



・山陽本線 笠岡

笠岡 - 多度津間の島々を巡る巡航船。カプトガニの棲む海を行く。

山陽本線笠岡駅は写真の中央、遠景の山のふもとにある。



・伝馬船を曳航する木造機帆船。石材、一般貨物運ぶ。

・津山駅

姫路発広島行き普通列車の出発。機関車の次に、郵便、荷物の合造車。



びんごおちあい ・備後落合駅

機関庫がある。

写真中央は広島発姫路行き普通列車。右は木次線の気動車。

ホームには機関車に給水する設備と、荷物運搬用のリヤカーがある。



カプトガニの海

山陽本線の下り列車が、山と海との間に身を寄せ合うように立ち並ぶ家々をかき分けて笠岡駅に着く。ここで下車。家々の軒下の路地をたどり、船着場へ。

多度津、笠岡諸島方面行きの巡航船に乗る。最初に止まるのは生家のある神島（うしろのしま）。わずか二〇〇m程の海峡の真ん中で停まる。下船する客は近寄って来た手漕ぎの和船に乗り移る。島の船着場は海に沈み込む石積み斜面である。和船は巡航船から離れて漕ぎ進み、この斜面に乗り上げるようにして止まり、人と荷を降ろす。

このあたりの海はカプトガニの繁殖地である。地元ではドンガメと呼んでいる。五億年位昔の古生物、三葉虫の末裔といわれている。大きくなるまで脱皮を繰り返す。小学生の頃、この脱皮殻をもらって宇都宮の小学校に持参した事がある。

この海の船の動力源は焼玉エンジン。始動するとき、シリンドラーヘッドの鉄の玉をバーナーで赤くなるまで焼く。カッチャ、カッチャ、ポンポンと、のどかな音をたてて、ゆっくりまわり出す。

（昭和二十七年頃）

芸備線に入る。備後落合、三次と、機関庫が隣接する駅を通る。江（え）の川そして太田川の支流に沿って走り、広島に至る。
（昭和三十八年）

津山を後にした姫新線の汽車は津山盆地の平坦線を水田を見ながら走る。やがて山がせまってくる。中国勝山に着く。林業の盛んなこの地域の中心の町である。中国勝山駅を出発すると旭川の鉄橋を渡る。この川は岡山を経て瀬戸内海に通じている。鉄道開通以前は高瀬舟による物流が盛んだったと聞く。

この町には石積みの舟着場が保存されており、昔のにぎわいを想像することができる。

汽車は山峡に入り、いくつかのトンネルをくぐる。谷が急に開け、市街地が広がる。新見に着く。

岡山 - 米子を結ぶ伯備線と合流する。伯備線の沿線は石灰石の産地なので、貨物列車が多い。新見の機関庫では多くの貨物用機関車が煙を上げている。



・山陽本線 瀬野

上り貨物列車を車窓から見送る。

写真の左は瀬野機関庫。

・山陽本線 備後赤坂

真夏の水田と上り貨物列車。

(昭和37年)



・呉線 須波

瀬戸の海に沿って走る下り貨物列車。

・山陽本線 尾道

千光寺公園の眺望。尾道水道と瓦屋根の市街と下り貨物列車。

(昭和37年)



車窓の虫かご

笠岡から山陽本線下り普通列車に乗って西へ。

駅の北側に福山城を見上げる福山を過ぎると、芦田川を渡り、備後赤坂に着く。急行列車の停まらない駅である。背後の山から石材（花崗岩）を産するので、貨物ホームにジブクレーンがある。

国道二号線が線路と並行して走る。ときどきトラックが土けむりを上げて通る砂利道である。あたりは一面の水田。遠景はアカマツの丘が続く。

駅に近い踏切で、いとこのR君と上りの急行列車の通過を待つ。広島発東京行き急行列車が煙を勢いよく噴き上げて、あっという間に通り過ぎる。石炭の灰の粒が飛んで来て目に入った。痛い。

その後、夏休みが終りに近づき、上りの汽車に乗る。キリギリス一匹ときゅうりを虫かごに入れ、網棚のネットに吊り下げる。開け放った窓から心地好い風が入り、キリギリスは「チョン、ギース」と鳴き続ける。

(昭和二十七年頃)

本線経由と呉線経由

尾道を後にした山陽本線の下り列車は、瀬戸内海に沿って波打ち際を走り、糸崎に着く。機関庫と数多くの側線のある糸崎は、鉄道の要衝である。

三原から呉線の線路を分岐する。呉線は三原駅の南の山を巻くようにして海岸沿いに進む。山の斜面の段々畑、海の島影と行き交う大小の船。瀬戸内らしい風景が車窓に展開する。

呉線はローカル線のように見えるが、線路規格が高く、重い幹線用機関車が乗り入れており、山陽本線の海岸線の観がある。一方、山陽本線は三原から山間に入る。長い登り勾配が続く。さほど高くは無いが、急斜面の山々の間を谷に沿って進む。高原状の西条の盆地に出て、平坦線走る。西条を後にすると、再び山間に入り、今度は下り坂となる。対向の貨物列車が噴煙を上げ、登ってくるのが見える。機関車は先頭に一輛、後部に二輛、合計三輛。すれ違う時、車窓からプラスチック音が三回飛び込んで来る。

(昭和三十七年)



・山陽本線 徳山

疾風のごとく通過する東京発西鹿兒島行き特別急行第5列車「はやぶさ」。
大型蒸気機関車の引く14輦の長大編成客車列車。



・山陽本線 徳山

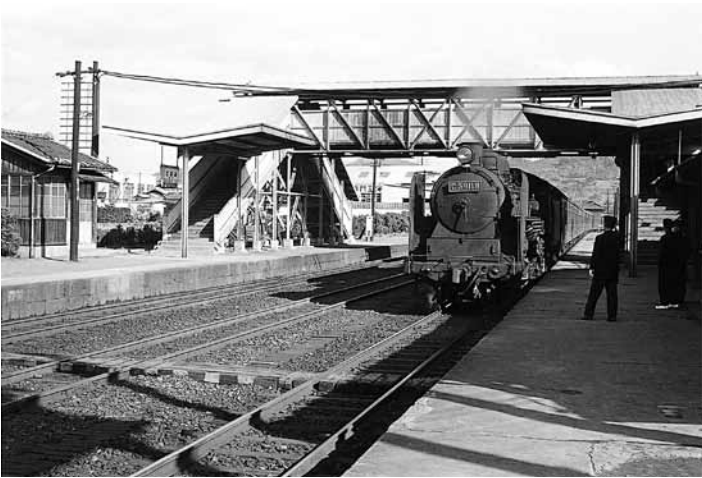
上り貨物列車の到着。冷蔵貨車の多い編成。

・山陽本線 富海

鹿兒島発東京行き荷物専用第42列車が駆け抜ける。

・山陽本線 富海

岡山発門司行き普通第223列車の到着。
門司まであと100km。



徳山駅の朝

一九五〇年代の頃、大きな駅では明治の機関車が貨車入換作業に働く姿が見られた。夜行列車の車内で目が醒める。大きな駅で停まっている。夜明け前の車窓に、貨車の列が並び、その向うから短く甲高い汽笛と歯切れの良いプラスチック音が聞こえる。
やがて、我が客車の前の方で、これとは対照的な低い汽笛の音。夜行列車は明るくなった構内をゆっくり動き出し、明治の機関車の音が遠ざかる。日本中、どこでも見られた汽車の旅の一場面である。

一九六〇年代の今、東の空が明るくなり始めた徳山駅に到着。ホームに降りる。貨物ホームでは、貨車の入換作業が行われている。しかし、明治の機関車では無く、昭和になって製造された機関車である。

後続の夜行列車が九州めざして次々にやって来る。その合間をかくくぐるように通勤の普通列車、そして貨物列車が到着、出発する。

(昭和三十七年)

すおうなだ
周防灘に沿って

徳山から普通列車に乗って西へ。小さな町、富海で途中下車。駅近く、線路沿いの小高い丘に登り、海と町と山を眺める。鳥影の無い、外洋のような周防灘が広がる。海岸は白砂青松の世界。

山陽路は、中生代、古生代の堆積岩、変成岩の上を後から貫入した無色鉱物に富む花崗岩、流紋岩が広く覆っている。白砂青松のイメージがある。山にはアカマツが多い。人々が薪を採るので、山の手入れが行き届き、盆栽のように美しい。このアカマツの山が東海道、山陽の基本的な車窓風景と思う。

汽車は本州西端の下関に着く。蒸気機関車は解放され、機関庫へ帰る。機関士さんのご好意により、駅から機関庫まで添乗させていただく。走り出すと、激しい動揺と振動、そして巨大な動輪がレールを叩く音。予想以上であった。(昭和三十七年)

* * * * *

後年、車窓から山のアカマツ林が姿を消した。山に緑は在っても、昔の姿では無い。盆栽のような山を背景に汽車が走る風景は過去のものとなった。