

新緑に映えるホームのツツジかな

夜、22時半。妻の車で高松駅へ向かう。今日は一日雨が降っていて、まだ止まない。小雨の中、車から降りて駅舎へ入る。コンコースはこの時間ともなると、さすがにひっそりとしている。つい数時間前に買った切符を片手に改札を通過して8番線へ行くと、まだそこだけが明るく活気がある。各方面からの特急が到着して、一見華やかに見えるけど、降りてくる乗客は一様に疲れている。

さて、これから乗るのは23時09分発の「マリンライナー68号」岡山行きだ。最終の岡山行きなのだが、これ岡山まで行っても岡山での接続はとんでもないものになっている。車内は仕事帰りのサラリーマンや私のような旅行者が入り交じっている。まもなく発車する。

早朝、深夜帯を走る「マリンライナー」はほとんどの駅に停まる。岡山ー高松間輸送の他に始発列車、最終列車としての役割も担っているからだけど、それでも電車だから快適に走って20分くらいで坂出に着いた。こんな時間でも岡山へ渡る人は結構いるもので、降りた人と同じくらいの人に乗ってくる。でも、発車時刻なのにまだ動き出さない。上りの特急が遅れているためらしい。その接続客を待つため、しばらく停車する。最終だし、岡山では博多行きの臨時快速「ムーンライト九州」や東京行きの寝台特急「富士」に接続しているので、無視するわけにはいかない。

10分ほど遅れて到着。慌しく乗り換え客がやってくる。みんなが乗ったことを確認して、ようやく発車。

今回（平成13年5月2～6日）はまず岡山へ行き、3時半頃に京都へ出る「ムーンライト高知・松山・山陽」に乗って京都へ行く。それから2日かけて山陰本線を鈍行で走破して、4日の晩に下松の楠君のアパートに入る。下松では2泊して連休最終日の6日に帰る予定になっている。5日をフリーにしているけど、どこへ行くかはまだ決めていない。

いつも走っている道を上から眺めながら瀬戸大橋に入る。街灯や車のライトがわずかに点々とするだけだ。このJR瀬戸大橋線も神戸の震災から年々利用客が減っていき、ここ数年は橋の開通以来、毎年過去最低を更新していて、去年も更新してしまった。あの地震で神戸の高速道路の高架が倒れて輸送の大きなパイプが寸断されたし、JRでは夜行特急が迂回していたし、新幹線も新大阪と姫路の間は不通の期間が長かった。これが響いて、乗客は航空機に流れた。もし、あの規模の地震が瀬戸大橋を襲ったら、橋脚は折れて海に沈むかもしれない。それを考えると、乗客心理として橋を避けてしまうのは仕方のないことなのだろう。

その瀬戸大橋を渡り、茶屋町までのトンネル群を抜けて、30分ほどで岡山に着いた。途中、すれ違った下りの最終「マリンライナー」も結構混雑していた。10分の遅れは縮まるどころか11分とさらに遅れての到着となった。博多行きの「ムーンライト九州」が長い停車に根が張ってしまったように見える。それでも、乗り換え客を乗せると、すぐに発車していった。

さて、これから「ムーンライト高知・松山・山陽」が到着するまで3時間ほどの待ち合わせとなる。3時間ともなると、もはや待ち合わせではない。岡山だと、後樂園や岡山城を散策してもまだ余裕があるくらいだ。でも、名前の通り、「ムーンライト」は高松を通らないし、一番最寄りの停車駅ですら新居浜とか阿波池田だから、わざわざ乗りに行くのも煩わしい。「ムーンライト徳島」でもあれば、高松からでも利用できるのだろうけど、な

いものねだりをしてもしまらない。それなら順路で岡山まで行って、長くても待っていれば、そのうち列車はやってくる。やっと、0時半だ。

まず、新幹線のコンコースへ行く。いつもは賑やかなこの空間も、カーテンを閉めた窓口の辺りだけが薄明るく、全体にしんとしている。待合室に行くと、何人かがベンチに座っていて、何やら物憂げに佇んでいる。ジュースの自販機から流れてくる音楽と、ときどきその自販機の中のアニメーション画像に出てくる喫茶店のマスター風の人何やら大声で喋るので、どうも落ち着かない。窓から見える外のネオンで光っているのは1つ2つだけだ。

気になるのは、女性が4人ほどコンコースをウロウロしていることだ。こんな夜更けに女性が4人、しかも皆別人のようである。別人でも結束していれば、危険性は少ないと思ったのだけれど、見ているこちらのほうまで心配になる。私と同じ「マリンライナー」で降りてきたのか、他の線からの乗客なのかは分からないけど、これ以上進みようがなくなって、途方に暮れているように見える。ブラインドを下ろした窓口に声を掛けて出てきた駅員に相談をしているようだ。しかし、駅員としても何ともしてあげられない。この時間にホテルの紹介もないだろう。岡山の人なら迷うことなどないし、もとより家の人に迎えに来てもらっているだろう。そうしないところを見ると、地元の人ではないらしい。しかし、1時間もすると、彼女たちはどこかへ消えていった。

ぼおっとしていても時間は過ぎるもので、1時半になった。何もすることがないので少し横になる。といっても、何者がいるやら分からないので、熟睡するわけにはいかない。落ち着かないので、30分くらいで体を起こす。外を眺めると、雨はまだ降っている。高松を出た頃には小降りだったので、少しは期待していたのだけど、今日は雨の日本海になりそうだ。そういえば、息も白い。コンコースにはさっきの女性も含めて、ほとんどいなくなって、残っているのは私の他にはあと一人になっていた。だいぶ早いけど、ホームへ戻る。

「ムーンライト」の出る10番線には早くも何人か待っている。スキー板を立てかけているので、最後のスキーを楽しむのだろう。思い出したくもないけど、去年の春の急行「きたぐに」でもスキー組が大勢乗っていた。

2時10分、下り「さくら・はやぶさ」が到着。まさか、このブルートレインのさきがけ的な両列車が併結になって走るようになるとは思ってもみなかった。それを言えば、7年前になるけど、ブルートレインのパイオニアたる博多行き「あさかぜ」も廃止になるとは想像もしなかったことだ。現状を見る限り、もう「さくら・はやぶさ」が単独で走る日も、博多行き「あさかぜ」が復活する日も来ないだろう。

こうやってホームにいて意外だったのは、朝の始発用の列車が1つもホームに横付けされていないということだ。これくらい大きい駅だと、ホームの1つや2つはそういう列車で塞がっているものだが、深夜でも夜行列車や貨物列車が通過するなど通行の邪魔になるからだろうか。

いろいろ観察している間に2時45分、時間が来て列車が到着する。一時ながらぱっと華やいだ雰囲気にも包まれる。ここで私のかねてからの疑問に対する答えが目の前で明かされる。

というのは、今入ってきたのは高知と松山を出発して、多度津で併結されて一本の列車になった「ムーンライト高知・松山」で、13番線に到着した。しかし、実際は「ムーンライト山陽」も加わって、3つの列車が1つになって、10番線から出ることになっている。このあとの予想は大体ついてはいるけど、それが本当に予想通りになるかどうかは分からなかった。それはつまり、13番に入った「高知・松山」が客扱いをしたあと一旦ド

アを閉めて、姫路方面か広島方面へ引き上げて、それから「山陽」の停まっている10番に入ってきて、晴れて一本の列車になるのではないか、ということだ。

はたして3時頃、「ムーンライト山陽」が10番線に入ってきて、3時10分頃に「高知・松山」が姫路方面へ引き上げる。3時15分頃に「高知・松山」が10番線に入って、「山陽」の前に連結されて3列車の併結完了、と考えたとおりになった。しかし、大掛かりな作業だ。「山陽」が13番に入るか「高知・松山」が10番で待つことはできないのだろうか。そのほうが無駄も省けていいのに、と思う。その間、3時05分頃には下りの「ムーンライト」3列車が入ってきている。さすが10両編成ともなると迫力がある。近頃は特急ですら2両とか3両という時代だから、堂々としている。それに客車というのがいい。

到着時間からして、3時くらいからは寝られると思っていたけど、このように発車間際まで車内にすら入れなかったのが、30分は睡眠時間を損じた。でも、あらかじめ13番線に立っていれば、そこで一旦客扱いをしていたわけだから問題はなかったけど、自分の考えに確証があったわけではないから、やはり時刻表どおりに発車する10番で待つしかなかった。

前夜に取れるくらいの指定だから、かなり空きがあった。列車は大きな衝撃とともに動き出し、津山線や吉備線の気動車が眠っている横を抜けて、まもなく旭川を渡る。もう京都まであまり時間もないので、寝ることにする。私の席は窓際で廊下側には誰もいない。この先、多分乗ってこないだろうとさっそく横になる。鞆がちょうどいい枕になる。

横になると、さっきまで感じていた運転の荒っぽさはあまり感じられない。そのうち、まどろんでしまった。このあと、加古川で目が覚めると、明石、大阪、それから京都も間近に迫った西大路以外の駅ではウトウトながら寝ていた。3時間弱を概ね寝て過ごせたので、山陰本線に入っても大体起きていられるだろう。6時21分、京都着。

これから山陰本線に入る。まず、最初に乗るのは6時25分発の福知山行きである。今回乗る山陰本線の列車の中では比較的長い時間をかけて走る列車だ。わずか4分の接続だが、同じホームの奥なので、慌てなくてもいい。

発車間際といっても、休日の朝だからあまり乗っていないと思っていたのだが、各クロスシートには一人は座っていて、何とか空いているところを見つけて座れたくらいだ。ドアがすぐ閉まって発車した。

福知山行き2両、園部止まりが4両の計6両だが、席のことしか頭になかった私は園部止まりの車両のほうに座っていた。列車はすぐに右へカーブして、山陽本線と分かれて高架に入ると、左手には梅小路蒸気機関車館が見えてくる。まだこの時間では動きそうな蒸気機関車はない。

最初の駅の丹波口では眼下に青果市場が見え、活気付いている。ここで行き違う京都行きの列車はこちらの列車以上に混んでいる。朝から京都見物か、ゴールデンウィークの遠出か。いつしか高架も終わって、太秦の東映映画村の裏を走っている。

雨はまだ降っている。今日も天気はあまりよくなさそうだ。太秦を過ぎた辺りから急に鄙びてくる。でも、この雨が幸いして保津峡や嵐山といったところでは列車が右に左にクネクネと雨に濡れた山肌を縫うように走り、山水画を見るような景色が展開される。そう雨を恨んでばかりいてはいけない。こういう風景は晴れた山にバケツで水をかけたからといってできるような風景ではない。今では観光用のトロッコ列車しか走らなくなった旧線が保津川沿いに見える。このようなところをさっさと走り去るのは非常にもったいない。せめて半日でもゆっくりしたいと思う。

その原風景のようなところを過ぎて、馬堀辺りから開けてくる。もう亀岡市の近郊に入ったようで、周りには田んぼが広がっているけど、駅周辺や道路沿いには住宅が並んでいる。次の亀岡で2分の停車。ここで福知山行きの2両のほうへ移る。やはり立たざるを得なかった。どうもこの辺はもともとある国道9号付近は別にして、田んぼがあるところに家を建てて、街になったような感じがする。

亀岡を出ると、右手に京都縦貫道と国道9号が並んでいる。どちらもたくさんの車が走っているけど、皆どこへ行くのだろう。城崎か鳥取か出雲か、どこも人気のあるところだから現地では大変だろう。そういう私も今晚は松江か出雲市に泊まろうと思っているから、少々不安ではある。

亀岡以来どんどん寂しくなって園部に着く。電車が何編成も停まることのできる側線を持つ大きな駅なのに、周りを見てみるとそうでもない。駅舎も橋上駅で立派だけど風景にマッチしていない。ここで後ろ4両を切り離して2両になる。

昨日は朝から雨が降り続いてひんやりしていたので、仕事でも久しぶりに上着を脱がなかったけど、今日もその肌寒さが残っている。京都の山間だからだろうか。でも、今日と明日は日本海側を通るので、妻の勧めで上着を持ってきたのだが、どうやら正解のようである。妻に感謝しなくてはならない。岡山駅でも大いに役に立ったけど、私は少しくらいと、たかを括っていた。

園部川を渡ると、右手には山が迫ってきた。というより、もうすっかりローカル線の風景になっている。周りは田んぼと山ばかりだ。船岡を出て川に沿うと、トンネルと鉄橋の連続になる。日吉の駅周辺などは温泉街を思わせる。

沿線の山々を見ていると、正に新緑の季節だ。明るい緑色があちこちで芽吹いていて、それまでの濃い緑と合わせてまだらになっている。線路脇には5月だから、線路脇をはじめ、あちこちでツツジがよく見に付く。山や川、田んぼの風景というのは、やはり電車よりディーゼルカーがよく似合う。

知らないうちに列車は高いところを走っている。家々も国道9号も見下ろせ、街が一望できる。そんな中にある下山駅は山を削ったような駅なのに、さも平地にある駅のような風情だ。ここで今日初めての特急である「はしだて」と行き違う。

テレビ塔が見えると、にわかに市民会館や体育館のような建物が目立って、きれいな橋上駅の綾部に着いた。6年前の「急行三昧」のときに急行「丹後」に乗って、綾部で降りたが、まだ地上駅でこんなに明るくはなかった。もちろん、舞鶴線の電化もまだできていなかった。わずか6年ですっかり変わってしまった。あと少しで福知山だ。

十数分後、綾部と同じような雰囲気福知山の市街地に入る。テレビ塔が見えて、左右に公共の建物が並んでいる。違うのは右手に天守閣が聳えていて、沿線では高架工事が行なわれている点くらいのものだ。8時35分、福知山着。

福知山を初めて訪れたのは、もう15年も前の話になる。本格的にJRの全線完乗を目指して乗りに出かけた最初の旅で、この福知山にやって来た。また、先程の「急行三昧」でも真夜中だけど、お邪魔している。駅や駅前の雰囲気はその頃と変わっていない。でも駅の構内は全く変わってしまっている。高架工事の影響もあろうが、それよりかつては何本もの側線を持ち、そこにDD51ディーゼル機関車やキハ58系気動車、旧型客車などが所狭しと並んでいた光景が今はない。レールはすっかり剥がされ、そこへ高架の福知山駅を建設するようだ。あの国鉄時代を思い起こさせる情景を少しでも知っている私にとってはなんだか寂しい。

福知山では1時間半ほど待ち時間があるので、一旦改札を出る。訪れたことがあるとは



いっても、駅から出て観光をしたわけではないから、周辺に何があるかなど知るはずもないし、別段予習をして来てもいない。でも幸い、近くにお城があることが分かった。福知山城は明智光秀の居城であったということは知識として知っている。知っているというだけで、これまで駅周辺しか歩いたことがないから、もちろん行ったこともない。ただ、お城というのは、その街のシンボルのような存在なので、そこへ行けば何だかその地のことを全て知ったような気分になるので、

行ってみることにする。前回、お城巡りをしたからといって、今回もそれに倣うというわけではない。

お城は駅から1キロ足らずの距離にあるので、歩いて15分くらいで着く。少し変わった形の天守だ。北側には由良川が流れていて、もともとなのか雨の影響なのか水量が多い。天守の中は福知山市や福知山城の歴史を中心とした資料館になっていて、内装もそれ用に近代的になっている。まるでお城の形をしたビルのように、学生時代に行った北九州の小倉城を思い出した。

資料館は福知山城の歴代の城主の名前が紹介されていたり、武具や書状や藩札などの展示もあった。また当時の暮らしぶりを人形を使って解説しているので、視覚的にも分かりやすい。その中で一番興味を引いたのは、近代から現代にかけての福知山の地図であった。もちろん、鉄道があるからだ。

9時半過ぎに駅に戻って、改めて駅舎を眺める。昭和30～40年代に建てられた駅舎らしい風格と落ち着きがある。この味のある飾り気のない駅舎も車との共存のため高架になる。残しておきたいけど、それもままならない。

改札に入って弁当を買って、発車ホームへ向かう。さすがは福知山だ。列車を待っている間にも山陰本線、福知山線、舞鶴線など様々な列車がひっきりなしにやってくる。昔からの要衝の地だけのことはある。

9時40分頃、豊岡方面から2両編成の電車が乗客を乗せて入ってきた。どうも、この列車の折り返しのような。降りるや否や、すぐに乗り込む。この辺りでは日本海はまだ見えないのだが、それでも海側の座席に座るのは旅行者の性なのだろう。だからといって、海以外は見たくないというのではない。車窓から見えるのは海であれ、山であれ、街中であれ、全て景色だ。それぞれに表情があるから面白い。席は大方埋まった。

9時56分、発車。北近畿タンゴ鉄道の列車が右手の奥のホームで発車を待っているけど、こちらより乗客が多い。天橋立に行く人たちだろう。

駅構内の奥のほうではターンテーブルが見える。蒸気機関車の時代にはなくてはならな



い設備だったけど、いまや無用の長物と化している。高架工事のあおりで朽ちるより先に廃棄されていくに違いない。

ひと駅近く北近畿タンゴ鉄道と併走して分かれると、辺りが開けてくる。雨は福知山で降りたときにはもう止んでいたけど、まだ雲が低い。前回同様油断はならない。

朝ご飯はさっき買って来た鮎寿司だ。これは福知山城の天守から眺めた由良川で取れた鮎を酢に漬けたものに酢飯を詰めたものだ。味はまあまあよかったけど、漬け込んだ鮎の酢が少し利きすぎていて、酸っぱかった。もう少し酸味を弱めてもいいと思う。解禁日となる6月以降に買ったほうがより美味しいのかもしれない。

だんだん駅間が長くなってきた。沿線の風景を見れば、納得してしまう。でも、思い出したように現れる駅自体はなかなか年季が入っていて趣きがある。

30分ほど走って、和田山に着く。ここを訪れるのも、10年ぶりくらいになるだろうか。広い構内はそのまま、煉瓦造りの車庫も残っているけど、肝心の列車が停まっておらず、播但線のホームに寺前行きの列車が発車を待っているだけである。播但線も姫路-寺前間が電化されていて、直通するのは特急「はまかぜ」だけになってしまった。ほんの数年前までは客車列車も走っていた線だが、急速に近代化されてしまった。全線電化されると、「はまかぜ」も安閑とはしていられなくなるだろう。

列車は円山川に沿って北上する。結構幅の広い川で、支流がいくつも合流してくる。やはり、雨降りでは水量は多い。

ようか

八鹿の駅は構内はあまり広くないのだけど、意外と主要駅のようなのだ。特急も停まるし、
ひょうのせん
スキーで有名な氷ノ山への最寄り駅にもなっている。181系気動車による氷ノ山へのハイキングの団体用の臨時列車がホームで休息を取っている。

周りが急に賑やかになって、まどろみから覚めると豊岡だった。こんな調子だから、あまり駅の印象など覚えてもない。全ては寝不足のせいである。駅前から観光船の出る玄武洞を経て、11時23分城崎着。JR西日本の駅にしては珍しく、駅名標に住所が書かれてあった。



城崎では約30分の待ち合わせ。ここも10年程前に来て、近くの温泉旅館で泊まっているのだが、ここも駅前の風景を覚えていない。だから、変わっているのかいないのかすらも分からない。

さすがは温泉を持つ駅だけのことはあって大勢の人がいる。次に乗る列車はもうホームに停まっているので、その列車の席を確保してから外に出る。駅前には立派な温泉があって、通りすがりの私のような人でも入れるようだ。また、駅正面には飲料用の温泉も湧き出ている、

ちょっと飲んでみる。疲れなどに効くとなっているけど、1回飲んだくらいでは分かるまい。駅に立ち食い蕎麦でもあれば食べようかと思ったけど、あいにくないので車内に戻る。

さて、これから乗るのは浜坂行きのキハ47系気動車の2両編成だ。京都からの電化区間はひとまずここで終わりなので、これから先はディーゼルカーになる。久しぶりに聞く力強いエンジン音は電車のような軽快感はないけど、気動車独特の重厚さがある。11時51分、特急「北近畿」からの乗り換え客を待って発車。

列車は山を間近に見ながら、田んぼの広がる中をのんびり走る。でも、待望の日本海はもう近くだ。次の竹野は北前船の寄港地であったところであり、今では海水浴場で夏は賑わう。今のところ、車窓からはまだ見えない。

そのうち、いくつものトンネルに入っては出てを繰り返して、いよいよ日本海に出る。昨日からの悪天候で予想通り荒れている。そんな中、列車はエンジンを唸らせてどんどん登っている。

香住に着く。行政の上では町になっているけど、なかなかどうして大きい町のように。ドラマの舞台にもなったところだから訪れる人も多いのだろう。香住といえば、カニを連想する。シーズンにはぜひとも食べに来たいところである。

さて、列車が香住を発車すると、そわそわしてくる。鎧と餘部の間にある山陰本線のハイライトともいべき余部鉄橋が控えているからだ。前回通ったのは、平成7年の「急行三昧」での急行「だいせん」に乗車中のことで、夜行列車ゆえに夢の中であった。その前となると、初乗りのときになるけど、そのときのことをまるで覚えていない。あれほどの鉄橋なのに、どのくらいの高さなのか、どんな光景なのか記憶にないのである。

鉄橋の手前の鎧に着いた。駅は既に高いところにある。ホームや待合室は雨に濡れて人影もない。列車はこれから鉄橋を前に気構えているというか、準備をしているというか、自らを落ち着かせるために全体が静まり返っている。そして、思い立ったように動き出す。

駅を出てすぐトンネルに入るので、いつ鉄橋を渡るのか分からず、気が抜けない。雨はだいぶ小降りになってきて期待はさせるけど、雲は低いのでまだまだ回復には程遠い。



そうして、2つ目の短いトンネルを出ると、突然宙に浮かんでいるような感覚になる。これが余部鉄橋だ。窓を開けて橋の下を覗き込むようにして直下を見る。目がくらみそうなくらい高いところを走っている。

私はこれまで高千穂鉄道や大井川鉄道で高さ100メートル前後の鉄橋を渡っている。それらと比べると半分にも満たない40メートルちょっとの高さであるにもかかわらず、迫力の点においては引けを取っていない。その高さでも眼下の家や車が豆粒のように小さく見えるのだ。歩いて渡ろうも

のなら、足がすくむに違いない。この高さで吹く冬の日本海の強風を想像すれば、15年前に起きた回送列車の転落事故も合点がいく。

右手の山の間からは日本海が見える。高いところから、しかも山の間から見える海というのは東海道本線の熱海付近などでも見られるけど、それとはまた違った風景で妙な感じがする。ほんの10秒あるかないかの出来事だった。

くたに

久谷ではホームの脇に藤の花が咲いている。淡い紫色がホッとさせるけど、そこら辺に



無造作に広がっていて、しっくりとこない。単なる先入観かもしれないけど、藤の花は棚で咲いてこそ、まとまりがあってきれいに見えるのだと思う。のんびり走っていても、もう浜坂に着いた。12時45分着。

ここでも30分の待ち合わせ。次に乗るのは13時15分発の鳥取行き普通列車だ。とりあえず外へ出てみるけど、特に目に付くものはない。程なく戻って、発車を待つことにする。

大阪からの特急「はまかぜ1号」が到着して、その接続客を乗せて、定時に発車。この列車もキハ47系の2両編成で、しかも国鉄時代の塗装のままだ。

諸寄もろよせから居組いぐみの駅間がものすごく長く感じられる。しかし、実際は5キロちょっとだから平均的な距離なのだけど、間にトンネルがかなりあったからそう感じたのだろうか。それとも、車窓風景が単調になってきたからだろうか。

福部では対向の上り列車も私の乗っているのと同じ国鉄色のキハ47系で、駅もローカル駅そのものといった情緒ある建物だった。こういう風景は十数年くらい前だと、全国の至るところで見られたものだったけど、近頃は随分貴重になってきた。この次がもう鳥取で、県庁所在地駅の隣の駅でもこんな古めかしい建物がまだ残っているというのも山陰本線らしくていい。

その鳥取には13時58分に着いた。次は14時07分発の米子行き普通列車で接続がいい。これが今回の山陰本線で乗る列車のうち、一番長い時間を走る。といっても2時間半程度で、かつての山陰本線からは考えられないくらい短い。ほんの5年くらい前には客車列車も少しは残っていて、それらが長い距離をじっくり時間をかけて走っていた。時刻表の上での机上旅行ではあるけど、のんびり揺られたいなと思ったものだ。でも、今ではダイヤの効率化、つまりは車両運用の効率化のために列車の短距離化が進んでいて、かつてのような列車など望むべくもない。時代の流れとはいえ、つまらなくなった。

ホームには次に乗る列車が停まっているので、荷物を座席に置いて改札を出る。城崎や浜坂では何も食することができなかったので、何か食べたい。鳥取といえば、かに寿しだ迷わず買って列車に戻る。すると、間もなく列車は動き出した。

米子行きはこれまた同じキハ47系ディーゼル気動車2両だ。左手にはおびただしい数の気動車が側線に横たわっている。特に急行型のキハ58系が目立つ。これだけすし詰め状態で並んでいるところを見ると、恐らく廃車の運命なのだろう。かつては全国各地で見られたこの系列も誕生してもう40年が来る。今なお現役のものでも、かなりくたびれていて延命工事などで何とか命脈を保っているが、JR化後の新型車両の登場などでその数は相対的にどんどん減っている。好きな車両でも時代の流れ、車齢の高さには抗し切れない。残念だが仕方がない。

車両の群れを通り抜けて湖山を過ぎると、左手に大きな湖が現れる。これが湖山池で、一面に水面が広がる。しかし、これは池というには大き過ぎる。湖を名乗らせてもいいくらいだ。

室木で12分停車する。この間に特急「おき2号」と行き違い、快速の「とっとりライナー」に追い抜かれる。この室木駅は一見、少し入り組んだところにある寂しい駅のようにだが、急行でも停まりそうな風格のある駅舎を持っている。でも、「おき2号」はともかく「とっとりライナー」ですらそ知らぬ顔をして通過していった。

途中で、また居眠りをして気が付くと、湖が今度は右手に広がっている。東郷湖で、

ちょうど対岸には羽合温泉がある。鳥取県はどこへ行ってもいい温泉があつて、そのいくつかでもいいから訪れたいのだが、未だに実現していない。わずかに平成7年の「急行三昧」で鳥取駅前の「鳥取温泉」に入っただけで、温泉地には足を踏み入れたことがない。鳥取に泊まることもなく、数時間の滞在ですらしないのでは温泉に行きたくても行きようがない。好きな道とはいえ、列車に乗るだけの旅では難しい。

倉吉に着くと、かなりの乗客が降りていった。かわりにその半分くらいの人に乗ってきた。2つ先の由良ではさらに降りていって、私の乗っている車両にはもう10人くらいしかいない。車窓は平坦地になって列車は快調に走っている。車内の雰囲気は雨上がりの風景に似て、しっとりとしている。と書いていたら、赤碕を過ぎた辺りで急に晴れてきた。雲も薄く、高くなってきた。これは明日以降、期待が持てそうだ。

みくりや

御来屋辺りから再び日本海が広がる。ただし、間に国道9号があり、また平地も広がっている。遮るものはないけど、少し離れていて見えづらい。その国道9号は上下とも渋滞が激しい。こういうとき鉄道は強い。何事もないようにその横を通り過ぎていく。車に乗っている人たちは恨めしそうにこちらを見ている。

だいせん

左手に頂きを雲に隠した大山が見えてきて、右手には日本海が悠然と広がっている。そうしていると、左手から架線を張ったレールが寄り添ってくる。伯備線だ。今日の大山は全体に霞んでいるので、ぼやけて見える。これも雨の影響だろう。まもなく伯耆大山に着く。米子から新見行きがやってきて、それから下りの特急「やくも15号」が我々の列車と新見行きを待たせて通り過ぎていった。8分停車して発車。

16時40分、米子着。小郡からの特急「おき4号」も同じ時間に到着した。境線には「鬼太郎列車」、側線には急行「だいせん」用の気動車4両編成、キハ187系新型特急用気動車、旧「出雲」の客車やキハ58系の使われていない車両などが並んでいて、見えて飽きない。

次の列車は16時55分発の出雲市行きで、これまたキハ47系だ。今日乗った気動車は全てこの系列であった。これで松江まで行って、今日はお開きにする。

本当は出雲市で泊まる予定だった。全線鈍行を通せるし、朝も松江で泊まるより1時間遅く起きても下関到着は同じになるので、予定通り行ってしまってもいいのだが、松江は今まで降りたことがない。出雲市は学生の頃に、蕎麦を食べたり、出雲大社へお参りしたりしているので、今回は初めての松江に泊まることにした。松江はいつも高架の上から街並みを眺めるだけだったので、いい機会だ。それに明日の朝は早起きをすれば、急行「だいせん」が臨時に出雲市まで延長運転されているので、これに乗ると、出雲市で当初予定していた列車に乗ることができる。全線鈍行の方針が崩れるけど、松江で降りることにする。

列車が走り出してしばらくすると、国鉄時代からの昔懐かしいオルゴールが流れてきた。ゼンマイの切れそうなゆっくりとしたリズムとまた古いせいもあって、かすれて聞き取りにくい音が時代を感じさせる。側線にはかつて普通列車として使われていたであろう客車や無用となった貨車が並んでいる。

安来で近々登場するらしい新型のキハ126系の試運転列車に出会う。全体に角張った車両で、無骨な表情だ。車体はステンレスでこれもまた馴染みが薄い。なんだか鉄の塊が走っているようだ。山陰本線には似つかわしくないようだが、いずれ当たり前のようにその辺で走り回るようになるのだろう。

後のことになるのだが、このキハ126系と米子で見たキハ187系の両気動車は7月のダ

イヤ改正で前者は快速用、後者は特急用として旧型車両から置き換えるために登場することになっている。これで旧来からの車両がかなり淘汰されるらしい。

今、沿線は田んぼばかりだが、5月に入ったというのに、まだ田植えをしていない。私の住む香川では4月の半ば過ぎくらいから田んぼが緑の絨毯を敷いたようになっている。もともと、品種が違えば植える時期も違うだろうし、気候も違うから同じものさしでは測れない。

今日の日本海は雨のせいもあって荒れているけど、突然おだやかな水面が広がったと思ったら中海だった。どおりで静かなはずだ。今まで見てきた湖山池や東郷湖とは比べ物にならないくらい大きいので、すぐには湖とは分からなかった。その中海や宍道湖には様々な珍味があるというから、ぜひとも食べてみたいと思うけど、何分この貧乏旅行、初日に贅沢をしてしまったら、あとあと困るので、今度来るときまで我慢する。

貨物を見ながら東松江を出ると、間もなく高架の松江に到着した。17時38分着。

さて、これからホテルを探さねばならない。ゴールデンウィークの県庁所在地だけにとこも満室かもしれない。できれば駅から近いほうがいいけど、そうも言ってもらえない。駅の周辺は大勢の人で賑わっている。車の通りも多い。どうなるかと心配だったけど、幸い2軒目にあたったビジネスホテルが空いていて、料金も安く、駅のすぐ南ということもあって、そこに泊まることにした。宿に入ったのは18時頃だった。

さっそくご飯を食べに行こうと思う。地元のもを手軽に食べられる居酒屋でも普通のラーメン屋でも何でもいい。ところが、しばらくベッドでゆっくりしようと思えば横になっていたら、知らないうちに寝てしまっていた。気が付くと、21時を回っている。もうこの時間から外へ出る気にもなれないので、自動販売機でビールを2本ほど買って飲むと、夜の更けた23時頃に床に就いた。ちょっとでも街を歩いてみたいということで松江に泊まってはみたものの、意味のない宿泊になってしまった。また来ることもあるだろう。

「新緑に映えるホームのツツジかな」の続きを読む