

第3章 元信越本線（直江津～長岡）

平成30年4月28日（土）～4月30日（月）の2泊3日の信越本線の旅（長岡～直江津：営業キロ73km）は、次の日程で実施。3日とも天や神のご加護もあり天気にも恵まれ、当初の予定を無事クリアできる。なお、登場する駅舎は23駅。これで、通算の営業キロは9,542km（活動日数475日）となり、目標の1万キロまで458kmとなった。また、日本海側の路線が新発田～新潟～新津～長岡～柏崎～直江津と各駅舎立ち寄り”鉄道つたい歩き”にて繋がった。



第1節 旅プラン

○平成30年4月28日（土）

とき MAX303号 大宮（7:26）→ 長岡（8:35）

長岡～宮内～前川～来迎寺（らいこうじ）～越後岩塚～

塚山～長鳥～越後広田（24.9km）

越後広田（17:21） → 柏崎（17:36）



ホテルニューグリーン柏崎 (0257-24-1111) 泊

○4月29日(日)

柏崎(7:24) → 直江津(8:07)

直江津～黒井～犀潟～土底浜～潟町～上下浜～柿崎～

米山～笠島～青梅川～鯨波～柏崎(36.3km)

ホテルニューグリーン柏崎 泊

○4月30日(月)

柏崎～茨目～安田～北条～越後広田(11.8km)

越後広田(11:57) → 長岡(12:28)

とき366号(臨時) 長岡(13:20) → 大宮(14:34)

第2節 1日目：2018年4月28日（土）：越後広田～長岡

平成30年4月28日（土）2時過ぎに目が覚め、今回の歩きのプランを読者に発信する。家内に南林間まで送ってもらい、南林間5時29分の電車で新宿まで移動。新宿から湘南新宿ラインで大宮まで移動する。大宮からはときMAX303号で長岡まで向かう。本日は連休の初日であったが、無事1号車の2階分に座ることができる。大宮からの停車駅は、越後湯沢、浦佐、長岡の順で停車する。

平成30年4月28日（土）、本日から2泊3日の予定で、信越本線（長岡～直江津）の営業キロ73kmに挑戦します。今回の歩きが無事終わると、残り長野から直江津を踏破すれば、高崎から新潟までのかつての信越本線の歩きが完成します。詳細は4月30日以降のブログをご覧ください。

今回もカッシーの”全国鉄道つたい歩き”のトレードマークの帽子を被って頑張ります。



信越本線の旅の第一弾は、平成30年4月28日（土）長岡駅から越後広田駅までの24.9kmの鉄道つたい歩き。すなわち、この間に登場する駅舎は、長岡～宮内～前川～来迎寺（らいこうじ）～越後岩塚～塚山～長鳥～越後広田。どの駅も個性的な顔をしていた。

昨年の6月（長岡～新潟～新発田）と同様、大宮7時26分発”ときMAX303号”で長岡まで移動する。約1年振りに長岡の街並みに出会い、親しみと懐かしさで一杯となる。加えて、東海道新幹線では味わえない2階建ての車両であったので、少しは贅沢な気分となる1時間余の移動（2度目の体験）となった。



大宮駅 長岡駅

今回の旅もレールウェイマップル(鉄道地図帳)ではなく、JAF ルートマップ(全日本)を拡大して臨んだので、自分をミステリーゾーンに突入させる醍醐味を味わうことができた。その一例が宮内駅から前川駅に向かう道中である。誤って、上越線の小千谷駅方面に進もうとしていたが、これまでの第六巻が作用し、地元の人のお世話になり前川駅に到着できた。また、塚山から長鳥も山間のため慎重に慎重を重ねて臨んだ。その結果、道に迷うことなく道路から30m~50mある山に面した長鳥駅に無事到達できる。それから田植えのシーズンなので、代掻き(しろかき)を道中随所で出くわす。親父が健在であった十数年前を思い出す。

本日の歩きのテーマはアップする駅をどこにするかであった。それ故、終始到着時間やダイヤに加え、柏崎からの3日目の歩きの関係も念頭に置きながらの歩きとなった。その答えは”越後広田駅”となった。ラッキーにも数分の待ち合わせで直江津行きの電車(17時21分)がやって来た。5分到着が遅れていたら次のダイヤは18時6分であった。



長岡駅

長岡駅からの旅メモは以下の通り。8時39分、甥っ子の卒業校の「長岡技術科学大学」の看板が目に入り、デジカメに収める。そして埴輪も。長岡駅は昨年の6月以来2度目などで多少なりとも親睦感を覚えた。8時49分、北口に出て駅前を撮影し、宮内駅を目指す。誤ってメモに宮内駅を漏らす、地図で誤りに気付く。9時38分、川に注意しながら歩い

た先に宮内駅があった。駅舎の看板が見当たらないので駅の通路を歩いて南側に行く。9時45分、宮内駅の看板をデジカメに収める。



宮内駅

ステンドグラスが印象的であった。この駅で渋川方面から来る上越線が合流しているのを分からず、もう少しで誤って小千谷方面に進もうとする事態となる。9時55分、第三福島江踏切を横切る。この辺りの地形は複雑であった。9時58分、道路に水が溢れそうな橋を横切る。10時、3本のチューリップ前を通過。10時3分、137歩ある橋を渡る。橋の真ん中に来島町とあった。10時15分、信越本線を横切る。暫く歩くと上越線が左手となり混乱する。10時18分、幹線道路を下り、踏切を横切り信越本線沿いを歩こうと考えたが断念する。その理由は、左手の鉄道が信越本線にも思えたからだ。それ故、幹線道路に戻り、上越線に沿って歩く。踏切で表示を確認するが、鉄道名の明記なし。道路は小千谷方面と記載があり、念のため自動車の販売会社に立ち寄り聞くことにする。結果は大成功であった。「左手は上越線ですよ。信越本線はこの前のコーナーを右折し真っ直ぐ歩いた先にあります」とのアドバイスがあり、誤りへの対処を図る。10時55分、前川駅に到達する。



前川駅

11時26分、596mある越路橋（信濃川：万歩計1029歩）を渡る。この橋で上下の電車が通過して行く。11時40分、初めて柏崎の地名を道路標識で見つける。小国という表示もあった。12時6分。来迎寺（らいこうじ）駅に到着。12時18分、もみじ園を通過。その先で鉄道を横切り、右側となる。12時19分、前方に山が登場する。鉄道を左手にして淡々と

歩く。鉄道に沿って田植えの代掻き（しろかき）が随所に登場する。12時25分、たんぼぼが咲いている田圃道を歩く。12時50分、賽徳山稲荷大社前を通過。



来迎寺駅

13時、喫茶食堂“ゆうき”でチャーハンを食べる。25分位休息。この店で「難所の駅とどの駅が賑やかな駅前か」を尋ねるが、はっきりした回答はもらえず。少し歩いた先に、越後岩塚駅があった。この駅前から小高い丘の上にある稲荷大社の社が印象的であった。代掻きした水田に沿って歩く。13時30分、数本あるチューリップ前を通過。水田地帯が続く。14時7分、下り特急電車（長岡方面）と対面する。14時21分、諏訪神社前を通過。14時43分、塚山駅に到着する。



喫茶食堂“ゆうき”



越後岩塚駅



越後岩塚駅



諏訪神社



塚山駅

この駅から長鳥駅への路は山間が続くので地図を見ながら進む。14時52分、JR下を潜り、鉄道の左側となる。この辺りで少しショートカットしようと試みるが失敗。少し無駄な動きを数分する。15時1分、地図にある長鳥駅への右折道路を見つける。この地点が本日の一番のポイントの箇所であったのでホットする。15時3分、74歩ある塚山橋を渡る。15時8分、水田からカエルの鳴き声が聞こえてくる。その先で5円玉を拾う。15時11分、ほたるの里の表示があり。15時25分、右手の鉄道はトンネルとなる。ここから山道となる。15時36分、上着を脱ぐ。山道が続く。15時52分、長岡市から柏崎市となる。16時12分、遙か下に鉄道路線を見つけホットする。16時16分、左手に鉄道のトンネルを見つける。16時25分、第2塚山街道踏切を横切る。16時32分、長鳥駅への案内板を見つける。ここから少し坂を上った先に長鳥駅（16時33分）があった。



山間を歩く

長鳥駅

山間に沿って駅舎はあった。16時42分、JR下を潜り鉄道の右側となる。坦々と鉄道に沿って歩く。17時11分、越後広田駅への看板を見つける。17時11分、鉄道下を潜り。鉄道の左側となる。その先に越後広田駅（17時18分）があった。運よく17時21分発の直江津行き電車に間に合う。2両編のワンマンカーであった。柏崎駅には17時36分到着。駅前のホテルグリーン柏崎（14階建て）には17時51分到着。部屋は1201号であった。ホテル代は2泊朝食付きで14,720円（うちホテル代12,960円）だった。ホテルはこれまでの中ではまずまず。



越後広田駅

本日の歩きは結果的には大満足の行く一日となった。同時に、夜の柏崎の食事処（せん乃）で美味しい郷土料理と地酒（新之助、景虎）を堪能でき感謝感激の一日となった。天や神に感謝あるのみ。本日の営業キロは24.9km、万歩計は41,691歩だった。



柏崎駅



新之助と郷土料理(せん乃にて)

第3節 2日目：4月29日（日）：直江津～柏崎 晴れ

平成30年4月29日（日）、信越本線の二日目は、直江津～柏崎までの36.3kmの歩きに挑戦する。すなわち、直江津～黒井～犀潟～土底浜～潟町～上下浜～柿崎～米山～笠島～青梅川～鯨波～柏崎。この区間で印象に深い点は日本海の素晴らし風景とまだ雪化粧した”越後富士”と称する米山（標高993m）と対面しながらの歩きだろうか。札幌駅界限に”幌”が付く駅が多いと感じたと同様、新潟にも”潟”の付く駅舎が犀潟駅、潟町駅と登場したのも印象深い。



柏崎駅 直江津駅

反省点はこのシリーズ唯一**土底浜駅**の道路標識を見つけて臨んだにも関わらず、この駅が未踏破となったことだろうか。恐らく、この駅は踏切を横切って少し戻った先にあったと推察できる。木々が続く路筋、歩きから小走りに切り替え時間の短縮化を図った影響もあり、注意力が散漫になったのも一要因。もう一つは、この駅の表示は”北陸急行ほくほく線”の土底浜駅であると勘違いしていた。後で地図を確認したところ、**9,500km踏破達成の節目となった犀潟駅**でほくほく線が合流しており、この路線には土底浜駅はないと判明。要するに、鉄道路線図が頭に入っていないことによる錯覚で恥ずかしい限り。次の潟町駅の登場で、初めて土底浜駅の未踏破に気付く。反省また反省の瞬間であった。

直江津から柏崎の区間は米山駅を境に大きく2区分できた。すなわち、直江津から米山まで区間と米山から柏崎までの区間。前者は国道8号線に沿ってほぼ駅舎があったのに対し、後者は国道から200m～300m位下った先に駅舎があった。すなわち、海岸線に沿った笠島駅と青梅川駅である。共に、ラッキーにも立ち寄りに成功する。この2駅とも急カーブの路を下るのに怪我をしないよう相当神経を費やした。2年前に歩いた函館本線の比羅夫駅を思い出した。あの時も道路からかなり下った先（1km位）にあった。北海道に比べれば距離は短い、勾配の面では、紀勢本線の二木島駅から国道へ向かう熊野古道と同じ位急斜面であった。

その他印象に残るのは、JR貨物の基地がある黒井駅の踏破。何人もの地元方のお世話になりやっと踏破できる。それから柿崎駅への道のりも難解であった。道路標識で直ぐ傍にあ

と思ったら、そこから随分遠かった。駅舎が袋小路のようなところにあり発見するのにエネルギーを消耗した。直江津の踏破を通じて、北陸地方への更なる歩きの夢が芽生えたのうな気がする。いい旅であった。

以下、2日目の旅の詳細は。

5時過ぎに起床。三次駅から江津駅までの三江線（108.1 km：2018年3月31日まで）が朝のテレビニュースで取り上げて放映されていた。駅前には忘れたが、この路線で道路から駅舎まで高い駅にある住人（50歳位）が地元の人に呼びかけ継続またはトロッコ車両による継続を求める姿があった。また、援軍の方の模様も放映していた。この路線の営業キロはこれまでの廃線の中では最大とあった。過少化と車社会が影響して採算が取れず、廃線になったともあった。歩き鉄の私にとっては、寂しいニュースであった。7時前、ホテルのロビーの悠風（ゆうなぎ）でバイキング料理を摂り、柏崎7時24分の電車で直江津（8時7分）に向かう。柏崎の駅から雪化粧した米山が見えた。柏崎駅には“越乃Shu*Kura”（全車両指定席）となった。この印は後で調べたところ、快速の停車駅であった。長岡～柏崎～直江津～上越妙高で営業。停車駅は、長岡、宮内、来迎寺、柏崎、青梅川、潟町、直江津、高田、上越妙高。柏崎から米山までと柿崎界限の日本海の風情を楽しむ。

直江津駅で10分滞在し、駅舎を中心にデジカメに収める。隣のホームにはえちごトキめき鉄道“日本海ひすいライン”の車両が停まっていた。行先は泊とあった。8時20分、黒井駅に向けてスタート。直江津駅構内の袋小路に入り引き返す。8時30分、直江津南小学校前を通過。



柏崎駅



直江津駅



直江津駅;信越本線・北陸本線の接続駅

8時36分、関川を渡る。歩数計の転記ミス（581歩？）で川幅不明。橋は昭和63年11月竣工とあった。8時46分、春日新田駅跡と記した神社で本日の無事を祈願する。8時49分、右往左往した結果、63番春日新田踏切を横切り鉄道の右側となる。この境界は地形が複雑のため鉄道に沿った路はなし。何人もの地元の人の世話になり黒井駅を目指す。8時53分、徳音山覚真寺前を通過。9時5分、直江津グランド前境界に出る。このグランドの一角には、直江津ゲートボールハウスと記した施設をあった。9時18分、152歩ある佐内橋（保倉川）を渡る。9時24分、福島踏切を横切り鉄道の左側となる。この駅から黒井駅が300m位先に見える。駅舎の黒井駅（9時31分）が見えないので通路を経由して鉄道を横切る。再度引き返すと、黒井駅と記した箇所があった。



徳音山覚真寺

黒井駅

9時43分、黒井駅貨物取扱所前を通過。沢山のJR貨物車両が基地にあった。10時4分、雑木林が続く路筋を歩く。10時27分、夷浜東バス停を通過。10時30分、民家の前の鯉のぼりが目に入る。10時32分、西ヶ窪浜という地区を通過。10時43分、諏訪社前を通過。その先に上越市犀潟町内会館があった。道路工事で行き止まり先を右折した先に犀潟駅（10時48分）があった。国道8号線に面していた。この駅で9,500kmを踏破となる。



犀潟駅（9,500km踏破達成駅）

この駅を過ぎた先で歩きから小走りに切り替える。10分位小走りした先で、11時17分土底浜駅の道路標識を見つける。11時20分、土底浜踏切を横切り、鉄道の右側となる。数分歩いた先で土底浜駅を尋ねる。「戻った先にあります」と教えてもらう。後で考えてみると、少し直江津方面に戻った先に土底浜駅があったと推察できる。この駅は残念ながら

未踏破となる。先程の踏切を横切り、国道8号線に戻る。11時31分、柏崎まで29kmの道路標識前を通過。11時57分、潟町駅に到達。12時20分、大潟区から柿崎区となる。政令都市でもないのにこのような区域を見つけたのは、常磐線の相馬市境界以来2度目である。



土底浜駅の表示(未踏破)



潟田駅

12時41分、上下浜（じょうげ）駅に到達。この駅前には手頃な食事処があったがパスする。腹痛を起こす恐れと時間の関係を配慮したからだ。13時6分、直海浜の先で鉄道を横切り、鉄道の右側となる。13時13分、上越市柿崎体育館前を通過。13時20分、新潟まで117kmの道路標識確認。13時28分、一輪車に乗った若者と出会う。私と反対方向の旅姿であった。13時34分、左手が線路沿いとなる。13時35分、柿崎ディサービス前を通過。コミュニティガーデン柿崎とあった。13時45分、玄川神社前を通過。駅前に駅後富士“米山”（標高993m）などの写真がある柿崎駅には13時57分到着。



上下浜駅



柿崎駅

この駅は袋小路にあり、ややもすると通り過ぎる可能性があったが、地元の人のお蔭でクリアできる。14時1分、1年前に新潟で飲んだ地酒“吟田川（ちびたがわ）”が電信柱に表示されてあった。懐かしい限り。日本海の不幸明媚な海岸線に沿った線路が続く。数人のカメラマンと対面する。14時50分、新潟まで112km地点を通過。



吟田川

風光明媚な海岸線

15時3分、上越市から柏崎市となる。15時11分、“ようこそ海の柏崎”（大清水観音堂北國街道）の看板前を通過。15時20分、柏崎16km地点通過。15時31分、米山小学校前を通過。15時36分、米山駅に到着。



米山登山道

米山駅

ここから山道が続く。15時46分、左手がJRトンネルとなる。15時55分、721歩ある米山トンネルを通過。トンネルを出ると上輪という地名であった。不幸明媚な海岸線が続く。16時11分、白い胞姫橋（よなひめ）を渡る。16時33分、709歩ある芭蕉ヶ丘トンネル前に到達。16時44分、笠島の地名に到達。ここから急斜面の道筋を歩くため国道を離れる。16時46分、十二神社があった。急斜面の道筋を下りる。16時52分、国道から200～300m位下りた先に笠島駅（16時53分）があった。



笠島駅への路



笠島駅

17時6分、不幸明媚な海岸線に出る。西日が綺麗であった。急な勾配ある道筋を歩き、17時12分国道に戻る。途中米山3里（16時56分）とあった。17時20分、新潟101km、長岡41km地点に到達。17時23分、笠島、青梅川の標識を見つける。17時29分、青梅川の看板を見つける。“青梅川駅近し”と感じる。ここでも地元の人のお世話になり、はるか下にある青梅川駅を教わる。上りの全席指定の“越乃Shu*Kura”が停車していた。この駅の界隈に印象に残る赤橋があった。17時39分、青梅川駅に到着。



青梅川駅



この駅には”日本一海に近い“とあった。西日が綺麗であった。ホームから柏崎方面のトンネルが見えた。駅には、柏崎と同じ“越乃 Shu*Kura”が記されていた。急な坂道を上り国道に戻る。17時55分まもなく夕日が沈みそうであった。17時56分、436歩ある米山大橋（橋桁は赤）を渡る。18時1分、キーウエストガーデン前を通過。営業時間終わりのアナウンスが聞こえて来る。18時10分、青梅川、鯨波の看板前を通過。18時14分、新潟の地酒一覧表前を通過。15時15分、新潟まで99km地点到達。人が沢山集まる海岸線の岩前を通過。18時24分、太陽が海岸線に沈む瞬間をデジカメに収める。18時27分、鯨波駅境界の道筋を歩く。18時36分、鯨波駅に到着。

18時47分、新潟まで97km地点に到達。18時42分、満月をデジカメに収める。19時14分、セブンイレブン柏崎若葉店でアイスを購入。「ガストの交差点を曲がった先に柏崎駅があります」と教えて頂く。南口には駅施設がない関係で、柏崎地下道を経由して北口へ。柏崎駅には19時40分到着。20時から大河ドラマを観た関係でホテルでの夕食は摂れず。コンビニで夕食と酒を購入して、ホテルで祝杯をあげる。本日の営業キロは36.3km、万歩計は68,259歩であった。土底浜駅を除き踏破でき、まずまずの一日であった。



新潟の酒

鯨波駅



柏崎駅



柏崎方面からの米山

第4節 3日目：4月30日（月）：柏崎～越後広田 晴れ



柏崎駅

平成30年4月30日（月）、3連休の締めは、柏崎から越後広田までの営業キロ11.8kmでまとめる。柏崎～茨目～安田～北条～越後広田の歩きは、3日間のうち最も歩きやすい区間であった。



ホテル内

今年もゴールデンウィークの風物詩の田植えと鯉のぼりを見ながら、3時間半の道中を満喫する。同時に新潟の米どころ酒どころを体一杯に感じての歩きとなった。

本日の歩きで新発田～新潟～新津～長岡～柏崎～直江津と営業キロ163.6kmが繋がった。次回は直江津から長野まで踏破し、かつての高崎から新潟までの信越本線を踏破したいものだ。加えて、直江津から糸魚川、富山、金沢と続く北陸方面の路線も踏破したいと夢が広がる。正に「どこまでも続く日本の鉄道」の魅力が肌身に体験するために・・・。

三日目のウォーキングの詳細は、次の通り。

ホテルで朝食を摂り、7時45分チェックアウト。柏崎駅前の14階建てのホテルニューグリーン柏崎や駅前の風景をデジカメに収め、7時53分茨目駅を目指しスタート。今日も天候に恵まれる。7時59分、陸橋を渡り、鉄道の右側となる。陸橋から雪化粧をした米山を捉える。8時15分、下り特急が通過。8時16分、池忠造園前を通過。



柏崎駅と柏崎駅周

8時18分、私を歩く旅人が追い越して行く。道路下を潜る。田植えの準備をしている農道を歩く。小石の路で歩きにくし。8時26分、左手に病院と思える建物がある。8時36分、中峰踏切を横切り、鉄道の左側となる。8時45分、茨目駅に到着。田植え準備が終えた農道を淡々と歩く。8時53分、特急電車と対面。9時15分、貨物列車と対面。9時17分、新潟の米どころの水路の一例をデジカメに収める。9時28分、安田駅に到達。9時55分、57歩ある小坂橋（鱈石川）を渡る。9時59分。歴史と文化の北条に入る。10時6分、八王子という道路標識前を通過。10時8分、南条入口バス停（越後交通）界隈にある民家で鯉のぼりをデジカメに収める。



茨目駅

水田地帯を走る特急（しらゆき）



安田駅 勢いよく泳ぐ鯉のぼり

10時16分、北条駅に到達。10時24分、上り電車と対面する。10時31分、JA柏崎前を通過。10時27分。直進が越後・長鳥の道路標識前を通過。右折は小千谷・小国とあった。10時35分、田植えをしている場面をデジカメに収める。花水木が咲いていた。10時54分。入小島バス停前を通過。11時2分、ピンクの花壇前を通過。11時4分、山澗（やまたに）バス停前を通過。そろそろ越後広田駅だと思い、幹線道路を右折し、11時10分 JR線下を潜る。下り特急電車が通過して行く。鉄道の右側を500m位歩いた先に終着駅の越後広田駅（11時20分）があった。



北条駅、遠くに見えるのが”越後広田駅”



越後広田駅

これで、直江津～柏崎～長岡～新津～新潟～新発田が繋がる。11時57分の電車で長岡駅へ。本日の営業キロは11.8km、万歩計は17,387歩だった。13時20分とき366号（指定

席に変更)で祝杯をあげながら自宅へ。自宅には16時45分到着。本日の歩きで9,542.5 km達成(475日)。



長岡駅構内の長岡庵で昼食、新潟の酒”景虎”