

「東京近郊日帰り旅行(1)」

お茶の水女子大学サイエンス&エデュケーション研究所

田中 千尋 Chihiro Tanaka

「放浪癖(ほうろうへき)」という語があります。私はその定義にあてはまる人間の一人でしょう。若かったころは、北海道旅行に行った帰りに、ふらっと山陰地方まで行ってしまったこともあります。今回もその悪い癖がそのまま出た一日でした。

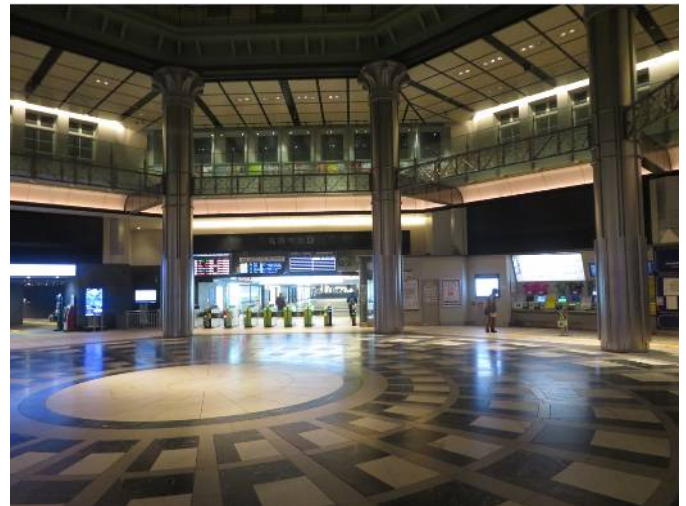


東京やその近郊に住む「放浪癖」の者にとって、格好のきっぷがあります。「休日おでかけパス」といいます。日曜、祝日や夏休み期間中にだけ発売される「企画乗車券」の一種です。券面に印刷された区間の JR 線、りんかい線(大崎～新木場)、それに東京モノレール(浜松町～羽田空港)に、一日乗り放題の「お得なきっぷ」です。

普通列車用ですが、特急券を買えば特急に、グリーン券を買えばグリーン車に、新幹線特急券を買えば新幹線にも乗れて、ある意味「青春18きっぷ」よりも使い勝手が良いと思います。ただし、JR 東海の東海道新幹線や国鉄バスには乗れません。

発売価格は 2,720 円ですが、たとえば東海道線の小田原駅でこのきっぷを買って、常磐線の土浦駅まで往復すると 5,280 円かかるので、それだけでもうお得です。私はこういう「フリーきっぷ」を買うと、つい「とことん乗って得してやろうか!! シャーッ!!」と思ってしまう。青春18きっぷを使って、一日で南小谷まで往復した時もそうでした。

今回もやはりその悪い習慣が出てしまいました。このきっぷは「一日間有効」ですが、それは「初電から終電まで有効」を意味します。



今回も東京駅の初電にのるべく、日曜日の早朝 4:30 に東京駅に着きました。写真は「丸の内北口ドーム」ですが、もちろんガランとしています。この時刻に東京駅に来る手段がほとんどないからです。



今回の日帰り旅行の目的の一つは「中央線と青梅線のグリーン車に乗ること」でした。JR 東日本と沿線住民の長年の念願だった、中央線快速へのグリーン車連結が実現し、この 3 月 15 日から営業開始します。すでにグリーン車 2 両の連結が始まっていますが、3 月 14 日までは「普通車扱い」で、グリーン券なしで乗車券や定期券だけで乗れるのです。



東京駅に近い区間は何度か試しましたが、今回はグリーン車連結区間（東京～大月、東京～立川～青梅）を全線乗ってみよう（乗ってやろう）と思ったのです。東京駅の中央線快速下り初電は 4:39 発です。驚いたことにグリーン車前には、すでに何人か並んでいました。こんな時刻に一体どうやって東京駅まで来たのか不思議です。（そういう私もですが・・・）



しかし乗車したのは 10 人程度で、車内はさすがにガラガラでした。グリーン車とはいえ「普通車扱い」なので、座席の頭当てカバーが装着されていません。デッキのゴミ箱も使用できず、もちろん「グリーンアテンダント」の検札や車内販売もありません。それを除けば、座り心地はまさにグリーン車です。

普通列車用のグリーン車は「通勤時などの着席利用」が目的なので、新幹線や特急のグリーン車のように豪華ではありません。座席は「特急列車の普通車程度」というところです。かつての普通列車グリーン車は、座席のリクライニングすらできませんでした。今はテーブルやコンセントもあり、「入社前に一仕事」にも重宝しますね。私は景色を楽しみたいと思い、2階席に乗ったのですが、まだ日の出前で「おんも」は真っ暗で、何も見えませんでした。



東京駅から乗った電車は「高尾行き」でしたが、私は立川で途中下車しました。大月行初電が立川始発だからです。30 分以上時間があつたので、立川駅前の「松屋」で朝定食をいただきました。



かつては新宿駅からも「甲府行」「小淵沢行」「松本行」「長野行」などの普通列車が出ていました。「新宿発 23:55 長野行」という有名な夜行普通列車もあって、南アルプス、八ヶ岳、北アルプスなどへの「夜行日帰り登山」の登山客で常に大混雑、床に新聞紙を敷いて寝そべるのは当たり前でした。

今は大月以遠の列車は立川始発や高尾始発になりましたが、大月までは中央線快速が直通します。「12両」の表示があるものがそれで、グリーン車も2両連結されているのです。「6両」の表示のものは、青い帯の「中央線列車」で、グリーン車はありません。



立川駅は「青梅線」の始発駅です。東京から青梅線への直通電車も多く、南側のホームからは、中央線快速と青梅線直通電車の両方が出発します。下り青梅線直通電車は、立川駅を出ると専用の「渡り線」で中央線を跨ぎ、次の「西立川駅」でやっと上り線と合流します。その間は「単線の鉄道」を走っているようで、ちょっと面白いです。