

1977年 春休み帰省旅行

1977年3月26日(土)~30日(水)

【1977年3月26日(土)】

この旅は大学院の進学が決まった年の春休みに帰省した時のもので、野生の猿が温泉に入る長野県の地獄谷温泉、合掌造りで有名な五箇山、豪雪の飯山線などを回って帰ろうと考えたルートです。そのため、仙台から日本海側に出るルートは、1973年2月の春休み帰省旅行と同じルートで柏崎まで行きました。

少し違っているのは、仙台から山形まで先行する普通列車に乗り、山形から急行「あさひ」に乗ったことです。列車のダイヤも数分の違いはあるものの、ほとんど同じ時間となっており、新潟には12時34分に到着しています。そこからも、前回と同じように越後線に乗り換えて16時12分に柏崎に到着し、今回も柏崎ユースホステルに宿泊しました。

<1977年3月26日>

○仙台
6:52 発
仙山線(普通)[山形行]1時間47分
8:39 着
○山形
8:55 発
奥羽本線
(急行)あさひ1号[新潟行]3時間39分
○米沢
○坂町
○新発田
12:34 着
○新潟
13:48 発
越後線(普通)[柏崎行]2時間24分
16:12 着
○柏崎

【1977年3月27日(日)】

(1) 信越本線(柏崎~宮内)、上越本線(宮内~越後川口)、飯山線(越後川口~飯山)

この日は豪雪地帯を走る飯山線に乗車します。もう3月下旬なので真冬とは様子が違うと思いますが、豪雪地帯の雰囲気は感じられるのではないかと期待していました。柏崎を8時40分発の信越線の普通列車に乗り、宮内に9時35分に到着しました。宮内で9時46

上越本線のダイヤ

	726M
宮 内	9:46
越後滝谷	9:52
小 千 谷	9:59
越後川口	10:06

分の上越本線上り列車に乗り換え、3駅先の飯山線の分岐駅である越後川口に10時06分に到着しました。飯山線は、長野県長野市の豊野から新潟県長岡市の越後川口を結ぶ96.7kmの路線で、沿線は豪雪地帯です。

信越本線のダイヤ

1329M
柏 崎 8:40
茨 目 8:44
安 田 8:48
北 条 8:52
越後広田 8:57
長 鳥 9:01
塚 山 9:07
越後岩塚 9:12
来 迎 寺 9:25
前 川 9:30
宮 内 9:35

越後川口発10時08分の飯山線の列車は十日町行きで、十日町に10時53分に到着しましたが、それより先へ行く午前中の列車はありません。そこで、十日町駅前の商店街を少し散歩して12時25分の列車を待ちました。十日町は「絆」や「縮」

で有名な織物の街であることは知っていましたが、駅前のアーケードを散歩してそんな雰囲気を少し感じた記憶があります。

12時25分発の飯山線に乗り、飯山まで乗車しましたが、沿線の風景や駅の雪壁は、この路線が豪雪地帯であることを感じさせるものでした。このまま飯山から長野まで乗車すれば飯山線は全線乗車できたのですが、この日は飯山で下車したため、飯山から豊野までの間が未乗車となり、第2部の飯山線の旅があるのです。

飯山駅からは路線バスに乗り、野生の猿が温泉に入る地獄谷温泉に行きました。当時、猿が温泉に入る地獄谷温泉のことは観光ガイドに出ていたとは思いますが、観光客が大勢来ているというような状況ではありませんでした。私が訪れた時も、2~3人の観光客がバス停から山の中を30分位歩いたような記憶があります。

野猿公苑に到着して暫く待っていると、猿が山から下りてきて気持ち良さそうに温泉に入る姿を見ることができました。猿の温泉に入る姿を見た後は、バスで長野電鉄の湯田中に戻り、長野電鉄の電車で長野に行きました。この旅の乗車券は一筆書き切符だったので、飯山から長野の間は使用しなかったのでしょう。

長野に着き、夜行列車までの時間つぶしに駅近くの居酒屋で飲んでいると、隣に居た長野高校の野球部OBらしきおじさん2人がバットを振る仕

<1977年3月27日>

○柏崎	
8:40 発	
信越本線(普通) [長岡行] 55分	
9:35 着	
○宮内	
9:46 発	
上越本線(普通) [越後川口行] 20分	
10:06 着	
○越後川口	
10:08 発	
飯山(普通) [十日町行] 45分	
10:53 着	
○十日町	
12:25 発	
飯山線(普通) [長野行] 1時間45分	
14:10 着	
○飯山	
路線バス 飯山駅～地獄谷温泉	
路線バス 地獄谷温泉～湯田中	
○湯田中	
長野電鉄	
○長野	

飯山線のダイヤ

	136D	140D
越後川口	10:08	11:38
内ヶ巻	10:13	11:43
越後岩沢	10:36	11:51
下条	10:45	11:57
魚沼中条	10:49	12:03
十日町	10:53	12:25
土市		12:32
越後水沢		12:37
越後田沢		12:48
越後鹿渡		12:52
津南		12:53
越後田中		13:05
足滝		13:09
森宮野原		13:15
横倉		13:21
平滝		13:26
信濃白鳥		13:31
西大滝		13:35
桑名川		13:39
上桑名川		13:45
上境		13:50
戸狩		13:58
信濃平		14:03
北飯山		14:08
飯山		14:10



草を交えながら野球談議を始め、甲子園出場のことなどを話していたことが記憶に残っています。

【1977年3月28日(月)】

(2) 北陸本線（直江津～糸魚川）、城端線（高岡～福野）

長野で深夜1時15分発の夜行急行「越前」の到着を待って乗車しました。長野から直江津までの間は、1973年の春休みの帰省旅行の時に同じ柏崎のユースホステルに泊まって長野から篠ノ井線に乗るために直江津から長野まで反対方向に乗車しています。また、その時に大糸線で糸魚川に出て糸魚川以西の北陸本線も乗車しているので、今回初めて乗車するのは北陸本線の直江津から糸魚川までの区間です。

急行「越前」で直江津を3時02分に出発し、糸魚川に3時33分に到着した時点で北陸本線は全線乗車となりました。そのまま乗車を続け、高岡で下車すべきところを寝過ごして津端まで行ってしまいました。津端を5時55分発の普通列車で高岡に戻り、6時24分に高岡に到着しました。城端線は高岡と城端を結んでいる路線で、29.9kmの路線ですが、この時は高岡から福野までの区間を乗車し、翌日に福野から福光までを乗車しました。

高岡を6時34分発の城端線の列車に乗り、砺波平野を走って福野に7時05分に到着しました。おそらく、満開のチューリップ畑を見たはずだと思いますが、その写真は残っていませんでした。福野駅からバスに乗り、五箇山に行く船が出る小牧堰堤に向かうのですが、まだ時間が早かったので福野駅近くの井波で欄間などの彫刻をする工房が並ぶ地区まで歩き、彫刻工房を見学しました。道路から見える工房内では、緻密な欄間を彫っている職人さんの作業を見ることが出来ました。幾つかの工房を見て、時間となつたので庄川を上る関西電力のボートの発着場がある小牧堰堤まで行き、関電のボートで五箇山行きのバスが出る下梨まで行きました。

北陸本線ダイヤ (急行)越前	
直江津	3:02
谷浜	↓
有間川	↓
名立	↓
筒石	↓
能生	↓
浦本	↓
梶屋敷	↓
糸魚川	3:33

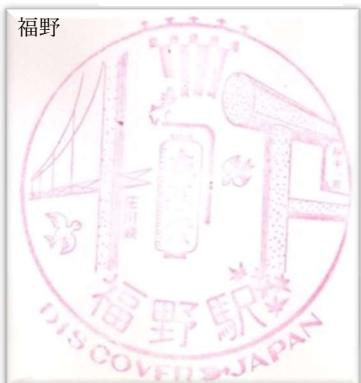
<1977年3月28日>

- 長野
 - | 1:15 発
 - | 信越本線(急行)越前 [福井行] 1時間37分
 - | 2:52 着
- 直江津
 - | 3:02 発
 - | 北陸越本線(急行)越前 [福井行] 31分
 - | 3:33 着
- 糸魚川
 - | 3:37 発
 - | 北陸越本線
 - | (急行)越前 [福井行] 2時間09分
 - | 5:46 着
- 津端
 - | 5:55 発
 - | 北陸本線(普通) [富山行] 29分
 - | 6:24 着
- 高岡
 - | 6:34 発
 - | 城端線(普通) [城端行] 31分
 - | 7:05 着
- 福野

当時、五箇山に通じる国道 156 号線は冬場閉鎖となるため、五箇山へ通じているのは庄川を行き来する関西電力のダム管理用の船しかなく、住民も観光客もそれを利用していました。五箇山近くの船着き場から村営バスに乗り、相倉地区の合掌造りの里で茅葺きの建物が雪景色の中に聳え立つ姿を見ることができました。予約はしていなかったのですが、その日は合掌造りの民宿に泊まることができ、民宿の親父さん自慢の大木をくり抜いた自然木の風呂に入らせてもらいました。

城端線のダイヤ

	321D
高岡	6:34
二塚	6:39
林	↓
戸出	6:44
油田	6:49
砺波	6:54
東野尻	6:57
高儀	7:00
福野	7:05



【1977年3月29日(火)】

(3) 城端線(福野～福光)

五箇山の合掌造りの
民宿に1泊し、村営バス
と関西電力のボートを
乗り継いで小牧堰堤に
戻り、そこからはバスで

城端線の福野に戻りました。福野発13時38分の列車で2駅先の福光に13時47分に到着しました。

福光からは金沢行きの国鉄バスが出ており、それに乗ると高岡に戻らないで金沢まで行くことが出来ます。また、国鉄バスを鉄道の間に挟んで利用した場合、鉄道の乗車距離を前後で通算できるメリットがあるので、一筆書き切符を作る時には国鉄バス

城端線のダイヤ

	327D
福野	13:38
東石黒	13:42
福光	13:47

<1977年3月29日>

村営バス 相倉～下梨
関西電力ポート 下梨～小牧堰堤
路線バス 小牧堰堤～福野

○福野

- | 13:38 発
- | 城端線(普通) [城端行] 9分
- | 13:47 着

○福光

- | 13:55 発
- | 国鉄バス名金線 [金沢行] 1時間19分
- | 15:14 着

○金沢

- | 15:22 発
- | 北陸本(普通) [福井行] 1時間26分
- | 16:48 着

○福井

- | 17:36 発
- | 北陸本(普通) [敦賀行] 1時間12分
- | 18:48 着

○敦賀

- | 18:56 発
- | 北陸本線、東海道本線
- | (急行)立山12号[京都行] 1時間19分
- | 20:15 着

○京都

- | 22:02 発
- | 山陰本線(普通) [出雲市行] 6時間38分
- | 4:40 着

○鳥取

山陰本線のダイヤ

京 都	22:02
丹 波 口	22:10
二 条	22:18
花 園	22:24
嵯 峨	22:29
保 津 峠	↓
馬 堀	↓
亀 岡	22:47
並 河	↓
千 代 川	↓
八 木	23:02
吉 富	↓
園 部	23:13
船 岡	23:23
殿 田	23:29
胡 麻	23:37
下 山	23:44
和 知	23:55
安 栖 里	↓
立 木	↓
山 家	↓
綾 部	0:21
高 津	↓
石 原	↓
福 知 山	0:34

を利用することがありました。バスは予定どおり金沢に 15 時 14 分に到着し、そこからは 1973 年の春休み帰省旅行と同じように、北陸本線と東海道本線を経由して京都に 20 時 15 分に到着しました。



京都からは、22 時 02 分発の山陰線の出雲市行き普通夜行列車で鳥取に向かいます。1973 年春の帰省旅行では福知山線で山陰方面に移動したため、今回乗車する山陰本線の京都から鳥取までのうち、京都から福知山までの区間が初めて乗車する区間でした。

【1977 年 3 月 30 日(水)】

(4) 因美線、姫新線(津山～新見)、伯備線(新見～倉敷)、山陽本線(倉敷～糸崎)、呉線(三原～仁方)

山陰線の夜行列車で京都から 6 時間 38 分の長旅を終え、早朝 4 時 40 分に鳥取に到着しました。休む間もなく、鳥取を 4 時 52 分発の因美線で津山を目指しました。

因美線は、鳥取県鳥取市の鳥取から岡山県津山市の東津山までの 70.8 km の路線ですが、列車は東津山ではなく姫新線の津山まで乗り入れています。鳥取 4 時 52 分発の列車も東津山に停車した後、姫新線に乗り入れて津山に 7 時 07 分に到着しました。



したがって、東津山まで乗車した時点で因美線は全線乗車となりました。

津山からは姫新線に乗車しました。姫新線は兵庫県姫路市の姫路から津山を経て岡山県新見市の新見までの 158.1 km の路線です。そのうち、今回は津山から新見までの間を乗車します。正確には、先ほどの因美線の列車が東津山から津山まで姫新線の

線路を走ったので、この乗車での姫新線の乗車区間は津山から新見までの区間となります。津山を 8 時 44 分発の列車は終点の中国勝山に 9 時 39 分に到着しました。次の列車まで約 2 時間あったので、中国勝山駅の近くの古い街並みが残っているエリアを見に行ったような気がします。

その後、中国勝山駅に戻って 11 時 44 分発の姫新線の新見行に乗車し、終点の新見には 12 時 43 分に到着しました。

因美線のダイヤ

	641D
鳥 取	4:52
津 ノ 井	4:58
東 郡 家	5:06
郡 家	5:09
河 原	5:14
国 英	5:19
鷹 狩	5:24
用 瀬	5:27
因 幡 社	5:33
智 頭	5:50
土 師	5:57
那 岐	6:05
美作河井	6:28
知 和	6:33
美作加茂	6:39
三 浦	6:44
美作滝尾	6:48
高 野	6:56
東 津 山	7:02
津 山	7:07

<1977年3月30日>

○鳥取	4:52 発 因美線(普通) [岡山行] 2 時間 15 分
○津山	7:07 着
○中国勝山	8:44 発 姫新線(普通) [中国勝山行] 55 分
○新見	9:39 着
○倉敷	11:44 発 姫新線(普通) [新見行] 59 分
○糸崎	12:43 着
○三原	13:15 発 伯備線(普通) [岡山行] 1 時間 23 分
○仁方	14:38 着
○堀江	16:31 発 山陽本線(普通) [広島行] 1 時間 19 分
	17:50 着
○院庄	18:05 発 山陽本線(普通) [広島行] 4 分
	18:09 着
○古見	18:10 発 呉線(普通) [広島行] 1 時間 01 分
	19:11 着
○久世	19:55 発 仁堀航連絡船 [堀江行] 瀬戸丸 1 時間 40 分
	21:35 着

姫新線のダイヤ

	1853D	835D
津 山	8:44	
院 庄	8:51	
美作千代	8:58	
坪 井	9:03	
美作追分	9:11	
美作落合	9:20	
古 見	9:25	
久 世	9:31	
中国勝山	9:39	11:44
月 田		11:52
富 原		12:02
刑 部		12:20
丹 治 部		12:26
岩 山		12:33
新 見		12:43



新見からは、伯備線に乗りました。伯備線は岡山県倉敷市の倉敷から新見を経て、鳥取県米子市の伯耆大山まで中国山地を南北に繋ぐ138.4 kmの路線です。そのうち、今回は新見から倉敷までを乗車しました。新見を13時15分発の岡山行きに乗り、倉敷に14時38

分に到着しました。この路線はSLファンには有名な路線で、新見の隣の布原付近がSL撮影メッカだったそうですが、その駅は米子方面の隣駅のため今回は停車しませんでした。

倉敷では有名な美観街を見て歩きましたが、表通りだけでなく裏通りの蔵造りも綺麗でした。

倉敷を16時31分発の山陽本線の普通列車に乗車し、呉線に乗り換えるために糸崎で下車しました。糸崎から18時05分発の呉線経由の快速電車に乗り換え、呉線の未乗車区間である三原から仁方までの区間を乗車して仁方に19時11分に到着しました。呉線には1973年に広島から仁方まで乗車しており、これで呉線は全線乗車です。



山陽線・呉線のダイヤ

	343M	3453M
山 陽 本 線	倉 敷 16:31	16:53
	西 阿 知 16:35	↓
	新 倉 敷 16:41	17:01
	金 光 16:47	17:07
	鴨 方 16:51	↓
	里 庄 16:56	↓
	笠 岡 17:01	17:17
	大 門 17:09	↓
	福 山 17:17	17:30
	備後赤坂 17:22	↓
	松 永 17:27	17:39
	尾 道 17:36	17:48
	糸 崎 17:50	18:05
	三 原	18:10
呉 線	須 波	↓
	安芸幸崎	↓
	忠 海	18:27
	大 乘	↓
	竹 原	18:36
	吉 名	↓
	安 芸 津	18:46
	風 早	↓
	安 浦	18:55
	安 登	↓
	安芸川尻	19:05
	仁 方	19:11

伯備線のダイヤ

	924D
新 見	13:15
石 蟹	13:21
井 倉	13:28
方 谷	13:38
備 中 川 面	13:44
木 野 山	13:49
備 中 高 梁	13:57
備 中 広 瀬	14:03
美 袋	14:11
日 羽	14:15
豪 渓	14:20
総 社	14:26
清 音	14:31
倉 敷	14:38



仁堀航路で堀江港に渡るルートは1973年の帰省旅行と同じルートです。この時は、仁方港を19時55分発の瀬戸丸に乗船し、堀江港には21時35分に到着しました。この航路も1982年に廃止され、四国経由の一筆書きルートが設定できなくなってしまったことは寂しい限りです。