

2008初夏 イタリア 一周の旅

高島 伸幸

はじめに

今回はイタリアです。治安や列車の乗りにくさの面から、いままで訪れるのが後回しになっていました。4月に5月の休暇を取得することができましたので、事前に航空券を選べるはずでした。

しかしいろいろ調べてみると、いつものエールフランスの夜行便はエコノミーは満席で、値段もそんなに安くありません。けっこうB Aが安かったのですが、スケジュールと値段の釣り合いが取れたのはなんと全日空でした。

いちおう、H I SやJ T Bも電話をかけて調べますが、最近はネットで直接航空会社から買うほうが安くて空席があり、なおかつ座席を指定できて便利です。運賃は122,000円ですが、燃油サーチャージが55,240円、施設使用料が3,100円で合計180,340円でした。サーチャージがけっこう痛いです。

それから、帰りのミラノ／マルペンサ→パリ／シャルルドゴールの乗り継ぎ便がエールフランスなのです。全日空の格安券なのにスターアライアンスのメンバーでない航空会社を入れられるのですね。もちろんANAカードのマイレージには反映されませんが、私はエールフランスのマイレージカードを持っているのでそちらに載せます。

そんな訳で今回は、全日空便に搭乗します。

2008年5月19日(月)曇

朝6:40過ぎに家を出て高崎線と京成の特急を乗り継いで成田空港へ。ANAは第一ターミナルです。搭乗手続きは自動チェックイン機にANAカードとパスポートを使い終了。座席指定は往復ともに済ませてあります。

NH209便は11:35に出発しました。機材はB747-400です。機内食のサービスはありますが、何か国内線に乗っているような感覚がします。



搭乗券

機内エンターテイメントも音楽は日本ものが多いのですが、映画も邦画が多く、洋画の新作が少ない。まあ、日本人団体客などはこのサービスの方が安心なのでしょう。確かにCAがみんな日本語で通じます。(当たり前か。)サービスは可もなく不可もありません。ただ、個人的には欧州系キャリアのサービスの方が好きです。

フランクフルト第一ターミナルに16:35に到着しました。乗り継ぎのLH3956便はスターアライアンスグループなので同じターミナルなのですが、ここでEUへ入国のため入国手続きを行ないます。この便は日本人だらけなので、イミグレのEU以外の窓口が混雑します。しかも乗り継ぎ時間が1時間しかないのに、ここで30分くらい掛かってしまいました。

このあと、乗り継ぎの手荷物検査を受けて、設備が古く通路が入り組んでいる通路を急ぎます。なかなか乗り継ぎスポットにたどり着きません。途中からは走ったのですが、搭乗口に到着するとシップチェンジとの事で搭乗手続き開始が遅れていました。

LH3956便は定刻より20分遅れて17:50に出発。機材はA321-200でまだ新しい。まだ外は明るいので、アルプスの山々が眺められました。

19:00にミラノ／リナーデ空港になぜかほぼ定刻の到着です。空港は簡素ですがこちらのほうが市内に近いので便利です。19:30発のリ



イタリアレイルパス

ムジンバスでミラノ中央駅へ向かい20:00に到着しました。運賃は乗車時に運転手に4.50ユーロ支払い、レシート状のチケットをもらいます。

確かに中央駅出入り口周辺は危険な匂いがします。指定券発売窓口がまもなく閉まってしまうので、これからの指定券を押さえておくため、番号札を引きます。しかし、20人待ちとはすごい。

イタリアではほとんどの都市間優等列車が指定券が無いと乗れない仕組みなので、前もって買っておく必要があります。しかも、きっぷ売り場の待ち時間が長すぎるので、明日の朝では時間の無駄になってしまうばかりではなく、乗り遅れてしまう恐れがあるのです。

やっと順番が来てパスポートを提示し、イタリアレイルパスにバリデイトしてもらい、希望の列車のメモを渡します。希望通りの列車が取れたので一安心。指定券代もクレジットカードが使えました。

今回の旅行のホテルはすべて事前にネットで予約をされていて、駅前のホテルニューヨークにチェックインしました。いわゆるビジネスホテルで、必要最低限のものがそろっており、つくりは古いですが室内はきれいでした。これで50ユーロなら充分。シャワーを浴びて就寝です。

2008年5月20日(火)曇

チェックアウトタイムは12時なので簡単な朝食を食べて部屋に荷物を残し外出します。ミラノ市電では、市内のいわゆる市電のほかにインターアーバンという郊外線を運転しています。以前は市内まで直通していたような

のですが、現在は市電の終点で接続または独立路線となっています。これがなかなか難解で、事前にネットで調べて全容をつかみました。今日はそのうち1路線に乗りに行きます。

まず乗車券を入手しなければなりません。一日乗車券を買えばいいじゃないかと思うかもしれませんが。しかし、ミラノの一日乗車券の有効範囲は市内の一部であり、郊外へ行くとなるとその分の切符が必要となります。

運賃はゾーン制で、有効時間がだんだん長くなります。乗り換えは有効時間内は何回でも可能です。その上車内では運賃の収受はしません。知らないといって無札乗車をしていると検札員に捕まり、問答無用で罰金です。

ましてや市電の切符売り場や自動販売機はありません。すべて乗車券取り扱いのある売店やバール（カフェ）などで購入します。また、すべての売店で切符を扱っているわけではなく、ミラノ中央駅でも2軒目の売店で買えました。それでも郊外区間の終点の駅名を見せると、運賃表を見比べて発売してくれました。往復というと2枚になりました。

ミラノ中央駅の脇から市電5系統に7:25頃乗車してParco Nordへ向かいます。ミラノ市電名物の黄色い半鋼製ボギー車がやってきました。外板は鋼製ですが、内装は木製で、吊り掛けモーターが唸ります。

乗車したらすぐに切符を刻印機に入れて印字します。これをしないといくら切符を持っても無札扱いです。ちなみに刻印機は旧式と新型の2種類があり、新型は磁気ストライプの入った切符用。買った切符は紙の旧式



でした。

しばらくはビルの間を併用軌道で進むと、交差点を左折し道路中央の専用軌道に入りました。だんだん道路脇の建物が低く、広がってきます。右折する交差点の停留所では運転士が降りていってしまいます。

しばらくして交代運転士が乗り込み発車です。右折して大通りに入ると、中央は道路なのですが、何か工事をしていて通行止めになっています。ちなみに線路は歩道寄りにあり、並木の中を走っているようです。この工事はこの先の郊外区間と市内線の直通復活とLRT化を行う準備工事で、この通りにはすでにLRTタイプの最新式の車両が走っている系統もあります。

途中道路が狭まり石畳となり、旧市街地をゆきます。それを抜けると空き地が広がり、30分ほどで終点Parco Nordに7:55頃に着きました。電停の周りは緑化軌道となっていて、すでに線路は直通できるような配線となっていますが、車止めが置いてあり、直通していません。ここ止まりの市内線は道路左側のターミナルへ道路を横断して入ります。その向こうの空き地はどうやら車庫の建設予定地のようです。

道路中央の郊外線乗り場に3両編成の電車が到着しました。これが折り返し8:00発のDesio行きとなります。オレンジ色の車体で、出入り口は中央に1箇所のみで、車内は1-2のクロスシートです。両端は制御車でパンタのある中間車が電動車。車掌が乗務していますが、やはり運賃収受はしないようです。



Desio Paese(にて)



Desio Deposito(車庫前)にて

発車すると単線となり、道路端を併用軌道で進みます。しばらくは市街地が続いて、途中から乗客が増えてきます。交換駅には電車優先信号のような出発信号機が付いていて、これで閉塞を取っているようです。しかし、スプリングポイントなので保安性には不安があります。路面電車なのでATSなんていうものは装備していないでしょう。

運転間隔は平日ラッシュ時は20分、閑散時は40分です。途中から電停間には畑が広がるようになり、道路から外れた専用軌道区間もありました。Desioの市街地に入ると狭い一方通行の通りを進むようになり、市街地を抜けたところが終点のDesio Deposito(車庫前)に5分遅れの8:40に到着しました。

レンガ造りの古い車庫は塀で囲まれていて中は見えません。トイレに行きたくなり、1停留所歩いて電停前のパールに入って、コーヒーを飲んでトイレを借用しました。街には活気があり、買い物客は多く、このカフェにも入れ替わりコーヒーを飲みに来る客がいます。店内には売店もあり、宝くじや電車の切符も売っていました。

ラッシュ輸送の帰りなのか、車庫方面の列車は次々とやってきます。Desio Paese 9:24発のミラノ方面の電車に乗り込むと、途中交換相手の列車が遅れ、Parco Nordに5分遅れの9:57に到着しました。

乗り継いだ5系統の電車は偶然にも行きに乗った車両と同じで、10:05に発車すると、10:33にミラノ中央駅に戻りました。

ホテルへ戻り、部屋から荷物を回収してチェックアウトして、Milano Centrale11:10発EC143に乗車します。駅の入り口ではおばあさんが警察の事情聴取を受けていました。どうやらひったくりにあったようです。これだから気が抜けません。

今回は治安面から1等のパスを使用しています。指定された号車はコンパートメントで通路側でした。市街地を抜けるとしばらくは畑の広がる平野を進みませんが、停車駅が近づくと街が広がって発車するとまた畑に戻ります。

ジェノバが近づくと、溪谷沿いを降りてゆくようになります。どこからか複線が近づいてきました。その路線に列車が走っています。そのうち追い越し、Genova Piazza Principeへ12:42に到着しました。

乗り換えた12:52発ICp523は先ほど並走していた列車でした。この列車には食堂車が連結しているので、乗車してみると車内が閑散としています。非営業なのかと思うと、テーブルに紙一枚のメニューが置いてあり、テーブルに座るとウェーターがやってきました。ランチセットらしきラザニア定食とビールを注文すると厨房の奥で「チン」と音がします。プラスチックのトレーに載って出てきたのは冷凍食品のラザニアとパンと生ハムのパック。ビールは缶。そうです、簡易食堂車だったのです。

列車はきれいな海岸線を進みます。指定された座席に戻ると座席は通路側で、そしてなぜか人が座っています。仕方なく空いている座席に座ります。海岸沿いの主要駅に停車して、Pisa Centraleに15時ごろに発着しました。この路線は幹線から外れた路線で、高速列車



などは走りません。市街地を抜けるとまた海岸線を走ります。雨が降ってきました。主要駅に停まって、半島を何回か横切ります。ローマが近づくと左にカーブを切って分岐し、長いトンネルに入って出ると市街地でした。

Roma Ostienseに停まると次はRoma Terminiに到着します。お決まりの場内停止に引っかけると、18:14に到着しました。

駅の後ろにある、明日乗る郊外線の乗り場を確認してから、予約してあるHotel Feniciaへ向かいます。駅の横にあるのですが、なかなか見つかりません。看板を見つけたのですが入口が見当たりません。

それもそのはずで、ビルの共同の入口になっていて、呼び鈴を押すと扉のロックが外れました。誰でも入れないようになっていて、治安面は良いのですがなかなかめんどくさい。インターホンになんて言ってもいいか分からないからです。

このホテルは良く言えばプチホテル。ロビーなどはありません。朝食もありません。部屋は狭いですが、一通りのものがそろっていて、



ミラノ市内交通の乗車券



バス・シャワーは完備。70ユーロはちと高いですが、それでもローマでは安いほうでした。

夕食は駅の中のセルフレストランでボンゴレをいただきます。値段は安く、味はそこそこ。鉄道やテナントの関係者などが多く、社員食堂のようでした。

2008年5月21日(水)雨/晴

朝起きると雨が降っています。チェックアウトは11時であるということを確認して荷物を部屋に置き6:30に出発します。乗り場は昨日のうちに確認していて、ローマ空港への列車が発車するホームの駅の外に1面2線の簡素なホームがあり、そこから軌間950mmの狭軌鉄道が発車しています。全線ローマの1日乗車券が通用するので、売店で購入してから、カフェでクロワッサンとカプチーノの簡単な朝食をいただきます。

この路線では新旧の車両があり、旧型のほうは吊り掛け駆動だったので、旧型車に乗ります。でもちゃんと更新されていて、黄色に塗られた外板と車内は近代的になっていました。狭軌のため車体幅は狭く、車体長も短い。一方向固定のプラスチックシートが片側1列づつにあります。乗車した編成は3両で、中間のモーター車に乗車しました。なお、乗客は多く乗車しています。

lazialiを7:15頃発車すると併用軌道をゆっくりと進みます。大通りと交差する手前の遺跡の中が停留所になっていて、市電と交差してちょっとしたターミナルになっていました。



Pantanoにて



ローマ市街地を併用軌道でゆく

遺跡のアーチをくぐり発車すると、国鉄のガードをくぐるり、右に折れ国鉄と併走して、専用軌道に入ります。左の建物が迫って来るとガントレット区間に入り、単線となりました。しかしすぐに複線に戻ります。

ふたたび大通りへ出てくると真ん中の専用軌道を走ります。途中駅はいわゆる電停でホームだけです。しかしいたるところで工事をしています。駅間距離も路面電車並みに短い。しかし両脇の道路は大渋滞です。

道路から外れポイントを渡ると、2面4線のホームのある駅に到着しました。左側は車庫になっており、ここまでの区間列車もあります。ここからは専用軌道で、郊外電鉄のように走ります。そして、途中駅からスラブ軌道となり、明らかに新設した複線を走るようになりました。

1箇所を除いて踏み切りもありません。駅などは高床ホームの掘割か地下駅になっていて、地下線もありました。なお、低床ホームはホーム先端の外れにあります。

雨が止むと、やっと市街地から抜けて終点Pantanoに8:15頃到着。畑の広がる田舎町の中に高架駅がありました。降車を終えると列車は引き上げ線に入りました。写真を撮っていると詰所から係員が出てきて写真は撮るなと注意されました。

駅を出ると駅前広場の片隅に農業倉庫と古い建物が建っていました。その建物にはPantanoと書いてあり、後で調べると旧駅舎でした。

折り返し8:30頃の列車でlaziali戻ること

します。発車して2〜3駅で座席は埋まり、かなり利用率が高いです。途中の駅に工事の看板を発見。どうやら、この新線区間は地下鉄の延長区間になるらしく、完成までの間在来路線が乗り入れて営業しているようです。しかし、完成しても都心に近い区間が地下鉄の路線から外れるため、この電車の運転は続けられるようです。

都心が近づくにつれ、満員になってきました。並行道路は相変わらず大渋滞で車はのろのろ運転です。中央を走る電車はすいすい流れます。遺跡のある停留所で途中下車し、電車の撮影をしました。青色旧塗色の未更新車がやってきましたが、名物の落書きアートが書かれています。空から日差しが漏れてきました。

lazialiへ9:30頃に戻り、ホテルに戻るとフロントに私の荷物が置いてありました。どうやら強制的にチェックアウトさせられたようです。まあ荷物はまとめてあったので実害はありませんが・・・。

この後乗るICpは食堂車がありません。ATMでお金を下ろしてから昨日のセルフレストランへ。豚肉の煮物とフライドポテトが今日のお昼です。なかなかおいしかった。

11:28発ICp727に乗り込みます。この列車はフェリーに航送されて遠くシチリア島へ渡ってゆく列車です。指定された席はまた通路側。この列車は結構混んでいてほぼ満席になりました。海寄りの路線を行きますが、あまり海は見えません。けっこう丘陵を越えてゆき、そしてナポリまでなんと無停車です。



Villa San Giovanniにて



ICp727レ Roma Terminiにて

ナポリには地上ホームに到着しました。停車中何回もパニーニや飲み物をカゴに載せた物売りが車内を行きかいます。値段を明示していないのでちょっと手を出せません。停車時間分遅れて進行方向を変えて発車すると来た道に戻ってゆきます。あれれおかしいなあと思っていると右に分岐。高架の高速新線に入ります。ヴェスビーオ火山の裏を周って行くこの路線は手元の鉄道地図には無い新線でした。

長いトンネルをくぐると所定のSalernoで定時に戻りました。車内販売からコーヒーを買おうと、車内販売もエスプレッソなのですが、小さい紙コップにスティックのインスタントコーヒーを入れ、お湯を注ぎ砂糖とマドラーをくれた。なんだかなー。

海をチラッと見てまた山の中へ入ってゆきます。村があると海が見えてまた山の中へ。これを何回か繰り返し、海岸線へ出ました。トンネルでCosenzaへ抜ける支線が分かれるPaolaを通り、Lamezia Terme Centraleに停車します。この駅からも明日通るCatanzaro方面への支線が出ています。

ここで車内が空いたので窓側の空席に移りました。この先海沿いの路線から離れて、山腹を上がってゆきます。半島の付け根を横切るようで、きらきらと海が広がっていて、とてもきれいです。長いトンネルを抜けると坂を下ってゆき、海辺へ出ると海岸線の路線と合流しました。

海の向こう側にシチリア島が見えてきまし

た。列車も速度を落とし、連絡船の待つVilla San Giovanniに17:55に到着しました。列車はこの後船に積み込まれます。今回はシチリアに渡る日程的余裕はないので、海沿いの路線を乗り継ぎます。

この駅の売店で思わぬ拾い物をしました。なんとイタリア鉄道の公式時刻表があったのです。だめもとで売店のお姉さんに聞いてみたところ、ほこりをかぶった時刻表が出てきました。5ユーロでした。

乗り継いだ18:20発R25255普通列車は単行DCです。力行時にクラッチを踏んでいるような、まるで機械式のような変速を行ないます。人工地盤の下にあるReggio Di Calabria Lidoに18:40に到着しました。街中に一番近い駅なのに無人駅です。ネットで予約した宿は駅から一番海寄り、裏はReggio Di Calabriaの港駅です。ただ、この駅に発着する列車はありません。

チェックインしてから街に出ると人でにぎわっています。レストランが見当たらなかったのも、ピザ店に入り、一番小さいやつを頼みました。それでも大きくて、一人で食べるのが大変でした。ホテルに戻ると、対岸のシチリアの夜景を見ながら寝ました。

2008年5月22日(木)晴

朝起きると快晴で、窓の外にはシチリア島が横たわっていて手が届きそうです。昨夜遅く子供の団体が泊まったらしく、ちょっと騒がしかったのですが、パンと飲み物の簡単な



朝食を頂く頃にバスに乗って出て行きました。そして私もチェックアウトしました。

Reggio Di Calabria Lido7:41発R12651普通列車は在来型の電車で来ました。車内は3ドアクロスシートで発車すると吊り掛けモーターが唸ります。もっと乗っていたかったのですが、急行に乗り換えるため、7:44着のReggio Di Calabria Centrelで下車します。

これからは今日のメインイベントで、イタリアの足の裏側を7時間近く掛けて走る8:05発E914急行列車に乗ります。1等車はありません。くたびれた2等コンパートメント車3両をこれもくたびれたDLが牽引します。

車内販売は当然無いので、駅前のパン屋でパニーニやサンドイッチに飲み物を買っておきました。幸いお客は少なく、海側のコンパートメントを占めることができました。走り出すと美しい海岸線を走り出します。しばらくすると単線非電化となり、海岸線にはホテルが立ち並ぶビーチリゾートな感じです。所々でディーゼルカーや客車列車と交換します。

Catanzaro Lidoで昨日分けた支線と合流します。ローマ方面からの夜行列車が到着していて、若者が多数乗り込んできました。しかし、一駅で全員降りてしまい、また静かな車内へ戻ります。

無人駅が多く、交換する駅でも無人の場合があります。この場合、車掌が閉塞の取り扱いをするように、駅舎の壁面にスイッチとベルが付いていて、ベルが何回か鳴ると対向列車があるらしく、スイッチを取り扱います。



途中海岸線を離れ、半島の付け根を横断します。途中駅から爺さんが乗り込み私のコンパートメントに座りました。無人駅からの乗車だったので車掌に声を掛けますが乗車券を売ろうとしません。海岸線に下りてきて、ちょっとした街の有人駅に着いてしまいました。降りてゆく爺さんは握っていたお金を見せ「仕方ないなぁ」という仕草をして降りていきました。

お昼時なのかこの駅でしばらく停車しました。車掌も交代したようです。私も用意した昼食を食べます。支線を合流すると電化線となりましたが、依然単線です。海岸線から離れて、砂丘の中をいきます。回りに人家の無いような場所の交換駅で交換待ちです。優等列車と交換しても発車をしません。しばらくするとD.C.の普通列車がやってきました。

Tarantに15:03に到着しました。この列車は機関車を付け替え、進行方向を変えてまだBar iまで走って行きます。乗り継ぎの時間があつたので旧市街の入り口まで往復して、駅のバールでひと休み。

16:16発のR3617普通列車は4両編成の電車でした。先程よりはひと世代若く、チョップ制御なのか「プーン」と音がします。ただ、モーターは吊り掛けのようです。岩とオリーブ畑の中の丘を右に左にカーブを切りながら越えてゆきます。Francavilla Font.でF S Eという私鉄と交差します。Lecceには乗り換えたほうが先に着くのですが、パスが使えないのでこのまま乗り続けます。

Brindisiに17:19に到着しました。17:39発



R12529レ Lecceにて



R3617レ Tarantにて

のR12529普通列車に乗り継ぐと2階建客車がやってきました。電化された複線を快走して、Lecceに18:10に到着です。

ここの宿もネットで予約しています。しかし見つかりません。地図の場所を一周すると塀に表示が見えました。ホテルと思っていたのですが、ゲストハウスだったのです。普通の家の玄関を入ると机に男性が座っていてそこがレセプションでした。予約確認書を提示してチェックイン。通された部屋は天井が高く、妙に広い。ホントに普通の家庭を改造したようです。

夕食を食べに行きます。ここLecceは、城跡都市でなかなか趣があって落ち着く街です。いろんな店を巡り、レストランに入ってワインを飲みながらミニコースを楽しみます。いい気持ちになって、宿へ戻りました。

2008年5月23日(金)晴

今日はハッキリ言って移動日です。最上級の客車特急であるES CITYの一等車でミラノまで長時間乗車します。指定料金も少し高く、期待に胸を膨らませて駅へ向かいます。駅のバールでおいしそうな焼きたてのパンと水を購入し、いよいよ客車へ。やっと窓側の座席でそれも一人掛けと指定された席に行くと・・・

「窓が無い！」そうです。窓割りに関係なく座席を配置してあるので、まれに窓と窓の間に座席がある場合があるのです。

急いで窓口走り、座席を変えてもらおう

としますが、取り合ってくれません。向こうにしてみれば、外が見えようが見えまいか関係ないのでしょう。仕方がありません。前の座席の窓の四分の一位の面積にへばりついて見るしかありません。

Lecce7:00発9752レに乗車。昨日乗り換えたBrindisiに停車しMonopoliへ向かいます。途中から海岸線を行くようになりますが、Bariの市街地に入ると見えなくなりました。この駅には3社の私鉄が乗り入れています。車窓からそれらしき乗り場を確かめました。いずれまた来なければ。

半島の付け根を横断し、Termoliから海岸線へ出ました。海辺のリゾートがずうっと続きます。お昼になったので車内販売からサンドイッチを求めます。この車販のおじさんが商売上手の面白い人で、車内でイヤホンを使わずに音楽を聴いている若者に注意したりします。しかし、この若者車掌に言われてもやめません。しまいには反論します。なお、後ろに父親いるのですが、全く介入しません。これもお国柄でしょうか。

時刻表を確認するとAnconaから後続の快速があることが分かり、1等車が連結されています。Anconaでは乗り換え時間が短いので、その次のRiminiで乗り換えることとしました。その快速ではミラノまで行かないので、途中からまたIcpに乗ることとなり、指定券の購入が必要になるからです。

Rimini13:37着。この駅はサンマリーノ公国の最寄り駅です。窓口は空いていて希望のIcpの指定券は難なく取れました。14:03発R2132



R2132レ Placenzaにて

レに乗車します。8両編成のうち中央の2両が1等車でした。在来型の客車で、車内は若干シートピッチが広く、通路の幅が狭くなっており、向かい合わせのボックスシートになっていて窓割りは座席と合っています。なお、冷房は付いていないと思われます。日本で言う昔の普通列車用グリーン車でした。

穀倉地帯が広がる内陸をけっこうこまめに停まります。時間帯からか学生の乗降が多く、とぼけて1等車に乗ってきます。そのたび車掌が来て追い出していました。学生が乗ってこない分1等車は静かでもいいかもしれません。

ボローニャ・パルマを過ぎ、17:02にPlacenzaに到着しました。車内販売などは当然無いですが、さっきのES CITYよりは居住性が良かったです。自由席ですし。

後続の17:08発Icp562レは、種別こそ急行クラスですが、さっき乗ったES CITYの車両を使用していました。また窓無し席を心配しましたが、指定された席にはなぜか座っていて、次はミラノ終着ですし、1時間も乗らないの



Icp562レ Placenzaにて



ローマ市内交通 一日乗車券

で、空席に座りました。

車窓には高速新線が並行しますが、当時はまだ未開業で在来線を進みます。（現在は開業済）Milano Centraleに17:50着。宿は再び駅前のホテルニューヨークにチェックインしました。この日はトラムが脇を走るレストランのテラス席で、ビールを飲みながら塩辛いカルボナーラを食べました。

2008年5月24日(土)曇り

今日は帰国日になります。その前にミラノ市電の郊外区間の残り1線を乗りに行きます。こちらの路線はトラムや地下鉄とはつながっていないので、路線バスに乗らないと始発駅にたどり着きません。Centrale7:18発の地下鉄3号線で市内とは反対方向の終点Maciachiniへ向かいます。昨日のうちにパールで1日乗車券を買っておきました。こちらは磁気ストライプの入った物で、改札機に通すと裏側に日付と時刻が印字されました。

わずか5分でMaciachiniに到着です。ここから路線バスに乗るのですが、どこからバスに乗ったらよいか分かりません。バスの降車客を検札していた係員に尋ねると「あっち」とのこと。それらしき乗り場を見つけて、バス停の時刻表を確認します。

7:30頃接続バスが来て乗り込みます。結構の乗っていて座れませんでした。左の道路端に市電の廃線跡が残ります。以前はこの区間も運転していたようですが、どうやら地下鉄がこの道路の下を延伸工事しているようです。



平日の朝ラッシュ時だけ走る旧型車



Varedo 車庫前にて

なお、このとき買った地球の迷い方には既にこの区間の地下鉄は開通していることになっていました。

石造りのビルが続き、7:40頃道路の真ん中に電停が見えたところで下車したところがAfforiでした。一日乗車券の有効区間はここまでのので、急いで電停前の売店で乗車券を買って、Desio線と同じ車両の3両編成に乗車します。

ビルの谷間の電停を7:48に発車するとすぐに左折し、高速道路の脇を立派な専用軌道を単線で進みます。北ミラノ鉄道線を越えて次のインターチェンジで脇道へ外れると交換停留所に停まります。

道路左端を単線でゆっくり進みます。車掌は乗っていますが、やはりきっぷは売りません。3両それぞれに貫通路はありません。途中の停留所から学生が続々乗車してきます。なお、途中のVaredoに車庫がありました。

交差点を左に曲がるとこんどは住宅地の中の道路端を走ります。家並みが切れて、緑が多くなり、右に曲がると終点のLimiate Ospedaleに8:28に着きました。乗っていた学生は電車から降りると学校の門をくぐってゆきます。終点には学校があったのです。

折り返し8:35発で来た道に戻ります。途中車庫のあったVaredoで8:45に下車して、車庫を訪ねることにしました。平日の朝ラッシュ時だけ走る旧型車がいるはずだからです。

お目当ての旧型車はいました。なかなか年代物です。車庫の中を歩いていた人に写真を

撮っていいかと尋ねると、「ボスが来る前に写せ。早くな。」という感じで言われました。管理者が来る前に写せよ。ということだな。と感じて、さっと撮影し車庫を離れました。

草生した道路端の併用軌道をゆく電車を撮影し、郵便局で絵葉書を出しておきます。交差点に「右300メートルに北ミラノ鉄道の駅がある」という案内が出ていたので、そちらへ向かってみると踏切があり、脇道を入ると小さい駅前広場に小さな駅舎が建っていました。

しばらく待つとミラノ方面の列車が入ってくるようなので窓口で切符を買います。トイレを使おうと思いましたが、閉鎖されていたのです。踏切脇にバールがあったので、そこでコーヒーを飲み、店の裏側にあるトイレを借ります。

9:40発北ミラノ鉄道のS4系統に乗車します。緑色の新型2階建客車編成がやってきました。近郊線らしく、途中の駅からもぞくぞくと乗車してきます。きちんと車掌の検札があり、Cadornaに10:10に到着しました。

まだ飛行機の時間まで余裕があるので、ミラノ市電を少し乗ってみる。Cadorna駅前から1系統の市電に乗車します。5分ほどのCairoliで下車して広場を横切り、一本向こうの通りのCastelloから7系統の新型連接LRTに乗り込みます。

市街地をうねうねと進み、途中中華街を通りました。広い道路の専用軌道に入ると、先日乗車した5系統が合流します。

途中で右折して、新しい市街地へ入ります。



nassaooraにて



北ミラノ鉄道のS4系統

この先は最近新設されたようで軌道が新しくなっています。大学の構内のようなところを通り、そのうち長いトンネルへ入ります。抜けるとイタリア鉄道の駅前に出ました。

予定していた終点は過ぎましたが、線路はまだ続きます。メトロ1号線の駅と交差しても、まだ住宅地の中の併用軌道が続きます。住宅が尽きると道端で降ろされました。停留所名はAonassaooraで、ここまで40分位でした。線路は続いていて、真新しい塀の中へ吸い込まれて行きます。電車もその中へ消えました。どうやら新しい工場と車庫があるようです。。

しかし、この住宅地の外れの電停は道路上にあって、バス停のようなポールが1本立っているだけです。おそらく道路の反対側で待てばいいかと15分ほど待つと、旧型の2両連接車が車庫から出てきてドアが開きました。

5分程で地下鉄との接続するPrecottoで下車して、乗り換えます。10分ほど地下鉄に乗って、Limaで下車しました。地上に上がって、トラムに乗ろうとすると電停にバスが来ます。どちらもミラノ中央駅へ行くので先に来たバスに乗車すると軌道敷を走り、5分ほどで着きました。

ホテルをチェックアウトして、今度はミラノ・マルペンサ空港へ向かいます。行きは市内の空港でしたが、帰りは郊外の空港へ行きます。先程の北ミラノ鉄道のCadorna駅からマルペンサ・エクスプレスが走っていて、地下鉄ではつまらないので、トラムを乗り継いで行きます。

2系統の市電乗車すると、10分程でMazonへ到着します。石造りの建物の中、石畳の道を旧型車の単行は走り、雰囲気抜群です。1系統に乗り換え10分程でCadorna駅前へ到着です。

空港までの乗車券を買って、ホームへ行くと12:42発コモ湖畔行きのリベットだらけの旧型車が発車を待っていました。途中のSaronnoまでは同じ路線を走るの、行き先は違いますが迷わず乗車します。

写真を撮っていると乗務員が記念写真を撮ってくれました。写してはダメだという係員もいますが、こういう気さくな係員も居ます。

市内の駅を過ぎるとSaronnoまで無停車なので、吊り掛けモーターを唸らせぶっ飛ばします。13:03に到着すると、発車のときに運転士が手を振っていました。

13:16発のマルペンサエクスプレスは新型の2階建て電車です。ここから先は複線でしたが、すぐに単線となりました。郊外の私鉄路線の感じ。途中で分岐すると、比較的新しい線路を走り、マルペンサ空港に13:37到着しました。

駅舎を出て連絡通路を進むとターミナルビルにつながっています。エールフランスのチェックインカウンターに自分で印刷したEチケットを見せて搭乗券をもらいます。まだ昼食を取っていないのでカフェテリアでリゾットをいただきます。

16:00発AF1715便でパリ・シャルル・ドゴールへ飛びます。アルプスを越えると、10分早着の17:20に到着しました。これでも一応国際線なので、簡単な機内食が出ます。

エールフランスのターミナルに到着したので、全日空の発着する別のターミナルまで移動しなければなりません。延々歩いた後、新交通システムみたいな乗り物に4駅ほど乗ります。

巨大空港なので移動だけで30分ぐらい掛かり、到着したチェックインカウンターは長蛇の列です。自動チェックインなどは無く、これまた30分位掛かりました。ただ出発は20:00なので、時間はまだ十分あります。



北ミラノ鉄道の旧型車

この後EU外へ出るための出国審査があり、手荷物検査は厳しくて、たくさんの長机が出ていて、係員もたくさん待ち構えていました。

NH206便は定刻に出発しました。機内はほぼ満席で、日本人が多い。座席は一番後ろの通路側。後ろが居ないのでリクライニングは気にせず倒せるし、出入りは楽々。

しかし、非常口前のスペースに人が溜まり、話し込むのがちょっと気になりますが、時々CAが注意しに来ます。中には毛布を引き、座り込む女の子が出現。どうやら通路側の希望が取れなかったらしく、駄々をこねているようです。

その点事前座席指定は楽です。チェックインカウンターで座席位置の心配する必要がありません。そのうちCAが女の子を連れ去りました。希望は叶えられたのでしょうか。

成田には翌日の14:30定刻に到着して、京成の特急に乗って上野へ向かいました。

【おわり】



搭 乗 券