

# —旅行・鉄道研究部 2007年度 夏休み鉄道旅行記—

## 「飯山線・只見線完全マスター」

柴野 誠

8月3日の夜から5日の朝にかけて、旅行・鉄道研究部は、信越方面に旅行をしてきました。この旅行の目的は、飯山線と只見線に乗るため、今回も「青春18きっぷ」というJR全線の普通・快速列車が乗り放題のきっぷを使った旅行です。

・・・8月3日(金)・・・

新宿23:59～(中央・篠ノ井・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

旅行に参加する部員は新宿駅の7番線に23:00に集合しました。7番線には23:09発の「ムーンライトえちご 新潟行き」と23:59発の「ムーンライト信州83号 信濃大町行き」を待つ人でいっぱいでした。先にホームに入ってきたのは23:09発の「ムーンライトえちご」です。この列車は485系という車両で赤色とクリーム色の「国鉄色」をしています。

ムーンライトえちごは定刻に発車していき、あとは「ムーンライト信州83号」の入線を待つばかりです。しばらくして今夜乗る列車より5分早く発車する夜行列車の「ムーンライト信州81号 白馬行き」が、別のホームに入ってきました。そしてそのあとすぐに、今夜乗る「ムーンライト信州83号」が7番線に入ってきました。189系という車両で緑色と白色の「あさま色」をしています。列車の発車時間まであまり時間がなかったので私は指定された座席について発車を待ちました。乗っているのは、どうやら登山客が多いようです。



485系

快速ムーンライトえちご  
新宿駅にて



189系

快速ムーンライト信州83号  
新宿駅にて

しかし発車時間になりましたがなぜか列車は発車しません。すると放送で「本日はE電が遅れているので発車が15分ほど遅れます」という放送が入りました。ちなみにE電とは、昭和62年の国鉄民営化に伴いJR東日本が「国電」に変わって付けた愛称のことで、いまや死語になっている言葉です。そして、放送のあと日付が変わって0:15になり、私たちが乗っている列車はようやく発車しました。私はすぐに眠りに落ち、気づいたときには終点の信濃大町まであと10分というときでした。どうやら、列車で一睡もしていない部員もいるようです。やがて信

濃大町駅に着き、まずは松本駅まで戻ります。

・・・8月4日(土) その1・・・

信濃大町	05:33～	(大糸線)	普通	松本行き)	～06:27	松本
松本	06:55～	(篠ノ井線)	普通	長野行き)	～08:04	長野

松本行きの列車は、E127系という車両でした。この車両は、4人向かい合わせのボックス席と、首都圏の列車によく見られるロングシートが、両方備わっていました。松本までの区間は、以前にも乗ったことがあるので寝て過ごしました。松本駅では朝食を購入し、次に乗る列車を待ちました。

やがてやってきた列車は115系という車両でした。列車は空いていたので、進行方向右側のボックス席を友達と確保しました。右側というのには訳があります。なぜならこれから乗る、篠ノ井線の聖高原駅と姨捨駅の間は日本三大車窓にも数えられるほど、景色がとともきれいで、長野方面行きの列車では進行方向右側のほうが、景色がきれいだからです。やがて聖高原駅を出ました。駅を出てしばらくすると、眼下に町が現れました。山の上から盆地を見下ろします。景色に見入っていると、やがて姨捨駅に到着しました。

姨捨駅は出発の際、知らないとはびっくりすることが起こります。なんと長野に向けて発車する際に、一旦松本方面に200メートルほど戻ってから長野方面に向かいます。これをスイッチバックと言います。やがて長野駅に到着しました。次に乗る列車まで約2時間あったので私は長野電鉄に乗りに行くことにしました。

突然ですが、長野電鉄には2000系という車両があります。この車両は、昭和32年から39年に、日本車両で作られた車両で、主にB特急に使われます。この車両を見てみたかったのですが、見られるかどうかわかりません。長野電鉄の改札を通り、願う気持ちでホームに行くと、ちょうど2000系が長野止まりとしてホームに入ってきました。とてもラッキーです。写真を撮った後、隣のホームに止まっていた列車に乗り込みます。乗った列車は8500系という車両で、東急で使われていた車両です。長野電鉄は長野駅を出ると、初めのほうは地下を走るので、地上に出て最初に停車する本郷駅まで行った後、しばらくしてから長野駅に戻りました。長野駅では昼食を購入し、次は一つ目の目的である飯山線に乗ります。



115系  
松本駅にて



長野電鉄2000系  
長野駅にて

・・・8月4日（土）その2・・・

長 野	10:02～	( 飯山線	普通	越後川口行き)	～12:51	越後川口
会津川口	12:57～	( 上越線	普通	越後湯沢行き)	～13:08	小 出
小 出	13:17～	( 只見線	普通	会津若松行き)	～17:18	会津若松

飯山線にはキハ110という車両が走っています。2両編成で、後ろ1両は途中の戸狩野沢温泉駅止まりです。向かい合わせの座席の進行方向側に座り、発車を待ちました。列車は多少混雑をしていましたが、一駅ごとに人が減っていき、いつしか立客はいなくなりました。列車は、次第に山間部に入っていました。飯山線は長野県内では千曲川沿いに走っていきます。そして長野県最後の駅の、森宮野原駅にはJR日本最高積雪地点（7.85m）を示す標柱がたてられていました。新潟県内に入ると千曲川から名前を変えた信濃川沿いに走っていきます。車窓は右側のほうがきれいでした。やがて北越急行ほくほく線との接続駅である十日町駅に着くと約3時間の道のりも終わりに近づきます。人もふたたび増え始め12:51に定刻で会津川口駅に到着しました。ここから只見線に乗るために3つ隣の小出駅に上越線で向かいます。上越線の車両は篠ノ井線で乗った車両と同じ115系ですが、色が違い、白地に緑の線の新潟色でした。上越線の乗車時間は11分と短く、すぐに小出駅に着きました。



キハ110  
越後川口駅にて



日本最高積雪地点標柱  
森宮野原駅にて

ここからは会津若松まで、一番の目的である只見線に乗ります。只見線は新潟県の小出から福島県の会津若松までの135.2キロを38の駅（1駅は臨時駅）に止まりながら、約4時間かけて走る路線で、小出から会津若松まで全区間を走破する列車は、一日に3往復しかありません。なんと小出駅を出る只見線の列車は8時間ぶりです。景色もきれいな路線で、多くの観光客がこの路線に乗りに来ます。また、3本の列車のうち昼に走る列車はこの列車だけなので、列車は観光客で混雑していました。そのため景色を見るのに良いボックスシートは埋まっていて仕方なくロングシートに座りました。只見線も川沿いに走りとても景色のきれいな路線です。列車はしばらくすると、新潟県最後の駅であり、行き違いのできる大白川駅に到着しました。この駅での停車時間は少なく、すぐに発車しました。この駅を出ると次の駅までは23分かかります。しかし23分のうち、たぶん18分くらいはトンネルの中にいたと思います。実はこのトンネルは、6359mもあるからです。話は変わりますが、只見線で今回乗った車両は非冷房でした。つまり冷房のない車両に真夏の暑い中4時間も乗っていなければならないということです。皆さんは想

像出来るでしょうか。乗客はもちろん窓を開けています。それでも地上では暑いです。そこで救いになるのが、時々あるトンネルです。窓を開けたままトンネルに入ると、トンネルの中で冷やされた空気が、ものすごい音とともに車内に入ってきて、ものすごく涼しいです。寒がりの人は、涼しいというより、寒いとを感じるかもしれません。でも、これがいいのです。

話を戻すと、長いトンネルから抜けた列車は田子倉駅に到着しました。その瞬間、鉄道好きの人たちが一斉に駅名表の前に集まっていきました。そう、これが臨時駅の田子倉駅です。田子倉駅は12月～3月まではすべての列車が通過します。この駅は田子倉湖畔にあり、周囲数kmに商店はおろか、自動販売機すらありません。また駅前を通っている国道252号線は、積雪のためほぼ半年は不通となって、春や秋は只見線で行くことはできません。当然この駅を通勤、通学に使っている人などいなく、また観光客でも、使う人はほとんどいません。

田子倉駅を発車し、川が近づいてきました。水面には霧が立ち込めていて、ものすごくきれいでした。やがて会津川口駅に到着しました。この駅では、行き違いのため14分停車します。この駅も川の真横にあります。やがて対向列車がやってきました。その列車も混雑していました。その後も同じような景色が続きます。会津坂本駅を過ぎたあたりから再び山の中に入っていました。会津坂下駅まで来ると、周りが町らしくなってきました。そして、17:18定刻に会津若松駅に到着しました。只見線に乗って「大自然を見た」というのが率直な感想です。ぜひ皆さんも時間があれば一度行ってみたいはいかがでしょうか。



田子倉駅駅名表  
田子倉駅にて



キハ40  
会津川口駅にて

・・・8月4日(土) その3・・・					
会津若松	17:22～	(磐越西線)	快速	喜多方行き)～17:37	喜多方
喜多方	18:50～	(磐越西線)	普通	新津行き)～20:23	咲花
咲花	21:39～	(磐越西線)	普通	新津行き)～22:10	新津
新津	22:13～	(信越本線)	普通	新潟行き)～22:32	新潟
新潟	23:35～	(信越本・上越・高崎線)	快速ムーンライトえちご号	新宿行き)～5:29	新宿

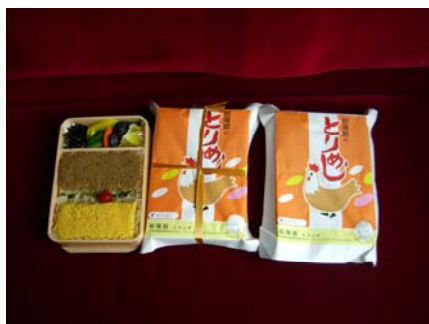
会津若松駅で、喜多方行きの快速電車に乗り換えます。この電車は719系という車両でした。喜多方駅に着いて、夕飯を食べに行きます。食べるのはもちろんラーメンです。駅に置いてあったラーメンマップを見ながら、店に入りました。私は特にラーメンが好きというわけではなかったのですが、どうせ喜多方に来たので食べることにしました。私はチャーシュー麺を頼みました。



麺はちぢれ麺で、スープとよく絡み合って美味しかったです。

喜多方駅に戻り列車を待ちました。やってきた列車は、キハ110でした。この車両は飯山線で乗った車両と同じです。突然ですが、一昔前まではローカル線の一部の駅で、駅弁の立ち売り（ホームで駅弁を肩から下げて売ること）を行っていましたが、現在はそのほとんどが、ホームでの立ち売りはおろそか、駅弁の販売そのものをやめてしまっている場合も多いです。列車は途中「日出谷」という駅に止まりました。この駅でも昔、駅弁の立ち売りをしていましたが、現在はやっていません。しかし、ローカル線の駅弁の多くが消滅している中、日出谷駅ではまだ、駅弁を駅前で売っているのです。さらに、この路線を走る「SLばんえつ物語号」の運転日には、会津若松行きのSL到着時刻にあわせてホームでこの駅弁を売っているのです。この駅弁はファンも多く、発売個数も少ないので「幻の駅弁」といわれています。私はその駅弁を食べたことがあります。素朴な味がしておいしかったです。ぜひ「SLばんえつ物語号 会津若松行き」に乗った時は、この駅弁を食べてみてはいかがでしょうか。ちなみに、この駅弁を確実に手に入れるには、あらかじめ2号車の前の扉の前に並んでいるとよいです。

話を戻すと、この路線は以前に乗ったことがあるうえ、夜で景色は見えなかったもので、何もしないで咲花駅まで過ごしました。咲花駅に着きました。この駅では私たちだけが降りました。暗闇にぽつんと小さい駅舎が建っていて、結構不気味でした。咲花駅の周りには咲花温泉が湧いています。ここでは何人ずつかに別れて温泉宿に向かい、温泉に入りました。温泉はものすごく硫黄の匂いがしました。一日の汗を流した後、再び咲花駅に戻ります。咲花駅にやってきた列車はキハ47という車両で、只見線に乗った車両とほぼ同じです。4両編成の列車で、なんとそれぞれの車両が、違う色をしていました。しかもやってきた列車に、一人も乗客は乗っていませんでした。つまり「貸切」状態です。しかし途中の駅で、ほかのお客さんが乗ってきました。結局、私たちと10人前後を乗せて列車は新津駅に到着しました。



日出谷駅駅弁「とりめし」

「SLばんえつ物語号」乗車時に撮影



咲花駅駅舎

咲花駅にて

ここからは、信越本線に乗って今夜乗るムーンライトえちごの発車駅である新潟駅に向かいました。車両は115系でこの旅行ではもう3回目の乗車です。新潟駅に着きました。ムーンライトえちごの発車時間まで1時間あったので、私は飲み物などを調達しました。やがてムーンライトえちごがホームに入ってきました。車両は昨日新宿駅で見たムーンライトえちごと同じ485系です。旅行参加人数は奇数人だったので、私は隣に知らない人が来ることになっていました。

どんな人が来るかと思っていましたが、結局、新潟駅を発車した時には誰も乗ってきませんでした。そして加茂駅で隣の人が来ましたが、小学校1年生くらいの子で、何事もなく過ごすことができました。そのうち私は眠りに落ち、目が覚めたのは新宿駅に着く3分前でした。そして定刻に新宿駅に到着しました。これで、夏休みの旅行は終了です。今回は何のトラブルもなく無事に終了しました。今回参加した部員は皆楽しめたようです。これからも参加する部員全員が楽しめる旅行をしたいと考えています。



115系  
新潟駅にて



485系  
快速ムーンライトえちご  
新潟駅にて