

無人駅考 日代駅

神田 一彦

(会員 津久見市)

平成二十八年は、津久見駅と日代駅が出来て百周年になるという。大正四年に日豊線が開通し、同五年に日代



現在の日代駅のホームと待合室

駅が現在地に落成した。

正式な名前は「ヒシロ」となっているが地区民はこれまで「ヒジロ」という呼称でずっと慣れ親しんできていた。

百年たった今では駅舎は残っ

ているものの常駐する駅員はいなくなった。一に僅かばかりの乗降客しかいないため、昭和五十九年十一月一日から無人駅となっている。列車が着いても一人しか下車しない時が多く零の日も多い。かつて学生や通勤客が利用していた頃と比べ、今昔の感がひとしおである。往時を追懐しながら日代駅周辺のことなどを書き留めておきたい。

下り列車が日代駅に着くまでには、千怒ちぬ〜日見間に長いトンネルが一つ、日見〜福良間には短いトンネルが一つ、福良〜網代間あじろにも短いトンネルが一つある。

又、日見には高い鉄橋が二つあり、福良には低い鉄橋が二つ、網代には高い鉄橋が一つある。

踏切は日見地区の東側トンネルの入り口に一つあるだけ。日見、福良、網代間だけでは、今ではこの個所一つだけしかない。

駅の待合室に行くまでには、緩やかなスロープがある。その右側には何年前か前に、小学生の発案が取り入れられて手摺が取り付けられている。それを上りつめた左側に便所、待合室、その奥に事務室がある。現在、事務室は使用されていない。その裏に小さな倉庫があった。その

先の線路の南側真下に二階建ての鉄筋コンクリート造りの官舎があつて二戸が入居できた。駅長さんと職員が居住していた。この官舎は現在取り壊されて更地さらちになり売りに出されている。未だに買い手が付かないままである。

日代駅の線路は大きくカーブしている。



昔の海岸線に沿った鉄道路線

これは昔の海岸線のカーブがそのまま残っているようだ。

私はこれまで日代駅をよく利用してきた。

車の免許を持っていないため、延べ七十三年間、通学通勤のため日代駅を活用したものだ。

昭和二十四年頃までは、日代地区でも温州蜜柑みかんの栽培が盛んだった。駅のすぐ真下に日代農協の大きな選果・出荷場があり、地区の女子衆が多く雇われて、いろいろな作業に従事していた。夜間、列車がほとんど通過しなくなる時間帯を見計らつて、貨物列車を止め、大勢の男衆が動員され、人力で蜜柑をバラで貨車に積み込んでいた。当時、機関車の運転手さんに停車している間に、蜜柑一箱をプレゼントしていたようだ。農協のすぐ下に波止場があり、そこに機帆船を横づけにして、船倉にバラで蜜柑を積み本州方面へ輸送していた。

平日には、保線区の人が線路をよく見廻りに来ていた。定期的にあつてきて線路の補修をしていた。枕木の横に一列に並び、大きな鶴嘴つるはしを振り上げ振り上げしながら仕事をしていた光景がよく見られた。あの時、線路工夫の人たちが声をそろえて歌っていた労働歌の歌詞を知りた

いと思つて、線路工夫の人を探してみたが、生存者は一人もいなかった。

子どもの頃、夜間就寝している時、汽笛の音が聞こえてくると、「ああ、今終列車がいったなあ。」ということを知り、普段の上り下りの列車の音や汽笛の音は、当時は時計代わりになっていた。

昭和四十八年頃、電化して汽車がなくなり、すべて電車にとつて変わってしまった。アリスの「遠くで汽笛を聞きながら」という曲の汽笛の音も、もう聞くことができなくなってしまった。黒煙を吐き蒸気をふかしながら、堂々と疾駆する蒸気機関車の雄姿も、もうテレビで見られなくなつてしまった。車窓を開けると入ってくる黒煙も、当時は嫌だったが今となつては懐かしく思われる。

私が旧制中学の頃、当時の国語教師が、ある日、クラス全員に「作文を書いてこい。」という宿題を出したことがあった。我が家の蜜柑畑の頂上に登つて、夕なずむ眼下の日代駅を列車が通過する情景を思い出し、「列車の後尾灯の赤い明りが通り過ぎて、トンネルの中に入つて遠ざかつて行つた様子」を文にして提出した。すると

当時の教師が「あの情景描写はなかなか良かった。」と褒めてくれたこともあった。

日代駅が昭和四十年（一九六五）七月に単線から複線に変わり鉄筋コンクリート造りの渡線橋が出来た。上りの列車の時は、待合室から出てそのまま乗車する事ができた。



年寄りにはきびしい渡線橋

下り列車に乗るためには、この渡線橋を上り下りしなければならなくなってしまった。上り三十三段、下り三十三段あるので、高齢者がふえた今日この頃、年配の方は大変苦勞されている。

私自身八十才を越え、てすり無しではのほり下りが苦痛となっている。

小学校の低学年の時、当時の子ども達の遊びの一つに、線路の上に硬貨を置き列車が通過したあと、それが押し潰されたのを見て喜ぶという遊びがあった。

又、線路に直接耳を当て、遠くから近づいてくる車輪の音に引き付けられ聞いていた危険な遊びもあった。列車の通過する回数が少なかったからこそ出来たのであろうが、まかり間違えれば大事故となる危険な遊びだった。

昔、日代小学校、中学校に各地区から通うには、トンネルを通れば一番距離が近いのだが、危険なため学校では通行禁止にしていた。小中学生はこの決まりを順守していた。そのためトンネル内の事故は皆無だった。だが、大人たちに取っては、トンネル内の通行は暗黙のうちに自由だった。

今から八十年ほど前になるが冬期の間、待合室の中央

に石炭ストーブが常時設置されていた。朝早く駅員さんが石炭を入れたバケツと十能じゅうのうを持ってきて、ストーブに火を入れていた。子どもたちが捕まえたヒヨドリをストーブの上で焼いていた駅員もいた。

国道二一七号線がまだ出来ていなかった当時、地区の人たちは何かにつけて、常日頃から鉄道を良く利用していた。

また、鉄道に関連した仕事に地区出身の人は多く従事していた。現在まで生存している人は、日代地区で五人ほどで、八十才以上の方たちばかりである。

私が中学生の頃、枕木一本一本渡りながら、その本数を数える遊びがあった。二十六本目が来ると、今までと違って枕木の間が急に短くなっていることに気づいたものだ。そこは、線路の継ぎ目となっている個所であった。その継ぎ目が少し開いていることも知った。

夏になって炎天の日が長く続くと、レールが膨張して二本がくっついてしまい、その結果レールが曲がってしまうので継ぎ目を少し開けているのだという。

トンネル内を歩く時、木の枝を一本持って、それを壁にあてて進んでいくと四十メートルおきにペコンと凹んだ

個所があつた。そこはマンホールと言われていた穴で、日豊線ではすべて上り列車から見て右側（海側）に作られているという事も知つた。長いトンネルの中間点には、特別に大きな深いマンホールがあつた。トロッコや資材などを入れて置くためのものであつた。実際にトンネルを歩いていて、列車に遭遇した事が何度もあり、その中に入つて難を避けたこともあつた。

終戦時、台風の為、列車が不通になつた時、友人と二人で臼杵から日代まで線路伝いに歩いて帰つた経験もした。

また、列車の本数が少なくなつた時期に、臼杵まで行けなくて、津久見小学校の一教室を借りて、臼杵に通つていた学生を対象に、中学校の授業をしたこともあつた。私たち日代出身の学生は、津久見、日代間を毎日線路伝いに歩いて通学した。毎日、往復するので一本の線路の上を均衡を取りながら歩けるようになった。当時の千怒は線路の南側が、ほとんど田んぼであつた。

戦後、いよいよ列車が不足してきたので、津久見から臼杵中学へ通う中学生や女学生は、窓のない貨物列車に詰め込まれて毎日通学した。



日代駅一日見間にあるトンネルとたった一つの踏切

車がトンネルに入ると真っ暗になり、急に左右に傾くと乗車していた全員が、左右に傾き男女がくつついてしまえうので、「きゃあきゃあ」「わあわあ」言いながら喜んでいったようだった。

レールの枕木が古くなって使用できなくなると、それを民間の業者や個人に払い下げていたらしい。古鉄屋さんや個人が購入して、枕木は住宅の庭で使ったり、塀に使ったりしていたようだ。枕木には油を浸み込ませているので雨水にも強く長持ちしていたという。聞くところによると、レールを短く切断して、それを斧に加工すると鋭利なものが出来たとか。また、よく金床にして使用していた家庭が多かったようだ。

日代駅の北側は、昔は海岸線で広い土地がなかった。日豊線を通すため、いくつもトンネルを掘削した時、多量の土や石が出てきたので、それで海に埋め立て、現在のような土地を造成したようだ。そのため、駅から北側の土地の民家数十戸は、地番が全て同一のものになっている。そして、みな区の共有地になっている。

河口の川の真上には、戦後、日代中学校の木造校舎が建てられていた。日代村当時、川べりに日代農協の建物が

三棟あった。当時の農協は、多角経営をしていて、柑橘集荷、選果場と精米所、醤油・味噌醸造所、それに二階建てのコンクリート造りの大きな事務所とがあった。醤油醸造所は、大分から専門家を雇って常駐してもらい、地区の人も数名雇用し年間を通じて仕事を続けていた。出来た製品は、一升瓶に詰め登録商標の㊦というラベルを貼り、このブランドで津久見地区で販売し、結構人気があったようだ。地下水が上質だったため、味噌と酢も作って販売していた。

日代駅は高い土手の上に作られていて、線路の北側の土手には、一列に桜の木が植えられ、春になると桜並木となり見事な花を咲かせていた。夏になると黒い実がついて、子どもたちが木に登ってサクランボを取って食べていた。現在は、土手も大半はなくなり、桜の木もなくなってしまう。

余談 日代木綿

津久見市史によると「日代織物業」という項があり、農漁村振興の立場から副業として、日代村の織物業が取り上げられている。

それは大正三年（一九一四）に始まり、十二年には機台が百台、生産高二万反を越えるまで発達をとげたが、昭和五年にまったく衰えてしまっている。

大正十四年に東京で開かれた展覧会で二等賞を取り、国内外から視察団が良くきたという。

半農半漁の日代地区では、ミカンや芋・麦を栽培し、また沿岸漁業を営みながら、狭い土地を有効に利用しながら、いかに生計を立てて行くか、祖先の人たちは知恵を出し合い、たゆまぬ努力を積み重ねて来たのだ。

大きな時代の流れにのみこまれ、駅も農協も小中学校もなくなり、かつての賑わいも消えてしまった五地区（旧日代村）は今後、どのように生業を立てて行くのか、新しい模索を探求し始めねばならない温故知新のときとなった。

因みに、現在無人駅となっているのは、佐伯大分間では、海崎、狩生、浅海井、日代、上臼杵、熊崎、下ノ江、

佐志生、幸崎、牧の十駅である。JRでは、まだまだ無人駅を増やす計画がある。沿線の人々は、障害者や老人など弱者にとつては大変な事になると訴えているが、どうなることであろうか。利潤第一主義の社会を求めただけでよいのだろうか。



日代駅に通じるのぼりのスロープ
(小学生のアイデアが生かされた手摺)