

寝台特急「サンライズエクスプレス」 トラベルダイアリー

大野寿子

中国・四国エリアと首都圏とを結ぶ寝台特急「サンライズ出雲・瀬戸」は、「北斗星」、「カシオペア」、「トワイライトエクスプレス」といった昭和・平成を駆け抜けた寝台列車が廃止され、「ななつ星」や「四季島」のような高価で豪華なクルーズトレインが注目を集める二〇一七年において、お手頃価格な唯一の寝台列車といっても過言ではない。行き先の一つが縁結びの神様のお膝元であるからか、若い女性に大変人気があり、下りの「サンライズ出雲」と「サンライズ瀬戸」が分岐する岡山駅では、鉄道ファンでなくとも、その珍しい分離作業をシャッター音と共に見守りたくなるだろう。

九月二十九日プレミアムフライデーの東京駅。二時三〇分発の湘南ライナー小田原行きを見送った九番一〇番ホームは、東海道線で帰路につくほろ酔い気分のサラリーマンと、間もなく入線する寝台列車を待ち構える撮り鉄、旅鉄、乗り鉄で溢れていた。先頭車両停車位置をJRクルーに尋ねた後、礼儀正しい撮り鉄達と共にカメラを構える九番ホームへと「サンライズエクスプレス」が入線してきた。クリーム色のボディに赤いライン、そしてヘッドの金色文字が、まさに朝焼けの温かみを感じさせる(図1)。なんとなく女性的ともいえる、丸みを帯びた優美な被写体を十分堪能した後、先頭車両を撮影しようと思集まってくる乗客達の流れに逆らいながら、自身の予約した個室(車両)へと向かった。目的は広島出張。その途中の岡山まで、これから寝ながら旅をするのだ。

一九九八年に運行を開始した「サンライズエクスプレス」は、「サンライズ瀬戸」(二七号車)と「サンライズ出雲」(八一四号車)とで編成内容がまったく等しい、まるで双子が連れ立っているかのような一四両編成の寝台列車である(図2)。東京と出雲市とを結ぶ「サンライズ出雲」は、全九五三・六kmを二時間五八分(上りは二時間一三分)で駆け抜け、「サンライズ瀬戸」は、東京―琴平間の全八四八・三kmを二時間五二分(上りは高松―東京間九時間四二分)で走破する。全車両二階建てを基本とし、一人用A個室「シングルデラックス」が、個室に洗面台やテーブル&椅子を備えた最上ルームである。さらに、天井高めの二人(一人)用B個室「サンライズツイン」、「シングルツイン」、一人用B個室「シングル」や「ソロ」、横になれる普通車指定席扱いの「ノビノビ座席」と、多彩なくつろぎスペースがランク別に用意されている。住宅メーカーのミサワホームとの共同開発による内装が、どの個室にも木



図3 「ソロ」(上段)の室内階段



図2 方向幕



図1 東京駅入線時の先頭車両

の温もりを感じさせるようだ。プライベートシートと快適な睡眠の追及をテーマに、振動を軽減するさまざまな工夫が施され、「ノビノビ座席」以外の個室ベッドはすべて、振動の少ない線路方向(線路に並行)を向いているのである。

定刻通り二二時に東京駅を出発。岡山に到着する六時二七分までお世話になる我が個室は、「サンライズ出雲」一〇号車B寝台個室一四番「ソロ」。「ノビノビ座席」の次にお手頃価格な個室である。実は、この一〇号車と三号車だけが機械を積んだ電動車であるため、階下が設けられない構造となっている。それでも、車両真ん中をつらぬく廊下の左右に居並ぶ「ソロ」は、天上低めの二層構造(上段下段)となっている。その一四番上段個室は、スライド式の扉の先に、大人一人がようやく通れる、幅三〇センチ程の階段が三段しつらえられ(図3)、その上に、幅七〇センチ程のベッドが線路方向に配置されている(図4)。側面窓には大型の曲面ガラスが使用されており、車窓からの広い眺望が楽しめるようになっていた。奥には、小型キャリーケースがようやく収納できるスペースとハンガーが一つ。まるでカプセルホテルのようなしつらえだ。奥行のない階段が、ヒールの高い靴では少々登りづらいという難点を除けば、寝ながら移動するには十分なプライベートスペースである。横浜駅を発車するときにはもう、B寝台用シャワーカード売とのアナウンスが流れた。

売店も車内販売もなく、楽しくくつろぎ眠りながら移動するだけの列車。飲食したければ、夜遅くまでにぎわう東京駅のエキチカで、夜食や寝酒を買って乗ればよい。ところで、「ソロ」の居並ぶ一〇号車の奥にはラウンジが設けられており、車窓を楽しむために、テーブルも椅子もすべて窓向きに固定されている(図5)。赤ワインにサラダとチーズを買い込んで乗車した私は、このラウンジに併設されたソフトドリンク用自動販売機でミネラルウォーターを購入して「カプセル」へと戻り、車窓の夜景を肴にささやかな酒盛りをした。いつの間にか寝入ってしまったようで、目を覚ましたところは尾張一宮。名古屋から岐阜早に向かう途中のこの駅は、人の乗降のない運行停車駅となっていたようだ。そして再び寝入り、姫路に到着する五時半頃にちょうど目覚め、身支度を始めた。

朝六時を過ぎた頃には車内放送が再開され、岡山駅での双子列車の分離準備のため、七号車と八号車の間の行き来ができなくなることが伝えられた。定刻通り六時二七分に岡山で下



図6 岡山駅での連結作業風景

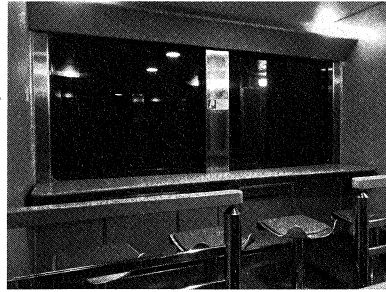


図5 真夜中のラウンジ



図4 「ソロ」(上段)のベッドと側面窓

車した私は、分離作業が行われる場所へと急いだ。大人も子供も男性も女性も、カメラを構えて分離作業を見守っている。通行可能だった蛇腹式の通路が切り離されて格納され、スライド式の扉が閉まると、そこが「サンライズ出雲」の先頭車両と「サンライズ瀬戸」の最後尾となる。車両下方の連結部分が作業員の旗振り合図によって解除されると、前方の「サンライズ瀬戸」がゆっくりと前進し、分離作業が終了する。ほんの数分の出来事だ。六時三十分に発車する「サンライズ瀬戸」と、それを追いかけるように三分後に発車する「サンライズ出雲」をホームで見送り、広島を目指して新幹線乗り場へと移動した。その日の朝食は、「おかやま和牛肉」のすき焼き弁当と、香り高いドリップ式ホットコーヒーだった。

午前一〇時から始まる広島大学での学会には、余裕で間に合った。この日は通常のホテルに一泊。翌一〇月一日、約二五年ぶりに再会した広大大学院(修士)時代の指導教官と積もる話をして後、広島から再び岡山へと向かった。帰路もまた寝台列車で東京へ運んでもらうのだ。二二時近くに岡山駅に到着。三番ホームの階段下あたりで「サンライズエクスプレス」達の到着を待ち構えた。昨朝の分離作業見学の経験をふまえると、二列車の連結作業がこのあたりで行われるはずなのだ。まず、「サンライズ出雲」が二二時二〇分過ぎに入線した。作業員が最後尾のヘッド部分を横にスライドさせ、中から蛇腹式の縦長の筒を取り出した(図6)。連結後の通路となる部分である。そして数分の後、「サンライズ瀬戸」が入線し停車すると、「出雲」や「瀬戸」の乗客達が、連結風景を写真に収めようと集まってくる。カメラを抱えた鉄道ファンらしき若者に、「旗振りはこのあたりですか?」と尋ねられた。連結を指揮する旗振りのことだろう。「分離作業のときの記憶を辿ると、このあたりで大丈夫ですよ」と答えると、周りの注目を一瞬浴びる結果となった。スーツにハンドバックにハイヒールの鉄子さんがいてもいいではないか。そうこうしているうちに、「瀬戸」の先頭車両が、大きく口を開けてゆっくりと「出雲」へと近づいていく。「出雲」から延びる蛇腹式の筒が「瀬戸」に固定され、鉄製の連結部分がしっかりジョイントされて、作業が完了した。

二二時三四分に岡山駅を出発する「サンライズ瀬戸」一一号車A寝台個室「シングルデラックス」の二二番が、私の帰路のホテルとなった。「トワイライト」でも「北斗星」でも幸いなことに、A寝台個室「ロイヤル」に泊まることのできた。ならば「サンライズ」でも最上



図9 ベージュのナイロン地にエンジの文字と縛り紐のアメニティ用巾着袋

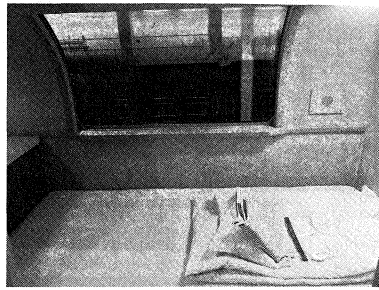


図8 「シングルデラックス」の広々としたベッドと車窓

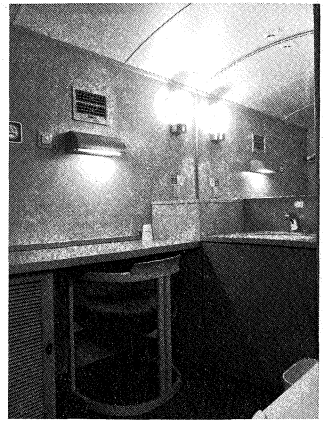
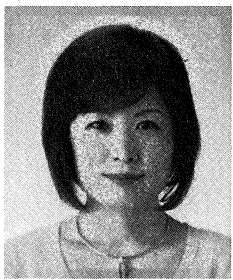


図7 間接照明が多数使用された「シングルデラックス」



大野 寿子

おお の ひさ こ

文学部教授

専攻 ドイツ文学

出身 福岡県

の部屋に泊まれば……という願いは叶った。扉を押し開き、フワフワ絨毯の床に足を踏み入れると、乳白色の間接照明に照らし出された三畳程の心地よい空間が広がっていた(図7)。ふつうに立てる。そして窓辺には、幅九〇センチ程のベッドが線路方向に置かれている(図8)。扉の正面の壁は一面鏡張りで、その下には洗面台、その横には大きめの書物机と椅子が置かれている。シャワーもトイレもテレビもないが、そこは、木の温もり溢れるビジネスホテルのシングルルームそのものである。

ところで、列車の旅の楽しみは車窓の風景にもあるのだろうが、その眺め方というもの、旅のラグジュアリー感を一層演出してくれる。それは、通常車両の座席としては決して存在しない可動式の椅子を、進行方向ではなく窓に向けて置き、そこに座って大きな車窓を眺めることにあると私は考える。これで列車がくつろぎ部屋となる。風景が横へ横へと流れる窓が、リビングの大きな壁掛けテレビのようになる。そのうちに車掌さんが、A寝台専用のアメニティセットを持ってきてくれた。中身はよくあるホテルのアメニティなのだが、「サンライズエクスプレス」印の中着袋がレアなものだ(図9)。コレクションが増えてうれしい。

さて、この旅のクライマックスは、まさに夜明けとの出会いだろう。伊豆半島の付け根あたりで目が覚める。沼津あたりで夜が白む。そして熱海で陽が登り、湯河原、真鶴、早川と、海辺の朝日を見渡した。小田原で始発の通勤電車と並走し、茅ヶ崎、横浜、川崎と、月曜日の日常へと滑り込んでゆく。東京駅到着は七時八分。山手線へと乗り換えれば、そこはもう満員の通勤電車だ。そしてそのまま職場へと向かった。