

「東京近郊日帰り旅行 (最終回)」

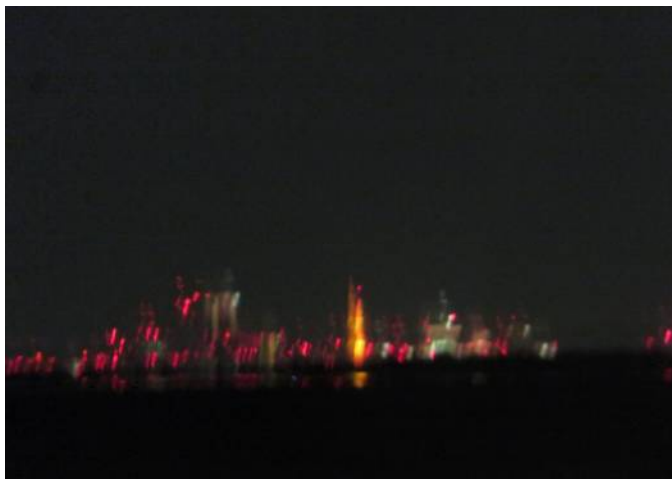
お茶の水女子大学サイエンス&エデュケーション研究所

田中 千尋 Chihiro Tanaka

太平洋と東京湾を結ぶ「浦賀水道」は、南北に運行する船舶が圧倒的に多く、定期旅客船(東京港～伊豆諸島・小笠原諸島)もその経路です。その航路を横切るような房総半島～三浦半島の定期航路は、現在金谷～久里浜間の「東京湾フェリー」のみになってしまいました。



車と一緒に乗船した乗客は、かなり遅れて客室に来たので、私が乗船した時点では席はガラガラで、展望デッキの最前列に座れました。真っ暗でしたが、浦賀水道を行きかう船舶の灯火、灯台、それに遠くの街の明かりもよく見えました。



右前方には東京の灯火も見えました。スカイツリーは見つかりませんでしたでしたが、東京タワーはわかりました。揺れる船の中からの撮影だったので、ブレてしまいました。この前に船に乗ったのは、石垣島から離島に渡る小型船でした。大型船に乗るのは、利島(としま=伊豆諸島)に行った時以来になります。



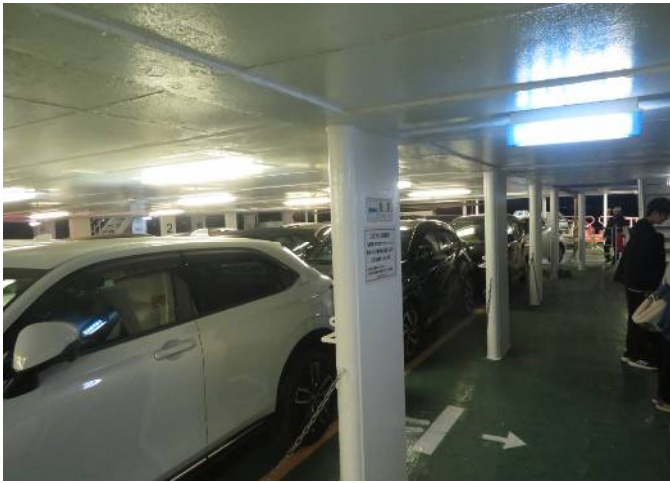
浜金谷駅から久里浜駅まで、陸路(鉄道)で行くと、東京湾をグルリと大回りして、約4時間かかります。地図で見ても、船で渡ったほうがいかにも早そうです。



船だと、連絡バスの乗車を入れても1時間以下で着きます。海の上は「一直線」に進めるからです。

実は私には壮大な「構想」があります。この金谷～久里浜の東京湾の狭さく部に、巨大堤防を建造するのです。そこに「波力発電所」をズラリと並べて建造します。東京湾～外洋(太平洋)間には一日に二回、膨大な量の海水が入り出ています。その潮流によって発電をすれば、膨大な電力を得られるはずで

エネルギー源は「月の潮汐力」だけなので、天候や風は関係ありません。永久に持続する発電方法です。船舶の航行は制限されますが、日本のような資源の少ない海洋国には、今後絶対に考えるべき方法だと思います。東京湾に限らず、ほかにも適した場所は全国にあると思います。



久里浜港が近づき、下船のアナウンスがあったので、車両デッキにある下船口に向かいました。確かに自家用車で一杯でした。横浜ナンバー、相模ナンバー、それに東京のナンバーがほとんどでした。



この日は何度も「グリーン車」にりましたが、有料で乗ったのはこの横須賀線だけでした。終点東京まで申し訳ないほどガラガラで、お菓子や飲み物など車内販売の商品を何度も買って「増収に協力」しました。



下船口には「京急久里浜行」の連絡バスが何台か待機していて、ピストン輸送してくれます。京急久里浜駅前は繁華街ですが、そこから徒歩数分の JR 久里浜駅は、閑散としています。横浜への東京へも、京浜急行のほうが安くて速いからです。



夜の沿線風景を楽しみながら、21:07に東京駅に着きました。なかなか楽しい一日旅行でした！！

【旅行データ】

- ・旅行時間；16 時間 28 分
- ・移動距離；528.4km（うち航路 40km）
※徒歩、バスは含まず。
※およそ東京～京都間に相当。
- ・グリーン車乗車回数；6 回（うち 5 回は無料）
- ・支払った運賃；4,310 円
※フリーきっぷ；2,720 円、乗越運賃；590 円
フェリー運賃；1,000 円、連絡バス；220 円
特急券・グリーン券；JR のポイントで購入
- ・通常の乗車券類を買った場合の合計；11,680 円
- ・居眠りしていた時間；0 分
- ・歩数計のカウント；13,459 歩
- ・名刺を交換した新しい友人；5 人
※うち 1 名はニュー Yorker
- ・スツ転びそうになった回数；1 回（金谷港の防波堤）



東京行の始発横須賀線にりました。久里浜駅は私の所持しているフリーきっぷの範囲に含まれていないので、改めてきっぷを買う必要はありませんでした。