

雪中列車

冬旅は久しぶりだ。平成8年に青森へ行って以来で、もう丸6年になる。また、今回は行程の中にも宿泊先にも目黒君や楠君といった友人関係は一切登場しない、まったくの一人旅である。これは平成7年の春以来のことである。

今年の冬はあまり寒くないので、多少寒くなってもたかが知れている。そんな冬だから多少物足りないかもしれないけど、久しぶりに東北へ行って来ようかと思う。幸い、2月に3連休がある。これを利用しない手はない。

しかし、今回（平成14年2月8～11日）の旅はなかなか決まらなかった。目的は雪を見に行くことのみで、当初からそれだけははっきりしていたけど、そのルートがなかなか決定を見ないのだ。成案になりそうだった高松－東京－福島－山形－秋田－新潟－富山－高山－名古屋－高松というのは当然ながら運賃が高くなるのと、快速「ムーンライトながら」の指定券が取れなかったのと合わせて見送りになった。そのあと、いろいろな案が浮かんで消え、妥協を重ねた結果、朝一番の「マリンライナー2号」で出発するという納得するには程遠い内容で切符を買うことに決めた。しかし、あとは行程の効率化と運賃・料金を詰める程度で、ルートの的には時間的なものも含めて致し方ないと諦めていた。

ところが、前日になってふと思いついたことがあった。というよりは、見落としなのだが、この新しい案に変更しようと思った。行程の一部を変えるだけなのだが、高松と神戸の三ノ宮を結ぶジャンボフェリーという航路があり、その夜行便を利用して少しでも時間を節約することにしたのだ。フェリーからは三ノ宮の始発列車に始まり、東京－郡山－会津若松－新津－富山－敦賀－小浜－綾部－和田山－姫路－高松というルートになった。これにすると、ルート上一切重複しないから三ノ宮から高松まで一枚の乗車券となり、フェリー代を加えるだけで済むわけである。当初案からはずいぶんスケールが小さくなり、また敦賀から先は本意ではなかったけど、予算上背に腹は変えられない。

2月8日の金曜日の夜、仕事が終わって上司や同僚と飲む。旅に出る数時間前だというのにのんきなものだ。帰宅したのは22時頃だった。

今朝まで私は妻に「マリンライナー2号」で行く旨を告げてあったが、一転夜行便になって少し決まりが悪いが、夕方に連絡していたので、その体制で待っていてくれる。風呂に入ったりして、2時間近く過ごして出発する。

夜とはいえ、連休前ということもあってか、いつもより車の量は多いように見える。フェリー乗り場で妻と別れて窓口へ行く。駐車場にはたくさんの車が停まって乗船を待っている。いつもならトラックばかりなのに、今晚は乗用車もかなり交じっている。

切符を買って乗り場へ行くと、既に長い列ができてる。50人くらいはいるのではないか。あの駐車場の車を思うと、カーペットで横になれるのだろうかと不安になってきた。でも、よく考えてみると、車の人たちは我々よりは後から乗るわけだから、先に寝床は確保できるだろう。でも、同乗者がこの50人の中にいると思うから油断はならない。

船内の清掃が終わって、改札が始まる。普段は仕事で月に2回この船に敷いてあるマットの交換に来ているが、客として乗るのは久しぶりだ。船はいつものではなく、かつて航行していたニュージャンボフェリーで使われていた船を使用していた。そういえば、常用の2隻のうち、1隻はドックに入っているからマット交換はできない、と会社で話していたのを思い出した。その代役のようだ。

中に入ってみると、座席に行く人も結構いて、難なくいい場所が取れた。カーペットといっても、例えば、通路側だと深夜とはいえ人の往来があって落ち着かない。中央だと周りを囲まれてこれも落ち着かない。そこで通路際だが、荷物置き場を挟んで1メートルくらいの間隔のある場所にした。ここだといちいち人の気配を気にすることもない。

寝床を取られないように畳一畳分のスペースは確保した。出航してから横になろうと思う。その様は正に「起きて半畳寝て一畳」だ。三宮の到着は4時くらいだから、出航前から持参の毛布をかぶって寝入っている人もいる。毛布持参は冬のことで工夫しているけど、車でないと、あのかさばるものを持ち歩くことなどできない。

そうこうしているうちに定刻の0時30分を少し遅れて出航したようだ。動き出したから、私も寝ることにする。この船もかつては4時間少しかけて航行していたものだが、神戸側の発着する港が青木から三ノ宮になって所要時間が30分ほど短縮されたので、寝るにしても正味3時間がいいところだろう。だから、さっさと寝る。

到着を知らせるアナウンスで目が覚めた。ほとんどの人は既に身支度を整えており、降りる準備ができています。私は身支度といっても上着を着るだけで終わりだから、何のことはない。

2月の4時前では辺りはまだ真っ暗だ。そんな中、三ノ宮に着く。降りると海の風が冷たい。夜明け前の今くらいの時間が一番冷え込む。乗船場の前から三ノ宮駅行きのシャトルバスが出ているが、こんな深夜便にも設定があるのか心配だったけど、小さなバスが1台停まっていた。でも、4時過ぎに着いたのに、発車は4時35分発で、30分近くある上に、肝心のバスの扉がまだ開いていないから中にも入ることができない。さすがにこれは堪える。それでも、4時20分頃に扉が開いて即座に乗り込んだものの、底冷えのするバスの車内もかなり厳しいものがある。外との差は風の有無くらいのものである。席は全て埋まって、若干の立ち客もいる。みんなの顔が寒さでこわばっている。

定刻に発車して、5分くらいで三ノ宮に着いた。いつもは大勢の人で賑わっているこの界限も今は車がちらほら走っている程度で、まったくの別世界だ。バスから降りる頃になって、やっと車内が温かくなってきた。

昨日のうちに切符を買っていたので、それに鉄を入れてもらって入る。高架のホームはさすがに風が強い。でも、風をしのぐ場所はなさそうだ。仕方がないので、ベンチに座って小さくなる。一番列車が来るまでまだ20分もある。ぼーっと周りの広告や看板を見てみると、仕事で乗っている車のラジオから流れてくるCMの会社や商品が目につく。

すぐ北側に並んで走っている阪急電鉄の始発らしい電車が梅田方面に向けて出て行った10分後、やっとJRの一番列車である京都行きの普通列車が入ってきた。車内は暖房が効いていて暖かい。各車両に十数人ずつ乗っているようだ。4つ目の摂津本山辺りから寝ることにする。起きていても景色は見ることはできないし、よく通る線だから、寝不足解消のためにもここで寝たほうがよさそうだ。

気が付くと乗客は相当増えている。もう塚本を走っていて、ほどなく大阪に着いた。ここで乗客はどっと波のようにホームに流れ込んでいった。また20分ほどの待ち合わせとなる。どこで抜かれたか、高知発の臨時快速「ムーンライト高知」が先着してラストスパートを前に静かに佇んでいた。

それにしても、この人ごみは何だろう。普段の土曜日の営みをしている人もいれば、私のように連休を利用して遊びに行く人もいる。その日常と非日常の両方で駅は早朝から活況を呈している。上りの「シユプール」号が他形式との混血編成で入ってきた。

5分前になって、これから乗る長浜行きの列車が入ってきた。寒いから素早く車内に

入って、右側の席に座る。別に右でないといけないというのではない。この辺りの区間はどちらに座っても景色に際立った違いはあまり見られない。大津で左手に琵琶湖が見えるくらいだ。

6時03分発車。山崎付近で新潟からやってきた急行「きたぐに」とすれ違う。この時間帯は終着を目指す夜行列車との行き違いがいくつかあって楽しい。辺りはやっとな青みがかって来て夜が明けようとしている。向日町の列車群もかすかに見えるようになってきた。京都の手前で今度は客車列車が大阪へ向けて走って行った。

6時41分、京都着。3分ほど停まるとすぐに発車していく。ここからは各駅停車になる。

今乗っているのは223系という形式で、主にこの京阪神地区の新快速用に造られた車両と私などは理解していたけど、実際はこの列車も使っていて、結局快速・普通の別なく使われているようだ。乗客の立場からすると、嬉しいサービスであり、こういうことならいくらでもやってほしい。

山科を出て湖西線と分岐すると長いトンネルに入った。トンネルを出たところが大津である。県庁所在地の駅とは思えない雰囲気、さっき通ってきた高槻や茨木の駅前風景とそう変わらない。でも、左手奥に琵琶湖が見える点だけは大きく異なる。

石山で客車列車とすれ違って、草津では車内もだいぶ空いてきた。草津線へ乗り換えるのだろうか。雲の間からオレンジ色の太陽が顔をのぞかせている。天気はよさそうだが、この3連休は寒波が来るといふから油断はならない。でも、私はこの寒波を期待して北へ雪を見に行くのだ。だから、足止めにならない程度までなら大いに降ってほしいと思っている。地元の人には怒られそうな話であり、また虫のいい話でもある。

ところで、時刻表を見ていると、京都手前ですれ違った客車はどうも青森から来た特急の「日本海2号」のようだ。そのあと石山で出会ったのが、東京からの急行「銀河」らしい。逆かもしれないが、どちらにしても後から来たほうはかなり遅れている。

野洲を出て野洲電車区を過ぎると、にわかに田んぼが広がってきて、ビルや住宅もまばらになってくる。と同時に、駅間も長くなって列車はかなりの高速で田畑の中を駆け抜けている。

近江八幡ではかなりの乗客の入れ替わりがあった。客層もだんだん若者が中心になってきた。旅行やスキーなどに出かけているのだろう。みんな楽しそうな表情をしている。

安土を出た辺りから太陽は隠れ、能登川では線路が雨で濡れている。すると、次の稲枝でとうとう降り出した。雨の中を快走していると左手に彦根城が見えてきた。彦根を出て、7時51分米原着。

ここで豊橋行きの新快速に乗り換えて大垣まで行く。同じホームながら4両編成の豊橋行きははるか後方に停まっており、私は8両編成の先頭にいたので、席を取るのに苦労した。

7時57分発車。新幹線や北陸本線が左へ分かれていく。入れ違いに特急「加越1号」となるらしい列車が側線から入っていくのが見えた。

北陸道をくぐる。周りにはもう山々で、いたるところで雲か水蒸気か分からないが立ち込めていて、山肌には雪が残っている。正月に交通機関を大いに乱した雪の名残りだろうか。

左手に伊吹山を見ながら右に左に蛇行して、関ヶ原トンネルを抜けると盆地のような関ヶ原に着いた。ここから岐阜県に入る。それまで静かだった車内が賑やかになった。それと符合するかのようにそれまで曇っていた空も雲が切れて明るくなってきた。この分だと、名古屋に着く頃には晴れているだろう。

次の垂井でも大勢乗ってきて、立ち客まで出る状況になった。大垣、名古屋へ遊びに行く人たちだろう。旧新垂井の迂回線、東海道本線の赤坂支線など合流して大垣が近づいてくると、雲は関ヶ原で止まったかのように晴れ渡っている。名古屋で晴れるどころか関ヶ原を出ると、あっという間に晴天になった。電車群を右手に見ながら、8時32分大垣着。

ここで8時48分発の大垣始発の浜松行き特別快速に乗り換える。このまま豊橋行きに乗っていてもよかったけど、結局最終的にはこの特別快速に乗り換えて浜松へ行くことになるので、始発の大垣から乗っておいたほうが席の心配をしなくてもいい。その前にトイレに行って髭を剃る。三ノ宮に着く前に船内で剃っておけばよかったけど、これでスッキリした。

富山始発の特急「しらさぎ2号」が入ってきて先に出る。続いて8時48分にこちらも発車する。揖斐川、長良川を見ながら走るうちに居眠りを始めて、気が付くと庄内川を渡っていた。10分くらい寝ていたようだ。名鉄の赤い車両が寄り添ってきて、名古屋に着く。ここでほとんどの乗客が降りていって、同じくらいの人に乗ってきた。次の金山でも結構乗ってきて、車内は立ち客が多くなった。

笠寺か大高辺りの工場に掲げてある気温の電光掲示板には6度と表示されている。列車の中にいるから温度を感じることはできないけど、9時過ぎの気温としては少し肌寒いように思う。

大府を通過する。この辺りからアパート、マンション、一戸建てなどが目立つようになる。ところどころに田んぼもあるから、昔は一面田んぼだったのかもしれない。この辺は名古屋のベットタウンなのだろう。

刈谷や岡崎で先行の普通列車を追い抜く。岡崎を出ると、田舎の風景になる。国道が延び、その沿線にはスーパーマーケットやガソリンスタンドもあるけど、田畑が多く、近くに山々が見える。

蒲郡で高架工事をしていた以外は、概ね同じような風景が続いていたけど、トンネルを抜けると太平洋に出た。出たといっても、かなり遠くに見えていて、列車が少し高いところを走っていたから見えただけで過ぎない。その海に近い辺りには遊園地らしい施設が見える。名古屋以来、停車駅が少ないこともあってか、100キロくらいのスピードで飛ばしている。景色がやってきては過ぎ去っていく。豊川を渡って、飯田線と併走しながら豊橋に着く。

ここでも乗客は入れ替わって、若干減ったとはいえ、まだ立ち客はなくなる。しかし、客層にははっきりした変化があって、家族連れや若者よりも競艇を見に行く人の比率が高くなった。この先の浜名湖には競艇場がある。3連休でもあることだし、おそらく開催日なのだろう。

しんじょはら

ここから各駅停車となる。豊橋を出て二つ目の新所原の手前で満開になった梅の木が1本、見事に満開になっていた。ここで静岡県に入り、旧二俣線の第三セクターの天竜浜名湖鉄道と分かれる。

しばらくすると、少し小高いところを走っている列車から浜名湖が望まれた。広さは琵琶湖には到底及ばないが、それでも広い。周りには松林もあって、知らずに見せられたら海か、海がオーバーなら大きな入江と見間違えるかもしれない。もっとも、右手に広がる太平洋とは目と鼻の先にあり、これも水路のような今切口でつながっているから入江と言えなくもない。

新居町で競艇へ行く人たちが降りていく。駅の雰囲気は山陽本線の宮島口に似ている。少し空いてきた列車はこのまま弁天島を過ぎた辺りまで浜名湖を堪能させてくれる。うなぎの養殖場もあって、それを見ていると、季節に来てぜひ賞味してみたいと思う。

舞阪を出ると、何もないただっ広い原っぱのようなところを新幹線とともに真っ直ぐに貫いている区間がある。わずか数キロなのだが、東海道本線の中でも一番寂しいと思われるこの区間に新幹線の16両のフル編成が東京方面へ走り抜けた。新幹線との間を遮るのが何一つなくきれいに見ることができる。さすがにこのときばかりはこの荒涼とした風景も一瞬のきらめきで華やぐ。大垣からわずか2時間弱で浜松まで移動できるとは、私が旅を始めた15年程前と比べても30分近く早く着くようになったし、新幹線が開業する前の東海道本線の急行よりも速い。10時38分浜松に着く。

次に乗るのはわずか2分の接続の10時40分に発車する静岡行きである。さっきまで乗っていた列車は大垣行きとなって戻っていく。

アナウンスを聞いていると、どうも女性の車掌のようだ。ワンマン列車に見られるような機械の声ではない。このところ、鉄道の世界には車掌のみならず運転手も女性が進出している。ほんの少し前だと改札ぐらいのものだったし、もっと前になると、車販とか食堂車のウェイトレス、キヨスクの店員といった鉄道の運用に直接関わらないところに限定されていたものだ。車販もウェイトレスもキヨスクも、もとより旧国鉄やJRの従業員ではないから、鉄道に従事できないのは当然なのだが、民営化されて15年も経つと、どの現場にも女性の姿が見られるようになった。今まで男性ばかりの世界だったから、かえって新鮮だ。

最初の駅である天龍川を出ると、川幅の広い天龍川を渡る。晴れてきて太陽が差し込むためか進行方向右側の窓はどれもブラインドが下ろされている。

磐田に着く。今ではサッカーJリーグのジュビロ磐田の本拠地として乗降の多い駅になっているけど、かつては健在だった工場の引込み線跡やレンガ造りの荷扱い用のホームなどが残っていて歴史を感じさせる。

袋井と掛川の間に愛野という駅がある。見たことも聞いたこともない駅だけど、平成12年春の「新緑のアルプスと潮香る君ヶ浜」で東海道本線を普通列車で下ったときに建設中だった横を通り過ぎたのを思い出した。駅前には公園、大駐車場、道路などが整備されており、周辺には広大な土地が広がっている。この土地に分譲住宅を建てて人を集めようというのだろう。両隣の駅はもちろん、静岡や浜松からのベットタウンとしての街づくりを進めていくのだろう。

掛川で新所原で分かれた天竜浜名湖鉄道と合流すると、この辺りから茶畑が目立つようになる。渋い深い緑がきれいに葉を揃えて整然と並んでいる。八十八夜には程遠いけど、何だかお茶が飲みたくなってきた。

金谷でどっと降りていく。大井川鉄道に乗り換える人もいるのだろう。車内は急に閑散となった。大井川鉄道のホームにかつて近鉄で走っていた特急用車両が入ってきた。レールはしばらく併走して、大井川の手前で大きく左にカーブして千頭方面へと分かれていった。こちらは天龍川と同じような川幅の広い大井川を渡る。どちらも規模も流れもよく似ている。

焼津辺りから単調になってきて、おまけに車内は陽射しと人いきれで暖かく、また眠たくなってきた。みかん畑や菜の花畑、それに梅の木が、濃淡さまざまの色を残して過ぎ去っていく。そんな風景が続いてひっそりとした用宗に着く。左手には山がすぐ迫っている。

用宗を出ると列車は安倍川を渡って、静岡の街並みが見えてくる。11時49分、静岡着。

ここで在来線を一旦お休みして、新幹線に乗り換える。

というのは、このまま在来線に乗って先に進むと今晚泊まる予定の郡山に着くのが暗くなってからになる。久しぶりの郡山なので、明るいうちに着いておきたい。そのためには途中のどこかで新幹線を挟まなければならない。そこで必要最小限の静岡―東京のみ新幹線を使うことにした。これで郡山到着は夕方になる。ちなみに、全て在来線で郡山まで行った場合の到着は19時28分となり、宇都宮辺りで暗くなってしまう。

しかし、いくら緊縮予算とはいえ、今回の旅のメインでもない東海道を在来線で走る必要はないではないか、新幹線で突っ走ればいい、と思われそうである。ここに今回の旅のプラン決定の苦しさが出ている。

冒頭にも書いたが、本来は行先が秋田にしろ、新潟にしろ、まず夜行の「ムーンライトながら」に乗って早朝の東京駅からスタートするはずだったのだ。すなわち東海道部分は夜行で、しかも乗車券と指定券のみで移動でき、かつ朝からメインに近い東京から時間が有効に使えるという一石二鳥の案だったのだが、全車指定の「ながら」の指定券が取れなくてはこの案も水泡に帰してしまう。2月の閑散期なので、いくら3連休があるといっても臨時の「ながら」の設定はなかった。その差を少しでも埋めようと船の夜行便を使って三ノ宮からスタートしたのだが、それでも新幹線を使わざるを得ず、このプランになったのである。夜行に乗れなかったばかりに今日一日がまるまる移動になってしまった。これは私の最近のプランの中でも最低の出来に属する。だからといって、久しぶりの3連休を見逃して旅を中止するようなことはしない。

次に乗るのは12時06分発の臨時の「ひかり180号」東京行きだ。東京到着は13時10分と、東京以遠の接続もよい。そんな列車がうまい具合に今日運転されているのは非常にありがたいことだ。ホームで「鯛めし」とお茶を買って待つ。

果たして座れるだろうか、と不安だったけど、そこは一人旅の強み、相席ながら、山側に空いている席を見つけて失礼する。立ち客はいないけど、席はほとんど埋まっている。これも連休のためだろう。

まず発車すると、さっそくホームで買った「鯛めし」を開ける。鯛のほぐし身がご飯が見えないくらい敷き詰められている。たいへんあっさりとした味で醤油が入ったご飯はほのかに暖かかった。でも、量が少なかった。

さて、新幹線にしろ、在来線にしろ東海道は約2年ぶりである。社会人となってからは休みはせいぜい3連休がやっとなので、あまり遠出はできない。だから、行先はどうしても近場になるけど、たまに少し足を延ばすと新鮮だ。今、左手には富士山が眼前に姿を現しているが、頂から麓まで雲ひとつなく全景を見せてくれている。前回見たときは少し霞んでいたけど、今日はそんな霞みも見られない。全く青と白しかない。

こんなとき、便利なはずのデジタルビデオカメラだが、私はあいにく相席で通路側に座っている。窓側に座っている女性は何やら仕事をしているようだ。邪魔もしにくい状況だし、富士山撮りたさに「席を換わってください」とはお上りさんでもあるまいし、言い出せるものではない。このデジタルビデオカメラ、去年の秋に買ったばかりで私の旅に同行するのは初めてである。できれば富士山を初の静止画にしようと思っていたけど、諦めざるを得ない。そうこうしているうちに新富士を通過して富士山は後ろのほうへ去っていった。

富士山を見て終わると、一種の虚脱感のような気持ちに襲われる。打ち上げ花火を見終わった後のようなものかもしれない。心なしか周りの風景が野暮ったく見える。そんな中、「ひかり180号」はこの晴れ渡った東海道を颯爽と気持ちよさそうに駆け抜ける。

三島を過ぎると、熱海までは伊豆半島の付け根の部分を通るからトンネルばかりにな

る。トンネルとトンネルの間にはみかん畑が広がっていたりする。熱海の次の小田原では右手に小田原城が見えるはずなのだが、右側、つまり海側の窓は太陽が射してくるので、みんなブラインドを下ろして、何も見えなかった。

ここまで来ると、列車は平坦なところを走っているようで、風景もマンションやビルなどが増えてきて平凡なものになってきた。スピードは当然在来線以上に出ているから、その平凡な景色が飛ぶように迫ってきては消えていく。それでも揺れは少なく、気にもならない。さすがは新幹線と感心する。新横浜を経て13時10分、東京に着いた。

私にとって東京駅はいつ来ても素通りする駅だ。そもそも旅をするのに駅を目的とすること自体がおかしいのであって、ましてその土地に何か目的でもない限り、素通りするのは当然のことで、それは東京だろうが高松だろうが同じである。そういうわけで、私の旅で東京を目的にすることはまずないので申し訳ないけど、今回も素通りさせてもらう。前回、東京駅を訪れたのも千葉にいる目黒君の宿舎が目的だったので、やっぱり素通りだった。また、学生時代に血眼になってJRの全線を完乗したときでさえ、東京とその周辺を乗っても東京駅は素通りだった。東京駅で降りても用事がないのだから、仕方のないことだ。

さて、目まぐるしくなって13時15分頃に出る山手線に乗って、13時20分頃に上野に着いた。次に乗るのは13時45分発の快速「ラビット」宇都宮行きだ。上野駅のホームに下りるのは学生のとき以来ではないかと思う。

昼下がりののんびりした少し薄暗いホームにE231系という従来からは聞きなれない形式の列車が入ってきた。両数を数えたわけではないけど、1編成が8両くらいで、クロスシート車両が真ん中に2両連結されている以外は全てロングシート車両という内容のようである。快速列車ともあろうものがロングシート中心の編成とは何事かと思うが、致し方ない。致し方ないから、何両目かのロングシートに腰を下ろす。

しばらくすると、定時が来て発車。久しぶりの東北本線である。さて、東京までは基本的に起きていた。ここからはご無沙汰しているので、ますます起きていなくてはならない。6年前に青森へ行ったときは新幹線で盛岡まで行ったから在来線には乗っていない。それ以来東京以北へ行っていないので、少なくとも6年は東北本線に乗っていないことになる。さらに記憶を遡ると平成4年に完乗目的で北海道から九州までまとめて片付けているが、その間は間違いなく乗っていない。つまり、最低10年は乗っていないことになる。その10年ぶりの東北本線の距離にしてほんの3割程度の郡山まで乗り継ぎながら進む。

しかし、何としたことかさっそく居眠りをしてしまい、気が付くと久喜だった。大宮も知らずに通り過ぎたわけで、上野での決意が空しく響く。しばらくして通った利根川では川面に白波が立っていた。かなり強い風が吹いている。農機具を覆っているシートが今にも飛びそうなくらい激しくなびいている。

上野では少し雨が降っていたようだが、こちらは快晴である。周りは田んぼばかりで、こが古河を出た辺りまで来ると、遠くに雪を被った山々が並んでいるのが見えてきた。新幹線おやまの高架が近づいてきて14時48分、小山着。ここから終点の宇都宮まで各駅停車となる。

きぬ鬼怒川を渡ると、また同じようなのどかな風景が展開される。やはりよほどの大都市でもなければ、本線といえども田舎の風景というのほどこの線でも同じである。

ところで、私はドア付近に座っている。駅に停まる度にホームから風が入ってくるけ

ど、あまり寒く感じない。寒波は本当に来ているのかと疑うほどだ。

石橋を出ると、石油や石灰の貨車がズラリと並んでいて壯観だが、それでも側線のレールは持て余し気味だ。国鉄時代の陸上輸送を一手に引き受けていた頃からすると、これは正に「惨状」とも呼べる姿である。様々な交通・輸送手段のある昨今、世間は昔のように鉄道を必要としなくなった。レールが剥ぎ取られることなく残っているのが、かえって侘しさを増しているようでもある。また、この辺の駅のほとんどで国鉄時代の駅名標が残っているのも郷愁を誘う。15時15分、宇都宮着。

ここで7分の接続で黒磯行きに乗り換える。跨線橋を上ったところは広い通路で、土産物売り場もある。そこで「東北」を感じた。そんな大げさなものではないのかもしれないけど、何となく雰囲気の違いを歩いていると一瞬冷たい風が吹いたのだ。これは香川はもちろん東京まで来ても、今回の旅では味わったことのなかったひんやりとした風だった。しかし、黒磯はまだ東北の入り口に過ぎない。この辺で感心するほど東北はご無沙汰しているということだ。

定刻の15時22分に発車。車両はさっきと同じE 231系で、やはり編成の中ほど以外はロングシートである。接続がいいからクロスシートは既に誰彼か座っているので、またしてもロングシートに甘んじる。

ここまで来ると、周りの山々に占める雪の面積もかなり増えている。でも、まだまだ迫ってくるというほどでもない。しかし、この雪山を見ていると、つくづく奥羽本線へ入りたかったなと思う。

列車は淡々と走っては各駅で乗客を降ろして行って、車内は徐々に閑散としてきた。駅もまた、かつての特急街道の面影はなく、のどかな駅舎であり、駅周辺である。新幹線が開業するまでは使われていたはずの待避用のホームも今ではレールが赤錆びている。2つ目の宝積寺ほうしゃくじで烏山線のディーゼルカーが2両停まっている。ローカル線には珍しく接続がいいようだ。

左手には釈迦ヶ岳が見えている。でも、写真を撮るのとはばかられる。何分、ロングシートなので、皆がお互いを監視しているようで落ち着かない。こうやってメモを取っているのも怪しまれているのではないかと、気にならないでもない。

矢板とか那須野といったところまで来ると、ホームからの風も冷たい。宇都宮での風と同じだ。高原のある高いところだから風が冷たいのは当然で、何だか車内も寂しくなってきた。私が乗っている車両はもう10人ちょっとしか乗っていない。そして16時13分、終点の黒磯に着いた。

ここで16時48分発の福島行きに乗り換える。待ち時間が30分ほどあるから改札を出てもよかったけど、乗り換えホームへ向かう。でも、まだ列車は入っていない。こういう途中駅だから、おそらく福島方面から来た列車の折り返しだろう。時刻表を見ると、郡山からの列車が黒磯に着くのは16時32分になっているから、まだ20分近くある。

多分、この接続時間で黒磯クラスの駅ならば、席は勞せず取れるだろう。なのになぜ、そんなに接続列車のことを気にしているのかということ、ホームに立っていると非常に寒いのである。風があるのだが、これが身を切るような冷たさなのだ。この時期の東北へはしばらく行っていなかったから久しぶりに感じる北の冬の厳しさだ。同じようにこの寒空の中で十数人がホームで待つ。その横で停車中だった貨物列車が東京方面へ向けて静かに動き出した。

16時半頃、福島方面から列車が見えてきた。早く到着してくれと願う。願っても定刻

にならないと着かないのは当たり前だけど、姿が見えているのに何ともできないというのは非常に口惜しい。そして、やっと到着した。

やってきた車両はこれまたロングシートの車両で701系という。そもそも奥羽・羽越本線の客車の置き換え用に造られたものだが、こんなところにまで拡大している。私が最後に訪れた頃には寝台電車を普通列車に格下げした715系という車両が走っていたのだが、もうなくなったのかもしれない。

上野以来、私にとってあまり好ましくない車両が続いているけど、いいところもある。それはドアが改善された点だ。従来の車両は冬場には「半自動」といって、開けるのは手動だが、閉めるときは自動という方式が取られていた。それがドアの脇にある開閉ボタンを押せば、乗客が自由に開け閉めできるようになっていて、隙間風が入らないようにできているのだ。北国ならではだなど、こちらに来る度に感心する。これでクロスシートならなおさらいいのだが。

定刻に発車する。これが本日最後の列車で、これに乗って郡山まで行って投宿となる。周りは山ばかりだと思うのだが、雲が低く麓しか見えない。しかし、見えている麓も白くなっているので、かなりの雪なのだろう。明日が期待できる。

高久や豊原辺りは寂しい風景になっている。寒村というにふさわしい。時間ももう17時でそろそろ日の入りだから余計寂しさも増す。沿線にはちらほらと残雪が見え、夕日を浴びた雲がオレンジ色に染まっている。長い鉄橋を渡って、福島県に入った。

白坂を出ると、風の中を粉雪が舞っている。薄暗くなっているから、まるで浮かび上がってくるようだ。風はさらに強まっていて、雲もだいぶ分厚い。

白河に着く。レールを外したただっ広い土地が物憂げに広がっている。そんな広い構内を持っているのに、ホームはわずかに島式ホームが1つだけというのは意外だ。駅裏には白河城址があり、櫓らしい建物が見える。それまで静かだった車内に部活帰りの高校生の一団が乗り込んできて、一転賑やかになる。

列車は白坂付近から続いていた山岳路線に別れを告げ、平坦なところを走っているようだ。山の間を縫って走っていたのが、田んぼに変わっている。ホームから入る風はますます冷たさを増している。17時49分、本日の宿泊地である郡山に到着する。

郡山は学生時代に東北旅行をしたときに毎晩のようにお世話になった駅で思い出深い。お世話になったといっても、毎晩ホテルで泊まったというのではなく、まだ現役だった急行「八甲田」や「津軽」にこの郡山から乗って目的地を目指していたのだ。そのとき利用していた東北ワイド周遊券の自由周遊区間の南端の駅がこの郡山だったのである。降り立つのもそのとき以来である。残念ながら、その周遊券は今はない。

例によって予約はしていないので、泊まる場所を探さねばならない。郡山ほどの都市ともなると、駅周辺にはたくさんのホテルが並んでいるに違いない。他の乗客とともに改札を出る。

考えてみると、今日改札を出るのは初めてだ。今回は観光は抜き、列車に乗るだけの旅だから、外に出る必要はないのだが、一日中改札内となると「籠の鳥」と言えなくもない。

駅前のバスターミナルはちょっとした庭園のようにになっている。池があり、樹木が植わっている。散歩コースほどの広さもないけど、憩いの場といった感じだ。そこで信号待ちをする。

陽も落ちて、温度はさらに下がっているようで、風はますます冷たく感じる。しかも、強風だ。その上、駅前の信号だから車優先でなかなか青に変わってくれない。隣で待って

いる地元の女性ですら「寒い！」と一緒にいる仲間と言いついてくくらいだ。信号が変わると、彼女たちはすぐさま走り去って行った。私はちょうど信号を渡った先にあるホテルに足を運んだ。何ととっても今日から3連休である。こんな駅前の一等地に果たして、泊まることができるかどうか。

幸い、その心配をよそに二つ返事で取れた。かえって拍子抜けした。これで安心して夜を過ごせる。30~40分くらいテレビを見ながら休憩をして、外へ食べに行く。

でも、闇雲に歩いて適当に店に入ると失敗しかねないので、まず本屋へ入って地元のタウン誌で調べて行くことにする。知らない土地に来て、外れを引かないためにはこれが一番確実な方法だ。紹介されるくらいの店だから、まずくはないだろう。この近辺でいくつか選んで、そのうちの自家製の手打ちラーメンというのに惹かれたので、そこへ行く。

入ってみると、ラーメン居酒屋という感じで、カウンターにテーブル、座敷まである。外観も内装も小奇麗でラーメン屋という印象は薄い。座敷では若者が宴会をやっている。やはり居酒屋だ。店の人の感じは非常にいい。カウンターに座って、さっそく「手打ちラーメン」の丼を注文する。

あっさりしており、いわゆる中華そばとも違うスープで、何が入っているのかよく分からなかったが、なかなか美味しい。麺はきしめんのように平たく、ちぢれ麺だ。手打ちというだけあって、おそらく麺を切るのも機械ではなく手作業なのだろう。ただ、それにしてもあまりに麺の太さが違いすぎる。太い麺は腰がしっかりしていてボリュームを感じるけど、細い麺になると、箸で持っただけで切れそうな貧弱な麺なのである。手打ちだから、これが売りなのかもしれないけど、同じ井にある麺にこれほど差があるのは頂けない。

我が讃岐の手打ちうどん店でも手作業で麺を切る店はいくらでもあるが、ここまで麺の太さはバラバラではない。第一、これでは麺が茹で上がったときの固さにムラができてしまう。どの太さの麺に合わせればいいのか、ということになる。細い麺に合わせると、太い麺は芯が残って固い麺になってしまうし、太い麺に合わせると、細い麺はすぐに切れてしまう。スープはよかったのだから、麺の太ささえ均等またはそれに近くなれば、もっと美味しくなると思う。

19時過ぎにホテルに戻る。風呂上りに飲むビールを買おうと思って、館内の案内を見ると、自動販売機がないのである。つまり、ビールはおろか、カップ麺やつまみ類も置いていないのだ。これは2階にあるスナックで飲んでくれと言うことなのだろうか。ホテルに戻って10分も経っていないけど、またフロントにキーを預けて外に出ることにする。1階に下りると、フロント脇に煙草の自動販売機があったが、私は煙草は吸わないから何の関係もない。私が見たこのホテルの自動販売機は唯一これだけである。寒いからもう出たくなかったのだが、仕方がない。雪を見に来ておいて、「寒いから」とは我ながらおかしい。

コンビニエンスストアはさっき食べに出たときに何軒か見つけているので、入ってみる。すると、見つけていた数件何れも酒類を置いていなかった。他にもあるだろうと、別の筋に入ってコンビニを見つけては覗いてみたけど、やはり置いていない。郡山市のコンビニでは酒類は置いてはいけないと決められているのだろうか。

こうやって、10分、20分と歩いているとゴワゴワと言うか、バリバリと言うかだんだん顔が痛くなってきた。耳も痛い。ここまでの寒さを経験するのは、初めて北海道へ行った十数年前以来ではないかと思う。風が強いから駐輪場の自転車は軒並みなぎ倒されている。

こうなれば一番確実なところへ行くしかない。駅のキヨスクまたはコンビニである。最近駅にもコンビニがあるので便利だ。駅へ行けば、必ず酒類は売っている。首尾よく缶

ビールとつまみのお菓子を手にして意気揚揚ホテルに戻る。でも、たかが500ミリリットルの缶ビールを2本買うのにここまで血眼にならなくてもいいものだが、こう何軒も振られ続けられると意地にもなる。もっとも、この様はさながらアル中患者の禁断症状にも似ている。

さて、これからやらなければならない重大なことがある。今回の旅は明日がいよいよメインの磐越西線と日本海の荒波だ。その前にぜひとも、今回初めて同行しているDVカメラの静止画撮影をマスターしておきたい。今さら何を言っておるのかと思われるだろう。恥ずかしながら、静止画については何も勉強をしないまま旅に出てしまったのだ。その状態で昼頃に富士山の撮影ができずに悔しがっていたのは本末転倒、読者の方に笑われそうである。ほどなくテスト撮影も終え、ソルトレークシティ冬季オリンピックの開会式を見ながらビールを飲む。23時頃、就寝。

5時過ぎに目覚し時計のベルで目を覚ます。まず、今日の天気を知りたい。5時になったから、間もなくテレビが始まる時間だ。点けてみると、うまい具合に天気予報をやっている。それによると、現在の郡山の気温はマイナス2.2度、若松マイナス3.2度で予想最高気温は郡山が2度、若松が1度となっている。天気のほうは郡山が曇りで、若松と喜多方は雪、新潟は曇りときどき雪である。ただし、雪の予報の若松では雪崩注意報も出ているので、気温の割に寒さが緩むのかもしれない。

5時半頃、ホテルを出る。駅前では清掃作業をしている初老の男女が5、6人いる。この辺の自治体のボランティア活動だろうか。まだ辺りは真っ暗だ。そんな中彼らは黙々と仕事をしているが、やらされている風には見えない。それは表情を見れば分かる。

駅には人影がちらほら見える。朝帰りらしい人はおらず、みんな早起きして駅に出てきているようだ。改札を通過して、一番手前のホームに足を運ぶと既に列車は横付けされていて、発車を待っている。

これから乗るのは5時56分発の喜多方行き普通列車だ。前面には昨日の雪が少し残っていて、厚化粧をしているようだ。

嬉しいことに、この列車は会津若松で約20分停車する。しかも、車両はかつての急行型455系6両編成で、何より国鉄型車両というのがいい。車内はデッキ付近がロングシートに改造されている以外は原型を留めている。デッキが残されているから、外気を遮断できて冬などは特に助かる。昨日の東京以来、ロングシートにばかり座ってきたので、クロスシート車両にあたってホッとす。時間が来て発車。

最初の停車駅である喜久田までに山の稜線が見えてきた。空の色も黒から濃紺に変わり、だんだん夜が明けようとしている。やはり昨日の大阪、京都と比べて、東に位置するだけに夜明けは20分くらい早いようだ。周りは田んぼばかりで、山はまだ遠い。その平坦なところを気持ちよく快走している。

磐梯熱海ではもう景色は見えるくらいの明るさまでになった。周辺の山々も軒並み白い帽子をかぶって並んでいる。静岡県の熱海と同じく温泉の町で、こちらは旧国名を冠している。駅周辺は温泉宿が肩を寄せ合うように並んでいる。そのどこからも湯気が上がっているから、朝風呂に入ることができるのだろう。こういうところならば、公衆浴場もありそうだ。ちょっと来たときに入りたい。ホームや枕木、家の屋根には雪がうっすらと残っている。

列車はどんどん登っている。電車だから少々の勾配など何ともない。登るにつれて、田畑の吹き溜まりではかなり積もってきているし、吹き溜まりでなくても10~20センチは積もっているように見える。郡山を出て30分も経たないうちに道路以外は一面の銀世界



になった。

かつてはスイッチバックだった中山宿の旧駅を見下ろして、現在の中山宿に着く。ホーム一面のみの寂しい駅だ。標高は400メートルでわずか数駅でかなり登ってきている。

列車は雪を巻き上げながら走っている。辺りはもう20センチくらいの積雪しょうこになっていて、上戸では使われていないホームは雪で埋もれ、駅前しょうこは雪かきをしたのか雪が2～3メートルくらい山積み

にされている。積もっていないところを探すのが大変なくらいになっている。

上戸を出てしばらくすると、左手に猪苗代湖が見えてきた。でも、間近は走ってくれない。右手にスキー場のゲレンデが見える。ライトアップされているので、一晩でも滑ることができるのだろう。

猪苗代湖に着く。でも、防雪柵が目の前に立ちはだかり、近くに見えるのか遠くにあるのか、柵がなくても見えないのか様子は分からない。ホームはもう50センチくらい積もっている箇所もある。

先ほどゲレンデのあった山は磐梯山であった。こちらが猪苗代湖の外周を巻くように走っているうちに、左手に見えていたのが右側に移った。

猪苗代湖もそうだが、周りが田んぼで吹きさらしになっている駅では必ずと言っていいほど防雪柵が設置されている。川桁とか翁島などもそうで、何もなければ駅が雪で埋もれてしまって、列車の運行に支障をきたすのだろう。



列車が登りきった辺りで景色がパッと開けた。すると、右手に会津盆地が広がってくる。左には木々の向こうに観音様らしい巨大な白い像が見える。お寺のものなのか、観光地のものなのか分からない。あとで調べてみると、この像は「やすらぎの郷 会津村」という施設のものだそう。列車は左右に大きくカーブしながら、ゆっくり下りている。

東京電力の日橋川発電所の横を通る。レンガ造りの重厚な建物で歴史を感じさせる。日橋川は太く水量の多い川で冬の

この時期は特に多いのだろう。このあとも度々発電所が見られた。

東長原、広田と盆地の只中の駅ではだいぶ雪も少なくなっている。ひとまず第1ラウンドは終了といったところか。広田では大阪セメントの引込み線があり、言い訳程度に並ん

でいるタンク車が雪を被って佇んでいる。7時09分、会津若松着。

ここでは7時30分まで約20分停まるので、改札を出てみる。前回訪れたのもう10年ほど前になるけど、駅からは出ていない。そのとき郡山から新津へ客車列車に乗ったのだが、進行方向が変わるこの駅で機関車の付け替えを見たのは覚えている。それまで先頭に立っていたディーゼル機関車の前面には分厚い雪が付いており、さすがは雪の多い土地だと感心したものだ。

駅舎は会津若松城を模した造りで、白壁と黒い瓦の城郭のような建物だ。といっても、今回初めて改札を出たので、若松城を実際に見たことがない。駅前には白虎隊の銅像がある。その若松城はこの近くにあるのだが、駅前からは見えない。今回はお城にも東山温泉にも目もくれず、ただただ列車に乗るだけの旅だから何とも味気ない。



雪は5センチくらい積もっていて、さらっとした雪質だ。それでも雪には慣れていないから、歩くのにも変に力が入る。滑って転んだりしてはみっともない。静かなわけではない駅周辺なのだが、雪のためか、しんとしているように感じる。

駅に戻る。まだ朝の7時では売店で弁当も売っていない。でも、ここで逃しても次の喜多方でラーメンにありつけるだろう。ただ、ラーメン店が朝の7時や8時に開いているのだろうかという懸念は

ある。我がさぬきうどんはその点、製麺所になると朝の5時から麺を打っていて、店も兼ねてやっているところではその5時から食べさせてくれる。あまりいい話ではないが、朝帰りの若者が小腹が空いたと早朝のうどん屋へ駆け込むというのは、よく聞く話だ。

列車はここで進行方向が逆になる。すなわちこれまで郡山寄りだった車両が先頭になるわけだ。今、切り離し作業が行われ、我が喜多方行きの列車が半分の3両になった。これから先頭になる3両がそのまま喜多方行きとなる。残された3両は郡山へ取って返す。このような作業を見ていると、7時24分に只見線が、7時27分に磐越西線の上り列車が到着した。只見線の折り返し会津川口行きは只見雪まつりのため只見まで延長運転されるという。只見は雪の深いところで、今どのくらい積もっているのだろうと思う。

7時30分、発車。うっすらと積もった中をモーターを唸らせながら走ってい



る。盆地なので田んぼが遠くまで広がる。少し陽が射してきた。喜多方を出ると、また違った風景が展開されるだろう。

塩川の手前で日橋川と再会。その塩川は会津若松と喜多方とのちょうど中間にあって、他の駅と比べて行き違い設備もあって、快速「ばんだい」、「あがの」やSL牽引の臨時列車も停まるちょっとした駅で、周辺には家や商店などが並んでいる。

7時53分、喜多方着。磐越西線で電化されているのは喜多方までなので、ここから先はディーゼルカーになる。次の列車は8時27分発の新津行きである。



さて、お目当ての喜多方ラーメンを食べることにする。喜多方でラーメンを食べるのはちょうど10年前のやはり冬以来のことだ。その日は長野から飯山線、只見線と乗り継いで会津若松に着いて、そこから新潟行き快速「あがの3号」に乗って、新潟へ行く予定だったのを、先発の列車で喜多方へ行ってその時間差を利用して食べたらしい。「らしい」というのは、当時の行程表にそういう記録が残っているからであって、私自身どのようにして喜多方にやって来たのかは10年

も前のことになるので、さすがに覚えていない。食べたということだけ覚えているのだ。

駅前通りに入る。ラーメン屋しかないかのようにラーメン屋ばかり軒を連ねている。前回来たときは夕方で季節柄もう真っ暗だったので、駅の雰囲気も駅前通りも何だか違う町のように感じるが、違和感はなかった。そして、1軒の店に入る。

芸能人がよく訪れ、テレビでも紹介されるというこの「平和食堂」という店はおじさんとおばさんの2人でやっていて、有名な店にしては飾り気がなく、好感が持てる。

昨夜食べた店とは対極にあるように、店内は写真を貼ったサインの色紙だけである。知っている人のものもいくつか目に付き、地元の演歌歌手らしいポスターも貼られてあった。また、テーブルや椅子は大衆食堂でよく見かけるパイプの骨組みのそれで、メニューも手書きでサインと並んで壁に所狭しと並んでいる。でも、その雑然とした中に温かみも感じる。

無難に醤油ラーメンを頼んだ。朝一番の客なのか、仕込みがまだなのかなかなか出てこない。次の列車が出るまであと30分程度しかないから十分な時間とはいえないので、少しそわそわする。5分くらい経った頃、やっと出てきた。麺はちぢれ麺ながら、すうっと入ってくるので、喉越しはいい。だしもあっさりしていて、朝の胃には優しくかった。全体的においしかったけど、チャーシューはもう少し柔らかいほうがよかった。もっとも、チャーシューはそのときどきでうまかったり固かったりするもので、一概には言えない。満足して店を出る。記憶は確かではないが、10年前に入ったのはこの店ではなかったか。何となくそんな気がする。

可愛らしい駅舎の中に数十人の人が同じ8時27分に発車する新津行きと会津若松行きの改札を待っていた。このうちのほとんどの人が若松行きに乗るのだろう。

時間が来て改札を通る。若松行きに乗る人のほうが圧倒的に多い。彼らは今私が乗ってきた列車の折り返しなので、暖かい車両の中で待ってられるが、私の他わずかな人たちは寒い中、待合室もないホームで列車が来るのを待つ。

8時26分、会津若松発の新津行きが到着した。1分停車の後、発車。これは会津若松に7時27分に到着した列車の折り返しであった。キハ47系の3両編成だ。

喜多方を出ると濁川を渡り、もう会津盆地に別れを告げる。盆地が尽きると、早くも雪が深くなった。こうやって眺めていると、時折り田んぼや川の土手などに人の足跡が見られる。動物ならまだしも、このようなところに何の用があるのだろうかと思う。

ところで、この列車は今回初の気動車である。これから上り勾配に挑むが、エンジンが唸る度に揺れが激しくなる。エンジンが唸れば唸るほど高いところを走るので、雪も深くなるだろう。でも、こう揺れるとメモを取るのも一苦労だ。



喜多方の次の山都がいきなり10キロも離れている。これだけ駅間が離れているのに出会うのも久しぶりだ。ここから阿賀野川に寄り沿う。大きな穏やかな川だ。これまでの日橋川よりもさらに川幅が広い。広いから悠然と流れているように見える。

荻野辺りで雪が降り出したけど、薄日も射している。雪といっても粉雪のような雪で、積もるようなものではなさそうである。それでも前日までの雪で、多いところでは50センチは積もっている。



野沢に着いた。ここで30分停車するので、改札を出てみる。小さな駅舎の前には古びた木造の商店や駅前旅館など数軒並んでいて、タクシー数台が人待ち顔で所在無く停まっている。列車が到着したというのに人影もまばらで閑散としている。夜などものすごく寂しいに違いない。駅前の道路にも雪があるくらいだから、車の往来も少ないのだろう。地図で見ると、野沢駅は西会津町の中心となっているが、例によって並行する国道49号や町の中心からは外れている。寂しくて

当然だ。

改札を通過して列車に戻る。駅の周りではそれなりに積もっているけど、ホームは5センチくらいしか積もっていない。線路だけではなく、ホームも除雪をしているのだろう。この列車を撮ろうとホームの先へ行く。近頃はホーム一杯になるような長編成の列車も少なく、長いホームを持って余しているようだ。だから、ホームの両端は誰も足を踏み入っていない。そこを一步一步踏みしめる。さくっさくっと軋むような音が聞こえる。

雲しかなかった中から青空が見えてきた。そういえば、あまり寒くない。話が違うではないかと思ったけど、今朝方見た天気予報の「なだれ注意報」を思い出して、少し納得した。多分、気温も3℃という低い温度ではないだろう。9時27分、発車。

福島県最後の駅となる徳沢は飯豊連峰いいで
やへいしろう

や弥平四郎登山口の案内板がある。でも、山の中にいるので、どれが飯豊連峰でどれが弥平四郎なのかすらも分からない。ここで5分停車しているうちに3両編成の快速「あがの2号」が通過していった。

最初のトンネルを抜けると新潟県に入った。依然として阿賀野川に沿って走っている。一方、天候のほうは雲が切

れて晴れてきた。豊実を出ると、強い陽射しと雪による照り返しで上下から眩しい。県境の峠も越えたようなので、だんだん雪も浅くなるのかもしれない。



ひでや
9時59分、日出谷に着く。駅舎にJAの支所があり、駅の業務も兼ねているようだ。先ほどの上野尻でもそうだった。ところで、ここは5年ほど前まで駅弁を売っていた。時刻表を見ていて、会津若松と新津の間でこの一駅だけ売られているので、気になっていた。たしか「とりめし」だったと思う。過去2回乗ったときには食べることなく通り過ぎてしまった。あれから10年訪れる機会がないまま、駅弁のほうは先に消えてしまった。残念という他ないが、仕方のないことだ。

長い平瀬トンネルを抜けると鹿瀬に着く。これまでの天候が嘘のように一転、鉛色の雲が空を覆い、雪が降っている。野沢以来、どの駅のホームも幅が広い。普通の駅の1.5倍はありそうな幅の広さだ。何か意図があるのだろうか。

津川は快速も停まる駅で臨時のSL列車の停車駅でもある。それを意識してか、駅舎もホームも待合室もレンガの壁紙を張ってそれらしく見せている。駅名標も従来の左書きの他に右書きのものまである。雪が降っているからホームから入ってくる風も冷たい。

三川を出た辺りから居眠りを始めてしまった。気が付くと、次の五十島で17、8分停車をしているところだった。天候は雪が降ったりやんだり、陽が射したり隠れたりではっきりしない。その五



十島を出ると、やたらとトンネルが多くなる。

そのトンネル群が終わり馬下まおろしに着くと、だいぶ下りて来ようだ。ここから急に視界が悪くなって吹雪きだした。越後平野に入って平坦にはなったけど、やはり新潟、雪の降り方はすさまじい。

五泉でかなり乗ってくる。喜多方以来久しぶりの市である。ここは蒲原鉄道が接続していたけど、何年か前に廃止されてしまった。その敷地が空しく残っている。このあと駅毎に乗客が増えていき、11時24分新津着。

「雪中列車」の続きを読む