

平成二十六年松江いなさ会総会記念講演

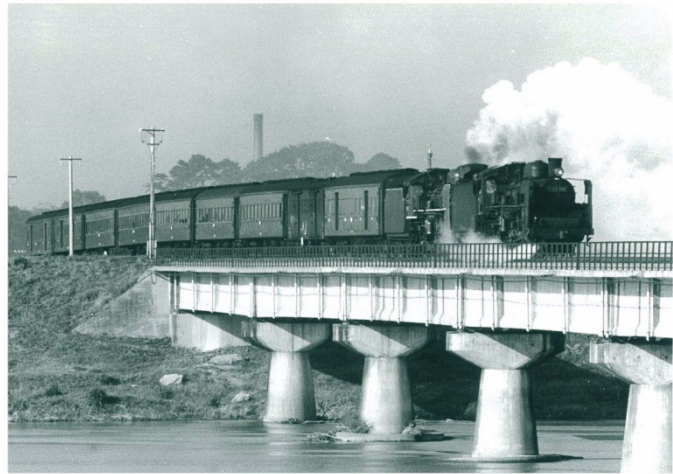
昨今は鉄道趣味の人を「鉄ちゃん」と呼ぶ
 そうです。車両鉄、乗り鉄、撮り鉄、音鉄、
 収集鉄、時刻表鉄、降り鉄、駅弁鉄・・・
 そのいずれにも当てはまりそうな板木さん
 鉄ちゃんが高じて、ついには本物の一畑電車
 までもらってきたという熱のいれよう。壮大
 な鉄道ロマンを披露していただきました。

田舎園長の鉄道ロマン
 さとがた保育園園長
 板木正久（高校二十三期）

蒸気機関とはイギリスの産業革命時に誕生
 した一番原始的なエンジンです。石炭を燃や
 しても七%ぐらいしか動力として使えない、
 二百km走ると力が出なくなる、乗務員は二人
 必要と、実にロスの多いものなのに、それ
 が昭和五十年十二月十四日まで日本国内で活
 躍していたのですから、考えようによっては、
 誠に不思議なことでした。

昔はロングラン各駅停車の列車がたくさん
 ありました。益田始発五時十八分、出雲を九
 時十八分に発車して、西舞鶴着二十時五十五
 分の列車(下の写真)はその代表格でしょう。
 この列車がたとえ遅れても、到着を待って、
 小樽行きフェリーが出ていました。一本の

列車で山陰から乗り継げば北海道まで行ける
 なんて!!! ロマンですなぁ。



下関発五時十八分京都夜行は、各駅停車
 の普通列車ですが、前から四両目にはB寝
 台車が連結された珍しい列車で、全国に三
 つしかない貴重な列車でした。京都市は翌
 朝五時二十四分。後に「山陰号」となりま
 したが、私が乗車した昭和四十七年当時は
 まだ愛称名がなく、切符には「826レ」
 と列車番号のみ記載されていました。買った
 切符は自分の物、駅員には返しませんで
 した。今となってはお金には代え難い財産
 になりました。

汽車には時刻表がつきものですが、時刻表
 マニア垂涎の時刻表は、「ヨンスントオ」と呼
 ばれるもの。当時の国鉄が、昭和四十三(一
 九六八)年十月一日に実施した東海道新幹線
 開業以来のダイヤ大改正で、東北本線の全線
 電化や、準急は急行列車に統合されて無くな
 り急行列車が増発されるなどの大改正でした。

標準記	駅間キロ程	累計キロ程	電鉄出雲市	6	7	8
			出雲科学館	(301)	(303)	(30)
1.65	0.8	0.8	大津町	13	08	03
2.36	1.2	2.0	志	16 ⁴⁵	11 ⁴⁵	06 ⁴⁵
0.83	2.1	4.1	川跡	17 ¹⁵	12 ¹⁶	07 ¹⁶
0.61	0.8	4.9	大寺	21 ⁵⁰	16 ⁵⁰	11 ¹¹
0.99	1.5	6.4	大	22 ⁵⁰	17 ⁵⁰	12 ¹²
1.52	1.3	7.7	伏			
0.92	1.3	9.0	伏			
0.92	1.9	10.9	平田			
3.25	3.6	14.5	島			
0.47	0.7	15.2	湖海新駅			
0.18	0.7	15.9	湖			
4.15	1.7	17.6	一畑口			
13.24	1.8	19.4	伊野			
6.63	1.8	21.2	津野			
1.31	1.3	22.5	高野			
0.10	1.3	23.8	松江フォーク			
0.03	1.2	25.0	秋鹿町			
2.05	1.7	26.7	長江			
2.29	1.3	28.0	朝日ヶ丘			
5.77	1.6	29.6	米・C・ディファニー			
4.92	4.3	33.9	松江しんじ湖温泉			
				(300)	(302)	

時刻表マニアは、列車ダイヤが欲しくなります。今乗っている列車は他の列車とどこですれ違うのか、どこの駅で何分停車するのかなどがわかるものです。上りが上、下りが下になっていきます。

前ページは一畑電車の列車ダイヤですが、出雲市方面が上り、松江方面が下りです。(301)列車は6時13分に電鉄出雲市を出発、松江しんじ湖温泉に向かいます。松江着は7時10分。途中、6時49分に津ノ森で松江6時29分発出雲市行き(300)列車とすれ違います。(300)列車は川跡で出雲市から来た(303)列車とすれ違つて7時26分に出雲市に着きます。川跡駅には出雲市からの(303)列車が先について待っています。居ながらにして電車の旅を楽しめます。

行先板も様々。今日持参したものは「山海關行」。山海関は中国で万里の長城の東端とされてきた要塞ですが、中国東北部に満州国が建国されていたころ、奉天(現・瀋陽)から南下すること四二〇km、満州国国有鉄道の終着駅だった地です。

さとうがた保育園の園庭には本物の一畑電車デハ一形3と6号が二両があります。深夜に電車を運び入れ、ボコボコ状態になっていたのを、家族も職員も総動員して整備しました。私が電車をいただいたのは、鉄道マニアの

究極は本物を手に入れること、子供の世界には本物を置きたかつたこと、地域の皆さんにも、車内で地域の諸問題を考えてほしいと考えたからです。

当然のことながら利用者が減れば鉄道は減便され、廃止になるのです。駅前が寂れ、地域は衰えてしまいます。だからこそ、鉄道を利用して観光客が来るような「まちづくり」を真剣に考えなくてはならないのです。

まちづくりには次のようなことがぜひとも必要でしょう。

- ①地域の人々の意識・共有感。この町が好きで、より活性化していこうという気構え。
- ②まず資源の発掘。町の財産、名物、今あるものにさらに磨きがかけられるかどうか。
- ③町の美化・環境。悪臭、騒音、町並みに違和感のない建物、色合い、清潔感、そこに住む人たちの笑顔。
- ④住民の歓迎感。町の人々が旅行者を歓迎で迎え入れてくれるか。ようこそおいでましたという「おもてなし」の心。
- ⑤旅行者の期待感・憧れ感。
「食う・寝る・遊び」について満足できるかどうか。ここへ来ればきつと何かがある。時間を忘れられるか。ロマンがあるか。ここは素敵な町だと思ふ感動。再度来てみたいと思ふ気持ち湧くか。そのためには一日では見尽くせない量と質が必要。世代を絞ったコーナー(若者向け、中年向け、中高年向け)

があるかどうか。

⑥伝承できるか。地元の次世代の人々も思いを共有してくれるか。時代に合わせてマイナーチェンジ(小さな手直し、部分的なモデルチェンジ)が出来るか。

鉄道関係でいえば、ミニSLは魅力的なものでイベント会場はいつも長蛇の列ができます。遙堪駅だつて面白い駅名です。駅名だつて人寄せのきっかけになるかもしれません。



(文責 引野律子A高校二十期V)