

1.はじめに

こんにちは。高校一年の**です。春休みに関西に旅行へ行ってきたので、今回はそれについて書いていこうと思います。

今回の旅行記では、以下のように乗車列車を示していきます。

列車番号 路線名 種別・列車名 行き先
発駅 発時刻→着駅 着時刻

前置きを始めると長くなってしまうので、早速本編へ行きましょう!それでは

Let's 出発進行!

2.関西入りするだけの1日目

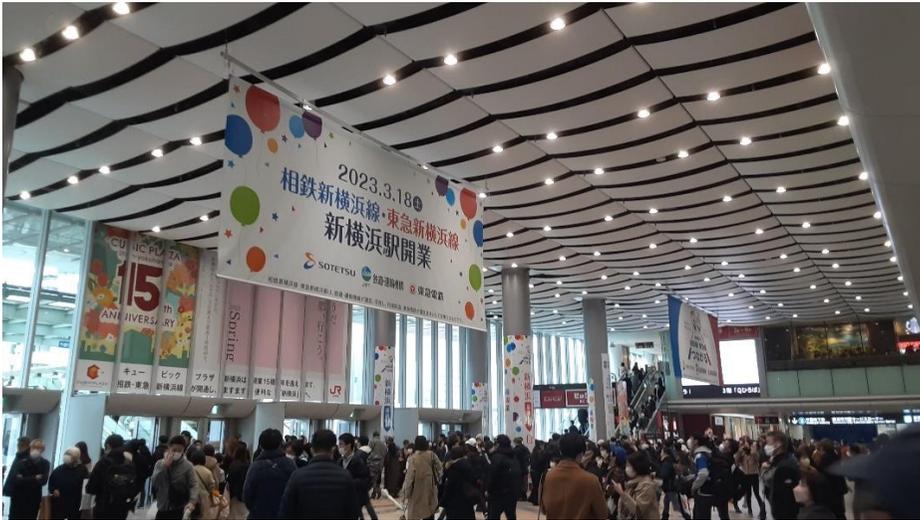
新子安駅からこんにちは。生憎の雨で、「春の」とタイトルをつけるには寒すぎる。今日は3月18日土曜日、部活動見学体験会が開催された日だ。当日は多くの皆様のご来場ありがとうございました。12時半を回って来場者も減ってきたところでシフトを抜けさせて頂いたので、ここから新横浜駅へと向かう。新子安駅の自販機で購入した東日本ミックス果汁ジュース、このボトルにはE2系・E3系・E5系・E6系・E7系のいずれかの車両のイラストがランダムで描かれているが、今回引いたのはE7系だった。渴いた喉を潤しながら乗車列車を待つ。

1107B 京浜東北・根岸線 各駅停車 大船行き
新子安 12:57→東神奈川 13:02

東神奈川で降車する。次の横浜線の電車は根岸線からの快速、3番線から発車するとのことで、階段を上り下りしてホームを移動する。3番線にはすでに多くの利用者が列をなしていた。

4315K 横浜線 快速 八王子行き
東神奈川 13:09→新横浜 13:16

3連休の初日であり、また春休みも始まる時期なので、新横浜駅まで横浜線快速は平日の朝ラッシュ並みに混雑している。この日はダイヤ改正が行われ相鉄・東急新横浜線が開業したが、自動放送が対応していなかったため新横浜駅到着前には車掌の肉声による乗り換え案内が行われていた。



新横浜駅で先に来ていた家族と合流した。新横浜駅全体に新横浜線開業のお祝いムードが広がっている。この日は特に開業初日ということで、鉄道ファンが集まって大賑わいだったようだ。自分も覗きに行きたいところだが、今はそんな時間はないので、駅構内の売店で弁当を購入し、乗車する新幹線を待つ。

さて、ここからは東海道新幹線ガチャのお時間だ。東海道新幹線の車両はすべて N700 系という系統の車両で統一されており、遠くから見れば違いは分からないのだが、細かいところではスモール A (N700 系から N700A への改造車)・ラージ A (N700A としての新造車)・N700S (最近新造された N700 系の新型車両) の違いのほか、JR 東海車・JR 西日本車という違いもある。書きながら自分でもよくわからなくなってきた。



37A 東海道新幹線 のぞみ 37 号 博多行き

新横浜 13:48⇒京都 15:44

乗車列車は JR 西日本車のスモール A だ。覚えている限りでの東海道新幹線への乗車、往路は毎回西日本車を引いている気がする。列車は 13 時 48 分、定刻で新横浜駅を発車した。



車内で弁当を食べながら飛ばしていく。この弁当とジュースの組み合わせ、絶妙に合わない(そりゃそう)。食べ終わった時にはすでに静岡県内に突入していた。静岡駅を通過したあたりから急激に眠気が襲ってきたのでしばらく寝ることにする。

親に起こされて起きたら豊橋駅〜三河安城駅間を走行していた。車内販売が回ってきたようだ。家族全員で新幹線名物の「シカケンスゴ イタイアイス」を購入する。新幹線の車内で販売するため、融けないようにカッチコチに冷凍されているらしい。付けられたスプーンが貧弱なプラスチック製の物ということもあり、簡単には食べられない。シカケンスゴ イタイアイスをスムーズに食べるために自前の金属スプーンを持ってきている人もいるとかいないとか。



刺さらん

三河安城駅を通過すると、車掌から「お客様にご案内いたします。列車はただいま三河安城駅を通過いたしました。あと 10 分ほどで名古屋駅に着きます。」と放送がされた。この放送、のぞみ号では必ずなされるらしい。10 分経って名古屋駅に停車し発車する。次は降車する京都駅だ。大垣駅付近まではトンネルも少ないので、市街地を快走していく。関ヶ原に近づくとこの辺りは山を突っ切るので打って変わってトンネルが非常に多くなる。

滋賀県に突入し、米原駅を通過する。ここからはしばらく琵琶湖線の東側を走っていく。遠くに琵琶湖線走る 223 系が見えて、関西に来たんだなあ実感する。車窓にはしばらくのどかな田園風景が続いていたが、野洲駅や守山駅の周辺からは大阪京都のベッドタウンとして栄え始め、タワマンなどの高い建物も増えてきた。減速を始めながら京津市境のトンネルに入り、15 時 44 分、定刻で京都駅に到着した。



夕飯まで京都タワーで時間を潰し、伊勢丹の飲食店街で空腹を満たす。今夜の宿泊場所は大津駅が最寄りなので、新快速電車に乗って大津駅へと向かう。さすがは日本一近い県庁所在地、京津間の移動はあっという間に終わった。

明日使うフリーきっぷを購入するため、みどりの券売機へと向かう。が、ここで思わぬ事故(事件?)が発生する。

買おうとしたフリー切符が…ない!?

なんとこの筆者、ありもしないフリーきっぷを買おうとしていたのだ。旅程を立てる際、「冬の関西 1day パス」というものを使うように計算していた。このきっぷの利用期間は 2 月末まで、筆者もこれには気づいていた。しかし、

春バージョンの 1day パスもあるのだと勘違いしていたのだ

何故なのか。うーんまずい。非常にまずい。明日は JR だけでもかなりの移動距離があるので、フリーきっぷがないとなると結構な額を消費することになってしまうのだ。大回り乗車を駆使して節約しようかとも思ったが、明日の行程では大回り乗車が可能な区間を脱出してしまうためそれもできない。先にちゃんと調べておくべきだったなあ。そうは言っても今からどうにかすることはできないので、とりあえず明日に備えて今日は寝ることにする。おやすみなさい。

3.奈良京都滋賀を駆け巡る 2 日目

大津駅からおはようございます。3 月 19 日の日曜日、現在時刻は朝の 9 時だ。朝飯は昨日伊勢丹で買ったパンをホテルの部屋で食べた。目下に琵琶湖が広がる部屋からの景色は最高だった。ということでまずは京都駅に出る。



3427M 琵琶湖線 新快速 姫路行き

大津 9:03⇒京都 9:13

乗車列車の車両は 223 系だった。この車両は JR 西日本の車両の中でも断トツの 926 両という保有両数を誇る。大阪環状線や琵琶湖・京都・神戸線をはじめとして幅広い線区に導入されており、関西の JR 西日本の電化路線ならどこでも見られるイメージがある。ちなみに 223 系に次いで 2 番目に保有両数が多い車両は新幹線の N700 系らしい。

10 分の旅路を終え京都駅に着いた。研修旅行でも来たのでこれで 5 回目、既に駅舎内の既視感が半端ない。ここから近鉄の改札口へと向かう。



お目当ての列車の入線はまだなので、しばらく入線してくる列車を撮影することにします。今まで関西の私鉄は京阪にしか乗ったことがなく、京阪には有料特急専用車両がないので関西でこうやって私鉄の特急車両を見るのは新鮮味がある。



急行の入線を撮影し確認していたら、その急行の利用者が改札口になだれ込んできた。人の流れをやり過ごし、特急ホームに目を向けると、



いつの間に来たというのだ。既に京都側の先頭車は尾灯が点灯している。今日一番の目玉であるしまかぜの入線を撮り損ねるという大失態を犯してしまった。仕方ないのでドアが開くまでホームから外装と内装を撮影する。



4号車の和風個室



3号車のカフェ席

ということでこれから乗車していくのは近鉄の観光特急、しまかぜだ。この列車は近鉄名古屋駅、大阪難波駅、そしてこの京都駅から三重県伊勢志摩の賢島駅までそれぞれ 1 日 1 本が運転されており、特に京都駅からの列車は運行距離が 195.2km と私鉄特急では最長を誇る。2 番目に運行距離が長いのは東武鉄道・野岩鉄道・会津鉄道のリバティ会津(浅草駅～鬼怒川温泉駅～会津田島駅)の 190.7km で、私鉄の長距離特急ランキングでは上位 10 位を近鉄と東武が独占しているらしい。

10 分ほど経つとドアが開いたので乗車する。外装にも劣らぬ洗練された雰囲気だ。座席には本革が使用されており、リクライニングは電動だ。座席配置は 2+1 でシートピッチも広く、最大限リクライニングしても後ろの利用者の迷惑にならない。とにかく座席が柔らかいので、賢島までの 2 時間 47 分の乗車でも苦にならなさそうだ。とはいっても今回の乗車では京都駅から 2 つ先の停車駅である大和西大寺駅で降車するため、この座席を堪能できるのはわずか 30 分間ということになる。



9001K 近鉄京都線 観光特急しまかぜ 賢島行き

京都 10:00⇒大和西大寺 10:30

午前 10 時ちょうど、定刻で京都駅を発車した。右手には JR の京都駅に停車している関空特急はるかが見える。発車してすぐに右手に近鉄の特急車両があり、特急王国近鉄を感じさせる。京都線を快走していき、京都駅を発車して 6 分、京阪本線との接続駅である近鉄丹波橋駅に到着した。この駅、京阪本線よりも JR 奈良線の線路のほうが近いらしい。近鉄の京都線・奈良線と JR の奈良線・関西本線は京都駅から奈良駅付近まで競合関係にあり、観光客に特急の存在が影響して近鉄の利用者が多いらしい。地元住民についてはかなり拮抗していたようだが、先日 JR 奈良線の複線区間が延長されたほか近鉄の運賃も値上げされたことで、運賃・所要時間ともに JR に軍配が上がったようだ。



近鉄丹波橋駅を発車したところで、3号車にある販売カウンターが営業を開始したようだ。早速向かってしまかぜ限定オリジナルグッズをお土産に購入する。自分用にはクリアファイルの2枚セットを購入した。

車窓を眺めながら本革のシートを堪能していたら、あっという間に大和西大寺駅に到着してしまった。30分の乗車ながら十分に満足することができた。このしまかぜは行き先が志摩の奥地ということもあり、長時間乗車するにはどうしても旅程が縛られてしまう。しかし、近鉄の名阪特急の主力であるひのとりにはしまかぜの車内に似たプレミアム車両というものがあり、そちらは名阪間に毎時1本運転されているということで簡単に乗れそうなので、いつかまた関西に来るときには全区間で乗車してみたいところだ。

さてこの大和西大寺駅、京都線・奈良線・橿原線が一堂に会する上に車庫も併設されているので、構内配線が非常に複雑だということで鉄道ファンの間では有名になっている。特に近鉄奈良駅・橿原神宮前駅方面には引き上げ線が3線設置されているほか、収容可能両数が277両に上る近鉄最大の車庫である西大寺検車区に全ホームから直接入出庫できるようになっているため、初見ではどこが本線なのかわからないほど複雑になっている。近鉄の一大運行拠点であるため同時入線や同時発車も多く、見ていて飽きない。ということでしばらく撮影することにする。



1033レ 近鉄奈良線 急行 近鉄奈良行き

大和西大寺 11:04⇒近鉄奈良 11:10

満足できるほど撮れたので近鉄奈良駅へと向かう。撮っていなかったので乗車した車両が何だったか忘れたが、京急に並ぶほどの柔らかい座席だった。6 分間の乗車で近鉄奈良駅に到着し、出場して地上に上がる。

ここで昼食を取り、JR の方の奈良線で京都駅へ戻る予定なのだが、昼食を何処で取るか全く考えていなかった。JR の駅まで歩きながらなんか良さそうなところがあればそこで食べるかぁと思いながら歩いていたが、どうもしっくりくるような店がない。結局 JR の駅前にある松のやでとんかつ定食を食べた。

食べながらここからの旅程を確認していたら、旅程に昨日のダイヤ改正を反映するのを忘れていたことに気づいた。慌てて時刻表で確認すると、13 分後にみやこ路快速が発車するらしい。ここで 30 分待ちぼうけするのも微妙なので、急いで残りのとんかつをかき込んで駅へと向かう。結局駅に着いた時点で発車まで 5 分ほどあったので、券売機で京都駅からの特急サンダーバード号の指定席を取る。ホームにはまだ列車は入ってきていなかったが、先ほど近鉄丹波橋駅で述べたように JR と近鉄の競合で JR が優位に立ったこともあってか、それなりに利用者が列をなしていた。

2616M 関西本線・奈良線 みやこ路快速 京都行き

奈良 12:07⇒京都 12:51

奈良線では基本的にみやこ路快速に 221 系、普通列車に 205 系が充当されている。京都奈良間の移動がメインのみやこ路快速には 3 ドアクロスシート、京都近辺の短距離利用も多い普通列車には 4 ドアロングシートとうまく輸送力の調整ができてるように感じる。列に並ぶのが遅かったので窓側の席は取り損ね、通路側の席に座る。昨日奈良線は JR 藤森駅～宇治駅間・新田駅～城陽駅間・山城多賀駅～玉水駅間の複線化に伴うダイヤ改正が行われたため、前面展望にかぶりつく鉄道ファンの姿も見られた。通路側の席に座っていることもあってあまり車窓などは撮れなかったが、城陽駅から先は京都駅まで全区間複線となったこともあり、快走していった。

これで 6 回目の京都駅、駅構内のコンコースの景色などもすでに見慣れたものとなっている。これから次に乗車する特急サンダーバード号の発車までは 1 時間強ほどの待ち時間があるので、サンダーバードから乗り継ぐ特急しらさぎ号の自由席を取ることにする。みどりの券売機プラスで自由席を選択し、しらさぎを探すか…

しらさぎの自由席が…ない!?

なんかデジャヴを感じるが、券売機でどこを探してもしらさぎの自由席が購入できないのだ。近くにいた駅員さんに聞いてみるが、乗換案内で検索しても乗車する敦賀駅 15 時 10 分発の列車が見当たらず、その 1 時間後の列車しか出てこないのだ。後からよく考えれば自由席なのだからその列車で購入しても何ら問題はないのだが、駅員さんと話した結果窓口で購入しようということになったので列に並ぶ。

10 分ほど列に並び、無事に窓口で敦賀駅⇒米原駅の自由席特急券を購入することができた。おやつでも買ってサンダーバードで食べるかなどと考えたが、夕飯に取っておこうと思いやめた。夕飯は近江牛メインの懐石料理で半端ではない量だったので、結果的にこの判断は正解だった。ということでホームに戻り、しばらく撮影する。



足元にトワイライトエクスプレスの乗車位置案内があった。大阪駅と札幌駅を結んでいた寝台特急トワイライトエクスプレスは 2016 年に廃止されたはずだが、なぜこんなものが…?と調べてみたところ、ツアー列車であるトワイライトエクスプレス瑞風のものらしい。瑞風という列車名は知っていたが、トワイライトエクスプレスを名乗っているのは知らなかった。

1 時間ほど経って、乗車列車がやってきた。



4025M 湖西線 特急サンダーバード 25 号 金沢行き

京都 14:10⇒敦賀 15:01

北陸線系統の特急列車では 681 系と 683 系の 2 車種が運用されているが、乗車列車に充当されたのは 683 系だった。1 分の停車時間ののち発車する。壮大な北陸ロマンの車内チャイムが流れ、間もなく高速で山科駅の通過線を通り抜けていく。ここで琵琶湖線の米原駅方面の線路と別れ、高規格路線である湖西線に入る。長いトンネルを抜けると大津京駅を通過し、琵琶湖のすぐ近くを走行していく。この区間は北陸線特急を走らせるために全線高架で線形もよく、列車は 130km/h の最高速度を出しながら湖西を走り抜けていく。

途中湖西線の区間列車に充当されている 113 系とすれ違った。大阪中心部での減便により余剰車が発生し、玉突き転属によって 3 月末に 113 系は湖西線から撤退している。貴重なものを見られたものだ。途中おごと温泉駅を通過したが、今日の最終目的地はここのおごと温泉駅なので、ここから琵琶湖をぐるっと一周することになる。

志賀駅付近で線路は琵琶湖に最接近する。走り幅跳びの世界記録くらいの勢いで飛び出せば着水できるんじゃないかと思った。近江舞子駅を通過すると普通列車の本数も減り、ローカル線の様相を呈してくる。永原駅を過ぎると琵琶湖を北から眺める形になり、次の近江塩津駅で北陸本線と合流する。新疋田駅を過ぎるとトンネルを通りながら急勾配を一気に駆け下り、敦賀駅へと接近していく。

敦賀駅には北陸新幹線の高架橋ができており、来年春の開業に向け準備が進められている。これに伴って現在大阪駅～金沢駅間で運転されているこの特急サンダーバードも、この駅までに短縮される。北陸本線も金沢駅～敦賀駅間が廃止され、金沢駅～大聖寺駅間が IR いしかわ鉄道に、大聖寺駅～敦賀駅間が新しい第三セクターのハピラインふくいに移管される。うーんハピラインふくい…福井県が幸福度ランキングなるもので全国 1 位を取っていることが命名の由来らしいが、せめてふくいハピラインならしっくり来たんだけどなあ。それはそうと、北陸新幹線はさらに大阪地区への延伸も予定されており、ここまで乗ってきた湖西線も並行在来線として第三セクターに移管される案が出ている。しかし現状の案では北陸新幹線の延伸区間は滋賀県を通らないため、新幹線延伸の恩恵がないのに第三セクターの負担を負うことになるとして滋賀県が難色を示しているらしい。



琵琶湖に最接近



北から眺める琵琶湖



敦賀駅の新幹線の高架橋

そんなこんなで敦賀駅に到着した。現在時刻は 15 時 01 分、そしてこれから乗る特急しらさぎは 15 時 10 分。折り返し乗車となるためいったん改札を出なければいけないので少々急ぐ。ホームには北陸線の 521 系が停まっていた。



10M 北陸線 特急しらさぎ 10 号 名古屋行き
敦賀 15:10⇒米原 15:44

今度の乗車列車は 681 系だった。GTO-VVVF インバーターの美声が響き渡る。せっかくなのでモーター車に乗りたいところだったが、残念ながら自由席は付随車しかないようだ。そして空いていると思っていた車内はそれなりに混んでいて、窓側の席を確保することはできなかった。サンダーバードで聞けなかったサンダーチャイムを聞きながら敦賀駅を発車すると、北陸線の名物である鳩原(はつはら)ループ線を走っていく。北陸線を複線化する際勾配を緩くするため上り線は衣掛山という山を一周するループ線となっているのだ。通路側の席であるためあまり車窓は見えなかったが、進行方向左側の車窓からは一周したところで先ほど発車した敦賀の街並みが見えるらしい。北陸線は湖西線とは違いほぼ全線が地平なので、農地が目立つ車窓を走り抜けていく。30 分ほどの乗車で米原駅に到着する。この列車は当駅で進行方向を変え、スイッチバックして JR 東海管内に入り、名古屋駅へと向かっていく。到着前に米原始発の特急しらさぎ金沢行きとなる車両の出庫回送と並走した。

この列車の米原駅到着時刻は 15 時 44 分、接続する琵琶湖線新快速の播州赤穂行きは 15 時 47 分発と、ここで 3 分乗り換えを行うことになる。ドアが開くと同じ列車に乗る人が一斉に走り出した。

3491M 琵琶湖線 新快速 播州赤穂行き
米原 15:47⇒山科 16:37

なんとか乗車することができた。この列車、米原駅始発ではなく近江塩津駅始発だったので、座れなかったので前面展望を見ることにする。滋賀県内は新快速も停車駅が多く、車窓も田畑ばかりであり疾走感はないが、それでも新快速名物の 130km/h での爆走は楽しかった。初日の新幹線の車窓を見ながらも思ったことだが、野洲駅を過ぎたあたりから高い建物や利用者も増えてきて、京都に近づいてきていることを感じた。

草津駅を過ぎると複々線区間に入る。この列車は内側線に転線して走行していく。野洲駅を過ぎてからは停車駅やカーブの多さから 100km/h ちょっとしか出さないの、前面展望はやめて空いていた補助席に座った。草津駅から約 15 分、山科駅に到着した。

山科駅での乗り換え時間にだいぶ余裕があるので、ホームから軽く撮影することにする。なお定番の立ち位置はどうやら反対側のホームだということに最後に気づいたので、全てボツになった。



285M 湖西線 普通 近江舞子行き

山科 16:48⇒おごと温泉 17:03

本日最後の列車に乗車する。2 時間半くらい前にサンダーバードで走った鉄路を再び踏みしめていく。大津京駅までのトンネルがさっきよりも長く感じた。15 分の乗車で本日の目的地、おごと温泉駅へ到着した。

おごと温泉のローマ字表記が”Ogoto-onsen”ではなく”Ogotoonsen”なのは意外だった。おごとうんせん、などしようもないことを考えながら出場し、迎えに来た親の車に乗ってホテルへと向かった。目下に琵琶湖が広がる部屋からの景色は最高だった(2 回目)。

4.名古屋に寄り道帰宅する 4 日目

長浜駅からおはようございます。飛ばされた 3 日目は近江八幡と日野に車で遊びに行き長浜に泊まった。目下に琵琶湖が広がる部屋からの景色は最高だった(3 回目)。すぐ近くの長浜城を眺めながらここまで来た。

今日は米原駅から特急に乗るため、ここで特急券を購入する。自由席と指定席で迷ったが、一昨日お金を使いすぎたので節約も兼ねて自由席を選んだ。ちなみにこの判断は凶となる。



132M 北陸線 普通 米原行き

長浜 9:05⇒米原 9:15

乗車列車で座って出発を待っていたら、2 番線に接近放送が流れた。列車が通過するとのことなので撮影する。



特急しらさぎの通過で、車両は 681 系だった。これを撮るためにいったん下車したが故に着席することができなかったので、結局今回も前面展望に張り付くことにする。

9 時 5 分に定刻で長浜駅を発車する。この電車はワンマンカーなので車掌が乗務していないため、発車時に運転士が徐行しながら窓から顔を出し、ホーム上の安全確認を行っていた。すぐ前に踏切があったのだが、大丈夫なのだろうか…。

10 分の乗車で米原駅に到着した。ここから乗車していくのは HC85 系の特急ひだ号だ。



2025D 東海道本線 特急ひだ 25号 高山行き

米原 9:22⇒岐阜 9:56

この特急ひだ号は基本的に名古屋駅から高山駅・飛騨古川駅・富山駅を結ぶ特急として運転されているのだが、朝に下り、夕方に上りで大阪駅へも運転されており、大阪ひだと呼ばれている。ということで自由席に乗車…

自由席が満席だった。1日1本の大阪ひだ、4両のうち1両のみの自由席、そして今は春休みシーズン。当然といえば当然なのだが、せっかく特急だから座りたかったなあ。仕方ないのでデッキに立ち、車窓を眺める。

乗車している HC85 系はいわゆるハイブリット気動車であり、ディーゼルエンジンを用いて発電し、その電力を用いて運転している。同じような方式の車両は JR 他社でも採用されていたが、HC85 系の奇妙な点は車両番号に「クモロ」や「モハ」といった電車記号が使用されている点だ。列車番号の末尾には気動車を表す D が用いられており、扱いが電車なのか気動車なのかよくわからない状態となっている。

山間部をしばらく走行していると、関ヶ原駅付近で東海道新幹線が近くにやってきた。この線路を行きに通ってきたと考えると不思議な感じがする。そこからさらに東海道本線を進んでいき、大垣駅に到着した。

大垣駅には養老鉄道も乗り入れているが、養老鉄道の車両は東急からの中古車であり、ホームには養老鉄道カラーと東急の原色塗装が並んでいた。東急 7000 系は日本初のオールステンレス車で、その耐久性を生かして登場から 60 年近くたっても多くの地方私鉄で活躍を続けている。



養老鉄道の元東急車

大垣駅を発車して 10 分弱、岐阜駅 3 番線に到着した。この列車は当駅で 15 分もの停車時間がとられているが、2～3 分ほどの停車時間でドアが閉まってしまった。そしてゆっくりと後退していき、米原方の少し離れた場所に停車した。4 番線の接近放送が流れ始め、名古屋方からもう 1 編成の HC85 系、特急ひだ 5 号飛騨古川行きが入線してくる。そう、このひだ 5 号と 25 号は岐阜駅で連結作業を行うのである。25 号の岐阜駅で降車する利用者のため 3 番線でいったん停車し客扱いを行い、5 号の到着を待って 4 番線で連結、改めて客扱いを行うらしい。5 号が到着すると米原方から 25 号がゆっくりと進入してきて連結した。多くの人が連結の様子を撮影していて、東北新幹線の福島駅や盛岡駅のような様相となっていた。



連結完了

その反対側、3番線では普通列車の連結作業が行われており、一度に1つの島式ホームで2つの連結作業が行われるというとても珍しい光景になっていた。HC85系の連結が完了すると撮影していた人たちも普通列車の連結に群がってきた。ひだ5号・25号が10時11分に定刻で岐阜駅を発車したところで、途中下車して駅前に出る。

岐阜駅前には黄金に輝く織田信長像があった。岐阜駅は高架ホームでまっすぐなので、外から見ただけでは新幹線駅と言われても違和感がない。駅前広場には丸窓電車と呼ばれて親しまれている旧名鉄市内線のモ513が静態保存されていた。



織田信長公像



元名鉄の丸窓電車

ここから名鉄の岐阜駅へ向かうのだが少々道に迷ってしまい、到達するまでに20分ほど要してしまっ。名鉄岐阜駅から名鉄名古屋までは名鉄に乗っていく。窓口で10分後に発車する快特の展望車付き特別車の指定を取り、ホームに向かう。



112レ 名鉄名古屋本線 快速特急 豊橋行き

名鉄岐阜 10:48⇒名鉄名古屋 11:16

後尾車の方向幕が何故か回送表示をしていたが、紛れもない快特豊橋行きである。車両はパノラマ super の愛称を持つ 1200 系で、豊橋方 1・2 号車が特別車だ。特に 1 号車の豊橋寄りにはハイデッカーの展望席となっており、運転席を挟まない前面展望を楽しむことができる。展望席といえば小田急のロマンスカーだが(異論は認めない)、ロマンスカーでは運転席が客室の上に配置されているのに対し、このパノラマスーパーでは逆となっている。また展望席部分では後ろに行くにつれ座席の高さが高くなっており(伝われ)、後ろの方の座席からでも前面展望を満喫することができるのだ。

10 時 48 分、定刻で名鉄岐阜駅を発車した。ここで早速、名鉄の迷ポイントの 1 つが登場する。写真では分かりづらいが、JR の高架の橋脚に挟まれ、非常に短い区間だが単線となっているのだ。これによって名鉄岐阜駅での同時発着は不可能となっており、折り返しに融通が利かないことから名鉄のダイヤ作成上のボトルネックの 1 つとなっている。



名鉄岐阜駅の単線区間

てーんてーん、ててててーん。この名鉄の車内チャイム、気に入った。名鉄岐阜駅を発車してわずか 4 分、笠松駅に到着した。展望車付き快特と云えど一般車もついているため、短距離利用の需要も高いことからかなり駅間は短い。神宮前駅以東はかなり駅間が開くようだが、国府宮駅までは 3~5 分ほどの駅間距離で続いていく。そしてこの笠松駅からは支線の竹鼻線が分岐する。竹鼻線は江吉良駅までという扱いになっているが、実際にはほぼ全列車が羽島線に直通し、1 駅先で東海道新幹線の岐阜羽島駅に連絡する新羽島駅まで運転される。江吉良駅~新羽島駅間だけ路線名が違っているが、元々竹鼻線は江吉良駅以南に伸びており、羽島線は竹鼻線の支線として扱われていたためである。

新木曾川駅を過ぎると、石刀駅付近から JR 東海道本線とびったり並走を始める。石刀駅と今伊勢駅は名鉄にのみ対向式ホームが置かれているので、東京の中央線水道橋駅によく似たような構造となっている。途中で HC85 系の特急ひだとすれ違った。



間もなく名鉄一宮駅に到着する。駅名こそ違おうが、JR の尾張一宮駅と同一駅扱いとなっている。名鉄は尾西線との接続駅であり、JR は全国の機関車の要塞である愛知機関区への入出区線がある。名鉄一宮駅を発車すると両者の線路は再び離れ、列車は国府宮駅に停車する。この駅が名鉄名古屋駅までの最後の停車駅となる。

国府宮駅を発車してしばらくすると、大里駅で新幹線と交差、西枇杷島駅手前で新幹線・東海道本線と再び交差し、かの有名な枇杷島分岐点を通る。ここは名古屋本線と犬山線によって形成されるデルタ線で、大手私鉄のデルタ線は他に近鉄の伊勢中川駅の中川短絡線しか採用例がないという珍しいものである。



デルタ線が分岐



そして合流

庄内川を渡り、東枇杷島駅を通過すると新幹線・東海道本線に合流し並走を始める。ここでは新幹線の本線と名古屋車両所への入出庫線による複々線、東海道本線の複々線と名鉄の複線が並び、合計 10 線が並ぶ壮観となる。栄生駅を通過すると地下に潜り、名鉄の各路線が集結する名鉄名古屋駅に到着した。この駅には名古屋本線の名鉄岐阜～豊橋駅間の列車のほか、名鉄岐阜方面は犬山線・津島線から、豊橋方面は常滑線・河和線・西尾線からも列車が乗り入れ、日中でも 2～4 分間隔というとてつもない頻度で列車が発車する。それにも関わらず地下スペースの狭さから上下 1 本ずつの線路しかないため、ひっきりなしに列車がやってくるようになっているのだ。

しばらくの間ホームから列車を眺めてから、少し早いけど昼食を取ることにした。名古屋といえばきしめんか味噌カツだが、JR の在来線ホームに有名なきしめん屋があるので、そこで食べることにする。入場券を購入して改札内に入る。



少々並んだが、無事きしめんにありつくことができた。あつつつ熱い熱い。猫舌になって味覚がおかしくなりかけたが、すぐ治ったので存分に味わうことができた。ごちそうさまでした～。

帰りの新幹線まではだいぶ余裕があるので、名古屋駅でしばらく撮影する。



美味しそうな車両センター(海カキ)



313 系の並び

そろそろ飽きてきたのでいったん出場し、岐阜駅で途中下車した乗車券で新幹線の改札口から再び入場する。スマホをいじりながら待合室で暇を潰そうとしていたら親から LINE が来た。米原駅で発車したところに旅客が列車に接近したため緊急停車したようだ。数分で運転再開したらしいので後の帰宅路に影響はないだろう。

30 分ほど待って乗車列車がやってきた。



650A 東海道新幹線 ひかり650号 東京行き

名古屋 13:31⇒新横浜 14:53

帰りの新幹線ガチャは JR 東海車のスモール A だった。乗車して家族と合流し、数分の停車時間ののち定刻で名古屋駅を発車した。この列車は新大阪駅始発で、停車駅はのぞみの停車駅に米原駅・岐阜羽島駅・小田原駅を足したものとなっていて、静岡県全通過というひかりにしては珍しいパターンとなっている。あっという間に小田原駅に到着し、ここから東海道線に乗り換えて帰る家族を見送った。



小田原駅を発車してわずか 14 分、新横浜駅に到着した。小田原駅での普通列車への乗り継ぎが悪いので、家族はまだ小田原駅にいるはずだ。改札で切符に無効印を貰い、3 日前にも来た新横浜駅北口に出た。ここからは 3 日遅れで相鉄新横浜線に乗車・撮影をしてから帰宅した。詳細を書こうとすると写真の枚数が大変なことになるのでやめておくと、近所の相鉄に東急の車両がやってきたことに新鮮味を覚えた。

5.おわりに

いかがだったでしょうか。初めて本格的に関西の鉄道を乗り回すことができたので、中学最後にいい思い出にできたと思います。大阪府に入れなかったことは心残りなので、いつかまたリベンジしてみたいところです。旅行記としては、写真の密度が少し低くなってしまったところは反省点なので、次回以降では改善していきたいです。それでは、この旅行記を最後までお読みくださった皆様、

本当にありがとうございました!