

————— 阪急電車は義経を超えたか! —————

圧巻！京都線から神戸線への渡り

阪急電鉄 直通[クレイジー]列車 乗車記

ふちんかん

保津川下りを堪能し嵐山で下船した取材陣。今日はもう充分がんばった、という達成感に浸りつつ渡月橋を渡り阪急嵐山駅へ向かった。時刻は午後4時過ぎ。反省会と称する打ち上げにもちょうど良い時間だ。さあ場所はどこでしょうか、手近な桂？大宮？河原町？



しかし。取材の神様は我々にさらなる過酷な試練を与えたもうた。

サブタイトル通り、この日は嵐山直通列車の運転日だったのだ。しかも。我々が嵐山に到着する時刻を知っていたかのように、5分後に直通河原町行きが、15分後に直通宝塚行きが発車するという。

子連れで奈良まで帰るSメンバーの利便、打ち上げの時刻・場所、ここまでの達成感、普通に考えれば河原町行きに乗車だろう。しかし、これはともすれば忘れがちになるが、我々は鉄道研究会のメンバーであり、そのことを神が試されている場面かもしれない。

かくして、我々は直通宝塚行きに乗車することになった。実に熱心な取材陣である。Sメンバーのお子さんには全くお気の毒だったが、詳細は伏すが恨むなら父を恨めよ。

さてここで昨秋・今春と実施された嵐山行き直通臨時列車の復習をしよう。

2008.11	西宮北口—嵐山間で平日に臨時直通列車を運行し好評
2009.04-05	川西能勢口-嵐山 豊中-嵐山 西宮北口-嵐山 4月平日実施 十三引き込み線撤去のため、列車はいったん梅田に入り (ドアを開けるも乗降扱い無し) 折り返し運転 他に天下茶屋-嵐山、河原町-嵐山を5月の休日に実施。

そして今秋も週末に、宝塚-嵐山、天下茶屋-嵐山、河原町-嵐山、高速神戸-嵐山間に直通列車が走っている。
(高速神戸-嵐山は平日も運行)



この中で最もエキサイティングなのが、今回乗車する嵐山発宝塚行直通列車だ。

右の時刻表、右下の運行図を参照してほしい。嵐山と宝塚を結ぶのに、宝塚線ではなく神戸・今津線を使用するあたり、一般人には理解できない奇妙なルートである。

ただ停車駅を見てもらえば分かると思うが、これは今津線沿線の住民を嵐山へ誘導するための列車なのである。

しかしこの列車、停車駅が少なく乗り換え無しというだけで、特別に速いというわけでもなく、トイレの設置されていない阪急電車で90分の乗車時間（高速神戸行きに至っては100分）というのはむしろ拷問列車かもしれない。

今後、阪急電鉄がリクライニング付きクロスシート列車（トイレ付き）を投入するための布石というなら、ありがたい話ではあるが、まあ無いだろう。むしろ乗客の耐性を実地で試しているかのようである。

宝塚 ↔ 嵐山 (今津線経由)			
運行日 10月31日(土)、11月1日(日)、3日(火・祝)、7日(土)、8日(日)、14日(土)、15日(日) 1日1往復(6両編成) ※西宮北口駅は通過します。			
往路		復路	
停車駅	時刻	停車駅	時刻
宝塚	10:23	嵐山	16:30
宝塚南口	10:25	松尾	16:33
逆瀬川	10:27	上桂	16:35
小林	10:29	桂	16:40
仁川	10:31	十三(⑤号線)	17:19
甲東園	10:33	塚口	17:35
門戸厄神	10:35	門戸厄神	17:44
塚口	10:46	甲東園	17:46
十三(⑤号線)	10:58	仁川	17:48
桂	11:31	小林	17:50
上桂	11:35	逆瀬川	17:52
松尾	11:38	宝塚南口	17:54
嵐山	11:41	宝塚	17:56



まあそんな阪急電鉄の思惑は置いておいて、この列車がなぜエキサイティングなのか、この運行によって鉄道ファンがどこで盛り上がるのかポイントを交えつつ説明しよう。

- 嵐山駅** (萌度 1)
 - ・ 普段は見ることのできない宝塚の行き先表示を掲げる臨時列車。狭いホーム端にマニアが集結。
- 嵐山線内** (萌度 2)
 - ・ 阪急電鉄最長の単線区間でありながら6両編成の列車が走行する。
 - ・ ローカルである嵐山線内は各駅停車なのに本線である京都線では桂から十三までノンストップという、なんというか溜飲が下がる感じ。
- 桂駅** (萌度 1)
 - ・ 桂駅嵐山線ホームから出発、京都線下り線を渡り、上り線へ。
 - ・ 下り線列車との正面衝突、上り列車との側面衝突のリスクが堪らん。
- 高槻市駅** (萌度 2)
 - ・ 京都線の全列車が停車する駅として10年以上になる駅を、臨時列車はあざ笑うかのように通過する。特急停車ホームの乗客にも注目。

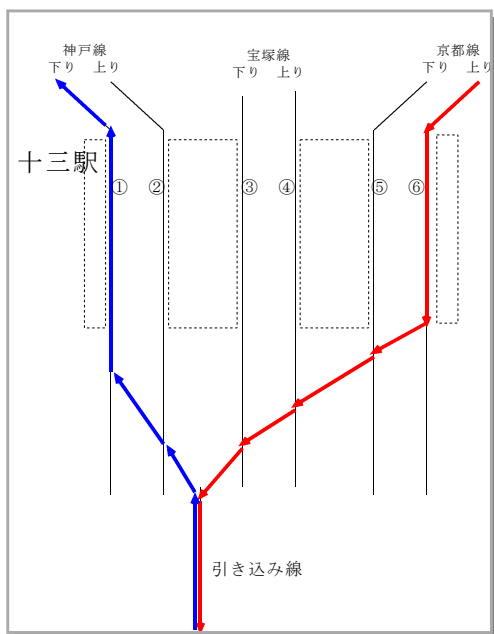




先頭車端だけ、やたら鉄分が濃く重心が偏っている感じ

**5. 十三駅と
引き込み線
(萌度 5)**

・まずは普通に京都線上りホーム（6号線）に停車。しかし行き先はなぜか「宝塚」。ホームでは「梅田には参りません」のアナウンス。アナウンスを聞いてホームに戻る乗客多数。



・その後、5号線、4号線、3号線と渡り、引き込み線へ。

車輪が軋む音、ポイントを渡るジョイント音が響き、後ろの車両を見ると低速でのたうつように列車が進む姿が見える。

・下手すると3列車同時に衝突されるという鉄道模型でもあり得ない危機感。

「電車でD」の主人公が複線ドリフトを決める以上にスリリングだ。

・そして神戸線と宝塚線に挟まれた窪地のような暗い引き込み線で停車。この列車の渡りのために徐行・停車していた列車が十三駅を停発車するのを待ち、ほとぼりが冷めたのを見計るようにして反対方向に発車。

・さすがに神戸線の運転手と車掌は6号線停車時に乗り込んでいたらしく、スイッチバックはスムーズ。

・そして2号線を渡り、1号線へ。ここで2度目の十三停車。「宝塚行きです」「西宮北口には停まりません」のアナウンス。

6. 西宮
北口駅
(萌度 3)

- ・ 車庫前あたりで下り線から上り線へ渡り、今津北線の連絡線へ。
連絡線の詳細についてはSメンバーの記事(以下)を参照

「涙の連絡線…」 OH!WOO!!2005年1/2月号(通巻211号)

- ・ この連絡線は日常、朝の梅田方面行き準急に使われているが、梅田方面から宝塚方面に使われることは稀で、そういう意味で同じ直通列車でも嵐山行きより宝塚行きの方がポイントは高いといえる。

7. 今津線内
宝塚まで
(萌度 1)

- ・ 最初の停車駅である門戸厄神駅で渡り線マニアは下車。Sメンバーもここでうんざりした表情?の子どもたちをつれて下車。
- ・ 残りの完乗ファンは、トロい今津線内に多少苛立ちながらもフィナーレを待つ。
- ・ 終点宝塚では完乗ファンが最後の写真撮影。嵐山から直通というだけで乗ってきた情弱な一般乗客は「十三で乗り換えた方が早かった!」と愚痴。



.....

以上で今回の取材は締めくくられた。振り返ってみれば、バス乗り継ぎに2時間、宝探しと食事に4時間、船に2時間、電車で2時間とバランス良く時間配分された取材となった。面白いのは、亀岡での宝探しを終えた時点では、「もうこんなもんで良いかな」的なムードであったのに、なんとなく流れに身を任せているうちに、あらかじめタイトに組まれたスケジュールに乗ったかのように見事にハマっていったことだ。旅の神様が我々を 20000km の上空から操っているのではないかと勘ぐりたくなるようなスムーズさであった。

さてお預けとなっていた反省会は、せっかくだからもう一つ話題作りということで、昨年我々を奈落の底へ突き落とした豊中のおしゃれな居酒屋へ突撃することにした。

「怪奇、謎の飲み会」については <http://www.woo.jp/2008> 参照。

