

JR 在来線完全制覇の旅（第九回）

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」（関西Ⅰ編）

その昔、鈴鹿電気通信学園での普通班、再修班、二技班、係長班、専門部などの研修、名古屋・大阪等の打ち合わせで東海道本線、新幹線を多数の方々が利用されたことでしょう。

勿論、旅行でも京都、奈良を含め利用されているでしょう。

今回は、山陰本線を中心にした関西地方路線の一部を紹介したいと思います。京都から山陰本線で鳥取方面に向かうと北陸方面とを結ぶ綾部駅、その先に福知山駅があります。福知山駅周辺をよく見ると多数の路線が集中しています。

これは、東海道本線・山陽本線を迂回するルート、山陰・北陸を結ぶルートが多方面に作られているのです。



長距離マイクロ伝送路も同じように福知山を中心に大阪、京都、姫路そして北陸、山陰方面へと延びていました。

【左：神戸市役所渡り廊下】

実際に1995年（平成7年）1月17日に発生した阪神・淡路大震災では、被災したJR神戸線（山陽本線）の迂回路線として福知山線、播但（ばんたん）線および加古川線が大活躍しました。【左：西日本銀行三宮支店】



このように路線本数が多いとか、乗客数が少ないから無駄だといって廃線にすると、後で取り返しがつかないことになります。

そして、廃線にすると二度と路線が復活することはありません。

まず山陰本線ですが、1887年（明治20年）には山陰と岡山を結ぶ路線が提唱され、境港と接続する各種のルート案が提案されました。

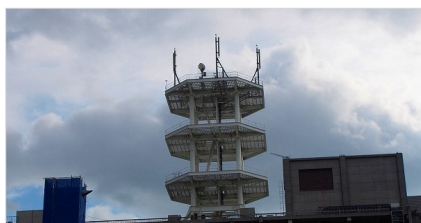
しかし、最終的な路線は軍部の意向を強く反映し和田山・福知山ルートに変更、軍事拠点である境港、鳥取、舞鶴と京都・大阪・姫路方面とを結ぶ路線となったのです。

1897年（明治30年）京都鉄道により二条駅～嵯峨駅（現在の嵯峨嵐山駅）が開業し、上述のルート変更を行いながら美祢線、仙崎支線などの延伸を経て1933年（昭和8年）下関駅まで延伸開業し京都駅から全通しました。



【左：京都鉄道博物館】

舞鶴方面へは、1904年（明治37年）、官営鉄道として福知山駅～綾部駅～新舞鶴駅（現在の東舞鶴駅）が開業、福知山駅で阪鶴（はんかく）鉄道（後の福知山線）と接続し尼崎まで開通しました。その後、日本海側の輸送力強化、山陰と北陸とを結ぶバイパス路線として1922年（大正11年）、小浜線が敦賀駅まで延伸開業し全通しました。



【左：京都三条ビル】

【左：com 京都南ビル、dcm 京都ビル】

尼崎駅から福知山駅を結んでいる福知山線は、かつては福知山駅で山陰本線に接続し鳥取・米子・松江方面に特急列車が走っていましたが、現在は京都丹後鉄道に乗り入れている特急列車が運行されています。



福知山線の発祥は、1891年（明治24年）、川辺馬車鉄道が尼崎駅（後の尼崎港駅）～伊丹駅間に開業した馬車鉄道が始まりでした。その後、いくつかの鉄道会社の変遷、軌道の改修等を行い1904年（明治37年）、阪鶴鉄道が官営鉄道の福知山駅～綾部駅～新舞鶴駅間を借り受け、大阪～宝塚～三田～福知山～新舞鶴間の路線を完成させたのです。

【上左：com 尼崎金楽寺ビル、上右：瓦木南別館ビル】



そして1907年（明治40年）阪鶴鉄道は国有化、1909年（明治42年）に名称変更により阪鶴線と呼ばれていましたが、1912年（大正元年）、山陰本線が京都駅～出雲今市駅（現在の出雲市駅）の開通で山陰本線に、これに併せ尼崎駅～福知山駅間が福知山線となり、加えて福知山駅

～東舞鶴駅間が舞鶴線になりました。**【左：福知山駅】**

福知山市には、山陰本線を挟んで東西に大型鉄塔ビルがあり東別館ビル（アナログマイクロ）、西別館ビル（デジタルマイクロ）がありました。



【左：福知山西別館ビル】

現在、東別館ビルの鉄塔は撤去され西別館ビルの鉄塔が凜として聳え立っています。

西別館ビルの前には、でんでん横丁の飲み屋街があり当時は相当賑やかだったことでしょう。今でも横丁の前に行くと皆さんの笑い声が聞こえて来るようでした。

また近隣には、福知山城がありますので訪れてみて下さい。



福知山線で忘れてはならないのが、2005年（平成17年）4月25日に発生した「JR福知山線脱線事故」です。

【左：でんでん横丁、左下：福知山城】

塚口駅～尼崎駅間で発生し乗客と運転士合わせて107名が死亡、562名が負傷するという痛ましい事故で、原因は、スピードの出し過ぎによりカーブを曲がりきれず脱線、マンションに激突しました。



この事故は、日本の列車事故では八高線列車脱線転覆事故184名、鶴見事故161名、三河島事故160名に次いで4番目、戦前・戦中に遡っても7番目となる重大な事故となりました。**【左：加古川駅】**



山陽本線加古川駅付近を流れる加古川は、長らく船運にて物資運搬を行っていましたが、船運の代替として鉄道輸送に移行するため播州鉄道が1913年（大正2年）、加古川駅～国包駅（現在の厄神駅）を開業させました。



その後、播州鉄道を買収した播丹鉄道（播但鉄道とは別会社）が1924年（大正13年）、野村駅～谷川駅（福知山線）を延伸開業し加古川線が全通しました。**【左：谷川駅】**

加古川線は、前述の通りその目的が船運の代替であることから、船着き場（集積場所）を中心とした路線のため集落から離れており、高砂線、三木線、鍛冶屋線、北条線の4支線を有し各支線と密接に連携していました。



現在は、加古川線だけが JR 西日本の路線として残っており、北条線は第三セクター化、他の3支線は廃線になっています。

【左：北条鉄道、左下：北条町駅】

北条線は、沿線住民の方々が我が町の鉄道として駅舎、ホーム、花壇の手入れなどを行って綺麗に整備されていました。

加古川線は、阪神・淡路大震災時は、迂回路線として加古川駅～谷川駅間に直通列車、快速列車は走らせ活躍しました。

播但線は、山陽本線と山陰本線とを連絡路線として1894年（明治27年）、播但鉄道により姫路駅～寺前駅が開通、その後、播但鉄道を買収した山陽鉄道が1906年（明治39年）、新井駅～和田山駅（福知山線）を延伸開業し播但線が全通しました。

【左上：国宝姫路城、左下：姫路ビル（塗装工事中）】

阪神・淡路大震災時は、迂回重要路線として姫路駅～和田山駅間ノンストップ快速列車の運行、姫路駅～和田山駅～福知山駅～大阪

駅直通快速列車、智頭急行の特急列車を快速列車として運行等重要な役割を果たしました。

【左：姫路西ビル】

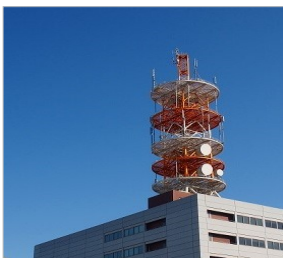
和田山駅から二つ先に八鹿駅があります。

鳥取県の因美線郡家駅から若桜線（第三セクター）を結ぶ計画でしたが、残念ながら若桜駅から先は着工しませんでした。

播磨國一宮として伊和神社があります。最も近い駅では寺前駅となりますが、実際は車両での参拝が必要です。ご祭神は、少彦名（スクナビコナ）神で薬の神様です。

【左：伊和神社】

播但線には天空の城で有名な「竹田城址」





があり、臨時普通列車・定期快速列車として「天空の城 竹田城跡号」が運行しています。最寄り駅は竹田駅です。**【左：竹田城跡号】**

駅裏手には、寺町通りがあり文字通り仏閣が整然と並んでいます。



この寺町通りから竹田城に登る山道がありますが、徒歩で1時間見ておいたほうが良いでしょう。靴もハイキングシューズは必要で、途中で小休止しながら登ることで**【左：竹田駅】**

駅からバスを利用すれば、残り 20 分程で竹田城跡に到着するようです。城内は想像より広く、あちこちに城壁の跡が見られます。更に、眺望が素晴らしく眼下に城下町などが広がっています。姫路城と組み合わせて観光することをお勧めします。**【左：竹田城址】**



一方、京都府日本海側の丹後地方にも鉄道敷設の要望が強くあり、1926 年（大正 15 年）、舞鶴駅（現在の西舞鶴駅）～宮津駅～網野駅まで宮津線として開通しました。



【左：京都丹後鉄道西舞鶴駅】

併せて豊岡駅からも工事が進められ1932年(昭和 7 年)、豊岡駅まで延伸開業し宮津線は全通しました。**【左：宮津駅】**



更に、福知山駅と宮津駅を結ぶため北丹鉄道を設立し 1923 年（大正 12 年）、福知山駅～河守駅（現在の大江駅付近）まで開通させましたが、これ以降の延伸は第一次大戦後の不況、資金難、第二次大戦により実施できませんでした。

【左：天橋立駅】



その後、1966 年（昭和 41 年）、工事許可・着工により 1971 年（昭和 46 年）にはトンネル開通により順調に工事が進められていましたが、接続先の北丹鉄道がモータリゼーションによる乗客減少、貨物輸送の減少により、1971 年（昭和 46 年）



営業休止、1974年（昭和49年）北丹鉄道が廃止となってしまいました。

【左：知恩寺知恵の輪】

これにより、計画路線を福知山駅までに延伸することになりましたが、1980年（昭和55年）国鉄再建法施行により宮福線の工事は中断・凍結となりました。

この当時の進捗状況は55%程度でしたが、地元はあくまで鉄道路線の建設続行を要望し、最終的には第三セクター化し宮津線含めて運営を行う事になりました。



【左：天橋立（傘松公園側）】

このように紆余曲折はありましたが、現在は京都丹後鉄道が運行しています。

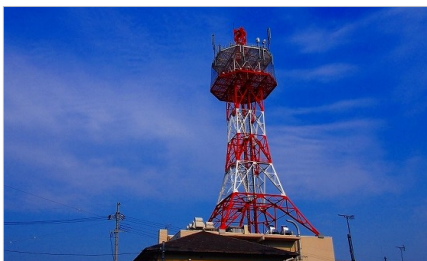
この地には、有名な「天橋立」があり最寄り駅は天橋立駅で下車、徒歩5分で到着します。宮津の地名は、「宮」は丹後国一ノ宮、「津」は湊を表しています。



【左：天橋立（ビューランド側）】

一ノ宮の神社名は「元伊勢・籠（この）神社」で、元伊勢と呼ばれているのは伊勢神宮に鎮座する「皇大神宮（内宮）」、「豊受大神宮（外宮）」が一時的に祀られたという伝承を持つ神社です。**【左：籠（この）神社】**

神社は、「天橋立」股のぞきで有名な傘松公園の麓にあります。「天橋立」ができた伝承での理由は、高天原にかかる橋が倒れたからだと言われています。風光明媚な観光地です。天橋立散策、クルージング、温泉、神社・仏閣、股のぞきなど多数ありますので訪れてみては如何でしょうか。



最後に豊岡市には、「兵庫県立コウノトリの郷公園」があります。私の在住している野田市

もコウノトリの繁殖に取り組んでいます。**【左上：豊岡ビル】**

また時間を作り訪れてみたいです。

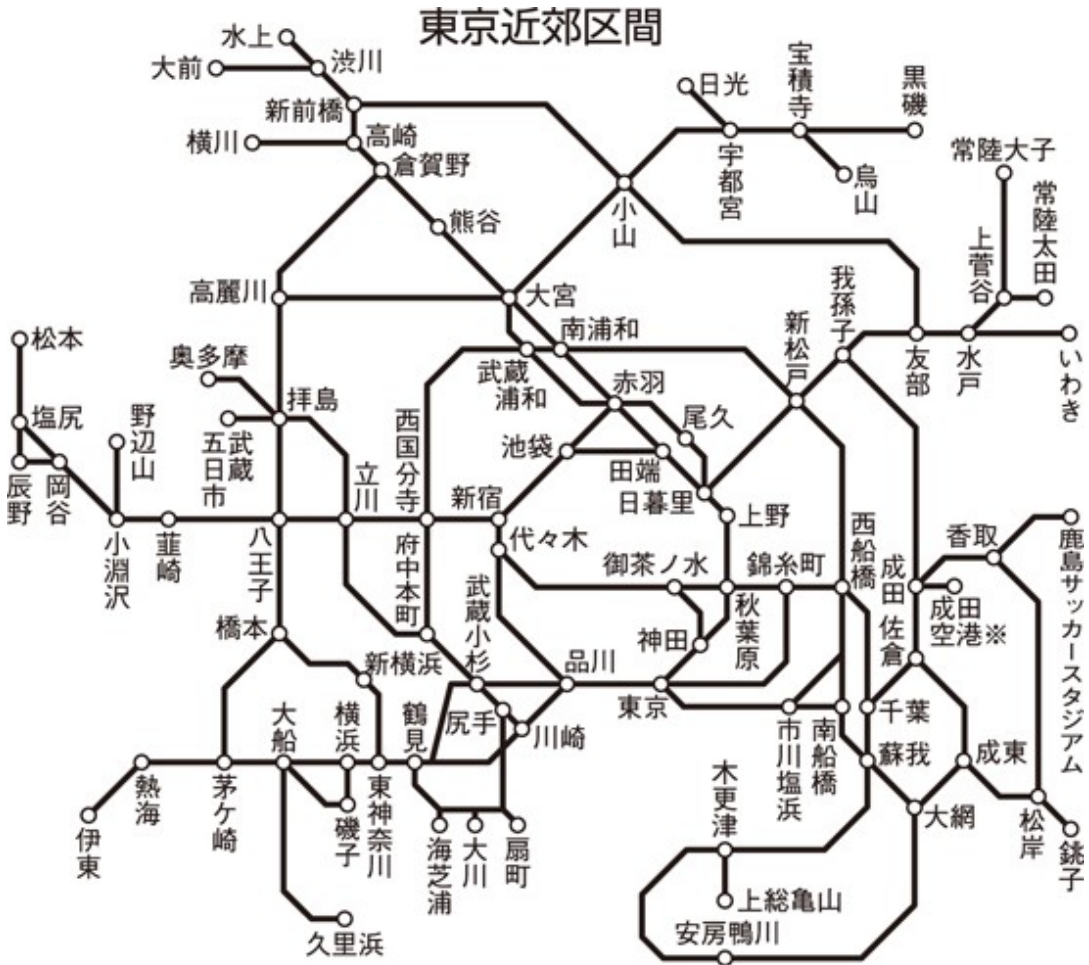
【大都市近郊区間のみを利用する場合の特例】（東京・大阪・福岡・新潟・仙台が対象）
大廻り乗車、一筆書き乗車と言われている乗車方法です。（JR 東日本 HP を参照）

例えば、神田駅から上野・池袋・新宿・品川廻りで東京駅にて下車しても、料金は神田駅～東京駅間の最短距離で計算されます。そして時間の制限は、乗車当日のみ有効です。

海岸線やお花畑等の車窓を楽しむ、列車が好きなお孫さんとの乗車、一日中暇で粗大ごみになりそうな場合等に活用してみても如何でしょうか。条件は以下をお守り下さい。

- 乗車路線の後戻りはできません。進行方向のみです。
- 同じ駅を2回以上通過や交差もできません。また、乗車・下車が同じでもダメです。
- 無人駅といえども改札口を出てはいけません。

注意点としては、検札を考慮し①切符を購入、②各駅乗車予定時刻表を携行します。
更に、駅中売店が無くなりましたので最低一食分、おやつ、飲み物等を持参して下さい。
それでは皆さん、気を付けて日帰り旅行を楽しんで下さい。



*新幹線で東京～熱海間、東京～那須塩原間、東京～高崎間をご利用になる場合は含まれません。

*成田空港駅
(成田第1ターミナル)