

ずいそう

## 「はくたか」の思いで

長谷川 正 昭



今年は北海道新幹線の開業が話題となっていますが、昨年は北陸新幹線の開業で東京から金沢、富山方面がぐっと近くなり、大いに賑わったのは記憶に新しいところですよ。

私も開業の喧騒がやや過ぎたところで金沢まで乗りに行きましたが、その帰路に快適な W7 系で車窓を楽しみながら、ふと四十数年前の自分自身の作文を思い出していました。そう、中学の夏休みの宿題でした。

題名「特急はくたか、始発から終着まで」

列車に乗るとき、始発から終着まで乗るというのは案外少ない。普通は途中駅から乗ったり、また途中駅で降りたりする。しかし途中から乗った場合、その列車の始発からいままでにどんなことがあったのかはわからないし、また途中で降りた場合、その列車がそれからどうなるかもわからない。始発から終着まで乗れば、その日のその列車のことがすべてわかる。

そんなことをしばしば考えていたが、ちょうど今年の夏の旅行で、帰りに特急「はくたか」の始発の金沢から終着の上野までを乗車することになった。

その日、8月24日の金沢は雨が降ったり止んだりの天気。この金沢は加賀藩前田百万石の城下町として戦災にも天災にもあわず、現在も昔の面影を残している。また金沢といえば日本の三大庭園の一つ、兼六園で有名であり、金沢に来たからには行かなくてはと短い時間だったが見物した。時間がないので早く回ったが、もっとゆっくり見たいような気がした。その兼六園からタクシーで約20分、金沢駅に着いたのが発車10分前。ホームに入るとすでに特急「はくたか」は出発を待っていた。

指定券を見ながら自分の座席にたどりつく。まもなく発車。これから上野まで517.9キロ、6時間40分の旅の始まりだ。

しばらくたち、鉄道唱歌のオルゴールがきこえ、案内放送が始まる。「本日は満員」だそう。が車内はガラガラ、自分の乗っている5号車は5、6人しかいない。そのうちに最初の停車駅、津幡に到着。ここは能登半島方面の乗換駅だ。能登地方は雨がひどく、列車が遅れているらしい。遅れている接続列車待ちでし

ばらく停車。

やがて発車、だが高岡、富山と走っては停まり走っては停まりで特急らしくない。

富山を出ると糸魚川まで停まらないが、この区間には有名な親不知の海岸がある。天気の良い日もあるのか日本海の海岸は太平洋の陽に対してまったく陰という感じがする。この前、国語のテストに、この詩が出たことがあったが、たしかその詩では海岸沿いに蒸機列車が通るのだと思ったが、市振、親不知の付近はトンネル続きで、この線も電化され、まったくイメージが狂ってしまった。

糸魚川を過ぎ、列車は直江津に着く。ここは信越本線との分岐点で、この「はくたか」も以前はここから信越本線を通して上野へ行っていたが、電車になってから少々遠回りするようになった。直江津あたりになると列車も多く、普通列車も客車ではなく一般の電車になってくる。

この付近は何も変化がないので、お土産を見たり雑談をしたりして時を過ごしていたが、急に線路がたくさん見えてきた。もう長岡だ。長岡で方向転換。もう半分は来た。列車も乗客もひと休みといったところだ。

ここから「はくたか」は上越線に入り、快調にとばす。上越線の清水トンネルは有名だが長いトンネルでも丹那や北陸と違い、単線で上り坂、カーブ、人家も付近にほとんどない。まったくさびしいところだ。まして雨の降った夕方だからよけいにかもしれない。谷川岳、茂倉岳などの山々がうっすら見えている。

この辺から雨がだいぶ降りだした。高崎まで来るとかなりひどい雨になった。僕が高崎へ来るとたいいてい雨だが、今回もまた雨になってしまった。

高崎を5分遅れて発車した「はくたか」は、一路終着の上野へと驀進する。外はものすごい雨と雷。電車の屋根に穴が開きそう。大宮通過のころは小降りになり、列車は一段とスピードを上げた。5分の遅れを取り戻すためだ。上野駅は目前に迫っている。雨も上がった。そして517.5キロを走破した特急「はくたか」は静かに上野駅7番ホームに到着した。20時10分定時到着。

始発から終着までの夢は実現した。ホームの階段を

上がる僕の気持には満足感があった。そしてお世話になった特急「はくたか」は空っぽになってテールライントも鮮やかに走り去っていった。(昭和46年8月記)

以上、原文のまま記載させていただきました。いま読み返しますとやや疑問符がつくような表現もありますが、そこはお許し願うとして、幼少期から鉄道雑誌を愛読していた私としてはよく見る紀行文的に書いてみたところ、当時中学生としては変わった作文だったらしく、卒業文集に掲載されることになってしまったのがこの作文です。

これは夏休みに家族で北陸に旅行に行った帰りのことを記したもので、あの当時、金沢を13時30分に発車し、上野着が20時10分、文中にもあるように6時間40分の所要時間でした。あれから43年。今回の新幹線の開業で、最速列車「かがやき」で東京まで2時間30分、この時とほぼ同じ13時33分に金沢を発車する「はくたか566号」は比較的停車駅が多い列車ではありますが、それでも上野着が16時22分、所要2時間49分は驚異的な速さになったものです。一方で当時と同じコースをたどったらどうなるかを調べてみました。北陸本線は新幹線の開業とともに第三セクターに移管され、「IR いしかわ鉄道」「あいの風とやま鉄道」「えちごトキめき鉄道」の三社に分離しました。

またJRの信越線、上越線、高崎線にも優等列車はほとんどなく、13時に金沢を乗ったとしてもその日のうちには上野に到達できません。かつての特急街道は地域のローカル輸送に徹することになったわけです。

またこの時に乗ったのは、485系電車という国鉄を代表する特急型電車で、まだバリバリの新車のころです。その後この系列は昭和54年まで製造が続き、全国各地で見ることができました。JRとなってからは色や姿を変えながら長きにわたって活躍してきましたが、ついにこの3月で定期列車からすべて引退となってしまいました。おそらく使い勝手がよかったのでしょう、よくぞ長きに亘って頑張ったものだと思います。

それにしてもボンネットタイプの優美なスタイル。赤とクリーム色の美しいボディー、食堂車も連結された貫禄の列車編成。これに乗り込むときのワクワク感は何とも言えず、あの感覚は忘れ難いものです。別に昔を懐かしみ、最近の列車は云々などというつもりはありませんし、今は今で楽しいのですが、あのころの鉄道シーンは実に輝いていました。そうしてみるとあの時代に生まれて本当に良かったと思うのであります。