

I 全国鉄道ネットワーク

かつての鉄道の時代、全長 673.8km の山陰本線は、とくに鳥取、島根両県の旅客・貨物輸送の大動脈であった。高度成長期の国鉄時代、複線化、電化が全国通津浦々で進められてゆく中、陰陽連絡という国土ネットワークのひとつの基幹路線として伯備線が取り上げられた。気動車特急やくもの導入、そして少し遅れて、電化、部分複線化という形で、いわゆる鉄道幹線の仲間入りを遂げる。しかし山陰本線は、伯備線電化の一部恩恵を、米子・知井宮（現西出雲）間で受けるが、京都口をのぞき、大部分は単線・非電化で、ほとんど大した投資もおこなわれなままにきた。日本列島の海岸線ぞいに走る鉄道線のなかで、ほとんど唯一ともいえる（亜幹線クラスでは、他に紀勢東線ぐらいであろうか）、長々した単線、非電化の路線として、取り残されつづけてきたといっても過言ではなからう。

もともと日本の鉄道は、狭軌という線路そのものや、路盤、あるいは曲線の処理、機関車の出力や客車、貨車の大きさなどが、結果的に国力に比し、低いレベルでスタートしてしまった。なおかつ 1922（大正 11）年の改正鉄道敷設法で、幹線ではなく地方鉄道網の拡充で全国 2 万マイル論が展開され、我田引鉄とも形容されるばらまきの支線ネットワークも形成された¹⁾。敷設当初から対費用効果が疑われ、輸送効率は昭和初期に早くも頭打ちになっていたことも事実である。山陰地方にも見られるいくつかの支線は、いまだに平均時速が 30km 台にとどまり、大量高速輸送という鉄道の特性がまったく発揮できないまま、JR 西日本のお荷物的存在となっていることも明白な事実である。そのことは本書の藤本レポートや、あるいは私鉄ではあるが、一畑電鉄を取り上げた保本レポートにもうかがうことができよう。

II 山陰本線高速化の内容

山陰本線は、幹線ネットワークとして本来企画された鉄道ではあっても、実質的に支線クラスの実績しか有していない状況となって久しかった。ところが、こうした亜幹線の活性化に近年大きな切り札が現れた。それは大出力エンジンを高速高加速、振り子式の気動車の登場であった。高速高加速という要請にこたえることは、それまでは例外なく電化という手段でのみ達成されてきた。たとえば亜幹線ということでは中央西線、紀勢本線、伯備線などは、1970 年代に相次いで電化され、いずれも振り子電車が導入され、大幅な時間短縮が計られた。しかし JR 発足後、上述の高性能気動車の製造により、必ずしも電化せずに時間短縮をめざすことが可能となり、電化された予讃線をのぞき、高山本線や紀勢東線、土讃線、函館本線、高徳線、あるいは智頭急行などは、最高時速が 130km で運転可能な気動車導入が、今までの距離イメージを覆すほどの、鉄道復権の大きな力となってきたのである。山陰地方でいえば、智頭急行を経由して、鳥取県東部と京阪神を結ぶ特急スーパーはくとは、大阪・鳥取間を 2 時間台で結ぶ驚異的な時間短縮で、高速バスに大きな脅威をもたらした。智頭急行の場合

には新線であったが、この時間短縮には路線環境の高速化対応の工事も大きくモノをいった。路線環境は貧弱な単線非電化の高徳線などは、高松・徳島間を130km/h走行の高性能気動車導入と路線改良により、以前では最速で70分台、63.2km/hが、現在では50分台で、最速83.1km/hと大幅に速度向上を果たし、ほぼ1時間に1本のフリークエンシーで高速バスの脅威に何とか対抗できる態勢を整えたことは記憶に新しい。

山陰本線も、遅ればせながら、島根県の財政支出や民間募金などを受けて、島根県部分の路線改良と、高性能気動車の導入を昨年7月によりやく成し遂げたのである。米子・出雲市間では、電車特急のやくもの運行で高速運転は既にある程度実現されてはいたが、松江市から東西に長い島根県を貫く益田や津和野との鉄道連絡は、著しく立ち遅れていた。松江と益田間は162.6kmの距離は、在来線特急の100km/h前後の平均時速を実現している北陸本線や、函館本線、東北本線、鹿児島本線クラスでは、1時間40分ほどで到達するが、改良以前では2時間35分もかかっていたのである。実際のところ、平均時速は62.6kmと低水準であったが、最速で1時間56分と、一気に84.1km/hまで引き上げられた。高徳線とはほぼ同様の効果が引き出されており、出雲市以西の鉄道移動の高速化が大幅に実現し、高速道路が平行しない県中央部、西部と東部との交通流動に大きなインパクトを与えたと言えよう。特に路線改良が濃密に行なわれた、松江・大田市間を見ると、91.1km/hという複線幹線クラスに引けを取らない速達性を獲得したのである。

さて今回の高速化事業は、125億円の費用で、66億円分の地元負担分のうち、22億円が民間募金で「山陰本線高速化募金委員会」の名の下に集められたが、島根県あげでの取り組みであった。路線改良と車両新造というふたつの事業内容で、1999年8月から2001年7月の2年の歳月をかけて行なわれたが、どのような事業が具体的に行なわれたのかを、駆け足的ではあるが視覚的に確認してみたい。第1表は、松江駅から益田駅にかけての各駅、あるいは駅間の改良工事の有無についてその一部を表化したものである。

高速化の路線側の主要なポイントはまず、以下に述べる1線スルー化に代表される駅構内分岐器の取替えである。第1表の構内線路形態に1線スルー化工事の施行の有無をスルーと表記して駅別に示している。逆に「まま」と表記しているのは、改良工事が施工されずに、駅の両側で両開き分岐器が依然使用されているところである。また高番数化については、両開き分岐器の交換を、また棒線化は、分岐器の撤去を意味している。

1線スルー化を具体的に確認してみると、写真1、2の両駅のように、分岐器は片側が直線になり、その前後をPC枕木化して、通過列車はこの直線の本線側を高速でスピードを落とさず走行できるようになっている。複線では当たり前のことであるが、今までよりも60km/hアップの110km/hで駅を通過できるようになっている。こうした1線スルー化駅は、第1表のように、東部側の乃木駅から仁万駅までの7駅で施工されている。駅前後の都合から、写真3の都野津駅では、直線にはできなかったが、高番数化といって、両開き分岐器を高速でも通過できるように取替え、ここでも100km/hでの通過が可能になっている。

また分岐器そのものをなくして、通過速度のわずかなアップを図ることを棒線化工事と称している

第1表 山陰本線の駅別改良視認項目

	距離 km	駅間 距離 km	乗客 1999 年度	構内線路形態	配線	駅立体形態	馬路	431.9		41	まま	島	なし
								2.9					
							湯里	434.8		68		片側	なし
									3.1				
							温泉津	437.9		178	まま	島	なし
									2.9				
							石見福光	440.8		122	以前の棒線化	両側	なし
									2.8				
							黒松	443.6		51	まま	島	なし
									4.4				
							浅利	448		118	棒線化	島	なし
									6.3				
							江津	454.3		805		両側3	跨線橋
									4.4				
							都野津	458.7		272	高番敷化	両側	屋根つき陸橋
									1.8				
							敦川	460.5		57		片側	なし
									2.8				
							波子	463.3		40	まま	島	なし
									2.3				
							久代	465.6		23	1本P		なし
									4.1				
							下府	469.7		109	まま	両側	地下跨線橋
									3.6				
							浜田	473.3		1231		両側3	跨線橋
									5.4				
							西浜田	478.7		355	まま	両側	屋根つき陸橋
									4.1				
							周布	482.8		116	棒線化	両側	なし
									4.8				
							折居	487.6		38	まま	島	屋根つき陸橋
									5				
							三保三ノ丸	492.6		295	まま	両側3	陸橋
									5				
							岡見	497.6		86	まま	島	地下橋
									5.1				
							鎌手	502.7		43	まま	両側	地下橋
									4.5				
							石見津田	507.2		37	まま	両側	陸橋
									7.3				
							益田	514.5		1036		両側3	跨線橋

が、写真4、5のように、島式や対向式のホームは残されているが、片側の線路ははずされ、こうした駅での列車の交換が不可能となっているが、通過速度が若干上げられている。これは、小田、九手、静間、浅利、周布駅が相当する。また分岐器が昔のままに残されている例は、写真6、7の駅の事例がそれに当たり、50km/hに落として駅を通過することになる。こうした元のままの状態は、第1表では、大田市より以西の仁万駅と都津野駅をのぞくほとんどの駅で見られる。

一方、駅間では写真8のように、半径400m以上の曲線でのPC枕木化、カント改正および緩和曲線の工事結果を示している。この写真で枕木が黒く見られるところが、木の枕木を使ったままの直線部であり、それ以外の曲線部が白くみえるPC枕木化されていることがよくわかる。この工事によって、制限速度は20km/hから30km/hの引き上げにつながり、全体の最高速度も、出雲市以东は120km/h、以西は110km/hまで引き上げられるようになった。PC枕木は出雲市以西ではそれまでまったくなかったが、今回の工事で、26%の完了率となった。

Ⅲ 古きよき鉄道時代の遺産

このように、出雲市以西は始めて大規模な路線環境の向上の工事を受けたことになるが、いまだにあちこちに古きよき時代的な鉄道遺産的景観を見出すことができる。写真4、5などは、広い駅構内に1本のレールしか走っていない寂寥感をまざまざを感じさせてくれよう。蒸気機関車の時代は、駅間も5km前後と、加速の利かない蒸気機関車にとってある程度のスピードを上げることの可能な駅間距離であり、駅自体も貨物列車の退避の可能なように有効長も500mもあろうかと思われるほどとにかく長い、大作りなものであることも感じとれよう。写真3にも見られる、もう使われなくなった貨物ヤードの空間、客車時代に対応した低いプラットホーム、かつては、町の中心駅として、日ごろの通勤・通学というよりは、上京や出征、あるいは荷物や貨物の搬出搬入でにぎわっていたであろう。また写真9のように、細々とながら続く貨物輸送を支える貨物ヤードも持つ、何とはなしに広々とした拠点駅構内の風景とそれに古さがすっかりと身につけてしまったような、古レールで骨組みをなしている跨線橋など、いたるところにひっそりと蒸気機関車時代の景観が散りばめられている。とはいっても第1表のように、乗客は数十人クラスのところもある。それとはまったく逆に昭和30年代に自動車化が進められるときに登場したホーム長の短い簡易駅は、写真11のように、わざと人家を避けるようにひっそりと存在している。第1表にもあるように、そうした駅は3駅作られているが、やはり乗客は数十人を切るところがあるような惨状である。

とはいえ、幹線鉄道を髣髴とさせるような元気のよい鉄道景観を見ることも可能である。写真10などは、宍道湖を背景に、振り子装置を利かせながら、身を傾けて疾走している特急からの車窓であるが、複線電化区間であるため、そのなりは、幹線の路線環境と見間違ふほどのものでもある。また一畑電鉄と合同で、高架駅化が完了した出雲市駅なども、大都市圏内の駅といわれても見分けのつかないところもある。また少し例外的事例であるが、中国電力の三隅火力発電所の建設に伴い、海岸ぞいの鉄道線を山側の新線に移した三保三隅・岡見間は、写真13のように、スラブ軌道の高規格なつくりとなっていることはちょっと異彩を放つ。

乗客数を見てしまうと、本当に地方ローカル線の価値とは何ぞやと思わざるを得ないし、同時にその数値にも公共交通をやはり生命線として利用しているベースの層であるとの読みも行なわねばならない。たしかに都市間輸送では、今回の改善は、特急、快速において著しく改善されたように思われるが、その分途中駅の大きなつくりの駅構内を見るたびに、鉄道の役割は個別ローカル駅の周辺住民にとっては、ほぼその重要性を失いつつあるのではなかろうかとも思わざるを得ない。県内、安来駅から飯浦駅までの全乗客数は合わせても2万人に見たず、失礼な言い方であるが、私たち大阪市大最寄り駅の普通電車しか止まらない阪和線杉本町駅で1.1万人あることを考えると、大都市圏ではそんなに輸送量の多くない阪和線の2駅分しかないことも事実なのである。しかしひとつの県の交通動脈として、募金までつめた百億円を越える事業を投下してきた地方県のひとつの典型的行動であるし、対費用効果とは別な次元でも、地域アイデンティティや思いというものを、山陰本線のレールに思わず熱く感じてしまった。竹下元首相のお膝元として、大量の公共土木事業がつぎこまれ、道路が著しく整備された島根県にあって、長らく山陰本線はまったくその埒外であったことは皮肉である。と同

時に、その改良が、澄田島根県知事がかつての国鉄官僚であったことのなせる業でもあったことも考え合わせれば、依然、全国政治・地方政治の主題のひとつが交通問題であることを改めて感じさせてくれた今回の実習であった。



写真 1 江南駅

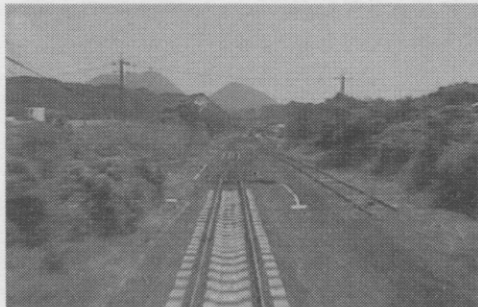


写真 2 仁万駅

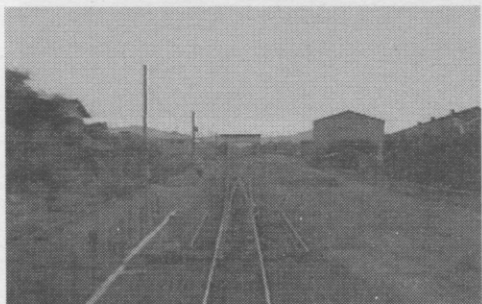


写真 3 都野津駅



写真 4 浅利駅

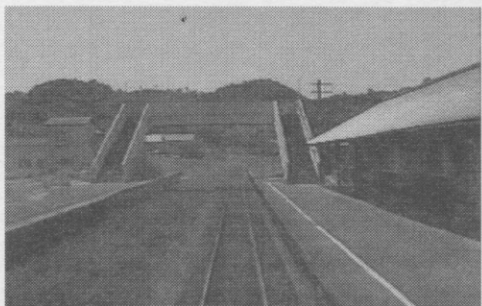


写真 5 静間駅



写真 6 黒松駅



写真 7 三保三隅駅



写真 8 石見福光・黒松駅間

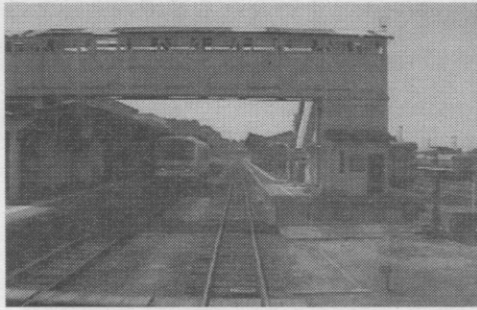


写真 9 益田駅



写真 10 玉造温泉・来待間の複線区間



写真 11 敬川駅

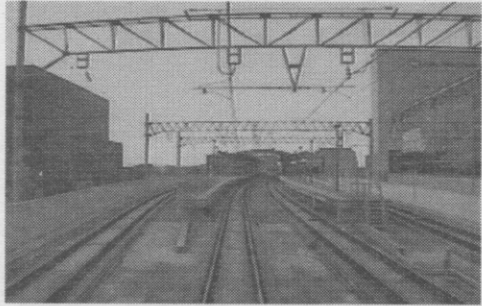


写真 12 出雲市駅

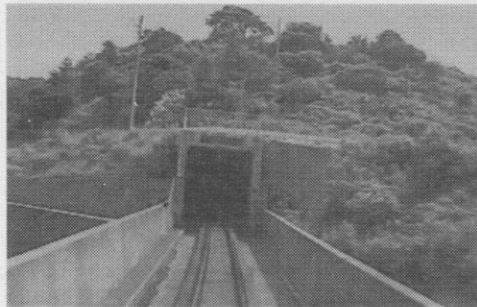


写真 13 三保三隅・岡見駅間

注) いずれの写真も、テイチクエンターテインメント編、JR 西日本協力『山陰本線 4 187 系特急スーパーくまびき』2001 年、のビデオから編集したものである。なおビデオは 2001 年 8 月 1 日に撮影されている。

注

1) 私は以前に、この敷設法の性格を以下に規定した。「改正鉄道敷設法については、鉄道ネットワークの合理性というものが何であるか、すなわち鉄道ネットワークをさらに密に拡大するか（建主改従）、ネットワークのフロー自体をさらに強化するか（改主建従）という選択肢において、前者を選択した法施行であった。大部分が地方の鉄道線であり、膨大な財源をどのように調達するのかが不透明で、自動車輸送のほうが合理的であるような条件で、かつ既存の鉄道敷設法と違い予定線施行の順序や予算措置も明記していない中で、その決定は政党の利益配分によって立つ原理で追求されると批判された。結局は地方からの請願の声、人民の声といった、極めて素朴な鉄道への信仰ともいえる全国の地域社会からの鉄道建設要求を尊重して、改正鉄道敷設法が施行される。」（水内俊雄「開発という装置—土建国家論の起源を探る—」、栗原彬ほか編『越境する知 4 装置：壊し築く』東京大学出版会、2000 年）