同行をお願いしている。目黒君は東京からの夜行快速「ムーンライトながら」で名古屋に入る。ここで合流して、9時前の急行「かすが」奈良行きに乗るのだ。

図らずも2人とも夜行利用で名古屋にやって来たわけだけど、その辺の事情はよく似たものだ。私の場合、高松から名古屋くらいだと朝一番か二番あたりの「マリナー」に乗れば十分間に合うけど、新幹線の特急料金が惜しい。だから、こうやってバスから降りて、寝ぼけ眼で名古屋駅に降り立っている。目黒君の場合も、朝7時くらいの「のぞみ」に乗れば間に合うけど、住んでいるところが津田沼なので、家から東京駅まで1時間ほどかかる。東京駅での乗換えを考えると、正味1時間は確実にかかるだろう。となると、目黒君が起きる時間は、私の場合と大差はなく前夜発にしたようだ。人間、考えることはそう変わらないということだ。それに2人とも朝は大変弱い。弱くても終点に着けば、否応なしに起きなくてはならない。

「かすが」は下りは名古屋を午前に出るが、奈良からの上りは夕方発なので、なにも前夜

とか当日の早朝から動かなくても、上りに乗れば、私からすると東京への順路でもあるし、ゆっくりできそうなものだけど、それではこの季節だと時間にして半分くらいは暗い中を歩くことになる。しかも、名古屋に着いてから新幹線で突っ走っても、東京に着く頃には「出雲」は既に発車していて、東京から乗ることはできない。今回は行程からも分かるように、目的の列車に乗ること以外は色気も何もない追悼旅行だ。「かすが」も「出雲」も全区間乗りつつ費用はできるだけ抑えたい。

そういうわけで、早朝の寒い名古屋駅にいるわけだけど、名古屋で3時間近くも無為に過ごすのはいかにももったいない。せっかく初めて改札の外にいるのだから、どこかへ行こうかと思う。

そのどこかだけど、そう簡単に見つかるものでもない。とって、やみくもに探すのも労が多いだけだ。とりあえず、手っ取り早く名古屋城にした。手っ取り早く、といっても名古屋城は未だ見たことがないからいい機会だ。

名古屋城へ行くには地下鉄に乗らなくてはならない。地下鉄を利用するのも随分久しぶりだ。いきなりどぎまぎしてもみっともないので、事前に時刻表や改札口などをチェックしておく。

そろそろ6時になろうとしている。目黒君の乗っている「ムーンライトながら」は6時05分に到着する。夜行列車で途中駅で降りるのは大変なことだと思う。私もときどき途中駅で降りることがあるけど、落ち着いて寝ていられるものではない。

先ほど以上にコンコースが賑やかにになってきた。新幹線も動き出し、一日が始まろうとしている。向こうから目黒君が歩いてくるのが見える。

「おう、久しぶり」

「おう」

「『ながら』は混んどったか？」

「そうやの。週末やけんの」

中央コンコースの「みどりの窓口」前にある観光案内所の地図を見る。まだ開いていないので、パンフレットをもらうことはできない。でも、地下鉄の路線図があるから、それを見て、そろそろ行こうかということになった。

名古屋城案については目黒君にも異存はなかった。この近くとなると、名古屋城が手頃なのだろう。お城だから、朝の散歩にもちょうどいい。カバンはコインロッカーに入れるのがもったいないような気がするので、そのまま持ち歩く。しばらく駅をウロウロして、地下鉄の乗り場へ向かう。

名古屋駅から名古屋城の最寄りの市役所駅には2通りの路線がある。一つは桜通線、もう一つは東山線である。これらの線に乗って、それぞれ久屋大通、栄で名城線に乗り換えると、市役所に着くのである。この2つの駅は隣の駅なので、どちらの線に乗っても所要時間は大きくは変わらない。行きと帰りで乗る路線を変えようと思う。まずは桜通線に乗る。

地下鉄だから、どの線に乗っても車窓が真っ暗なのは同じである。でも、途中で上りと下りを乗り間違えたり、市役所で降りるべきところを話に夢中になって一駅オーバーして名城公園まで行ったりしたから、お金と時間が余計にかかって、市役所に着いたのは7時頃だった。駅名標を見ると、市役所と本来の駅名が大書きされていて、その下に若干小さくカッコ付きで県庁と書かれてある。「市役所」は駅名だから仕方がないのだろうけど、何だか県庁が肩身が狭そうに見える駅名標である。

地上へ上がる通路の壁面には大きな名古屋城の見取り図がある。江戸時代に描かれたも



の複写のようだ。案内板に従って地上に出ると、名古屋城の東門の近くだった。すぐ右手に太い道が南北に貫き、駅の出口からちょうど斜めの位置には、愛知県庁が見える。お城を模したような変わった建物である。屋根も同じように緑色をしている。

でも、その出てきたところも「名城公園のご案内」という案内板があるので、要するにお城とその北側にある公園の全体が名城公園なのだろう。地下鉄のホームには「名古屋城へは市役所でお降りく

ださい」と書かれてあったから、それを信じて戻ってきたのだが、別に名城公園で降りてもよかったのかなとも思う。

立派な内堀があるのに、草が生えていて水気は何もない。幅の広い巨大な堀だから、まるで原っぱのようになっている。そんな水のない堀を渡って、きれいに石を積んだ東門を通ると広いところに出る。奥には入場口があり、ここから入ることができるようだけど、まだ閉まっている。しかし、東門からまっすぐ西へ砂利道があり、向こうから散歩のおじさんがやって来た。通り抜けられるのだろうか。

「何や、開いてないんか？ 9時からやと」

「しゃーないの。じゃあ、出るか」

「いやいや、まあ、外周くらい回ろうで」

「そうやの」

目黒君は10年ほど前に名古屋城を訪れているから、あまり執着はない。私はせめて間近で見たいから中に入りたかったのだけど、開くまで待っていたら、「かずが」が出て行ってしまうので、やむなく東門から外へ出る。



「大学院のときの学会で来たんや」

「ほう。ホンマ、俺は名古屋に縁がないけん、今まで見たこともない」

堀の東側を北へ歩いていくと、やっと水のあるところに出た。この辺が名城公園のようだ。ジョギングをしている人や犬の散歩をしている人がいる。

堀には鴨や白鳥がのんびりと浮かんでいる。目黒君が、

「多分、あのベンチでこの城を眺めたと思う」

と言う。その場所へ行ってみると、な

かなかきれいに整備された場所である。でも、手前には松などの木々が生い茂り、天守閣全体を見ることはできない。なるべく全体がきれいに撮れそうなところを探して写真に収める。金の 鯨 をアップにして撮る。堀と天守、天守と椿、堀と隅櫓など様々な組み合わせで撮ってみると、いくらでもシャッターが切れる。

写真を撮りながら歩くから、なかなか先へは進まない。東門から反対の側まで来たのは、歩き出してちょうど30分ほど経ってからだ。

堀の形のままだ歩いて、正門に出た。立派な門構えで威厳、風格がある。広いと思った東門が通用門のようにさえ思える。ここには守衛のような人が立っていて、少々雰囲気が違う。昨冬の皇居の桜田門を見るようだ。さすが尾張大納言の居城である。

やはり、お城のあるところはその市の中心地なのだろう。地下鉄から降りたときに見た県庁、市役所の他に様々な官庁の庁舎が並んでいる。ぐるり一周して、約1時間で市役所駅に戻る。

ここからは行きとはルートを変えて、名城線から東山線に乗って名古屋へ戻る。名古屋には8時15分頃に着いた。これで私のちょっとした初めての名古屋観光は終わった。



これからがメインのひとつ急行「かすが」の乗車だ。8時55分の発車まで少し時間がある。自由席なら、もう並んでいないと席が取れないかもしれないけど、今回は指定席を取ってあるから、席の心配はない。

土産物売り場があるので、そこの駅弁コーナーで遅い朝食を買う。これは「かすが」の車内で食べるものだが、いろいろありすぎて目移りする。名古屋コーチン、みそかつを使ったものが多い。幕の内もあるけど、ここは名古屋ならではのものを食べたい。けっこう迷ったけど、目黒君ともども「びっくりみそかつ」というのにした。

8時35分頃、12番線に上がる。向こうのホームに特急「(ワイドビュー)ひだ」が入ってきて、高山や下呂温泉へ行くと思われる人たちで車内は瞬く間に埋まった。

一方、我が「かすが」はなかなか入ってこない。もう発車まで10分を切っている。大きな駅ともなると、優等列車といえどもそれらしく悠然とホームを占拠させてもらえないのだろうか。去年の東京駅での「あさかぜ」も発車10分前の入線であった。効率的なダイヤ編成が優等列車から「らしき」まで奪っている。



これから乗る急行「かすが」は歴史が古い。戦後の昭和24年に関西本線・名古屋-湊町(現在のJR難波)間に3往復走り出した客車の準急列車がその始まりである。その後、気動車になり、昭和33年に「かすが」の愛称が付けられて、1等車、のちのグリーン車も連結されていた時期もあり、登場当初は東海道本線の特急や急行に引けを取らない速さで走っていた。

しかし、名阪間の輸送のメインは国鉄

ではやはり東海道本線であり、私鉄では近鉄である。その上、他の急行との併結運転を行うようになったため、単線の関西本線を走る「かすが」は本数、スピードの両面で対抗できなくなり、徐々に乗客を取られることになる。そして、運転区間が奈良へと短縮となり、本数も昭和60年までに1往復に削減される。それから約20年走って、いよいよ終焉を迎える。愛称からすると、大阪ミナミの湊町行きよりも春日大社のある奈良行きのほうがしっくりくる。晩年は細々と走っていたけど、ここへきて老朽化著しいキハ58系から新型のキハ75系へ変更されたのは、とかく扱いの低い昨今の急行列車の中にあってはせめてもの慰めであった。もっとも、新型とはいってもキハ75系はそもそもは普通列車用の車両であり、キハ58系のままでもよかったと思う。

8時50分頃、「かすが」がわずか2両という身軽な編成で入ってきた。

このキハ75系という車両は名古屋ー伊勢市・鳥羽間の快速「みえ」用に造られたものであり、平成5年に「みえ」に投入後、6年を経て、「かすが」にも使われるようになった。転換クロスシートを装備しており、「かすが」には特に座席の頭の部分に白いカバーが付けられて、優等列車らしさを見せている。車内は落ち着いた感じで明るい。ただ、元来急行用として造られていないため、通勤、通学対応の3ドア車であり、洗面所やデッキもないことから、この車両を急行に使用することへの批判がないこともない。この3ドアのうち、「かすが」運用時には中央のドアが締め切りとなるものの、そのスペースの分だけ座席がないのもマイナスである。性能的には最高時速120キロで走ることができ、居住性もよくなっており、キハ58系と比べると、格段にレベルアップがなされているのだけど、車内の設備を見ると急行用としてはやや見劣りがする。



この2両の編成の内訳は自由席、指定席が各1両となっている。同じ2両で運転している「みえ」の場合は、快速ということもあって指定席は半車になっている。そういう編成だから、自由席はかなり混んでいる。今日は週末でもあり、私たちのような別れを惜しんで乗りに来る人などで指定席もほぼ満席だ。車両の内外をひと通り撮って席に着くと、もう発車だ。

私たちの指定された席は一番ドア寄りの席で、私たちは進行方向を向いているけど、向かいにいる2人はドアに対して背を向けた固定の席である。ドアに接するシートだけは転換できないのだ。だから、この部分だけがボックスシートのようにになっている。向かいの2人は体格のいい人で、居住性のよくなった最近の車両とはいえ、やはり膝が当たる。これから約2時間、この窮屈な席で過ごさねばならない。多分、相手もそう思っているだろう。

でも、この2人、荷物らしいものを持っていない。身一つで乗ってきたようだ。それでも、検札時にはちゃんと指定席券を提示していたから、ふらっと乗りに来た近くに住む人なのだろう。指定席を頼んだらたまたま取れたから乗りに来たといった感じにも見える。

新型の気動車は加速がいい。見る見るうちにスピードが上がっていく。エンジンの音がJR四国の1000系気動車に似ている。右手にJRや近鉄の留置線が見える。名古屋から関西本線に入るのは、参

ふたみがうら

宮線の二見浦へ朝日を撮りに行ったとき以来、10年ぶりである。

八田を出ると、近鉄名古屋線が関西本線をまたいでいく。さらに少し行くと、庄内川を渡る。右手遠方には雪を被った山々が見える。養老山地だろう。この辺りからもう濃尾平野ののんびりとした田園風景が広がる。



関西本線と近鉄名古屋線はもうしばらく併走するのだが、昔鉄道が走っていたような築堤や高架、鉄橋の跡などが至るところに残っている。いつ通っても気になるのだが、これは近鉄の旧線である。コンクリートや鉄の巨大な遺構は不気味さを帯びているけど、壊さずに残してあるのは、何かと歴史の好きな私としては見ていて興味をそそられる。

その近鉄線は何本もの列車が行き違っている。それだけ本数が圧倒的に多いということだ。しかも、電車で全線複線に

なっている。亀山までしか電化しておらず、部分複線のJRは到底敵わない。それでも限りある設備の中で、何とか近鉄の牙城を崩そうと懸命だ。

いび

木曽川で三重県に入って、続いて同じ川かと錯覚を起こしそうな長良川と揖斐川を渡り、再び近鉄がJRをまたいで最初の停車駅である桑名に着く。ここで数人が乗ってくる。桑名駅は近鉄と共用の駅となっていて、右手には近鉄のホームが並ぶ。一方、左手には三岐鉄道の北勢線がある。「かすが」はここで急行の威厳を見せるべく四日市行き普通列車を追い抜いて行く。

旧東海道の宿場町であり、桑名藩11万石の城下町でもある。そういう町なので、家やマンション、工場が密集している。また名古屋のベッドタウンとしても近年栄えているというから、人口も多いのだ

いなべ

ろう。員弁川を渡ると、また同じような





風景に戻る。

桑名から10分で四日市に着く。この駅は旅客より貨物のほうが大きな顔をしているように見える。側線には石油コンビナートへ出入りをしている貨車がずらりと並んでいる。それを引っ張るディーゼル機関車が何両も活躍している。こんなに活気のある駅を見るのも久しぶりだ。JRの四日市駅と近鉄の四日市駅は四日市市役所を挟んで、ちょうど反対側にある。互いに市役所から1キロほど離れたところにあり、JRは東側で近鉄は西側

にある。数人乗せて発車する。

そろそろ朝食にしようと思う。買ってきた「びっくりみそかつ」のふたを開ける。折りの半分近くがみそかつで占められている。たしかに一つの具材でそれだけのスペースを取ってれば、「びっくり」である。このみそかつは160グラムもあるという。大変柔らかく、みそも甘辛い。ご飯はふっくらしていて、冷えているのに食べやすい。この他にはポテトサラダ、野菜の胡麻和え、デザートのみというシンプルな駅弁であった。

伊勢鉄道との分岐駅の河原田へ向かう途中にいくつかの引込み線があり、それぞれの工場へとレールが敷かれてある。さすがは中京工業地帯の中核である。左に伊勢鉄道の築堤が離れていく。すると、沿線は急に田んぼが増えて、左手には鈴鹿川が寄り添ってきた。

9時43分、亀山着。今の伊勢鉄道、旧国鉄伊勢線が開業するまでは関西本線、紀勢本線、参宮線の優等列車は必ずこの亀山駅に停まっていたものだ。しかも、関西本線直通を除いて列車はここで方向転換をしていたから、優等列車としては比較的長い時間停車をしていた。そういう名残があるためか、3つあるホームは広く、長い。機関車の付け替えもしたので、側線もたくさんあり、その一角にはターンテーブルも残っていて、蒸機時代を髣髴とさせる。さすがにここでは入れ替わりがあり、10人ほどが降りて、同じくらいの人が乗ってきた。9時45分発。

紀勢本線のレールが左へ分かれて、引き続き鈴鹿川に沿って走る。ここからはさらにローカル色が濃くなる。まるで姫新線や芸備線でも走っているかのような、どちらかという退屈な風景になる。駅間が長くなるにつれて、だんだん高いところへと登っている。「かすが」は山深いところを走っているものの、沿線には若干に雪が残っている程度の積雪で、寒波襲来という予報などなかったかのような天気である。

そんなところを走るから、徐行のようなスピードだ。強力なエンジンを積んでいるはずなので、勾配は大丈夫だとは思っているのだが、カーブが多いからスピードが出せないのかもしれない。

かぶと

加太からはさらに勾配がきつくなる。

つげ

次の柘植にかけては加太峠という関西本線最大の難所で、かつては蒸気機関車の

加太付近



有名撮影地でもあった。でも、キハ75系にとってはそうきつい勾配でもなさそうだ。先ほどと比べると、いくぶんスムーズに走っている。途中に中在家信号所があるのだけど、急行だし、その存在を知らなかったので、何も気付かずに走り去ってしまった。

10時10分、柘植着。亀山から20キロの区間を25分かけて走っているから、やはり難所なのだろう。柘植は初めて訪れたときから好きな駅の一つである。山間の駅に似合わない広い構内、片隅にあるターンテーブルなどがかつての面影を残していて、いい雰囲気を出している。26年前に支線の草津線が先に電化されて、関西本線としては面目を失った感じだけど、今もなお当時のままで、そんなことには関心がないかのようだ。10時12分発の亀山行き普通列車と10時29分発の草津行き普通列車が停まっている。その草津線も初乗り以来もう20年近くも乗っていない。

草津線が右に分かれると、ここからはカーブも減り、勾配を下っていただけだから、「かすが」も気持ちよさそうだ。左手には鈴鹿川に替わって、柘植川の細い流れに沿っている。

それにしても、行き違う列車の少ないこと。亀山ー加茂間は普通列車が1時間に1本程度しか走っていない。そんな閑散区間だから、亀山以西での「かすが」は上下とも途中で普通列車を追い抜くことはない。下りは柘植で行き違いをしたあとは月ヶ瀬口ですれ違うだけだ。沿線には「関西本線全線複線電化」という看板を初めて乗ったときから見かける。長年の悲願なのだろう。でも、この状況を見る限り、実現は難しそう。しかも、ここで「かすが」が廃止されるようでは、その実現はますます遠のくだろう。もし、本当に実現するとしたら、東海道本線よりも近鉄線よりも短い名阪間に新快速でも走らせたなら面白かろう。複線電化なら2時間弱で結ぶことも可能だ。このまま北海道の函館本線の長万部ー小樽間のごとく本線とは名ばかりの閑散線区へと凋落していくのだろうか。

ウトウトしていると、次の伊賀上野に着く。近鉄伊賀線と接続していることもあり、駅は大きい。島式ホーム2つの2面4線の構造で、そのうちの1つが伊賀線のものとなっている。でも、伊賀上野駅は上野市の中心から北へ外れており、伊賀線で2つ目の上野市がその中心である。数人が降りて、20人ほど乗ってきた。



依然、勾配を下りている。島ヶ原を通過して数キロ走ると京都府に入る。京都府に入った途端、トンネルが増える。関西本線というと、京都を通らないイメージが強いけど、ここから奈良の手前の木津を出る辺りまでは京都府を走る。

大河原を過ぎると、右手に柘植川と合流した木津川が寄り添ってきた。しばらくぶりに会った木津川は様々な支流と合流してけっこう太い流れになっている。その流れにぴったりと沿っているの、眼下は川岸である。

10時50分頃、加茂通過。しばらく来ないうちに立派な橋上駅に変わっている。これより電化区間に入る。亀山からの列車との乗換駅であり、大阪方面の「大和路快速」の一方の始終着駅でもある。加茂から複線になる。

10時56分、続いて木津を通過する。以前降りたことがあり、ホームから地下道を通って、西側の駅舎へ出たのを思い出す。1番線には宝塚行きの普通列車が発車を待っている。東西線が開業してから、片町線と福知山線との間を介して、こういう列車が走るように

なったのだけど、木津駅で宝塚行きという列車が停まっていることにまだ違和感がある。その片町線と奈良線との接続駅だから、2面4線のホームを持つ。奈良方面から「大和路快速」が入ってきた。

さて、切符の経由地によると、ここで奈良線に乗り換えて、京都へ向かわなければならぬのだけど、「かすが」は木津を通過する。その場合は途中下車をしなければ、木津ー奈良間を重複して乗車してもよいことになっている。この特例のおかげで、余計な運賃を払わずに終着まで乗ることができる。

奈良県に入って平城山を通過すると、左手の小高い丘のようなところに電車が並んでいる。関西本線、奈良線、和歌山線、桜井線といった奈良を中心に走る電車がここで休んでいるのだ。だんだん建物が増えてきて11時03分、奈良着。ほんの2時間ちょっとの乗車であったけど、なかなか変化に富んで楽しかった。乗車率はほぼ8割くらいであった。私たちのような乗客がある程度乗っていたとしてもこれくらいならましなほうであろう。

こうやって「かすが」に乗ってきたけど、関西本線の加茂以東はどんな小駅でもホームは長く、島式の場合は幅が広く、駅舎も風格がある。かつて鹿児島本線であった肥薩線を思わせる昔ながらの本線の威光をとどめているようだ。なくなるのは本当に残念に思う。でも、時代に取り残されているのに、昔の栄光にしがみついているようにも見える。

全く雪に降られることなく、ここまでやって来た。曇ってはいるけど、雪を降らすような雲でもないし、それほど低い気温でもない。この先、東京までは接続が絶妙なので降ってもらっては困るけど、この調子だと雪は降らずじまいで終わりそうである。

その絶妙な接続がさっそくある。次に乗るのは11時06分発の「みやこ路快速」京都行きである。各駅停車だと1時間5分程度かかるけど、快速だと40数分で走ってしまう。奈良線はさっきの草津線と同じときに乗って以来、もう19年も乗っていないから各駅停車のほうがいいのだけど、それでは奈良で20分ほど待つてのちの発車となり、京都に着く頃には40分も差が付いてしまう。そのまま在来線で東京まで行くと、この「みやこ路快速」に乗るより1時間近くも遅れてしま



い、「出雲」の発車40分後の到着となってしまいます。新幹線で東京まで行けばいいではないか、と思うかもしれないけど、緊縮財政下なので目当ての列車の乗車以外はできるだけ出費を抑えたいから、今回も在来線で東海道を上る。

定刻に発車する。車両は221系の4両編成だ。221系はかつて新快速に使われていた車両だけど、今では223系に後を譲り、自らは関西のその他の線区で快速列車として活躍している。元々そういう列車として造られた車両だけあって、乗り心地や居住性はいい。でも、いくら車両がよくても、単線ではその性能も十分に発揮できそうにない。

「あ、前の奈良駅や」

「前の？」

奈良到着時には気付かなかったけど、折り返して再び通ったときに旧奈良駅舎が見えた。これは私が好きだった石造りの駅舎で、3年前まで使われていた。それが駅の高架化で、新しい駅になるのに伴って、旧駅舎は取り壊されることになっていた。しかし、存続を願

う市民の運動の結果、保存されることになり、今の駅から北へ移動したところに保存されている。列車から見えるのが嬉しい。

木津までは「かすが」と同じルートを通る。そして、ここから「みやこ路快速」は奈良線に入る。19年も乗っていなかったのかと改めて思う。

奈良線は京都－木津間の34.7キロの短い路線だ。このうち、京都付近と宇治付近が複線である以外は単線である。面白いことに、「奈良」線と言いながら奈良県内に路線がない。終点の木津は京都府にある。だから、木津－奈良間が複線といっても、これは関西本線に属するので、当然奈良線の区間に含まれない。

木津を出ると、すぐ木津川を渡る。左手遠方にその木津川を見ながら、京都盆地の南に伸びる細い平坦なところを走る。細いといっても平坦なところなので開けている。そんなところを走っているせいか、沿線は明るい。

「奈良線は久しぶりや」

「多分、俺もあれから乗ってないと思うわ」

「どんな線かぜんぜん覚えてない」

「あれから乗ってなかったら、覚えとつても景色は変わつとるやろ」

2人とも同じときに乗っていて、それ以来の乗車だから、印象も同じようなものなのだろう。

2駅か3駅ごとに僚友の「みやこ路快速」や各駅停車と行き違う。相手を待たせて通過することもあれば、こちらが先に来て通過するのを待ったりする。

木津の次の停車駅である玉水には「国鉄電化9000キロ達成記念碑」がある。これは昭和59年に奈良線が電化されたときに建てられたという。こういうものの計算は下り方から計算していくのだろうか。特に決まりはないのだろうか。記念碑を見てふと不思議に思った。



城陽を経て、宇治に着く。平等院が近いけど、あまり乗降はなかった。立派な橋上駅だ。奈良行き各駅停車とすれ違う。

宇治を出ると、すぐ宇治川を渡る。宇治川に架かる宇治橋は木の橋で、趣きがあっていい。周辺は観光客が目につく。左手に京阪電鉄の宇治駅が見える。

宇治を通るために東へ迂回した奈良線は桃山辺りで再び元に戻り、北上を続ける。列車はもう伏見区に入っており、いよいよ京都も近く寺院が目立ってきた。住宅街やビルも増えてきて、街の雰囲気

になってきた。

右手に山が迫ってくるような感じになって東福寺を過ぎると、11時53分京都に着いた。短い線だから、あっけなく何だか物足りない。奈良から47分、ちょっと遅めの快速であった。ちなみに私の地元のJR予讃線の高松－多度津間は32.7キロと奈良線より少しだけ短いけど、JR四国では唯一の複線区間で特急や快速の追い抜きさえなければ、各駅停車でも40分ほどで走破してしまう。このように特急や快速を多く設定してみても、路線が単線ではその効果はあまり表れないものである。

次に乗るのは11時58分発の新快速長浜行きである。こちらは複線や複々線に物を言わ

せて、本当の快速運転をする。ここから東京まで在来線で東上する。目黒君には付き合ってもらって申し訳ないけど、豊橋―熱海間を除いては快速を乗り継ぐので、ご勘弁願いたい。

京都から新快速に乗るのは恐らく初めてだろう。よほどのことがない限り、東は米原、西は姫路とか網干といった末端の駅以外で乗ることはない。新快速が長浜に乗り入れを開始してからは東の末端駅に長浜も加わったけど、北陸本線に入るのは急行「きたぐに」に乗るときくらい

のものだから、東は米原でしか乗ったことがない。これら東西の両端の駅以外で乗るとしたら、大阪か新大阪くらいではないか。

5分で接続することになっているけど、4分遅れの12時02分頃に入ってきた。223系の12両編成である。乗客を乗せると、すぐに発車する。

山科、大津と停まって琵琶湖を左に見ると、ウトウトし始めた。長い東海道、どこかで眠ることはあるだろう。気が付くと、近江八幡の手前まで来ていたから、20分以上も寝ていたことになる。珍しく長い居眠りだ。

能登川、彦根と東へ進むにつれて、ところどころ雪が積もっている箇所がある。もっとも、積もっているというよりは残雪に近い。それほど少ない。結局、6分遅れで米原に着いた。

ここで乗換えとなる。米原のホームに降りると、風が冷たい。側線のあちこちに先ほど見たのより多い量の雪が残っている。米原で降りた人のほとんどはそのままホームに残っており、私たちと同じように次の13時14分発の大垣行きに乗るようだ。米原着は遅れたけど、この待ち時間で正常に復すると思われる。

名古屋からやってきた特急「しらさぎ7号」が方向を換えて富山方面へと慌ただしく走り去っていった。こちらはまだのんびりと待つ。

「寒いのに」

「うん、これはたまらんで」

我慢しようと思えば、我慢できるのだけど、風があるとやはり耐えられない。待合室に入ろうかと思いつつ、その前に昼ごはんの駅弁を買う。

米原も駅弁の種類が豊富な駅のひとつだ。近江牛を使ったものや琵琶湖で採れる魚などがその主なものだ。目黒君は「素敵弁当」、私は「ステーキ弁当」にした。つまり2人ともステーキ弁当ということになる。でも、夜の「出雲」は21時過ぎの発車だし、次の列車が大垣行きと短距離ということもあるから、大垣で乗り換える浜松行きで食べようと思う。それなら夜までお腹が持つだろう。昼食を確保したので、待合室でしばらく待つ。

13時10分、大垣方面から列車が入ってきた。これがすぐ折り返す13時14分発の大垣行きである。わずか4分で折り返すとは、まるでローカル線の終着駅のようなのだ。

この大垣行きは313系の2両編成だ。たったの2両で東海道を往来する列車があるのかと思うけど、それだけ需要が少ないということだろう。でも、さすがに2両では少なすぎる。座席はすぐ満席になった。立ち客もいる。それはそうだろう。これでは落ち着いて駅弁など食べられない。米原止まりの普通列車が到着して、その乗客を乗せるとすぐに発車。



そもそも、東海道・山陽本線の東京一下関間の一部では新幹線が博多まで開業して何年か経って後、短距離の普通列車を増発して都市間輸送を重点に置いたダイヤが組まれている。東京口や名古屋、京阪神は言うに及ばず、静岡や広島近郊でも10分おきに列車が出ているなど流れの太い区間では相当数運転されている。

でも、乗客の少ない区間では1時間に1本や2本程度しかないところもある。姫路ー岡山間と今乗っている大垣ー米原間がその最たるものだ。姫路ー岡山間は山陽区間ということもあって、致し方ない面もあるけど、日本の東と西を分け、人の流れが変わる区間とはいえ、東海道でこういうネックになる区間があるのは頂けない。しかも、その両端の大垣、米原においてはそれより以東、もしくは以西で快速・各駅停車が1時間に4本程度運転されているからなおさらだ。その上、2両編成では本当にローカル線そのものである。



クロスシートが取れたのだから、文句を言う筋ではないのだけど、この現状は何とかしてもらいたいものである。これは私が学生の頃から基本的に変わっていない。

左手に座って、北陸本線と分かると、さっそく沿線には雪が広がっている。積もっているとしたら、この区間だろうと予想はしていたけど、米原のホームに降りるまでほとんどなかっただけに、その変化には目を見張る。10センチ以上は積もっているようだ。左手にたくさんの雪

を被った伊吹山が見えてきた。

「さすがにこの辺は雪があるの」

「そうやの」

「関ヶ原抜けたらどうやろか？」

「なくなったりして」

「朝の名古屋では全く積もってなかったけんの」

さめがい

醒ヶ井、近江長岡、柏原と進むにつれて雪は深くなっている。そして、岐阜県に入って13時34分、関ヶ原に着いた。雪で真っ白だ。まるで人気がない。これが冬の東海道新幹線を立ち往生させる関ヶ原の雪かと思うけど、この程度の雪では新幹線も徐行などしないだろう。もう少し積もっていてもいいくらいだ。

関ヶ原を過ぎると、雪はだんだんと減っていく。垂井を出ると、すっかり跡形もなくなり、定刻に大垣に着いた。定刻に着くあたり、大した雪ではないことなのだろう。



ここで10分の接続で浜松行きに乗り換える。豊橋までは新快速として走り、以東は各駅停車となる。約2時間の乗車は京都から東京までの道のりで一番長い。列車はまだ入っ

ていないようだ。

雪がなくなったとはいえ、列車が入ってくるのを待っている間、関ヶ原方面から冷たい風が吹き付けてくる。雪の残る関ヶ原からの風だけに結構冷たい。米原での風よりまだ寒い。ほんの数分のことだろうけど、早く入ってこないか待ち遠しい。

すると、程なくやってきた。313系の6両編成だ。さすがに名古屋をまたいで走る新快速だけに先ほどのような2両編成は許されないのだろう。名古屋前後の区間なら6両でも足りないはずだ。乗客が乗り込み、落ち着いたところで、13時55分に発車する。

「それ何？」

「ん？これか？」

目黒君が私の飲む錠剤を見て聞いてくる。

「これは花粉症予防のサプリメントや」

「そんなんがあるんか」

「薬でないけん、いつでも飲める。これを1日4錠飲むんや」

「ふーん。で、効つきょん？」

「まだ、今年のは始まってないし、最近飲み始めたばかりやけん、どのくらいの期間飲んだら効くんか、さっぱり分からんのか。飲んでみる？」

「俺はええ」

昨秋の東北旅行で目黒君も花粉症であるらしいことが判明している。興味はありそうだけど、飲むのはいいらしい。それに今日や明日だけ飲んでも意味がないから、飲まなかったのかもしれない。でも、こういうものは普段から習慣づけていないと、なかなか飲めるものではない。かくいう私もときどき飲むのを忘れる。

揖斐川、長良川と渡り、各駅に停車していく。その駅々で乗客が増えていく。車窓は右も左も遠くに雪山が見える。右は養老山地、左は面白山地だろう。列車は濃尾平野の只中を走る。

14時06分、岐阜着。ここから新快速となって、東海道をひた走る。県庁所在地の駅だから、乗客の入れ替わりは激しく、全体としては少し増えた。

木曽川を渡って、愛知県に入る。大垣以来同じような風景を見ているので、新鮮味に乏しい。でも、時折り渡る大きな川はやはり立派だ。渡り切るのに新快速でも10秒くらいかかる。四国ではこういう川は吉野川くらいのものだ。

尾張一宮ではどっと乗ってくる。これまでほとんどいなかった立ち客がここで一気に増えた。もう名古屋は近い。

清洲で赤い橋の架かる清洲城を見ながら通過する。真上を走る新幹線とは清洲から名古屋まで併走する。庄内川を渡って、3分遅れの14時28分に名古屋に着いた。「かすが」で9時前に出て、約5時間半でぐるっと一周して来たことになる。

さすがは名古屋である。ほとんどの乗客が降りていった。でも、同じくらいの人に乗ってきたので、乗客の数はあまり変わらない。遅れもあるので、すぐに発車する。

ところで、私たちの席の横で立っているおじさんがいる。このおじさんは尾張一宮から乗ってきたのだが、ずっと歌ったり、つぶやいたりして少々迷惑な存在だった。目黒君と2人で顔を見合わせて、どこかへ行ってほしいと思っていたら、次の金山で降りていった。時間にして、ほんの15分程度のことだったけど、ちょっと気味が悪かったので、時間が長く感じられた。

その金山からさらに乗ってきて、名古屋に着いたときと同じくらいの混み具合になった。いくら座っているからといっても、あまりに混むと気になる。名鉄のホームには中部国際空港行きの特急「ミュースカイ」の姿が見える。



「何や、あれ？」

「あれはセントレア行きの特急」

名古屋を過ぎても空は曇ったままだ。雪という予報だから、曇っていても不思議ではないけど、こんな天気なので気温も上がらない。車内にいるとそうでもないけど、駅に着いてドアが開くと、冷たい風が吹き抜ける。

新幹線の300系が名古屋へ向けて走っている。「こだま543号」あたりだろう。東海道新幹線は「こだま」でも16両に見合った需要があるのだろう。本数は山陽

新幹線と同じく1時間に1、2本程度の運転なのに、一方は16両のフル編成、もう一方は4両や6両という細切れになっている。

米原で買った駅弁をそろそろ食べようと思う。買ってからもう2時間近くも経つけど、元々できたてではないので、いつ食べても大きな差はない。

白米に近江牛のステーキが5切れ、フライドポテト、サラダ、デザートという内容だ。ステーキは柔らかく、ソースがよく合っている。冷めているのに柔らかいというのは、やはりいい肉ということだろう。できたてならもっと美味しさに違いない。目黒君も自分の買った駅弁を美味しく食べている。

大府からは徐々に乗客が減っていき、刈谷を過ぎると、沿線に背の高い建物はほとんどなくなってきた。駅付近で密集している以外は住宅と田んぼが目立ってくる。安城を経て、岡崎には5分遅れて着いた。快速運転もむなしく遅れはさらに増幅している。

がまごおり

蒲郡を出ると、少しだけ薄日が差してきた。でも、全体的に曇っているのは変わらないので、遠くの山は雲に隠れてたままだ。短いトンネルを抜けると、新幹線と交わる。右手には大きな観覧車が見え、その向こうに太平洋が広がる。

豊橋平野に入り少し行くと、左手から飯田線が寄り添ってくる。川幅の広い豊川を渡って、15時18分頃豊橋に着く。5分遅れは変わらない。乗客が減り続けていた車内に活気が蘇る。大勢乗ってきて、席はほとんど埋まり、立ち客まで出た。この大量乗車で遅れは6分になり、15時19分に発車する。列車はここから各駅停車となるので、遅れを取り戻すのはもう無理だろう。

「お！」

と目黒君が驚きの声を上げる。

しんじょはら

天竜浜名湖鉄道が分岐する新所原で静岡県に入って、鷲津の手前で左手に浜名湖が見えてきた。天気は少しずつ回復しているのだろうか。西の空が薄曇りになっている。

あらいまち

新居町からしばらく浜名湖に沿う。いつものことながら、左手には新幹線がぴったりと沿っていて、目の高さに高架があるので見づらい。むしろ、右手の新居弁天側のほうが見やすい。それでも、浜名湖にある浜名湖競艇の巨大なスクリーンに映し出されるレースの様子はよく分かる。

「ほとんど見えんの」

「浜名湖は新幹線のほうがええな」

舞阪を出ると、また曇り出した。黒い雲になる。雪が降ってもおかしくないような雲だ。情報が何も入らないから、この先の天気がどうなっているのかなど分かるはずもない。で

も、ここまで来てもまだ雪は見られない。結局、6分遅れのまま浜松に着いた。

次に乗るのは静岡行き普通列車だ。でも、この列車は7分接続で、浜松行きに乗っているときから乗り継げるかハラハラしていたけど、何とか発車1分前に到着して、事無きを得た。同じホームでの乗換えというのにも救われた。もっとも、数分遅れたからといって放って行くことはしないだろう。しかし、本数の多い東海道本線ならそれもあり得るかもと、気が気でなかった。この乗換えで静岡行きも5分遅れで発車した。

211系の4両くらいの編成だ。「くらい」と曖昧な表現になるのは、乗り継ぎに気を取られて編成を落ち着いて見ている時間がなかったからだ。車内は立ち客が大勢いる。直前で乗り込んだ私たちも立つ羽目になる。

天竜川を出て、天竜川を渡る。駅毎に乗客が減っていき、豊田町、磐田と続けて、大量に降りる。みるみる空席ができていった。どこで座ったか覚えていないけど、ドア横のロングシートに腰を下ろした。

袋井で乗客が入れ替わり、次の掛川を出ると列車は平坦なところから少し高い茶畑の広がる中を走る。右も左も茶畑で、今は季節ではないけど、こういうのを見ていると、お茶を飲みたくなる。右手に新幹線が併走している。

この辺りから急にカーブが増える。右に左に蛇行する菊川に沿うような形で北へ上がり、長いトンネルを抜けると金谷に着く。大井川鉄道の接続駅で、今はホームに列車は停まっていない。でも、こちらが動き出すと、間もなくS L列車が入ってきた。意外なことなのでちょっと驚く。あのS L列車には2回乗ったことがある。こうやって目の当たりにすると、また乗りたいと思う。

それにしても、目の前でJ Rが発車して行くとは、もう少し接続を考えられないものかと思って、

「こんないじわるなことせんでもええのに」

「そうやの」

と目黒君ともども多少の憤りを感じたものだけど、よく考えてみると、この列車自体が6分遅れている。本来なら、S L列車を見ることなく、過ぎ去っていたわけである。でも、目黒君は遅れていることを知らない。目黒君は私といると、いつも接続や時間に無頓着になる。

曇っているから、まだ16時半だというのにもう薄暗く、ホームには蛍光灯が点されている。大井川もひっそりしている。

島田、藤枝で乗客の入れ替わりがある。これまでは減っていたけど、大井川を渡った途端に、今度は逆に若干ながら増えてきた。恐らく静岡まで増えていくのだろう。

焼津を出て、長い日本坂トンネルを通過して、用宗、安倍川と停まっていく。安倍川に近づくと目黒君が、

「あ、この辺やったの」

と急に振り返って、背中の窓外に目をやる。線路に沿って生活道路があり、駅近くのその道沿いに古本屋がある。それを見つけようというのだ。

「たしか、駅にかなり近かったんでないか？」

「そうやったと思う」

この古本屋は、先述の大井川鉄道に乗ったとき以来、目黒君がこの辺を通る度に気になるという店らしいのだが、気になるだけで行ったことはないという。目黒君は旅先でもよく本を所望する。私も旅先で本を買ったことはあるけど、嵩張るからなるべく買わないようにしている。旅では荷物はできるだけ少なくするのが鉄則だけど、目黒君はカバンを持

ち、ナップサックを背負っているから、それだけでもけっこう重装備なのに、本を大量に買ったりするから、余計荷物が増える。

安倍川を渡る。もうすぐ静岡に着くけど、また乗り継げるか心配になってきた。遅れは1分だけ回復して5分になった。でも、静岡での接続はわずか1分である。本来なら出て行ってしまっているから、浜松以上に不安になってくる。ただ、次に乗る列車は島田始発の熱海行きで、静岡で8分停車する。その8分の間に我が静岡行きが到着して、その乗り換え客を受けて発車するダイヤになっている。だから、この場合も待っていてくれるだろうと楽観的になる。

17時04分、静岡着。ありがたいことにここでも待っていてくれた。でも、こういう乗り継ぎなので立ち客は多く、またしても立つことになる。車両は113系電車である。なかなか見られなくなった車両だけにちょっと嬉しくなる。

もう外は暗く、ネオンや街灯が車窓を彩るばかりだ。でも、それは静岡のような大きな駅だけで、遠ざかるにつれて途中の駅や沿線は寂しくなる。。富士山はこの天候、この時間では見えないだろうから始めから諦めているけど、由比や興津の海岸ももう見えなくなっている。

草薙で席に座ることができた。乗客は清水で増えた以外は徐々に減っている。富士川で入れ替わり、そろそろ富士山が見えてくる頃合いだけど、当然見えるわけもなく富士川を渡る。

18時07分頃、三島に着く。ここで本来なら6分停車をするようになっていたけど、この停車時間を利用して遅れを一気に取り戻せそう。でも、その間に静岡発東京行き特急「(ワイドビュー)東海4号」が追い抜いていくので、2、3分は停車しなくてはならない。その「東海4号」に何人かの人が乗り換えている。本当は私たちもこの「(ワイドビュー)東海4号」に乗るつもりになっていたのだけど、予算の都合で断念した。急行から特急に格上げされてから乗ったことがなかったので、いい機会だと思ったのだけど、仕方がない。18時10分頃発車。

函南付近の山間の区間はいつ通ってもひっそりしている。夜に通ると、いっそう寂しい。しんみりとしそうな雰囲気ではあるけど、車内にはたくさんの方がいるし、私の横では目黒君が居眠りをしているので、郷愁を感じるには程遠い。結局、3分遅れで熱海に着いた。

次に乗るのは18時26分発の東京行きである。すぐに乗り換える。多分定刻に発車したと思う。E231系で10両以上はありそう。あまりに長いし、接続時間もなかったのも、ここでも編成を見る暇がなく、せいぜい形式を確認するに留まる。大垣以来、どうも落ち着かない。

この辺も雪は見られない。雪は降っていないのだろうかと思いながら携帯電話の天気予報のサイトを見ると、東京で6センチ、横浜で8センチの積雪があるらしい。数時間前の情報なので、これがさらに積もっているのか、解けているのかは分からない。でも、もう暗くなっており、気温も下がっているので、解けるといえることはないだろう。この雪で首都圏の交通は麻痺しているようだ。JRも新幹線、在来線ともに遅れが出ているようだ。

米原を出てからずっと空気が冷たい。気温が上がらないまま、一日が終わろうとしている。いつしか雨が降り出した。まだ小降りだけど、気温が下がると雪に変わるかもしれない。

小田原でかなり降りていった。私たちの乗っている車両は急に閑散として、15人程度

になってしまった。まさかこのまま東京まで行くとは思えないけど、小田原でこんなに乗客が減るとは思わなかった。天気予報の続報を見ると、東京の積雪は10センチになっているという。10センチともなると、やはり何かと支障が出てくるだろう。高松など数センチ積もっただけで大騒ぎになる。

御殿場線の分岐する国府津まで来た。ここで3分ほど停まって、特急「踊り子112号」に抜かれる。外を見ると粉雪が舞っている。いよいよ雪雲の下に入ったのだろう。次の二宮を出るとレールが白っぽい。沿線は積もっているようだ。大磯の手前で寝台特急の「富士・はやぶさ」と行き違う。

大磯に着くと、辺りは雪である。見たところ、1、2センチ程度だけど、ここで雪が積もっているということは関東全域が積もっているということなのだろう。でも、もう解けかかっているようにも見える。それが薄く広く辺りを埋め尽くしているようだ。

平塚で久しぶりに乗客が増えて車内が賑やかになる。沿線を見ると、さすがにアスファルト部分は解けているようだけど、レールも住宅の屋根も少し積もっている。この調子だと、東へ行くほど雪の量は増えていくのかもしれない。

平塚からは乗客が徐々に増えてきて、藤沢や大船、横浜などの大きな駅では入れ替わりが激しい。週末だから、夜はまだまだ長い。飲みに行くにはちょうどいい時間帯だ。

沿線のネオンに気温が表示されているのを見ると、0度とか1度になっている。列車から降りると、かなり寒いに違いない。でも、列車が進むにつれて、雪は減ってきている。若干残っているところもあれば、一部には全く見られないところもある。10センチも積もって、交通が麻痺したというのは本当だろうか、とつい疑ってしまう。20時08分、最終的には定刻に東京に着いた。京都－東京間約8時間の行程であった。

これから「出雲」の発車まで約1時間ある。この間に、夕食や夜食、ビールを買い込むつもりだけど、合わせて風呂に入ろうと思う。あいにく「出雲」にはシャワールームがない。さっぱりするには風呂に入るしかない。

その風呂だけど、こんな日本のターミナル駅の周辺に銭湯があるとは到底思えない。サウナくらいならあるかもしれないけど、サウナはあまり好きではない。そういうわけで、以前から存在だけは知っていた駅内にある東京温泉に行くことにした。

「そういや、あったような・・・」

「そう、そこで入ろうかな思とる」

「まあ、駅の中やけん時間はかからんし、ええやろ」

ということで、探して歩く。私も以前場所を確認したことはあるけど、それはもう学生の頃で、たしか大垣からの夜行列車で東京に着いてから同じように一風呂浴びようと思って探したような気がするけど、どこにあるのかすっかり忘れている。

八重洲口の辺りを歩いていると、地下へ通ずる階段があり、そこに「東京温泉ステーションプラザ」がある。設備は整っているようだが、2,300円という値段を見て驚く。風呂だけでこの価格では入る気が殺がれる。

「何や、この値段は」

「これは入れんの」

「1,000円切っとんかと思とった」

風呂にこの金額を投資するくらいなら、このあとの宴会のグレードを高くしたほうがよさそうだ。幸い、今は寒い季節でもある。一晚入らないくらいなら問題はないだろう。かくして、初の東京温泉は即決で断念した。学生時代に入らなかったのも、当時は今より多少は安かったにせよ、この金額を見てのことだったのだろうと思う。

さて、風呂に入る時間がまるまる空いたので、その分ゆっくり今晚の宴会の食料を仕入れることができる。まず、目黒君がよく洋酒を購入する店へ向かう。

「たしか、この辺だったような・・・」

「広いけんの」

目黒君がいくら関東暮らしが長いといっても、東京駅の中にあるお店の配置を全て把握しているわけではないだろう。それでも程なく見つかった。見つかったけど、既に閉店になっている。

「ああ、閉まっとる」

「20時閉店か。ちょっと早いの」

「まあ、しゃーないの」

「ここが閉まったら、もうビールしかなさそうか」

「そうやの、うまい酒いうたら・・・ないの」

仕方がないので、夕食とビールを買うことにする。

夕食は駅弁を買うことにしているが、目黒君が各地の駅弁を販売している店があるという。東京にいながらいろいろなところの駅弁を選べるのは興味深い。ただ、さっきの酒屋同様この時間に開いているのかどうか不安はある。場所は八重洲中央口の改札脇にある。

屋号は「うまいもん駅弁屋旨圏門」という。

行ってみるとまだ開いていて、もう20時も回っているというのに、多くの人がいる。遅い食事は私たちだけではないようだ。

並んでいる駅弁を見てみると、東京の駅弁はなかったように思う。あったのかもしれないけど、見つけることができなかつたのか、売り切れてなかつたのか、元々ないのかは分からない。たしかに言えることは、富山の「ますのすし」、「ぶりのすし」など東京以外の有名な駅弁がたくさん並んでいたということだ。

「うーん、東京で北海道や東北の駅弁か」

「いろいろあるやろ？」

「なんかデパートの『全国駅弁祭り』みたいや」

結局、私は直江津の「鱈めし」、目黒君は長野の「信州松代真田地鶏とりステーキ」、そして、一緒に食べるものとして、森の「いかめし」を買った。一箇所新潟、長野、北海道と地域も内容もバラエティに富んだ駅弁が買えるのはなかなか面白い。今度東京を通りかかったときにはぜひとも利用したいと思う。

あとはコンビニエンスストアでビールとつまみを買って、20時半頃には落ち着いた。それからホームの真下のコンコースで10分ほどいてホームへ上がる。でも、まだ入線しておらず、冷たい風が吹いていたので、また下へ戻った。

そうして、20時50分頃に再度上がる。発車20分前だから、入線していなくてももう下りない。やっぱり寒い。ホームの発車案内には「出雲」のことが表示されているけど、あわせて雪のことも記されている。高崎線は上下線とも運転を見合わせているという。東京にいとそんな風には思えないけど、東京から高崎へは北へ上っていくから、この辺より雪が降っているのだろう。





ホームにはそれらしい人たちが何人か入線を待っている。カメラに三脚を立てて、今や遅しと身構えている人もいる。私は走行中の列車に向かって正面からフラッシュは焚かない主義で、こういう行為は好ましくないと思っている。ホームに入るといふ運転士にとって一番緊張する場面で、いきなり光を放たれたら誰でも驚く。ましてや、停車するとなると、より一層神経を集中させているから、なおさらだ。ゴルフでショットを打つときにギャラリーが静かに見守っているのと

同じことである。

21時頃、品川方面から9両編成の「出雲」が入ってきた。EF65電気機関車に牽かれて、ブルーの車体に金の帯を3本巻いた出で立ちで登場した。本来なら12両編成のところだけど、閑散期ということで9両の短い編成になっている。その中ほどの5号車には元食堂車のフリースペースがあり、今晚の宴会はこの車両で行う予定である。

到着すると、ドアがすぐに開く。寒いので、必要なものだけカメラに収めて中に入る。布団がきれいに畳まれていて、その上に枕や浴衣が乗せられている。いよいよ夜行で出発するという雰囲気が高まる。

寝台券は今回は目黒君に取ってもらった。6号車15番の上下段である。まだ目黒君の向かいの寝台には乗客は現れていない。横浜か熱海か途中から乗ってくるのだろう。だから、来るまでの間、その下段寝台に腰掛ける。といっても、荷物を片付けたら、すぐ隣の5号車のフリースペースに行くつもりである。

さっそく5号車へ移動して席を確保する。勝手に知った人がテーブルに食料や本など広げてくつろいでいる。常連客なのだろうか。その車内の様子や「出雲」のトレインマークなどを撮っているうちに時間が来る。



「まほろばの国から神集う国へ」の続きを読む