

# 高原列車は今日も行く

## — 信濃の鉄路 —

人は信濃(以下、信州)から何をイメージするか。登山家はアルプスや八ヶ岳連峰。食物好きは信州味噌(CM見過ぎ?)、蕎麦、レタス、林檎、わさび。そして蜂の子・ザザ虫!! 教育・健康福祉県というイメージもある。<ものぐさ太郎は信州人的でない>と信州人は書く(故・宮崎市定教授)。極めて有能で勤勉だが、一癖ある学者・ジャーナリストが多かったかも。 <三級鉄乗りファン・銭屋小金丸>

### ■山国／日本の中心

信州は周囲を二・三千メートル級の山々に囲まれ、隣接十国(越中・越後・上野・武蔵・駿河・遠江・三河・美濃・飛騨・甲斐)に囲まれた海なし山国。北海道・岩手・福島に次ぐ広さ。長野県歌に歌われるように「松本平」「伊奈谷」「佐久平」「善光寺平」「上田盆地」「諏訪盆地」「木曾谷」の七つに分けられる。古代東山道、近世中山道・北国街道も平・盆地・谷を通り近代鉄路もそこに引かれた。真ん中に位置する諏訪湖は日本のへそ。ここからは天竜川が太平洋に向かい\*1、その近くからは日本海へ注ぐ千曲川(信濃川)が流れ出る。諏訪湖畔にある諏訪大社は奇祭<御柱(おんばしら)>で知られる。神話では、やんごとなき鹿島神宮＝勝組に対して負けて逃げた神で、両神社の位置は緯度が一致している。

源平合戦で勇猛を轟かした木曾義仲は『平家物語』で最も印象的。『人国記』では信州武士ナンバーワンと書かれている(手前味噌で多分筆者が信州人)。戦国期は隣国風林火山に蹂躪され、江戸期も小大名ばかり。野麦峠は古代ぶり街道で近代女工哀史。製糸業が盛んで片倉は日本一に発展。その繁栄ぶりは諏訪湖畔に残る。この製糸業(生糸・繊維)は戦後時計・カメラ・レンズに代表される精密機械工業に発展、現在では電子部品生産も活発。また有数の宗教都市

(善光寺)、観光地避暑地(軽井沢・上高地)としても知られる。

### ■二眼レフから一眼レフに

中央本線急行アルプス(なつかしい!!)は、土日は大きなリュックを背負った登山客で立ちっぱなしも珍しくなかった。一方、旧中山道から峠の釜飯を経て長野市、さらに北陸に向かう信越本線(北陸本線)。新宿発／松本方面、上野発／上田・長野方面と東都人は思っていた。ところが一九九八年長野オリンピックを控えた前年に長野新幹線開通。近代の栄光、苦心アプト式やトンネルは貴重な鉄道遺産となり下がり、横川と

<図表1> 信州の主な人口

長野県	204.9万人	
長野市*	37.0	県都 (城下町)
松本市	23.6	
上田市	15.4	
岡谷市	4.7	
飯田市	9.8	
諏訪市	4.8	
須坂市	5.0	
小諸市	4.2	
伊那市	6.6	
茅野市	5.5	
塩尻市	6.6	
佐久市	9.8	

\*:長野市松代町は城下町

(公益財団法人 国土地理協会2022年4月調査を元に作成)

軽井沢の鉄路はさようなら。長野鉄は県都長野市と旧国府松本市の二眼レフだったが、長野中心になりつつある。

## <松本>

▶**中央本線**＝約三百九十キロ路線で、全通は明治四十四年。塩尻を界に中央本線東線／西線。信濃境を超えて信州に入り諏訪・岡谷・塩尻から松本に向かい、松本から塩尻を経て、木曾・美濃から名古屋に至る。東海道線が敵の艦砲射撃にあった時の第二東海道線で、軍部も重宝していた。実際関東大震災や戦時中日記を読むと、中央本線経由での東西往来にしばしば出食わす。塩尻は、昔はスイッチバックだったが、今は上下が別路線。西線は典型的山岳列車で木曾川沿いを走る。現在は外人観光客がワンサカ押し寄せていると聞こゆる。

▶**大糸線**＝大抵は松本止まりの特急あずさの一部は大糸線南小谷まで足を伸ばす。大糸線は松本と越後糸魚川百五キロを結ぶ。大正四年松本近郊の信濃鉄道に始まり、全通したのは昭和入ってから。穂高・信濃大町・白馬と駅名でも分かるように北アルプスを間近に眺められる。GWでも寒いこともある。南小谷から糸魚川はフォッサマグナ地帯で群発地震が多く、昔と微妙に路線・駅が変わっている。古代から糸魚川特産ヒスイ&ブリ・鯖街道。というよりも糸魚川－大町－松本は典型的な塩の道(千国街道)。

▶**篠ノ井線**＝いつも絶景<ベスト3>に選ばれる松本－長野路線。姨捨駅のスイッチバック、ここから一望できる善光寺平が要因。なを中央本線西線の特急しなのには長野駅からこの路線を経て名古屋に向かう。

▶**アルピコ交通上高地線**＝松本から新島々まで十四キロの路線。筑摩鉄道(松本電気鉄道)が大正

十年に開業し、今は通学用が主体。また時期によっては登山客も目立つ。

## <長野>

▶**長野・北陸新幹線**＝長いトンネルを抜けるとあっという間に軽井沢・佐久平・上田で、次は長野。当初はここまでだったが、延長して北陸新幹線と名称変更。長野県庁人が東京出張は泊まらないと言っていたが、逆も真で善光寺参りも宿泊減少気味。旅館は辛いよ。

▶**飯山線**＝豊野駅(長野市)から上越線越後川口駅(長岡市)を結ぶ。もともと越後側で大正年間建設され、昭和初期に全通。日本有数の豪雪地帯。夏しか乗ったことないが、寂しい山村＋田園風景としか覚えていない。

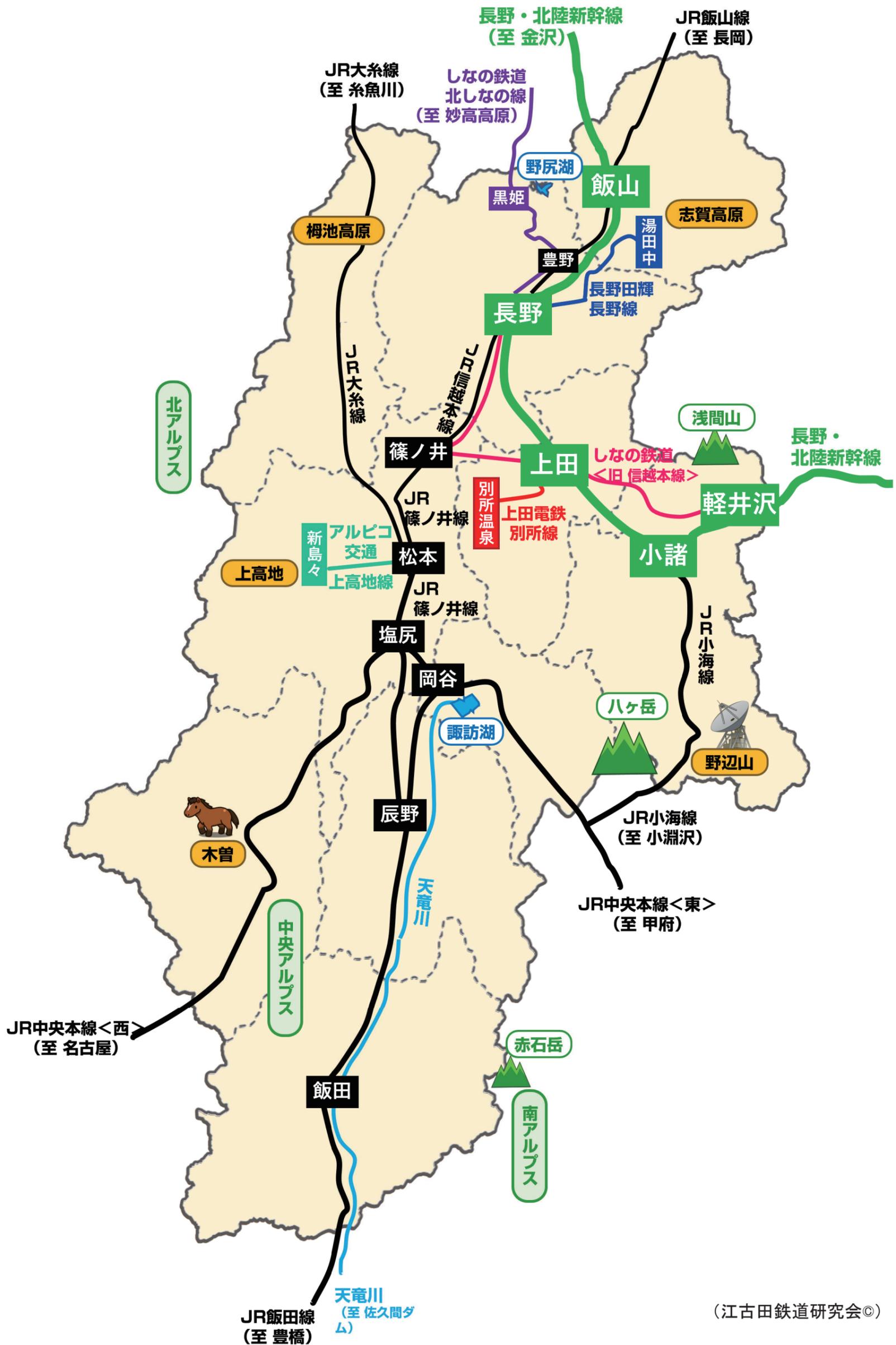
▶**しなの鉄道北しなの線(三セク)**＝新幹線開業で、北陸本線は格下げ。長野・豊野・妙高高原・直江津を結んでいた路線は二つの三セクに分けられた。かの謙信公が進撃した道で、なかなか風景の良い路線。妙高高原からはえちごトキめき鉄道妙高はねうまラインに。ここも塩の道。

▶**長野電鉄**＝長野から千曲川東岸を走り、中野市・湯田中駅までの路線。大正九年河東鉄道として開業。懐かしい私鉄電車に乗れる。余は須坂・小布施までしか乗ったことがない。須坂は素晴らしい博物館・旧家が並び、かつての豪商の富蓄積・文化や流通実態を今に伝える。

## ■隠れ温泉から高原列車まで多彩

▶**しなの鉄道線(旧信越本線・三セク)**＝前出したように新幹線で上州との鉄路は断ち切られ、横川から軽井沢への碓氷峠超えはJRバスで小一時間。碓氷峠は昔と比較すると楽チン。それでも雨雪の日は結構険しい峠だ。軽井沢・小諸・上田・篠ノ井を経て長野市まで三セクしなの鉄道が走る。軽井

<図表4> 信州鉄



沢を過ぎるとしばらく浅間山が遠望でき、懐かしの中山道宿場町を通る。柄にもなく沓掛で時代劇を想い、信濃追分で立原道造の詩を口ずさんだりした...

▶**小海線**＝大正年間、小諸－佐久平間の佐久鉄道に始まる。甲州から越後を結ぶ雄大な計画だった。甲州小淵沢を起点とするが、大部分は信州八ヶ岳山麓というよりも千曲川沿線を走る日本屈指の高原列車。佐久から乗ると千曲川沿いを遡る。春先は雪どけ水と花々が美しい。標高一三七五メートル<鉄ちゃん日本一の標高!!>だが、高原地帯なのであまり山深くは感じない。ただし春先でも標高が高いので、駅を離れると冷んやりする。沿線は風林火山が信州に攻め入り、明治になってからは秩父事件残党が壊滅した地でもある。沿線はそんな歴史を忘れたかのような静寂だ。夏になるとキャンプ客別荘族が目立ち、野辺山電波望遠鏡や八ヶ岳山麓が一望出来る。スロープしながら小淵沢に降りていく鉄路も絶景かな。

▶**上田電鉄別所線**＝上田からは信州の奥座敷と言われる別所温泉や鎌倉執権北条氏分家の寺など歴史建造物が残る。鉄道は大正年間で上田から西・南・西と十一キロの路線。ここも関東私鉄の懐かしい電車が見られる。ここは中先代の乱を支えた武士団故郷。

## <その他>

▶**飯田線**＝三河豊橋を出発し、駿河佐久間ダムをかすめて辰野駅までの約二百キロ近い路線\*2。

豊橋を出ると次第に山が深くなり、佐久間ダムを過ぎると天竜川沿いを走り、やがて南アルプスの山々を仰ぎ見る。転覆事故以前は天竜川下りの舟も見えた。ただし雨が多いと不通になりやすく、かつては大事故も。特急伊奈路は身延線特急とそっくりで快適だが、各駅で乗ると駅数の多さに啞然とする。七時間もの乗り鉄は老体には応える。

## ■三社入り乱れて

長野は農産物・工業製品のみならず、山岳・高原を活かした夏冬の観光立県。避暑・別荘・登山・スキー。軽井沢、車山高原、菅平、白馬、八ヶ岳とブランド化した地名が数多く存在する。地勢から言っても信州は百名山のうち二十九の山を擁し、秋津洲の中心でありさらに七つの文化的多様性も持つ。

余自身仕事で県庁・長野企業庁他自治体で散々にお世話になった。ただし仕事で信州に行くときは長野方面は新幹線、諏訪方面は中央高速利用が多い。

信州鉄はJR東日本、JR東海(飯田線・中央本線西線)、JR西日本(大糸線)に分かれ、さらに三セク+私鉄と多様。まるで戦国期のように分割されており、旅行者にはわかりにくい。

リニア新幹線も南部をかすめるだけで、本来は中央本線沿いに走る方が望ましかったと思えるが、如何に。

\*1: 諏訪湖は山々の水たまり、へそで丸いと思いがちだが、4×3kmの長方形。長野県茅野市の八ヶ岳連峰に位置する赤岳を源とし、諏訪盆地の水をいったん諏訪湖に集めるため、天竜川は八ヶ岳から流れるという説もある。

\*2: 6月2日・3日の大雨で土砂が入り、三河側(豊橋―飯田間の94駅)が不通になっている。