

# 北陸紀行

ふちんかん

青春18切符を利用して、北陸地方へ行ってきた。

北陸地方にした理由は2つ。

北陸地方の私鉄や JR ローカル線も30年以上乗っていないこと、もう一つは来年の北陸新幹線の開業である。

北陸新幹線開業とともに北陸本線は県ごとの第3セクター会社となり、JR ではなくなってしまう。つまり青春18切符を利用することができなくなるということだ。訪れるにはこの夏がラストチャンスである。ということで富山県高岡を中心とした北陸本線&青春18切符の旅となった。

早朝、雨の中を川西池田駅まで歩く。

0522 川西池田—大阪 0544

0555 大阪—京都 0628

0631 京都—近江今津 0735

京都駅からは湖西線、昔の新快速電車の117系が当時のカラーで走っている。

ゆとりを持って家を出たので、予定より一本速い列車に乗れた。このことで近江今津駅で38分の待ち時間が生じたので駅前を散策する。近江今津は有名な「琵琶湖周航の歌」のご当地であり、資料館がある。また琵琶湖に浮かぶ竹生島への観光船乗り場がある。時刻が早いだけにどちらも営業前であった。



駅前のコンビニでホットコーヒーを買い、駅の待合室で飲む。



# 北陸紀行



0813 近江今津ー福井 0944

2両編成の電車が入線すると同時に乗車する。あとから京都から来た列車の乗客で満員となったので、一本早い列車に乗れたことは、今津駅前の散策とともに座席確保というメリットもあった。

今津からの車窓。谷霧が発生し幽玄な景色である。

0948 福井ー金沢 1125

1136 金沢ー七尾 1302

福井駅4分、金沢駅11分、七尾駅6分と近年 JR のローカル線同士の接続がたいへん良いように思う。一方で休憩や食料の調達に困ることがあり、先を見通した行動が必要である。今回は近江今津駅でお茶などを補給しているので安心である。

北陸本線・津幡駅から七尾線に入る。ここは初乗車である。



(左) 七尾線に限らず、今回の旅の中心地・高岡周辺で乗った列車はラッピング列車が多かった。

(右) 途中の千路駅前の雑貨屋。昔ながらのたたずまいで、途中下車しようかと逡巡したくらい。

1308 七尾ー穴水 1347

七尾駅からはのと鉄道七尾線に入る。ちなみに七尾駅と次の和倉温泉駅の間は JR 西日本とのと鉄道の共用区間である。この区間は JR の普通列車は走っていないので、のと鉄道の列車に乗るしかない。料金は通しで乗る場合は、JR 線として扱うことになっており、青春18切符で乗車した場合も、この区間の料金は不要（のはず、実際は終点の穴水駅で精算したときに和倉温泉から乗車した料金になっていたの、そう解釈している）。

# ☆☆☆☆ 29周年 記念原稿 ☆☆☆☆

右は穴水駅にて、アニメ「花咲くいろは」のラッピング列車。途中の駅で鉄道ファンでもなさそうな若者が何人もカメラを構えていたのは、このせいだったかと納得。思えば一昨年の伊豆急行でも「夏色キセキ」というアニメとのコラボ列車があった。アニメの舞台をあえて現代の地方に置き、「聖地巡礼」と称するアニメファンを呼び込むという戦略はなかなかのもの。地方の再発見という意味では「男はつらいよ」シリーズなど映画の手法の現代版とも言えるが、地元や鉄道会社とのタイアップという点で進化していると言える。



ちなみにアニメの件だけでなく、訪問地のいろいろな情報をその場で調べることができるタブレット端末というのはほんとうに便利なものである。今回はスマホとミニタブレットの2つ（どちらもMVNOのSIM入り）を携行した。

穴水駅は、昔の国鉄のジャンクション。ここから蛸島まで61kmの能登線と輪島まで20kmの輪島線がでていた。残念ながらどちらも乗車したことはなく、第3セクター化ののち廃線となってしまった。若いうちに乘っておけば良かった…。今思えば、若い頃は走行写真も撮っていたので、七尾線を含め能登半島の3路線を全て乗って撮ってとなると一日では済まないことから敬遠したのだろう。また北陸ワイド周遊券では乗れず、能登半島の追加券（G券）を買わなくてははいけなかったというのも、貧乏な学生には敷居が高かったのかもしれない。

穴水は折り返しの列車を見送って駅前散策をする。めぼしい観光地は1時間では無理そうだったので、喫茶店で食事・休憩。外に出ると晴れ間がひろがってきて初めての日差しを感じる。そして帽子を忘れたことに気づく。

1508 穴水ー七尾 1549



この地方独特の「ボラ待ちやぐら」…観光保存用





# 北陸紀行



1600 七尾ー津幡 1709

1712 津幡ー高岡 1736

今回の旅の中心地・高岡駅に到着。とりあえず明日乗る予定の万葉線やホテルの場所を確認する。

写真は万葉線のアイトラム「ドラえもん列車」



1811 高岡ー氷見 1839

下写真は、雨晴駅付近の車窓と

30年ほど前に撮影した同地点の写真



1846 氷見ー高岡 1916(泊)

1日目終了。お泊まりは駅前のビジネスホテル。

二日目スタート。まずは城端線。これも30年前に乗ったはずだが、ほとんど覚えてない。

0538 高岡ー城端 0631

二日目は若干時程にゆとりがあったことと天気が回復したので、途中下車の旅を楽しむことにする。



0638 城端ー越中山田 0648

終点・城端駅では駅前をさっと見て、折り返しの列車に乗る。そして次の駅、越中山田駅で下車。

# ☆☆☆☆ 29周年 記念原稿 ☆☆☆☆

「かいにょう」と呼ばれる屋敷林を見てみたかったので降りてみた。

公民館前はきれいな花の道。

屋敷林以外は取り立てて見るものもなく、駅のまわりをぶらぶらする。それなりに撮る対象は見つかるものだ。

秋の訪れを感じさせる虫の声と、残暑を語る蝉の声が、交互に聞こえる。

線路まわりの雑草とか、小さな花畑とか、ヘルメットをかぶって懸命に自転車を漕ぐ中学生とか、田んぼのにおい、屋敷林を揺らす風、こういった日本中に見られるごく当たり前の風景がなにか嬉しい。学生時代、日本全国の鉄道を回っていた頃から変わらないものがある。

一方で現代の列車はほとんど冷房化されていて、列車に乗っているだけでは、熱さやにおいなど土地の空気とふれあいこともなく、通り過ぎてしまう。それではあまりに「リアルなのにバーチャル」っぽいので、今回の旅では散策や途中下車は積極的にしたいと思っている。特急や新幹線では味わえない、スロージョーダが実感を伴う旅である。



## 0708 越中山田—高岡 0754

高岡に戻り、次の目標は「万葉線」であるが、昨日乗った氷見線と小矢部川を挟んで並行している区間がある。その間にできた橋を渡って万葉線に入ることにして、まず氷見線に乗る。ついでなので雨晴駅まで行き、本日2回目のプチ途中下車の旅とする。

## 0808 高岡—雨晴 0829

14分間に改札を出て、構内のコンビニで朝食と昼食を買う。コーヒーも買う。最近コンビニのドリップコーヒーが旨くて良い。高校生の乗る車内でコーヒーとサンドイッチを食す。

雨晴（あまはらし）駅で下車。乗っていた列車が終点・氷見を折り返してくる間の、27分間の途中下車である。



# 北陸紀行



雨晴駅と越中国分駅の間には「義経岩」というものがあり、義経一行が道中でにわか雨を逢い、弁慶が大岩を持ち上げて雨宿りをしたという伝説がある。「雨晴」という地名もこの伝説からきたものらしい。地名の由来となる観光資源なのになぜか駅前の案内板にはその表記がなかった。



0856 雨晴一伏木 0903

伏木駅から小矢部川にある「如意の渡し」跡を見る。ここは義経一行が渡し船を乗る際に、捕縛令が出されていた義経と見破られそうになったところを、家来の弁慶が扇で義経を叩き、身分を隠したという逸話の場所である（勸進帳などでは安宅の関になっている）。

現在は小矢部川を渡る万葉大橋ができたため、この渡し船は5年前に廃止されている。写真は伏木側の渡船場跡。



渡船場の近くから取り付き万葉大橋を渡る。所々に大伴家持の歌碑がある。これは大伴家持が国守として5年間この地に滞在し、300種を越える和歌を詠んだ（越中万葉と呼ばれる）ことに由来する。これから乗る「万葉線」も大伴家持がらみのネーミングである。



# ☆☆☆☆ 29周年 記念原稿 ☆☆☆☆

射水市側の渡船場跡。伏木側から歩いて約20分である。



ここからすぐの場所に万葉線・中伏木駅がある。



0948 中伏木ー越ノ潟 1007

もと加越能鉄道、現在は第3セクターの万葉線初乗車。これで終点の越ノ潟駅まで行って、帰ってくる作戦である。土日であれば、富山新港を渡った反対側にある富山ライトレールに接続するバスがあるのが、この日は平日のため、いったん高岡駅に戻るしかない。

ちなみに1966年までは越ノ潟駅ー富山駅を結ぶ富山地方鉄道射水線があった。つまり高岡と富山はぐるっと富山港をめぐる形で繋がっていたということだ。しかし富山新港開削により、越ノ潟駅から先が海になってしまい、この区間は廃止となった。そして1980年に富山側の全線が廃線となった。現在では越ノ潟駅から対岸へ富山県営の渡船(無料)がでている。また後述する新湊大橋によって車や徒歩で渡ること



# 北陸紀行



ができる。



← GoogleEarth より、越ノ潟駅付近



2012年開通の新湊大橋。自動車道路の下に歩行者通路がある。この歩行者通路へ行くための無料エレベーターが写真のコンクリート部分にある。富山新港の眺めが良く面白いので何度も往復してみた。

今回はこのまま駅に戻ったが、歩いて橋を渡って反対側から渡船で戻ってくれば良かったか。

…と思って後悔していたのだが、越ノ潟駅に戻ってみると、架線ハイブリッド列車の試乗会に出くわした。本来は事前申し込みが必要なものだが、空きがあるとのこと。しかもこの日が最終試乗日。高岡に戻るのが少し遅くなるので考えたが、まあ富山ライトレールは乗れなくても良いかと思い（これも30年前に国鉄富山港線時代に乗っている）、乗せてもらうことにした。





# ☆☆☆☆ 29周年 記念原稿 ☆☆☆☆

1052 越ノ潟一米島口 1120

架線ハイブリッド車とは、普通の電車のように架線から集電して走行するが、車内のバッテリーにも充電し、バッテリーだけの走行も可能な車両だ。この車両は鉄道総研のもので、万葉線を使ってテスト走行しているとのこと。途中の米島口駅までの間に一通りの説明があり、あとは質疑応答の時間。バッテリーを満充電すれば万葉線なら1往復半は走行できるとか、バッテリーで走るメリットとして、メンテナンスがたいへんな交差点などでの架線を無くすことができるとのこと。架線を無くす云々は全てハイブリッド車にしないと実現できないことだが、ラッシュ時など列車が混み合っている場合にバッテリーで走れることもメリットとのこと。普通のユニットより高価になり、重量も2t増しとなったりするが、フル走行すれば5～10年で元が取れるとのこと。

乗り鉄としては、車内の多くを占めるバッテリーや高運転台が邪魔をして、景色が見えにくいことが残念だったが、最新の試験車両に乗れたことは大いに嬉しかった。

1125 米島口—高岡 1156

米島口で試乗は終わり。ちなみに米島口駅前に万葉線の本社や車庫がある。

米島口から高岡駅停留所までが、この列車の最後の試乗会。ここでも余裕で空きがあり乗せてもらう。



1221 高岡—富山 1239

再び青春18きっぷ一となり、JRで富山駅へ。ぶらり途中下車の旅を楽しんでいたため、富山ライトレールは単純往復する時間しかなくなってしまった。しかも乗り継ぎ5分。しかも富山駅は新幹線工事で駅舎南口までものすごく時間がかかる…。下車後ダッシュで南口を目指す…。なんとか間に合いそう…。

しかし何ということか、私は富山ライトレールを富山地方鉄道と勘違いしていた。富山駅南口を出た瞬間に間違いに気づいた。北にある富山港を目指す富山ライトレールは…そりゃ北口だわ。もうこの段階で、南北に大きく分断された富山駅を縦断する気力も時間も無く、この駅で高山本線の列車が発車するまでの1時間を過ごすことになった。ああこんなことなら、高岡からの列車で急いでおにぎりを食べるんじゃなかった…。駅前のどんぶり屋のショーケースに飾られた「白エビ丼」や「きときと鯨」などが恨めしい。お土産屋で「雷鳥の里」を買って、夕食となるおにぎりなどを買って、することもないので、早々に高山本線のホームにならぶ。

まあこれは結果的には良かった。高山本線の猪谷行きディーゼルカーは2両編成、けっこうな乗車率になったからだ。



# 北陸紀行



1354 富山ー猪谷 1451

この区間も高校生の頃、神岡線に乗りに行って以来なので30年以上ぶり。

1508 猪谷ー美濃太田 1844

猪谷駅からの列車は3時間26分、この旅一番のロングランである。途中からけっこう席が埋まり、足が窮屈だった。

実は高山本線の猪谷以南は過去に乗ったことがあると思い込んでいたが、どうやら初乗車だったようで、新鮮な車窓が楽しめた。かなりの長時間、川と平行に走る。前日までけっこうな雨が降ったのでダムが放流していて水量が多い。岩を跳ねるような急流の景色あり、ダムの上流では鏡のような湖面に発生した霧がうっすらとただよぶような景色あり、山の谷筋を利用した水力発電所ありと、見所が満載。窓にカメラをへばりつけるようにして撮影を続けた。



途中、踏切内への侵入があったとかで10分以上の遅れが生じた。当初のアナウンスでは10分接続の岐阜行きには接続しないとのことだったが、延着待ちをしてくれていた。美濃太田から先はそれなりに列車の本数もあるので、一本遅れても帰宅に影響が出るようなことはないが、これが最終乗り継ぎであったりすると冷や汗ものである。良すぎる接続というのも考え物であるかな？

1854 美濃太田ー岐阜 1931

1944 岐阜ー米原 2035

2054 米原ー尼崎 2225

2227 尼崎ー川西池田 2244 今回の旅で唯一着席できなかった列車となった。 終