

JR花輪線

盛岡駅 —— (IGR) —— 好摩駅 —— (JR花輪線) —— 鹿角花輪駅 —— (JR花輪線) —— 大館駅

岩手山・八幡平の大パノラマや、湯瀬渓谷に代表される山峡の美しさ。小旅行気分を楽しめる乗って楽しいローカル線、鉄ちゃんネタ多めでお届けします。



岩手山・八幡平を一望する展望列車

好摩駅と大館駅を結ぶ全長106.9kmの路線。盛岡駅～好摩駅間(21.3km)はIGR銀河鉄道の管轄区間ですが、実際には盛岡駅(一部盛岡駅以南)発着の直通運転となります。そのため好摩駅の一歩線ホームは、駅名標がIGR仕様とJR仕様が混在しています。

IGRから花輪線へ。進行方向左手には岩手山の姿が、ここから大更駅、さらにその先の平館駅から松尾八幡平駅付近までは岩手山と八幡平の雄大な景色が連続。列車が進むたびに变化ある山容を楽しむことができます。



好摩駅構内から岩手山を望む



東大更駅から、岩手山から八幡平までを一望



好摩駅一番線ホームの駅名標



平館駅～北森駅間。険しい山容に変わった岩手山、八幡平、安比高原まで一望できる

JR東日本管内屈指の急勾配区間

松尾八幡平駅～安比高原駅～赤坂田駅区間は、花輪線最大の急こう配区間。1,000m進むと33.3m高くなる33.3%（パーミル）と、JR東日本管内でも屈指の急坂が連続します。昭和40年代頃までは8620型SLの3重列車が運転。鉄道ファンには馴染みのスポットでした。車窓からもその斜度がわかるほどでまさに列車での峠越えを実感。トンネルを越え安比高原駅を過ぎると一気に下りに。エンジン音が軽やかに北上します。



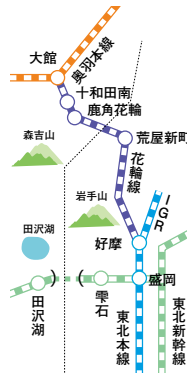
松尾八幡平駅。この先が急登区間



車内からもその険しさが実感できる。線路脇には勾配標がある



峠越え最高地点となる安比高原駅



非電化ローカル線のエース キハ100系・110系

ローカル線の輸送サービスの改善を目的に開発、製造された気動車。電車並みの性能を誇り、特に急勾配の多い山岳路線では速度向上による時間短縮を実現。冷暖房装置を搭載するキハ100系、JR花輪線などを走るキハ110系とともに基本設計に共通部が多いが、見た目上の最大の違いは、100系が全長16.5m、110系が全長20mと一両あたりの全長。ほかに、エンジン出力、シートアレンジ、車両編成のスタイル等、相違点は多い。



JR花輪線、JR山田線などを走るキハ110系

