

「夏の東北・奥の細道巡り」

高1B 宮下 大輝

8月4日の夜からから6日にかけて、旅行・鉄道研究部は、東北方面に出かけました。私が考えたプランで、「奥の細道最上川ライン」「奥の細道湯けむりライン」という愛称を持つ、陸羽西線と陸羽東線に乗車するため、このようなテーマにしてみました。今回も「青春18きっぷ」を使用した旅行です。

・・・8月4日(木)・・・

新宿 23:09 ~ (高崎線・上越線・信越本線 **快速** ムーンライトえちご 新潟行き) ~4:51 新潟

旅行参加部員は、新宿駅の7番線に集合し、顧問から切符を受け取りました。いつもならその場で旅費を顧問に渡しますが、今回は参加人数が多かったため、「その場で旅費を回収すると、3日間大金を持ち歩くことになって危ない」ということで、事前に回収ということになりました。

22時30分に集合だったのですが、中1の生徒3人が集合時間を過ぎても現れません。携帯電話で連絡したところ、横須賀線の架線トラブルの影響で、横須賀線と、その線を通る「湘南新宿ライン」が運転見合わせになってしまい、その列車に乗っていた3人は、新川崎駅で降り、南武線の鹿島田駅まで歩き、そこから南武線に乗って川崎に向かい、そこで東海道線に乗ったとのこと。時刻表で調べたところ、この列車では新宿を23時09分に発車する「ムーンライトえちご」に間に合わないので、上野から出る急行列車、「能登」に乗るよう指示を出しました。この列車に乗れば、途中の高崎で「ムーンライトえちご」に追いつくことができます。

さて、新宿駅には乗車する夜行列車、「ムーンライトえちご」が入線してきました。この列車は、国鉄時代に造られた485系という形式で、クリーム色と赤のツートンカラーをまとい、ファンの間でもかなりの人気車両ですが、新型車両の導入で、その数も残り少なくなっています。6両の編成で、全車両指定席。6号車は女性専用車となっています。部員は1号車と4号車に分かれて乗車しました。私が乗ったのは1号車で、この車両は半分がグリーン車となっています。もちろん、グリーン車には乗りません。

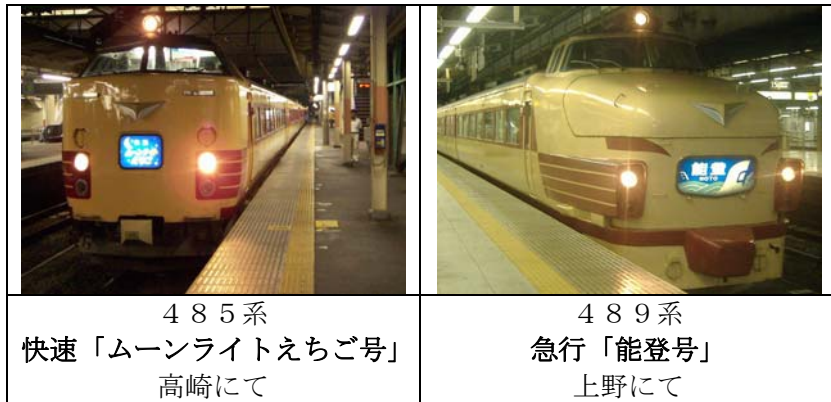
23時09分、新宿駅を定刻どおりに発車しました。電車は最初の停車駅、池袋に向けて走りますが、急にスピードが落ち、しばらくして止まってしまいました。放送によると、線路に人が入ったらしく、安全確認をしているとのこと。しばらくして動き出しましたが、前を走っている普通列車に追いついてしまうため、ノロノロ運転で池袋に到着。その後も控えめな速度で走り、大宮、高崎と停車。高崎では25分間停車する予定でしたが、例の遅れにより、その時間も短縮されたようです。ここでこの列車は、急行「能登」の到着を待ちます。しばらくして、急行「能登」がホームに入ってきました。489系という形式のこの列車は、かつて横川から軽井沢間の「碓氷峠」を通過できるように造られた車両で、電気機関車と連結できる構造になっています。

今では数少ないボンネット車両とあって人気が高く、高崎駅では私たちのほかに、7, 8人ほどカメラを向けていました。「能登」が到着し、遅れていた中1の3人と無事合流しました。

高崎を出発し、ここからは長岡まで駅には停まりません。上越線の名所、ループ線も通るのですが、暗くて全く分かりませんでした。部員はカードゲームをしたり、本を読んだりしていて、眠っている部員はこの時点ではあまりいませんでした。

ウトウトしているうちに長岡に到着しました。長岡では16分間の停車で、この間に寝台特急「日本海」の通過待ちをします。しばらくして、遠くに灯りが見えました。「日本海」の通過です。カメラを向けましたが、暗さと「日本海」のスピードから、撮影は失敗におわりました。これで発車すると思ったら、貨物列車の通過もありました。

長岡を出発し、あとは新津、新潟と停まりますが、この間に見ることのできる列車はないので、しばらく眠ることにしました。



・・・8月5日(金) その1・・・							
新潟	5:01	~ (越後線	普通	吉田行き) ~	5:55	吉田
吉田	5:56	~ (越後線	普通	柏崎行き) ~	7:08	柏崎
柏崎	7:50	~ (信越本線	快速	くびき野1号 新潟行き)	~	8:20	長岡
長岡	8:39	~ (上越新幹線	とき303号	新潟行き)	~	9:03	新潟

目が覚めたのは新潟に着く少し前でした。乗り換え列車の案内の放送によると、私たちが次に乗る越後線は6番線から発車するようです。

新潟に到着しました。6番線にはすでに列車が入っています。私たちが乗る越後線は、黄色と黄緑色で鮮やかなカラーの115系でした。

5時01分、2両の身軽な編成で新潟駅を定時に発車しました。この列車にはボックス座席があるので、朝の新潟の車窓を楽しめます。越後線は単線なので、途中で何度か対向列車との行き違いがありました。お客さんはあまり乗っていないので、4人がけの座席を占領し、カードゲームをしている部員もいました。

吉田駅に到着し、列車を乗り換えます。乗り換え時間は1分しかありませんが、乗り換える列車は隣のホームに停まっていたため、すんなり乗り換えることができました。車両は同じ115

系でしたが、今度は黄緑色と青色の、通称「新潟色」をまとっていました。この列車もお客さんが少なかったの、のんびりと柏崎まで移動できました。

柏崎での42分の待ち時間の間に、部員は改札外のコンビニで朝食を買いました。次に乗る快速「くびき野1号」は特急車両で運転されているため、テーブルの上で落ち着いて朝食を食べられると思ったのですが、その列車が来る前からホームは大混雑。列車が既に混んでいるのではないかとこの考えが的中し、車内は座席のほとんどが埋まっていた、しかも4両編成だったので、ほとんどの部員が座れずにいました。この列車は485系で、今度は国鉄色ではなく、白地にブルー系でまとめられた塗装をしています。さらに、昔は北海道でも見られた通称「いしかり型」と呼ばれる車両でした。通常の車両と「いしかり型」の違いは、前面の上にあるヘッドライトの数で、通常の車両は1つですが、「いしかり型」は2つあります。通常の車両は前のページに、「いしかり型」は下に写真を載せてあるので、見比べてみてください。

30分ほどで長岡に着きました。ここからは新幹線で新潟に向かいます。このまま快速「くびき野1号」に乗っていても新潟に行くことができますが、長岡～新潟間は同じ形式の夜行快速「ムーンライトえちご号」でも通っていたので、新幹線にしてみました。乗った列車は「とき303号」で、形式は200系。上越新幹線では1番古い車両で、登場時のままの緑色の塗装をした車両と、青色と緑色の塗装をまとい、リニューアルした車両があります。私たちが乗ったのはリニューアルした車両で、座席は2列+3列で配置されています。自由席は空いていて、部員全員が座れました。私は夜行列車の疲れもあり、すぐに眠ってしまい、起きたのは新潟に着く少し前でした。

		
115系 越後線 普通列車 新潟にて	485系 (いしかり型) 快速「くびき野1号」 長岡にて	200系 上越新幹線「とき303号」 新潟にて

・・・8月5日(金) その2・・・		
新潟	10:17～ (白新線・羽越線 快速 きらきらうえつ号 酒田行き) ～	12:42 余目
余目	13:00～ (陸羽西線 普通 新庄行き) ～	13:45 新庄

新潟駅では約1時間の自由行動時間を設けました。その間に、私はお土産コーナーで「鶺鴒の子ファミリー」という菓子を買いました。その後、私は部員の1人が先ほど乗った快速「くびき野1号」の車内にバックを忘れたということを目にしました。「くびき野1号」も新潟行きで、自由時間中に新潟に着くので、しばらく待っていればバックを乗せた列車が到着するため、特に問

題はないはずでした。しかし、とんでもないことが起こりました。快速「くびき野1号」が走る信越本線で踏切事故が発生し、自由時間中に新潟に到着できなくなってしまったのです。この予期せぬトラブルに戸惑いましたが、その部員は「バックを家に配達してもらおう」という処置をとりました。カメラ、財布などは手に持っていたので大丈夫とのことでした。

さて、快速「きらきらうえつ号」がホームに入ってきました。この電車は、485系電車を大幅に改造した観光列車で、カラフルなデザインが大きな特徴です。全車両指定席、車内はハイデッカー構造で窓が大きく、展望スペース、ラウンジカー、茶屋（ミニビュッフェ）まで設けられていて、とても快速列車とは思えない車両です。もちろん、青春18きっぷで乗車することができます（別途指定席券が必要）。信越本線の遅れもあり、3分ほど遅れて新潟を出発しました。しばらくして茶屋に行き、昼食に、「佐渡・朱鷺めき弁当」を買いました。席に戻ってあけてみると、朱鷺の形をした割り箸入れがあり、弁当箱の裏面には「お品書き」が書いてありました。中身は、ご飯、魚、揚げ物などで、特に目を引いたのは、朱鷺の姿にかたどられた人参、朱鷺が描かれたかまぼこでした。笹の葉でつままれた団子も入っていました。次にラウンジカーに行ってみました。ラウンジカーには、4人がけの座席にテーブルが付いていて、それが16人分あります。越後線の沿線名所案内の展示スペースもあり、そこには大型のテレビもありました。茶屋もこのラウンジカーにあります。私と4、5人の部員はそこに腰掛け、越後路の車窓に広がる日本海を眺めました。国道と並走しているの、観光バスのお客さん達と手を振り合ったりしました。カードゲームなどをしてしばらく過ごしましたが、ふと茶屋のメニューの「お茶セット」が目に入りました。これは、村上茶と菓子のセットが420円というもので、せっかくなのでそれを頼んでみました。でてきた村上茶はお盆に乗せられ、ちゃんと急須に入っていて、竹をモチーフにした湯のみもありました。村上茶はティーバックでしたが、お湯のおかわりは何度でもできるようです。ラウンジカーで車窓を眺めながらお茶を飲めるというのは、なかなか良いサービスだと思います。これと同じサービスで、「銘酒呑みくらべセット」というのもありました。

きらきらうえつ号は余目駅に着きました。この次が終点の酒田駅なので、そこまで乗りたかったのですが、乗り換え時間の関係で、この駅で降りることになりました。ここからは陸羽西線で新庄に向かいます。乗り換え時間は18分ほどですが、暑いので時間が長く感じます。15分ほど待って、私たちが乗る陸羽西線がホームに入ってきました。予定より少し早めに来たので、おかしいと思ったのですが、対向列車との行き違いをしたため、余目駅を発車したのは定刻の13時ちょうどでした。この路線はディーゼルカーで運転されていて、列車の前面には、「奥の細道」と書かれたロゴマークがあります。この列車はキハ110系という車両で、比較的新しい気動車です。ちなみに、「キハ」というのは、その車両は気動車であることを意味しています。この列車ではほとんど眠ってしまい、気がついたら新庄に着くころでした。



485系700番台
快速「きらきらうえつ号」
余目にて



きらきらうえつ号車内
ラウンジカーにある「茶屋」



「茶屋」で売られてる
「お茶セット」



駅弁「佐渡・朱鷺めき弁当」



キハ110系
陸羽西線 普通列車
新庄にて

・・・8月5日(金) その3・・・					
新庄	14:21~	(陸羽東線)	普通	鳴子温泉行き) ~15:26	鳴子温泉
鳴子温泉	15:32~	(陸羽東線)	普通	小牛田行き) ~16:32	小牛田
小牛田	17:07~	(石巻線)	普通	気仙沼行き) ~17:26	前谷地
前谷地	17:41~	(石巻線)	普通	女川行き) ~18:17	石巻
石巻	19:01~	(仙石線)	快速	あおば通行き) ~20:02	仙台

新庄駅は山形新幹線の発着駅です。ふつう、新幹線には専用ホームがありますが、山形新幹線の一部の駅にはそれがないので、間近に新幹線を見ることができます。ここ、新庄駅もその駅の一つです。山形新幹線には400系とE3系の二つの形式があります。塗装にあまり差はありませんが、前面が大きく異なります。新幹線を眺めているうちに、列車の出発時刻になりました。ここからは陸羽東線で小牛田に向かいますが、途中の鳴子温泉駅で、同線ながら列車を乗り換えます。この陸羽東線も、陸羽西線と同じキハ110系で運転されているため、列車の観察もせず、UNOをして過ごしました。そのうちに鳴子温泉駅に到着しました。入浴することも計画していましたが、乗り換え列車が6分後のうえ、次の列車は1時間30分後ということで、入浴は断念しました。乗換えた列車もキハ110系でした。鳴子温泉駅の次に、「鳴子御殿湯」という興味深い名前の駅がありました。この駅は、開業当時は「東鳴子(ひがしなるご)」という駅名でしたが、1997年に現在の名に改名されたそうです。陸羽東線は単線なので、途中で対向列車と

の行き違いがありました。走っている列車は全て同じ形式（キハ110系）ですが、窓の下のラインが赤色か黄色かという違いがあります。それほど混んでいなかった車内も、新幹線との乗換駅である古川に着くと、立つ人が現れるくらいの乗車率になりました。

小牛田に着きました。東北本線が通っているため、ホームは長めです。ここから石巻線で石巻に向かいます。乗り換え時間は35分もありますが、乗車する列車はそれほど待たずに入線してきました。暑いので、列車の中で涼もうと思ったのですが、なんとこの列車、クーラーを装備していないのです。そのかわりに扇風機がついていて、窓が開くようになっています。この列車はキハ48系という形式で、国鉄時代に造られた気動車です。発車時間までまだ時間があるので、飲み物を買って、連結作業中の貨物列車を眺めていました。

ようやく発車時刻となりました。2両の列車は力強いエンジン音を響かせて小牛田を出発しました。クーラーはなくても、窓から入ってくる風はとても気持ちのいいものでした。田園風景を眺めながら列車は快走します。私たちは石巻に向かっていますが、この列車は気仙沼線直通列車で、石巻には行かないので、途中の前谷地で乗り換えます。

前谷地に到着しました。乗り換える列車は隣のホームに停まっています、なぜか前面の扉が開いていました。これは、車内の風通しをよくするためだそうで、普段は滅多に見られない光景です。

前谷地からも先ほどと同じキハ48系で、車窓を眺めているうちに石巻に着きました。石巻市はマンガを活かした街づくりを目指しているということで、そこを通る仙石線には「マンガタッタンライナー」というラッピング電車があります。これは漫画家・石ノ森章太郎氏の漫画に登場するキャラクターが電車の側面と中に描かれていて、なかなかおもしろい電車です。しかし、その電車には出会えませんでした。

ここからは仙石線で仙台に向かいます。私たちが乗ったのは快速列車で、以前この快速列車には「うみかぜ」という愛称がありましたが、廃止されてしまいました。仙石線は205系という形式の電車で運転されています。この205系は、E231系の導入で余剰になった山手線205系を改造した車両です。改造の際、中間車の先頭車化改造、トイレの取り付けなどが行われました。石巻を出発したのは19時01分で、すぐに辺りは暗くなってしまいました。仙石線の一部区間は単線なので、1回だけ対向列車との行き違いがありました。途中の陸前原ノ町駅手前から地下に入り、仙台までノンストップで走ります。石巻から約1時間、地下の仙台駅に到着しました。

仙台では約1時間40分の自由時間を設けてあります。私がまず向かったのは駅弁屋。ここで仙台名物の「牛タン弁当」を買います。駅弁屋は何軒かありましたが、牛タン弁当が売り切れていたところもありました。牛タン弁当には「とろろ付き」など、いくつか種類がありますが、私は普通の牛タン弁当を買いました。この弁当には固形燃料が付いており、ひもを引けばいつでも暖かい弁当が食べられます。次に、寝台特急「北斗星」を撮影するため、ホームに向かいます。仙台といえば「七夕祭り」で有名なので、駅にもその飾りがたくさんありました。天井からつるしているようで、かなりの大きさでした。ホームに下りると、北斗星を撮影する人が何人かいま

した。21時10分、「北斗星」が入線して来ました。「北斗星」専用の24系客車をEF81型という電気機関車が牽引しています。このEF81型は、側面に流れ星のマークがあります。約1分停車し、「北斗星」は出発しました。この他にも、仙台には寝台特急「カシオペア」が通るのですが、運転日が合わなく、撮影できませんでした。仙台を走る普通列車は、国鉄時代に造られた車両が多く走っています。455系というのがそれで、側面のドアは2つ、車内は向かい合わせの4人がけ席を装備しています。また、センヌキが付いている車両もあります。ここを走る455系は、白いボディーに緑色のラインで「グリーンライナー」という愛称がある車両がほとんどですが、赤色と白色の通称「磐越西線カラー」の車両も顔をだします。近年、前面の行き先表示機がLED（＝発光ダイオード。オレンジ色に光る）に変更されつつあります。

		
<p>400系(左)とE3系(右) 山形新幹線「つばさ号」 新庄にて</p>	<p>キハ110系 陸羽東線 普通列車 鳴子温泉にて</p>	<p>鳴子御殿湯駅 駅名表</p>
		
<p>キハ48系 石巻線・気仙沼線 前谷地にて</p>	<p>205系 仙石線 普通列車 石巻にて</p>	<p>205系 仙石線「マンガタンライナー」 石巻にて (※2年前に撮影した写真です)</p>
		
<p>仙台七夕祭りの飾り 仙台駅改札前にて</p>	<p>EF81型 & 24系客車 寝台特急「北斗星1号」 仙台にて</p>	<p>455系 東北本線 普通列車 仙台にて</p>

・ ・ 8月5日 (金) その4 ・ ・ ・

仙台 21:48 ~ (東北本線・武蔵野線 **快速** ムーンライト東京 東京行き) ~ 7:47 東京

さて、夜行列車の出発時間が近づいてきました。ホームに移動すると、この日は花火大会があったらしく、通勤ラッシュ並みに混雑していました。しばらくして、夜行列車「ムーンライト東京」が入線してきました。この列車は583系という形式で、これも国鉄時代に造られた車両です。この電車は、昼間は座席を出して特急や急行列車に、夜はベッドを出して夜行列車として走れるという、当初では画期的な車両でした。しかし、新幹線の登場で夜行列車が減少したほか、老朽化などにより順次廃車され、現在残っているのは、全国でたった8編成です。そのため、ファンの間ではとても人気がある車両のひとつです。唯一の定期列車として、大阪から新潟を走る急行「きたぐに」が残っていますが、塗装が変わってしまっています。今回私たちが乗る583系は、登場時のままの塗装をまとった車両で、仙台車両センター（2004年4月に「仙台電車区」を改名）所属の6両編成です。夜行列車ですが、快速ということで、座席を出しています。実はこの車両、廃車する運命にあり、各部の腐食がかなり進行していましたが、仙台地区の波動輸送への転用が決まり、約4ヶ月間、郡山工場で徹底的に修繕されました。そのおかげで、この車両は新車同様に生まれ変わりました。ちなみに、波動輸送とは、一言で言ってしまうと臨時列車のことで、この583系の場合、仙台周辺地区の臨時列車の運用を担当しています。私たちが乗る、東京へ向かう夜行快速「ムーンライト東京」のほかに、偕楽園への「水戸観梅号」、会津方面への「白虎号」「喜多方ラーメンフェスタ号」、郡山への「SENDAI光のページェント号」、山形への「仙山紅葉号」などが季節ごとに運転されています。

仙台を出発し、福島、郡山、大宮、舞浜、東京の順に停車していきます。出発してすぐ、先ほど買った「牛タン弁当」の封を開けました。温めるため、固形燃料の紐を引いてしばらく、湯気が立ってきました。10分くらいで温まり、ちょうど良い温かさになります。中身はご飯の上に牛タンが6、7枚と、お漬物が付いています（お漬物も温めてしまったのは失敗でした）。牛タンはやわらかく、程よい塩加減。ご飯にも少し味が付いていて、とてもおいしい弁当です。皆さんも仙台に行ったときに買われてみてはいかがでしょうか？

牛タン弁当を食べ終わってしばらくすると、福島駅に到着しました。ここでは13分間停車するので、ホームに降りて写真を撮りました。さすが人気車両。写真を撮っている乗客がたくさんいました。中には自分と583系を、セルフタイマー機能を使って撮影する人もいました。

福島を出発し、ウトウトしているうちに郡山駅に着きました。ここでは15分間停車します。ここでも撮影する人がいましたが、福島よりかは減っていました。時間があるので、私は反対側のホームからも撮影してみました。

郡山を出発すると、しばらく駅には停まらないので、ここからは睡眠です。しかし、この583系は座席が向かい合わせなので、なかなか寝付けませんでした。

目が覚めたとき、そこは西船橋でした。西船橋は大宮から舞浜の間で、どうやら信号で止まっているようです。このとき、私は熱っぽい感じがして、何となくまずい感じでしたが、もう一度

寝て、東京で起きたときには治っていました。



<p>・・・8月6日(土) その1・・・</p>			
東京	*:*:*~ (京浜東北線・山手線) ~ *:*:* 上野
上野	8:39~ (高崎線	快速 アーバン号 高崎行き) ~ 10:15 高崎
高崎	10:20~ (信越本線	普通 横川行き) ~ 10:54 横川

懐かしい東京に戻ってきました。ここから横川の「鉄道文化むら」に向かいます。上に書いてある「*:*:*」というのは、京浜東北線と山手線は頻繁に走っているため、また、京浜東北線・山手線のホームに移動する時間も予測不可能だったため、あえて「*」で表現しました。東京から上野までは山手線を利用し、上野には8時15分頃に着きました。上野から高崎までは快速「アーバン号」に乗車します。乗車した車両は211系で、上野始発ということで、終点の高崎まで座ることができました。

高崎から横川までは信越本線に乗車します。2両編成の電車ということで、少し混んでいました。この信越本線は、横川で終点ですが、8年前までは高崎～横川～軽井沢～長野～直江津～長岡～新潟という長い路線でした。特に横川～軽井沢間は、碓氷峠を越えるため、電車に電気機関車を2両連結して峠を登って行くという、たいへん興味深い路線でした。しかし、1997年10月1日の長野新幹線開通により、横川～軽井沢間の碓氷峠を通る線路は廃止、軽井沢～篠ノ井間は第三セクターの「しなの鉄道」という路線となってしまう、信越本線は高崎～横川間と、篠ノ井～新潟間になってしまいました。

この廃止された横川～軽井沢間の資料館とも言えるのが、ここ、鉄道文化むらです。資料館の他に、屋外に展示車両があり、SL列車、トロッコ列車の運転を行っています。さらに、本物の電気機関車を運転することができます。運転できる電気機関車とは「EF63型」で、碓氷峠を越える列車をサポートしていた機関車です。さっそく入園し、集合写真を撮りました。その後、鉄道文化むらのスタッフの方が、EF63型電気機関車と碓氷峠について説明して下さいました。・・・昔から鉄道の難所として知られてきた「碓氷峠」。最高勾配は66.7‰(約3.8度)。これは、1000メートル進むのに対し、66.7m登ることを意味しています。こんな急な坂は普通の列車では走行不可能なため、当初は「アプト式」という方式が採用されていました。ア

プト式というのは、線路の間にラックレールというものをひき、それに専用機関車に搭載された歯車を噛み合わせて坂を上るという方式です。その後、1963年、アプト式から通常の粘着運転方式に変更されました。その際、補機としてEF63型を2両、列車に連結して峠を登ることになりました。このEF63型は、碓氷峠を越える全ての車両と連結することができ、「峠のシェルパ」という愛称を持っています。列車と連結するときは、碓氷峠の坂の下寄り、つまり横川寄りに常に連結され、軽井沢へ向かう列車はEF63型が押し上げ、高崎に向かう列車は先頭に立って運転されました。「下り列車なら機関車なしでも問題ないのでは？」と思う方もいらっしゃると思いますが、66.7‰というのは相当な勾配で、普通の列車だけではブレーキが利かず、脱線してしまうので、電磁吸着ブレーキという強力なブレーキを装備したEF63型が連結されていないといけません。・・・・これはスタッフの方の説明の一部です。EF63型の検修をしていたというスタッフの方は、私たちのために熱心に説明してくれました。本当にありがとうございました。

お話を伺った後は園内の自由行動です。私はまず屋外展示車両所に行きました。ここには、かつて碓氷峠を越えたEF62型、EF63型電気機関車の他、既に廃車された車両が展示してあります。除雪列車のDD53型、関門海峡の海底トンネルを走ったEF30型、車両の前面に張り出したデッキが特徴的なEF53型、EF59型、ディーゼル機関車のDD51型のトップナンバー、常磐線で活躍したEF80型や、SLの代表格、D51型、寝台客車のオハネ12系、マイネ40系、食堂車のオシ17系など。一部の展示車両は車内にも入れるので、とても楽しめました。次に行ったのは資料館で、惜しまれながら廃線になった横川～軽井沢間の歴史資料がたくさんありました。ちなみに、横川～軽井沢間は廃線となりましたが、レールはまだ残っているようです。EF63型電気機関車の運転体験に、そのレールが使われています。また、トロッコ列車の運転もこのレールが使われています。

園内を一通り回った後、碓氷峠の名物、「峠の釜めし」を買い、残った時間はお座敷列車を使った休憩所で少し休みました。このお座敷列車というのも、既に廃車となった車両で、12系という客車を改造した車両です。「くつろぎ」という愛称で、茶色ベースの塗装をまとっています。この車両はクーラーを装備しているのですが、それはかつてのものでなく、現代のものに交換されていました。





・・・8月6日(土) その2・・・			
横川	14:52	(信越本線 普通 高崎行き)	～15:23 高崎
高崎	15:32	(上越線 普通 万座・鹿沢口行き)	～15:57 渋川
渋川	16:40	(上越線・高崎線 快速 EL&SL奥利根号 上野行き)	～19:22 上野
解散			

横川を出る電車の出発時間が近づいてきました。鉄道文化むらを後にし、信越本線で高崎に戻ります。この旅行の最後に乗るのはSL列車。できるだけ長い時間乗りたいため、高崎から上越線の渋川駅に向かいました。渋川に着き、人数確認を行ったところ、1人たりない!? 駅の中を探しても見つからず、どうやらまだ電車の中にいるようです。SL列車の出発時間まで約40分ありますが、時刻表を見ても、その間に戻ってこられる列車はありませんでした。渋川まで乗車した列車は吾妻線直通列車で、その線は単線なので、運転本数が少ないのです。時刻表で調べると、途中の駅で対向の普通列車と行き違いをするので、その列車に乗れば高崎駅でSL列車に追いつくことができます。しかし、吾妻線のほとんどは無人駅。もし寝過ごした部員が起きられずにその駅を過ぎてしまったら...。ということで、顧問が吾妻線の有人駅の駅員さんに連絡をとってくれるよう、渋川駅の駅員さんをお願いしました。そして、顧問はここに残り、寝過ごした部員と合流し、一緒にSL列車を追いかけることになりました。

16時20分、快速「EL&SL奥利根号」がホームに入ってきました。出発時刻は16時40分ですが、この駅で20分間停車するので、定刻通りの到着です。この列車は、SLのD51型498号機が、12系客車6両を牽引する列車で、夏休みや連休などに運転される人気列車で

す。写真を撮りましたが、写真を撮っている人が多く、うまく撮れませんでした。家族連れが結構目立ちました。

出発時間となりました。SL列車は黒煙を吹き上げ、ゆっくりと渋川駅を出ました。沿線ではSLを見ている人がいて、手を振っている親子もいました。早速私は鉄道文化むらで買った「峠の釜めし」を食べ始めました。この釜めしは15cm程の益子焼の釜に入った醤油味の炊き込みご飯で、具は鶏肉、しいたけ、たけのこ、うずらの卵、栗など。別に香の物が付いています。釜はご飯も炊けるので、便利かつ美味しい駅弁です。釜めしを食べ終わり、5分くらいしたら高崎駅に着きました。この駅でSLを切り離し、ここからはEL(=電気機関車)が牽引します。この作業のため、ここでは19分間停車します。機関車を付け替える際、意外と強い衝撃を感じました。12系客車も古い車両なので、連結時の衝撃はこれくらいが普通なのでしょう。発車の5分ほど前に、顧問と寝過ごした部員と合流できました。高崎駅を出発し、途中の本庄駅で特急列車に抜かされました。ここから少し眠ってしまい、起きたら外は真っ暗でした。浦和付近を走行中、遠くに花火が見えました。板橋の花火大会らしく、旅の最後を飾ってくれました。

19時22分、上野駅に到着しました。今回の旅行はここで解散です。多少のトラブルもありましたが、全員無事に帰ってこられて、ほっとしました。0泊3日という、多少過酷な旅行でしたが、仮入部の中学1年生や他の部員も達も楽しんでくれて、また、自分も楽しめて、本当に良かったです。冬休みも、こんな「部員全員が楽しめる」旅行を計画したいと思います。

		
107系 信越本線 普通列車 横川にて	D51型489号機 快速「EL&SL奥利根号」 渋川にて	EF60型電気機関車 快速「EL&SL奥利根号」 本庄にて