

JR 在来線完全制覇の旅（第七回）

清水 勉

温泉、神社・仏閣、酒蔵、マイクロ鉄塔を巡る「旧国鉄在来線の旅」（中国編）

皆さん、たまには日本地図を広げてみて下さい。

そして関西から中国地方を眺めて下さい。横に広いですね。

右（兵庫県）から左（山口県）を見ると、日本海側には山陰本線、瀬戸内海側には山陽本線が走っています。この山陰本線と山陽本線を結ぶ路線を陰陽連絡線と言います。

鳥取から姫路・岡山方面、松江・米子から倉敷・岡山方面、そして津山・新見・備中神代・備後落合・塩町・三次では、江津・宍道・福山・広島を含めた陰陽連絡線が複雑に絡んでいます。

更に、新山口（旧小郡）～益田間の山口線、厚狭～長門市間の美祢線もあり最終は、下関駅で山陰本線と山陽本線が合流（実際は一つ手前の幡生駅）します。

これだけの路線が作られたのは、当時は道路が無い、鉱山開発、物資輸送、交通往来が鉄道の要であったからです。当然、特急・急行列車が設定され大規模な輸送が行われていました。

また、現存する路線以外にも以下の区間が計画されていました。

現在は第三セクターである鳥取県の郡家（こおげ）駅～若桜（わかさ）駅間の若桜鉄道は、兵庫県の山陰本線八鹿（ようか）駅への延伸、姫新（きしん）線中国勝山駅～倉吉駅間（倉吉線は廃線）、広島県の可部線が浜田駅までの延伸、第三セクターである錦川鉄道の錦町駅から山口線日原駅までの延伸が計画されていました。

しかし現在は、車社会に押され本線以外の路線は中小都市近隣の通勤・通学・通院列車となっています。



私もこれだけの路線を制覇するには、三泊四日コースで10回程度通わないと完了しません。何故ならば、1日数本しか通しの列車が運行されていないため、乗り継ぎが困難な区間が多数あるためです。

今回は、広島県と山口県の路線を紹介したいと思います。**【左：福山城】**

山陽本線の歴史は古く、当時の山陽鉄道株式会社が1888年（明治21年）、兵庫駅～明石～姫路駅間が開通、翌年に神戸駅～兵庫駅間開通、その後、岡山駅、広島駅と進み、1901年（明治34年）に山口県の馬関駅（現在の下関駅）まで開



通し、神戸駅～馬関駅間が全通しました。そして、1906年（明治39年）、鉄道国有法により国有化されました。

山陽本線で広島県に入ると福山駅があります。ここから福塩線が出ていますが、全ての列車が府中駅止まりです。**【左：福山ビル】**

福山市は、吉備国分割後の備後国に位置し広島県第二位の都市です。

福山駅前には福山城があり、海岸部には宮崎駿監督作品【崖の上のポニョ】のモデルになったと言われている**【鞆の浦】**があります。



福山駅から20分で尾道駅に到着します。駅から尾道城が見え、少し歩くと瀬戸内海の向島が見えます。**【左：尾道駅】**

しまなみ海道ができたことにより交通の流れが変わり、島々の市町村が尾道市と今治市のいずれかに合併になりました。



翌日早朝では、通勤・通学のフェリー、東京ではほとんど見られなくなった行商のおばちゃん懐かしい風景でした。**【左：尾道ビル】**

更に尾道駅から三原駅に向かい呉線に乗り換えます。



お目当ては、呉駅にある**【呉市海事歴史科学館：大和ミュージアム】**で駅の真裏にあります。ご存知のように呉港は戦艦大和の故郷です。この戦艦大和の制作技術が、後の各種製品の基礎となりました。

館内には、10分の1の大きさの大和が展示されています。



また隣接には、**【海上自衛隊呉史料館：てつのかじら館】**があり、本物の潜水艦あきしお号を国内最大級のクレーン船で陸揚げし、艦内体験ができるよう設置されています。

1階のCAFÉでは、いわゆる海軍カレーである『あきしおカレー』を販売しています。

私も食してきました。**【上：大和ミュージアム、下：てつのかじら館】**

呉線の歴史を紐解くと、軍部広島と軍港呉とを結ぶ官営鉄道として1903年(明治36年)に海田市駅～呉間が開通しました。三原駅まで延伸により全通したのは、1935年(昭和10年)になります。



呉駅から海田市駅で山陽本線に戻り、広島駅二つ手前の向洋(むかいなだ)駅で下車します。駅から徒歩15分、橋を渡ると茶色い大きなビルが目立ちます。

【上：向洋駅、下：広島仁保ビル】

屋上部分が格子状になっていて、NTTドコモのアンテナも搭載されています。



NTT広島仁保ビルで、かつては格子状の中にZC局間中継準ミリ波衛星通信方式地球局のアンテナが設置されていました。

また、右側の黄金山には黄金無線中継所の鉄塔もありましたが、既に撤去されています。



仁保ビル隣接には、ドコモ仁保ビルが建築されています。**【左：原爆ドーム、基町ビル】**

広島駅から市電に乗車し平和記念公園に向かいます。当日も大勢の方々が見学に來られていました。原爆ドーム後方には、NTT広島基町ビル、NTT基町クレドビル(旧中



国電気通信局跡地)が見えます。**【左：dcm 広島大手町ビル】**

平和記念公園から広島市役所方面に向かうと、NTTドコモ広島大手町ビルがあります。立派なビルですね。

広島駅から可部線に乗車し可部駅に向かいました。

可部線は、1909年(明治42年)、私鉄の大日本軌道が開通させ、国有化後、1969年に三段峡駅まで延伸開通、その後、山口県の浜田駅を目指し今福線として建設が進められましたが、国鉄再建法

により工事は中断・廃止し遺構が数多く残っています。更に、可部駅～三段峡駅間も2003年(平成15年)に廃止されました。

【左：可部駅】

この路線には、2014年(平成26年)8月20日、八木地区などで発生した土石流により死



者74名の尊い命が奪われた区間があります。

現地の山肌には生々しい傷跡が残っていました。

広島のベッドタウンとして急速に発展した地域ですので、前述の可部駅から既



に廃線となった2区間を、復活させる工事が行われていました。

全国的に見ても非常に珍しいことです。

山陽本線を更に岩国方面に向かうと途中に宮島口駅があります。

【上：宮島口駅、下：厳島神社大鳥居】



広島市内から市電でも来られます。

駅前からフェリー乗り場に向かうと、外国の方々が大勢観光に来られていました。流石は、安芸の宮島ですね。海に浮かぶ神殿、そして大鳥居。特に大鳥居は、何故倒れないのか不思議です。基礎を地中深く打ち込んでいるわ

けでもないそうです。但し、鳥居の上から二段目に玉石をギッシリ詰め込んであると聞きました。それにしても何事も無く立っているのは、何時見ても見事です。



次に岩国駅で、羽村（旧姓川野）忠義さんご夫妻にお会いしました。羽村さんには、関東電気通信局施設部無線課で大変お世話になりました。**【左：羽村さんご夫妻】**

話をしていると、当時の懐かしい思い出が溢れてきました。



ご夫妻ともお元気で暮らしており、皆様によりよくお伝え下さいとのことでした。昼食を御馳走になりありがとうございました。

【左：岩国ビル、下：錦町駅】



岩国駅から第三セクターの錦川鉄道に、羽村さん夫妻と乗車し途中までご一緒しました。錦川鉄道は、旧国鉄時代に清流錦川の沿線を岩日線として1960年（昭和35年）、岩徳線川西駅～錦町間が開通しました。その後、岩日北線として錦町駅から山口線日原駅までの開

通を目指して工事を進めましたが、国鉄再建法により工事は中断・廃止になりました。完成した路盤の一部を利用した【とことこトレイン：遊戯施設】を土日に走らせています。現在の錦川鉄道は、第三セクターです。



川西駅に戻り、岩徳線を西に下れば徳山駅に到着します。**【左：徳山ビル】**

岩徳線の歴史を見ると、一時期山陽本線の路線として活躍していました。

このため、駅ホームは長距離列車長大編成（旧型客車 10 両編成）用に整備されています。



しかし、電化工事を行うに当たり山間部を通過しているため勾配やカーブが多いこと、複線用の長大トンネルを掘削する必要があることから、現在の海線である柳井駅経由になりました。この結果、岩徳線はいまだに電化されていません。



【上：周防國国分寺、下：防府八幡宮】

徳山駅から新山口駅に向かうと防府駅があり、周防国の国府がありました。市内には、周防国分寺、防府天満宮、阿弥陀寺、毛利庭園、少し離れて玉祖神社があり見所満載です。



新山口駅に到着すると海側には、宇部線、小野田線があります。

宇部線は、1914 年（大正 3 年）に宇部軽便鉄道として宇部駅～宇部新川駅間が開通し、

小野田線は、1915 年（大正 4 年）に小野田軽便鉄道として小野田駅～小野田港駅間が開通しました。

【左：居能駅、下：雀田駅】

両線ともかつては石炭、石灰石の輸送で賑わっていました。



宇部市の石炭採掘は、古く江戸時代より行っており閉坑する昭和 42 年まで実施していたそうです。また、石灰石採掘は有名な秋吉台で行われており、これらが宇部市、山陽小

野田市を走っている両線で運ばれ、鉄道・船舶で全国に輸送されて行きました。



新山口（旧小郡）駅から山口線で山陰方面に向かうと湯田温泉駅があります。

駅前に大きな白狐のモニュメントがあり温泉客を迎えています。駅舎と比べてみてください。巨大なモニュメントです。

【上：湯田温泉駅、下：地域・com・dcmビル】



徒歩15分程度でNTT山口の各ビルが見えてきます。

これだけ同じ通りに面し、横一列に並んで近くにあるのも珍しいですね。

近隣には、堀の中の生活である山口刑務所がありました。



更に列車が進むと山陰の小京都と呼ばれる津和野駅に到着します。**【左：津和野町】**

生憎の雨でしたが、しつぽりと濡れた佇まいが見事に調和しています。観光客の皆さんもゆっくりと見学されていました。

山陽本線の小野田駅の隣に厚狭（あさ）駅があります。



ここから有名な秋吉台・秋芳洞の観光を行うには、美祢（みね）線で美祢駅に向かいます。一日行程になりますので時間に余裕を持って計画して下さい。**【左：長門湯本駅】**

美祢線の開通は古く、石灰石や石炭輸送の目的で1905年（明治38年）厚狭駅～南大嶺駅～大嶺駅間が、山陽鉄道として開通しました。**【左：長門湯本温泉】**



その後、国鉄が長門湯本駅、正明市（現長門市）駅、仙崎駅まで開通させ、1933年（昭和8年）に正明市（現長門市）駅から下関方面

および益田方面が開通し、山陰本線が全通しました。

現在は、石灰石・石炭輸送も無く地方ローカル線として細々と運行しています。長門市駅から日本海側に向かう仙崎支線があり、一つ先に仙崎駅があります。ここ仙崎は蒲鉾の名産地で、宮内庁ご用達のお店もあります。



また仙崎港は、戦後の引揚港としても使用され、日本側受入人数：約 4 1 万人、日本側送人数：約 3 4 万人と膨大な数でした。

【左：仙崎駅、下：金子みすゞ：蒲鉾板作成】

大正期の童謡詩人【金子みすゞ（本名：金子テル）1903-1930】の生家があり、仙崎の風景を読んだ詩が数多く残されています。

若き童謡詩人の巨星と賞賛されましたが、26歳の若さでこの世を去りました。

仙崎の先には青海島（おうみじま）があり、その奇岩は【海上アルプス】と呼ばれています。私も観光船で周遊観光してきました。



【左：青海島】

（参考文献：ウィキペディア）

今回は、瀬戸内海側を中心にご紹介をさせていただきます。



山陰本線は長門市駅～益田駅間が未乗車、広島駅～三次駅～福山駅、津山駅中心の 4 路

線が未乗車となっています。

機会がありましたらこれ等の区間を完全制覇し、ご紹介したいと思います。



（JR 北海道の廃線計画）

・ 出典：2016.10.29 朝日新聞朝刊

（株式会社）

・ JR 東日本、JR 東海、JR 西日本
・ JR 九州（2016.10.25 上場）

（噂される他の JR 会社）

・ JR 北海道→JR 東日本
・ JR 四国→JR 西日本
・ JR 貨物→JR 東海