

鉄道での長距離移動のコツ

1年 C63

○導入

先日、時刻表を繰っていたところ、知り合いの女性から質問を受けました。その内容は、彼女は実家が稚内なのですが、いつも飛行機で帰省するとお金がかかって仕方ない、というものでした。そこで、私が鉄道での安い移動手段を紹介したところどうやら興味を持っていただけたようです。これより常識では考えない(とまで言っているのか自分でも迷うところですが)手段を意外と一般の方も必要としているのではないかと思います。そこで、今回の部誌執筆という機会を利用して普通は敬遠されがちですが絶景に出会うことが出来る鉄道での長距離移動を提案してみたいと思います。文字ばかりの駄文ですが最後までお付き合い頂ければ幸いです。



○コンセプト

私はよく鉄道での長距離移動を行いますが、それは単に金がなく時間があるからでしょう。それであれば極限的な普通列車旅行が出来ますが、普通列車のみの旅行だけが鉄道での長距離移動ではありません。一般的な人が考えるような新幹線での移動はポピュラーとなっていますがそれには何より金がかかるわけです。それではその中間はどうでしょう？つまり、普通列車と新幹線、特急などを併用しつつ無理なく移動するというものです。新幹線は速く快適ですが、それを追い求めるがゆえ山を貫き、線路を引いたため車窓が退屈で列車に乗っても面白くない、という定説があるようです。しかし在来線はその定説を覆します。在来線は新幹線よりもはるかに自然に逆らわずに建設された物です。よって非常に景観が良い場所が多々あります。新幹線と在来線を併用することで景色を楽しみながら、快適な時間をはさんで、時間も極端にかからず、しかも安く楽しい移動をすることが出来ます。

以上が私の旅の提案のコンセプトです。これならば様々な人が移動の時間を楽しむことが出来るように思います。続いてはこれに基づいての移動計画の立て方を紹介しましょう。

○立案

さて、計画の立て方についてです。

先程も述べたように在来普通列車と優等列車を併用して快適且つ美しい車窓を堪能する移

動を実現することが目的となっています。しかし一般の方にその計画を立てる、というのも一朝一夕には難しい話でしょう。まずはある程度の知識を持つと良いと思われます。その知識とは、例えば得な切符や列車の運行区間などです。ところがその全てといっても私も恐らく知らないこともありましょうし、ここで多くを紹介することは出来ないでしょう。なのでここでは極々一部のよく使う物を説明することにします。

まず切符です。新幹線は割引が基本的にはないのはご存知の通りです。ということで在来線をとにかく安く使うことが節約のコツです。そのために使うものの基本は何と言っても青春 18 きっぷです。概説しますと日本全国の JR 線が 5 日分 11500 円で使えるという切符です。これは大雑把にですが 140km 乗ったら安くなるという長距離移動にはもってこいのものであります。もう一つ首都圏の方に有用なのが北海道&東日本パスでしょう。これは JR 北海道、東日本の全線と数カ所の第三セクター鉄道を 7 日間 10000 円で使えるというものです。よく使用される代表的なのはこの二つでしょう。これらは新幹線や特急も原則使用できません。これら二つの使い分けは行き先によってでしょう。前者は日本全国どこでもですが、後者は JR 北海道と東日本、及び幾つかの周辺第三セクター鉄道のみが利用出来るので首都圏から北海道や上信越方向に向かう場合有用でしょう。これらはどちらも春夏冬の長期休暇中のみの発売となります。

さらに、全国万能の 18 きっぷに加えてその地方ごとにあるフリーきっぷなどを併用することも出来るのですが、ここでは紹介しきれないため要調査とさせていただきます。もし、普通の平日などに長距離を移動するのであれば「一筆書き」などという裏技もあります。略説ですが、出発地から目的地まで 1 つの継続した乗車券にすることで連続乗車距離を延ばして安くするというものです。JR 線では乗車距離が長ければ長いほど割引率が高くなるのです。さらにその分乗車券の有効期間も長く、途中下車も出来ます。ただ、これは窓口で経路を逐一説明して買うことになり、注意点も多いので要確認をお願いします。申し訳ありません。

さて次に列車の運行区間、と銘打ちましたことについて説明します。これはその線に乗ってどこまで行けるのか、乗り換えが必要な所はどこなのか、などを事前に知ることです。その応用として、どこの区間特急、新幹線などが走っているかなどを知っておくことも重要です。先に述べたように普通列車が長時間来ない場合や飛ばしてもいいと判断される部分で時間短縮が出来るかどうかを知っておくことも計画をより良くするために大切であると考えています。

さあ、やっと計画を立てる段階までたどり着きました。まず決定すべきなのはどこに行くのかということです。勿論もう用事が決まっていることもあるでしょうが、なければ決めるのが先決です。基本的には鉄道でのアクセスが容易なところがいいはずです。

さて、決まればそこへどう行けるのか調べてみましょう。そのために必要となってくるのはやはり時刻表です。出来れば情報量が多いので大判の時刻表がいいです。時刻表の詳しい読み方は省略させていただきます。それでは時刻表の最初にある地図で目的地を調べてみましょう。どんなルートで行くのかイメージができることでしょうか。試しに自分がこのくらいには出発できるかな、という時間からシミュレーションを行います。先の地図にそれぞれの線区のページ数も載っているので一度辿って見ましょう。すると到着は何時になったでしょうか？その日中に辿り着けなかったかもしれません。辿り着けても途中で長時間の乗り継ぎがあったりします。その時間を有意義に過ごす、食事をしたり、観光をしたりするのも手でそれもまた楽しみとなりますがそうそうそのような所はないものです。ということで、どこか計画変更をすることになります。まずは出発時刻を変えてみるのがいいでしょう。途中の接続が好転したりします。この作業を行うとどこの区間が列車の本数が少ないのか分かってくると思います。そこを避けてルート変更したり列車本数が多い場所を探したりするのもいいでしょう。コツとしては、列車間隔が開いてしまう区間の一つの列車に狙いを定め、その列車に乗れるように逆算していくと最低出発時刻を定めることが出来ます。それでも普通列車の乗車時間が長すぎるということがまあります。ここらで特急や新幹線を最小限に使うことを考え始めます。しかし、それを設定するのはどこでも良いわけではありません。折角在来線の景色の良い所を新幹線ですっ飛ばしてしまうのも勿体無い話です。事前にどこの車窓が良いのかチェックしておきそこは確実に乗れるようにするべきです。飛ばしても支障がないのは車窓が一般的な住宅街や夜暗い時間帯を走っているときなどでしょう。ここで発揮される時刻表の良いところはすぐに先発、後続の列車が割り出せるということです。ということで特急の接続時間や停車駅なども容易に検索出来、新、在、特急を乗り継いで行くといった「乗換案内」などでは難しい複雑な行程が組めるわけです。

それでは一休み、ここで筆者推薦の首都圏から程近い在来線の車窓絶景区間を幾つか紹介します。その方面に行く場合は外さないようにして下さい。

①篠ノ井線姥捨(右写真)

ここはご存知の方もいらっしゃるでしょうが日本三大車窓に数えられる善光寺平を一望できる高台の駅です。スイッチバック駅としても楽しめます。



②大糸線信濃大町～糸魚川

JR 東日本と西日本に跨る区間です。信濃大町から暫くの木崎湖などの高原の風景が姫川の谷間を縫うようにして走る溪谷鉄道の様相を呈して行く素晴らしい区間です。

③上越線後閑～湯檜曾

この区間は利根川が線路に寄り添うように流れ、溪流美が楽しめます。この辺りは日本屈指の山岳区間で湯檜曾の先には上越国境として有名な清水トンネルが控えています。冬に下り線の新清水トンネルを抜け、小説「雪国」の世界を体感出来るのは感動ものです。上越新幹線でこの区間を一気に飛ばしてしまうのは非常に勿体無いことです。ただ、列車本数が少ないので注意してください。

④東海道本線根府川

東京から一本で出会える絶景です。崖っぷちに行く電車の眼下に紺碧の太平洋が迫る迫力の景色です。

ここからは応用編としましてさらに快適になる移動計画の立て方を説明します。

①まずその区間で走っている列車の座席を調べましょう。景色を見るためには窓と座席が直角に付いている（クロスシートと言います）車両がもってこいです。車両の一部だけがそのようになっている列車もあるので注意深く探しましょう。片側がクロスシートとなっているものもあり、絶景がどちらなのかを確認しておくのも大事です。

もしクロスシートを積んだ車両が走っていないとわかったら確実にクロスシートとなっている特急を使うか新幹線でショートカット、或いはその区間を避けるのが賢明です。もしどちらも走っていてどちらが来るのか分からない時は仕方ないので時の運に任せましょう。窓と平行な座席（ロングシートと言います）でも空いていれば体を横に向けて外を見られるわけですし、諦めずに行きましょう。

それを車両を見ただけで、あるいは車番だけで判断できるようになったら非常に便利です。一応、我々鉄道好きは伊達や酔狂で車両の番号だのを覚えているわけではないのです(と書きましたが一応僕は、ということなのでご注意ください)。

②次に絶景として世に言われる車窓についての注意です。上記した「絶景車窓」も僕の価値観で決めたものです。したがって申し訳ないですがここからも私の価値観から言わせていただきますが参考にさせていただければ幸いです。

さて、絶景と呼ばれるのは大抵自然の風景です。しかしその中で本当に素晴らしいと思えるのはほんの一握りだけのようです。たとえ絶景として紹介された区間でもそうとも思わなかったことなど多々ありました。(僕の上記した絶景車窓も何とも思わない方もいるかもしれません)また、山岳風景や海沿いの景色が良くても何時間もそんな景色ばかりだと飽きてきます。「日本の原風景」などと呼ばれるような田園風景などがその類です。最初はのどか(=「長閑」)で美しいと思いますがずっとだと流石に食傷気味になってきます。極論ですが裏を返せば日本のどこにでもあった特徴のない景色ということなのでしょうから。

さらに言うならばその路線の象徴として絶景と列車と一緒に撮られているような写真をよく見ますが車窓から見えるのは景色だけであって乗車中ではそれはイメージに過ぎずこの車窓からは高所から川が見えるぐらいでイメージとギャップが生まれてしまうのもしばし

ばです。想像を働かせて周りはいくような景色なのだろうな、と考えるのもまた楽しみのひとつではありますが。

絶景はいつまでも続くものではありません。それを考慮したうえで暇つぶしの道具を持っておくといいでしょう。普通の車窓の時は自分なりに暇をつぶし、それに疲れたら車窓を眺め、ゆったりとした時間を過ごす、この移動ならではの素晴らしい時になると思います。

③応用編の最後は列車についてです。時刻表に普通に記載されている列車だけでなく、臨時に運行される列車が時刻表巻頭の頁にまとめられていることがあります。特に春夏冬の長期休暇中は前記の普通列車のみ乗れるきっぷでも使える臨時快速列車の増発で非常に便利に移動できることがあります。チェックを怠らないようにしましょう。

ただ、余りに遠くに行く場合夜行列車を使うことも考えられるときがあるかもしれません。残念ながら私は寝台列車以外お勧めしません。座席で一般の方々が寝るのは正直安くても苦痛でしかないと私は考えています(数少ない例外も存在しますが)。長期休暇中に運行される快速の夜行列車などもってのほかでしょう。出来るだけ節約したいのなら寝台列車に最低限の区間だけ乗る、というのがいいと私は思います。

そして、この移動で普通列車から特急や新幹線に乗り換える機会が多々あります。普通列車では繁忙時間帯以外は座れるのが前提と私は思っています。そして普通列車の固めの座席から快適に移動するために優等列車に乗り換えます。ですが座席に座れなければ全く快適に過ごせないでしょう。折角の休息の時間です。短時間ならまだしも確実に座れる区間以外では追加料金があっても座席指定をしておくべきです。

○最後に

残念ながらこのあたりで説明を終わらせなければなりません。実践的な計画や、時刻表の読み方などの省略が多くなってしまって申し訳ありません。結局初心者の方々へのガイドにするつもりでしたが、具体性がなく難易度の高いものに仕上がってしまったような気がします。

この移動は自分の体力(身体的にも金銭的にも)に合わせて計画出来るのが利点だと考えています。先ほども述べたように車窓はつまらなくてもどこも違うものなので一度通ったことのない路線を通ってみるのがおすすめです。それを鉄ヲタのように全線完乗目指すまでとは言いませんが時刻表や地図に自分の通った路線をマークし、撮った写真を保存しておけば訪問記録が完成します。それをコレクションしていくのも楽しいものです。

ここまで文字数にして5000字以上かけて私の主義に基づく移動法を長々と説明させていただきました。お付き合いいただき有難う御座いました。是非、皆様も検討と入念な確認のうえこの旅を実施して頂ければと思います。