

「東京近郊日帰り旅行(8)」

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

東京駅からは、さまざまな列車が発着しています。「新函館北斗(北海道)行の新幹線」「博多(九州)行の新幹線」「高松(四国)行の寝台特急」そして本州各地へ行く列車群です。現在の日本の旅客駅の中で、北海道・本州・四国・九州に「乗り換えなし」で行けるのは東京駅だけで、まさに「日本の中心駅」です。

在来線の特急も意外にも多いです。中央線特急の「あずさ」「かいじ」など、東海道線特急の「踊り子」「湘南」など、常磐線特急の「ときわ」「ひたち」、それに「房総特急」です。房総特急は「しおさい(総武本線・銚子行きなど)」「わかしお(外房線・安房鴨川行きなど)」「さざなみ(内房線・君津行)」が運行しています。



かつての房総方面行の優等列車は、「両国駅始発」でしたが、今の房総特急は「東京駅地下ホーム始発」です。旅のスタートとしてはちょっと雰囲気が出ないのですが、乗り換えの利便性で仕方ないのでしょう。



現在の房総特急は、「しおさい号」を除いて、グリーン車非連結のモノクラス短編成がほとんどです。旅行者用というよりも、房総方面との通勤や日常乗車の列車という性格のほうが強いように感じます。しかし座席は普通車でも「普通列車のグリーン車」よりも上等で、前の座席との間隔も広く感じました。特急は、普通車でもやはり「特別急行」なのですね。



外房線は外房海岸(太平洋)に出る前に、房総半島を横切ります。起伏の少ない平坦な土地を、軽快に走っていくので、多くの乗客は「ひるね」を始めます。

実は鉄道用語の「ひるね」には2つの意味があります。一つは「昼寝」で、文字通り座席で居眠りすることです。もう一つはカナカナで書く「ヒルネ」です。これはかつて走っていた長距離寝台列車の末端区間で、昼間に寝台を座席利用することを言いました。これは違法ではなく、指定席料金を払えば、B寝台は普通車、A寝台はグリーン車として利用できたのです。それもなつかしい思い出になってしまいました。



この列車は特急車両なのに、最前部から前面展望が楽しめます。何となく通勤電車の一番前に乗ったような不思議な気持ちになりました。下車駅の「茂原(もばら)」には定刻に到着しました。



一見 JR 特急なんか通過しそうな、ごく普通の駅ですが、茂原にはすべての特急列車が停車します。また、この駅始発の普通列車もあります。



駅も東京近郊の駅と同じような、何の変哲もない高架駅でした。少なくとも絵に描きたいな~と思うような駅ではなかったです。



実は私はこの駅に「勘違い」をして下車しました。「茂原理想郷」に行きたいと思っていたのです。かつて文化人が愛した、海岸風景の美しい別荘地です（だと思い込んでいました）。しかし、駅前の案内図を見てもそのような地名はありません。駅前に「ナントカ海岸行き」のバスが停まっていたので、運転士さんに

「茂原理想郷の近く通りますか？」と聞くと、「さあ？んなの聞いたことないね」とにべもないお返事。後日、千葉出身の友人に聞くと「それは鶴原（うばら）理想郷のことでしょ？」と教えてくれました。確かにそうでした。もっと南の「鶴原駅」下車です。「もばら」と「うばら」、はあ？意味わかんないし！！しかし、次回は是非行ってみようと思いました。



茂原では何も得るものがなく、外房線で戻り、外房線の木更津駅まで来ました。この列車の中で、缶カラをたくさんつめた大きなポリ袋を持った老夫婦に出会いました。「缶」だけに「勘」で、造形作家さんだと思いました。お聞きしてみると、果たしてその通りでした。アルミ缶を器用に細工して、風車などのオブジェを作って販売しているのだそうです。名刺を交換して、再会を約しました。私は、旅先で結構簡単に知り合いが増えるほうだと思います。



木更津駅から先は、内房線の新型電車に乗りました。この電車にはずいぶん前から一度乗ってみたいと思っていました。2021年3月に投入された「E131系」バリアフリー、省エネ、セキュリティの向上、それにワンマン運転が可能な最新車輌です、車両の色は「房総の青空と菜の花」を表現しているそうです。