

欲張り信州

それにしても慌ただしい旅立ちである。もう少しゆっくりできないものかと思う。今回（平成6年8月9～12日）は信州を回る。

これから乗ろうとするのは18時47分発の快速「マリンライナー52号」岡山行きである。会社が終業時間は17時半ではあるが、あくまで定時であって無論ジャストで終わるわけではないし、「やれやれ」と少しは落ち着きたくもなる。そうなるのは分かっているので、予め荷物は会社に持って来てあるのだが、かえって安心してのんびりしてしまう。すると、時間が迫っているのにも気付かずに、間際になってバタバタすることになる。それにまだ、切符も買っていない。毎度のこととはいえ、我ながら閉口する。

今日は明日の朝から信州へ入ることができるように新幹線を2本乗り継いで豊橋で泊まることにしている。

このように夜に出発するのを私は「0日目」と呼んでいる。本来の旅を「1日目」の朝から始められるように、その場所までの時間と距離を稼ぐための前夜発、という意味である。この「0日目」で一番効果があるのは夜行列車に乗ったときだ。宿泊費が浮く上に、降りれば目的地だから一石二鳥だけど、今回はあいにく適当な夜行がない。

高松駅には発車10分前に着いた。混雑している窓口で、やきもきしながら切符を買って改札を通ったのは5分前であった。車内は時間帯からして会社員が多く、それらに交じって浴衣姿の若者が目立つ。今日は瀬戸大橋の対岸の児島で花火大会があり、それを見に行くのだろう。その余波を受けて立ん棒になる。

今年の我が香川県は極度の水不足に悩まされ、生活用水の利用すら時間が制限されている始末で、恒例の夏祭りや花火大会も中止の憂き目に遭っている。若者たちは近くで見られるのなら瀬戸大橋を渡っているようである。周りを見るとカップルばかりだ。たしかに、男だけで祭りに行っても面白かろうはずがない。それに、観光客を多数呼べる有名なものならともかく、大体祭りというものは地元でやるから「行こうか」という気になるのであって、中止になったからといって、わざわざ隣の県まで散財しに行こうなどとは思わない。このようなぼやきが出るのも彼女のいない僻みからであるという自覚はある。

定刻の18時47分に「マリンライナー52号」は発車した。夕方のラッシュにしては大して混んではいけないので、次の坂出辺りで座れるだろう。

よく考えてみると、最近私は一人旅をしていない。指折り遡ってみると、おそらく2年半前の平成4年の春以来と思われる。ここでいう「一人旅」とは全行程をひとりで回る旅であり、この2年半の5回ほどの旅では全行程もしくは一部で同行者があった。元来、一人旅が好きであり、それを身上としている私としてはずいぶん御無沙汰の一人旅である。

坂出で座ると間もなく眠りだした。瀬戸大橋を渡る轟音でも目が覚めず、児島で花火が上がったかどうか知らずに通り過ぎていた。気が付くと岡山のひとつ手前の大元付近を走っており、乗り換えの案内放送をしている。19時45分、岡山着。

次に乗るのは「のぞみ28号」東京行きである。「のぞみ」の乗車は初めてなので乗り心地や走りっぷりのほどが楽しみである。20時09分、定刻に発車。

指定された席は山側の2人掛けの窓際の席だ。乗り心地は新造の車両ということもあって、「ひかり」より快適であるが、走りのほうは夜で景色が見えないので、いまひとつ分

からない。でも、明かりがどんどん過ぎ去っていく様子は、やはり「ひかり」よりも速いように思う。

「のぞみ 28 号」は岡山から東京行きの最終列車となるが、全車指定のせいか、特別料金のせいか、「ひかり」に比べて乗車率はあまりよくなかった。乗車率がよくない分、車内は静かである。ここでやっと、今回の旅の予習をする。どこでやっておるのかと思う。

ひと通り終わると京都に着いた。隣のホームには後で乗り換える「こだま 492 号」静岡行きが停まっている。「のぞみ」は豊橋には停まらないので、今乗り換えてもいいけど、このまま名古屋まで行く。

7号車へ行って、サンドイッチとビールを買って、遅い夕食を摂る。変な取り合せだが、夜の車内はビールに限る。見えない窓外に目をやり、自分の顔を見ながら飲み食いする。

21時46分に名古屋に着いた。京都で追い抜いた「こだま 492 号」の名古屋着は22時06分で20分も待ち時間がある。京都で乗り換えておけばよかったと思うけど、後の祭りだ。しかし、夜のホームで所在なく過ごすのも、何がどうということもないが、ホームにいる人の動きなどを見ていると、なかなか面白いものである。それにこの時間ともなると、もう暑くはないので、待っていて苦痛もない。

しばらくすると、「こだま 492 号」が入ってきた。さらに後から来た「のぞみ 306 号」が先発して、22時13分に発車。ベッドタウン化が著しいとは言え、新幹線駅としては新設のせいもあって、話題に上ることも少ない三河安城を経て、22時42分に豊橋に着いた。

今日はここまでである。今晚の宿だけは予約しておいた。普段は予約などせずに飛込みで泊まるけど、時間が遅くなる場合は事前に予約しておく。どこへ行っても「満員御礼」などと言われて、駅前広場で寝たくはない。

予約しておいたホテルは駅の西側にある。ちょうど駅の裏手になるので、いくら豊橋といえども東口と比べると少し寂しい。フロントでキーを受け取り、部屋に入ると23時である。もうビールは飲まない。

ひと風呂浴びてベッドに入る。ほんの数時間前まで高松で仕事をしていたのが嘘のように感じられる。学生の頃から前夜発というのを度々やってきたけど、この急激な状況の変化がたまたま好きである。これは「0日目」からの出発でしか味わえない。まもなく眠りに落ちていった。

午前5時、モーニングコールで目を覚ます。時間に余裕があるのでゆっくり支度する。ホテルを辞して外に出ると、まだ日は昇っておらず、人影も少ない。少しひんやりとしていて気持ちがいい。駅の西口はまだ開いていないので、地下道を通って東口へ回って改札を通る。幸い、飯田線のホームは一番東寄りにあるから都合がいい。それにしても、やけに長い地下道だ。たしかに広い豊橋駅のことだから、このくらい長くて当然なのだろうけどまだ夜の延長のようなこの時間帯では地下道も少々不気味だ。

ところで、初日の今日は飯田線を辰野まで北上し、中央本線の小淵沢まで行くことになっている。今回は珍しく観光中心の旅である。

ホームには飯田線の一番列車6時00分発の普通列車はすでに入線していて、発車10分前にして車内は学生らしい若い人でいっぱいである。休日の早朝でしかも下り列車だから、とたかを括っていたのがいけなかった。今は夏休みだ。とかくファンの間に人気のある飯田線なので、混雑するのも致し方ない。やむなくロングシートに座る。

定時に出ると、しばらく東海道本線に沿うように走る。船町、下地しもじと停まって、豊川を

渡ると大きく右にカーブしながら東海道本線と分かれて北東に向かう。

すぐに小坂井に停まる。この駅は意外にも長いホームを持っている。そんな長いホームがなぜあるのだろうと不思議に思っていたら、かつてはこの駅で名鉄と接続していたという。遡ってみると、昭和31年の時刻表に載っている。もう40年以上も前のことだ。

またその次の牛久保もなかなか大きな造りの駅で、こちらは海軍の工場こうしょうがあったらしい。そこで働く人たちが活況を呈したに違いない。その牛久保を出ると、すぐ最初の目的地である豊川に着いた。この辺りまでは飯田線もローカル線のイメージなど感じさせない。

この豊川は名鉄とも接続しているし、なんとといっても豊川稲荷があるので、駅舎は堂々としている。昭和6年に当時の金額で7万円も投じて建てられた石造りの駅舎は、同じ石造りの門司港や兵庫と比べると見劣りはするけど、どっしりした重みを感じさせる。

これから豊川稲荷のお参りである。朝早くから殊勝な心掛けだと思えるかもしれないけど、私自身そういう信仰があるわけではない。ただ、せっかく近くを通ったので、一度くらいは行ってみようかと思っただけだ。

まだ日が出たところで依然として人通りは少なく、駅前商店街もシャッターが下りている。2日前まで「みたままつり」が行なわれた様で、そのチラシがあちこちに残っている。お盆のこの時期は全国どこへ行っても「みたままつり」が行われているのだろう。



駅からわずか5分で着いた。大きな門をくぐると、散歩がてらお参りに来ている人が何人か見られる。境内は広く、正面に本堂があり、その奥にもお堂のようなのが建っていて、そちらのほうへも行ってみたけど、あまり時間がないので、早足で駅へ戻った。こうして、初めての豊川稲荷のお参りは終わった。

次は6時44分発の本長篠行き普通列車である。豊川までの8.7キロは、短いながらも複線だったけど、この先終点の辰野までは単線となる。それにしただがって、沿線にもわかにかローカル色が濃くなってくる。しかし、山が迫るでもなく、川に寄り添うでもなく、まだあまり勾配のきつくないところを電車は淡々と走っている。

豊川の次の駅は三河一宮である。その名の通り、ここに三河国の一宮とががあったことに因む駅だ。その砥賀神社へお参りに行くように思われる人はいなかった。

この辺りで豊橋平野は終わりを告げて、平野部は細くなっていき、周りは畑が目立ってくる。そして、長山、江島と駅のほうもだんだんと寂しげな雰囲気になってくる。

新城しんしろに着く。この辺では久しぶりに大きめの駅である。新城市の中心駅で繁華街も近くにあるようだけど、市役所などは少し離れている。ものすごく賑わっているわけでもなく寂れているわけでもない。ここまでのところ、乗降はほとんどない。

大海から鳥居にかけて、戻るように南下して鳥居からは一転、反転するように再び北上する。そのとき、豊川を渡る。当たり前だけど、豊橋を出たときと比べると、かなり細くなっている。長篠の合戦の舞台となった長篠城を経て、7時28分に本長篠に着いた。こ

こで降りる。

これから鳳来寺へ行こうかと思う。バスは予め調べてきてあるのだが、駅前発ではないようである。地図を見ると、この駅は国道から分かれた細い道を少し入ったところにあり、バスは到底入れそうにない狭さである。しかし、接続はわずか4分しかない。その多分国道だろうと思われるほうへ歩いていくと、目の前を鳳来寺行きらしいバスが通り過ぎて行った。タクシーで行ってもよかったけど、そこまでして行きたいというわけでもないの、駅に戻ることにした。

待合室のベンチに腰掛ける。もうこの辺ともなると、駅員と乗客は顔馴染みといった様子で、世間話に興じている。ほのぼのとした雰囲気は漂っていて、いかにもローカル線らしい。それを横目に駅の案内掲示や外から駅舎を眺めたりして時間を潰した。そうこうするうちに狭い駅舎がいっぱいになってきた。

8時00分発の普通列車に乗る。豊橋とは逆方向だし、行き先も中部天竜行きなので、乗客は少ない。左手に行けずに終わった鳳来寺のある鳳来寺山が見える。右手には豊川が寄り添い、トンネルだらけになり、だんだん「らしく」なってきた。

最初の停車駅である三河大野は近くに温泉がある。かつて飯田線が4つの私鉄として運営されていた頃は、駅舎に隣接して旅館を建てて経営していたそうだ。国鉄が買収するまで続いたとのことで、この辺りはさすが民間だと感心する。

次の湯谷温泉に着く。ここも三河大野と同じく旅館を経営していたという。駅から徒歩数分のところに湯谷温泉があり、朝風呂にちょうどいいと思い、今回の旅の有力な訪問地のひとつになっていたが、時間の都合で見送った。

三河川合から池場にかけて駅間が長い。5キロ近くもある。飯田線で駅間5キロというのは相当な長さで、元私鉄とは思えないくらいだ。でも、これくらい山の中まで入ってくると、駅間が長くなるのも仕方のないことだろう。その三河川合は山間の駅にしては広い構内だと思っていたら、近くの鳳来湖にある宇連ダム建設の資材運搬のために使われていたからだという。

愛知県最後の駅である東栄を出てすぐのトンネルを抜けると静岡県に入る。静岡県に入ったからというのではないのだろうが、さすがに茶畑が多い。また、この辺の山は杉が目立ち、ちょっとした駅では構内が広い。ダム建設と並んで木材を運搬していた頃の名残りだろう。今はトラック輸送が主力だろうから、広い構内がかえって侘しい。

県境付近を走っているためかトンネルが増える。特に静岡県に入ると、特に目立ってきて、トンネルの間に駅や鉄橋があるといった感じになる。明るいところよりトンネルにいるほうが長い区間もあるのではないかとも思う。

東栄からは寂しい駅が続く。川に沿っているけど、いろいろな川が合流しているので、何川かは分からない。それにしても、天気の良い中を冷房の効いた列車でのんびり走っていると、日ごろの喧騒を忘れさせてくれる。

8時45分、中部天竜に着く。鳳来寺へ行けなかったツケが中部天竜での待ち時間を増幅させることになった。なんと2時間18分待ちである。それならさっきの湯谷温泉で降りてゆっくり温泉につかればよかったじゃないかと思われるかもしれない。

本来なら、本長篠で鳳来寺へ行ってから今乗ってきた列車のもう1本あとの8時27分発の同じく中部天竜行きに乗る予定であった。

しかし、このような事態になったからといって、代替案として湯谷温泉を出したところ

で、この両列車の運転間隔はわずかに30分程度しかないから、これでは「ゆっくり」温泉につかれない。さらにその次となると、あとで乗る列車になるので、この2時間20分程の時間をどちらの駅で過ごすかということになる。結局、中部天竜のほうが面白そうだとということで、散策することにした。

面白そうだとは言っても、駅の周りには何もない。ただ、駅の構内に平成3年4月に「佐久間レールパーク」という鉄道の博物館ができた。車両や行先標のプレート、鉄道模型の展示があり、もちろん飯田線の歴史も紹介している。大いに食指が動くし、そもそもこの駅で降りたのはこの施設の見学が目的だったけど、10時にならないと開かない。また、佐久間ダムがあるので、行けないかなと思ったけど、こちらに至ってはバスが午後の1往復しかない。タクシーで行くとなると、片道でバスの往復運賃くらいかかりそうなので、ダムは諦める。それならば、どこまでも晴れ渡った青空のもと、近辺を歩くことにした。



まず、線路沿いの道を豊橋方面へと向かう。両端は普通の民家が並んでいて、中には雑貨店が1軒くらいあったかもしれない。いかにも昔の街道といった趣きのある道だ。でも、高校生が1人、2人歩いている程度の人通りで、夜になると寂しいだろうなと思いつつ道なりに歩いていった。



途中右に折れて、自転車・歩行者用の橋を渡った。橋の下を流れているのが天竜川で、川幅は比較的広く流れも緩やかだ。もっとも川幅の半分以上が河原である。

渡り終わるとまた旧街道のような道に出た。こちらのほうがこの町の中心なのだろう。色々な店が軒を連ねて、見ていて楽しい。店の前では子供たちがキャッチボールをしている。それらの店が尽きたところに佐久間高校があった。さきほどの高校生はこの学校の生徒であろう。その手前に河原へ通じる小道があるので下りてみた。釣りをしている人が数人いて、それとは別にキャンプを張っている人たちもいる。何とものんびりとした空気に包まれている。天気もよさそうなので、この河原で寝ればさぞ気持ちいいだろうなと思う。

1時間ほどして駅に戻るが、まだ10時前である。手持ち無沙汰なのはどうも私だけではないようで、7、8人の大学生とおぼしき集団も退屈しのぎに駅周辺を歩いている。朝、豊橋からの列車と一緒に乗っていた人たちだろうか。

時間が来たので、「レールパーク」へ入る。乗車券か入場券があれば入れるというのが嬉しい。旧型客車やかつて飯田線で活躍していた古い電車や電気機関車など車両の展示が一番興味をそそられるが、古い形式の車両ほど中へ入れなくなっている。旧1等寝台車など気になる車両ばかりなので、見せてくれないとなるとよけい見たくなくなるけど、仕方な

いことである。しかし、準急「東海」のヘッドマークや近くの佐久間ダム建設のためにルート変更をしたとかの飯田線の歴史、それにまつわる古い資料や写真は一見の価値はある。

長かったとはいえ、まんざらでもなかった2時間余が過ぎて、11時01分発の飯田行きに乗る。ところで、朝からまだ何も食べていない。そろそろ何かお腹に入れたいところだけど、食料を仕入れられそうな店が見当たらない。

次の佐久間は左手に大きな水力発電所がある。中部電力の佐久間発電所で、線路のすぐ横にあり、山間の中にあって巨大な建物である。佐久間という名の通り、佐久間町の中心なのだが、見た目の感じは先ほどの中部天竜のほうが駅の規模は大きい。その町役場は佐久間駅のすぐ近くに見える。

その佐久間を出てから、^{おおぞれ}厳密にいうと中部天竜からになるようだが、大嵐までの区間は佐久間ダムの建設によってルートが変わったところである。長さが3、4キロはある峰ト^{みさくぼ}ンネルで東に迂回して、水窪川に沿った相月から水窪までがルート変更によってできた駅で、また3、4キロほどある大原トンネルで大嵐に戻る。地図を見ると、この区間だけが天竜川の流れから外れて大きく迂回しているのがよく分かる。

静岡県最後の駅は小和田である。ここは静岡、長野、愛知3県の県境に位置している。また、この駅は皇太子妃の旧姓と同じ名前なので「恋愛成就駅」に奉られている。安直ではないかと思うけれど、水窪で売られている小和田駅の入場券はよく売れているし、この駅を訪れる人も多いという話だ。どんなことで増収のきっかけが生まれるか分からないものだ。もっとも、皇太子妃の旧姓の読みは「おわだ」で、この駅の読みは「こわだ」である。

長野県に入ってからの中井侍、伊那小沢、^{うぐす}鶯巢の3駅は何れも寂しい小さな駅である。その横を天竜川は穏やかに流れている。

平岡は前の3つの駅があまりに小さかったので、より大きく見える。この平岡も伐採してきた杉などを集める駅だったのかもしれない。構内はかなり広い。かつて飯田線で走っていた急行は全てが停まっていたほどの駅だ。

ここにもダムがあって、平岡ダムという。先の佐久間ダムと並んで、よく氾濫した天竜川の流れを穏やかなものにした。どのくらい氾濫し、どのくらいの流れだったのか今では知る由もないけど、ものすごい水量だったのだろう。

長野県に入っても依然天竜川とトンネルが続く。田本を出て3つめのトンネルで豊橋から数えて100個目のトンネルとなる。100キロ余で100個とはかなり多い。しかし、おかげで飽きることなく天竜川の刻々と変化する表情を楽しんでいる。

12時24分、天竜峡着。さすがは飯田線の主要駅の一つである。かなりの乗客が降りていった。私の今回の旅からすれば、降りる駅になりそうだけど、このまま乗って2つ先の時又で降りる。

時又には12時32分に着いた。降りたのは私の他に数名だけで、すぐ私一人になった。ここで降りたのは、これから天竜川の舟下りをしようと思っているからだ。乗り場が分からないので、とりあえず川へ通ずる道を歩いていった。途中、切符売り場も兼ねているたばこ屋があり、中に入った。奥からおばさんが出てきた。

「12時50分の船に乗りたいのですが」

「予約は？」

「していません」

「えー、もう出たかも知れん。連絡取れるかな。まあ、とりあえず、この用紙に住所と名前書いて」

舟下りの始点はここ時又ではなく、さらに上流の弁天という所であり、途中の時又からの乗船がなければ通過するという。予約しなくても乗れるのだが、こうギリギリになって来られたのでは、寄港させようにも連絡が付きかねるのだろう。それでも連絡を取ってくれたようで、なんとか乗れそうである。用紙を返すと、おばさんは住所欄に目をやり、

「遠路高松から来た人ならますます乗ってもらわな。時間がないから案内してあげる」

と言うと、近くにいた店のご主人らしい人が乗り場まで案内してくれた。水不足のために舟下りができないこともあるという話をしながら、桃を1個くれた。そう言えば少し遅いけど、桃の季節である。お礼を言って、乗り場といってもただの河原だけど、待つ間桃を食べた。甘味は薄かったけど、おいしかった。食べ終わる頃に船がやってきた。

狭い舟に10数名の人が体を小さくしながら座っている。そこへ私も小さくなって座った。舟の周りにビニールのシートがある。防水用でしぶきのあがる流れの早いところで使うのだそうだ。大事なカメラが濡れたりしたら大変だから、ありがたい。

はじめのうちは比較的川幅の広いところをのんびり下った。天気もよく、気持ちがいい

船頭さんは筋肉隆々、太陽を浴びて肌は真っ黒になっている。歳は私とそう変わらないと思うが、黙々と舟を漕いでいる姿は安心感を与える。

そのうち、流れの急な所にさしかかり、例のビニールが必要となってきたけど、大事なカメラといっても、せっかく来たから撮影しよう構える。それにしても車窓から見るのと間近で見るとではまるで迫力が違う。水と岩、水と水が激しくぶつかりあって、複雑な流れを形成している。酔うほどではないけど、舟の揺れは激しい。これでは何度乗っても納得のいくような写真

など撮れないに違いない。しかも、何をもって「納得の行く」写真とするかも相当難しい部類に入るのではないか。

ところで、こういう舟下りの舟は川を下った後、どうやって上流に戻っているのだろうかと思議だった。しかし、その疑問はすぐに解消した。私たちの乗る舟の横を、同じような舟がモーターを轟かせながら、下るときよりも高速で川を上っていった。

鉄道だと10分足らずの距離を30分かけて、変化に富んだ舟下りが終わって天竜峡に着いた。この辺でもう少しゆっくりしていたいのだけど、次の電車の発車が迫っているので、小走りで駅へ向かう。だから、舟を降りてから駅までの道から見える天竜峡をろくに見ることもないまま、お暇することになる。

13時38分発の列車は豊橋を出て飯田線の全線を走破して、中央本線の茅野まで行く。214.2キロを6時間20分もかけてゆっくり走る。そんな電車のほんの30分程度、飯田まで乗車する。東海道本線や山陽本線で同じ時間走らせると350キロくらいの距離は走るだろう。天竜川に沿う山岳路線では快調に走りたくても走れない。

川路、時又と1時間ほど前に通ったところを再度通って、駄科を過ぎた辺りから電車は



これまでの山岳路線とは打って変わって開けたところを走るようになる。田んぼが多くなり、周りの山々が遠望できる。ちょっとしたパノラマだ。写真に撮りたいが、今回は標準レンズしか持って来ていないので、こんな雄大な風景はとても収まり切らない。

伊那八幡は比較的大きい駅である。飯田市に入って駅ごとにだんだん乗客が増えてきている。

かみさと

下山村から飯田を挟んで伊那上郷の区間は地図を見れば分かるとおり、かなりの迂回になっている。直線で結べば2キロ足らずの距離しかない。飯田での停車時間如何では、下山村もしくは伊那上郷で乗り遅れた人が伊那上郷や下山村まで走れば、乗ることができそうである。もっとも、この区間のことについては鉄道ファンの方なら恐らくご存知であるだろうから、実際やってみた人もいるに違いない。そんな迂回の只中の飯田に着いた。

飯田に降りたけど、別に飯田に用事があるわけでもない。何を見ようというわけでもない。降りたことがないのでどんな所だろうというだけのことである。

さすがに飯田線の中心駅だけのことはあって造りが大きい。駅周辺も整備されている。信州の小京都と呼ばれるだけのことはある。人は多く、相当賑わっている。

せっかく飯田で降りたことだし、もういい加減に食事を摂ろうと思う。5時頃に起きて以来、食べたのは時又で舟を待っている間に食べた桃1個だけだ。本当は駅を出て、店の暖簾をくぐりたいところだけど、今回は駅の立ち食い蕎麦を食べることにした。この辺の蕎麦はいわゆる伊那蕎麦で今回の旅の目的も蕎麦の賞味にある。麺はあまり黒くはないからもそもそという感じはない。だしもいける。立ち食いとしてはまずまずだろう。ついでに吾平餅も食べた。

讃岐人の私は旅に出てうどんを食べようとは思わないが、蕎麦はうまいとされる土地では店をチェックして行くし、急ぎのときは立ち食い蕎麦をよく利用する。というより、立ち食いの場合は蕎麦しか食べない。うどんほど舌が肥えていないからか、蕎麦に関してはそれほどうるさくないのが幸いしているのかもしれない。

14時41分飯田始発の岡谷行きに乗る。左に南駒ヶ岳を見ながら、水田とりんご畑の中をのんびり走る。

伊那上郷、元善光寺と飯田のベッドタウンの駅が続いて市田に着く。ここも乗降客の多い駅のように、乗客の入れ替わりがけっこうある。ここはかつての舟下りの起点の駅でもある。今の起点は先ほども紹介した、少し下ったところにある弁天から出ている。JRとも接続しておらず、時刻表には伊那八幡から車で5分とある。もし、今でも市田から舟下りが出ているらば、そういう行程を組んで全区間に乗っていただろう。1時間以上はかかるだろうけど、迫力ある舟下りをもっと堪能できると思う。

その市田から列車は天竜川と分かれて、クネクネとした路線をのんびり進む。

たかとおぼら

伊那田島一高遠原間の大沢信号所でED62率いる貨車3両の貨物列車と行き違った。セメント用の貨車だったように思う。こんなローカル線に未だに貨物が走っているのかと驚いた。でも、需要があるから飯田線でも貨物列車が走っているわけで、私の家の前を通っている高德線では10年近く前に廃止されている。本線クラスでも必要がなければ、走ることはない。

今、列車は大体海拔600メートル付近を走っていて、大分登ってきたけど、辰野に着く頃には800メートルくらいまで達することになる。それでも、電車というのは登りでも平気な顔をしてスイスイ登るので、山を走っているという実感が湧いてこない。しかも、周りが田んぼや畑なのでなおさらだ。

小さな駅と飯島のような利用客の多い駅が交互に現れて、15時47分、駒ヶ根に着いたので降りることにした。

この駅も降りるのは初めてだ。次の列車まで40分くらいしかないのに、どこかへ行くということはできないけど、駒ヶ岳を撮ることにした。

そう思って、近くを歩き回ってみたけど、うまい具合に写せそうな場所がない。仕方がないので、駅に戻って列車を待つことにする。市とはいうものの、中心は少し南になるようだけど、駅前広場は活気づいているようだ。夏だから登山客も多いのだろう。駅は天井が高く、地元の名産の看板広告などが並んでいる。連絡船時代の宇野駅を思い出した。空が少し曇ってきた。

次は先程と同じ飯田始発の列車で、岡谷から快速「みすず」となって長野まで行く15時48分発の普通列車だ。この列車に岡谷まで乗る。だから、普通列車「みすず」のようなものだ。あいにくクロスシートが埋まっていて、止むを得ずロングシートに座る。

快速「みすず」はもともと長野と飯田線との間を結んでいた急行「天竜」である。それを松本―長野間の急行「かもしか」と飯田線快速「みすず」に分離し、のちに「かもしか」を廃止して、「みすず」に一本化して現在に至っている。今は停車駅を増やして利用客の増加に務めている。飯田線内で快速運転をしている「みすず」はかつての急行「天竜」の名残りである。それ以外の「みすず」はほぼ各駅停車に近く、とても快速とは呼べる代物ではないが、気軽に乗りやすい列車ではある。因みに今乗っているのは、鈍行「みすず」である。

さわんど

沢渡付近で市田以来、随分とご無沙汰していた天竜川と出会う。激流、急流のイメージとは打って変わって、ゆったりと流れている。それにしても、同じ川なのに色々な顔を見せてくれる。

20分程で伊那市に着く。ここは以前降りたことがあるので、今日は降りない。ホームに水車があり、昔ながらといった雰囲気がある。2分停車の後、発車。

長かった飯田線もいよいよクライマックスだが、伊那松島辺りから居眠りをはじめしまった。飯田線の途中駅としてはちょっとした大きな駅で、伊那松島運輸区がある。側線もいくつかあって、見ていて楽しいのだが、しばらくウトウトしていて10分くらいは覚えていない。しまらない話である。

はば

羽場は何の変哲もない小さな駅だけど、標高723メートルと飯田線では一番高いところにある。そして、宮木で細い流れを渡ると左手から来る中央本線と合流して、何本もの側線に貨車がたくさん停まっている辰野に着いた。

辰野といえば、学生時代を思い出す。飯田線の初乗りをしたときに、小淵沢から乗った夜行急行「アルプス」で降りて、始発までの1時間あまりを過ごした駅である。まだ春には程遠い2月下旬の旅で、それはもう寒かった。小淵沢から辰野という夜行列車としては全く意味をなさない区間に乗ったのも宿泊費を浮かす緊縮財政下での旅ならではで、今となっては懐かしい。

17時31分、ホテルや大型のスーパーなどが並ぶ岡谷に着いた。

岡谷の雰囲気に浸ることもなく、3分接続で17時34分発の特急「あずさ30号」に乗り、大混雑のデッキの間から諏訪湖を眺めたと思うまもなく、17時42分、わずか9分乗っただけで上諏訪で降りる。わずか10数分のことで、何とも目まぐるしい。

上諏訪温泉の拠点だけのことはあって大勢の人が降りる。18時前で、温泉につかるの

にも、食事を摂るのにも時間的にいい頃合だ。駅やその周辺も温泉客で賑わっている。一度は泊まってみたい所ではあるけれど、一人旅にはどうも不向きなようだ。

ここで降りた目的は駅内温泉につかることにある。上諏訪は以前から洗面所の水も温泉が引いてあったが、数年前から駅構内に温泉も設けた。乗車券または入場券を持っていれば誰でも入れるということで人気を博しているようだ。140円で入れる温泉など全国でもここだけだろう。次の列車まで20分くらいあるので、つかるだけなら十分だ。

入ってみると入り口が狭ければ、更衣室も狭い。浴室も狭い上に、既に4、5人入っているの、ますます狭い。駅舎寄りのホームの脇にあるわずかなスペースに造った温泉だから、窮屈なのは止むを得ない。窮屈ではあるけれど、入ってみると気持ちがいい。今日は降りた駅の近くを散策しただけとはいえ、朝早くから列車に乗って、暑い夏の陽射しを受けた体には本当にありがたい存在である。ただ、竹で編んだ壁一枚を隔てた向こうはホームだから、あまり落ち着かなかった。

18時04分発の甲府行き普通列車に乗る。

東京ー塩尻のいわゆる中央東線は私の好きな線のひとつである。とくに国電型の通勤電車の走っていない高尾から西の区間がいい。南アルプス、八ヶ岳など3,000メートル級の山々の眺めは迫力がある。その山々の刻々と変わる山容を眺めていると全く飽きない。ただし、今回は小淵沢までの乗車なので、富士山を見ることはできない。

諏訪盆地を出ると茅野に着く。左手には八ヶ岳が広がっていて、このまま小淵沢まで八ヶ岳を堪能できる。

富士見を経て、信濃境を過ぎたところで山梨県に入る。明日乗ることにしている小海線のレールが近付いてきて、約2キロほど併走すると18時31分、夕闇の迫る小淵沢に着いた。

小淵沢はこれまで降りたことは数回あるけど、以前から泊りたいと思っていた駅で、やっと念願が叶った。周辺を山々に囲まれてひっそりとした静かな雰囲気イメージだ。また、今は開いていないけど、バンガロー風のホームの売店などつい何か買いたくなってしまう。

さて、旅館か民宿を捜さねばならない。今回は素泊まりだけど、ホテルには泊まりたくはない、そんな街である。駅周辺の商店街を歩いてみる。そして、駅前の一軒の旅館に入った。

玄関は広く、いかにも旅館といった感じである。壁には八ヶ岳や駒ヶ岳の絵が飾られている。油絵のようで、しっかりとした力強い筆致で描かれている。

まず、さっき入った風呂に再度入って、外に出た。旅先の夜の街を歩くのは、その街の素顔が垣間見えるようで好きだ。土産物売場はすでに閉まっていて、居酒屋や酒屋くらいしか開いてなかった。場違いな感じのコンビニエンスストアでビールとつまみを買って宿の近くの蕎麦屋で夕食を食べて宿へ戻った。こういう街は夜も早いようだ。

旅館の向かいには若者向けの飲み屋があって、賑やかな声が聞こえてくる。それとは対照的に私はのんびりとビールを飲みながらテレビを見ている。こうして朝から山や川を楽しんだ初日は終わった。

「欲張り信州」の続きを読む