

撮り潰し&乗り潰し!

総合人間学部 2 回生 永里 淳

私は春休みの 3 月 5 日より、東北方面へ旅行に出かけた。これはその様子を適当に綴った旅行記である。

3 月 5・6 日 (初日、2 日目)

20:15 に自宅を出る。荷物が多かったので母親に送りを依頼し、車にて雄琴駅へ。駅前のコンビニで食料調達をし、ホームに入る。雄琴は普段利用する駅であるが、まったく雰囲気が違って感じられた。駅周辺がニュータウンということもあり、下り列車は雄琴駅で多くの乗客を降ろしてゆく。ホームは一時的にたくさんの人でにぎわう。これは普段見ている情景であるが、この光景は列車到着後ほんの一瞬のものでしかないことに改めて気付かされた。この時間に上りを利用する客はほとんどいないため、駅はひっそりとしており、暗闇の中にホームの明かりだけが浮かび上がっていた。

20:27、普通京都行きが入線する。113 系の湘南色である。車内に入り、車端部のボックスを独り占め。私が乗車した車両は乗客が 5 人ほどである。乗車率に換算すれば 5% にも満たないスカスカの列車は、暗い西近江路を駆け抜けてゆくのであった。

20:42、山科着。ここで JR 京都線に乗り換えである。先発の 20:46、草津線からの京都行きを見送り、その後には到着した 48 分発の快速に乗車する。大阪駅には 53 分発の新快速が 6 分ほど先着するのだが、これから 1 週間の旅が始まることを考えればその 6 分はまったく無意味に感じられたのである。車両は 221 系。車内はそこそこ空いており、2 人掛けの窓側を確保できた。滋賀県東部からの帰宅客を詰め込んでくる新快速ではこうはいかなかっただろう。ちなみに大阪まで快速を利用するのは今回が初めてであった。新快速とは違い、快速は駅間でもそこまで速度を出さない。目測でいたい 80~90km/h あたりといったところだろうか。おそらく同じ内側線を走る各駅停車に頭を押さえつけられているのだろう。

21:34、大阪駅に到着した。車内の乗客のほとんどが入れ替わる中、私もその波に乗って下車する。これから利用する「きたぐに」は入線まで 90 分近くあり、なおかつ寝台券を確保しているため早く来る理由はないように思われるかもしれない。この時間に到着したのは、3 月 14 日をもって廃止される急行「銀河」を見送るためである。向かう先は 5 号ホーム。この時間の 9 番のりばは高槻・京都・草津方面への帰宅客の重要な足となる新快速が 15~20 分間隔で発着し、列車を待つ人の列も長く伸びている。しかし、その一方で同じホームでありながら反対側の 10 番のりばは夜行列車と当駅止

まりの JR 宝塚線快速が到着して客を降ろしてゆくのみであり、雰囲気は全く違う。

ホーム上には「銀河」の乗車位置案内があるため、どこが停車位置になるかは一目瞭然である。停止位置目標の先に行くと、すでに同業者が 2 人ほど、三脚を立てて待機していた。その後ろに立ち、準備をする。時間がたつにつれ、人がたくさん増えてくるが、予想していたほどではなかった。数年前に「さくら」「あさかぜ」が廃止されることになった際の東京駅ホームは人でいっぱい、駅員がロープをもって整理にあたっていたほどであった。それに比べれば、この大阪駅はまったくたいしたことではない。もっとも、同業者の話によれば休日はそこそこの人出になるとのことだが、22:16、ついに「銀河」入線である。牽引機をカメラに収めた後は、客車最後部に移動してテールマークをおさめた。ここも入線直後の盛り上がりはおさまり、10 人程度が残っているだけであった。



急行「銀河」のテールマーク。

22:22 に「銀河」が発車すると、残る夜行列車は「きたぐに」と「サンライズ」のみである。「きたぐに」入線までは 41 分あったが、このホームは改装工事中であり待合室がなかなか見当たらない。案内板を見ると「雷鳥」や「サンダーバード」の停車す

る神戸方、それも最西部にまで移っているようであった。ここでは特急の停車位置が神戸方に移されたが、夜行の特急・急行に限ってはこの限りではなく、ホーム中ほどに停車する。そのため、わざわざホーム端まで荷物を持って歩いていき、また戻ってくるのもばかばかしくなり、ベンチに腰掛けることにした。

23:03、ようやく「きたぐに」が入線する。583系をカメラに収めた後は、大きな荷物を寝台に置いて車内を探索した。A寝台は2段、B寝台は3段ではあるが、それを除くとそこまで大きな違いはないように見える。なお私の寝台はパンタ下中段（上段はない）であったため、天井はゆったりしていた。車内の様子をカメラに収めた後は、寝台に戻り発車を待つ。少しすると、車掌が車内改札にまわってきた。私は京都～雄琴、京都～大阪それぞれの普通回数券と、大阪から新津までの乗車券、それに「きたぐに」の急行券兼寝台券を差し出した。大阪からの乗車券はまだ入缺されていなかったため、乗車駅を明示すると共に正規乗車であることを示すためである。すると、車掌が尋ねてきた。「お客さん、雄琴からですか？」どうやら車掌の最寄駅も同じ雄琴であったようだ。こんなこともあるのかと思いながら、旅行のすばらしいスタートとなり少しうれしかった。

23:27、8番のりばにC電（JR 京都・神戸線の各停電車。列車番号の末尾がCであることからこう呼ばれる）が到着すると同時に、10番のりばのベルが鳴り終わる。「きたぐに」は静かにドアを閉め、大阪駅を後にした。新大阪・京都・大津に停車すると、車内放送は直江津まで中断、寝台車内は減光される。ほどなくして、意識がなくなった。おそらく草津や守山あたりで眠りについたのでだろう。途中北陸トンネルと金沢で意識が一瞬もどっただけであり、ぐっすり眠れた。

8:10、新津に到着する。この駅の利用者数は1日9,000人程度。新潟都市圏の主要駅として待合室や階段、通路が整備されており、京都近郊の主要駅よりきれいである。やはり財力のある企業は違うようだ。待合室で朝食を済ませた後、8:22発の快速「あがの」2号に乗車する。途中馬下に停車中、車掌から18きっぷに印をもらう。ここでふと気づいた。ひょっとしたら本日の目的地、会津宮下まで直で乗車券を購入したほうが安かったのではないのかと。営業キロを概算するとどうやらそのようである。ちなみに計算すると以下である。

大阪市内～新津間:565.9km、6,970円（学割乗車券）

新津～会津宮下間:176.1km、2,300円（青春18）

大阪市内～会津宮下間:742.0km:8,150円（学割乗車券通しの場合）

つまり、1,000円強も損をしてしまったわけである。

よく言われる青春 18 きっぷの損益分岐点は 140km(学割利用では 160km)である。つまり、「1 日単位」であればこれで確かに安いのだが、特急や急行と乗り継ぎ 2 日以上となる場合ではこうはいかない。なぜならば、普通乗車券は営業キロ数が伸びると共に「お買い得」になるシステムになっているからである。利用の際は十分注意されたい。

さて、列車は阿賀野川に沿って進んでゆく。川が蛇行しているせいか、時折太陽が顔に直接あたる。それだけではない。雪に反射したものまでもが照射されるので眩しいことこの上ない。

10:25、喜多方駅に到着する。荷物をコインロッカーに預け、観光案内所で地図を手に入れて駅舎を出る。約 1km 歩くと、酒蔵やラーメン屋が点在する中心地に出る。商店街があつたりするが、どこも閉まっており、なおかつ肝心なラーメン屋も閉店しているところが多そうだ。やはり供給過剰なのであろうか。正直、この町の行く末は若干心配である。

時間があるので酒蔵「北方風土館」を見学する。ちょうど団体客がいたため、彼らと一緒に説明を受けることにした。蔵内には商品用の酒が展示してあたり、酒のもととなる水が飲めたりした。試飲もできたのだが、団体客が次々と飲むため気が引けてしまった。昼食は喜多方ラーメン「美味しんぼ」で済ませた。特製ラーメンが 750 円であったが、先ほど気づいた失敗から少しでも節約したいと思い、550 円のラーメンを注文した。もちろんベースはしっかりしていたので、おそらく具の種類が違っただけだろう。十分満足である。



この日の昼食のラーメン。普通のラーメンとはいえ具はそこそこのっている。

喜多方駅 12:37 発の快速に乗る。3年前に来たときは 455 系が多かったが、停車中の車両は 719 系であった。この車両は変則型ボックスシート（集団見合い型）であり、進行方・進行方・逆向き・逆向きの順にシートが並び、中央はボックス、その他は 2 人掛けとなっている。JR 東日本の新車の中では悪くはない車両だが、シートピッチが狭いのは残念だ。

会津若松 12:53 着、只見線に乗り換える。会津鉄道が発車した後に入線してきたキハ 40 系 2 連に乗り込む。13:08 に発車。途中、うとうとしてしまったが新鶴あたりで目が覚めた。実際、会津坂下までは会津盆地の中を走行するのでそこまでハイライト的な景色があるわけではない。

会津坂下・塔寺を過ぎると本格的に山中に入っていく。急勾配で一気に高度を稼ぐようだ。エンジン音が大きく唸る。速度は 25km/h ほどだろうか。ゆっくり、しかし確実に列車は進んでゆく。途中会津松原～会津西方間で第一橋梁をわたる。ここを俯瞰するポイントは有名撮影地となっており、冬でも無理やり登っていく人はいるそうである。しかし今回は初めての只見線ということで無理はしないことにした。第二橋梁をこえるとすぐに会津宮下である。駅周辺は比較的中心的な集落であり、三島町役

場や宮下病院がある。24時間まるまるではないもののコンビニも営業している。そのためか、この駅は只見線では数少ない有人駅である。荷物を置きに本日の宿、「民宿かねこ」に向かう。その後、駅の裏手を走る国道の橋梁へ撮影。この時期のこの地方は、かき上げられた雪で歩道が完全に埋まっている。つまり、車道の端を歩かなければならないのである。対向車がないにもかかわらず、側方間隔を十分取らずに追い越してゆく車が多いのは少し怖い。あとは夜に駅のホームでバルブ撮影。宿でぐっすり睡眠をとる。

3月7日（3日目）

翌朝は6:00に起床。第2橋梁に向かう。ここで424Dを撮るが、雪の粒が大きく、また逆光のため良い写真にはならなかった。続いて、会津宮下～早戸間で426Dを撮影。ここは国道から只見川を挟んで撮影ができ、ロケーションもいくつか選択できる。続いて425Dを狙うために早戸トンネル東側の撮影地に向かうが、距離計測を誤り移動中に列車が通過してしまったようだ。ここで時間は9:30あたり。次の列車は12:40までない。どうしようか考えた挙句、会津水沼～会津中川間の第4橋梁を目指すことにした。長い早戸トンネルを越えると早戸駅に着く。ここは駅舎からゆっくりと流れる只見川とバックの山々を眺めることができる。駅舎は新築されたもので立派であり、気候のよい季節なら駅寝も十分可能である。駅の思い出ノートにちょこちょここと記入してまた西を目指す。早戸駅から歩くこと1時間、会津水沼に到着した。ここでランチタイム。民宿のおかみさんに作ってもらったおにぎりを頬張る。すると、会津坂下駅の助役さんが除雪器具の点検にやってきたが、「宮下から歩いて来ました」と言うので驚いていた。それもそのはず。会津宮下～会津水沼間は9.7km。この日は復路も歩いて帰ったため、19.4kmもの駅間徒歩を敢行したことになるのである。

宮下駅西側で撮影を済ませ、あとはひたすら帰るだけ。歩いてきた国道をそのまま戻り、途中早戸で15分ほど休憩して第3橋梁に。ここで427Dを撮影すると、大雪が降ってきた。45分後に430Dがあるが、体調を崩しては元も子もないのでこれは諦めて宿に帰ることにした。

今日の宿泊は私一人。そのためか、夕食はかなりサービスをしてもらったようだ。明らかに昨日の食事より豪華である。焼き肉に刺身、煮物に唐揚げに魚の照り焼きまでついてくる。さらに「お酒は召し上がりますか？」と聞かれたのでありがたく頂戴することにした。さすがに疲れ、酔いも回ってきたため22時過ぎにばたんきゅーである。



民宿かねこ 2日目の夕食。ここまで立派なのが出てくるとは。

3月8日（4日目）

この日も6:00に起きた。荷物を片づけ、朝食をいただくとすぐに出発。おかみさんは「コーヒーの一杯でもいかが」と声をかけてくれたのだが残念である。小出行き列車は1日3本。これを逃すと昼過ぎまで待たねばならなくなるのだ。少々急ぎ足で会津宮下駅に向かい、7:35発の列車に乗車する。列車の窓からは昨日歩いた国道がよく見える。速度の遅い只見線とはいえ、徒歩に比べれば圧倒的に早い。ものの15分で会津水沼に到着した。どうやらここからは雪が多いため徐行運転を行うとのこと。約3分遅れて会津川口に到着。ここで交換する上り列車が遅れているため、発車が10分遅れた。その間に駅舎を見学に行くと、いくつもの鉄道写真が飾られていた。その中で、桜と雪の共演の写真が目にとまった。桜の咲く季節、それも東北であるので遅い時期まで雪が残るとは、ここの積雪量は本当に半端ではないようだ。その後ホームに戻ろうとすると、老夫婦に声をかけられた。どうやら毎年只見線を訪れているようで、今年は初めて小出経由で入ってこられたようである。奥さんは途中で絶景ポイントがあったとはしゃいでおられたが、私は結局それがどこをさすのかわからずじまいだった。



早戸駅。ここからの風景は格別。水鏡が昨日も出てくれれば文句なしだったのだが…

只見には 28 分延で到着。ここで運転士は交代である。これから先は国道も除雪されないため、この季節に県境を越えるには只見線が唯一の手段となるのである。只見を出ると、列車は長いトンネルをくぐる。今までの遅れを取り戻そうと、運転士は必至の回復運転を試みる。その甲斐あって、終点小出に着くころは 15 分延まで回復していた。乗り継ぐ列車は 10:30 発の越後湯沢行き。2 分の慌しい乗り換えとなったが、この列車への接続を確保してくれたことに感謝せねばなるまい。

上越線に入り、私は列車のスピードが随分早く感じられた。それもそのはず、ゆっくり走る只見線に数時間も乗ってきたのだから。しかしそれでも実際そこまで速い速度が出ているわけではないはずだ。新快速に比べればゆったりとしたものだろう。

越後湯沢からは枝線の乗り潰し。駅でガーラ湯沢までの往復を注文すると、駅員はガーラ湯沢～越後湯沢間はシャトルバスが何本も出ているので片道のほうが良いと言ってくれた。原券は赤券の 18 きっぷ、それに下車印が押してあったために駅員は即座に私の身分を見破ったのだろう。非常に助かった。

越後湯沢に戻った後は上越線の乗り潰しのために北上。長岡で折り返し、来た道そのまままで戻ってきた。今日は旅行会。このまま駅前で待機してもよかったのだが、時

間がだいぶあるのでそのまま乗車して土合まで向かう。ここは下りホームがトンネル内にあり、そこから改札まで 462 (+24) 段もの階段を登らねばならない駅であるため一度降りてみたかったのである。ちなみにこの駅、谷川岳土合口の最寄り駅とあって、意外なことに登山客の利用が多い。折り返しの列車でも数人が下車していった。

今日 4 度目の越後湯沢に着き、皆に合流。本日の宿は「湯沢スキーハウス」である。ここの晩御飯も、民宿かねこほどではないものの十分美味しかった。その後は OB の方々も交えて宴会となったが、前日の行程で疲れていたためか 22:40 ごろに部屋に戻り、就寝。



土合駅下りホームにある看板。右の階段には一段ずつ番号がふってあり、今どの地点にいるか分かりやすいようになっている。荷物を抱えて登るのはしんどいだろう。

3月9日(5日目)

翌日は乗り潰しデーである。越後湯沢 8:05 発に乗車。この列車はリニューアルの 5 両編成で非常に快適である。昨日下午車した土合駅を過ぎると、眼下に線路が見えてくる。この区間はループ線となっており、それがこれから通る線路である。山を下り、水上に着く。ここから先はロングの 2 両編成に詰め込まれることとなった。高崎行き

が 2 両とは何とも不思議な車両運用である。案の定、次の上牧で座席は埋まり、渋川に着くころには吊皮もそこそこ埋まっていた。

渋川にて吾妻線に乗り換え。渋川時点ではそここの混雑率であったが、小野上温泉、中之条と主要駅ごとに客数は減ってゆく。10:41、川原湯温泉駅に到着。温泉街までは約 1km、徒歩でも荷物を持って 15 分程度である。1193 年に源頼朝が発見されたとされる歴史のある温泉であるが、昨今のダム建設計画によりいずれは沈められることになる。現在は新温泉街が建設中であり、観光地として綺麗に整備されるようである。日帰り入浴はいくつかの浴場で可能となっており、私は温泉街の中ほどにある「王湯」というところに立ち寄った。今の温泉街自体はかなりさびれた感じであるが、この「王湯」だけは建物もきれいに整備されており、経営者の熱心さが伺える。もちろん泉質も十分すばらしい（とはいっても源泉は 80 度以上あるため加水はされているが）。あまりに気持ちがいいので内湯・外湯両方にゆっくりつかっていると、発車 30 分前となっていた。少々急ぎ目に支度をし、おかみさんと少し会話をしたのちに駅へ向けて歩いた。

12:04 発の大前行きに乗る。次の長野原草津口でほとんどの乗客は降りていった。この駅は草津温泉の最寄り駅であるが、温泉街自体は駅からかなり距離があり、バスで数十分かかる。駅前は何もなく、駅名が単なる「草津口」であり「草津温泉」でないのも納得できる。12:29 に大前に到着。観光地で知られる嬭恋村の中にある駅であるが、それらしい雰囲気は全く感じられない。あくまで集落の中にポツンとある終着駅といった感じである。ここまで乗ってきた人の多くは駅周辺を散歩しており、10 分もすると再び車内に乗り込んできた。

あとはひたすら乗るだけ。上越線の井野まで移動し、そこから両毛線で小山まで。さらに水戸線に乗り換え、水戸に向かう。

水戸駅は茨城県の中心駅であり、1 日当たりの利用者数も約 60,000 人と、琵琶湖線の山科駅と同等の規模を誇っている。発車案内板はフルカラーの LED であり、駅ビルも併設、バスターミナルは歩道橋と直結と、県都として相応しいたたずまいを見せている。駅ビル内の中華料理屋で定食を食べた後、バス乗り場に向かう。本日の宿は偕楽園ユースホテル。偕楽園のすぐ裏手と、観光には大変便利な場所にある。バスに揺られること約 10 分、「偕楽園入口」で下車すれば宿はもうすぐそこに見えている。

受付でチェックイン。なんと、宿泊料金はたったの 840 円であった。実は予約の際は 1 人部屋の洋室を希望していたのだが、すでに満室であったために和室に変更したために 200 円ほど下がったのである。今回は同じ部屋の客もいなく一人で和室まるまる一部屋を使うことができたのである。部屋の広さは 12 畳ほど。値段は安いのに明らかに洋室よりもクオリティーは高い。もちろん風呂は大浴場、さらにはインターネッ

トの無料利用も可能である。ここまで破格の宿は日本全国を探してもなかなか見つからないだろう。

3月10日（6日目）

この日は朝 6:15 に起床。偕楽園で朝食をとり、その足で園内から列車の撮影をしようという計画である。園内に入ると、半崩れの屋台と大量のゴミ袋、それにそれをつつくカラスの群れが目に入った。どうやら梅まつりが前日に開かれていたようだ。

遊歩道を歩くも、園内に入ると思われる門はどれも閉じている。ひょっとすると開園時間が指定されているのだろうかと思い、偕楽橋まで歩く。ここは梅と「偕楽園」の看板をからめて常磐線を撮影できるポイントで、臨時列車が来ると三脚の山で埋め尽くされる場所である。私は中3の時に583系の「水戸観梅号」を撮影にここまで来たのだが、その時は「お召列車が来る」との噂がどこからともなく流れ、野次馬の観光客も加わって橋の上が危険な状態となったため警察から退去命令が出されてしまった。もっとも、ここはあまりに定番過ぎるポイントであり、また道路やフェンスが写りこんだり架線が目立ってしまったりするために正直あまり面白くない。どこかいい場所はないかと歩き回るうちに、園内へ通じていると思しき橋が目についた。そこを經由して入園し、撮影開始。しかし残念なことに1枚撮ったところで雨が降ってきたため、諦めて一旦ユースホテルに退却して休憩。チェックアウトを済ませておこなくてよかった。

水戸駅にバスで移動し、山手線内までの乗車券を購入する。関西の大学の人間が訪れるのは珍しいのだろうか、学生証の提示を求められた。規約上は「提示を求められたら出せ」となっているが、実際に要求されるのは初めてであった。

ホームに降り、10:00の上野行きに乗る。当初の予定より2時間早いので、特急を使わずに普通列車での移動である。車両はE531の10連、最後尾のボックス席を確保した。この列車は松戸まで先着。日暮里以遠には土浦で同駅を17分後に発車する特別快速に乗り換えたほうが4分早くつくが、この日は気温が下がったためホームで待つのも寒く、そのまま普通列車に乗り続けることにした。

取手からは電車区間に入り、普通列車も通過運転を始める。ここ常磐線は千代田線直通の各駅停車（緩行電車）に取手止まりの快速電車、さらには列車区間まで足を延ばす普通列車（中電）や特別快速列車がある。普通列車は列車区間では各駅に停まるが、電車区間内は快速電車の停車しない駅は通過する（昔は快速電車より停車駅が少なかった）など、非常に煩雑である。このため、近年旅客の利便性を考え中電でも取手以南は「快速」の案内がされるようになっている。

上野には 12:01 に到着。ここで昼食のそばを食べる。食券を渡すタイプの店であり価格も立ち食いそばとほとんど一緒だが、混雑しているせいかレストランのように誘導や食器の片付けは従業員がやってくれる。その後本屋で 15 分ほど時間を潰す。駅構内にはこのほかに雑貨屋や散髪屋もあり、いわゆる「駅ナカ」と呼ばれている。改札を出ずにショッピングモール感覚で利用できるのは旅行者、特に距離にかかわらず途中下車が認められない東京近郊区間内の乗車券を持っている私のような人間にとって非常に便利であるが、関西ではなかなか登場しない。京都駅には 1 月ほど前に西口改札前に「スパコ」が登場したが、これも改札外である。大阪駅の改良工事がすんだ後にどうなるか、期待したい。

その後は京浜東北線南行に乗り、田町まで移動。途中新橋で山手線電車を追い抜くも、浜松町・田町の両駅ともそれを待つことなく 209 系は発車していった。この区間は東日本唯一の方向別複々線であるだけに、両線のサイクルをそろえ、接続パターンを明確にしてほしい。以前、田端で上野にはどちらが早く着くかと山手線の車掌に聞いたところ、京浜が早いと言ったのだが結局は山手が先着したことがあった。乗客にも乗務員にもわからないダイヤを作る東日本にはまったく呆れてしまう。西日本では線路別複々線区間でさえ先着案内が明確にされており非常に使いやすいのだが。

田町からは山手線で渋谷まで移動。ここで高校の旧友に再会し、母校を一緒に訪問することに。滋賀からの突然の訪問であったため、先生方は驚きつつも嬉しそうであった。その後は別の友人とカラオケと飲み会。フラフラの状態で井の頭線急行に乗って下北沢に移動、そこから小田急線に乗り換え参宮橋で下車。本日の宿、代々木ユースホテルに到着した。ここはユースホテルと言っても部屋はすべてシングル、つまりホテルと同様である。風呂だけは隣の棟にある大浴場まで移動しなければならないが、それでも参宮橋徒歩 7 分、代々木公園内という好立地で一泊 3,000 円は安い。

3 月 11 日 (7 日目・最終日)

翌日は別の友人と合流。東大で昼食を済ませた後、渋谷 12:50 発の逗子行きに乗る。あとはひたすら帰るだけ。東海道本線は何度も乗ったのでさすがに飽きてしまった。しかし東京を午後に出ると御殿場を回る余裕がないため、今回はこれで我慢することにする。途中豊橋のハゲ天で夕食を済ませ、米原行きの新快速に乗車。米原からは快速が京都まで先着するのでそれに乗る。南彦根や河瀬といった、新快速ならばあつという間に通過してしまう小駅の様子を眺めながら、山科まで戻る。

ここからは普通の帰路と同じである。いつも通り湖西線に乗り、いつもと同じ駅で降りていつもと同じように家路へと向かった。

<行程表・時刻は所定のもの>

3月5日

雄琴 2027 山科 2042・2048 (快速) 大阪 2134・2327 (急行きたぐに) 新津 (ヨ) 810

3月6日

新津 838 (快速あがの2号) 喜多方 1025・1237 (快速) 会津若松 1253・1308 会津宮下 1439

3月8日

会津宮下 735 小出 1013 【17分延着】・1032 越後湯沢 1112・1122 ガーラ湯沢 1125・1140 (シャトルバス) 越後湯沢 1145・1211 長岡 1336・1346 土合 1532・1631 越後湯沢 1708

3月9日

越後湯沢 805 水上 845・859 渋川 937・951 川原湯温泉 1041・1204 大前 1229・1250 井野 1429・1437 小山 1620・1625 【5分延発】 水戸 1803・1845 (茨城オート) 偕楽園入口 1855

3月10日

偕楽園入口 (時刻失念) 水戸 1000 上野 1201・1242 (快速) 田町 1253・1253 【1分延発】 渋谷 1308・2120 (急行) 下北沢 2123・2124 参宮橋 2131

3月11日

参宮橋 (時刻失念) 新宿 905 渋谷 912・1030 (徒歩) 1110 東京大学 1225・1230 駒場 東大前 1235 渋谷 1238・1250 戸塚 1329・1333 熱海 1447・1452 興津 1559・1608 浜松 1743・1752 豊橋 1825・1906 (新快速) 米原 2111・2115 (快速) 山科 2218・2232 雄琴 2247