

鉄道との出会いを振り返る <前篇>

<1> 鉄道の線路と出会った日

小学校5年生までを過ごした静岡県の吉原市は東海道の吉原宿を中心に街ができた。

1889年(明治22年)に官営鉄道の鈴川(すずかわ)駅が開業したが、駅があったのは隣村の元吉原村だった。この鉄道は、1895年(明治28年)に東海道線と名を変えて、我が国の主要鉄道幹線のひとつになった。

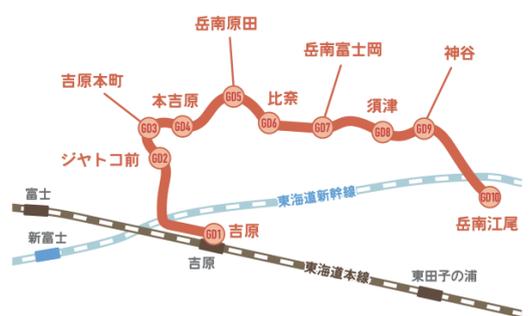
1956年(昭和31年)に鈴川駅は駅名が改称されて「吉原駅」となったが、この時には私はこの町にはいなかった。のちに吉原市は隣の富士市と合併して、富士市の一部になった。

我が家から鈴川駅までは約4Kmあり、日常的に利用するような存在ではなかった。唯一の接点は、父が東京と吉原を往復しながら仕事をしている関係で、時々聞く土産話ぐらいだった。

東海道線の富士駅からは身延線が甲府に向かって走っていた。富士駅を出ると北に向かって走り、潤井川を渡る手前に豎堀(たてぼり)駅があり、渡った後には入山瀬(いりやませ)駅があったが、我が家から一番近い豎堀駅まで4Km弱で、さほど親近感がある路線でも駅でもなかった。

1949年(昭和24年)に、東海道線鈴川駅から旧吉原宿のある本吉原までを結ぶ岳南鉄道が開通した。この路線の吉原本町駅は我が家から徒歩で20分ほどのところにあり、宿場を中心に栄えた町の足になるかと思いきや、さほどの存在ではなかった。日産の工場用鉄道として誕生したのが始まりで、のちに江尾(えのお)まで延伸されはしたが、製紙工場のパルプ用木材や工場の燃料輸送が主で、人間の足としての存在ではなかったように記憶している。日産の工場がなくなった今、「日産前」という駅は「ジャトコ前」に変わってしまった。

日常生活必需品は近所の商店で事足りて、特別な買物があるときにだけ吉原宿の商店街へ出向くことがあった。町に入る時に吉原本町駅で、路面を横切る線路を跨がなければならない。踏切は駅のプラットホームの先端にあり、まれに停車中の電車を見ることがあったが、路面から見る大きさと厳つい顔つきの電気に驚いた。しかし電車を見た記憶は僅かしかなく、殆ど走っていない超ローカル線だったのかもしれない。固い鉄のレールの上を、巨大な塊がゆっくりと唸り声を上げて動き出す様を見たのは、ここが始まりだった。小学校二、三年生頃だったように記憶している。



<2> 線路の響きを知った日

ある日、近所の友だちと「鈴川へ行かざあ(行こう)」ということになった。遠くの景色を見に行ってみようという冒険心だけだった。どこをどう歩いたかは思い出せないが、旧東海道を歩いたような気がする。舗装されていない道路を時々トラックが砂埃をあげて走り抜ける景色の記憶がある。一時間ほど歩いて辿り着いたのは鈴川駅の東側の踏切、時刻表などを見たわけではないので、いつ列車が通るかはわからない。ひたすら待ち続ける内に汽笛の音が聞こえ、踏切の脇の草むらで緊張の一瞬。

走って来たのは貨物列車を長く連ねた編成で、踏切を通過するには思いの外時間がかかった。通り過ぎた後で誰言うともなく踏切に入り、遠ざかる列車の響きを足の裏で感じ、さらに線路に耳をつけて体感した。

帰り道の途中でうす暗くなり始め、家に着いたらもう完全に暗くなっていた。往復二時間の道のりを歩いて、貨物列車の通過を見て、見えたものや感じたことを友だちと語り合いするうちに遅くなってしまった。おなかも空いたし、疲れたし、母に叱られたが、何か達成感がある一日だった。

この踏切へは、この後も何度か出向いているのだが、記憶に残る冒険のひとつと言える。

貨物列車がいくつもつながった長い列車が通り抜ける音、風を切る音、足の裏や耳で直に感じた線路の響きは今でも忘れない。貨車の種類により「トム」「ワム」などの種別記号があることを知ったのもこの頃だった。

鈴川の踏切は、現在は立体交差になって消えてしまったようだ。 <https://yahoo.jp/GXcHEu>

### <3> 田子の浦と浮島沼

鈴川駅の東京側の次の駅は東田子の浦。駅の北側に浮島が原が広がり、浮島沼があった。釣り好きの父に連れられて何度か鮒釣りに行ったことがあるが、あまり釣れた記憶がない。「糸を垂れてひたすらあたりを待つ」という仕事は私の好みではなかったが、父に言わせると、「落ち着きがない、辛抱強くない」だった。

その名が示すように、湿地帯で浮島が沢山あり気をつけないと浮島に足を取られて底深いぬまに沈む人も少なくなかったということから、子どもだけで行ってはいけない所と言われていた。

富士山の火山灰・火山礫・熔岩などの下を数多くの伏流が流れ、末端の吹き出した所にできた泥地。南北に幾筋も流れる伏流の終端が地表に現れ、それらを結んで東から西に流れる沼川となり、鈴川で駿河湾に注ぐ。父との鮒釣りはバスと歩きが多かったように覚えている。我が家は吉原の町の中心部よりやや西側だったので東海道線の鈴川駅を利用することはなく、どこへ行くのにもバスを利用していた。

何度目かの鮒釣りの時に、浮島沼の南側に東海道線の東田子の浦駅があることを知ったが、利用したことはない。田子の浦から見た富士山の秀麗さを詠った歌人がいたことを知ったのもこの頃だった。

今では、東田子の浦駅の北側に「浮島が原自然公園」があり、周辺の景観も一変した。

### <4> 初めての東京への旅

小学校の低学年のころだったと思うが、夏休みに、父が東京へ連れて行ってくれた。鈴川から東海道線の上り列車に乗るのは初めてのことで、ワクワクした。

東田子の浦、原、左窓に富士山、右窓に松林がしばらく続き沼津に着く。海辺の景色に気を取られている内に富士山は愛鷹山の後に隠れてしまう。三島を過ぎると車窓の両側に山が迫り函南駅に入る。

丹那トンネルは7,8分の長さだったように覚えているが、どこまで闇が続くのかと緊張した。トンネルに入ると同時にそこかしこの座席で「ガタン・バタン」と音がして車窓が閉じられる。ただ轟音と暗闇ばかりの時間に退屈していると、どこからともなくやや黄色味がかかった灰色の煙が車内を漂い始める。

トンネルを抜けると一斉に窓が開けられて、車内の空気が再びきれいになり、海が見える熱海駅に入る。長い暗闇の後で見る海の景色は新鮮で、希望に満ちた感じがした。

相模湾の大きな広がりを実感し終える頃に藤沢に到着。再び低いながらも山の中に入ると戸塚、大船、そして横浜駅に入る。この頃には横浜駅から海が見えた。

トンネルに入ると窓を閉めるが、それ以外は窓を開けて風を受けながら走り去る景色をひたすら眺め続けた。時にはレールの響きの子守歌にして眠りに入ってしまうこともあったが……。

東京駅に着いて便所で顔を洗ったら、ハンカチが真っ黒になった。蒸気機関車が引っ張る鉄道なので、この汚れは避けることはできない。むしろ、「旅に出た証(あかし)」のようなもので、清々しさを感じたのは私だけではなかったかもしれない。

### <5> 驚き続きの山形への旅

東京への旅を体験した翌年だっただろうか、母方の祖父母が住む山形へ連れて行ってもらうことになった。

東海道線を降りて上野駅まで行き、東北本線に乗る。そして福島で奥羽本線に乗り換えなければならない。

かなり大きな旅になるので、父が時刻表を見ながら事前の説明をしてくれた。

東海道線から東北本線に乗り換える間の時間を利用して、昼食を挟んで周辺を案内してもらった記憶があるが、どこへ立ち寄ったかまでは覚えていない。唯一記憶に残っているのは、地下鉄銀座線上野駅から国鉄の上野駅までの地下道に浮浪者(今風に言えばホームレス)の寝床が軒を連ねるように並び、なんとも名状しがたい臭いと雰囲気を感じたことだった。片足や片手を失い、眼帯やサングラスをつけた傷痍軍人が白装束で白い

箱を突き出して立っている姿も強烈だった。

東北本線は広い関東平野を走るのでトンネルがなく、快適な車窓だった。黒磯を過ぎると頻りにトンネルが登場するのだが、旅慣れてきたせいか車窓の風景や列車の汽笛などからトンネルが接近するのを感じて、多くの人よりもワテンポ早く窓を閉められるようになった。

福島で乗り換えた奥羽本線は驚き続きだった。プラットホームに止まっている列車は蒸気機関車が先頭と末尾に付いている不思議な編成だった。走り出すとしばらくして、その理由がわかった。

福島駅を出ると人里が点在する平らなところを西北西へ一直線に走るのだが、車窓から前方と後方の景色を目視すると明らかに上り坂になっているのがわかる。最初の駅は笹木野だが、次の駅へ入ると地形を実感することができる駅名の庭坂。単線なので反対方向から来る列車とは停車駅でしかすれ違えない。反対側のホームに止まっている列車を見たら貨客混合編成だったのも驚きだった。

目の前に立ちのぼる海拔 500m~600mの山を避けるように、裾野を迂回して松川の谷に入る。谷沿いに流れに沿って蛇行を繰り返して、小さなトンネルをいくつも抜けながら少しずつ高度を上げて行く。蒸気機関車の音が少しずつ喘ぎに聞こえてくると駅で停車する度にスイッチバックするようになる。喘ぎの音が最大になるのが板谷駅から峠駅。板谷峠を越える難所で、レールのつなぎ目の響きもかなり鈍重な間隔になり、蒸気機関車のエンジン音も喘息患者の呼吸困難を思わせるような音色になってくると、最高地点の峠駅になる。板谷峠の「カ餅」という土産物が名物とのことで味わってみた。

折悪しくも、列車が難所にかかる頃に尿意を催し、隣の車両の便所へ行くことになった。便所での用が済み扉を開けて通路に出た時、頭の中に記憶されている「席は進行方向と逆の方向にある」という記憶が邪魔をすることになった。どこまで歩いても父が待つ自分の席が見つからない。最後尾の車両まで行きまた戻るが、その間にもスイッチバックは繰り返されるので、完全に方向感覚を失ってしまった。もう頭の中は混乱状態で、右往左往を繰り返す内に自分の席を通過してしまいそうになった所で父に声をかけられて無事帰着ができた。

帰る時にはこの失敗の反省を活かして、米沢から福島までの間は席を離れず、車窓の景色に集中してスイッチバックを観察した。おかげでスイッチバックがどのように行なわれているのかがよくわかった。

いくつもある旅の思い出の中で、いくつになっても忘れない苦々しい思い出であるのと同時に、スイッチバックが好きになるきっかけにもなった。

駅名	福島	笹木野	庭坂	赤岩	板谷	峠	大沢	関根	米沢
海拔(m)	71	95	131	300	550	622	469	306	249

福島盆地から米沢の盆地に向かう分水嶺を越える鉄道で、車窓の風景から開通工事の困難さが想像できた。

## <6> 鉄道のない国への旅

家庭の事情が急変し、母方の実家（宮城県伊具郡）へ一時的に転居することになった。昭和30年7月、五年生の夏休みだった。

早朝、まだ暗い内に家を出て、吉原本町駅から岳南鉄道に乗って鈴川駅へ。鈴川駅から東海道線で東京へ。東京駅から上野駅へ移動して、東北本線で白石駅へ。さらに白石駅からバスで峠を越えて、大張（伊具郡丸森町大張）へ。出発時も到着時も暗闇という一日がかりの大きな旅を経験して辿り着いた所は、夜になると月と星の他には灯りがないような世界だった。

すでに山形までの旅を経験していたので、この時間の長さはさほど苦痛でなく、車窓の風景を堪能することができた。しかしながら、中学一年生の姉を筆頭に小学生以下の男の子三人を伴って、450Km（鉄道だけの距離）の旅路をこなした母にとっては疲労困憊の一日だったに違いない。

東北本線の白石駅から南東へ約8Km（当時は二里と言っていた）、鉄道路線から隔絶された山間に移住することになり、鉄道との接点はなくなってしまった。

ある日、祖父母の家の裏山をどこまでも上り詰めて見たら何が見えるのかが気になり一人で冒険してみることにした。このあたりの山は海拔 300mにも満たぬ低山ではあるが、その先には幾重にも山並みが重なっており、視界の一番奥には蔵王連峰と思しき雪の山が並んでいて、その手前に少しだけ平坦地が広がって見えた。

そしてその平坦地を小さな黒い点のような物が白い煙を引いて左から右へとかすかに動いているのがわかった。すると次の瞬間、「ポーッ」という汽笛の音が聞こえた。「あ、あそこからバスに乗って来たんだ」と、子どもながらしばし感傷に浸った。自分の立ち位置を再確認するような経験となり、この景色は長く記憶に残った。

この村には10ヶ月滞在することになったが、二本の脚の他には自転車と僅かな本数のバスしかない世界で、鉄道とは全く無縁な暮らしになり、日々の友達との遊びもこれまでとは全く異なるものになり、毎日が面白かった。この村は東北本線と常磐線に挟まれた山間で、仙台からも東京からも隔絶された不便な村になっている。村の将来を考えると鉄道の新設が望まれるとして、阿武隈川に沿って福島と丸森を結び、東北本線または常磐線につながる新線の開設を望む声が出ていた。のちに国鉄丸森線として開通し、現在は阿武隈急行鉄道として福島・丸森・槻木を結んでいる。祖父がこの鉄道の開設を請願する地元代表メンバーの一員であったことを後年、祖父の口から聞いたことがある。

しかしながら歴史の流れは残酷なもので、今や人口減少が加速した結果、私が10ヶ月通った大張小学校は、2022年3月に廃校になってしまった。

### <7> 東京への旅

宮城県伊具郡丸森町立大張小学校で6年生になった。もう完全に周辺の空気に馴染み「山村の子」になっていた。一学期が始まり、初夏の温もりが感じられる頃に、東京へ転居（転校）することになった。

仙南交通のバスに乗り白石駅まで小一時間。夕方が近い峠を越えた時には、折角友達も出来て楽しい毎日だったのに何だか勿体ないなと思いつつ、車窓の景色を見送った。

白石から上野までは各駅停車で9時間かかるので、夜行列車を使うことになった。これまでに経験した東北本線の旅では昼間だったが、今回は初めての夜行列車ということになった。バスの本数が少ないので、まだ明るい内に白石駅まで来て、列車が来る20時まで時間を潰すことになった。駅の待合室で待っていると、6年のクラス担任の先生が見送りに来てくれた。実家に帰る先生は一足先に下りの仙台方面への列車に乗った。夜行列車と言っても、寝台車など接続されていないので、固い背板が直立する座席で、どうやって寝れば良いのかわからなかった。暗闇になってしまった車窓に目を配り退屈しのぎをした。

越河（こすごう）・貝田（かいだ）・藤田・桑折（こおり）・伊達（だて）・瀬ノ上（せのうえ）・福島、変わった駅名が現れるのを楽しんでいたがいつの間にか眠りに入ってしまった。

不自然な体勢で眠ったり起きたりを繰り返している内に山間をうねるように走る景色が一変して、広い平野を走っていることに気がついて目が覚めた。

上野駅には4時半か5時頃に着いたように覚えている。初めての夜行列車の旅は、体中が不自由で、熟睡した気分にもなれず、この日は一日中ポーッとしていた。

かくして、我が家族は東京の住人となった。

以上