



「出雲紀行」

佐藤邦彦* (文), 佐藤教子** (俳句)

まえがき

子供っぽいことをいうようだが、乗り物—汽車、電車のたぐい—に乗るのはきれいな方ではない。2年前に阪大を定年退官して少し暇が出来たので、国鉄—今のJR—のまだ乗ったことのない路線を選んで旅をして廻るのも面白かろうと考えた。(旧制)高校の友人に、学生の中から国鉄が飯よりも好きで、長年かかって国鉄全線2万キロを完乗したという変り者がいるけれど、今の私には、それはちょっと無理かもしれない。しかし幸い、昭和62年4月から国鉄は分割民営化されているので、私の住まいに近いJR西日本の全線約5千キロの完乗ならば、今からでも出来そうである。でかけるのは一人が多いが、時には妻と二人ずれになる。そういうときには、ただ汽車に乗るだけではだめなので、他のメニューも入れることになる。この「出雲紀行」もそういうふうにして出来たものである。

書きためた紀行文を眠らせておくのももったいないので、大学時代の友人で出版社に多少関係のある男に声をかけたら

「君は溶接の本でも書いているよ。」

とあっさり逃げられてしまった。「生産と技術」誌にこの駄文を載せて頂けるのは、だから、無上の光栄である。なお、本文中で今年とあるのはすべて昭和63年のことである。

「出雲紀行」(1)「ウエストひかり」と特急「やくも」の旅

急に思い立って松江にでかける。行こうと決めたのは、3日前の8月25日である。夏の終わりにどこかへでかけようとは、お盆を過ぎたころから妻と話し合っていた。私達が会員権をもっている箱根芦の湖のホテルならば、無料宿泊券もあるし、比較的割安で行ける。しかし、できれば今まで行ったことのない所へ行きたい。ということで、結局、松江へ2泊3日の旅に出ることにする。

でかける前に宿と往復の座席だけは確保しておきたいので、いつものように観光案内書を調べて、宿は松江温泉のリゾートホテル(ホテル一畑)を8月28日から2泊予約する。松江までのルートはいろいろあるが、交通公社の時刻表を調べて、ゆきは時間的に一番早い新幹線岡山乗継ぎで伯備線の特急「やくも」の指定を取り、かえりは日本交通の米子・大阪特急バスの指定を取る。

岡山までの新幹線は「ウエストひかり」に乗る。JR西日本が飛行機と対抗する為に今年3月の時刻改正から新大阪・博多間で運行を始めたもので、普通車は通路の両側に二列ずつ座席を配置した新型車両で編成されている。これには前からぜひとも一度乗ってみたいと思っていた。岡山からの特急やくもは、カーブの多い線路を高速で走る為に開発された振子電車で、揺れがひどくて乗り心地が良くないという評判があると聞いている。どの程度のものか、これも楽しみである。

昭和63年8月28日(日)。晴。朝は涼しくて秋の気配が感じられる。新大阪9時30分発ひかり55号(ウエストひかり)に乗るために8時過ぎに家を出る。

ひかり55号は新大阪駅20番ホームから出る。

*佐藤邦彦(Kunihiko SATOH), 大阪大学名誉教授
産業技術短期大学, 学長, 工学博士, 溶接工学

**佐藤教子(Kyoko SATOH), 主婦

ホームに上がってみると、列車は既に着いていて車内の掃除中であつた。新大阪着9時08分の上りウエストひかり50号が折り返して下りのひかり55号になるのである。ホームで待っているのは家族ずれのレジャー客、海外旅行帰りらしい大型トランクをもったOL風の2人ずれなどで、背広にネクタイのビジネス客はほとんどみかけない。妻は

「東京行のひかりとずいぶんちがうわね。」
というけれど、夏休み中の日曜日というせいもあるのかもしれない。10号車の指定の席についてから、私だけ前のほうの自由席を見に行く。このひかりは12両編成で、1号車から7号車まで自由席、8号車はグリーン車、あとは普通指定席である。自由席もすべて横に4列の新型車両で、7号車の半分はビデオルームになっている。車内放送によると、500円払えばビデオを見せてくれるという。横4列の座席配置のせいで、座席はゆったりとしていて、足のせがないのとリクライニングの角度がすこし小さいのを辛抱すれば、グリーン車の座席に劣らない快適さである。

このウエストひかりは、新大阪を出ると新神戸・岡山・広島・小郡・小倉に停車して博多には3時間10分で着く。最近まで6両編成ときいていたが、いつから12両編成に変わったのであろうか。新神戸を出て間もなく検札にきた車掌にたずねてみると

「おかげさまで評判がよくて、自由席では座れないお客様もいらっしゃいますので、すこしずつ12両編成の列車を増やしています。来年の春には全部12両編成になります。」
と、笑いながら答えてくれた。

私達の座席の前と横に、男性2人、女性3人子供5～6人の大部隊が乗っていて、新大阪を出るとすぐ持参のおにぎりを食べはじめて、なかなか賑やかである。彼らのおしゃべりを聞くとともにしに聞いていると、親戚一同連れ立って田舎へでかける一行のようで、岡山でどの線かはわからないが在来線に乗継ぐらしい。この大部隊を眺めたり、窓外に目をやって5月に行った備前焼の伊部の町の辺りを眺めたりして、退屈するひまもなく、僅か55分で岡山に着く。

岡山駅は、四国方面、山陰方面、山陽線の在来線への乗り換え客で、いつものことながら活気に溢れていた。

「カラフルな客いっぱいの夏の駅」

(教子)

今度乗る伯備線の特急「やくも3号」出雲市行は、10時52分に7番のりばから出る。この特急は9両編成の電車で、1～3号車は自由席、4号車はグリーン車、5～9号車は普通指定席である。私達の乗った7号車はほぼ満席であつた。岡山で降りたあの賑やかな大部隊は、この電車には乗っていないようである。

定刻に岡山を出た「やくも3号」は、山陽本線を西へ走って約10分で倉敷に着く。ここから電車は伯備線に入る。伯備線は倉敷と米子の一つ手前の伯耆大山を結ぶ138.4kmの陰陽連絡線で、新幹線が岡山まで開通した昭和47年以降、幹線として整備が進められた。昭和63年現在、全線電化、倉敷・備中高梁間34kmは複線化されている。将来、ここにミニ新幹線を走らせる計画もあると、最近の新聞で読んだ記憶がある。

倉敷を出て間もなく、電車は山陽自動車道と山陽新幹線の下をくぐって、大きな川を左に見ながら北上する。地図を見ると、川は高梁川で、この辺りから新見まで線路はこの川沿いに進む。総社―そうじゃー駅を通過するあたりから、山が両側に近くなり、水量豊富な川を眺めながら進む。次の停車駅備中高梁―たかはしーの手前で、女性の声で車内放送がある。高梁は、板倉氏5万石の旧城下町で、岡山県中部の中心的な町であること、市内を流れる高梁川は県三大河川の一つであることを教えてくれる。やがて短いトンネルを抜けると、電車は備中高梁駅に着く。町は線路の左側の川との間に広がっていて、線路の右側の高みにいくつかお寺が見えるのは城下町らしい風景である。

備中高梁から先は単線になり、両側に山がせまって川幅も狭くなる。方谷―ほうこく一駅を通過する辺りから次の停車駅井倉の間、けずりとったような断崖がつづき、断崖から細い滝が落ちるのが見える。車内放送によれば、この辺り井倉峽といい、岩は石灰岩で、井倉駅の近く

に鐘乳洞もあるという。

井倉駅の先でトンネルを抜けると、やや広がった盆地に出る。岡山を出る時曇っていた空がまた晴れてきた。やがて11時56分新見に着く。ぼつぼつ周りで弁当を食べはじめる人がある。車内の弁当は、高いわりにおいしくないの、昼食は松江に着いてから出雲そばでも食べようと、乗る前に妻と話し合っていたので、私達は食べない。それにしてもちょっと腹がすいてきた。弁当のかわりにみかんを買って食べる。

新見は、姫新線、芸備線の分岐する交通の要衝で、中国縦貫自動車道のインターチェンジもある。新見から15分程の間、電車は谷合いの上り勾配を走る。この回りカーブが多いようだけれど、振り電車はいわれているほど揺れを感じない。私が鈍いのかも知れない。新郷一にいざと一駅を過ぎると長いトンネルに入る。中国山脈の分水嶺谷田峠である。トンネルを抜けると上石見一かみいわみ一駅である。ここは通過するはずなのに、電車は駅の手前でスピードを落としてやがて停車した。どうしたのかと、思う間もなく、右側を上り特急「やくも8号」がゆっくり発車して行った。私達の電車もすぐに発車して、今度は下り勾配をスピードを増して走る。窓から見える川の流れが今までと逆になっている。ここはもう鳥取県である。生山一しようやま一駅を通過する回りから、電車は日野川沿いに下る。線路沿いに通る国道183号に、米子まで51kmの標識がちらっと見える。野が広くなってきた。根雨一ねう一駅着12時40分。次はもう米子である。

根雨を出た電車は日野川の右岸を北上する。右手に「中国横断自動車道〇〇工事」の看板が立ち、山の中腹にはコンクリートの橋脚が見えて、工事はかなり進んでいるようである。もうぼつぼつ大山が見えると思って外を見ても、手前の山に隠れてなかなか姿をあらわさない。伯耆溝口駅を過ぎる回りから平野が広がって、ようやく右手やや後ろに大山が見える。あいにく今日は中腹から上に雲がかかっている。例の女性の車内放送が大山の説明を始める。大山は海拔1,711m、伯耆富士とよばれる中国地方第一の山である。放送が終わるとやがて伯耆大山駅で

山陰本線と合流し、日野川の鉄橋を渡って電車は米子駅2番ホームに着く。窓から境港一さいみなと一行の2両連結のディーゼルカーが見える。米子・境港間の境線17.9kmにはいずれ乗るつもりであるが、今度の旅では乗らない。米子駅で2分間の停車中に、上り特急「やくも10号」が到着する。

私達の電車はあと20分で松江である。民謡で有名な安来一やすぎ一を過ぎる回りから右手に中海が見える。遠く島根半島の山が連なっている。地図で見ると島根半島は、宍道湖と中海を包みこんだ地勢おだやかな半島のように思えるが、現実には幅の狭い半島にそそり立つように山並みが連なっている。この山並みの上に白い夏の雲が浮き出ている。

「雲の峰山並みに沿う湖(うみ)の街」

(教子)

東松江駅を通過して宍道湖と中海を結ぶ水量豊かな水道に沿い、電車は定刻13時29分松江駅高架ホームの3番線に到着する。このあと電車は終着の出雲市まで行くのだけれど、私達はこの松江で降りる。

松江駅は高架のホームが二面あり、階段を降りたところに改札口、そこを出るとコンコースになっている。高架下にはショッピングの店が並んでいて、山陽本線の神戸駅と構造が似ている。こういう構造の駅は乗客にとって一番使いがたが良く、何かの本で読んだ記憶がある。駅は比較的新しく、こんなことをいうと松江の人に叱られるかもしれないけれど、この程度の規模の町にはもったいないような駅である。

駅前から頻繁に出ているバスに乗って、とりあえずホテルに向かう。

「出雲紀行」(2) 一畑電鉄と

JR大社線に乗る

昨日から松江に来ている。

今日は、一畑電鉄に乗って出雲大社へ行き、そのあと日御碕をまわってJR大社線で松江に戻る予定である。

昨日はホテルに荷物を置いてから、松江の町

を見てまわった。松江城の大手門から天守閣の
 辺り、城の裏手の塩見縄手の辺りは、団体観光
 客が多いが、そのわりに猥雑さが無い。塩見縄
 手から一步裏へ入ると人通りもなく、曲がりく
 ねた狭い道路の両側に生垣を巡らした古い民
 家が並んで落着いたたたずまいである。

「豆つげの茂り映ゆるや松江城」 (教子)

塩見縄手は、堀に沿って500mほどの間、江
 戸時代の武家屋敷のたたずまいが保存されてい
 る。道端にみかん箱位の大きさで黒塗りの金属
 製の箱が1mほどの台に乗せられているのをみ
 つけた。近寄って見ると、箱の表面に白字で
 「書状集箱」と書いてある。横に立っている木
 の説明板によると、この箱は明治4年郵便制度
 が始まった当時と同じ型の郵便ポストで、この
 付近が環境保全地区の為こういうポストを設置
 した、とある。妻が写真を撮っていると、郵便
 局の車が止まって、ポストの中のものを集めて
 行った。この辺りは、バス停留所の標識も武家
 屋敷のたたずまいにマッチするように、黒色で
 統一されていて、環境保全に力を入れているこ
 とをうかがわせる。

妻が田部美術館を見学するというので、私は
 堀端のベンチに腰を下ろして休息した。堀の向
 う側は木の鬱蒼と茂った小山で、石垣は築かれ
 ていない。堀端には樟、柳、松などが植えられ
 ている。強い西風に枝が揺れていた。傍らで孫
 を遊ばせているおばあさんに

「冬は雪が多いですか。」
 とたずねると

「最近では冬でもそんなに積もりませんよ。だ
 けど風がねえ……。」
 強いというのであろう。

ホテルの窓から眺めた宍道湖も風で波立っ
 ていて、若者の操る帆かけサーフィンも難渋し
 ている。夜は旧暦7月16日の十六夜月が湖面を照
 らし、宍道湖大橋から対岸の国道9号線にかけ
 て頻繁に車の通るのが眺められた。

昭和63年8月29日(月)。晴。一畑電鉄の始発駅
 はホテルに近い松江温泉駅である。駅舎は古ぼ
 けてはいるが、始発駅らしく堂々としている。

駅の付近には、一畑の名前を付けた旅行社、建
 設会社などの事務所があり、駅前のバスターミ
 ナルを出る一畑バス、昨日県庁の近くで見たデ
 パート、私達の泊まっているホテルなど、一畑
 グループはこの付近の大企業らしい。

私達は松江温泉駅9:00時発の出雲市行に乗る。
 電車は4両連結で、座席はボックス・シートで
 ある。客は数える程しか乗っていない。電車は
 宍道湖の北岸に沿って進む。もちろん単線であ
 る。一畑薬師への最寄り駅一畑口で線路は行き
 止まりになっていて、電車はここでスイッチバ
 ックして進むようになっている。この一畑電鉄
 は、一畑薬師への参詣客のために、最初、松江
 ・一畑口間が開通し、そのあとで出雲市の方へ
 延長されたので、こういう駅の構造になったの
 だろうと想像される。

一畑口を出ると間もなく電車は宍道湖とわか
 れて、斐伊川の左岸の堤防沿いに進む。斐伊川
 は八咫の大蛇の神話で有名な川である。はるか
 にかもめが舞っている。

「斐伊川や大蛇はまみえずかもめ翔ぶ」
 (教子)

この辺り、斐伊川下流に開けた田園地帯で、
 転々と建つ農家は、屋根より高い黒松の垣で周
 りを囲まれている。出雲平野の築地松(ついで
 まつ)で、冬の北西風を防ぐ為のものである。
 北の島根半島の山並みと南の中国山地に挟まれ
 て、この辺りは風のきつところなのであろう。

出雲大社への電車は、川跡駅で乗換える。
 川跡・出雲大社前間は、一両のワンマン電車で、
 客は後のドアから乗って、運転手のそばの料金
 箱に運賃を入れて前のドアから降りる。ワンマ
 ンバスと同じシステムである。9時56分出雲大
 社前駅に着く。

何はともあれ、出雲大社にお参りする。参拝
 の人がけっこう多い。電車はガラガラだったの
 に、どこから集まって来るのだろうか。社殿の傍
 らに、千家国造館がある。入口の長屋門には、
 出雲大社の拝殿と同じような太い注連縄が張り
 巡らされて、右側の門柱に

千家尊祀
 千家尊祐

と表札がかけられている。

千家氏は出雲大社の宮司の家であるときいている。このあと日御碕まで乗ったタクシーの運転手の話では、出雲大社にはもう一軒北島国造家というのがあり、こちらは今の天皇家と親戚で千家氏より格が高いという。

「北島の天皇さんは」

と、運転手さんは言う。腰の低いいい人で、タクシーにもよく乗ってくれるという。千家さんは大社の管長で、いつも運転手付きの自家用車を乗り回して

「タクシーには乗ってくれたことがありません。」

と、運転手さんの評判はタクシーに乗ってくれるぶんだけ、北島さんの方が良さそうである。

千家、北島両家のことは、司馬遼太郎氏の作品で読んだかすかな記憶がある。この旅から帰って書棚を調べてみると、「歴史の中の日本」(昭和49・5 中央公論社)の中の「生きている出雲王朝」(初出 昭和36・3 中央公論)で、改めて読みかえしてみると、両家ともに、大國主命から出雲を奪った天孫民族の出雲進駐軍司令官天穗日命の子孫で、天皇家と並んで日本最古の家系であるという。

帰りはJRで松江まで戻る。JR大社駅へ向かうタクシーの窓から、「大社線廃止反対云々」と垂れ幕の出ている建物がちらっと目に入る。たずねてみると

「あんなこといくらやっても無駄ですよ。来年の9月にはなくなるんじゃないですか。」と、運転手さんはこともなげに言う。

偶然にも、帰宅した翌翌日の9月1日の日経新聞に「JR大社線、バス路線に転換」の見出しで次のような記事が出ているのを読んだ。

旧国鉄赤字ローカル線の第3次廃止対象路線となっているJR大社線(出雲市一大社町7.5キロ)のあり方を検討していた大社線特定地方交通線対策協議会は31日、バス路線への転換を全会一致で決めた。これにより、明治45年6月、出雲大社参拝客のため開業した同線は昭和65年3月末までに約80年の歴史を閉

じることになる。

JR大社駅から出雲大社の拝殿までは、歩くにはちょっと距離があるし、出雲市駅前から拝殿のそばまで、バスが頻繁に出ているので、客が便利なバスに流れるのは無理からぬことかもしれない。

JR大社駅は、神社風の様式で木造の堂々たる建物である。廃止される路線の駅とはとても思えない立派さである。駅前広場もたっぷり取られていて、タクシーが数台客待ちしている。入ると中は広々としたホールで、左手に出札口、正面左に改札口がある。ホール正面のガラスを嵌め込んだ小部屋は、以前、出札口に使われていた所らしい。ガラス戸に大社駅の写真がかかっていて、横に説明が書いてある。近寄ってみると、

竣 工 大正13年2月13日

総 工 費 7万円

建築面積 426平方m (130坪)

設 計 者 伊東忠太博士

とある。ホールのがっしりした木のベンチに腰を下ろすと、ひんやりした風が吹き抜けて気持ちが良い。見上げると天井は高い格天井で、燕が巣を作っている。

「大社駅格天井に秋つばめ」 (教子)

出札口で大社駅の建物のオレンジカードと出雲市までの乗車券を買ってプラットホームに出る。

はるか向こう出雲市の方から、13時43分着のディーゼルカーが二つ目玉のライトを点けて、首を振り振り近づいて来る。これが折り返し13時45分発の出雲市行になる。見ると車両は一両である。

乗り込んだ乗客は、大半が観光客で、乗車率は7割程である。定刻に発車し、出雲平野の田園地帯を、荒茅、出雲高松と止まって、僅か12分で出雲市駅に着く。

ちょうど連絡がよくて、浜田始発鳥取行の各駅停車に乗り継ぐことが出来た。列車はディーゼル機関車の引っ張る6両編成の客車列車である。客車は両端に出入口があり、出入口の付近

がロングシート、そのほかはボックスシートとなっていて、扉は自動開閉である。こういう型の客車を見るのははじめてだけれど、おそらく通勤用に造られたものであろう。私達の乗った車両には、「富士重工、昭和57年」のプレートが取り付けられてあった。

列車は、出雲市を出ると、斐伊川の鉄橋を渡って、出雲平野の田園地帯をゴットンゴットンと進む。宍道駅を出ると間もなく、列車は湖の南岸沿いに走る。松江の二つ手前に玉造温泉駅がある。ここで下り列車待ち合わせのため8分停車する。山陰本線は複線化工事が進んでいる

けれど、松江・玉造温泉間はまだ単線である。待っている間にホームをぶらついて、駅前のあたりを眺めて見たが、何もない寂しい駅前で、特急の停まる駅とはとても思えない。

松江には15時03分に到着した。

夜は大橋川に沿う創業明治23年という老舗の料亭で、松江名物の鯛のせいろ蒸しとしじみの赤だしを賞味して、二人ともご機嫌であった。

「ゆく夏を神話の国で惜しみけり」（教子）

（昭和63年9月7日脱稿）

【訂正】

1990年夏号 Vol.42. (No.3)の「夢はバラ色」の文中に誤りがありました。次のように訂正してお詫びを申し上げます。

P62（左）28行目（誤）Mesoscopic

（正）Microscopic