

ローカル線で行く！ フーテン旅行記 9

—存亡の危機にあるローカル線 三江線 / 日高線—

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

ローカル線といえば、新幹線や特急列車が多く走る幹線、大都市の通勤路線と比べるとあまり乗客が少ない路線と思う方が多いと思います。旧国鉄末期から JR 移行直後に多くの赤字ローカル線が廃止され、その後 20 年ほどは、目立った路線の廃止はありませんでした。ところが近年、地方では過疎化、自動車の普及が進み、さらに少子化でローカル線の主要な乗客である学生も減るなどローカル線の環境は極めて厳しくなっています。それに加えて、最近では台風や豪雨による影響を受ける路線も多く、存続が危うくなっている路線が全国にあります。今回は、その中から特に状況が厳しいと思われる 2 路線をご紹介します。

1. 究極のローカル線！三江線

ローカル線にもいろいろな路線があります。列車が 30 分から 1 時間に 1 本程度の間隔で運行される路線もあれば、1 日に数往復しか運行されない路線もあります。今回ご紹介する三江線（さんこうせん）は後者の極端な例で、最も運行本数の少ない区間では何と 1 日に 4 往復しか列車が運行されず、しかも全線を走破する列車はわずかです。広島県の三次駅と島根県の江津駅を結ぶ三江線の路線延長は 108.1km と比較的長く、車窓には江の川が寄り添いのどかな風景が味わえます。しかし島根・広島県境の過疎地域を走るため、列車の運行本数が少なく鉄道ファンの間では走破しにくい路線として有名で、そういった意味では「究極のローカル線」です。これまでは自然災害で運休になって

Sankō Line Timetable							
江津 方面 for Gōtsu		三次 方面 for Miyoshi					
時刻	列車名	行先	のり	時刻	列車名	行先	のり
7:09	普通ワンマン	江津	田	7:08	普通ワンマン	三次	
8:25	普通ワンマン	江津	田	14:00	普通ワンマン	三次	
13:51	普通ワンマン	江津		16:14	普通ワンマン	三次	
17:41	普通ワンマン	江津		17:41	普通ワンマン	三次	
20:04	普通ワンマン	江津		20:03	普通ワンマン	三次	

石見川本駅の時刻表、発着する列車の少なさがわかります。



石見川本駅で 2 時間弱の休息を取る 1 両だけのディーゼルカー。100km 余りの距離を 5 時間弱で走ります。

も地元自治体の補助を得て復旧がなされてきましたが、地元の中国新聞をはじめ多くの新聞が報じたところによると、今年の9月2日、JR西日本は2017年秋を目途に三江線を廃止する意向であると地元自治体へ伝えました。

他の路線から乗り継ぐことができ、全線の車窓を眺められる列車は三次駅9:57分発しかありません。この列車は江津行きではなく、途中の石見川本（いわみかわもと）行きとして三次駅を出発し、正午過ぎに到着する石見川本で2時間近く停車した後、江津行きの列車として運行されます。石見川本では、乗客全員をディーゼルカーから降車させエンジンを切ってしまう、その間に運転士は駅で休憩を取ります。そのため、三次から江津まで100km余りを走破するのに5時間もかかります。

1両だけのディーゼルカーの旅ですが、江の川の美しさに退屈することはありません。青春18きっぷのシーズンには、地元の利用客よりも全線走破



途中の石見川本駅の遠景。山に囲まれたのどかな駅です。この写真は江の川の堤防から撮ったもので、後ろには川が流れています。



車窓には江の川が寄り添い、退屈することはありません。

を目的とした旅行者が多いのも特徴です。途中で2時間近くも待つのはイヤだという人には、石見川本駅から石見銀山を經由して山陰本線の太田市駅まで行く路線バスもありますので、世界遺産の石見銀山を観光して日本海側へエスケープするのもよいでしょう。



川は表情を変えるので見飽きないものです。緑の中を川がゆったり流れ、それに沿って集落が点在する風景が広がります。

この列車を利用する場合は、三次で一泊するか、広島県東部の町、福山駅を7:18に出発する福塩（ふくえん）線の列車に乗り、途中の府中で三次行きに乗り換えて行く必要があります。さすがに「究極のローカル線」だけあって、アプローチも楽ではありませんが、それだけに全線を走破した時の達成感は一としおです。なお、ご紹介した列車の時刻は掲載時点のもので、ご旅行前に必ず最新の時刻表で列車の時間をご確認ください。列車本数の少ないローカル線の旅行では、列車に乗り遅れると大幅に旅程が狂ってしまうこともありますので注意が必要です。

(岡山大学職員組合 組合だより157号より加筆のうえ再掲)



小さな駅の1本だけのホーム、どことなく懐かしい風景です。この駅の名は千金(ちがね)。縁起の良い駅名です。

2. 昆布とサラブレッドの故郷！日高本線

コンビニの店頭に並ぶおにぎり、読者の皆さんがお好きな具は何でしょうか。鮭や梅干に交じって、パッケージに「日高昆布」と書いてあるものもあります。今回ご紹介する日高本線は、そんなお馴染みの食材の産地を走る北海道のローカル線です。



車窓に広がる太平洋。開け放った窓からは気持ちよい潮風が吹き込んできます。海のすぐそばを走るので、高波の影響を受けやすく、現在、日高本線は全線で運転を見合わせています。

日高本線は札幌の南、太平洋に面する工業都市、苫小牧（とまこまい）駅から太平洋沿いを南東に走り様子（さまに）駅へ至る全長146.5kmの長大なローカル線です。「本線」と名前は立派ですが、2～3時間に1本程度しか列車が走らず、終点の様似駅に到着する列車は1日にわずか7本です。沿線は最初にご紹介した昆布の名産地であるほか、競走馬の産地としても

知られており、5月の観光シーズンには「優駿浪漫」という、いかにも競馬を連想させるネーミングの快速列車も札幌から直通していました。しかし海岸線を走るため高波の影響を受けやすく、2015年1月から2月にかけて発生した高波で線路わきの土砂が流出し、路線の約8割に当たる鶴川（むかわ）駅から様子駅の間が不通となりました。さらに今年8月末に北海道を襲った台風10号により、苫小牧駅から鶴川駅の区間でも通信ケーブルが損傷し、復旧のめどが立っておらず全線で列車の運行を休止しています。地元の苫小牧民報の9月2日付の報道によると、台風10号が襲来する前から不通となっていた鶴川駅から様子駅の区間では、台風10号により線路が宙づりになるなどさらに被害が拡大している模様で、復旧には多額の費用を要することが想像され、地元とJR北海道の協議に影響を与えるのは必至と指摘されています。今回の旅行記は、まだ災害で被害を受ける前の2007年に筆者が乗車

した際の記録をもとに執筆したものです。

苫小牧駅に停車している日高本線の昼間の列車は1両だけのワンマンカーです。苫小牧を出発するとしばらくの間は勇払（ゆうふつ）原野という広い草原を走り抜けます。本州では車窓に田畑のない原野が流れることは珍しく、北海道に来たことを



日高線の沿線にある新冠町は競走馬の産地です。列車から眺める草を食べる馬の親子。牧場の後ろには太平洋が広がっています。



終点の様似駅が近づくと、昆布を海岸で広げている様子も列車から見えます。ここが日高昆布の故郷です。

実感する風景です。やがて苫小牧から1時間ほど走ると、太平洋が列車のすぐ横まで迫ってくるとともに、いくつかの牧場で馬が草を食べている光景も目に入ってきます。特に日高本線のほぼ中央に位置する新冠（にいかわ）町は、ハイセイコーやナリタブライアンといった名馬の出生地で、車窓か

ら見える牧場の数もひときわ多くなります。

馬を眺めながら列車に乗っていると、やがて終点の様似が近づいてきました。ここで海側に目を向けると海岸には一面、昆布が広がられています。苫小牧から約3時間、列車に揺られてようやく日高昆布の産地にたどり着きました。日頃、何気なく食べている昆布で



終点の様似駅に到着。ホームが1本だけのローカル線の終点らしい駅です。ここから襟裳岬方面のバスが出ています。

すが、こんなに遠いところで生産されているんだと認識すると、コンビニのおにぎりがありがたいものに思え、不思議なものです。

終点の様似駅からは、さらにバスで約1時間、足を延ばすと襟裳（えりも）岬へ着きます。岬からは太平洋を一望できる他、季節によってはアザラシが岩の上で休んでいる様子も見ることができます。

日高本線は、列車本数が少なく利用しにくい面もありますが、一方で北海道らしさを満喫できる魅力的な路線です。



様似駅からバスを使って1時間程度で襟裳岬へ着きます。展望台から望んだ太平洋。眼前に水平線が広がっています。岬は風が強く重ね着していくことをお勧めします。

北海道の旅行はレンタカーが一般的な交通手段かもしれませんが、ローカル線を使った旅はいかがでしょう。雄大な北海道の自然や産物を車窓からじっくりと眺めることができます。

(岡山大学職員組合 組合だより 162号より加筆のうえ再掲)

おわりに

地方創成というスローガンが聞こえてきますが、過疎に悩む地方の現状は厳しいものです。特にローカル線を旅していると、乗客の多くは高齢者と通学の学生だけで、昼間の列車は空席だらけというのを目の当たりにすることがしばしばです。また、ここ15年ほど、地方のローカル線の運行本数は目に見えて減らされてきています。JRも民間企業である以上、採算の取れないローカル線でいつまでも列車を走らせるわけにはいきません。地方の交通をどのように守っていくのか、鉄道だけでなく路線バスも含めて今一度、再検討が必要な時期になっているのかもしれませんが。今回の2路線の存廃問題は、そういった厳しい現実を突きつけています。