

落ち穂拾いの旅 Part. 1

(2004/05/04 ~ 2004/05/07)

1997年以來、年1、2回のペースで日本各地を乗車したい列車に合わせて旅してきました。基本的には存続が危ぶまれている寝台列車になるわけですが。

その甲斐あって乗車したい列車も確実に減ってきて、残りの大物は日本海縦貫線の2本。

トワイライトエクスプレスはロイヤルが編成に存在するのだけど、食堂車のディナーを考えると1人での乗車は避けたい。(^^;

となると寝台特急日本海になるわけです。2004年現在も日本海は2往復が運行されていますが、昨年東北新幹線が八戸まで延伸した事で津軽海峡線を取り巻く特急が大幅に変更されたので、これも消化しておきたい。

今回の旅行は日本海1号を乗車し、津軽海峡線と東北新幹線の延伸部分をクリアする事にしました。

日本海1号の発車駅は大阪駅です。新幹線は面白くないのでなかなか乗車する機会がなかった寝台急行銀河も組み入れました。(笑)



第1日目(2004/05/04~05)

東京→大阪

東海道本線の東京-大阪に運行されている急行の夜行列車で、全車寝台車なのが急行銀河です。1986年のダイヤ改正以来、一度も変わっていない伝統ある夜行列車です。ブルートレインの中ではかなりの古株。

誕生自体は古く1949年9月。翌50年に銀河を名付けられています。今の編成は1986年で、それ以降変わっていません。

東京-大阪間はこのぞみだと¥14720、銀河のB寝台で¥16070。最終ののぞみより遅く発車し、始発ののぞみより早く到着するのでビジネス客に一定の需要があるようだ。平日でも40%の乗車率は立派でしょう。僕が乗車したのはゴールデンウィークだから普段とは客層が違ってはいたはずですが。

22:49頃に「銀河」が8両編成で入線。寝台特急が発車10分前に入線というご時世だから、寝台急行も当然といえば当然か。

もしかしたらヘッドマークあるかなあと思っていたがやっぱりなし。急行だから仕方ないか。純粋な寝台急行というわけではないけれど大阪発新潟行き「きたぐに」はあるんですけどね。もっとも「きたぐに」は583系だからヘッドマークじゃないけど。



この行き先案内板、JR西日本の特徴だそうで。確かに「あけぼの」と比較すると違いがわかります。



A寝台の乗車率はざっと50%といった所ですか。
ただ、急行だから停車駅も多いので最終的にどのくらいまで上がるやら。

A寝台の車内をさらっと撮影して早々に自分の寝台へ。
イベント2つ消化したので疲れもそれなりにあるのです。

A寝台とはいっても個室とは書いていないわけです。
つまり、昔ながらの通路を中心にし上下2段で構成されていて、
自分の寝台と通路とはカーテン1枚のみ仕切られています。

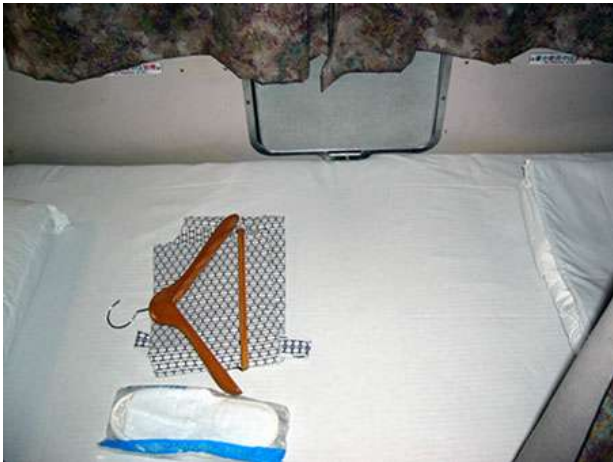


2段しかないなので空間は広いわけです。



上段に行くには階段が必要なんだけど、やっぱり狭い。(^.^;
それと、女性の場合だといくら空間があるといっても寝台内で着替えるのはやはりしんどい。
その為かどうか知らないけど一応車両内にはA寝台乗客専用の更衣室があります。

東京を出発してすぐにまだ主のいない下段の寝台を撮影させて貰います。



で、僕は上段を確保しました。

下段の方が普通は空間的余裕があるはずだけど、あえて上段にしたのは当然理由はあるわけです。

以前乗車した「あかつき」でシートの段差が気になって、しかも車両自体の老朽化でくたびれ方も激しくて、熟睡できなかった苦い経験があるのです。その点上段はベッドがひらたく書けば板ですから大丈夫。(笑)



読書灯の右にあるのは窓です、一応これで採光できるわけで。ちっこいけど。



例によってカーテンの一部は通風口になっています。
小さいけど、空けないと換気がちょっと悪くて暑かったですね。

撮影して一息した頃に横浜を発車。その直後におやすみの放送が流れました。

収穫物だった同人誌を読んでいたのですが、疲れたので
23:42 定刻通り大船を発車したのを確認して寝ました。

途中、窓の明かりで運転停車の浜松駅を見ましたが気にせず寝ます。(笑)
06:10頃、大津到着の20分前でおはようの放送が流れました。
約6時間だけど、熟睡できました。

定刻通りに07:18に大阪駅到着。乗客はあっという間になくなりました。



さて、暇。(笑) とりあえず駅構内で定食を食べて落ち着いたはいいけど
大阪環状線に2周乗車するも飽きるし、岡山まで新幹線で移動して、
新型車両になったマリンライナーに乗車してみるのも検討したのですが
金も時間もかかって、本命の日本海にはギリギリの時間の組み立てになってしまう。

結局ミナミでぶらぶらしてました。(^^; たこ焼き食うのはいつもの事です。
それでも日本海の発車までにはあまりにも時間があるので、
南海電鉄のラピートに乗って関西空港まで行ってみる事にしました。

プラス 200 円で快適なスーパーシートに座れるのですが、発車 30 分前で取れるかなあと窓口に聞いてみたら「いつもガラガラだよ」との事。(笑)



たった 30 分だから贅沢しないって事なんだろうかね、関西の人は。(^^;
ここで初めて気がついたのですが、今回から投入したデジカメは接写が苦手でした。
切符撮影するのに大変苦労しました。

フロントは以前撮影したのでパスとして、当然スーパーシートを撮影。
2両連結していました。



何で奇数なのかわからないけど 1 列 3 席になっていて、僕は
1 席の方になっていました。

天井もちょっとかっこいいかな。
驚いた事に、この日のラピート β 59 号のスーパーシート利用客は僕 1 人。
ガラガラにも程があるだろう。(笑)

以前漫画で見た時は乗務員のお姉さんがおしぼりとかのサービスを
しているような描写があったんだけど、これではね。(^^;



車窓を見ているうちにあっという間に関空に到着。



改札を出ると、南海とJRはこういう改札になっていたのかーと。
手前がJRで奥が南海です。



今度はJRで戻ります。関空滞在は30分未満。(笑)
この日は風が強く、気流の関係もあったのか全く航空機が
飛んでいるのを見ませんでした。珍しい事。

JRの特急はるかを、と書きたいけど高いので(^_^; 関空快速にしました。
この日は風が強く、気流の関係もあったのか全く航空機が
飛んでいるのを見ませんでした。珍しい事。

車両はサハ223でシートはラピートみたいに1+2の構成。
これでJR難波に移動したのですが、JR難波って地下なのか。
どこに作ったのかと不思議だったのですが、謎が解けました。
道頓堀と御堂筋の交差点からもっと西にあったんですね。そりゃ行かないもの。

戻って腹も減ったので神座で食べようと。列はあるけど、大した事ねえぞ。
千日前店で小チャーシューラーメン ¥680を食べました。神座のWebには掲載
されていないメニューがたくさんあるんですね・・・。

食べて同人誌やゲームを見て歩いて(買ってたまるか)、梅田のヨドバシで
時間を潰して、メインの日本海に乗車します。