

廃線跡を歩いた記

ふちんかん

生瀬駅を歩き始める。先頭は軍曹、続いてFさん。

「速っ！」

早くもOさんと私が遅れる。子どもの散歩に慣れてしまっていた私には驚きの速さ。まあ唯一20代（もうすぐ終わるらしいが）のFさんは分かるとして、軍曹のこの速さって…。おそらくWOOの取材史上、最高の平均年齢の取材班だったと思うが、こんなペースで歩き続けるのか…。（けっきょく2時間半のコースを1時間台で歩くことになる）

国道を15分ほど歩く。

西日本旅客鉄道株式会社

当旧線跡地は、ハイキングコースではありません。

昭和61年8月に鉄道施設としての使命を終えたため、その後、整備がなされていません。途中のトンネルには照明が無く足元が見えません。また、落石倒木等が発生しており危険ですので立ち入らないようお願いいたします。万一、事故等が発生してもその責は負いまねますので、予めご了承ください。



上記の看板を見つけ、ここで国道と分かれる。

今回歩くハイキングコースは、明治32年に完成し、昭和61年に新線につけ代わるまで福知山線として使用されていた線路跡である。100年以上昔の遺構ということになる。武庫川が刻み込んだ溪谷にわずかな平地を確保し、そこに単線の線路を引いたもので、自然に極力逆らわず川の流れるように列車が走っていた。四季の彩りを武庫川に映す車窓は風光明媚な鉄道路線として有名で、鉄道写真の有名ポイントでもあった。私も高校生の頃、頻りに撮りに通った思い出の地である。

往時の列車風景⇒





真夏ということもあり、けっこう雑草が生い茂っている。もともと線路跡だけあって道幅は狭い。取材班は一列縦隊で歩く。スタート付近は藪のようになっていてすぐに終わり、農地沿いの里道っぽい雰囲気となる。この里道が終わり武庫川が迫ってくると、武庫川と崖に挟まれた狭い空間を歩く廃線跡らしいハイキングコースの本格スタートだ。

さすがに線路は撤去されているが、枕木が残っていることで、ここが線路跡であったことがわかる。子どもようだが、口汽笛を鳴らしたりジョイント音を再現したりしてムードを盛り上げる。テツおやぢとしては、できれば列車が走っていた昔をしのびながら、昔の列車に同化して、線路跡を歩きたいという気持ちがあるのだ。が、残念なことに歩幅に比べて枕木の間隔は狭く歩きにくい。また枕木間のバラスト（砂利）が減っていて妙に凹んでいて足を挫きかねないため、列車の運転士のように前方を見据えて歩くことができないのは残念だ。また場所によっては藪のようになっていて、その場合は線路脇の犬走りと呼ばれる小道を歩くことになる。これは脱線させられたような気分になる。



…なんてことを考えていたのは今回の取材班で私だけだったろうなあ…。

ただ犬走りを歩くときは川沿いに出ることになる。川の緑が目飛び込み、せせらぎが聞こえ、涼風が抜ける。なかなか心地よい。流行のマイナスイオン効果と森林浴。ああ癒される～。ハイカーとしては川沿いの犬走りの方が心地よく、あくまで線路跡を歩きたいテツの気持ちと交錯してなかなか複雑な思いだ。



さて今回歩いたコースの目玉はトンネルであろう。普通のハイキングコースにトンネルなんてまず無いからね。距離も長い。最長で413mもある。一人で歩け、と言われたら大人でもちょっと怖いはずだ。しかもトンネルの中に照明は無く、まさに漆黒の世界。出入り口付近を除けば懐中電灯は必須だ。できれば大型のものがよい。小さいものだと足元を照らすのがやっと、といったところだろう。

鉄道トンネルは自動車用とは異なり小さい穴ですむ。列車のサイズは決まっていますが、単線用だから列車のサイズ+αあればいいわけで、不必要に大きくする理由はないからだ。このコースではじめて列車トンネルを目にする人も多いと思うが、たぶん多くの方はその断面の小ささに驚くことだろう。

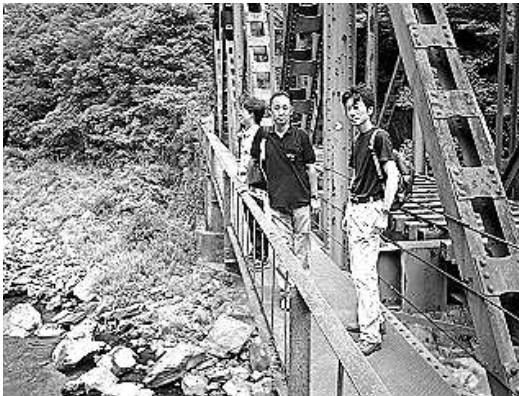


一般にトンネル内は気温の変化が少ないと言われているのでさぞかし涼しいのだろうと期待していたが、風が無いせいもあって思ったより暑い。中央部でヒンヤリしている程度だ。また音が反響する部分としない部分があることに軍曹が気づく。高校生の頃、固有振動数や共鳴などを物理で習ったことを思い出す（習ったという事実を思い出ただけで内容は思い出せん……）。



こういったトンネルが大小6個ある。トンネルを抜けるとすぐに鉄橋という配置もあり、なかなかワクワクさせてくれるコースだ。

鉄橋は、保線用の側道を歩くところと、本線部分を鉄板で塞ぎ歩けるようにしてあるところがあった。板の隙間からは直下の川の流れが見え、高所恐怖症の方は足がすくむかもしれない。



武田尾が近づいてくると、観光コースとして整備された道になってくる。宝塚市が自然公園としてオープンした桜の園があるからだ。

ここは、『桜の保護、育成に生涯をささげた笹部新太郎さんが、明治45年から桜の品種の保存や接木の研究のため演習林として使ったところ。』という公園で花見の頃来てみるといいかもしれない。

ちなみに小説家の水上勉は、彼の一生をモチーフに「櫻守」を書いている。

武庫川の左岸は宝塚市、右岸は西宮市ということになる。

武田尾の駅は左岸にあるので宝塚市、このあと入浴する武田尾温泉は右岸なので西宮市となるわけだ。ちなみに武田尾から三田に向かうとすぐに神戸市北区となり、三田まで行くとももちろん三田市。また武田尾から東に5 kmも進むとそこは川西市や猪名川町となる。なんでこんなにややこしいことになるかというと、宝塚市の市域が北に長く突き出ており、周辺の市町と多く接している。そして武田尾はそのつきだした部分の周縁部にあたるためだ。



鉄梯子を見つけると無邪気に川に降りる軍曹

石的に花壇があり、ここが大阪方面行きのホームであったことを思い出させてくれる。

このあと取材班は武田尾温泉に向かうのだが、温泉については別項で。

温泉に入ったあと、新しい武田尾駅へ。

狭い溪谷をまたぐように遙か高い位置に大きな橋梁が架かっている。その前後に大きな近代的なトンネルが口をひろげている。その橋の一部とトンネル内に新武田尾駅がある。

自然の機嫌をそこなわないように気を遣っているかのように控えめな旧線を歩いてきた。これから乗る新線は大型トンネルや橋梁など強引とも言える人工物の塊である。ディーゼル機関車に引かれた客車列車がのんびり走る旧線のイメージ。これを粉々にぶちこわすような轟音と速度で、通勤型の電車がトンネルの向こうから滑り込んできた。鄙びた温泉の湯につかってノスタルジーに惚けていた頭がハッと現実に戻された思いがした。

郊外と都会、自然と人工、過去と現在



往時の列車風景

旧武田尾駅に近づく。

まだ昔の駅前の雰囲気が残っている。雑貨屋やちょっとした食堂などが細い道沿いに並んでいる。

雑貨屋に入り、Oさんと私は「スイカ」を頼む。店のおやじさんが切ってくれたスイカを店の軒先の縁台で食べた。

駅周辺は昔の面影は残っているものの、かなり近代的になっていた。列車がすれ違うことのできたホームの部分は、アスファルト舗装された道路になっていた。道路の端に飛び

わかりやすい形での対照構造がここでは体感できる。

生瀬から一つ目のトンネル付近に治水ダムの建設計画があり、これが完成すると今回歩いた廃線跡のほとんどが水没することになるそうだ。

今のうちに皆さんにも歩いてみることをお勧めしたい。