

## エッセイ

## 車窓雑記 「そのⅢ」

佐藤 猛夫

気の向くままに東へ西へJR線を往ったり来たりしているうちに、乗らずに素通りする路線が少しずつ出てきました。その大半は盲腸線と呼ばれる、終点行き止まりとなる路線です。幹線網から外れてのんびり走ったその先でお終いとなる線路、あるいは幹線からほんのちよつと2駅か3駅だけで行き止まりの線路。これらも全て乗らないと私の目標はクリアしないのですが、いざ出かけるとなるとぐるっと回路が繋がっている路線を乗り継いだ方が効率的ですから、盲腸線はつい後回し。その結果が

「乗り洩らしたからもう一度行かなくては」となるわけですが、別の後悔するわけではありません。季節や天候で異なる車窓風景をもう一度眺めることができるのですから。

「この位の長さまでなら盲腸線と言ふのだろう」などという議論には私は関心がありませんが、「この線はなぜ盲腸線なんだろう」と

いうことには興味が湧いてきます。

山陽本線を西へ向かって関門トンネルを出ると九州最初の駅が門司駅。この駅はトンネル開通以前は大里(だいら)駅と言っていたようですが、昭和17年のトンネル開通に伴い門司駅に改称、従来の門司駅は門司港駅としたのだそうです。現在も鹿児島本線の起点はこの門司港駅で、門司港―門司間が盲腸線となりました。

指宿枕崎線や日南線を回った三年後再び九州へ出かけた際、この門司港駅まで行くことにしました。先ず大阪南港からフェリーで宮崎港へ。そこから日豊本線、吉都線、肥薩線、豊肥本線、久大本線、日田彦山線とぐるぐる巡って四日目に小倉から門司港行の電車に乗りました。

門司港駅は昭和63年(1988)にその駅舎が国の重要文化財に指定され、観光の目玉として人氣が出ており、私も以前から行ってみたいと思っていた所です。赤レンガの東京駅と同じ大正3年(1914)建築ということですが、その趣は東京駅とは全く異なり、白壁に深緑色の屋根の風格ある建物です。100年を経た現在も使

われている設備も多くあり、まさに「生きている博物館」です。駅舎の正面は、トンネルのできる以前下関から着いた連絡船の乗客を迎えるべく、船着場の方を向いています。まさに九州の玄関口だったわけです。

また駅前地区にはかつての貿易港としての繁栄ぶりをうかがわせる商社や船会社、銀行等の建物がいくつも建ち並び、一度は行ってみる価値のある所です。

ところで九州にしかない面白い盲腸線があります。地元の人には既にお馴染みとは思いますが、博多南線という、新幹線をちよつと延伸させた盲腸線です。博多駅新幹線ホームから新幹線車両で一駅、終点南博多駅まで8.5 Kmの路線です。山陽新幹線の博多車両基地に設置された駅ですが、正確に言えばこの線は新幹線の範疇には入らず、JR西日本が管轄する在来線の扱いとことです。乗車券の他に自由席特急券(1000円)が必要になります。新幹線車両に乗って博多まで所要時間僅か8分。周辺に住む人々の便利な足になつているものと思います。

“灯台もと暗し”。横浜にも盲腸線がありました。鶴見線です。

(53)

鶴見駅の階上のプラットホームを発車した電車はしばらく高架線で町並みを見下ろしながら走り、やがて平地へ下りると工場群の裏手を走るようになりませんが、その先は海に向かって櫛の歯が3本出ている形に分かれています。最初の歯の終点は海芝浦駅。2本目は大川駅、3本目は扇町駅となつています。京浜工業地帯の中心部で、車窓からはJFEスチール、東芝、昭和電工その他大手の工場建屋と設備が見えます。

ユニークなのは海芝浦駅です。京浜運河の防波堤ギリギリに設置されたプラットホームは改札口が東芝の工場内にあるため、東芝関係以外の人は許可なく改札口を出られません。

この地区は工業専用地域ですからここを居住地にしている住民は基本的にいないはずで、終点で降り降りするのは殆んどがこの工場勤務者か関係者ということになります。終点の三つの駅相互間の連携は全くないので、例えば海芝浦駅から大川駅へ行くには始発駅の鶴見へ戻るか、少なくとも櫛の歯の付け根の駅まで戻って鶴見から来る電車に乗換えるしかありません。

この鶴見線と事情は異なりますが「隅から隅まで全部乗ってみよう」ときめた趣旨にぴったり的小さな盲腸線が山陽地方にあります。小野田線(山口県)の途中に雀田(すずめだ)という駅がありますが、そこからさらに分かれて2.3 Km、終点の長門本山(ながともとやま)駅に到着します。小野田線の支線ということで個別の路線名は付いていません。

戦前この地の海底炭鉱から掘り出された石炭の輸送のために敷設されたということです。現在雀田―長門本山間の運行ダイヤは朝7時前後に2本、夕方6時台に1本だけです。

私は前夜下関泊まりだったため、翌朝下関発6時ちよつどの始発に乗り、小野田経由でこの盲腸線に乗りに行きました。雀田から先の乗客は私一人だけ、折返し長門本山発には私の他に数人の学生が乗っただけでした。

### おわりに

平成19年2月の指宿枕崎線を皮切りに始めた私の乗り鉄の旅は、ちよつど10年経つた平成29年3月で完了しました。その最後の区間は九州新幹線の熊本―新八代

間。新八代駅で目標達成となりましたが、その駅は奇しくも最初の旅で鹿児島中央から先行開通していた九州新幹線に乗った時の、当時の終点下車駅でした。

JR線は現在の総延長約2万Km・・・地球を約半周する距離ですが、歩くのではなくのんびり座席に座っていれば運んでいってくれるのですから、こんな気楽な旅はありません。

カメラは持つて出たものの、走っている車窓から風景を撮るのはすぐにやめてしまいました。カメラを向けてシャッターを押すことに気をとられ、変わる風景を楽しめないことに気がついたからです。それからは車窓風景をじっくり眼にやきつけることにしました。

乗りに出かける度に乗車区間をメモしてきましたが、関東近県は日帰り、遠方は4〜5日かけて回ったときもあり、出かけた回数60回余り、日数は延べ130日ほどでした。

「車窓雑記」は第76号から本号まで三回に分けて寄稿致しましたが、これをもって終了させていただきます。

(完)