

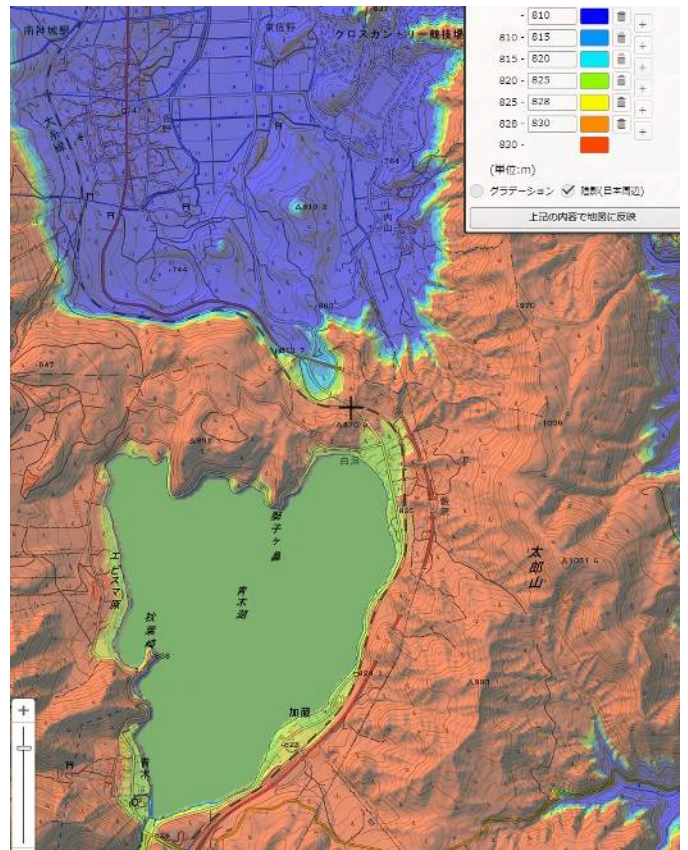
大糸線は、松本から南小谷までは電化されていますが、全線単線です。従って、上り列車と下り列車は離合(すれちがい)が必要で、時々その待ち合わせで少し長く停車します。



今回も途中駅の「築場駅(やなばえき)」で特急とすれちがいました。新宿行の直通「あずさ46号」です。一瞬「これに乗って早く東京に帰りたいな〜」なんて思いました。かつて大糸線には、たくさんの急行・特急が乗り入れていましたが、現在定期運用の優等列車は、南小谷行の「あずさ5号」と新宿行の「あずさ46号」だけです。特急は大糸線内では、白馬、信濃大町、穂高、豊科の4駅にしか停車しません。



築場駅を発車して、左に青木湖を見て南神城駅(みなみかみしろえき)付近まで来ると、目に見えて雪が多くなって、完全に雪国の車窓になりました。私は終点の南小谷付近が一番雪が深いと予想していたのですが、実際は南神城付近が最も多かったです。



実は旅行前は、この列車の終点で、電化区間の末端でもある「南小谷駅(みなみおたりえき)」付近が、最も標高が高い「分水嶺」だと勝手に思い込んでいました。しかしよく調べると、分水嶺は築場駅～南神城駅間にあり、そこより北側(糸魚川方面)は姫川水系、南側(松本方面)は梓川水系とわかりました。このあたりに一番雪が多い理由も、これではっきりしました。



南神城駅を過ぎると標高は徐々に下がり、雪も少なくなります。白馬、信濃森上など、スキー場で有名な駅も停車します。この「信濃森上駅」も、かつては新宿から直通の急行列車の終着駅で、冬はスキー客でごった返していました。今ももちろんスキー場はあるのですが、駅には当時の繁栄を感じませんでした。