

ローカル線で行く！ フーテン旅行記 20

— 山を越える四国の鉄道 土讃線 —

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

秋の行楽の季節がやってきました。今回は少し足を延ばして、四国の鉄道に目を向けてみましょう。四国といえば海に囲まれたイメージですが、東西には急峻な四国山地があり、瀬戸内から太平洋岸へ抜けるためには険しい山を越え、細い谷に沿って走る土讃（どさん）線に乗る必要があります。土讃線は、香川県の多度津駅から、高知県西部の窪川（くぼかわ）駅を結ぶ、四国で2番目に長い路線です。高松と宇和島を結ぶ、四国最長の予讃（よさん）線が、瀬戸内海に沿って穏やかな風景が広がるのに対して、土讃線は琴平駅から徳島県の阿波池田駅にかけて讃岐山脈を越え、さらにその先も大歩危、小歩危と呼ばれる吉野川の深い谷に沿って走ります。高知駅を過

ぎて終点が近づくと太平洋が見え、窪川駅からは四万十川に沿って宇和島まで走る予土（よど）線に接続しています。まさに山あり海ありの味わい深い路線ですが、今回はまず香川県の金刀比羅宮と徳島県に入ってすぐにある秘境駅を訪ねた後、徳島県西部の山中にある大歩危・小歩危（おおぼけ・こぼけ）と祖谷溪に行ってみたいと思います。

1. こんぴらさんと秘境駅を訪ねて！

まずは四国の多度津駅から土讃線の列車に乗ってみましょう。多度津駅は予讃線と土讃線が分かれる一大ジャンクションで、広い構内にはひっきりなしに列車が行き交い、活気にあふれています。土讃線は多度津駅から琴平駅の間だけが電化されており、琴平駅までは高松からの近郊電車が頻繁に運行されるほか、1日に2往復だけです。瀬戸大橋を渡り岡山駅まで



レトロな駅舎の琴平駅。この写真は3年ほど前に撮影したのですが、この後、大正時代に建てられた当時の姿に修復されています。



こんぴらさんといえば階段。門前の参道から階段が続いています。

形登録文化財に指定されており、数年前に改修され、建設当時の外観に修復されています。

駅から歩いて10分程度で「こんぴらさん」の名で親しまれる金刀比羅宮の



本殿からさらに約580段の階段を登り人もまばらな奥社へ着きました。ここまで琴平駅から約1時間半です。

直通する普通列車もあります。この普通列車は岡山と高松を結ぶ快速マリンライナーと比べるとずいぶんのんびりと走り、途中の児島駅では特急と快速に追い抜かれるために20分も停車する始末ですが、岡山駅から乗り換えずに琴平に行ける（快速を利用した場合は、坂出で琴平方面の列車に乗り換える必要があります）ので便利です。琴平駅は1922年（大正11年）に建てられた洋風の趣ある駅舎が特徴です。この駅舎は有



本殿まであと一息。最後の133段の階段を登ります。地元の幼稚園児も参拝に来ていました。

階段に着きます。詳しいことはガイドブック等に譲りますが、折角お参りするのであれば、奥社こと厳魂（いづたま）神社まで行ってみたいところです。本殿まででも約790段の階段の連続で大変ですが、奥社まではさらに約580段を登る必要があり、

終点が近づいてくると参道はつづら折れになり息が上がります。しかしそこを我慢して登り切ると、静かに鎮座する奥社にたどり着きます。奥社からは、讃岐名物のおむすび形の山々に加えて、天気良ければ遠くに瀬戸大橋まで見通せ、よくぞここまで登ったという達成感を味わえます。



奥社から眺める讃岐平野と瀬戸内海。遠くには岡山と香川を結ぶ瀬戸大橋も見えます。

駅に戻り、膝が笑うのを我慢して阿波池田行の数少ない普通列車に乗り込みます。琴平駅を出ると1両だけのディーゼルカーは山越えにかかりエンジン音が高なります。猪鼻



琴平駅で発車を待つ大歩危行のトロッキ列車。残念ながら2016年秋でこの区間からは引退しましたが、現在は観光列車が走っています。

（いのはな）トンネルで峠を越え、列車は軽やかに坂を下って行きます。そして、徳島県側の最初の駅、坪尻（つぼじり）駅に到着します。この駅は、秘境駅、つまり周りに人家も何もない駅として全国的に名高く、乗降客はほとんどいないにも関わらず、多くの鉄道ファンが訪れます。また、線路の

傾斜が急な部分に駅を作ったので、停車する列車は一度水平な側線に停車し、バックして駅のホームに入る、スイッチバックという特殊な運転方法が取られているのも山を越える鉄道らしいところです。ただし坪尻駅はあまりに乗



山に囲まれた秘境駅、坪尻。阿波池田行きの普通列車は右隣の本線を走ってきて駅を通り過ぎた後、バックで駅ホームへ進入し、再度向きを変えて出発します。

降客が少ないので、普通列車の中でも通過するものがあり、よく時刻表を確認しておかないと、あっけなく通過してしまう場合があります。坪尻から先、阿波池田へ向かってはさらに列車は高度を下げ、車窓の右手には遠く吉野川と池田の市街が見え、やがて吉野川を長

い鉄橋で渡ると、間もなく阿波池田です。琴平から阿波池田の間は、特急列車だとあっという間に通過してしましますが、普通列車でのんびりと秘境駅や車窓に広がる川の表情などを楽しむのも良いものです。

(岡山大学職員組合 組合だより 197号より加筆のうえ再掲)



何も無い坪尻駅の駅前。いつ訪れても、人気のないまさに秘境駅です。

2. 大歩危・小歩危の絶景と祖谷の秘境を訪ねて！

土 讃線に乗って讃岐山脈を越え、阿波池田までできました。土讃線の特急列車に乗っていると、あまり気に留められないかもしれませんが、この

阿波池田は、「阿波」が付く駅名からも分かるとおり、徳島県にあります。土讃線は、阿波池田の前後で四国三郎こと吉野川に沿って走り、特に大歩危（おおぼけ）駅や小歩危（こぼけ）駅の辺りでは、吉野川が作り出した深い渓谷を列車から味わうこともできます。ユニークな地名である大歩危・小歩危の由来は、吉野川沿い急な谷を



阿波池田駅のホームには、何とミニかざら橋も展示してあります。特急列車に乗った際もお見逃しなく。

歩く際に、それぞれ大股や小股で歩くと危ないからという説がよく知られています。特急列車だとあっという間に通過してしましますが、この区間では「四国まんなか千年ものがたり」という観光列車が運行されています。かつては春と秋にトロッコ列車が運転され、心地よい風に吹かれながら、渓谷美を



土讃線から眺める吉野川。線路から川面までの高低差は相当のものです。小歩危駅の手前で撮影。

ゆっくりと眺めることができましたが、残念ながら2016年の秋でトロッコ列車の運転は中止されてしまいました。

ところで、大歩危・小歩危の渓谷は上から眺めるだけでなく、船に乗って川から屹立する岩盤を眺めるのも一興です。上流の大歩危峡から遊覧船が出ており、気軽に大歩危・小歩危の絶景を楽しむことができます。大歩危

峡が比較的川幅が広くゆったりとした風景であるのに対し、小歩危峡は川幅が狭く、船の両側に岩が壁のように迫ってきて迫力満点です。川面からずいぶん高いところに土讃線の線路も時折見え、何気なく車窓から眺める川の風景も下から眺めるとずいぶん異なった雰囲気です。

大歩危駅から、さらにバスで20分程度、祖谷（いや）の里へ分け入って



こちらは大歩危駅に近い鉄橋から眺めた吉野川。小歩危駅付近の様子と比べると、両岸がそれほど切り立っていないように見えます。



大歩危・小歩危を下る遊覧船から眺めた光景。右上に道路が見えますが、土讃線はさらに高いところを走ります。

きたということに驚きます。

何気なく特急列車で通過する沿線にも、色々な見所があります。そんなところを、普通列車や地元の路線バスで一度ゆっくり訪れてみると、また今度、特急列車で通過する際にも、車窓をより楽



吉野川のすぐ横に位置する大歩危駅。かづら橋へはこの駅からのバスが便利です。

いくと、全国的に有名な祖谷のかづら橋に着きます。かづら橋は足元から川面が見え、かなり揺れるのでスリルがあります。また、ここに来るまでの路線バスの車窓も見逃せません。深い谷の上にも家々が並んでおり、山深いところでも古くから人々が生活して



スリル満点のかづら橋。こんな山奥によくぞ橋をかけたなあと感心せざるをえません。

しめるようになると思います。特に自然豊かな四国は、海、山、川が車窓に近い路線もたくさんあります。新幹線が停車する岡山からだと瀬戸大橋を渡れば気軽に訪れることもできますので、週末のミニトリップにお勧めです。（岡山大学職員組合 組合だより198号より加筆のうえ掲載）

おわりに

この度の西日本の豪雨災害では、先の連載でも記した通りJR四国の路線も被害を受けましたが、9月13日に全線復旧しています。同社では「四国観光復興キャンペーン」と銘打って、格安の謝恩切符を発売したり、JR四国全線のフリー切符と宿泊がセットになった旅行商品を発売したりしています。ぜひ、元気になった四国へ足を運んでいただければと思います。

また、貨物列車の大動脈である山陽本線も、三原市から東広島市にかけて甚大な被害を受けた区間は、災害発生直後は11月に復旧の見通しとされていましたが、9月末に復旧しました。残念ながら、9月末に襲来した台風24号の影響で、山口県内で土砂崩れが発生し、念願の山陽本線の全線復旧まではもう少し時間を要しますが、それでも大幅に復旧までの時間が短くなったことは関係者の努力のおかげだと思います。JR西日本、四国の両社において、復旧作業に尽力された方に、鉄道を愛する者の一人として、感謝の気持ちでいっぱいです。また鉄道が日本の物流や地域の人々の生活を支えているんだということが再認識され、より災害に強い交通機関になってほしいと心から願っています。