

贅沢鉄道王国

― 越後は長い 雪は深い ―

お久しぶりの鉄ちゃん復活です。越後は廃線も含め十年前に乗り尽くしていますがかなり昔のことで記憶にない路線も多い。再度乗る体力もないので今回まとめる。越後は仕事・学校・取材・知友と因縁深い。鉄に関して読者のご意見訂正をお寄せ下さい。＜三級鉄乗りファン・銭屋小金丸＞ ※10月14日は鉄の日

■地勢

古代北陸道「越の国」は越前・越中・越後に分割され越前から加賀・能登が分離。蝦夷との国境線は定かではなかったが秋田柵や出羽国設定で国境が次第に定まった。

現在の新潟県は旧越後・佐渡の二国にまたがる。北海道、岩手、福島、長野につぐ全国五位の面積に213万人が生活する＜図表1＞。

最大の特色は東西に長く三百キロ（東京ー浜松）の距離を持つことで、越後は上越・中越・下越の三地域に分類される（佐渡は鉄道がないので割愛します）。信濃川が形成した広い越後平野＝水田というイメージは近世以降で、古代・中世は上越中心。

越後は広々とした平野を連想するが、東西南には飛騨山脈・北アルプス・上越の峻険な山脈が壁となっており、日本海からの湿った空気により世界でも稀な豪雪地帯。越後は北陸に区分されることが多いものの、糸魚川-天竜川は列島構造線で東日本に位置する。

木曾・八ヶ岳・諏訪湖から流れてきた千曲川は信濃川に変身。日本一の長さでゆくりと流れて北越を形成し、現在の新潟市が誕生。暴れ川・荒川／阿賀野川は、出羽から県北に流れ出る。

■歴史

糸魚川はジオパーク・ヒスイ・塩の道として知られている。ニッポンを代表する構造線（糸魚川静岡構造線）上にあり。原始古代から信州と交流が深く、比較的地震も多い。

古代越後はやや辺境で脇役。古くは東北の蝦夷討伐や大陸との交易が知られていた。中世に入り城氏が強大な勢力を持ったが、平氏に与し、あっけなく木曾義仲に屈服。鎌倉期次第に荘園が増え、室町期以降、関東管領上杉氏が守護となり本拠地となった。

日本史上越後が有名になったのは、上杉氏守護代だった長尾氏から出た上杉謙信。お隣の信玄と龍虎の争いをしたり、小田原北条氏をいじめたり、能登から加

賀まで進出し、織田勢を蹴散らしたりと忙しかった。この戦国英雄はポックリ逝って元の木阿弥。養子景勝は会津120万石に移され、一時堀くんが越後に。関ヶ原以降は東照神君息子松平忠輝が60万石で収めたが、すぐに改易。ついで越前家が26万石だったが、17世紀末「越後騒動」。景勝・忠輝・越後中将・角さんと越後ヒーローはツキがない。

ここで注目すべきは、上杉氏も忠輝もみんな高田（直江津）周辺が中心地。石高は戦国末39万石、堀くん45万石、忠輝60万石と増加。新潟平野が開けた明治はじめは、全国一の人口を誇った。

江戸期、越後騒動後は高田（榊原か酒井）、長岡（牧野）、新発田（溝口）、村上（内藤）といった城下町や幕府領・大名飛地に分割された。文化人もユニーク。良寛様、一茶、鈴木牧之。江戸時代特筆すべきは、北前船航路として湊が繁栄。五街道に準ずる北国街道は中山道を経て長野善光寺から直江津で、現在の信越線。厳しい三国峠を超えたのは謙信公くらいで、新発田・村上の殿様は現在の会津回りで参勤交代したらしい。

幕末は長岡藩が会津に与し、北越戦争。大奮闘し

＜図表1＞新潟県の人口推移

1990(平成2)年	247.5万人
2005(平成17)年	243.1
2020(令和2)年	220.1
2023(令和5)年	212.6

出典：令和5年新潟県人口移動調査結果報告

＜図表2＞新潟県内の主な市町村人口（2023年）

新潟市	77.4万人	
長岡市	26.1	旧城下町
上越市	18.5	
新発田市	9.4	旧城下町
三条市	9.3	
柏崎市	7.9	
燕市	7.7	
糸魚川市	4.0	(旧城下町)
村上市	5.6	旧城下町

出典：帝国書院ホームページより＜令和5年住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数、令和5年全国都道府県市区町村別面積調（令和5年1月1日）＞

武士の意地を示したが、結局は敗戦、米三百俵になり下がった。ここは有為の人材輩出。詳しくは司馬遼太郎『峠』に譲る。

近代は信濃川河口に開けた新潟港が日米修好条約で開港五港に選ばれ、明治以降新潟が越後中心となる。

■産業と現状

どうしても米所というイメージが強い、強すぎる。米作付け面積、米生産量、ブランドNo.1魚沼産コシヒカリ。米を生かした切り餅・煎餅、日本酒といった食品工業も盛ん。加えて日本海の水産物が知られている。工業も食品・酒・水産練り物だが、燕・三条の地場産業である金属加工・機械にも強みがある。あと新津周辺をはじめ、ちょっぴり石油が出る。

2023年の人口は213万人。御多分に洩れず、減少が続いている(直近の3年間では▼3.3%)<図表1>。

また現在は周囲の市町村を合併し、新潟市は北陸・甲信越初の政令指定都市となっているものの、必ずしも中心部が活性化しているとは言い難い。

■2本の新幹線／未完成の上越新幹線

越後には2本も新幹線が走っている。坂東でも千葉は新幹線がないし、茨城も旧下総古河を掠めるだけで駅もない。山形・秋田旧出羽地方は「新幹線もどき」。他都道府県も新幹線2本あるのは、武州・上州を除くと現在越後のみ。凄い！

●JR上越新幹線(東京―新潟)＝昭和五十七(1982)年十一月開業。正式路線は大宮―新潟三百キロ。東北新幹線より早く開通したのは、沿線に角さんはじめ福田・中曽根といった有力政治家がいたからか。その後も小渕・福田二世と総理を輩出した宰相路線。高崎から先はほぼ北に進む。結構難工事で新清水トンネル掘削では大量の水が出た。これがのちの「大清水」になった。豪雪地帯を走るだけに雪対策スプリンクラーなど随所に工夫されている。実は上越新幹線は完成していない。当初は新宿発の計画だったが、都心地権者反対で空き地は現在の埼京線に転用された。開業当初は上毛高原・燕三条も何もない駅だったが、現在ではそれなりの街になっている。

●JR北陸新幹線＝平成十(1998)年長野五輪前年、平成九(1997)年十月に高崎―長野が開通した長野新幹線。平成二十七(2015)年三月金沢まで開通し、「北陸新幹線」に变身。いまだに京都方面が揉めており、余の生きているうちの開通は無理。かつて「トンネルを出ると雪だった」と名文句を書いた小説家がいた。上越線(新幹線)はまさにその通り。と

ころが、北陸新幹線は電圧や運営が異なる。信州飯山を過ぎ、越後は上越妙高・糸魚川の二駅だが、糸魚川は50kHzでここからJR西日本の担当になる。山トンネルが圧倒的で絶景だった越後親不知も遠くなった。

■旧本線

●JR北陸本線＝近江／長浜・米原から敦賀、そして越前加賀越中を経て、越後直江津を結んだ。明治十四(1882)年に着工され少しずつ延伸、現在の北陸新幹線そっくり。当初より江戸期の北前船路線(湊と津)を結ぶ路線だったが、民間資本が集まらず、官営着工。明治二十一(1899)年富山まで開通、富山東線して直江津目指したが、親不知が難工事。越後側も糸魚川―直江津は信越本線として作られ、大正二(1913)年に北陸本線となった。まだ新幹線ができる前、新津経由で新潟に出て新幹線で戻ったことが数回ある。

●JR信越本線＝新幹線開通前は越後の代表的路線で、旧中山道・北国街道を結ぶ鉄路。明治十七(1885)年から着工し、部分的に完成。直江津―新潟を結ぶ路線でもあった。高崎―横川―長野―直江津―新津―新潟。新幹線開通後、横川―軽井沢は廃線となりバス輸送に。近代鉄道遺産でも特筆すべき路線であり、分断は悲しい。峠の釜飯が泣いている(器は下野・益子焼)。

●JR羽越本線＝言葉通り、越後と出羽(山形・秋田)を結ぶ日本海路線。新潟(路線上は新津)と秋田を結ぶ270キロ路線。長い越後の海沿いに走り、鶴岡・酒田を経て秋田着・北陸本線と並んで、日本海の大動脈だった。元々各地の支線を拡張し、羽越線から羽越本線に格上げされた路線<図表3>。

ここの村上や酒田・鶴岡に通い思い出深い。上司プロデューサーがこの路線好きで「海がいい」と言っていたが、佐渡や海辺の砂浜、国道沿いのいささか寂しい風景は忘れがたい。現在新潟駅は新幹線との乗り継ぎがすこぶる便利になった。特急いなほは快適だが、ここも「馬鹿の壁」ならぬ電圧の壁がある。またこ

<図表3> JR羽越本線になるまでの変遷

大正元年(1912)	新津―新発田(信越線)
大正3年(1914)	新発田―中条(村上線)
大正7年(1918)	余目―鶴岡(陸羽西線) 酒田―余目(陸羽西線)
大正9年(1920)	酒田―羽後岩谷(羽越北線)
大正13年(1924)	全通し、羽越線と改称
大正14年(1925)	支線(赤谷線)の改行に伴い 羽越本線と改称された

※この以降も、路線変更・改修があった

の路線は羽州の路面が良くないと言われている。

■トンネルを抜けるとマンションだった

●JR上越線＝上州で書いたが、利根川を北上し水上過ぎて清水トンネルの不思議さ。さらにそこを抜ける雪景色。川端康成の名文句、映画で見た芸者悲恋。ところがバブル時代、越後湯沢はリゾートマンションブームで大変貌。幕藩時代も大きな壁だった上越の山々をブチ抜き、越後と東京は近くなった。ただし新幹線も含めストロー効果が大きいかも。トンネル工事というと丹那トンネルの名前が上がるが、上越線もまさに凄まじい工事だったと聞く。明治から様々な計画されていたが、着工は大正七(1920)年鉄道法による。着工までの三十有余年だけでも鉄道史として価値があるが、着工後もアクシデント続出で全通は昭和六(1931)年、水上－越後湯沢が開通した。戦後は湯沢、石打、浦佐はスキーメッカになった。

●JR大糸線＝松本から真北に向かい、南小谷を経て糸魚川に至る糸魚川静岡構造線を走る鉄で、105キロ単線路線。古代のヒスイ・塩の道。絶景は信州側で、越後は比較的平坦。地震による山崩壊などでしばしば駅や路線が微妙に変わった。南小谷までは東日本で電化、そこから北は西日本で気動車。大正四(1915)年。民間鉄道(旧信濃鉄道)が松本－信濃大町を開業。その後は官営で全通したのは、何と何と戦後昭和三十二(1957)年。

●JR飯山線＝豊野から越後川口まで約百キロ(97キロ)の非電化単線。信濃川(信濃では千曲川、越後側は信濃川と変名)沿いを走り、県境から45キロで越後川口。四十年前、三十年前と長野から二度乗車。どんどん山深くなり、越後に入っても田園ばかりで不安になった。ただ二度とも夏だったので、超豪雪地帯だけに冬ならば全く違う印象かも。旧国鉄記録映画によると、ロータリー雪上車が活躍していた。

<図表4>越後鉄道図



●**JR米坂線**＝山形県の米沢駅と新潟県の坂町駅（羽越本線）を結ぶ約九十キロ非電化単線。うち越後金丸－坂町30キロが越後側。開業は昭和二（1926）年、全通は昭和十一（1936）年。基本的に荒川沿いで、江戸期の新発田・村上藩主の参勤交代街道に沿っている。戦前は軍事貨物輸送で重要視。途中は豪雪地帯で、戦前も鉄橋崩壊で大被害。令和四（2022）年八月の置賜豪雨で今泉－坂町が不通。十数年前、四月二十九日山形新幹線米沢駅から乗車、桜がまだ満開になっていない山溪を堪能した。置賜地方の畑、小国周辺の林業、途中のダムと桜。本当に美しい風景を眺めながら坂町に到着した。多分廃線かしらん・・・？

●**JR弥彦線**＝東三条駅から越後一宮＜弥彦神社＞がある弥彦駅までの17キロ電化単線。越後には珍しく私鉄「越後鉄道」が大正年間に作ったが、のちに国鉄になった。昔乗ったのでよく覚えていないが、最新情報とずいぶん違う。また弥彦神社山頂に向かうロープウェイ風景が素晴らしかった。

●**JR越後線**＝新潟駅から海沿いに信越本線柏崎駅まで83キロ（東京－小田原間以上）と長い。新潟大学に通うので数回乗った。また夏に柏崎から新潟まで乗った。要は芭蕉翁が『奥の細道』でトボトボ歩いた道。羽越本線と並んで海の絶景が楽しめる。こっちの方が駅直下からの海も素敵（出雲崎駅、寺泊駅他）。信越本線が柏崎から内陸を走ったので、私鉄「越後鉄道」が大正元年に建設され、北前船の湊を結んでいる。

●**磐越西線・只見線**＝これらに関しては福島で書いたので、割愛します。只見線復旧は嬉しい。数年前の磐越西線、越後では廃屋が目立っていた。

■三セク大活躍

●**北越急行ほくほく線**＝なんだかんだ言って新幹線ができるまで、この路線を走る特急「はくたか」には随分お世話になった。金沢・富山行きはほとんどこれを利用した。着工経緯を見ると、偉大なる角さん＜鶴の一声＞か？昭和四十三（1968）年国鉄が着工したが、赤字で工事中止。三セク北越急行が平成九（1997）年に完成。六日町駅から上越市犀潟駅まで60キロ単線だが、比較的直線が多い。踏切のある列車は130キロ制限だが、踏切なしの高規格で当初140キロ、のちに160キロと、新幹線を除くと最速列車だった。

●**えちごトキめき鉄道**＝旧北陸本線が北陸新幹線開業で三セク化した。「日本海ヒスイ路線」は市振－直江津59キロ、「妙高はねうまライン」は妙高高原－直江津38キロ。前者は三セク前に乗っている。両者とも電化。

■鉄道の街「新津」

●**新津鉄道資料館**＝現在新潟市に合併されている新津は、古くは会津街道・羽越街道、さらに信濃川湊として人・物資集積地として発展。江戸期は新発田藩領。明治三十（1897）年北越鉄道（現・信越本線）開業後、越後鉄道拠点となった。昭和五十八（1983）年に国鉄新津鉄道資料館開館。平成五（1994）年にはJR東日本新津車両製作所が創業開始した。首都圏の電車の多くがここで製造されている。資料館は平成二十六（2014）年リニューアルしており、貴重な鉄道資料が展示されている。

●**廃線**＝エゾほどではないが、＜図表5＞のように越後でも多くの鉄道がここ数十年で廃線。若い越後人はご存知ないかもしれないが、県庁前から路面電車＋鉄が走っていた。新潟交通電車線は県庁前から信濃川ぞいに燕駅まで36キロの路線。元々の川運代替えだが、世間のモータリゼーションに負けた。魚沼線も懐かしい鉄で半世紀前、長岡来迎寺駅から小千谷に向かったが、吹雪で帰れず民宿に二泊。その緑？の濁った温泉が記憶に残る。

＜図表5＞新潟県の廃止された路線（7路線）

新潟交通電車線（新潟電鉄）	1999年廃止
蒲原鉄道線	1999年廃止
魚沼線	1984年廃止
赤谷線	1984年廃止
越後交通栃尾線	1975年廃止
越後交通長岡線	1975年廃止
頸城鉄道	1971年廃止

新潟は上越と中越・下越とに分かれ、鉄道でも車でも時間がかかる。新幹線が2本といっても、どちらかという通過点である。交通の利便さは逆に東京へのストロー効果を呼んでいる。

上越新幹線完成直前に新幹線から車窓や各地からの新幹線を撮影。これを使って東京の百貨店で「新潟博覧会」という販促イベントを担当した。打ち合わせに行った丸の内国鉄本社では当時赤字増大で、応接室の椅子がボロボロだったことを記憶している。長岡は商工会議所、浦佐はスキー関係者から様々な話が聞けた。その後も白鳥撮影・花火取材・大学講義・新聞社取材と、越後人には大変お世話になった。あの暑い夏と冬のあつという間に積もる雪の落差に東人は戸惑う。新潟港も冬はびっくりするほどの風と波が押し寄せる（これは越中伏木も同様）。

農林水産＋工業だけでなく三次産業が成長しないと、人口減は続く。環日本海経済圏という掛け声も、現在のロシア・北鮮を見るとあまり展望が開けない。それにしても冬の長い曇った天候は宿命なのか。