

11月19日の土曜日に、もう一度、高山本線へと思い、前泊で出掛ける事にした。

西日本の方が歴史的な史跡とかで見所も多いので関心が高いのも事実だが、何よりも東海道新幹線の存在が大きい。本数もあるし、気楽に、毎日乗っている通勤列車に近い感覚で利用できる。実は高崎とか宇都宮に少し時間プラスするだけで名古屋まで行けてしまう。とどめが西日本は人が少ない事だ。東京から手軽に行ける首都圏はとにかくどこも人が多い。

ターゲットとなる高山本線は日中の普通列車だと選択肢が殆ど無くて、富山からだと岐阜到着が夕方になる事から、岐阜から富山にした。岐阜を朝出るとお昼前後に富山に到着出来る列車があり、富山で金沢方面に乗り継ぐと、米原まで北陸本線の普通列車、正確には富山と金沢の間は北陸本線ではないが、に乗っても、長浜が16時53分着、日没は16時46分。米原に到着の頃は真っ暗だろうけどそれまでは楽しめる。しかも新正田のループ線も通れるし、今まで通過だけの福井県をようやく訪問できるのも大きかった。また、金沢から西の北陸本線はまだ乗った事もなく楽しみでもあった。正確には北陸鉄道乗り換えの西金沢駅と金沢駅の間は乗車した事がある。金沢から東は長岡まで特急北越号に、直江津までは特急白山号や普通列車の乗車があった。

岐阜から富山にを鑑みて宿は美濃太田駅界限、美濃加茂市にした。当日の限定予約で多少は安価になった様子だ。各務原市役所近くでも良かったが高山本線の駅まで時間を取られる。岐阜駅界限と比較すると美濃太田駅界限の方が多少は物価が安いみたいだ。チェックインが早めの宿なら安価な、セルフチェックインの宿があったが、到着が遅くなる事から、セルフチェックインの宿は対象外にした。

最寄り駅18時47分の各駅停車にしたら4分遅れ。ま、普通に行ければ良いので、大幅に遅れなければ良いので焦らない事にした。

19時27分の少し前に東京駅東海道新幹線の改札を通過する。改札前後左右はディズニー帰りを筆頭に多くの人がいて、いつもより混んだ感じだ。

19時30分発の（臨時列車だった）のぞみ号に乗車しようかと思ったが、着席が厳しいかとも思い次の19時39分発にした。げ、後で時刻表をよくよく見たら19時33分発のひかり号があるじゃん、しかも19時39分発ののぞみ号よりも名古屋

に先着する。このひかり号は静岡停車で後続ののぞみ号より6分早く東京を出るけど名古屋到着は後続ののぞみ号に3分差まで迫るだけだ。駅構内の電光掲示板の時刻表がのぞみ号だけとひかり号とこだま号のとに別れており、今後はひかり号の方もチェックしたい。特に停車駅がのぞみ号とあまり変わらないひかり号は狙う価値があるな。ということで東海道新幹線で名古屋まではひかり号もチェックした方が良いな。のぞみ号とそれ以外の表記になっているので要注意だわ。特に退避しないひかり号は自由席も2両分多いし、狙い目だ。車内販売もちゃんとあるし。

乗るのぞみ号は東京駅入線時点で少し遅れていて、新横浜までで2、3分の遅れだった。自分の隣りは東京から新横浜の乗車の若い男性。新横浜には色んな拠点もあり短距離の利用もありか。東神奈川で京浜東北線、横浜か川崎で東海道本線の乗り換えを考えると時間短縮効果はそこそこあるな。

新横浜からも隣りに若い男性が来た。今まではなかった混雑。指定席でも1人で座り、自由席でも隣りに誰も来なかったというパターンが多かった。豊橋でやっと車内販売が来たので缶ビールを購入。短時間だがアルコールを注入する。

名古屋では、良く良く考えたら、最終の名阪乙特急の出発時刻と重なる。途中下車して近鉄名古屋駅の入場券を購入。JRの方は特急券と乗車券を重ねて自動改札機を出れば途中下車扱いになった。

最終の名阪乙特急は伊賀神戸にも停車し、大和八木では京都方面の特急には接続しない。この最終の名阪乙特急はアーバンライナーネクストの運用で、出発の動画撮影は成功！肉声と被らなかった。

21時35分の岐阜行きに乗車する。立ち席になったが、一駅（枇杷島）か二駅（清洲）で着席できた。そういえば、コロナが始まってから旅行以外で平日の夜の通勤時間帯の乗車はした事無いわ。遅くまでお仕事お疲れ様です。これはシフト勤務で早出を選択した事が大きい。ただ、オリバラの時は勤務時間帯によっては帰宅時の通勤時間帯に掛かっていたかも。

岐阜からは高山本線の  
岐阜22時16分発多治見23時31分着の747C多治見行き  
に乗車する。車内放送からワンマン運転の様子だが車掌さんも乗車していた。

最初の停車駅の長森で岐阜行き普通列車と行き違い交換する。

次の那加ではワンマン運転の乗車口から地元民は下車してるし、う～ん。

その次の蘇原では高校生が多数下車、少し目立つ中年女性が4名乗車した。

各務原でも岐阜行き普通列車と行き違い交換する。

各務原の次の鵜沼界隈でやっとネオンが見えた。鵜沼は名鉄との乗り換え駅で多少の乗車があった。

次の坂祝は印象がない。

美濃太田へは22時57分に到着する。岐阜から美濃太田は1時間あたり2本は列車があるけど単線だった。この区間は複線でも良いのではないかな。

美濃太田の駅前にはビジネスホテルが何軒かあるみたいだけどライトもなくて何があるか良く分からない。地図を頼りに今晚の宿泊先へ向かうが、赤提灯が数軒あるのみでとにかく何も無い。六角精児のゴールデンタイムの景色だ。新宮駅はコンビニがあっただけマシか。ベンチらしきで男性が一人で座っている。カツアゲとかの心配もしたが、近くにある赤提灯へ逃げれば何とかなるだろ。宿は古いが横になるだけだし気にしない事とした。この宿も新宮の宿と同じで廊下や部屋の中の通路が広い。幸いにも宿で缶ビールの購入が出来たのでアルコールを追加する。そのせいか夜中に一度目が覚めてトイレとなった

翌朝は目覚まし無しで自然と目が覚めた。暗い中美濃太田駅に向かうが駅に向かって左側のルートインだろうか入り口で警備の人がいる。寒い中お疲れ様です。ちょうど日の出直前で東の空は赤かった。今日も良い天気になりそうだ。だが、富山平野からは立山連峰は見れなかった。

美濃太田からは

美濃太田6時16分発高山8時44分着の4705D高山行き

(車両自体は岐阜始発だが、美濃太田で列車番号が変わる)

に乗車する。ちょうど6時30分発岐阜行き、美濃太田始発の普通列車と並ぶ形になった。

下麻生で美濃太田方面の普通列車と行き違い交換する。

白川口で高校生の乗車。

下油井で4両編成と美濃太田方面の普通列車と行き違い交換する。すれ違う列車が先着後発だった。

飛騨金山で乗車があった。若い女性が車掌さんから下呂までの乗車券を購入していた。

下呂一つ前の焼石で乗車あり。

下呂では3番線に到着する。本来進入すべき？1番線ではなく横断する形で？3番線に入選した。富山方面の列車が発着する1番線に名古屋行き特急ひだ号が入線する。確か新型車両だった。

げ、これも後で時刻表をよくよく見たらこの列車に追隨する形で下呂から17分遅れで出発する下呂始発の列車があるわ。高山へは14分遅れで到着するし、今乗っている列車の途中の駅でわずかな時間だけど途中下車し追隨する列車に乗車できたわ。

飛騨萩原で高校生が一気に下車する。駅近くの岐阜県立益田清風高等学校の高校生の様子だ。ここの高校生対応で列車が続行してるのか？

下呂からの親子だろうの母と小学生の男の子が引き続き乗車している。さらに岐阜からの乗車だろうと思われる

- ・荷物が多くて落ち着かない中年男性
- ・初老の共産党からみのバッチを付けた女性

が引き続き乗っている。この二人は高山で降車した様だ。

上呂で美濃太田方面の普通列車と行き違い交換する。

飛騨宮田は棒線駅だったが岐阜を出てから初めての棒線駅では。

飛騨小坂は島式ホームだった、高山本線は対向式ホームが多い感じがしたので印象

に残っている。

渚で名古屋行き特急ひだ号と列車交換する。

渚から久々野までの間、列車進行方向の左側に飛騨川があるが僅かな区間、列車進行方向の右側に飛騨川がくる。そこでは数名くらいが撮影していたが、当然、クルマで来ていた。

久々野では数名の乗車があった。乗客は車世代だが。。

峠越えになる宮トンネルを通過し、列車は高山の盆地へ下り始めた。この宮トンネルを通過すると美濃国を離れ飛騨国に入る。この先の高山から猪谷の間にも峠越えがあるが、この宮トンネルが中央分水嶺になっており、岐阜県高山市から流れる水は日本海に流れる。律令制の国境だと中央分水嶺と一致するが、現代の県境では岐阜県であっても日本海側へ水が流れる。トンネルを出て右にカーブするが、踏切の遮断機が下りるのが見える。そして自分が乗車する列車がその踏切を通過した。

飛騨一宮で初老の男女を乗せるが、列車が到着する直前に跨線橋を渡り始めたので、出発時刻にはホームに居なかったが、運転士さんと車掌さんは出発を待っていた。ほのほのするわ。次は高山。

下呂から高山の間だったと思うが、途中、道路の外気温計で4度を示していた。場所によっては地面が白い所もある。霜が降りたのか？

高山に無事到着。途中下車したら駅弁の売店やコンビニがある。これは缶ビールだわ。しかも観光地だからか外国人も目立つ。外国人向けか、無線LANも使える。高山駅の特徴として昔よく見かけた、列車出発直前に改札を行う事だ。普段は駅構内に入れない。自分は富山行きに乗車だが富山方面からの特急がここ高山で車輛の増結をする。基本編成が3両で増結が5両だった。増結の様子を、ホームでの乗車客の列を見ていると、ここ高山から南の特急列車はかなりの需要があるみたいだ。

自分の乗る3番線の富山行きも外国人が乗っている。ここ高山まで来てしかも富山方面へ向かうのだから濃い？旅行者だろうな。富山行きは岐阜から美濃太田からと異なりワンマン運転だった。

高山から

高山 9 時 40 分発猪谷 10 時 48 分着の 1825D 猪谷行きに、2 両編成のワンマン運転の気動車の先頭車に乗車する。

まずは飛騨古川で岐阜方面の上り列車と交換する。

高山の盆地と言って良いのだろうか、市街地が形成されているせいか、どの駅でも乗客が、特に若い子が乗った。

あと、乗り方降り方が分からない、特に大人で降り方が分からない人が見られた。

杉崎は棒線駅、高山本線では 2 箇所目かな。

飛騨細江から山間へ入る。

角川から坂上の間、列車進行方向の左側に見える宮川を渡るところで撮影している人が 1 人いた。でもここだと逆光に近いんじゃないかな。

坂上と打保の間、駅間長いわ峠超えかな。

打保で男性下車、鉄？だろうか。スノーシェードがあり豪雪地帯だろう。このスノーシェードはここしか見なかった。

杉原では名古屋行き特急ひだ号と列車交換する。

猪谷に到着。ここ猪谷で乗客の殆どが富山行きに乗り換えたと思う。猪谷の駅から国道 41 号線まで僅かな距離だが散策すると郵便局、酒屋、土産屋の 3 軒しかお店がない。あとは関所跡の博物館か。なかなか凄いところだわ。特急列車の停車駅でもあり、JR の境界駅なので乗務員の交代もあるのに。駅ではハイキングの団体で大勢の人がいたが、どうやって来たのだろうか。自分が乗る富山行きは富山方面から折り返し運転だが、富山からの列車が来る前から団体の皆さんが居たので列車でやって来たのではないのだ。

猪谷から

猪谷 11 時 07 分発富山 11 時 55 分着の 861D 富山行き

に乗車する。土曜日だし若い子は富山まで遊びに出掛けるかな。高山あたりから引き続き乗車している。

笹津から越中八尾までで睡眠 10 分。ついに寝てしまった。

速星に高校があり高校生の乗車も目立つようになってきた。これだけだと富山界隈の近郊列車という感じか。

富山へ到着し、一度駅の外へ出る。まずは金沢から町田の乗車券と富山から金沢への乗車券を購入。なんと自動券売機での乗車券のルート選択で湖西線を選択出来た。勿論、湖西線経由よりは長浜側の琵琶湖線経由のほうが安い。ここでは僅かな時間だが路面電車を見て過ごす。

2 両編成の金沢行き普通列車は混んでいた。ま、出発直前にホームに上がったので無理もない。次の呉羽で座れたが混みようが続く。

高岡では進行方向左側に座ったせい？で右側の氷見線は見れなかったが、左側の城端線を見れた。首都圏色のキハ 47 系列がホームに停車しており、鉄でない人もキハ 47 系列を撮影していた。

富山県と石川県の県境（越中国と加賀国）である倶利伽羅は木曾義仲ゆかりの地。町おこしって色んな所でかなり見るな。混雑は変わらず金沢到着。乗り換え駅である高岡や津幡を含めた途中での乗降もあったが、かなりの人が富山から金沢の間を乗車した事になる。この富山から金沢だと新幹線は要らない？って感じか。それと混んでいたせい？か余裕がなく、景色も楽しめなかった。

金沢では後続列車の乗り換えで 3 分の接続だが階段などでのホームの移動もあり、これを接続列車として案内するかと思った。鉄とか慣れた人はいいけど、そうでない人は乗り継げないのでは。3 分の接続は 13 時 26 分着、13 時 29 分発だった。この乗り換えた列車は福井行きでやはり 2 両編成。混んでいる。幸いにも金沢の次の西金沢で着席できた。

明峰と小松の間で 3 分の睡眠を取った。

小松の次の栗津で12分間停車している間に名古屋行き特急列車しらさぎ号と大阪行き特急列車サンダーバード号を待避する。

動橋は駅舎側の1番線に到着。2番線と3番線のホームにかつての優等列車が停車していた雰囲気がある。ただ、自分が最も鉄に熱い時には既に優等列車の大半は動橋駅ではなくお隣の加賀温泉駅に停車していた。

加賀温泉でようやく空いた。混雑は富山からずーっとか。立ち客もいたがようやく全員が着席ではないか。下車したのは高校生のグループと温泉客のグループだった。

つぎの大聖寺でもかなり降りた。ようやく500mlの缶ビールをあける。思ったより温くない。

動橋と大聖寺は温泉で有名なところ（特急列車の停車駅の妥協点として駅名変更してまでの加賀温泉駅ができた）の様で、昔、時刻表を見てた時、加賀温泉、芦原温泉と温泉のオンパレード？かよと思った。

大聖寺の次の牛ノ谷から石川県から福井県（加賀国と越前国）に入る。ここも倶利伽羅と同じで山越えになる。海岸線沿いであっても峠があると、そこが県境になる。

福井県は殆ど縁がないので今回が初訪問と言っても過言でない。

- 1) 国道157号線で石川県から福井県に僅かに乗り入れた（過去に似た体験で自動車専用道路の休憩地点で愛媛県に乗り入れたがある。）
- 2) 北陸自動車道で通過しただけ。何にも覚えていない。
- 3) 夜行の急行きたぐ号にで夜に通過した。

芦原温泉では東尋坊や永平寺の案内がある。福井と言えば東尋坊や永平寺か。

福井でも乗り換え。接続時間は多少はある。駅構内では蕎麦つゆの匂いが充満していた。

富山、金沢、福井と在来線高架駅と新幹線駅の高架駅の構造が似ており、北陸新幹線は南側を通るも共通。

15時39分着発の南条の前後で少し眠気に襲われた。



今庄に到着の手前右側に国鉄慰霊碑があった。

停留場タイプの南今庄を過ぎるといよいよ北陸トンネルへ。進行方向右側に空いた空間が旧線だろう。北陸トンネルでも寝てしまった。トンネルに入った途端にだ。トンネルを出た時に音が変わり目が覚める。北陸トンネル敦賀側坑口の左に慰霊碑があった。一瞬だが見る事が出来た。事故自体は記憶ないがニュースで、延焼している車輛を消化している映像を見た記憶がある。親にこの映像について質問した覚えがある。車輛が燃えちゃうのみたいな質問だったと思う。

富山から敦賀まで乗車した感想だが、北陸本線は線形も良く電車の高速走行、人の行き来、を見ると、新幹線が出来ても、東京へ便利になるだけで富山から敦賀までの区間輸送は？新幹線区間の、在来線の特急列車がない富山から金沢の間を見ると大宮から宇都宮、大宮から高崎をイメージしてしまった。新幹線を使う割には時間短縮効果がみられない、会社の旅費だと新幹線利用が認められそうもない、そんな新幹線区間の感じがする。

北陸トンネルを抜けて敦賀では心は新正田のループ線に集中していた。イン側の方が良いかと思い景色を凝視する。下り線をオーバークロスした辺りから右へ右へと回るのが良く分かるが、アウト側に座るとループ線を半周すると敦賀湾が、小浜線が見える様子だ。大畑のループは木々が増えてしまい、ループを最も実感できるのは湯檜曾か。土樽だと殆どループ線は分からないし。。。

近江塩津では敦賀方面の、反対側の行き先のホームに入るんじゃ？位の勢いでポイントをかなり渡ってようやく停車。ここで名古屋行き特急列車しらさぎ号を退避した。

余呉は賤ヶ岳の戦いの舞台であり余呉湖を右手に眺める。ローカル線の駅の雰囲気だ

木ノ本は長浜の市街にかかる。琵琶湖を右手に眺めて列車は走行する。余呉はまだ明るかった、夕暮れの雰囲気だったが、ここ木ノ本はかなり暗くなってきた。

近江塩津から長浜の間は自転車を持ち込む人が2名いた。ただ、自転車は場所を取るんだよね。自分も経験者だからあまり偉そうには言えないが。

乗ってきた列車は福井からの長浜行き普通列車であり、ここ長浜で乗り換える。対面乗り換えではなかったが階段を使わずに乗り換えができた。

長浜からは4両編成の新快速に乗車だが、今までよりホームに人がいる。ようは列車の乗車位置に並んでいる。座れたから、ま、良かった。乗車する新快速は折り返し運転だが、少し遅れていた様子で、遅れて出発した。長浜の市街地に関してはデッドセクションを長浜駅の北側に移設する事で京阪神からの列車を乗り入れできるようになったのは、長浜の発展のところで大きかったと思う。

長浜の次は田村。自分はギリギリだったが、急行きたぐに号がこの駅でDE10からEF70、EF70からDE10に機関車を交換していた頃を知っている。雑誌でも読んだが、作家の宮脇俊三も田村駅に思い入れがある様子だった。当時はデッドセクションが田村駅の南側にあった。肉眼では厳しめの暗さだが、直線の駅構内の真ん中に当時は交流電気機関車（EF70）が、ディーゼル機関車（DE10）が待機していたのだろうの雰囲気を感じることができた。

乗ってきた新快速は米原で増結するけどここから12両編成になる。首都圏並みに思った。

米原から豊橋行きに乗り換える。見ていると8両編成でこれだけの乗客が関ヶ原の山越え区間を乗るのかと思うとなんだかんだで東海道本線はさすがと思った。県境の山越え区間で、普通列車が1時間に2本はあるのだから、18キッパーは文句？言わんで欲しいわ。米原から大垣までの区間で立っている人もいたが、西日本独特？の席に荷物を置くは止めて欲しい。着席できる人が増えるのだから。うーん、疲れからか関ヶ原から大垣も寝てしまった。

大垣からは先はただの都市近郊の風景であり、夜ともあって面白みがない。これから宿（ビジネスホテル）へ向かうだと少しは違う、特にテンションが、のかもしれないが、このまま豊橋まで乗って豊橋停車のひかり号に乗っても良かったが、いかにせん、豊橋まで真っ暗な景色だし、名古屋で途中下車して近鉄でも見に行くかに心は動いた。

名古屋で途中下車するが、富山から金沢の乗車券を希望した訳ではないけどただで、金沢からの乗車券を自動改札機に通すだけで途中下車が出来た。お土産は「名

古屋うまいもん通り」の近くにある在来線改札口近くの売店で購入した。この改札口は今年の7月2日に山本屋本店で味噌煮込うどんを食べた場所の近くだ。

若干高島屋側へ戻る形で近鉄名古屋駅へ向かう。近鉄名古屋駅では  
19時00分発の名阪甲特急ひのとり大阪難波行き  
19時02分発の名伊乙特急宇治山田行き  
が電光掲示板に表示されていて後者は汎用形車両があてがわれていることから乗る気になった。宇治山田行きはまだ入線していない（記憶では）。特急券を購入しようとして自動券売機の操作をしたら直前の出発なのに座席を選べる。シートマップを見て4両編成で3号車を見たら車椅子対応22600系か22000系の4両編成である事が分かったので、なおさら良かった。サニーカーでも良かったが車内の様相は22600系か22000系の方が間違いなく良い。3号車の車椅子対応席の近くにした。さらに桑名往復乗車券を購入しようとしたら700円だったのが60円値上り、いつの間に。。。特急の車内に入ったら自分の後ろは若い女性だが、高校生とかじゃ、、、そういえば近鉄特急は幼い？感じの人も乗っているな。大学生とか高校を卒業した人はどうでも良いが、高校生以下の乗車をたまに見かける。特急優遇ダイヤ、特別料金が必要な優等列車以外の列車が充実していない、が原因か？小田急線だとロマンスカーは観光利用か、ゆとりのある人の着席需要か？ダイヤ乱れ時も小田急の場合、特別料金が必要な優等列車以外の列車が充実しているからか、まずはロマンスカーの運休か。

自分としては近鉄の場合、名伊乙特急、名阪乙特急は停車駅が統一されているから使いやすい。この名伊乙特急は桑名、四日市、白子への帰宅で使うのか、乗車率はよかった。

米野駅併設の車庫では19時45分発の名伊乙特急賢島行きが待っていた。22000系か22600系の6両編成だ。往路はインターネット対応車両ではなかったがポケコ口ならデータ量を大して使わないので、ポケコ口をしていた。

桑名駅では誤って特急券を自動改札機へ入れてしまった。当然再入手できず。原則特急券は回収なので。。。あーあっと、記念にしたかった。帰りの特急券は前はホームで購入したが、今回は駅の自動券売機で購入した。シートマップで座席を指定できたが意外にも混んでおり、近鉄名古屋到着時刻から想像するに到着してすぐに19時45分発の賢島行きが出発するのが予想できたので、出来る限り先頭の1号車に近い車輻にした。実際には乗車する特急は伊勢志摩ライナーなので3号車（先頭

からデラックス、サロンの順)の前寄りデッキのすぐ側の席にした。伊勢志摩ライナーはインターネット対応なので、復路も結局はポケコロをずーっとしていた。

あまりよく覚えていないが、近鉄名古屋に着いてから、  
19時45分発の賢島行き名伊乙特急  
を見物する。そんなに合間を開けずに東海道新幹線に乗車したと思う。

桑名から近鉄名古屋までの乗車券と東海道本線の乗車券と東海道新幹線の特急券の3枚を重ねて近鉄からJRへの連絡通路を通過する。よくよく考えたらこの連絡通路は在来線との乗り換え通路なので特急券は不要だわ。

なんと東海道新幹線の車内ではお弁当買えたわ。しかも最初は完売だったのに、パーサー、探してきてくれたわ。翌日に食べたのだが、前回と同じお弁当だが、翌日食べた時の味が前回と違う。今回の方が美味しく感じた。作るロット?で差があるのか?

新横浜で横浜線へ乗り換えて自宅へ。町田での乗り換えでタイミングが悪かった小田急線の町田22時02分発の急行の前に各駅停車があったのでそれに乗る。新百合ヶ丘で急行を退避したが基本、町田で先行する快速急行は登戸で緩急接続し各駅停車に乗り換え可能、新百合ヶ丘で各駅停車から緩急接続する急行は、次の緩急接続は成城学園前、の認識があり各駅停車から急行への乗り換えは止めたら登戸でも数分停車し、後続の快速急行を待つ。快速急行からの乗客を拾って各駅停車は出発。結果、横浜線の町田到着ではあと10分到着が遅くても良かった。

家で時刻表を調べたら乗った各駅停車から新百合ヶ丘で急行に乗り換えだと8分早く着いた。

以上