

①平成23年10月18日朝、科研費の申請に追われるとある准教授、そんな少し重い身を抱えながらも今日は列車に乗る。列車に乗ればなぜか気分が晴れる。こればかりは鉄道好きのサガなのだろう。



10月は黄昏の季節などと感傷にひたることはなく、科研費の構想が決まらず前日から学校に泊まりである。朝まだ眠い目をこすりながら大学から駅まで車でくる。朝9時30分。

実は備後庄原駅、パークアンドライドが可能である。駐車場も十分。JRによる広島市内通勤も十分対応できそうである。当日も駐車場にも余裕があった。今後もっと活用したいものである。



パークアンドライドの駐車場は備後庄原駅正面向かって左側（西側：三次方面）に広がっており、駅からのアクセスもすぐである。正直もっと使ってほしい。



備後庄原駅は、芸備線でも珍しい木造駅で風格もあり、石州瓦の鮮やかなオレンジ色の瓦が印象的な駅である。駅舎としても観賞できる。現在は嘱託駅員もいる他、コミュニティ施設（庄原ひだまり広場）も併設されており、駅舎のいずこかに人の感触がある。



窓口で三次までの切符を買って構内に入った。まずは庇の大きい木造駅舎が印象的に目にはいる。木造の柱が歴史を感じさせる結構堂々としたつくりである。木造駅舎としてもっと評価されてもいい駅である。

当日の利用者は「以外にも」多く地元高校生とおぼしき若者とシニア、10名前後の乗客があった。



駅配線は芸備線には今や珍しくなった2面3線、今や広がってしまった構内が少しさみしい。かつては夜行列車や急行列車が往来した構内には現在、単行キハ120しか入線しないのが残念である。備後落合や木次・伯備各線と連携した観光列車を企画できないものだろうか？駅の隣の休耕田には秋の花々が静かに揺れていた。



10時02分備後落合発三次行きの列車に乗り込む。マニアの間では不評なキハ120であるが、この列車は馬力もそこそこ、内部の座席配置やトイレの清潔さ（後述）も申し分ない。あの角型ボックスシートで下深川以降、広島まで混み混みになるキハ47に比べれば、個人的には良い列車であると思う。

何しろJR発足以来JR西日本広島支社唯一の新造車である。どうせなら3K（汚い・くさい・混んでいる）のキハ47を全廃して、このキハ120で全車を賄っても面白い。新造車は一方向並びの転換型ボックスシートにして、何ならJR四国が一時期採用した片側ボックスシート、もう一方をロングシートでも良いと思う。何しろこの列車は何両でも連結できる。三次以降で供用もできる。加速がまあまあ早い。広島から4両くらいで狩留家まで行き、その後、解結して1両か2両で三次まで行けばどうだろう（帰りはその逆で）。異論はたくさんあるだろうが、バスに勝つには快適・清潔さがなによりであると思う。そんなことを車中で思いながら、広島からの列車で到着するはずのK先生を三次で迎えることになる。



備後庄原から列車は備後三日市、七塚と無人駅に停車しながら三

次へと向かう、途中の山々はいまだ備北名物の深い霧が残っているのが目に入った。こんな風景を見るたびに私はなんてところに住んでいるのだろうと思うのである。



七塚から塩町にかけては、実は芸備線きっての線形のよいところであり、列車もかなりのスピードがだせる。快調・快調である。こんなところをSLが疾走してくれたら面白いのにと考えるのである。観光列車が走ったら面白い線形なのにもったいないなと考えるのは私だけだろうか？



下和知（しもわち）、かつては行き違い可能な島式だったホーム

塩町（しおまち）といつも間違いそうになるこの駅を過ぎて馬洗川の鉄橋を渡れば、いよいよ福塩線との接続駅、塩町駅に至る。



塩町駅構内の手前には福塩線からの合流ポイントがあり、線区きっての両渡り線（シーサス・クロッシング）が見られる所である。

列車はこのクロスを渡り、塩町駅ホーム2番線に入る。



塩町はここから福山まで至る福塩線の起点駅だが、味気ないほどの島式2線のホームのみである。この駅の近くには高校があり、通学時間帯ではホームに学生さんがあふれんばかりになる。

余談だが、実際には福塩線の列車の始発は全て三次駅なのだが、朝、通学時間帯の福塩線列車はまさしく高校生で溢れかえる。というのもここ塩町で降りる三次青陵高校と2駅先の吉舎駅で降りる日影館高校の生徒さんたちが利用されるためで、ここ芸備線・福塩線のハードユーザーの姿がみられる。だから平日7時台（塩町7時52分）の府中行きが要注意で、ラッシュアワー並みの混雑を覚悟せねばならない。

ただし、吉舎駅以降の利用者はシニア5~6名といったところであり、車内は至って静寂・閑疎となる。この当日は10時を回っており、学生さんたちの姿は見受けられなかった。



列車は三次に向けて更に進むこととなる。
神杉駅は塩町同様、列車交換が可能な駅である。島式ホームが愛らしく。地元の方々によってよく整備されている。



八次駅で見かけた行き先掲示板。往時が偲ばれる。今では乗り継ぎなしでは新見も福山も行けなくなった。



列車はいよいよ K 先生の待つ三次駅に入る。
10 時 34 分定刻着



三次駅は構内も広く、芸備線でも最大級の構内側線がある。ホームはかつて三江線専用であった 0 番線を含む 2 面 4 線であったが、その今や 0 番線も閉鎖され、2 面 3 線のホーム構造を持っている。急行が全廃されてしまった今日、ここから先に行く列車はほんとは少なくなってしまった（おそらく早朝に 1 本はあったような）。

K 先生が乗っている広島発の列車が着く（10 時 41 分）までにはしばらく時間があるので三次駅をしばらく見て歩く。



三次駅は備北地区の中心都市である三次市を代表する交通の玄関口である。ここからは、芸備線で広島市内へ、福塩線で福山・府中市内へ、三江線で江津（山陰）方面への鉄道アクセスがある。また、備北各地区へのローカルバスや出雲・松江・東京・名古屋方面の高速バスにも駅前の乗り場からアクセスできる便利な駅である（駅前から10分歩けば三次のバスセンターもあって鉄道のライバルも多いが・・・）。学生の就職活動や帰省の交通手段として利用度の高い場所である。



三次駅は駅前、待合とも備北随一であり、緑の窓口や自動券売機もある「大きな」駅である。ネットで予約した切符の受取ができる備北唯一の駅だと思う。待合には（おそらく）「もうひとつの備北唯一」の存在、KIOSKがある。三次駅の近辺にはコンビニ等がないので重宝する存在である。



駅構内では、電光掲示板式の行き先表示板や自動放送のアナウンスまであり、不釣り合いなくらいの近代化。それと最近では三次発狩留家行きの列車が設定されている。この列車、狩留家駅で広

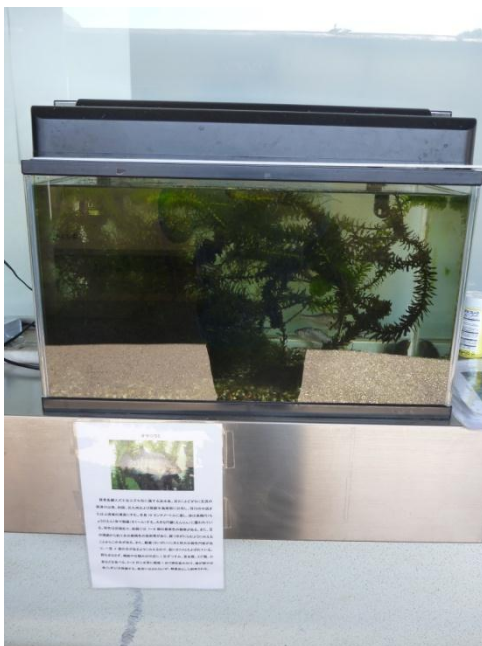


島行きに接続しているのである。運転分割も進んできた。これは吉と出るか凶と出るか？ただ、備後庄原から広島への列車自体の接続時間は短縮されてきたように思える。



駅構内、ホームとも広い。往時を偲ばせる中間側線が錆びて佇んでいる。芸備線の備後落合方面は3番線ホーム後ろ側（庄原方向）から単行キハ120の列車が発車する。松山駅のようにホームの左右で行き

先が違う列車が発車する（松山駅の場合は双方とも特急列車であるが・・・）。1番線ホームには駅舎が隣接しており、通常の駅業務の他、運転・保守・点検に関する鉄道職員の詰め所がある。芸備線の中では広島駅を除けば、最もにぎやかな駅かもしれない。無論ゆ



っくりと時間が過ぎてゆく感じではあるが。

詰め所と思しき場所の横にはホームの乗降客からもわかるように水槽があった。とても和む。地域の資源や名物を紹介してもらえれば、その土地対

する印象が深くなる。良いことだと思う。以前似たような水槽が駅構内の券売機の近くにあったことを思い出した。おそらく、職員の方か地元の有志の方による設置だと思うのだが、このような展示をもっと駅振興に活用できないだろうか。駅ノートしかり、手作り座布団しかり、表現・紹介の場として、地域の人々が駅を活用できればおもしろいし、少子化の中での次世代の鉄道利用者の開拓や鉄道文化の継承にささやかながら貢献できないだ

ろうか？地域住民や自動・生徒・学生による駅清掃や美化活動をボランティア、課外活動や土曜授業に結び付けられれば、駅の清掃から展示・地域表現や公共心の醸成の場と進化できそうである。過日の面談会で JR 西さんも地元住民の駅への関与は前向きであったことを考えれば、三次から新見までの全駅では無理でも、基幹となる備後庄原や備後西城、備後落合など駅舎が残る駅での地域住民活動を期待できないかと思うのである。そういえば、備後庄原を出発した時、地域の方が植えたのであろうと思われる綺麗な花壇がホームにあったのを思い出した。とてもいい例だと思う。

となどと考えているうちに K 先生が乗っているキハ 47（2 両編成、後は橙色：通称タラコ、それとも末期色？）が 1 番線に入線してきた。



②へつづく。