

Tさんとネタがかぶったと思ってアセった…。

特急専用列車の落武者

嵐山線6300系



昨年春まで桂に通勤していたため、京都線の6300系にはたいへんお世話になりました。〈()〉 私はダイヤを調べてわざわざ6300系を選んで乗車していたほど6300系が好きでありました。2扉車独特の密閉感が長時間乗車の雰囲気醸し出して良かったわけですね。阪急の車内で弁当を広げても違和感がないのは6300系だけと言えるでしょう。

しかし時代は移り変わり、特急の停車駅が増えることで短距離乗車の客も増え、また車体の老朽化はいかんともしがたく、徐々に役目を3扉車の9300系へ譲ることになりました。そしてお古になった6300系は順次廃車に。

絵本にもなったロミオ君ですがその最期は悲惨です。工場ですっかり錆のような機械でバキバキと壊されていく写真がマニアのサイトにアップされております。壮絶な最期です。長年京都線の第一線を駆け抜けてきた車両としては、あまりにも可哀相ではないでしょうか。

しかし一部はその難を逃れ嵐山線に廻って参りました。さすがに8両編成は長すぎますので4両編成になっています。そしてクロスシートが9300系と同じような新しい物に替えられているほか、従来の2人・2人配列から、なんと2人・1人配列へと変更されています。阪急で一人用座席の車両というのは初めてではないでしょうか。

昨年4月、嵐山に行きました。行きは川西発嵐山行き直通列車に乗りました。話は6300系から逸れますが、この直通列車は川西を出発後、十三を通過して梅田まで行き、そこでも原則として客扱いはせず（と言いながら扉は開く）、また十三を通過して、嵐山へ向かうという運行でした。早く嵐山に着くというならまだしも、宝塚線内では急行に抜かれるために待避したり、梅田で10分近く停車したり、まったくもって存在意義の分からない列車でした。



その後、渡月橋を渡って嵐山公園へ行き、お気に入りの場所でトロッコ列車の走行写真撮影と洒落込みましたが、なぜか、いつまでたっても列車は来ない…運休日でした。とほほ感に包まれながら再び渡月橋を渡りました。

嵐山駅では再生されて間もない新6300系と出会えました。春の陽光を浴びながら静かに嵐山駅にたたずむ新6300系。そこに激しい戦闘の末、無念の最期を遂げた仲間たちの菩提を弔いつつ、穏やかな余生を過ごす戦国武将の面影を見たように思いました。



タイトルに勢いで落武者と書いたのは撤回します。 m(_ _)m。