

ローカル線で行く！ フーテン旅行記 1

ー山陰を走るローカル線の魅力ー

岡山大学 工学部 機械工学コース 助教

大西 孝



専門は機械加工（研削）。主に円筒研削や内面研削を対象として、工作物の熱変形や弾性変形に伴う精度の悪化を防止する研究を進めている。趣味は列車を使用した旅行（47 都道府県を踏破済）。

はじめに

岡山大学職員組合では、頻繁に「組合だより」を発行し全教職員へ配布することで組合活動の活性化を図っています。しかしながら、大学を取り巻く環境は年々厳しくなり、労働条件にも暗い影を落としています。そのため「組合だより」の内容もいささか暗い内容が多く、給与や労働条件など多くの重要な情報が掲載されているにもかかわらず、読者が読もうという気になるものではないという意見もありました。

そこで読者の興味を惹きそうな記事を掲載することで「組合だより」への注目度を高め、組合活動への理解を深めてもらおうという意図で、どなたでも気軽に読める記事を作れないかという打診があり、筆者の趣味である鉄道旅行を活かして、「ローカル線で行く！フーテン旅行記」を連載することにな

りました。「組合だより」はおおよそ月に1号のペースで発行され、団体交渉や、重要な質問書が出された後などは特集号となるため、必ずしも旅行記がすべての号に掲載されるわけではありませんが、2012年10月から連載がはじまり、2015年3月現在で24回（通常の旅行記が23回、20回掲載記念の号外が1回）の連載回数を数えています。連載開始以来「旅行記見たよ」とか「どうやったら旅行記で紹介された場所に行けるの?」といった反響があり「組合だより」の名物企画になったと自負しております。

今回、新たに「全大教時報」への連載の依頼をいただき、過去に岡山大学の「組合だより」に掲載した旅行記からの採録（一部、記事を修正している部分もあります）という形で連載をお引き受けしました。職員組合の機関誌や広報資料の活性化のご参考になれば幸いです。第1回は風光明媚な山陰を走る路線を使った旅行記を2編、ご紹介します。

1. 妖怪列車で「ゲゲゲのふるさと」へ！ 境線

連続テレビ小説で放送された「ゲゲゲの女房」。主人公の前向きな生き方に注目が集まり大きな反響を呼びました。主人公の旦那さん、すなわち漫画家の水木しげる氏の出身地は、鳥取県西部の港町、境港市です。その境港まで、米子駅からのんびりと走るローカル線が境線です。境線は何の変哲もないローカル線にすぎませんでしたが、境港駅周辺に水木氏の作品に登場する妖怪



米子駅の0番乗り場の案内。ホームもおどろおどろしい雰囲気です。

の銅像が立ち並ぶ「水木しげるロード」や「水木しげる記念館」が整備され、観光客が境線を利用するようになりました。それに合わせて、境線には妖怪のイラストが車体に描かれた「妖怪列車」がデビューし、さらには沿線の各駅には妖怪の名前の愛称が付けられています。例えば終点の境港駅には「鬼太郎駅」



妖怪列車の一つ「目玉おやじ列車」。目玉おやじが前方を見張っています。

が飛んでいるという徹底ぶりです。列車は米子市街を抜け、弓ヶ浜半島を境港へ向けてゆったりと走りますが、途中の14駅にもそれぞれ妖怪にちなんだ愛称が与えられており、駅名板に妖怪のイラストが表示されているため退屈することはありません。なお、境線の沿線にある米子空港も、現在は「米子鬼太郎空港」という愛称が付けられており、水木氏の作品が、この地方の観光振興において大きな役割を担っていることが実感できます。

といった具合です。では、始発駅の「ねずみ男駅」こと米子駅から境線の列車に乗って境港を目指しましょう。

米子駅の境線乗り場は「0（れい）番線」。怪談話から連想する「霊」にちなんだ遊び心を感じる命名で、ホームには妖怪の像が並び、屋根を見上げると一反木綿

また、途中駅での列車の行き違いも楽しみです。境線は単線、つまり線路が1組しかいないため、途中の停車駅で対向列車とすれ違います。現在、境線には4種類の妖怪列車が使用されており、それぞれにお馴染みのキャラクター「鬼太郎」、「目玉おやじ」、「ねずみ男」、



目玉おやじの街灯(左)とタクシーの表示(右)。いずれも境港駅前にて。

「ねこ娘」が描かれています。どの車両に乗れるか、すれ違うかは当日のお楽しみです。

米子駅から45分前後で、終点の境港に到着します。境港駅を出ると、街中の看板や街灯、タクシーの表示などにも水木氏の漫画に登場するキャラクターがあちこちに使われています。駅前から「水木しげる」ロードを歩くと、10分程度で「水木



こちらは「ねずみ男列車」。ねずみ男のとぼけた顔がユーモラスです。

しげる記念館」へ到着しますが、沿道にも多くの妖怪の銅像が並んでおり、それを見ながら歩くともう少し時間がかかるかもしれません。

米子へは特急「やくも」を使えば岡山から2時間程度で行くことができます。ユーモラスな妖怪を眺めに線の旅はいかがでしょうか。

(岡山大学職員組合 組合だより 158号より再掲)



水木しげるロードの鬼太郎像。お馴染みの妖怪が出迎えてくれます。

2. 橋の架け替えを見つめて！山陰本線 余部鉄橋

山陰本線は、京都府から山口県を結ぶ長大な路線ですが、起点の京都駅の近郊を除くと、ほとんどの区間で列車の本数が少なく、ローカル線の趣が濃い路線です。1府4県を走るため、地域によりずいぶん車窓や車内の雰囲気も変わってきます。特に日本海に沿って走る兵庫県西部から山口県にかけては、荒々しい海岸線が続き、瀬戸内海とは違った旅情を楽しむことができます。車窓が美しい区間も枚挙に暇がありませんが、今回は兵庫県の北西部にある山陰本線随一のビュースポット、余部（あまるべ）鉄橋をご紹介します。



【初代余部鉄橋】赤い柱が林立し、列車が走る橋桁を支えています。架け替え工事が本格化する前の2008年3月撮影。

初代の余部鉄橋は城崎と鳥取のほぼ中間に位置し、明治45年（1912年）に難工事の末に開通し、2010年夏まで使われてきました。この鉄橋は、余部の集落の上を長さ約310m、高さ約40mで跨ぐもので、アメリカから輸入された鋼材で作られた、多くの赤い柱によって橋桁が支えられているのが特徴で

す。NHK のドラマ「夢千代日記」や連続テレビ小説「ふたりっ子」でも名舞台として使われ、印象に残っている方もいるかもしれません。しかしながら、強風が吹くとうすぐに列車を運休しなければならぬという問題があり、2010年夏、2代目の橋に架け替え



架け替え工事中。手前の初代鉄橋は写真右側(西)を残して撤去され、後ろの2代目の橋はまだつながっていません。2010年8月撮影。



【2代目のコンクリート橋】橋の左側に寄り添う形で、遊歩道として整備された「空の駅」(初代余部鉄橋)が見えます。

られました。新しい橋は鉄製ではなく、強風への対策が施されたコンクリート製で、厳密には「余部鉄橋」ではなく「余部橋梁」と呼ぶべきものです。

このようにして、初代余部鉄橋は100年近い役目を終えましたが、貴重な産業遺産であるとともに、地元にとっては重要な観光資源でもあるため、西

側の約70mが残され、2013年のゴールデンウィークからは「空の家」として一般公開が始まりました。かつて線路があった鉄橋上には遊歩道が整備され、高さ40mから澄み切った日本海を見下ろすことができるとともに、真横にある2代目の橋の上を列車が通過する様子も目近に眺められます。

私事ですが、筆者はこの橋の架け替えを、学生時代からずっと見つめてきました。赤い柱が並んだ古い橋を渡るために、岡山から関西までわざわざ鳥取を経由して帰ったこともしばしばです。古い鉄橋が整備され、多くの人に親しんでもらえることを嬉しく思うとともに、これからも末永く人々に愛される鉄橋であってほしいと思います。



2駅隣の浜坂駅の「かに寿司」。鳥取駅の「元祖 かに寿司」との食べ比べも面白いかもしれません。駅前のコンビニで購入できます。



橋の北西側から見た「空の駅」。新しい白い橋に沿って、ぷつぷつと切れた初代の鉄橋が残っています。

余部鉄橋の近くには湯村温泉や城崎温泉といった名湯があり、冬には名物のカニをめがけて、京阪神から多くの観光客が訪れます。観光のついでに、余部鉄橋から雄大な日本海の風景を楽しんでみるのもいいかもしれません。



新しい橋を渡る列車からの眺め。
まるで空を飛ぶような気分が味わえます。

(岡山大学職員組合 組合だより 164号より再掲)

おわりに

第1回の今回は、山陰の旅行記を2編ご紹介しました。実際に「組合だより」に記事を掲載する際は、岡山県の近隣（山陰を含む中国地方、四国、近畿など）と遠いところの路線をなるべく交互になるように配慮して掲載しています。近隣の県であれば「今度の休みに行ってみよう」という気になるかもしれませんが、逆に遠いところであれば「こんなところもあるんだ」と旅情を掻き立て、連載のマンネリ防止にもつながります。

次回は、岡山から見ると遠い、首都圏の旅行記をお届けします。楽しみに。