

地方線区を訪ねて 20

日本最長の在来線を結ぶ

あまるべ

余部橋梁の今昔



日本最長の在来線と余部橋梁

山陰本線は京都と幡生（下関）を結ぶ日本最長の在来線だ。かつては「出雲」という夜行列車が走っていた。「ブルートレイン」なら眠っているうちに東京まで運んでくれた。

新幹線などの高速鉄道ができて利用客は減少したが、車窓からの四季折々の自然を堪能したいという鉄道ファンは今も健在だ。特に今回、訪れる香住海岸（山陰海岸国立公園）沿いの拠点駅周辺には温泉や名所旧跡も多く、これに新鮮な魚介類が加われば、文句なしのローカル線の旅が満喫できる。

この日、日本海側は本格的な冬に入る一歩手前。「この時期に青い海が見られたらラッキーだよ」といわれたが、山側に目を移すと紅葉の真っ盛り。この季節も悪くない。

今回、お話を伺ったのは、上村哲央さん（JR西労組福知山地方本部豊岡支部執行委員長）と野垣克彦さん（JR西労組福知山地方本部執行委員長）である。

「昔はこの時期、豊岡駅のホームに特急列車が入ると、名物のかに弁当を抱え下げた駅弁売りが急ぎ足で寄ってきましたよ」と、豊岡出身で運転士の上村さん。お父上も国鉄で保線の



担い手だった。夜間山あいエリアを運転中シカやイノシシが車両にぶつかり、点検のために列車に遅れが出ることもある。「ナイトサファリだと冗談でいう人もいる（笑）。昼間なら（動物がいたら）汽笛を鳴らすんですが……」人気の観光スポットについて伺う。そのひとつが2010（平成22）年に架け替えられた余部橋梁。最寄りの余部駅には、今でこそ余部クリスタルタワーと呼ばれるエレベーターもついたが、昔は行商や通勤通学で駅を利用する人たちは打ちっぱなしのコンクリートの上を10分もの時間をかけて登り降りしたという。



余部鉄橋事故犠牲者慰霊碑の前で、献花する今井さん(左)、野垣さん(中央)、石田原さん(右)。



お話を伺った、野垣さん(左)と上村さん(右)。JR西労組福知山地方本部豊岡支部事務所前で。

「さらに昔、旧鉄橋時代の保線に従事する仲間は、下が透けて見える線路の点検もしました。橋の上だから平地とは違って、まず高さに勝つことが先決。風も強いですしね」と、野垣さんが旧橋梁の説明をしてくれた。

山陰本線西側で最後に開通したのは香住―浜坂間だが、ここは山が海に迫る地形で、途中には長谷川がつくりだす谷間があった。ここに線路を通すために1912(明治45)

余部橋梁と安全

年に完成したのが余部橋梁だ。全長301メートル、下を流れる川の河床からレール面まで41メートル―当時は東洋一の鋼製トレススル橋といわれ、独特な構造と鮮やかな朱色の鉄橋がつくりだす風景は、数多の観光客の心を魅了するものとなった。

実は、今回の旅の一番の目的は、この余部橋梁だった。赤い鉄橋が防

風壁を備えたコンクリート橋に架け替えられることになったのは冬の強風による列車の遅延や運休を回避するためだが、もっとも大きなきっかけは1986(昭和61)年12月28日の列車転落事故であった。

その日の午後1時25分頃、香住発浜坂行の回送列車が鉄橋を通過中に突風にあおられ、機関車と客車の一部を残して7両が転落。鉄橋の下の水産加工場や民家を直撃し、客車内にいた車掌1名と水産加工場の従業員5名が死亡した。

当時、上村さんは小学5年生だったが、その日曜日

のことはよく覚えていっている。「テレビで事故を知った父はすぐに現場に飛んで行きました。そして疲れ切って帰って来て、『あんなに(仰向きに)なってしまった列車をどうやって人力で引き上げるんだ!』と。この言葉は忘れられません」

野垣さんの車で余部橋梁に連れて行っていただく。今井孝治さん(JR連合中央本部企画部長)と石田原潔さん(JR西労組中央本部情宣・福祉対策部長)も同行された。水産加工場跡に建てられた慰霊観音像に花を手向けた。野垣さんは無言で手を合わせていた。

献花の後、「事故のとき、私は6歳でした。30年以上も前でですから、JRの先輩で当時のことを知っている人も少なくなりました。でも、この事故、そして余部橋梁は、われわれに改めて安全の原点を示してくれました。安全なくして列車は運行できない。事故は絶対に起こしてはなりません。大切なのは一人ひとりの意識と考動だということを忘れないでほしい」と野垣さんは話してくれた。

目の前にある余部橋梁は形こそシンプルになったが、写真で見ると、もずつと迫力があつた。

その後、余部クリスタルタワーに

登り、高さ41メートルから日本海の絶景を眺めた。旧余部鉄橋西側の3本の橋脚を現地保存し、展望施設とした余部鉄橋「空の駅」で旧軌道なども見学した。夕暮れ前になんとか余部橋梁を渡るワンマン列車をカメラに収めることができた。このとき、海はかるうじて青かった。

コンクリート橋になって、風雨や雪で列車が止まるのは年に通算して7日間あるかないかだという。が、今でも風の強い日は橋梁の前で「風があつて、この先は運転できません。車内でお待ちください」というアナウンスが流れることがある。そして、そんな余部橋梁を体験しようとして世界中から観光客が訪れている。

翌日、帰路にいたが、朝から大雨と強風。荒々しくうねる日本海はどこまでも灰色だった。昨日、眺めた日本海の青を思い出す―今回の山陰の旅は、本当に幸運だった。



2017年、「空の駅」へと運ぶ余部クリスタルタワーが完成。