

—旅行・鉄道研究部 2006年度 夏休み鉄道旅行記—

「2006年夏限定・神岡鉄道に乗ろう」

柴野 誠



8月4日の夜から6日にかけて、旅行・鉄道研究部は、北陸方面に旅行をしてきました。この旅行の目的は、特急雷鳥と、今年12月1日をもって廃止が予定されている、神岡鉄道に乗るためのプランで、今回も「青春18きっぷ」を使った旅行です。

・・・8月4日(金)・・・

新宿 23:59～(中央・大糸線 快速) ムーンライト信州83号 信濃大町行き)～5:29 信濃大町

旅行参加部員は新宿駅の7番線に23:00に集合しました。本来なら23:09発の「ムーンライトえちご」がホームにいるはずでしたが、高崎線の遅れによって、入線が遅れているようです。そのためホームには、人があふれていました。そしてムーンライトえちごは35分遅れで入線してきました。車両は485系という車両で、クリーム色と赤をまとった国鉄色です。

ムーンライトえちごは、発車して行き7番線からのその日発車は、「ムーンライト信州83号」のみとなりました。23時47分には、となりの8番線から上りの「中央快速線」の最終列車が発車して行き、23時49分「ムーンライト信州83号」が入線してきました。189系の緑とクリーム色のあさま色です。列車の発車時間の23時59分も迫り、次々と乗客が乗り込んでいきます。

	
<p>485系 快速「ムーンライトえちご」 新宿駅にて</p>	<p>189系 快速「ムーンライト信州83号」 新宿駅にて</p>

列車は00時03分、4分遅れで発車しました。乗車率は新宿発車時、80～90%程度とまずまずの乗車率で、乗客の多くは、私たちと同じ、鉄道で旅をする人や登山客が目立ちました。検札も終わり、私はすぐに眠りに落ち、目が覚めたのは「塩尻」到着時でした。

私たちが「ムーンライト信州81号」ではなく、「83号」を選んだのは、岡谷～塩尻駅までが「辰野駅」経由だったからですが、梅雨前線の影響で、岡谷～辰野駅間が不通になってしまったため、所要時間の短い「みどり湖」経由で、きました。そのため塩尻で時間調整をして、塩尻を4時44分定刻に発車しました。松本駅からは大糸線に入り、周りの雄大な山に囲まれて列車

は走ります。そして5時29分、定刻に信濃大町駅に到着しました。

・・・8月5日(土) その1・・・					
信濃大町	06:09～(	大糸線	普通	南小谷行き)～07:11	南小谷
南小谷	07:55～(	大糸線	普通	糸魚川行き)～08:48	糸魚川
糸魚川	08:55～(	北陸本線	普通	富山行き)～10:07	富山

大糸線は、松本～南小谷駅間をJR東日本が、南小谷～糸魚川間をJR西日本が、管理しています。JR東日本側は電化されていますが、JR西日本側は非電化区間です。電化区間は115系とE127系が、非電化区間は1両編成のキハ52系が(たまに2両)走っています。大糸線のキハ52系は3編成いて、それぞれ色が異なり、「国鉄色・首都圏色・越美北線色(大糸線色)」があります。また大糸線は沿線を通る姫川の洪水で大糸線の橋を流しJR西日本側が長期運休したこともあります。

信濃大町で朝食などを買った後、06時09分の南小谷行きが発車する3番線に向かいます。ホームにはステンレスの車体に水色の帯をまとったE127系がとまっていた。車内は、進行方向の左側がボックスシート、右側がロングシートのセミクロスシートでした。車内についたときは、すでにボックスシートが埋まっていたので、仕方なく、景色を見るには向かない、ロングシートにすわりました。途中、白馬駅には、新宿を5分早く発車している「ムーンライト信州81号」がとまっていた。約1時間の乗車の後、終点の南小谷の3番線に到着しました。乗り換え列車の放送によると、次に乗る列車は、2番線からの発車ということです。しかし2番線には、すでに長い列ができていました。

いよいよ、この旅行の一つ目の目的であるキハ52系が入線してきました。1両しかない車内は、旅行者で混雑しています。今回乗る車両は、事前にパソコンで調べた通り、朱色一色の「首都圏色」と呼ばれる色の車両です。

キハ52系は、山用の気動車で昭和30年代から昭和40年代にかけて製造され、同時期に製造された、キハ20系にエンジンをもうひとつ搭載して、出力強化を図った車両で、1両で運転できるように、両運転台を備え、360馬力という力を持ち勾配に強いことから、製造から40年以上たっているにもかかわらず、いまだに活躍をしつづけている国鉄型車両です。

そして7時55分力強いエンジンの音を響かせて発車していきます。冷房はついていましたが効いておらず、窓から入ってくる風は心地よいものでした。途中、単線のため、根知駅で対向列車と行き違えます。来た列車は、越美北線色(大糸線色)の車両でした。その後、車窓には町並みが広がりはじめ、キハ52系の旅は終わりに近づき、糸魚川駅に到着しました。

糸魚川駅には、シンボルとなっている赤レンガ車庫があります。この車庫は、建設から、90年余り経っていますが、損傷も少なく今も使用されています。しかし、北陸新幹線の工事に伴い廃止、撤去が検討されています。

ここで、北陸本線に乗り換え、富山に向かう列車は457系という車両です。車内の人は、まばらで、部員はみな座れたようです。乗り心地もよく、夜行列車の疲れか、眠る部員もいました。そして10:07分に富山に着きました。富山駅には、国鉄急行色と呼ばれる車両もいました。

		
キハ52 (首都圏色) 大糸線 普通列車 南小谷にて	キハ52 (国鉄色) 大糸線 普通列車 糸魚川にて	457系 北陸本線 普通列車 糸魚川にて

・・・8月5日(土) その2・・・			
富山	10:31～	(高山本線)	<u>普通</u> 猪谷行き)～11:15 猪谷
猪谷	11:26～	(神岡鉄道)	奥飛騨温泉口行き)～11:57 奥飛騨温泉口
奥飛騨温泉口	14:18～	(神岡鉄道)	猪谷行き)～14:48 猪谷
猪谷	15:09～	(高山本線)	<u>普通</u> 富山行き)～15:54 富山

富山で少し自由時間があり、この先昼食を調達できる当てがなかったので、駅弁を購入しました。

ここからは、この旅行の二つ目の目的であり、最大の目的である神岡鉄道に乗るために、猪谷駅に向かいます。猪谷駅までは、高山本線に乗っていきます。高山本線の車両は、キハ120系という車両です。この車両は、1992年よりJR西日本が導入した車両です。導入当初、トイレがなく、苦情が絶えなかったため、現在は約60パーセントの車両がトイレを設置しています。また、車両自体が小さいため混雑を招いています。この日もとても混雑していました。約45分の乗車の後、猪谷駅に到着しました。神岡鉄道のホームは、高山本線のホームとつながっています。接続時間11分で、神岡鉄道に乗り換えます。1両編成の車両は、旅行者で混雑しています。乗る車両には、「おくひだ1号」という愛称があります。神岡鉄道には、2両の車両があり、もうひとつの車両は、「おくひだ2号」という、愛称を持っています。

神岡鉄道は、今年の12月1日をもって、廃止が予定されている路線です。この路線は当初、昭和41年に「国鉄神岡線」として開業しました。そして昭和59年に、第三セクターの神岡鉄道として開業しました。この鉄道は、途中の神岡鉾山の鉾山を運ぶのが大きな目的だったので、鉾山が閉山された今、廃止に追い込まれたのです。

猪谷駅を11:26に発車しました。列車は深い緑の山の中をひたすら走ります。途中の神岡鉾山前駅にはディーゼル機関車が、ビニールシートをかぶせられ放置されていました。そこから約10分で奥飛騨温泉口駅に到着しました。

奥飛騨温泉口駅では、約2時間30分の自由時間がありましたが、私は、先生の許可を得て同級生の石井君と、二つ手前の飛騨神岡駅までもどり、そこから神岡城を見に行きました。駅から神岡城までは、徒歩20分ほどで到着しました。

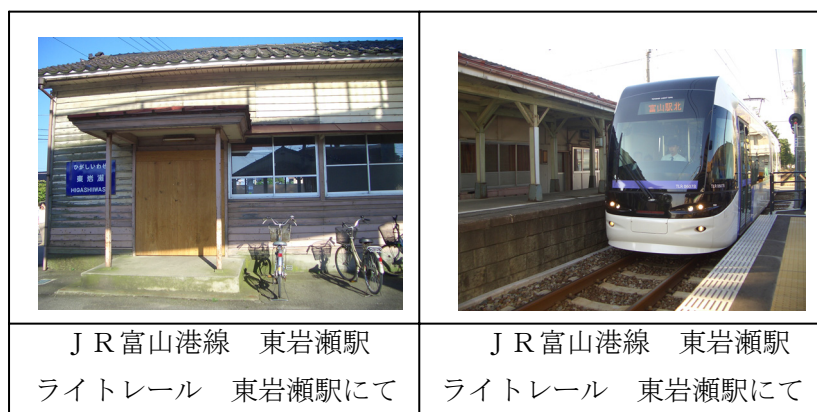
神岡城は1579年に、武田信玄の家臣・飯富昌景の指示により当時神岡周辺を支配していた江馬氏が建てた城です。越中や、飛騨各地への攻撃拠点となりました。神岡城の隣には鉱山資料館もあります。私たちは、神岡城の中は展望台にもなっているので、そこで昼食を食べました。高台にあるため、涼しい風が流れてきて気持ちよかったです。一通り見終わった後、駅に戻りました。しかし、乗る列車まで時間があったので、そばを流れる高原川の川原に降りてみました。川の水は、透き通っていて、冷たく、気持ちよかったです。水が冷たいためか、周りも涼しかったです。10分ぐらい涼んだ後、駅に向かいます。14:22に先生たちが乗った列車が到着しました。猪谷駅に到着し、再び高山本線に乗り換えます。時間があったので外に出てみると、JR東海の代行バスがいました。この代行バスは、一昨年の台風23号によって、猪谷駅—角川駅間が不通になっているので、走っています。ところで、ホームに行ってみると、車両は、2両だったので、全員座れました。うとうとしながら過ごしていると、富山駅に到着しました。

	
<p>神岡鉄道 「おくひだ1号」 飛騨神岡駅にて</p>	<p>神岡城</p>
	
<p>キハ120系 高山本線 普通列車 富山駅にて</p>	<p>代行バス 高山本線 猪谷駅にて</p>

富山駅では、自由時間だったので、多くの部員が、富山ライトレールに乗りました。

ライトレールのホームに行くと、赤い車両が止まっていました。富山ライトレールには、「赤・オレンジ・イエロー・イエローグリーン・グリーン・ブルー・パープル」があります。富

山ライトレールは、今年の4月29日に開業した路面電車です。この線は、今年の2月28日まで、JR富山港線でした。しかし電化されているにもかかわらず、昼は経費削減のためディーゼル車両が走っているなど、利用客が少なかったために廃止されました。そのために列車の本数を増やすなどしました。私は、一度、終点の岩瀬浜まで行き、そのまま戻ってくる予定でしたが、岩瀬浜に向かう途中に、気になった駅があったので、帰りに降りてみました。その駅は「東岩瀬駅」です。なぜなら、この駅は、富山港線時代の、ホームが、残っていたからです。ホームには、入れないので、外から中を見たり、写真をとったりしました。それから、次の列車に乗って富山駅に戻りました。



・・・8月5日(土) その3・・・					
富山	18:03~	(北陸本線	普通	金沢行き)~19:10	金沢
金沢	19:18~	(北陸本線	普通	敦賀行き)~20:02	加賀温泉
加賀温泉	20:06~	(北陸本線	特急雷鳥48号	大阪行き)~21:05	敦賀
敦賀	21:10~	(北陸本線	普通	長浜行き)~21:52	長浜
長浜	22:01~	(北陸本線	新快速	大阪行き)~22:11	米原
米原	22:33~	(東海道本線	普通	大垣行き)~23:04	大垣
大垣	23:19~	(東海道本線	快速	ムーンライトながら 東京行き)~04:42	東京

ここで夕飯を買い、ホームに向かいました。車両は先程と同じ457系です。これで終点の金沢駅に向かいます。到着後そのまま敦賀行きの電車に乗り換え、加賀温泉駅を目指します。加賀温泉駅に到着してすぐ、三つ目の目的である「特急雷鳥」が入線して来ました。「雷鳥」

は特急なので乗り心地がよく、夕飯を食べていると、すぐに敦賀に着きました。ここで再び普通列車に乗り換えます。車両は413系でした。発車し5分ほど走っていると、列車が急停車してしまいました。車内放送によると、前を走っていた特急しらさぎが、いのししをひいてしまったということです。約20分停車した後、発車しました。と、ここで問題発生。このまま行くと、今夜乗る、快速ムーンライトながらに間に合いません。乗るためには、長浜駅で接続する新快速が待っていてくれるのを、祈るしかありません。

途中、時計を見ると、遅れは17分になっていました。しかし、新快速の時間には、間に合いません。不安を抱えたまま長浜駅に向かいますそして、長浜駅到着の少し前、『米原方面、新快速の大阪行きは列車到着後すぐの発車です。お乗換えは、お急ぎください』という放送が入りました。皆、安心しました。

その直後、車内が真っ暗になりました。この旅行の4つ目の目的である、「デッドセクション」の通過です。これは、電気が交流から直流に変わるために、数十m電気が通ってない区間があるためです。そのため、車内の電気が消えます。しかしこの区間で電気が消えることは、もうありません。なぜなら、このデッドセクションは、約1週間前の9月23日をもって、敦賀駅に移されたためです。今まで、長浜駅止まりだった新快速を、敦賀まで、乗り入れできるようにするためです。やがて電気もつき、すぐに長浜駅に到着しました。新快速の大阪行きは、すぐに発車しました。この日は、長浜で花火大会があったらしく車内は、混雑していました「田村」・「坂田」と停車していき、すぐに米原に到着しました。

	
<p>485系 特急「雷鳥」 *部員が撮影</p>	<p>413系 北陸本線 普通列車 敦賀にて</p>

ここからJR東海に入り、大垣に向かいます。大垣まではJR東海の313系という車両です。この車両は、国鉄型車両を置き換えるために、1999年に登場した車両です。

米原からは、30分ほどで大垣に到着しました。すると、すでに発車しているはずの臨時の「ムーンライトながら92号」が、まだとまっていた。車両点検の、影響だということです。そのため、定期の「ムーンライトながら」が、入線出来ずにいました。すると、ムーンライトながらの乗り場変更が、放送で伝えられました。本来なら、ムーンライトながらは、臨時のムーンライトながらが、発車した後に、同じホームに入ってくる予定でしたが、「92号」の遅れによって、隣のホームに入線することになりました。「92号」は、約20分遅れで発

車していきました。「ムーンライトながら」は、JR東海の373系という車両を使用しています。373系は、中・長距離用の特急車両で、「特急東海・特急ふじかわ・特急伊那路・ムーンライトながら」などで、使用されています。

その後、私たちの乗る、ムーンライトながらも、発車しました。列車は約10分の遅れでした。30分で名古屋に到着しました。私は、検札が来るまで起きていようと思っておりましたが名古屋を出たところでとうとうはじめ金山駅到着時にはすでに寝ていたと思います。起きたのはときには、品川にいました。急いで降りる準備をし、すぐに東京に到着しました。

	
183系 「ムーンライトながら 91・92号」 *今年春撮影	373系 「ムーンライトながら」 *今年春撮影

・・・8月6日(日) その1・・・					
東	京	04:58~	(中央線)	<u>普通</u>	高尾行き) ~05:55 立川
立	川	06:04~	(青梅線)	<u>普通</u>	青梅行き) ~06:15 拝島
拝	島	06:32~	(八高・川越線)	<u>普通</u>	川越行き) ~07:30 川越
川	越	07:14~	(川越線)	<u>快速</u>	新木場行き) ~07:36 大宮
大	宮	09:08~	(東北本線)	<u>普通</u>	上野行き) ~09:35 上野

この日の午前中の前半は、乗りつぶしと、時間つぶし?のために川越線に乗ってきました。この日の一本目の列車は、中央線の201系です。この列車で立川まで行きます。しかし私はすぐに寝てしまい、起きたのは立川到着直前で、車窓を見ることはできませんでした。ここで、青梅線に乗り換えます。青梅線の車両も、201系で、こちらは中央線の10両に比べ、6両編成でした。車内はすいていました。すぐに拝島に着き、八高線に乗り換えます。乗り換える際に、ジョイフルトレインの「四季彩」を見ることができました。この列車は、青梅線沿線のハイキング客絵のサービス向上を目的にした車両で、窓を改造したり、景色を見やすいように、いすをボックスシートにしたりしました。

拝島からの八高線は、209系でした。今、八高線は高麗川を境に、電化区間と非電化区間に分かれています。今回乗るのは、電化区間です。約1時間で川越に着き、八高線の205系に乗り換え、大宮に向かいました。大宮では、なぜか1時間30分の自由時間があったので、朝食を調達し、いくつか写真をとった後、上野に向かいました。

		
201系 ジョイフルトレイン四季彩 栢島にて	485系 特急「日光」 大宮にて	485系 特急「あいつ」 大宮にて

・・・8月6日(日) その2・・・					
上野	09:50～	(常磐線)	普通	高萩行き)～11:46	友部
友部	11:54～	(水戸線)	普通	小山行き)～12:54	小山
小山	13:50～	(両毛線)	普通	高崎行き)～15:32	高崎
高崎	15:49～	(上越線)	普通	万座・鹿沢口行き)～16:14	渋川
渋川	16:38～	(快速)	EF58 奥利根	上野行き)～18:46	上野

常磐線は、415系です。415系は、今、E531系が大量に作られているために、少しずつ本数を減らしています。来年度中には姿を消す予定です。(ステンレス車を除く)415系のボックスシートを使い、大宮駅で買った、押し寿司と缶詰に入っているおでんを食べました。車窓を眺めていると、時間は自然にたつものです。すぐに友部につきました。友部で水戸線に乗り換えます。車両はまた、415系でした。のんびり友達と座っていると問題発生！なんと列車の中に、蛾が入ってきたのです。皆、虫が苦手だったため、気持ち悪がっていました。何とか虫を追い出そうとするが失敗、20分ほど虫と格闘してやっと虫はでていきました。そんなことをしている間に、小山駅につきました。小山駅では時間があつたので、駅で昼食を食べました。時間が来たので、両毛線のホームに行くと、211系がとまっていました。その列車に乗り、高崎まで、車窓を楽しみながら、向かいました。高崎駅に着き、これから渋川駅に向かいます。FE58 奥利根号は、高崎にも止まりますが、少しでも長い時間乗るため、渋川に向かいました。車両は、115系でした。渋川駅に着くと、すぐにこの旅行最後の目的である、EF58 奥利根号が入ってきました。この駅では、20分停車します。この列車はEF58に12系客車6両が、つながっています。EF58は戦後、国鉄で最初に作られた機関車で、今は数が少なくなっている貴重な車両です。この機関車に牽かれ、列車は走ります。沿線の人たちが、手を振ってくれました。そのうち列車は、都会に入り、18:46分定刻に、上野に到着しました。

0泊3日というこの旅行は、過酷な旅行ではありましたが、皆無事に帰ってくることができました。今年は、2人中1人も参加し、1人体調を崩しましたが、皆、楽しめていました。これからも、全員が楽しめる、旅行をしたいです。



415系
常磐線・水戸線
上野にて



EF58
EF58 奥利根号
渋川にて