岡山県内いったりきたり
周遊きっぷで楽しむ乗りつくしの旅

植村　誠

ほぼ二日半をかけて、岡山県内のＪＲ線を乗り回してきた。鉄道ファンがいうところの“乗りつぶし”である。なかにはきわめて本数の限られた路線もあり、乗継ぎの計画には骨の折れる部分もあったが、パズルを組み立てるような感覚で行程に工夫をこらすのも楽しかった。こん行主体の汽車旅は、都市から田園、山深くの狭隘な路など、変化にとむ車窓を味わうにもよく、気持ちを弛緩させながら退屈さとともに旅路を楽しむのにいいとあらためて思った。

まだ夏の続きにあるというのに、早暁の姫路駅は、かすかにひんやりとして感じられた。昨夜22時00分に東京を出発した寝台特急〈サンライズ瀬戸・出雲号〉は定刻5時24分に姫路に到着、早起きを強いられた寝たりないアタマで、一夜の寝床が西へ走り去るのを見送る。

岡山県内のＪＲ線のほぼ全線を乗りつくそうという今回の旅の実質的なスタートだった。

「ローカル線の紀行ルポはどうだ？」

旅行作家の会の御大こと野口冬人氏に勧められたのは、今回の岡山県ＤＣに関する合同取材の企画について聞いたときだった。岡山県には、姫新線や吉備線など日本の田舎を感じさせるローカル線がいくつかある。すでに乗ったことのある路線も少なくなかったが、二～三の路線を選んでじっくりと乗り降りしてみるのが楽しそうだ。途中下車を存分にして、ふだんなかなか訪問しないような町にも足跡を記してみよう。現地で一泊ぐらいしてのんびりと吉備路や瀬戸内を歩く。これはよさそうだ……。

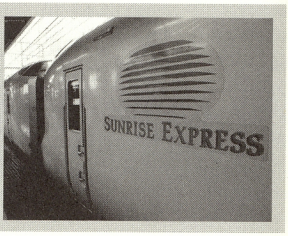
そんなことを漠然と考えていたら、

「できればすべての路線についてふれてもらいたいんだ」

と、野口氏がこともなげにおっしゃる。

「はぁ。乗れと言われればよろこんで乗ります

今回使った「周遊きっぷ」は、かつての周遊券の代替ともいえるフリーきっぷの一種。全国34カ所に網羅された「ゾーン券」と発着地とゾーン入口とをつなぐ「アプローチ券」からなる。「アプローチ券」はＪＲ線201km以上の片道乗車券となることが条件で、ゆきかえりとも２割引となる（601km未満の区間で東海道新幹線を含む場合は５％引き）。「ゾーン券」は５日間有効でエリア内を自由に乗り降りできる。



が。でも、無理矢理に全部に乗らなくてもいいですよねぇ？」

「それは構わないよ。でも記事のどこかでふれることはできるだろう？」

とかなんとか、楽をして汽車に乗りたいという誘惑と、記事的に突っ込んだものにしたいという思惑と、企画の探り合いになる。だが、あまり迷うこともなかった。

岡山県内のＪＲ線は岡山と津山とを拠点にしておおまかにふたつのゾーンに分かれているが、ひとつひとつの路線はそれほどの距離があるわけではないし、複雑に入り組んでいるわけでもない。これはするとひょっとすると二～三日もあれば乗りぶつすことも可能なのではないかと思ったのだ。幸いにして、「岡山・倉敷ゾーン」の「周遊きっぷ」を使えば、アプローチの乗車券が割引になるうえ、ほぼ全県を乗り放題でカバーしてくれる。そこで、かねてから訪問したいと思っていた湯原温泉をからめて、表のような行程をつくってみた。湯原温泉ではぜひ一泊をしたいのでほぼ一日が費やされるけれど、実質二日半で“ゾーン”内を乗りつぶせるわけである。

この案だと、伯備線の備中神代～新郷間と山陽本線の笠岡～大門間の岡山・広島県境、山陽新幹線の岡山・兵庫県境がもれてしまうが、これまでなんどか通過している区間だし、“ゾーン”の範囲外でもあるということで目をつぶることにした。

■一日目・姫新線（姫路―中国勝山）

姫新線のホームは、高架上にある本線と離れた構内片隅の地平にあった。行き止まり式二面二線のホームである。新幹線と同じ駅とはにわかに思えないほどローカル然とした雰囲気だけれど、こちら側が表玄関だ。

上月ゆき821Dは、まったりとした振動とともに姫路駅を離れた。キハ40と呼ばれるむかしながらの気動車二両編成である。

発車してまもなく頭上に新幹線や山陽本線の高架が現れ、ここが本線の接続駅だということがわかる。とはいえ、まとまった商業地がみえるわけでもなく、車窓にみえるのはごくありふれた住宅ばかり。郊外の私鉄線かなにかに乗っているような感覚である。だが、淡々としたわだちや気動車特有の振動に身を任せていると、これこそが本来の汽車旅だという感じがしてなんだかうれしくなってくる。

こうしたローカル線の主役は、通学の高校生である。まだ六時台という早い時間帯ながら、駅を重ねるごとに通学生たちが続々と乗り込んでくる。気がついてみれば立っている乗客も増えてきた。感心したのは生徒たちのなかに“ケイタイ”をいじくっている姿がみられないこと。列車のなかで老若男女関わらず携帯電話という名のおもちゃいじりに興じているのを日ごろから苦々しく思っているので、彼らの姿が好もしく映ったが、学校のきまりかなにかがあるのかもしれない。

高校生たちは終点ひとつ手前の佐用で降りた。乗継ぎとなる津山ゆきはこの佐用が始発なので一緒に降りる。この駅では智頭急行線も接続している。

佐用から先、8時26分発の津山ゆきはレールバスふうの単行気動車だった。キハ120と呼ばれる比較的新しい形式で、車内にはセミクロスシートが配置されている。

佐用までのキハ40とは異なる軽快なエンジン音とともに佐用を出発。加速がいいようだ。しかし……。

「この列車の折り返しがさきほど鹿を轢きました。この先で一旦停止しまして鹿を片づけますのでしばらくお待ちください」

北海道などで鹿の体当たりになんどか遭遇したことがあるが、車窓をみれば田圃と家々が点点とする人里である。佐用駅からわずか三〇〇メートルほど。こんなところで列車に轢かれた鹿には気の毒だが、ワンマン列車ゆえたったひとりで除去作業にあたる運転士にとってもちょっとした災難であろう。もっとも慣れているのかどうかはしらないが、意外なほどあっさりと路肩に片づけられた。

再び走り出した列車は、兵庫・岡山県境に臨み、小さな峠を越えて美作に入った。沿線には小さいながらも町が点在し、駅に停まるごとに乗客の動きがある。なぜか四つあるボックスシートよりもロングシートに人気があるのだが、これはみなれた車窓に飽きたというよりも、前寄りにあるロングシートのほうが降りるさいに便利だということのようだ。

9時23分、津山に到着。つぎに乗る新見ゆきの発車まで一時間以上あるので津山城跡を訪問。都心よりはひとあし早いと思われる秋風が心地よかった。

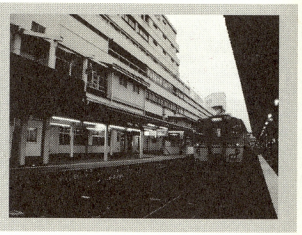
0日目（9月10日・日）
東京22：00（サンライズ瀬戸・出雲）～

1日目（11日・月）
～5：24姫路6：03（姫新線821D）7：25佐用8：26（姫新線2825D）9：23津山10：34（姫新線859D）11：19（中国勝山）11：30（タクシー）～12：00湯原温泉～ホットドック受診取材～温泉街取材～泊

2日目（12日・火）
湯原温泉8：56（バス）9：33中国勝山10：45（姫新線858D）11：33津山11：37（因美線680D）12：43智頭12：52（智頭急行738D）13：58上郡14：01（山陽本線1316M）14：21相生14：26（赤穂線3453M）14：38播州赤穂14：39（赤穂線1921M）15：00日生15：54（赤穂線1923M）17：51備中高梁～泊

3日目（13日・水）
備中高梁6：25（伯備線825M）7：20備中神8：09（芸備線442D）8：13布原9：25（芸備線432D）9：31新見9：57（姫新線858D）11：33津山11：52（津山線3937Dことぶき）12：57岡山14：00（吉備線753D)14：20備中高松15：21（吉備線757D）15：39総社15：55（伯備線854M）16：06倉敷16：18（山陽本線1741M）16：44笠岡16：54（山陽本線5360M）17：12新倉敷17：34（こだま658号）17：45岡山17：59（宇野線547M）18：20茶屋町18：32（宇野線1667M）18：55宇野19:59（宇高フェリー）21：00高松21：26（サンライズ瀬戸）～

4日目（14日・木）
～7：08東京



姫新線は姫路と新見とをつなぐ158.1kmの非電化ローカル線。かつては急行〈みまさか〉など京阪神と美作とをむすぶ直通列車も走ったが、現在では全線を直通する列車はなく、佐用と津山で系統が分かれている。

今日の列車は10時34分発の新見ゆきでおしまいである。車両は同じくキハ１２０。路線上には美作大崎や美作千代、美作落合など旧国名を冠した駅がいくつかあり、旅情を伴う。個人的に、こうした旧国名のある駅名が大好きなのである。とりわけ美作追分と美作落合とが秀逸で、このふたつの駅が続くさまがなんともいえずにいい。しかもかつての汽車時代の名残りか、長いホームが持て余すように延びており、そんなところに古い駅名票をみかけるとふいに途中下車をしてみたくなる。だが、まずは中国勝山まで直行し、タクシーに乗継いで湯原温泉に向かった。

■二日目・姫新線（中国勝山ー津山）～因美線（津山ー智頭）～智頭急行線（智頭ー上郡）～山陽本線（上郡ー相生）～赤穂線（相生ー東岡山）～山陽本線（東岡山ー倉敷）～伯備線（倉敷ー備中高梁）

勝山の古い町並みを瞥見してから姫新線に乗り込む。たった一両の“列車”だが、楽に席がとれた。ローカル輸送の厳しさを思わせるが、のんびりと田舎を風景を眺めるのにはいい。

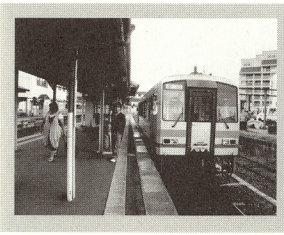
昨日のルートを逆に進んで、津山からは因美線に乗り換え。因備線は津山のひとつ先、東津山から鳥取に至る路線で、その名のとおり因幡と美作とを結ぶ。かつては陰陽連絡線のひとつであったが、すでにその役割を失って久しく、智頭急行からの乗り入れがある智頭以北は別として単行気動車が地道に地域の足を守っている。

津山からの接続はよく、11時37分、四分の待ち合わせで智頭ゆきが発車した。

姫新線と同じキハ１２０系は空いていた。県境を越える列車は6時32分発以来だというのにちょっと寂しい感じもする。

発車してしばらくは水田などが開けていたが、県境が近づくにしたがって、にわかに山深くなってきた。峻険とはいかないまでも、心持ち大きくなったエンジンのうなりが峠に向かっていることを訴える。そんな山あいに小さな集落が点々と現れ、なぜか漆黒の瓦屋根を持った家が目立つ。乗り降りのない無人駅だけれど、木造の古びた駅舎が列車を迎えては見送るくり返しだ。

結局、空いたまま終点の智頭に着いた。ここはすでに鳥取県で、流し雛で知られる用瀬が近い。さらに足を延ばしたい気もするが、予定どおり智頭急行線の普通列車に乗り込むと、こんどは一両の列車のなか乗客は私ひとりであった。鳥取方面への重要な陰陽連絡線で、〈スーパーはくと〉などの特急が頻繁に走るのに、どん行を使うひとはほとんどいないのだろうか。



因美線は智頭を境に姿を大きく変える。すなわち、智頭急行線経由で岡山や京阪神からの直通特急が走る智頭ー鳥取間と、陰陽連絡の任務を終えた津山ー智頭間との違いである。津山と鳥取とをつなぐ全長73.4kmで、以前は岡山ー鳥取間の直通急行もあったが、いまでは岡山ー鳥取間の特急〈スーパーいなば〉も津山には立ち寄らずに智頭急行線を経由している。

列車は、高速走行用に設計された高規格の線路上をすべるように走る。これまで地形に沿ってカーブで山や川をかわしていたものが、ここではトンネルや高架でどんどん通過してしまう。車窓にみえるのは典型的な山里の風景。特急で走り抜けるよりはどん行の旅でこそ似合うというものなのだが、急行並みに景色が流れていく智頭急行線であった。

昨日途中下車をした佐用をすぎ、上郡には13時58分着。三分の乗り換えで相生ゆきをつかまえ、相生では慌ただしく赤穂線の電車に乗り込む。

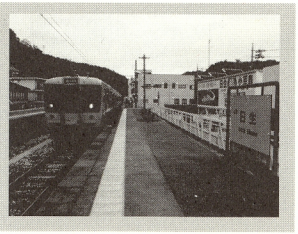
赤穂線は瀬戸内の海岸線に点在する町を縫うローカル線である。濃緑の里山と、ときおり顔をのぞかせる海岸の風景のなかを、１１５系電車がほどよい速度で走っていく。比較的駅が多く、走っては止まるというくり返しだけれど、これこそがローカル線ならではの速度でありリズムのような気がする。

日生で降りてみよう。

駅前がすぐ港で、小豆島などへのフェリーが発着する。とりわけ穏やかな海に恵まれた地域で、日生のほか牛窓などヨットハーバーやマリーナが多い。赤穂線の印象とも相まって、気持ちが癒されてくる。温暖な気候を活かしてオリーブや柑橘類の栽培が盛んだ。

日生からは備中高梁ゆきに乗る。今日はこのまま終点まで乗りとおして高梁泊まりの予定である。備中高梁は伯備線にある駅であり町だが、ターミナル駅・岡山での乗り換えなしで運んでもらえるのがありがたい。すでに帰宅時間帯に差し掛かっていて、邑久あたりからは立客も増えてきた。都心ほどではないが、岡山からはラッシュらしい様相になる。さっきまでののんびりしたムードからは一変してしまったけれど、旅先で帰宅列車に紛れ込むのは好きなことのひとつである。込み合ったひとびとが徐々に降りてゆき、なんとなく取り残されるのがいい。

伯備線は倉敷と米子とをつなぐ陰陽連絡線のひとつで、これまでもなんどか通過してきた。しかし、それは特急〈やくも〉や〈サンライズ出雲〉での話であり、普通列車でひと駅ひと駅を進んでゆくのははじめてである。豪渓、日羽、美袋……。こんな駅があったとは知らなかったが、こうしてどん行に乗ら



赤穂線は穏やかなローカル線である。瀬戸内の海岸線に沿うようにして全長57.4km（相生ー東岡山間）線路が延びていることもあるが、特急とも無縁にどん行がのんびりと走っているのがやさしいイメージをもたらすのであろう。電化路線で比較的運転本数が多いことから、相生ー岡山間で山陽本線を直進するよりも乗継ぎが便利なケースもしばしば。

なければきっとそのままだったろう。もちろん、ひと駅ごとに家路に向かうひとびとが降りてゆく。こちらも夕闇まぢかの備中高梁で降りた。

■三日目・伯備線（備中高梁ー布原）～姫新線（新見ー津山）～津山線（津山ー岡山）～吉備線（岡山ー総社）～伯備線（総社ー倉敷）～山陽本線（倉敷ー笠岡）～山陽本線（笠岡ー新倉敷）～山陽新幹線（新倉敷ー岡山）宇野線（岡山ー宇野）宇高フェリー（宇野ー高松）予讃線～本四備讃線～宇野線～山陽本線～東海道本線～東京

早発ちして6時25分発の米子ゆきに乗り込む。昨日なんどか乗ったのと同じ115系電車で、シャムネコのような配色だが、運転席の顔がのっぺりとして別の系列にみえる。列車の短編成化に伴って中間車両を運転台つきに改造したらしいのだが、もうちょっとデザインにシャレっ気を持たせてほしかったなという気もする。国鉄末期に寝台電車が近郊用に改造されたさいと似たような仕上がりといえばわかるひとにはわかるだろう。車内に入ってしまえば関係ないとはいえ、いかにも改造然とした風貌はどうも寂し気だ。

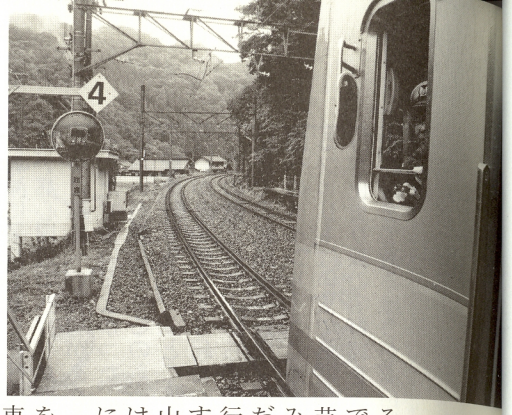
今日は、最初に新見のひと駅先にある布原駅の探訪を予定している。興味のあるひとは時刻表を開いてみていただきたいが、この駅は伯備線にありながらどん行を含むすべての列車が通過してしまうという摩訶不思議な存在なのである。実際には新見ー備中神代間を乗り入れる芸備線の列車が止まるし、時刻表の欄外にも注意書きがあるけれど、どういう駅なのかと訝らせるだけの存在感がある。かような駅なので、止まるのは一日五・五往復にすぎないのだが、新見からは二十四分の待ち合わせでそのうちの一本が接続している。しかし、このまま備中神代まで乗って、上り列車で途中下車をしながら引き返すことにした。7時20分に備中神代に着くと8時09分発の芸備線新見ゆきがあり、布原で一時間ほど滞在したのちに9時25分発の列車で新見に戻ることができるからだ。この列車は新見でやはり本数の少ない姫新線の津山ゆきが二十六分待ちという好接続をしており、津山でも十九分で快速の岡山ゆきに乗れるなど、パズルピースがうまくはまったかのような爽快感がある。

ところが、どうも空模様があやしくなってきた。土砂降りとまではいかないまでも、肝の座った降り方である。しかも、伯備線の列車でいったん通過するさいに瞥見した布原駅には屋根どころか待ち合い室すらなく、周囲には数軒の農家があるのみ。こんな駅で雨のなか待たされるのはかなわないので、備中神代からは芸備線を五駅ほど進み、広島県にひと駅だけ入った東城まで行って新見に引き返すことにした。「岡山・倉敷ゾーン」券はこの駅までが範囲に含まれる。

雨はますます威力を増し、折り返し列車がつかのま止まった布原のホームには激しい雨粒が叩いていた。

新見に着くと、乗ってきた新見ゆき列車の行き先が津山に変わっていた。訊けばこのまま9時57分発の津山ゆきになるそうで、こういう列車運用はときおり見かけるけれど、運よく遭遇するとトクをした気分にもなる。

新見を発車したキハ120系気動車は、町を遠まくようにして次第に山あいに入っていく。乗客はほんの数えるほどで、静まり返った車内に気動車のエンジン音と雨音とが鳴り続ける。途中、中国勝山に停車。ここから津山まではちょうど丸二日前に通ったのと同じコースであり列車である。



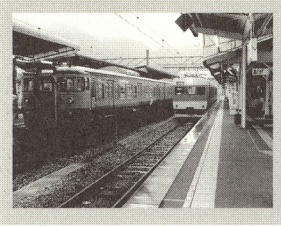
津山からは津山線の快速〈ことぶき〉に乗り換え。キハ47と呼ばれる国鉄時代からの気動車の二両編成である。

11時52分に津山を発車。車内は八割ほどの入りでこれまでと比べるとずいぶん賑やかな感じがする。津山線は全長六十キロにも満たない短距離路線だが、車窓は案外変化に富んでいる。ロックシェードで渓谷をかすめたかと思うと、里の風景に変わっていたりする。寄り添ってきた津山川がやがて旭川に合流すると岡山である。

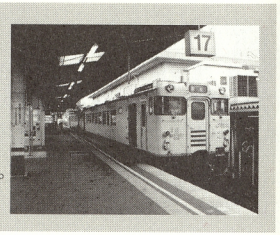
今回の旅……というか、ほとんどゲームに近い乗継ぎは岡山県内のJR線を踏破しようというものだが、三日目にして県庁所在地の岡山に着いた。とはいっても、駅につらなる地下街で簡単に昼食をとり、ただちに踵を返して吉備線に乗り込まなければならない。

13時30分、岡山駅の片隅から吉備線の気動車がのっそりと発車。比較的本数が多いので一本ぐらい乗り遅れても構わないと思っていたが、予定より早い列車に乗り込めた。ただし、車内は都心の標準型であるロングシートで、しかもほどよく混んでいるために旅らしい感じに乏しい。吉備線は全線を乗っても四十分ほどにすぎないし、途中下車も考えているのでさほどは気にならないが……。

吉備線では備前一宮と吉備津、備中高松の三



現在、陰陽連絡のメインルートとなっているのが伯備線である。倉敷ー伯耆大山間138.4kmの電化路線で、岡山ー出雲市間の特急〈やくも〉が新幹線に連絡して頻繁に走る。ただし沿線のとくに県境周辺は人口の希薄な地域であり、中国山地の山深い車窓を楽しませてくれる。倉敷ー新見間はほぼ高梁川に沿い、ときに峻険な渓をみせる。



津山線は岡山と津山間とをむすぶ58.7kmの非電化路線で、両都市を短絡する重要なルートでもある。快速〈ことぶき〉が70分前後で走るほか、1往復残されている急行〈つやま〉は現存する貴重な急行列車として知られている。吉備線（岡山ー総社間20.4km）は岡山近郊線の様相を呈するが、沿線は史跡に恵まれ、比較的地味ながらも観光路線としても活躍する。

駅で途中下車をしてみた。神社や城跡を訪ねようという魂胆だったが、雨は相変わらずだし、吉備津神社では本殿が工事中で、水攻めで有名な高松城は住宅地にある親水公園の類のようであった。「水攻め音頭」の看板が悲しくも微笑ましいけれど、みているこちらも空からの水攻めにあっている始末ではいかんともしがたい。しかし収穫前の水田や人里が広がる車窓は穏やかで、列車に乗るよりもむしろ歩いてみたいような心地よさがあった。

総社から倉敷に乗継ぎ、山陽本線を西へ向かう。目的は広島県の手前にある笠岡に足跡を記すことだけである。ここまでくると自分のヒマさ加減に呆れてもくるけれど、降りてみた笠岡は、都心周辺のベッドタウンを思わせる街並のなかに離島への渡船があったりで、生活感のあるただずまいがよかった。揚げ物だか焼き物のにおいが漂ってくるのもいい。帰宅者に混じって駅を降りると、ふとここが自分の街なのではないかとの錯覚すら起こってくる。

このあとは岡山から宇野に向かう。宇野は高松までの航路の拠点で、瀬戸大橋開通以前は四国へのメインルートにあった駅だが、高松へ渡るフェリーはいまでも盛業中だ。したがって、行き止まり線の宇野線を引き返すよりはそのまま高松まで渡るほうが面白い。高松からはただちに帰路に予約してある寝台特急〈サンライズ瀬戸〉に乗らなければならないが、この列車は瀬戸大橋を渡って児島ー茶屋町間と、岡山からは山陽本線をそのまま東へ向かうので、今回乗るべき路線をそのまま乗りつくせてしまうのだった。

その前に、もうひとつ残された路線が待っている。山陽新幹線の新倉敷ー岡山間である。この区間は周遊きっぷのゾーン券だけで乗れるので無視するわけにもいかない。笠岡から乗った快速にそのまま乗り続けるほうが岡山には早く着くのだが、仕上げを施すべく新幹線に乗り換えた。乗り込んだ〈こだま658〉は通常は五列のところを四列にしたグリーン車並の装いで、たった十一分で降りるのがもったいない乗り心地であった。

岡山からは帰宅ラッシュまっただなかにある宇野線の列車を乗継いで宇野に着く。一面二線のホームはシンプルだけれど、駅舎は本州の玄関口らしい風格もある。すでに夜の帳が降りた港町は、航路の現役を物語る活気があって、つぎつぎと船腹に飲み込まれていくトラックに紛れるようにして高松ゆきフェリーに乗り込んだ。これで船のデッキから岡山のあかりを眺めれば、あとは帰路につくだけである。

かつて本州と四国とを結ぶメインルートとなっていたのが宇野ー高松間の宇高連絡船である。その本州側の接続路線が宇野線で、東京から寝台特急〈瀬戸〉が乗り入れていたほか、最盛期には各地からの特急・急行が昼夜を問わず走っていた。現在は主役を瀬戸大橋にゆずり、本四備讃線の支線になったかのような感がある。しかし航路そのものは健在で、高松まで1時間ほどの船旅は、また違った旅情を誘う。旅の路線としての宇野線を見直してみたい。

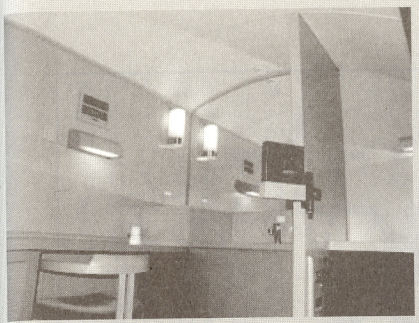
■1日目　姫新線（姫路—中国勝山）

■2日目　姫新線（中国勝山—津山）～因美線（津山—智頭）～智頭急行線（智頭—上郡）～山陽本線（上郡—相生）～赤穂線（相生～東岡山）～山陽本線（東岡山—倉敷）～伯備線（倉敷—備中高梁）

■3日目　伯備線（備中高梁—布原）～姫新線（新見—津山）～津山線（津山—岡山）～吉備線（岡山—総社）～伯備線（総社—倉敷）～山陽本線（倉敷—笠岡）～山陽本線（笠岡—新倉敷）～山陽新幹線（新倉敷—岡山）～宇野線（岡山—宇野）～宇高フェリー（宇野—高松）～予讃線～本四備讃線～宇野線～山陽本線～東海道本線～東京

岡山へのオススメ列車

サンライズエクスプレス



東京から岡山への旅といえば東海道・山陽新幹線が定番だが、ＪＲの隠し玉といえるのが寝台特急サンライズエクスプレスである。

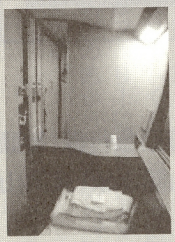
〈サンライズ出雲〉（東京ー出雲市）と〈サンライズ瀬戸〉（東京ー高松）の二本で、東京ー岡山間は並結運転。下りでは東京22時00発で岡山着は翌６時27分、上りでは岡山発22時32分で東京には翌７時08分に着く。

この列車の最大の特徴は寝台車がすべて個室であることで、二階建ての構造を巧みに活かしてスペースを確保している。室内に衛星放送受信可能な液晶モニタや洗面台がつく一人用Ａ個室シングルデラックスをはじめ、スタンダードタイプの一人用Ｂ個室シングル、二人用Ｂ個室サンライズツイン、エキストラベッドで二人まで使えるシングルツイン、コンパクトタイプの一人用Ｂ個室ソロのほか、寝台料金なしで乗車できるカーペット敷のノビノビ座席があり、それぞれのニーズに応える。また、Ａ個室利用者専用のシャワー室と一回三一〇円で使えるパブリックのシャワー室、自由に使えるミニロビーなども備え、快適な夜行列車の旅を演出、木目を活かした内装と相まって従来型の寝台列車のイメージを払拭しきったといっていい。

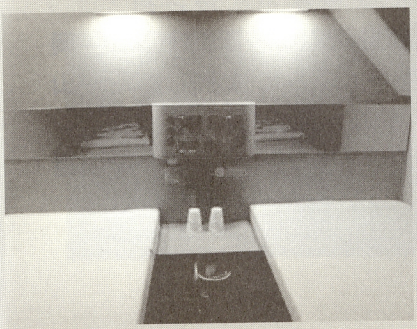
なお岡山県内では岡山のほか児島（サンライズ瀬戸）と倉敷、新見（サンライズ出雲）での乗降も可能。快適さだけでなく時間を有効に使えるという点でもオススメの列車である。

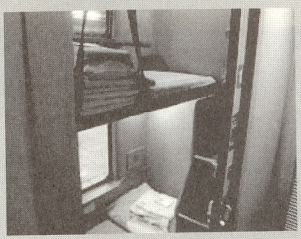
（植村　誠）

▲シングルDXにはアメニティグッズを配布▼



右・シングル（１階）
上・洗面所





上・シングルツイン
左・サンライズツイン

◆運賃・料金（東京ー岡山）

シングルデラックス		26690円
シングル		20690円
ソロ		19640円
シングルツイン	（1人）	22510円
	（2人）	41100円
サンライズツイン	（2人）	41380円

ノビノビ座席13850円（通常期）