

次の100年へ… 伯備線は地域の貴重な宝です

への変化による郡外への通勤者の増加、買い物スタイルの劇的な変化などにより、地域内で生活が完結しなくなったのです。

郡外への転出、著しいマイカー普及さらには少子化も進み、高校がある根雨駅でさえ、一日の平均乗降者数は10年前の約520人から150人以上減っている今日です。

伯備線は先の地震でも懸命な努力のもと、早く復旧しましたが、災害で不通となったのを機に廃線になる路線もあります。

そうした地域では、人口減に加え、マイカー利用が常となっているので、廃線になると心情的に寂しいものの、実際にはそれほど困らないのではないか、という見方もあります。

たしかに、電車で乗ろうにも便数が少なすぎる、駅までが遠い、ホームによっては陸橋を登らねばならないのがつらく、利用しなくなったという高齢者の声もあります。

一方で、今は日々の移動は車だという人も、いつかマイカーに乗れなくなる時が来るかもしれないと、送迎してくれる家族や近所の人との都合が合わない場合もあるでしょう。

そんな時、駅までは町営タクシーやデマンドバスで行くことができれば、「誰に頼まなくても、体一つと明確な運賃」で移動できる鉄道があることは、日野郡で暮らし続けるための大きなアドバンテージです。

また、土地勘のない観光客にとっては、線路をたどれるということは日野郡への距離や道のりのイメージが持ちやすく、訪問の後押しにもなります。

車の有無にかかわらず、誰でも一人で行動でき、旅行者も気軽に来れる地域… それらを可能にするのは鉄道やバスといった公共交通なのです。

伯備線この100年、次の100年

日野郡内の駅が次々100周年を迎えています

今年の3月、日野郡最初の伯備線の駅、江尾駅が大正11年に開かれて100年を迎えました。7月に根雨駅、10月に黒坂駅、そして来年以降、生山、上石見、上管駅も順次100周年を迎えます(武庫駅は昭和36年に開駅)。

江尾駅、根雨駅、黒坂駅ではコロナ禍の中でも一定の感染対策のもと、駅前に人がつどってイベント開催などで100周年を祝うことができました。



「高校在学中に電化され、制服が煤煙くさくなくなったのが嬉しかった」「根雨高校までの最後の駅だったから、生徒で高員で江尾からは離れたことはない」



「50年前も米子への通勤時は3人しか乗ってなかった。ここから汽車に乗って帰って来るのは楽しかった。」



「昔は転車台があり、子供の頃、近くで遊んでいた。駅員さんに呼ばれて回転を手伝った」「村木とクロムムの倉庫が立ち並び、牛市の時は父が牛のお尻をたたいて買車に乗せた」



「心を含めて清掃され、塵一つ落ちていません。駅は地域の顔、みんなのよりどころです。」

上石見駅は伯備線で最も標高の高い「高原の駅」です。



「家の前に汽車が通る便利などと言われて日野町針木から上石見に搬入してきた。本当に驚かされていて便利だった」

「上石見駅の親戚の家に来た時、初めて電車を乗って、夢中で手を振りました。(50年前の小さい子)」



「最大の試練」 鳥取県西部地震で不通に。完全復旧までの42日間、平成12年10月6日に起こった鳥取県西部地震では、「R米子支社(当時)」

「元々の人に話を聞くと、50年前の日野郡はそんな様子だったそうです。」

「最大級の試練」 鳥取県西部地震で不通に。完全復旧までの42日間、平成12年10月6日に起こった鳥取県西部地震では、「R米子支社(当時)」

「元々の人に話を聞くと、50年前の日野郡はそんな様子だったそうです。」

「やくもは真の『優等列車』」

「やくも」は、やくも運行開始50周年の節目の年でもありません。今年、やくも運行開始50周年の節目の年でもありません。今年、やくも運行開始50周年の節目の年でもありません。

「新たな100年へ…」

100年前、伯備線は地域の強い望みによって開通しました。今ではあるのが当たり前と考えられ、つい役目を見落としてしまいがちですが、この地域の宝、伯備線を次の100年にも、われわれの手でつないでいきたいと思います。

【エピソード② 祝!やくも50周年】

「いやあ、やくも! 酔いましたわ〜」米子に公演に来た吉本新喜劇の役者さんの声です。

運行開始当時は、日野郡でも「すごい特急ができる」と話題になったというやくもは、中国山地をくねくねと進み、谷田峠をはじめとする急勾配も通ります。滝山(日野町)近くの勾配でも徐行するから、上石見で汽車を逃したら黒坂まで車で行って追いついた人もいました。そこで、減速しすぎずカーブを走れる「振り子式車両」が昭和57年の電化を機に全車両に導入されましたが、酔う人はさらに酔うのです…。今年、50周年を記念した国鉄カラーのリバイバル車両が運行され、乗ってきた人の懐かしさと鉄道ファンの輝く目を一身に集めています。

● 陰陽を結ぶ鉄道開通は地域の願い

「伯備線のもたらした地域の発展」

大正8年、岡山と山陰を結ぶ路線の開通をめざす地元からの熱い要望を受けて伯耆大山から徐々に延伸してきた伯備線は、大正11年3月の江尾駅を皮切りに、どんどん新駅が開かれ、昭和3年、山陰山陽を結び全線開通しました。

日野町が100周年を記念して公募していた駅愛称は金持おしどり駅(根雨駅) 鏡山城駅(黒坂駅)に決まりました!

▲根雨駅・黒坂駅100周年記念式典での愛称応募者への授賞式

▲「海山公園の桜とつじの季節には、岡山からもたくさん客が来て、黒坂駅から臨時バスが出ている」

「スキー客がわんざと来たので食堂や旅館も多く、年末の日用品の市の時は店がずらりと駅前並んだ(上石見駅)」

「生山始発の一番列車に間に合いたく、貨物列車の車掌室に乗っけてもらった(上石見駅)。(今はそんなことできない)」と貨物の運転士さんは苦笑い。

「鳥取市から大阪へ出た人も福知山線経由より遠いから、遠回りになるのに伯備線の『たいせんで帰省してきていた』(根雨駅)」

「たいせんで帰省してきていた(根雨駅)」

「浜からの魚の行商のおばさんたちが生山駅でバスに乗り換えて町内に散らばっていた。店が減った今、毎日行商が来た50年前の方が便利だった。ほんに多量といえるところはなかった(生山駅)」

「赤多里(日野町)・生山駅から16キロ離れた集落、昭和の頃はクロム山で大変な降雪を見せた。」

▲50年前の根雨駅の朝の光景。ホームには蒸気機関車が写っていますね。煤煙で服が汚れたというのはSL世代共通の思い出です。

▲生山駅でバスに乗り換える人々

管内で脱線や転覆はなく、軽傷者のみで済んだものの山陰本線と境線がその日のうちに復旧できたのに対し、被災箇所七割が集中していた伯備線は運休せざるを得ず、代替バス輸送もできませんでした。

そんな中、JR西日本米子支社は、阪神・淡路大震災の経験者を含む他の支社からの応援も得て、のべ4000人の4日間にわたる不眠不休の復旧作業で運転再開にこぎつけました。

再開の後、再び余震と長雨のため、根雨と生山間が不通となり、たが、今度はバス輸送でのし、僅にのべ6万人以上の乗客を山陰山陽の両方向へ運びました。

この数は伯備線が多くの人にとって日常の交通手段であることの証です。

● 日野郡での持続可能な生活に必要なもの

この100年のうちに社会の人口構造や産業・生活のスタイルがガラリと変わりました。農業から「会社勤め」

【エピソード① 鉄道開通で減ったもの】

その昔、スペインで鉄道が開通すると激減したものは、「山賊」です。歩いて山越えをする旅人や行商人がいなくなったので、彼らの荷を担えなくなったというわけです。つまり鉄道とは、命と財産を守りながら安全に遠くまで移動できる手段でもあったのです。

現代では、新幹線開通後に交通事故死者が激減したと言われるように、事故の被害者、そして加害者にならない移動手段としての価値も見直されています。