

第8節 6日目：6月4日（土）：長門栗野～小串 晴れ

2022年6月4日（土）晴れ、山陰本線の旅の6日目は、長門栗野駅から小串駅までの営業キロ28.1kmに挑戦する。下関発5時39分の始発で昨日の終着駅となった長門栗野まで移動する。車窓から見える風景を観察しながら、長門栗野駅まで向かう。長門栗野駅には7時11分到着。



※下関駅、下関から長門栗野駅までの乗車券、長門栗野駅

本日の各駅舎立ち寄り時刻は次の通り。

長門栗野(7:13)～阿川(9:02)～特牛(こっとい、10:13)～滝部(11:27)～長門二見(12:53)～宇賀本郷(?)～湯玉(14:28)～小串(16:05)

①7時14分、栗野踏切を横切り、7時20分、国道191号線に合流する。この国道は山を迂回して続いていた。昨日、この国道を通っていたら20分は迂回を余儀なくされた。ラッキーにも昨日は最短の道筋で長門栗野駅に到着できた。7時23分、万歩計で191歩ある栗野川を渡る。7時37分、下関まで56km地点に到達。道路はアンプダウンする。8時14分、下関53km、特牛7kmと記した道路標識前を通過。8時29分、前方の線路を小串方面の列車が通過して行く。8時34分、右手林の中から列車の音を聞き安堵する。8時35分、JR線を跨ぎ鉄道の右側となる。8時43分、赤碕川の限界で風光明媚な海岸線と対面する。



※阿川駅への路、栗野川

後日地図で確認したところ、5 km位歩いた先に角島大橋、10 km位歩いた先に角島灯台があった。仮にこの地図が頭に入っていたとしても、時間の関係から立ち寄りには不可能であった。8時57分、阿川踏切を横切り、JR線の左側となる。阿川駅には9時2分到着する。



※赤崎川、向こうには見るのが角島大橋への路



※赤崎川を背景にして、阿川踏切



※阿川駅



※阿川駅、特牛駅への路

②阿川踏切を渡った先で、特牛駅への道筋を、民家の庭先で作業している方に聞く機会を得る。「道なりに歩いた先に特牛駅がある」とのことであった。阿川～特牛の区間が本日で最も難関な区間であった。とんでもない方向に行かないよう、鉄道に注視しながら歩くことを余儀なくされた。すなわち、この境界の鉄道は山間またはトンネルにあり、自分のどちら側の鉄道が走っているか掌握しにくいエリアだった。9時25分、高田屋踏切を渡り、JR線の右側となる。9時32分、姥ヶ谷踏切を横切り。JR線の左側となる。しかし、鉄道に沿った左側をひたすら歩けば、二つの踏切の往来は不要であった。



※特牛駅への路

運よく、トラクターに乗って農作業している方と対面し、「特牛駅への道筋」をお伺いする。「踏切を渡った先をひたすら直進した先にあります」と教えて頂く。9時53分、右手に線路が微かに見え安堵する。その先で二俣があり、右折すべきか左折すべきか右往左往する。鉄道の方向性から右折と思ったが、念のため、交差点に停まったドライバーの方に特牛駅への道筋をお伺いする。「右折した先にあるとのことであつた。近くまで行くので乗せて行ってあげましようか」との心温まるメッセージを頂く。「歩き旅なのでOKです」と丁重に断る。このような親切のお言葉は、函館本線、関西本線、常磐線などであつたことを思い出した。



※駅道踏切、特牛駅

この地点が大きな分岐点であり、助かつた。10時4分、右手に鉄道がある。10時6分、駅道踏切を横切り、鉄道の右側となる。10時23分、特牛駅に到着。駅舎のホームには愛らしい2匹の猫がいた。また、駅前には「奇蹟の鐘」があつた。それにしても、特牛駅を”こつとい駅”と読むとは。歩き鉄でこのような珍名駅名に出会うのも旅の楽しみである。数年前に踏破した函館本線の妹背牛（もせうし）駅を思い出した。



※特牛駅



※特牛駅、奇蹟の鐘

③10時18分、国道191号線に合流する。10時40分、いつの間にかJR線を右手にする。11時10分、八幡宮で本日の安全を祈願する。11時15分、滝部第1踏切を横切り、鉄道の右側となる。丁度2両編成の快速列車(〇〇のはなし)が東萩駅に向けて通過して行く。滝部駅には11時27分到着。この駅から角島への路線バスがあった。朝、沢山の高校生が下車した駅であり、駅界限は賑やかであった。



※八幡宮、滝部第1踏切、滝部駅



※滝部駅



※滝部駅

④12時27分、JR線を潜り、鉄道の左側となる。12時38分、ツツジが満開な道筋を通過する。12時53分、二見校正ふるさと絵巻前を通過。鉄道下の壁に沢山の絵画があった。12時53分、長門二見駅には12時53分到着。丁度、小串方面の列車がやって来る。



※ツツジ満開、ふるさと絵巻、長門二見駅



※長門二見駅



※長門二見駅、二見トンネル

⑤13時2分、448mある二見トンネル前を通過。13時9分、鉄道下を潜り、国道に合流する。JR線の左側を海岸線に沿って歩く。13時13分、下関まで36km地点を通過。13時23分、二見浦夫婦岩前を通過。13時41分、JR線を跨ぎ鉄道の右側となる。14時、下関豊浦町宇賀を通過。この界限に通り過ぎた宇賀本郷駅があったのではないかと推測する。



※下関への路



※夫婦岩



※宇賀本郷駅への路、豊浦町本郷



※宇賀本郷駅界限？

⑥14時5分、下関市街まで33km地点を通過。14時7分、長門市方面の車両と対面する。14時13分、左手道路脇に小さい赤い鳥居があった。14時23分、湯玉交番前を通過。ここで、もしかすると宇賀本郷駅を未踏破したのではないかと察知する。14時28分、道路に面して駅があった。予想通り、その駅は湯玉駅であった。ショックと疲れを覚える。14時40分、ファミリーマートに立ち寄り、アイス購入し、ショックを和らげる。



※赤い鳥居、湯玉交番



※湯玉駅

⑦15時3分、福富稲荷神社前を通過。15時8分、下関市街まで30km地点に到達。15時41分、豊浦町小串と記した地点を通過。長門市行き列車と対面する。15時51分、川中神社前で記念写真撮影。15時55分、小串警察署前を通過。小串駅は道路の向こうに見えるが、線路を越える道筋が見当たらず。運よく地元の人に対面し、線路を越える道筋を教えてください。「100m位戻った先に、通路があります。その通路を渡った先に小串駅があります」と教えてください。通路を経由した先に終着の小串駅には16時5分到着。



※小串駅への路、川中神社



※線路の向こうに小串駅、地下通路



※小串駅

⑧16時40分の列車で下関（17時25分）まで移動する。下関駅構内で買い物を
して、ホテルに向かう。そして、汗を流した後、昨日お邪魔した宝仙に出向き、
本日の疲れを癒す。



※ホテルへの路、宝仙



※昨日に続き、宝仙で祝杯！！

第9節 7日目：6月5日（日）：小串～幡生 豪雨

2022年6月5日（日）豪雨、山陰本線の旅の7日目は、小串駅から幡生駅までの営業キロ23.6kmに挑戦する。本日は雨模様で、11時頃から急変し豪雨となる。それ故、傘は殆ど機能せず。ホテルで購入した傘は、数分ではったけ状態となる。また、悪天候のため、メモやデジカメによる記録の制限を受ける。更に、地図を見るのに制限を受けたため、福江駅は未踏破になりそうになる事態にもなる。



※下関駅、小栗駅

強風に強い傘を求め、コンビニを探すがなかなか見つからず。やっと吉見駅手前で見つけることができ、ホッとする。同時にカップも購入する。カップを着用したウォーキングは、2000年5月以来初発である。近場の場合には、中止もありうるが、今回は仕上げでもあり、かつ遠方のため多大な費用も考慮し、最後まで歩き抜くことを決断した。



※地下通路、川棚温泉駅への路、川棚川

各駅舎の立ち寄り時刻は次の通り。

小串(8:13)～川棚温泉(9:00)～黒井村(9:43)～梅ヶ峠(10:32)～吉見(11:45)～福江(13:53)～安岡(14:34)～梶栗郷台地(15:02)～綾羅木(15:26)～幡生(16:31)

- ① 7時26分、小串駅に到着するや否や、昨日通った通路を経由するか、それとも通路を経由せずに進むべきか右往左往する。色々地形などを勘案した結果、昨日の地下通路を経由して川棚温泉駅を目指すことにする。しかし、一つ通路を誤り、昨日の通路が登場しない。再度、駅に戻り、一番近い道筋を歩いた先に昨日の地下通路があった。10分位ロスタイムが生じる。幹線道路に出て、傘をさそうとした瞬間強風に煽られて、傘がはったけ状態となり、傘としての機能が50%程度となる。ここからの道筋、風の状況に関しながら、傘をさしたり、たたんだりしながら梅ヶ峠駅まで向かう。昨日は小串駅から川棚温泉駅は近いと思ったが、悪天候もあり遠く感じた。川棚川を渡り、暫く歩いた先に川棚温泉駅(9時)があった。そして、黒井村駅には9時43分

到着。駅名の末尾に市や町がつく駅は多々あるが、村がつく駅舎は、ウォーキングを 2000 年 5 月開始以来初めて対面。



※川棚温泉駅近郊、川棚温泉駅



※川棚温泉駅、黒井村駅への路、黒井村駅



※黒井村駅

②9 時 58 分、川棚温泉行きのバスと対面する。10 時 13 分、下関市街まで 20 km 地点に到着。本州最西端の駅である梅ヶ峠（うめがとう）駅には 10 時 32 分到

着。2両編成の快速列車（〇〇のはなし）が東萩駅に向かって通過して行く。この快速列車の停車駅は、下関、川棚温泉、小串、滝部、特牛、阿川、人丸、長門市、萩、東萩となっていた。所要時間は1時間41分となっていた。



※梅ヶ峠駅

③何度かの雨風で先程の傘の骨がついに折れ、全く使えない状態となる。それ故、ここからコンビニを探しながらの歩きとなる。10時49分、JR下を潜る。その先にセブンイレブンを見つけ安堵する。雨風に強い傘とカップを購入する。吉見駅には11時45分到着。12時7分、暫く歩いた先で遠い昔家族でよく行った、懐しい”札幌ラーメンどさん子”があり昼食とする。この店で20分位ランチタイムとする。



※吉見駅



※福江駅への路（ここから10分位か？）、懐かしい札幌ラーメンどさん子

④この店は、海岸面してあった。恐らく福江駅はこの界限にあったと思われるが、悪天候から地図やスマホをチェックできず、安岡駅近くまで進行していた。運よく停車しているドライバーの方に「福江駅は近いですか」とお伺いする。想定外の回答が来てビックリ。「2~3 km位通り過ぎています」それ故、雨の中を速足とジョギングに引き返す。バスターミナル、大黒さんや恵比寿さん前通過。更には、海岸線まで戻る。右往左往しながらやっと福江駅（13時53分）到着。この駅は店が死角になっていたのも、スマホがなければ通り過ぎる恐れがあった。1時間位ロスタイムが生じる。



※福江駅界限、恵比寿さんと大黒さん、福江駅



※福江駅

⑤リカバリーした道筋を再度歩く。交番があったので、安岡駅への道筋をお伺いする。「少し行った先の信号のところ、安岡駅への案内板があります。そこを左折した先にあります」と教えて頂く。安岡駅には14時34分到着。鉄道に沿った路筋を淡々と歩いた先に梶栗郷台地駅（15時2分）と綾羅木駅（15時26分）があった。



※安岡駅



※梶栗郷台地駅



※綾羅木駅

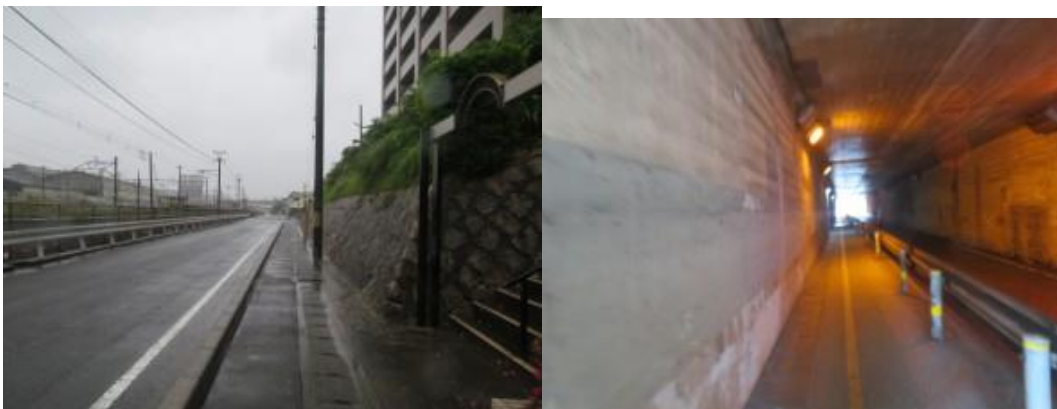
⑥幡生駅への道筋、更に雨脚が強くなる。線路を見ながら進む。途中で、15時53分、高架した山陽本線（上り下り）、山陰本線の稗田川（ひえだがわ）踏切を横切る。線路が3種類あり、手前から山陽本線（上り）のレール、山陰本線のレール（下り）となっていた。高台にある鉄道を右手にして歩く。16時6分、暫く歩くと陸橋があり、3本の線路を跨ぐ。幹線道路に出る。そして、暫く歩いた先で、幹線道路から下りて、線路沿を歩く。親切にも鹿児島島出身の若者と対面し、「線路を渡れますか」と尋ねる。親切にも雨の中、線路を渡る通路（16時28分）まで案内頂く。感謝の気持ちで一杯となる。御礼を言って別れる。幡生駅には16時31分到着。これで、益田～は幡生までの営業キロ161.5kmが繋がる。最後の仕上げの難しさを改めて教えて頂く。



※稗田川踏切



※山陰・山陽本線をつたい歩きし、跨線橋を渡る



※幡生駅への路



※幡生駅

⑦16時44分発の山陽本線の電車で下関駅に向かう。雨のため、また宝仙が定休日のため、下関構内のyoume マートで夕食を購入し、ホテルを目指す。夕食の後、荷物を整理している段階で、財布をスーパーにロストしているのに気付く。再度カップを着用し、スーパーに向かう。運よく財布がありホットする。これまでの旅行の疲れを癒すため、マッサージを1時間お願いする。本日は色々なことがあったが、無事達成でき充実した一日となった。



※下関駅

第10節 8日目：6月6日（月）：帰宅 晴れ

2022年6月6日（月）晴れ、山陰本線の旅の最終日は、大歳神社の参拝のあと、新下関から新山口までは”こだま”、新山口から新横浜までは”のぞみ”で神奈川にある自宅へ。



東横イン



※大歳神社（本州最西端守護、騎兵隊旗上げ地、義経必勝祈願の地）



※下関駅



※下関駅

新山口駅のコンビニで買い物をし”のぞみ”に乗り込む。そして、7泊8日の旅が無事終えたことに対し、ささやかながら祝杯をあげる。今回の旅で印象に残る出来事を3つ挙げるとすれば、次の通り。今思うと懐かしいメイクドラマとなった。美味しい料理や酒を堪能させて頂いた。歴史の街萩市のいい観光もできた。また、地元の親切な人とも知り合う。旅は実に楽しいものですね。

- ①6月1日（水）、飯井駅への道筋誤って進行する。
- ②6月2日（木）、指月山の頂上でカメラをロストしそうになる。
- ③6月6日（日）、豪雨のなか、無事、小串駅から幡生駅まで歩き抜く。



※新下関駅



※新下関から”こだま”号に乗車

一方では、今回の旅、次のようなニュースを目にする。6月6日（月）、NHKニュースで水害マップの番組があった。これによると、何と日本の住宅の40%位が危険地帯にあるとのことであった。これまでの歩きを通じて、風光明媚な海岸線、川の傍、山間に多々民家が多々あった。これまでの22年間の歩きを通じて、40%の数値は何となく理解できるような気がした。また、日本の海洋冒険家の堀江謙一さん（83歳）が69日を要して太平洋横断のニュースもあった。更に、小田和正さんのコンサートのホットなニュースも。



※新山口駅



※新山口駅、ささやかながら祝杯！！

加えて、数日前、地方鉄道と生き残りのニュースを目にする。これまで体験したところ、地方鉄道は概ね一日7から8便。しかも通学と下校時間帯に集中する。過疎化の問題で赤字は否めないと思われる。しかし、廃線などで地方を切り捨てると、地方にある山間などの集落の大半が里山化する恐れがある。



※富士宮界限（富士山見えず）、新横浜駅

永田町の先生方、”百聞は一見に如かず”で、旅行などで地方を訪問し、自らの目で現場の状況を確認し、総合的な視点（政治・経済・防衛・少子高齢化・教育・感染リスク・エネルギーなどなど）から早急に善処願いたい。足の引っ張り合いの余裕はありません。宜しくお願い致します。

旅はいいものですね。次の旅が楽しみ。