

## 鈍行日本縦断（昭和48年3月の鉄道風景）

阿波麻植森林組合

早田 健治

Soda Kenji

（森林部門・林業）



はじめに

この文章は、私が高校生の時に書いた紀行文を手直したものです。ここには、今から45年前の鉄道風景が描かれています。文章とは、本当に不思議なものです。読み返すと、埋没していた記憶が、鮮やかによみがえり、もう二度と見ることのできない、車両や路線が再び、生き生きと動き出します。蒸気機関車の息づかい、ボイラーのぬくもり、石炭の匂い、灰緑色の気動車の室内、緑のビニールレザーの座席。ローカル線の風景、そして、鉄道で働く多くの人々。どんな田舎の路線でも車両にあふれるほどの乗客。あの頃の旅は本当に楽しかった。

つたなくとも、自分の記憶を書いて残しておいたことを大変うれしく思います。

3月27日

1130Mは7分延で二日市を発車した。編成は、いつものモハ421系の4連である。ローズピンクの車体が青空に映えて美しい。車内は、暖房と差し込む陽光でさながら夏のようなであった。軽快にモーター音を唸らせながら電車は行く。沿線にはぽつぽつレンゲの赤い群落が見られる。味気ないロングレール区間を走ること数分、突如転轍機を割る音を聞くと南福岡である。昼下がりの南福岡電車区はがらんとし、香椎のDD13が唯一人、黙々と入換にいそしんでいた。

ねぐらをあとに、わが1130Mは快走する。頭上をオーバークロスする西鉄大牟田線を1000系特急が通過していった。警笛を吹き鳴らしながら1130Mは麦畑の中を快走する。遠く場内を見るとまもなく竹下到着。後続の250Mに乗り換えるために下車する。隣接する竹下客車区の12系の真新しい青い車体が印象的だった。

10分後250Mが到着した。隣駅の南福岡始発のため、車内はガラガラ。次駅博多を出ると、列車は真新しい高架線を走る。妙見踏切立体化のためであるが、また一つ福岡の鉄道に見どころが増えたようだ。同時に吉塚駅も改装され、ずいぶんすっきりしたものになっている。

吉塚で下車し、篠栗線2531Dに乗り換える。2531Dはキハ20+キハ16+キ

ハ45（全部門ノウ）の3連で4番ホームで発車を待っていた。12時41分、鋭いタイフーンと共に2531Dは発車した。しばらくは、勝田線と線路を共用する。右手にレールを剥がされた旧勝田線の軌道跡が続く。原町を過ぎ、若杉の山並みを横目に列車は走る。篠栗で2735Dと交換。ここからは、昭和43年に開通した新線区間だ。25%勾配にかかると、列車のスピードは30km/h程度に落ち、ディーゼルエンジンの唸りのみ車内に重苦しく響く。鳴淵トンネルを抜けると筑前山手。無人駅のため車掌が飛び降りて集札につとめる。筑前山手を出てもなお、25%勾配は延々と続く。気動車のノッチは入れっぱなしである。次駅の城戸で25%勾配は終わり、ここからは緩勾配で、篠栗トンネルに突入する。蒸気機関車の通らないトンネル内は、まだ白く美しい。サミットからはノッチを切って駆け下る。九郎原、筑前大分を過ぎ、休耕田の中を走ると、筑豊本線との合流点桂川に着く。DD13重連の篠栗線貨物5591列車とDD51牽引の筑豊本線貨物1897列車が停車していた。

今にも泣き出しそうな灰色の空の下を2531Dは快走する。いつのまにか寄り添って流れる泉河内川も澄み切っていて昔の面影はない。ほんの数年前までは、石炭色にどす黒く濁っていたのだが、.....

天道でキハ55系2連の2530Dと交換すると次は飯塚。忽然と現われる「ボタ山」が昔ながらの「筑豊」を偲ばせる。飯塚では、キハ17系4連の737Dと交換する。

遠賀川を渡るとまもなく新飯塚。2531Dはここから方向を変えて、後藤寺線につこむ。「通標、上三緒ナガマル！」新しいタブレットをもらって、13時41分、2531Dは発車した。吉塚を出てちょうど1時間である。

あたたかい陽光を浴びて列車は走る。轍の音が楽しい。上三緒、下鴨生と駅が過ぎる。いずれも、炭坑に接続していた駅。広い構内は、休車置き場となり、朽ちかけた無蓋車群が寂しさをそそる。入水峠を越えると船尾に着く。麻生セメントの採石場があり、数両の9600が元気に黒煙を上げている。駅、レール、施設、貨車、そして機関車。全てのものが、石灰石の粉塵でほこりっぽい。中元寺川を渡り、起行貨物駅を過ぎると、終着駅の後藤寺である。広い構内には、田川線を刈田港へ向かう9600の石灰石列車が後部補機を従えて停車していた。私は430Dへの乗り換えのため、2番ホームへ急ぐ。南方に隣接する後藤寺機関区では、9600が元気に蒸気を上げていたが、彼らも、48.10にはDE10に追われる運命にある。

14時14分、430Dは、発車した。珍しくもキハ18を中に挟んだキハ17系の3連である。糸田線と分岐し、ボタ山に見守られながら5分で伊田到着。47.3の改正前までは、日田彦山、伊田、田川各線のC11旅客列車と、9600の石炭列車、石灰石列車で活況を呈していたこの駅も、今は、石炭車の姿もめっきり減り、がらんとした広い構内が寂しさを助長する。

伊田を出て、彦山川を渡り、田川線に入る。晴れていた空が少し曇りだした。添田線をアンダークロスするとまもなく勾金。全国屈指の難読駅である。香春岳に別れを告げ、列

車は山あいに分け入る。内田信号場で行橋の9600が牽く5495列車と交換。列車は一旦停止し、通標を交換する。柚須原を過ぎると車窓は広々とした田園風景に変わる。人影は少なく、寂しげに家々が点々と連なる。しかし、車内は結構にぎやかである。あちこちから笑い声が聞かれる。城井川を渡り、日豊本線と合すると行橋である。1543Mは10分延とのことなので、3番ホームに戻り、隣接する行橋機関区の9600を鑑賞する。4年前には健在だったC50はすでにないが、デフレクターに波形装飾した79668なども見られる。

結局8分延で1543Mは到着した。モハ421系の旅30分で中津到着。途中下車して大分交通耶馬溪線を訪れる。去年8月には膨大に残っていた気動車、客車群が整理され、今、残っているのは、キハ600型4両とキハ102, 104。それにDLが数両のみ。路線も野路までの数キロに短縮されてしまい、まさに風前の灯となっている。ほどなく、野路からの上り列車がキハ603「かじか」の単行ですべりこんできた。そして、16時30分、信号灯が輝きを増し始める中、折り返しの野路行を見送り、国鉄中津駅に戻る。駅に戻ると。大分行525列車は15分程度遅れているという。おかげで、定時なら通過している、モハ583系月光型の1M「みどり1号」の華麗な姿を見ることができた。17時41分遅れていた525列車がED76に牽かれて到着。乗車効率が30%程度なので、悠々ワンボックスを占領する。

525列車は、遅れているため、次の東中津で8列車「富士」と交換。ヘッドマークをかざしたED76の風格に酔う。暖房と快い轍の音で、つつい眠りがち。柳ヶ浦からは、先頭にED74を連結し、重連となる。宇佐、西屋敷、立石、駅が過ぎる。ED74は、ヘッドライトを灯し、黄昏の日豊本線を快走する。杵築で1212列車「日南1号」と交換。もう遅れは取り戻したようである。豊後豊岡を過ぎると、別府の灯は目前に迫る。亀川で、8043M「みどり2号」30列車「彗星1号」を一度にやり過ごす。別府では荷扱いのため2分延。高崎山の麓をかすめて、20時07分、525列車は定時で大分駅2番ホームに足を止めた。車両はそのまま佐伯行1529列車となるので、機関車はスユニ1両のみを牽いて姿を消す。21時48分の発車まではまだ間があるので、改札を出て、外をぶらつく。

DF50独特のうら悲しい汽笛とともに1529列車は発車した。大分川を渡り、下郡車両基地を過ぎると高城。これから、海側には鶴崎の大工場群が続く。坂ノ市でD51の牽く貨物550列車と交換。久々のD51との再会に感激する。佐志生、下ノ江、熊崎、続く小駅は、乗降客もなく寂しい限り。上臼杵を過ぎるとまもなく、臼杵到着。今日の行動もこれまで。九四フェリーののりばまで歩き、仮眠する。

3月28日

28日の朝は八幡浜で明ける。6時10分八幡浜発の624列車はDE1061 {松}に牽かれて快走していた。千丈を過ぎ、夜昼峠を延長2870mの夜昼隧道で越える。現

車6両を牽くDE10だが、1250馬力の実力に苦闘の表情はない。サミットを越える  
とそこは大洲平野。すがすがしい田園風景の中を列車は颯爽と走る。DEの鋭い汽笛が朝  
もやの中に飛び散っていった。五郎で内子線を岐ると、肱川沿いの狭い谷あい伊予長浜  
へ。長浜からは、肱川と別れ、美しい瀬戸内海に沿って走る。入り江に沿ってカーブする  
客車の横原に朝日があたって輝く。624列車は少しずつ、しかし確実に乗客を増やしな  
がら、松山へと走る。乗車効率もすでに80%を越えたようである。

下灘からは海と別れ、また山中に入る。深い山あいの三秋信号場で639Dと交換のため、  
運転停車。しばしの静寂のあと639Dが現われ、通標交換。敬礼。定められた儀式  
のあと、予讃本線の僚友は、それぞれのゴールをめざす。

ほぼ満員となった乗客を乗せて624列車は伊予市へ駆け下りる。向井原を過ぎ、松山  
平野に飛び出すと、まもなく伊予市。ここからは、伊予鉄道郡中線に乗り換えて松山を目  
指す。伊予鉄道郡中港駅は、伊予市駅の真正面。5分ほどホームで待つと、松山方より、  
元西武鉄道のモハ113ほかの3連が入線してきた。クリームにオレンジの帯を締めた好  
ましい塗装をしている。時間はちょうど通勤時間帯。郡中、新川、地蔵町と各駅を丹念に  
停車しながら進む。駅ごとに通勤客がどんどん乗り込んでくる。松前で、最後部にモニを  
つけた下り電車と交換。すでに車内は超満員。景色も満足には見られない。

広々とした松山平野を一直線に横切って線路はのびる。ちょうど、西鉄大牟田線の津古  
あたりの雰囲気似ている。重信川を渡り、土居田で予讃本線をアンダークロス。やがて  
電車はビルの谷間に分け入り、松山市駅に着く。

高浜線電車は、1番ホームから発車する。電車はすでに入線していた。車両は特異なマ  
スクをしたモハ601+モハ602である。8時43分発車。大手町で市内線と平面交差  
すると、次は古町。ここは、市内線との共用駅で、工場や車両基地もある。待機する電車  
群を横目に電車は高浜を目指し北上する。この線は、その昔、坊ちゃん列車が走った路線  
でもある。西衣山を過ぎると、予讃本線をオーバークロス。折しも2D「しおかぜ1号」  
が軽いガスを残して走り去った。山西、三津、港山、駅ごとに線路は海に近づき、梅津寺  
で海を望むと単線になり、次は終点高浜。改札口を出ると、すぐ前がフェリー乗り場で、  
海の香がする。帰りは梅津寺で途中下車し、保存されている、電化前の横河原線で使われ  
ていたディーゼル機関車や客車を見る。古町で市内線に乗り換え、松山駅に戻る。

高松行148Dは、すでに3番ホームに入線していた。先頭のキハ17に陣取り発車を  
持つ。11時14分、定時発車。予讃本線松山以東は、自動閉そく区間のため、通標交換  
もなく味気ない出発である。キハはエンジンを吹かせ快調に飛ばす。衣山付近で、先ほど  
乗ってきた伊予鉄道高浜線に別れを告げ、次の三津浜で下車、後続の606D「うわじま  
3号」に乗り換える。11時31分に三津浜を出た606Dは、仁堀航路の乗換駅堀江で  
先ほどの148Dを追い抜き、伊予北条、菊間、今治と停車していく。高縄半島を半周し  
た列車は、今治からは隠灘に沿って進む。壬生川、玉之江、伊予小松と南下する車窓には、  
石鎚とおぼしき雪の峰も望める。12時50分伊予西条到着。2番線にDE10の牽く貨

物列車が停車していた。次の中萩で146Dを追い抜くとまもなく新居浜。側線にあふれる貨車群が、全国屈指の工業都市にふさわしい賑わいを見せていた。列車は、中央構造線に沿って屏風のように連なる赤石山系を横目に東へ走る。多喜浜・関川・赤星、小駅が飛ぶように過ぎる。伊予三島で3D「しおかぜ2号」と交換。箕浦からは香川県に入る。観音寺からしばらく内陸を走った列車は、詫間を過ぎると再び海沿いを走る。海岸寺を過ぎ、土讃本線と合流すると多度津である。606Dをここで乗り捨て、琴平に足を延ばすことにする。構内ではDF50が入れ換えに余念がない。

14時41分、149D到着。前部が、高知行239Dになる。14時43分、単独高知行となった239Dは、キハ4連で土讃本線を下る。金蔵寺・善通寺と寺の着いた駅を2つ過ぎると次は琴平。車窓右側には、旧琴平参宮鉄道とおぼしき線路跡が随所に見られる。高松琴平電鉄琴平線をオーバークロスすると、まもなく琴平に着く。

列車をおりると、鮮烈な朱色が目を引いた。構内の測線に留置されている客車のサボ（客車の横腹についている行先表示板）がぶどう色の車体と鮮やかなコントラストをなしている。四国では、路線ごとに客車のサボの色が違う。ぶどう色の車体にこのうえもなく映える朱色。鉄道の美の極限を見たような思いがした。琴電琴平で電車を見たあと、DF50の牽く236列車で高松へ向かう。むろん、この列車も赤（朱）サボである。

DF50は悲鳴にも似た汽笛を黄昏の空に振りまきながら快走を続ける。夕暮れが迫る中、信号灯が生き物のように輝きを増しはじめ、気温の低下と共に、窓辺に揺らめくステイムが旅情を誘う。宇多津で105D「いよ3号」と交換。淡い光の帯が一瞬の轟音とともに過ぎ去り、静寂が戻る。窓外には、明かり一つない広大な塩田跡が広がる。信号が青に変わり、DFの悲しい汽笛とともに、また、歩みが始まる。日もとっぴり暮れた予讃本線。複線となった鉄道をDFはひたすら走る。そして、18時50分、226列車は、宇高連絡船の待つ高松駅3番ホームに足を止めた。今日の行動もここまで。翌朝の出発までしばし休養する。

3月29日

宇高連絡船4便は、3時25分に高松棧橋を出帆する。伊予丸は、その巨大なオレンジ色の船体を第1棧橋に横たえていた。汽笛が鳴り、暗い海に乗り出す。瀬戸内海は静かであった。赤いブイの灯に導かれつつ、宇野までは、ちょうど1時間の行程である。

宇野を5時ちょうどに出る3122Mは、九州急行の間合運用であろうか門ミフ（門司鉄道管理局南福岡電車区）のモハ475系電車で編成されていた。闇の宇野線を快走すること20余分で茶屋町に到る。かつて、この駅から出ていた下津井電鉄は、ちょうど1年前に廃止された。往時を偲びながら、田んぼの中をまっすぐに続く廃線跡をしばし歩む。バラストに掘り返された枕木の跡が痛々しい。遠く宇野線を15列車「瀬戸」が淡い光を連ねて通過していった。

空が白み始める頃、532Mは前照灯を灯して茶屋町に到着した。クモハ51とサハ4

8からなる4連である。ぶどう色の車体に黄色いサボが鮮やかに際だっている。ここで、531Mと交換した532Mは白みゆく空に向かうように東上する。がらんとした室内にほの暗い室内灯が寂しく光る。ようやく明けた空の下、車窓には児島湾干拓の農地が広がる。茶屋町から20分で岡山臨港鉄道の分岐駅大元に着く。下車して臨港鉄道のホームで列車を待つ。朝霧の中から突如EF58の牽く荷物列車が現われ、本線を通り過ぎていく。6時半頃、グリーン塗装のDD1351が現われ、すぐにどこかへ消えた。6時53分、ついに待望の列車がやってきた。元江若鉄道の5002の単行。独特のフォルムが人目を引く。しかし、そろそろ出発時刻である。モハ113系10連の1534Mに乗り込み、7時03分岡山着。急いで跨線橋を渡り、5番ホームで発車を待つ427Mに潜り込む。427Mはモーターの唸りも快く快走し、7時23分倉敷到着。

水島臨海鉄道倉敷市駅は、国鉄倉敷駅から西に150mの位置にある。貨物ホームのような駅には、キハ07を最後部に、元留萌鉄道の面々など、ゴタゴタとゲテモノ気動車を集めた水島行が停車していた。車内はすでに水島の工場へ通勤する人々で満員であった。外の景色も碌々見られぬまま、7時47分、終点水島（三菱自工前）着。機関区があり、DE701等が見える。8時ちょうどに水島を出た列車は、今度はキハ07を先頭に倉敷市にかえる。倉敷市－水島間9.2km、17分のささやかな旅であった。倉敷では、発車寸前の伯備線から乗り入れの936列車をつかまえ、DD51に牽かれて、朝もや煙る山容路を上る。すがすがしい冷気を、デッキにぶら下がり腹一杯すった。「はと」、「しおじ」、「玄海」と雁行する特急、急行列車とすれ違いながら、936列車は行く。笹ヶ瀬川を渡り、岡山操車場を過ぎると岡山。倉敷での遅延がたたり、到着は2分延。

3422Mは12番ホームで発車を待っていた。車両は、少々くすんだ感じのモハ80系6連である。キハ55系のたむろす岡山気動車区を横目に津山線と分岐、しばらくは、新幹線と並走する。東岡山で赤穂線とわかれると、次は、最初の停車駅瀬戸である。ホームの桜並木が美しい。万富を過ぎ、吉井川を渡ると和気に着く。同和鉱業片上鉄道線との乗り換えである。吉ヶ原行15列車はすでに入線していた。元国鉄キハ05型のキハ302の単行である。窓下におろした2つ目のシールドビームとローズレッドとクリームの派手な装いが、強烈な印象を与える。構内では、同社のDD13が入換を行っていた。

和気発9時46分の15列車は、轍の音も快く吉ヶ原を目指す。山陽本線をオーバークロスすると、本和気。側線撤去の跡が生々しい。備前益原を過ぎると、列車は吉井川に沿って走るようになる。車内は蒸し暑く、川面が涼しげに見える。天瀬で14列車と交換した15列車は、エンジンの唸りを増しながら吉井川を遡る。狭かった川筋がやや開けてくると豊前矢田。側線を数本持つ大きな駅である。矢田ではキハ07の16列車と交換する。矢田を出るとまた、山が川に迫るようになり、線路は、山腹にへばりつくように走る。大きく蛇行する吉井川は、まだ、相当の川幅を持っており、大河の風格十分である。備前塩田の先で吉井川を渡る。備前福田、周匝と停車し、再び吉井川を渡ると美作飯岡。いよいよ次がこの列車の終点吉ヶ原である。終点柵原まではあと1.3kmだが、適当な列車が

ないため、歩いての訪問となる。終着駅柵原は、鉱山の巨大なホッパーを背にひっそりと佇んでかつては、日本有数の硫化鉱山としてその名を知られていた柵原であるが、時の流れは厳しい。吉ヶ原に戻り、26列車で和氣に戻る。和氣で21分停車の後、12時42分、26列車は、片上を目指し南下を始める。中山を過ぎ、25%の勾配で清水峠を越えるとすぐに片上である。片上はこじんまりとした港町。駅は小さな工場と車庫を持っている。再び13時07分、31列車の客となり、13時15分和氣到着。

448Mは比較的すいていた。クハ86のニス塗りの渋い客室に席をとると、連日の疲れと、TR23の快い振動で、つい、うとうととしてしまう。上郡、有年も夢うつつで過ぎ、意識が定まらないうちに14時38分姫路到着。新快速3674Mとの乗り換え時間は2分少々である。5番ホームに駆け込むと、鮮やかな水色と白に塗り分けられたモハ153系が、ヘッドサインをつけて発車を待っていた。14時40分、3674M姫路発車。DE10のたむろす姫路第1機関区を過ぎ、列車は青く広がる播州平野を快走する。すれ違う貨物列車には、EH10も黒い姿を見せ始めた。加古川を渡ると、加古川に着く。かつてC12が駐泊していた機関区も、カラフルなキハ20やキハ35で埋まっている。高砂線435Dは、快いアイドリング音を響かせながら発車を待っていた。キハ20の単車で、終点高砂まで6.3kmを走る。運転室より助役が通標を持って現われるとまもなく発車。青い出発信号に向かってタイフォンを吹かす。加古川線とわかれ、かなりの急勾配で山陽本線をオーバークロスすると、3分余で野口到着。

草の生い茂る寂れたホームに少々薄汚れた緑とクリーム塗りの小さな気動車が停っていた。車体の両端に存在を主張するバスケット。ごついリベットの並ぶ側板。エンジンのところだけ盛り上がっている木の床板。頭がつかえそうな低い天井。．．．．．夢にまでみた別府鉄道との対面であった。

野口を出た列車は、草の生い茂るか細いレールの上をのんびりと走る。狭い車内では、地元の人々の歓談が聞こえる。2つ小駅を過ぎ、山陽電鉄の下をくぐると別府港に着く。貨物収入で経営を支えている鉄道らしく、構内は貨車であふれている。鮮やかなブルーのディーゼル機関車が入換に忙しい。乗り換える土山行列車は、貨物列車の最後尾に2軸の客車を1両つないだ、かわいらしい混合列車である。気動車と同じ緑とクリーム塗りの客車は、オープンデッキ、ダブルルーフのいでたち。定刻になっても他の乗客は現われず、私と車掌だけを乗せた夢の列車はゴトゴトと土山を目指して走るのであった。

(未完)