

関東平野ローカル線の旅 第四段
(平野を周回する日帰り車窓の旅)

< 1 > はじめに

時刻表を丹念に読むと面白い。運賃の頁の中に「運賃計算の特例」という説明がある。

「東京・新潟・大阪・福岡近郊区間の乗車券」というタイトルでこんな説明が書いてある。

「東京・新潟・大阪・福岡の近郊区間内のみを普通乗車券または回数乗車

券でご利用の場合、乗車経路を重複したり、二度同じ駅を通らない限り、乗車券の運賃は実際の乗車経路にかかわらず、最も安くなる経路を使って計算できます。なお近郊区間のみを通る乗車券は営業キロにかかわらず有効期間は1日です。また途中下車はできません。」

この情報を初めて知ったのはもう何十年も前になる。最低の運賃で最大何キロぐらい乗ることが可能だろうか、時刻表を読みながら机上の挑戦を何度も何度も試みたものだ。

机上の挑戦だけでは飽き足らず、まずは手軽なコースを組み立てて一度やって見ようと思いついた。

< 2 > いざ、本番

平成23年もまもなく終わりが近づいた12月26日、天気は快晴。

東京発9時15分、東海道線通勤快速アクティ熱海行。この時間帯はまだ通勤客が多く、下り電車の割には乗客が多い。川崎・横浜を過ぎるとこれらの客は皆いなくなり、今度はおばさんと娘のペアや老夫婦が目立ってくる。会話の内容を聞いていると湯河原・熱海などの温泉へ行くようだ。

どこの駅も同じ看板ばかりが並んでいて、その町の特徴を示すような看板が見られない時代になってきた。おまけに、どこまでも続くビルと家並みで遠景が得られない。

藤沢を過ぎると少しずつ視界が開けてきて、大山を中心に丹沢の山が車窓に入ってきた。

茅ヶ崎着10時08分。北側のホームが相模線なので富士と丹沢の山を見られるかなと期待したが、ビルの陰で何も見えない。

茅ヶ崎発10時17分橋本行き、相模線は大きくカーブして東海道線から離れて北に向かう。北茅ヶ崎駅を出るとようやく家並みが途切れ始めて、その間に駆け上がる雲を抱いた富士と大山の姿が現れた。

寒川を過ぎて寒川神社の角を回るように走ると、相模川が時折流れを見せてくれるようになった。

しかし、宮山から社家のあたりは、自動車道の工事が進んでいて「美しい遠望」の妨げになっている。誠に残念な景色である。

厚木が近くなるにつれて富士は丹沢山塊の陰に姿を消して行った。入谷駅に停まった電車の車窓一杯に大山を軸に置いた丹沢山塊が広がり、三枚のガラス窓の大パノラマとなった。そして番田駅に入る頃には進行方向左側の車窓遠くに大岳山を中心に奥多摩の山並みが姿を現してきた。

橋本着11時17分、反対側のホームに入って来る横浜線（八王子行）に乗り換え。政令指定都市になった相模原市の北のターミナルになる橋本は、大学があり住宅地でもあるにぎやかな駅だ。

橋本発11時22分。相原を過ぎるとにわかになんか新しくできたばかり町の景色に変わってきて、電車はやがてビルの林立の中に入って行った。

八王子着11時33分、大きな駅での乗り換えの時でなければトイレと食糧の調達は難しい。まずは最優先のトイレを済ませて、次に昼食の調達。運動不足の一日なのでスモールサイズの駅弁を探して購入。勿論おやつも調達。

八王子発12時08分、八高線川越行は駅弁を楽しむ内に発車。北八王子・小宮あたりは工業団地の様相で大きな建物が多くて遠望は得られない。しばらくすると進行方向左側の窓に新たな主役である奥多摩の山が広がってきた。

ポコンと盛り上がった大岳山を主人公にして冬枯れ色をした山並みが幾重にも重なり、「これが奥多摩！」と言わんばかりの眺めにしばし箸を休めてしまった。

金子を過ぎると今度は第三のスクリーン、奥武蔵の山々が車窓に広がってきた。それにしても住宅地の広がり方は凄い。初めて八高線を体験した頃には客車はディーゼルカーだったし貨物列車は蒸気機関車が引

いていた。その頃には米軍基地の脇を通り抜けたらもう民家の数は少なかったような気がする。

高麗川着 12時45分。ここまでが電化区間になり、東京発拜島経由高麗川行ができた川越線との乗り入れ等が進められたりして都心が一層近くなり、昔日の感がある。しかし、八高線の八高線らしさはここから先にある。

高麗川発 13時02分高崎行はディーゼルカー。(右写真) ゴーっという轟音とともに走り出すと旅の雰囲気が一層盛り上がる。

冬枯れの山里の景色と快晴の青空から注ぐ陽光の中を快適に走って行く。倉賀野で高崎線と合流する頃になると車窓の景色は一変して「上州」になる。甘楽の山々・浅間・妙義・榛名・赤城と名峰が並んで出迎えてくれる。

高崎着 14時33分。乗り換えの時間がたっぷりあるので、駅の構内で写真撮影を目的とした散歩。

高崎駅は上越線・信越線・高崎線・両毛線などが走る大きな拠点駅なので、色々な行き先や色々なところから来た列車が入れ替わり立ち替わり出入りする。ホームの端っこに立って見ているだけでも面白い。

駅の構内に複雑に錯綜するレールとそれらを振り分けるポイントの模様も楽しめる駅の風景のひとつである。(右写真)

トイレに行き準備を整えて両毛線のホームへ。向こう側のホームの下に、雪国から来た列車が落としたと思われる大きな雪の塊が落ちていた。

高崎発 15時06分、両毛線小山行。両毛線は新前橋までは上越線を走る。新前橋から伊勢崎までは南東に走り、次に桐生まで北東に走る。その後富田まで南東に走り、岩舟から栃木までは北東へ、そして最後に南東に走って小山駅に入る。出発前に地図上でこの鋸歯状の路線を確認し、景観の変化を想像して楽しみにしていた。

前橋まで来ると車窓左手に赤城山が大きく広がってきた。山頂は霧氷で白く化粧している。そして右手後方に平頂の荒船山と凸凹の妙義山が去って行くのが見える。国定あたりではキャベツと白菜が整列する大きな畑の向こうに関東平野の広がり。方向を変える度に景観の変化を楽しませてくれて飽きることがない。

桐生・足利、関東平野の北壁になる北部の山々の冬らしい色が気持ち良い。足利を過ぎると太陽は沈み始め、遠くに富士を伴にした影絵のような山波がオレンジ色の協奏曲を奏でるようになる。(右写真)

岩舟まで来ると進行方向に筑波山が姿を現した。そして思川の流れを見る頃にはもう灯りが点々と見えるようになってきた。

小山着 16時49分、予定では水戸線で友部まで行くつもりだったが、暗くなって景色も見えないので、今日の旅はここで締めくくって上野へ向かうことにした。

今朝の高速バス(ちばきたライナー)の大幅遅延により、東京駅出発の時刻が一時間半ほどずれてしまったのが原因なので仕方がない。

小山発 17時03分上野行。走り始めた電車の車窓はもう真っ暗闇になっていた。

上野着 18時10分。東京駅で買った150円のキップを有人改札口に出して、この旅は終わりになった。

< 3 > おわりに

東京駅で乗車したのが9時15分、上野駅で下車したのが18時10分。所要時間は8時間55分、走行距離は315.8Km、運賃は150円。

315.8Kmという距離は、東海道本線なら東京から蒲郡のちよいと先まで、東北本線なら上野から白石のちよいと先までになり、運賃は5,250円になる。

途中で車内検札があった時に「乗り越してではない」ことを証明するために、予め調べて書き出しておいた行程の時刻表をポケットに入れておいたが、幸いなるかな一度も検札はなかった。

また、自動改札機が設置されていて、このシステムでは不正乗車撲滅の為に「乗車時刻と下車時刻の妥当性」をチェックするようになっているので、この旅の下車駅では自動改札から下車することはできないらしい。そのため、上野駅では有人改札口から下車した。

また閑を見て次の旅のアイデアを練って見ようと思っている。

