

2022 年度 冬期研修旅行記

高校 K.K

①はじめに

桐蔭学園鉄道研究部では、例年春・冬の年 2 回、研修旅行を行っています。近年は新型コロナウイルスの影響で実施できていませんでしたが、このたび 2019 年冬以来の研修旅行を実施することができました。

今回は 2 泊 3 日の行程で、小海線・大糸線・飯山線など、信越地方のローカル線に乗車しました。雪が多く降り積もっていた場所もあり、雄大な自然に圧倒された旅行となりました。

②1 日目(12/24)

当日は 2 学期最終日で、午前中に授業と終業式があったため夜からの出発となりました。



17 時 30 分、八王子駅に参加部員 5 名と引率の顧問が集合。予定より早く全員が集合したため、急遽 1 本前の列車に乗車。大月駅まで向かいます。

(中央本線 普通 大月行 八王子 17:48 発→大月 18:41 着)



大月駅に到着。木を基調とした暖かな雰囲気駅の駅舎でしばし休憩です。

その後、乗車予定だった松本行の普通列車に乗車。1 日目の終着地、小淵沢駅まで向かいます。

(中央本線 普通 松本行 大月 19:05 発→小淵沢 20:34 着)

小淵沢駅に到着。駅すぐそばの「泉園」で宿泊です。

③2 日目(12/24)



宿泊地から雪の被った南アルプスの山々が見えました。空気も澄んでおり、とても気持ちいい朝です。朝食を済ませ、寒い中足早に小淵沢駅へ向かいます。

(小海線 普通 小諸行 小淵沢 7:45 発→佐久平 9:42 着)



小海線は「八ヶ岳高原線」という愛称を持ち、非常に標高の高い区間を通る路線です。JR 最高駅の野辺山(1345m)があるほか、野辺山～清里間には JR 線最高地点(1374m)があります。ちなみに日本の最高駅は立山黒部貫光の室堂駅(2450m)ですが、こちらは架線から電気をとって走るバス「トロリーバス」の駅なので、レールの上を列車が走る、一般的に「鉄道」と呼ばれる路線では、小海線野辺山駅が最高駅となります。



車窓には延々とキャベツ畑が続き、標高が高くなるにつれて積もっている雪の量が増えていきます。

小海駅から先はたくさんの中高生が乗車し、車内はローカル線とは思えないほどの混雑に。その乗客のほとんどは私たちと同じ佐久平駅で下車し、イオンモールへと吸い込まれていきました。

当初の予定では星空を観る観光列車「HIGH RAIL 星空」に乗車予定でしたが、絶対に日中に乗車したほうが良いと思えるほど、美しい景色を楽しめました。

佐久平駅からは今回の旅行最初で最後の新幹線に乗車し、糸魚川駅まで向かいます。

(北陸新幹線 はくたか 555 号 金沢行

佐久平 9:53 発→糸魚川 10:57 着)

北陸新幹線は比較的新しい新幹線で、トンネルの多い路線ですが、糸魚川到着前には進行方向右側に日本海が、左側には雪山が見え、冬らしさを感じながら糸魚川駅に到着です。



糸魚川駅では約 2 時間の自由行動。駅前の商店街にある「麺家なりた」でひすいラーメンを嗜み、日本海が見える展望台へ。あいにくの雨でしたがその分荒々しい海を見ることができました。駅に戻ると、えちごトキめき鉄道の観光列車「雪月花」にも遭遇。他にも駅併設の「糸魚川ジオステーション・ジオパル」にあるジオラマで N ゲージの運転をしたり、保存されている元大糸線の



キハ 52 に乗車するなど、思い思いの時間を過ごしました。

(大糸線 普通 南小谷行 糸魚川 13:23 発→南小谷 14:25 着)



車内は空いていると予想していましたが、座席が埋まるほど混雑した状態で列車は糸魚川駅を発車。

大糸線の糸魚川～南小谷間、通称「大糸北線」は 2021 年度の 1 日平均通過人員が 55 人となっており、今年 3 月末をもって一部区間が廃止となった北海道の留萌本線の 145 人よりも厳しい数値となっています。JR 西日本や沿線自治体が抜本的な利用促進案を出さない限り、いつ廃止されてもおかしくない状態です。

列車は川沿いをかなりゆっくりとした速度で進み、途中から雪が見え始め、終点の南小谷駅に到着する頃には一面の銀世界が広がっていました。



南小谷駅では南小谷始発の特急あずさも停車していました。長編成の特急列車は圧巻です。大糸線沿線の観光地へのアクセス列車として設定されていますが、現在は1日1往復にまで

減少しており、今後が心配な列車でもあります。

15時ちょうど発の特急あずさを見送り、今回の旅行の目玉、リゾートビューふるさとに乗車します。

(大糸線・篠ノ井線 快速リゾートビューふるさと 長野行)

南小谷 15:16 発→松本 17:23 発→長野 18:31 着)



リゾートビューふるさとは、JR 東日本の「のってたのしい列車」の一つで、停車駅も観光に特化したものになっており、途中下車して観光ができるよう一部駅での停車時間を長く取っている列車もあります。また、特急並みの設備を持ちながら、快速列車として運転されるため、指定席券の料金が 530 円と安く、青春 18 きっぷでも乗車できるなど数多くのメリットがあります。



こちらも糸魚川～南小谷間同様美しい雪景色が続きます。アテンダントによる観光案内もあるため、車窓をより楽しむことができました。

車内にはモニターが設置されており、リアルタイムの前面展望が表示され、先頭から離れた座席でも景色を楽しめるよう工夫がなされていました。他にも記念スタンプや車内販売限定のグッズも用意されており、とても 530 円で乗車できるとは思えないほどのサービスでした。

日本三大車窓の一つである姨捨駅ではスイッチバックをしつつ、車内の照明を消して善光寺平を望む——はずでしたが天気が優れず、期待通りの車窓は見られませんでした。

3 時間以上の乗車でしたが一切退屈することなく長野駅に到着です。



長野駅からは長野電鉄に乗車。当時田園都市線からの引退直前だった8500系に乗車。長野ではまだまだ現役です。地下駅に停車する姿はさながら田園都市線の地下区間や半蔵門線を連想させます。旅先で地元の車両に

乗車するという不思議な感覚を感じつつ、信州中野駅まで向かいます。

(長野電鉄 普通 信州中野行 長野 18:50 発→信州中野 19:37 着)

信州中野駅から先は8500系はブレーキ設備の関係で入線できないため、乗り換えが必要です。乗り換えた列車も首都圏の中古車。元日比谷線の03系です。日比谷線時代に「B修」と呼ばれる大規模修繕を実施しているため、車内は中古車とは思えないほど綺麗で明るい車内でした。日比谷線の車両は田園都市線内にある鷺沼検車区で検査・修繕を行っているため、こちらの車両も田園都市線に入線したことがあるはずです。

(長野電鉄 普通 湯田中行 信州中野 19:41 発→湯田中 19:56 着)

湯田中駅到着後、すぐに駅前の温泉「楓の湯」へ。帰りの特急列車の出発時刻が迫っていたため少しせわしない入浴となってしまいましたが、1日の疲れを癒やし、湯田中駅に戻ります。



湯田中駅からはこれまた首都圏の中古車、元小田急ロマンスカーHiSEに乗車。海老名のロマンスカーミュージアムに展示されている車両ですが、長野では特急ゆけむりとして現役で活躍しています。この車両の魅力は何といっても展望席。運転室が2階にあるロマンスカー伝統のスタイルです。乗車率もかなり低かったため全員で展望席に乗車。長野に戻ります。



(長野電鉄 特急ゆけむり 長野行

湯田中 20:40 発→市役所前 21:26 着)

市役所前駅に到着。駅すぐそばのアパホテルで宿泊です。

④3 日目(12/26)

まずは徒歩で長野駅へ向かいます。長野電鉄のグッズを購入した部員もいました。



長野駅にはなんと東急バスが！東京～長野間の特急バス 60 周年を記念した長電バスの日野ブルーリボン II です。長らく東急バスと長電バスがこの特急バスを共同して運行していたため、この塗装が実現したそうです。しかもこの車両、元東急バスの車両で、青葉台営業所に所属していました。もしかすると、桐蔭学園前のバスロータリーに入ったことがあるかもしれません。

部員のほとんどが小田急線、東急線沿線在住のため、運命的な出会いを感じ、2 度目の人生を歩む車両に感銘を受けました。



長野駅からは飯山線に乗車します。今回の旅行 2 度目のキハ 110 形です。正式には長野～豊野間は第三セクターのしなの鉄道に移管されており、飯山線は豊野からの路線です。

(しなの鉄道・飯山線 普通 戸狩野沢温泉行

長野 8:25 発→戸狩野沢温泉 9:25 着)



しなの鉄道線内は地元の方の利用がりましたが、飯山線内はほとんど観光客や鉄道ファンでした。飯山を過ぎると車内も閑散とし、戸狩野沢温泉到着時、乗客は私たちだけでした。

戸狩野沢温泉駅からはジャンボタクシーで温泉街へ向かいます。戸狩野沢温泉へのアクセスは新幹線も停車する飯山駅が担っており、バスは全て飯山駅発着となっています。



戸狩野沢温泉では「ふるさとの湯」へ。硫黄の匂いが漂い、湯温は高めでした。屋外にも温泉に入浴できる場所がありました。中には「湯温注意 地元民専用」という場所もあり、源泉の温度が非常に高いようです。



野沢温泉村は全国有数の豪雪地帯。膝上まで雪が積もっていましたが、それでも「例年よりはかなり少ない」とタクシーの運転手の方がおっしゃっていました。例年だと高さ 1m～2mほどある道路の区画線を示すスノーポールが埋まってしまうそうです。

しばし休憩したのち、再びジャンボタクシーに乗車し戸狩野沢温泉駅に戻ります。



戸狩野沢温泉駅にはラッセル車が停車していました。また、作業員の方がホームを除雪しており、雪への涙ぐましい努力を感じました。

(飯山線 普通 越後川口行

戸狩野沢温泉 11:36 発→越後川口 14:06 着)

飯山線も、2021 年度の 1 日平均通過人員が戸狩野沢温泉～津南間で 63 人、全線平均で 477 人とかなり厳しい数値となっています。のっけのしい列車「おいこっと」も運転されていますが、雪による運休も多い路線です。戸狩野沢温泉へのアクセスが飯山駅に集中し観光需要も見込めないことから、こちらの路線も抜本的な利用促進案を出さなければ、廃線になる可能性も否めません。



途中、日本最高積雪地点である森宮野原駅に到着。その高さなんと 7m85cm。人が定住する場所では、世界でも有数の豪雪地帯だそうです。

十日町駅には 36 分停車します。この間に駅構内にある駅そばで昼食を済ませます。出汁が効いており、庶民的で昔ながらの味わいでした。

その後も雪景色の中をゆっくりと進み、越後川口駅に到着。3 分遅れでしたが、上越線には間に合いました。

(上越線 普通 水上行)

越後川口 14:12 発→水上 15:48 着)

上越線は吹雪の中を懸命に進んでいきます。右も左も真っ白で、どこかで足止めになるかもしれない、と危惧していましたが、さすが天下の上越線。貨物列車なども走行するため、しっかりと除雪されていました。

(上越線 普通 高崎行)

水上 15:53 発→高崎 16:56 着)

水上駅からは 1 日目の中央本線と同形式の 211 系。着実に首都圏に戻っているのを感じつつ進んでいきます。高崎駅に着く頃には雪はすっかり車窓から姿を消していました。

(高崎線〈上野東京ライン〉 普通 小田原行)

高崎 16:59 発→品川 19:03 着)

ついに高崎線に入り、東京もすぐそこ——と言いたいところですが、乗車時間が意外と長く、一同爆睡でした。改めて首都圏の広さを感じます。

19 時 3 分、品川に到着し解散しました。

⑤おわりに

今回、私含めほとんどの部員が鉄研での旅行自体初めてでしたが、大きなトラブルもなく終わることができました。また、列車の大きな遅延もなく、改めて日本の鉄道の素晴らしさを感じる旅行となりました。

最後になりますが、指定席券の手配や引率など、この旅行をサポートして下さった顧問の先生方、旅行の計画や実行の流れを教えてくださいました先輩方やコーチ、OBの皆様に深く感謝申し上げます。また、旅行前日は運休となっていた大糸線・飯山線・上越線をはじめとする各路線に従事する皆様、本当にありがとうございました。



記事内の写真は全て筆者撮影

《参考文献》

JR 西日本(2022) 区間別平均通過人員および旅客運輸収入(2021年度)

<https://www.westjr.co.jp/company/info/issue/data/pdf/data2022.08.pdf>

JR 東日本(2022) 路線別ご利用状況(2017~2021年度)

<https://www.jreast.co.jp/rosen.avr/pdf/2017-2021.pdf>