



2011年6月、JR東日本が、「JR東日本パス」というJR東日本全線の新幹線、特急列車などすべての列車の普通車自由席が選択利用日に限り1日乗り放題となるきっぷを発売した。このきっぷは、期間限定であり、6月、7月のうちの各1週間限りの発売、利用であった。私は、利用日の1つである6月12日、日曜日に、大宮駅から長野県と新潟県を旅行した。

主な見学先は、篠ノ井線の姨捨駅のスイッチバックと同駅のホームから見える絶景である棚田や弥彦駅、燕三条駅である。最後には、2011年3月に登場した新幹線「はやぶさ号」にも乗車した。

今回の旅行のテーマは、「歴史と景色」である。前述の通り、姨捨駅からは、絶景である棚田が見られるが、駅の近くにある冠着山（姨捨山）は、古典（大和物語）にも登場する通り、かつて棄老伝説があった地でもある。また、姨捨駅から眺められる善光寺平は、川中島の戦いの戦地となった。燕三条駅は、1982年の上越新幹線開業時に新幹線と弥彦線との交差点に駅が設置され、地域の拠点となった地である。また、最後に乗車する新幹線「はやぶさ号」は、東北新幹線で初めて300km/hでの営業運転を行なう車両であり、1964年の東海道新幹線開業時に騒がれていた「夢の超特急」という言葉でJR東日本が改めて表現した列車でもある。「21世紀の夢の超特急」である。

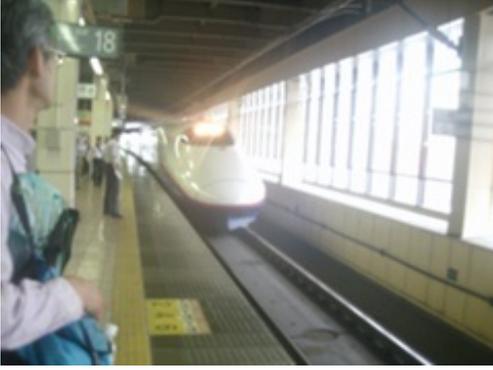
今回の旅行では、過去の古典や歴史の舞台と訪れると同時に、時代の進化を象徴する乗り物に乗り、かた、山や谷や海の絶景を見れるというまさに、「歴史と景色」の旅である。

これをもって、まえがきとする。

2011年8月

## 出発～長野駅

---



いよいよ出発である。左は、今回の旅でファーストランナーとなる新幹線「あさま号」、右は、その車内である。案外すいてる・・・。高崎までは、比較的街中を走る。



高崎駅通過直前、高崎の市街地が車窓に現れた。シルバー色の大きな市庁舎が車窓を美しく飾ってくれる・・・。

高崎を過ぎるといよいよ山中に入っていく。この先、碓氷峠があり、30%の急なこう配となる。長野新幹線が開通する前、信越本線が高崎から長野方面へと繋がっており、横川駅と軽井沢駅の間は66%のアプト式のこう配であり、機関車を重連していたという。新幹線開通と引き換えに、現在、この区間は廃止となり、高崎駅と横川駅の間のみJRのまま残っている。横川駅の駅前には、碓氷峠鉄道文化むらがあり、当時の様子を物語っている。



いよいよ信州に突入！



無事長野に到着！

## 長野到着～リゾート列車乗車



長野駅駅舎（左）と長野駅前（右）

これから、ハイブリッド気動車である観光列車「リゾートビューふるさと」に乗る。乗車区間は、長野駅から姨捨駅までの間で、途中に停車駅は無い。



リゾートビューふるさとの指定席券（左）とホームに停車中の列車（右）



列車の全面（左）と車内（右）



運転席から見た景色、発車後はパノラマ風景となる（左）、発車後の自席からの車窓（右）

## 姨捨駅

列車は、姨捨駅に到着した。ホームには、続々と人が降りた。この駅から見る眺めは格別である。

ホームにある展望台からは、善光寺平や棚田を見渡せる。

この善光寺平は、かつて、川中島の戦いの戦場となった。また、大和物語にあるように、有名な棄老伝説もある。

駅を降り、近くにある長野自動車道の姨捨サービスエリアにも寄った。ここから見える夜景は夜景100銭選に選ばれている。

まさに、歴史と昔話と絶景の3つの要素が揃った地である。

また、姨捨駅は、険しい山の中に造られたため、「スイッチバック」方式をとっている。本線とは外れた位置に引き込み線のような線路と駅を設置し、停車する列車は、引き込み線に入って駅に停車する。引き込み線に直進できる場合は、駅を出るときに、後向きに発車し、本線をしばらく逆走し、再び向きを変え、先に進む。引き込み線に直進できない場合は、本線と引き込み線との分岐点近くで一旦停車し、向きを変え、引き込み線に入っていく。発車時に、本来の進行方向に戻る。

これを加えると、4つの要素となる。



姨捨駅展望台からの景色（左）、スイッチバック駅の本線(右)



駅名票（左）、棄老伝説の話が書かれた看板（右）



姨捨サービスエリア（左）、姨捨バスストップ（右）



姨捨サービスエリアからの景色（左）、姨捨サービスエリア駐車場（右）

## スノーモンキー

---



上の画像は、長野電鉄で運行されているスノーモンキー号である。車両は、JR東日本の空港アクセス特急、成田エクスプレスの車両のうち、転属されたものが使われている。外見、車内とも大きな変化はない。若干スノーモンキー号のロゴなどが追加されたが・・・。長野駅から湯田中駅までの区間などを結ぶ特急列車である。

他にも長野電鉄には、元小田急ロマンスカーの車両を使った特急列車も走っている。

## 妙高号

---



この車両は、特急列車を連想されるかと思うが、実は、これは普通列車である。普通列車といっても愛称がついており、「妙高」と名付けられている。長野から直江津を結ぶ列車である。途中の沿線にある妙高高原が列車名の由来である。かつては快速運転をする妙高号もあったようだが・・・。



左は、行き先方向幕。「普通、妙高号」と表記されている。右は車内。リクライニングシートが並ぶがシートカバーはない。



妙高号からの車窓

## 日本海

---



新潟県内の日本海の車窓。海の向こうはロシア連邦である。

## 弥彦

---



新潟県弥彦村。JR弥彦線の終点である。写真右上の弥彦駅の駅舎までもが神社のような雰囲気  
の駅舎であり、また、街並みも神社を連想させる風景となっている。まさに、ここは神社の街  
である。この近くには、弥彦神社があり、万葉集でも歌われた古社である。

## 燕三条駅



燕三条駅は、新潟県の燕市と三条市の境界線にまたがる新幹線と弥彦線の交点に設けられた駅である。この区間の上越新幹線の並行在来線である信越本線の東三条駅へは弥彦線で2駅である。出口の名称も、燕市側が「燕口」、三条市側が「三条口」である。



この駅の近辺は、駅設置とともに急激に開発が進んだ。駅付近には、北陸自動車道の三条燕インターチェンジもあり、ある時期を境に急激に交通の要所と化したのである。



この地域は、金属加工の会社が多いようで、物産販売所にも、銅などでできたキッチン用品が展示、販売されていた。



改札外コンコースのそば屋について；写真のように、「学生そば」というメニューがあるが、ここでいう「学生」とは、大学生ではなく、高校生のことである。通学中にそばが食べれて羨ましい限りである。普通のかけそばよりも100円安いとのこと。自分は、かき揚げそばを注文した。



新幹線ホーム。間の2線は、通過列車のための線路である。かつてJR東日本が「STAR 21」という高速試験電車を保有していたが、高速試験の結果、最高速度は425 km/hを達成した。この写真の線路を通過した直後に記録された。「STAR 21」の成果がE2系新幹線電車として営業車両に活かされた。但し、最高速度は425 km/hもっていない。

いよいよ新幹線に乗って大宮駅へと戻る。

## E 5系新幹線「はやぶさ号」

---

いよいよ今年3月に登場したE 5系新幹線電車「はやぶさ」に乗車する。JR東日本は、「21世紀の夢の超特急」と表現している。一時期死語となりかけた「夢の超特急」を復活させたのである。

この列車の最大の特徴はというと、グリーン車よりも上位の車両である「グランクラス」が連



結されていることである。



左は、E 5系車両、右はグランクラスの座席。

このグランクラス、実は、新幹線では初めての「ファーストクラス」である。確かに、グリーン車もファーストクラスの印象があったし、実際に英語でFirst Classと案内されている場合もあった。しかし、グリーン車は、実際は飛行機でいう「ビジネスクラス」、「スーパーシート」であり、「ファーストクラス」ではない。

日本でも列車の座席や設備に等級制が存在したころ、今のグリーン車は「1等車」と呼ばれていた。しかし、グリーン車となってからは、飛行機でいう「ファーストクラス」ではなく、「ビジネスクラス」というランクになった。

海外では、日本のグリーン車にあたる座席を「ビジネスクラス」や「商務車」と呼ばれていることが多く、「ファーストクラス」ではない。

したがって、このグランクラスは、新幹線初のファーストクラスである。

グランクラスは、グリーン車の料金よりも5000円高くなっている。グランクラスアテンダントという専任のアテンダントが旅をサポートしてくれる他、無料の食事サービスなどもある。食事は、下り列車の場合、青森の、上り列車の場合は東京の食材を使用したものになっている。

また、はやぶさ号は、大宮～盛岡間が乗車区間に入る場合、東北新幹線の他の列車よりも50

0円高い料金が必要となる。はやぶさ号は、宇都宮～盛岡間で東北新幹線では初の300km/hでの営業運転を実施しているため、速さに対する付加価値であるといえる。

しかし、これを執筆している当時では、2011年3月11日に発生した東日本大震災の影響で臨時ダイヤでの運行となっており、300km/h運転は実施していない。そのため、他の列車と同じ料金で乗車できる。グランクラス料金も震災の義援金として一部（一乗車ごとに5000円）寄付されている。



左はグリーン席、右は普通席。普通席でも初めて可動式枕を採用した。

大宮から東京までをはやぶさに乗り、またはやぶさで大宮に戻り、今回の旅は終了した。

今回、「JR東日本パス」を使って旅をさせていただいた。今回重点を置いたのは、昔話の舞台や歴史的出来事の舞台となった地域を訪問したり、古くから受け継がれているスポットがある地域を訪問したりする一方、近年になってから大変貌を遂げた地域やこれからの未来を担う鉄道車両に乗車したりと、過去と未来を同時に体験することであった。さらに、車窓や駅からのいい眺めを写真に収めるという「景観」にもこだわってみた。

いくつものこだわりや条件（主にJR東日本パスに関する規則）が重複した結果、今回の旅になったのである。もし、他のこだわりや条件などが少しでもあれば、旅のプランも大きく異なっていたでしょう。

要するに、こだわり方によって、いろいろなバージョンの旅、その人ならではの旅があり、まさに「十人十色」のような感じがする。

今後も、自分らしさを「旅」から追求し、その精神を他人、さらには後世に伝えていきたいと思う。

2011年8月