

## 2019 年度夏季研修旅行記（4・5 日目）

56-MA S・I

松江しんじ湖温泉→雲州平田→雲州平田車庫にて一畑電車運転体験→電鉄出雲市→出雲市→岡山→（寝台特急サンライズに乗車・5 日目）→東京

長かった旅もいよいよ終盤に入る。この 4 日目は、松江から少し行った先にある一畑電車の車庫で実際に電車の運転をするという事で、全員で訪れた。

### ・4 日目朝、

気持ちの良い朝を迎えて、前日の夜から泊まっていたホテルでこの日は朝食をとった。向かった先は別棟の最上階にある食堂だ。広々とした造りで、壁一面に張られたガラス張りの窓からは大きな宍道湖が眺望できた。

ホテルの食事では定番のバイキングを楽しんで一息。



### ・そして出発、

準備を済ませてホテルを出発、駅までは歩いて向かった。

しばらく行くとガラス張りのモダンな造りの駅舎が姿を現した。ここ一畑電車の松江しんじ湖温泉駅から、電車に乗ってお目当ての場所を目指す。

電車が来るまで、駅構内でお土産等を買って時間つぶし。ようやくやって来た単行の電車に乗り込み、雲州平田駅で降りた。ここには一畑電車の本社や車庫のほか、同線の主要な設備が整っている。一畑電車線を走る車両が皆ここで整備されていた。駅に着くとまずは担当のスタッフさん達が出迎えてくれ、全員揃った所

でいざ車庫へ。一同は体験運転の電車が準備できるまで留置線に止められた別の電車の中で待機した。灼熱の日光が差し込む中、エアコンのよく効いた車内はとて有難かった…しばらくすると、車庫の案内員の方に敷地内を見学させてもらった。ちょうどこの日整備の為に車庫へやって来た電車を、整備員の男性が三人がかりで電車を手押しで整備場に押し入れる現場を見ることが出来た。



車庫内での入れ替えの様子。

↑見学した車庫。

一通り車庫内を周ったところで、再び電車の中へ戻りお昼休憩。車内では全員にオリジナル弁当が配られた。みんなでランチタイムを満喫した所で、いよいよ電車の体験運転へ。今回運転したのは、同線オリジナルの車両“デハニ 50 形”電車。1928 年(昭和 3 年)に造られ以来長年に渡って活躍し、2009 年に引退した。その後、ここ雲州平田駅の車庫で体験運転用の車両として使われており、多くのお客さんに訪れられている。



休憩に利用した電車と車内で配られた弁当。お弁当は華やかな具材で飾られており、表はデハニ

50形の可愛らしいパッケージに包まれていた。

・いよいよ体験運転、



体験運転で乗車したデハニ 50 形。過去には 10 年ほど前の映画『RAILWAYS』にて、この雲州平田の車庫と共にロケ地となっていたようだ。(写真右より)

早速車内に乗り込むと、そこには木製のイスや板張りの床、ニス塗りの壁など時代を感じさせる何ともレトロな内装が出迎えてくれた。ただ、古いが故に冷房装置は愚か、扇風機すらも無い車内はこの夏場は特に暑かった。電車は車庫の一角にある一本の引き込み線(片道：約 120m)を往復する形となった。前後に計 2 箇所ある運転席にそれぞれ運転者が乗り込み、片道毎に交代した。皆事前にスタッフによる講習で受けた教えを頼りに、多くの部員が初めての体験運転をした。古い電車の運転は、やはり我々が普段よく目にする電車とはまるで違っていた。特に苦戦したのは、停車時のブレーキ操作における圧力の強弱の調整で、体感が求められる運転だった。誰もが停止位置よりも前に停まってしまったり、あるいは過ぎたり、停止位置に間に合ってもブレーキが強すぎて信じられないような急停車をしてしまう事が殆どだった。今でこそは、多くの電車がハンドル一本で簡単に運転できるようになった事を考えると、最近は何でもハイテク化している



事がわかる。



乗り込んだ運転席の後部から。形式にある“デハニ”という形式にもあるが、この電車はもともと荷物の輸送も担っていた。写真にもある通り、車両の片側はこのように荷物室となっている。だが晩年は荷物を積む事は無くなり、この場所はフリースペースとして開放していた模様。時にはヤンキーの溜まり場になっていたこともあったのだとか…(当時の職員が教えてくれた。)

#### ・運転体験もそろそろ終盤、

皆がお互いの運転の様子を見守る中、一人片道4回ほど運転を満喫した所でこの日はお開き。最後に全員で、デハニの前に集まって記念写真を撮った。この日暑い中、一日中協力して下さったスタッフの方々に見送られて、一同は雲州平田駅を出発した。こうしたレトロな電車の体験運転はやはり数少ない貴重な経験である為、また機会があれば足を運んでみようと思う。読者の皆さんも是非、興味が湧いたようであれば訪れてほしい。

雲州平田駅から穴道湖温泉行きの電車に乗って出雲市を目指した。冒頭でも述べた通り、この日は列車の遅延などがあり時間の都合上、当初予定していた出雲大社へのお参りは省略となった。一同は、そのままJR線の出雲市駅に向かった。ただしそれでも予定していた岡山駅までの特急列車の出発までは、まだ多少時間があつた為、皆で付近の温泉にて一休みすることにした。この後寝台特急で夜を明かすため、一日分の汗もここで洗い流した。

熱々のお風呂で一息ついたところで再び駅へ。



出雲市駅に停車していた対向の特急“やくも”の電車。

暫くすると、ホームに我々の乗る岡山行き特急“やくも 30 号”が入線してきた。やって来たのは、国鉄時代から同線で長年に渡って活躍する 381 系電車。“振り子付き車両”としても知られるこの車両は、今日に至るまでもその快適性とスピード性を誇り、特急やくもを代表する電車となっている。



←乗車した 381 系“やくも”の車内

出雲市から終点・岡山駅までは、およそ 3 時間の長旅となった。

列車に乗り込むと、古めかしい外観とは対照的に内装はそれほど古さを感じなかった。何年か前に一度大規模な改修工事を受けているため、新型車両に引け目を取らない快適な旅を満喫出来た。

出雲市を出発してからしばらく窓からは、ちょうど日没を迎えて真っ赤に染まった宍道湖の景色を拝む事が出来た。それから列車は警笛を鳴らしながら夜道を存分に疾走し、岡山駅に着く頃にはすっかり真っ暗に。



岡山駅にて、無事長い道のりを制覇した 381 系“やくも”を見送った様子。列車はこの後また来た道を戻ったのだろうか。いや、この日はもう役目を終えて車庫に引き返しているのかもしれないが、今やちよくちよくと数を減らしつつあるこの“国鉄車両”には、今後の活躍も期待だ。

#### ・いざ寝台列車に、

ここまで沢山列車に乗り継いで来た長旅も、この列車が最後の一本。

岡山駅に着いた我々は、そのラスト一本の列車を待つ。

締めはここ岡山駅を夜に出発し、一晩かけて今回の旅行の最終目的地・東京駅までを結ぶ寝台特急“サンライズ瀬戸”号だ。我々が乗車したのは四国の高松駅(香川県)から瀬戸大橋を渡って岡山駅までやってくる、この“サンライズ”の“瀬戸”の方だが、同駅には出雲市駅からやってくる“サンライズ出雲”号も同時に到着する。そして岡山駅で両者は連結、共に終点の東京駅を目指すのだ。元々それぞれ 7 両ずつだった電車がくっついて 14 両編成になった姿は、何とも迫力がある。ホームでは駅員のほか、作業員による連結作業が行われ、マニア達に見守られながら無事に完了し、列車は定刻通り出発した。列車に乗り込んだ一同はしばらく車窓を楽しんだり、ロビーのスペースで飲食をする等、十分夜行列車を満喫した所で寝床に着いた。そうして皆が眠りにについている間も列車は黙々と、暗い鉄路を走り続ける。思えば、新幹線や飛行機、高速バスなどによる移動がすっかり普及した現在では、夜行列車というものも過去帳入りしようとしている。こうした旅も結構貴重な体験だ。

・そして最終日、

5日目朝、外もすっかり明るくなって窓の外を見ると、見慣れた東京の街が広がっていた。一晩中走り続けた“サンライズ”の列車の旅もいよいよ終盤だ。

皆、忙しそうに降りる準備をする。暫くすると、到着のアナウンスが入り列車は終点の東京駅にゆっくりと入線する。ホームへ降り立つとちょうど夏休み中で土曜日であったからか、昨晚の駅とは違ってよく賑わっていた。

一同はここで解散し、それぞれの帰路へと向かった…



東海道本線を走行する“サンライズ”号。(写真は別日に撮影。)