

# 車窓より観察した駅のホームについて の私的興味に基づくご紹介

岩井 和由 (Kazuyoshi IWAI)

鳥取短期大学 生活学科 情報・経営専攻

## はじめに

松江から倉吉まで丸14年間JRを使って通勤した。往復4時間40分。この中で車窓からいろいろ眺めるわけであるが、通い始めたころすぐに気づいたのが駅のホームの石積みであった。

私は鉄道マニアでもなく、建設に詳しいわけでもなくただの興味本位での見方なのだが、想像できたのが次の点である。

- ・かつて山陰本線のホームは今よりもっと低かった。
- ・いつ頃かは知らないが、ホームのかさ上げが行われた。
- ・その時、石積で作られていたホームは改造を受けているらしい。

こんなことを考えホームの石の積み方を眺めていた。また、駅のホームも改修などでなくなってしまいうこともあったので（写真1の境線旧大篠津駅から大篠津町駅のように）、あまり人も気にしていないようなので、せめて記録の一助にでもと思い、主として石の積み方をメインにかさ上げの仕方を付け加えた形で記した次第である。



写真1

旧大篠津駅

→ 現在の大篠津町駅

## 1. ホームの石積みの基本

山陰本線に於いて当初のホームの形を残している見本は米子駅の境線ホームの、使っていない（進入禁止になっている）一番端の部分であろう（写真2）。写真で見るように低い2段か3段の石積と自然石の傘石が残っている。使っている部分（境線）がかさ上げされているのも端から見れば解る。写真で見るように残っているのはほんのわずかで、写っていない左側は崩れてしまっている。米子駅も整備が始められておりいずれ壊されてしまいそうな気がする。かさ上げされている部分は上側一段と笠石部分が外されているのが分かる。いろんな駅でのかさ上げや、石の撤去はこの方式で行われたのではないかと推測させられる。



写真2 米子駅をダイテツ側から見る。かさ上げはホームとして使われている部分に行われている

## 2. 東松江から米子間

松江駅はずいぶん前に高架に改装され、以前の雰囲気は全く残っていないが、東松江駅から安来駅までは一番下に1段分か2段分の自然石が残っているのがみられる。石材は小さな穴がたくさん開いていることから見て、大根島の島石であろう。松江市内ではよく大きめの住居の石垣などに使われていた。ただ最近は石は採られていないようで、石自体が高価になっており島石での石垣は見られなくなっている。写真3は東松江駅のかさ上げがなされた部分との境界部分が写っている。また写真4は東松江駅のホームの一番下に残された石のアップである（ブツブツと穴があり島石であることが分かる）。



写真3 東松江駅



写真4 石のアップ

次の写真5は東松江駅の隣の揖屋駅の写真である。やはり下1段だけ残してのかさ上げが行われている。同じく写真6は荒島駅のホームである。ここでは2段部分が残されている。



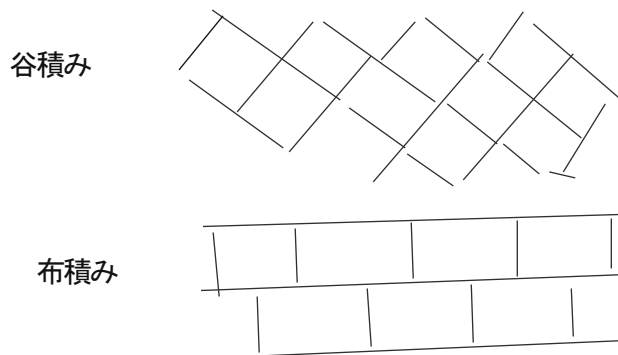
写真5 揖屋駅



写真6 荒島駅

### 3. 石積みの方法

ここで石の積み方についてちょっと触れておくと、積み方はいくつかの方法があるのだがホームでの積み方はいわゆる谷積みという方法と、布積みという方法がみられる。城の石垣などはもっと様々な積み方があるが、ホームのような比較的低い石垣で石の間に隙間をなくす積み方ということで前述した積み方に限られたものと思われる。積み方のイメージは次の図のような形である。



一般的には、谷積みのほうが強いといわれている。また布積みは石の加工に手間がかかるといわれている。



写真7 米子駅に残っているホームの先端の石積み

#### 4. 米子駅から倉吉駅まで

多くの駅での積み方は谷積みの方式を採っている。東松江駅から安来駅までと同様に、米子駅からでも同様であり、下市駅の一つ米子寄りの御来屋駅までは谷積みになっている（写真8）。



写真8 御来屋駅2番線中央部分



写真9 御来屋三番線 二番線がすみまでかさ上げしているのに対し反対側の三番線はホームの半分かさ上げされずに中央部分（休貨車転用の待合室あたり）だけをかさ上げて使っている



しかし、石の積み方で面白いのは下市から浦安までの駅である。これらの駅の石積は布積みになっている。特にこれらの駅では下市の駅の石積に最も関心をひかれた。その理由は、ホームの石積が2段構えで、ほかの駅よりも大きめの石が使われている（写真10）からである。



写真10 上から2段目部分が張り出して2段になっているのがわかる

さらに下市の駅で面白いのはホームの端のスロープ部分が石畳になっていることである（写真11）。少なくともほかの駅ではこの部分は舗装がなかったり、単にアスファルトで覆っていたりというレベルで仕上げているので下市駅の様は目立つ。この駅のスロープは一見の価値がある。



写真11 スロープの石畳 ホームの石積みに段がついていることもわかる

次に赤碕駅の石積みであるが、下市駅に比べるとやや小ぶりの石での布積みである（写真 12）。



写真 12 左が赤碕駅 右が下市駅 枕木の幅との比較で見て欲しい

ただ赤碕駅の特徴はかさ上げが少なかったせいで少しホームが低い。ホームの高さは松江、米子、倉吉などの各駅はおおむね 110 cm 程度の高さがあるにもかかわらず、赤碕駅では 85 cm 程度であり、写真 13 で分かるように乗車時の段差はかなり大きくなっている。



写真 13 車両の中の段差は 20 cm ほどであるからホームとの段差 25 cm 以上あることがわかる

また赤碕駅のもう一つの特徴はホームの笠石が、元の自然石のままの部分はまだかなり残っていることである（写真 14）。かさ上げ幅が少なかったせいなのかも知れない。最近では中央部分などは写真にあるようにコンクリートブロックに付け替え始めている。



写真 14 自然石のままの笠石が残っている部分

浦安駅になると布積みではあるものの、石自体が、かなり小さめになっている。そして由良駅からは普通の谷積みになっている。

## おわりに

駅によっては石の上にコンクリートを塗りこめているところもあると思われる。このような駅ではどのような石積がなされていたかは全くわからない。倉吉駅も石は見えないが、きっと造られた当初は石積みだったのではと思う。

また以上の記述は、松江から倉吉駅までの話で、倉吉より東側にもそれぞれいろんな積み方のパターンがあるのだろう。もし関心を持たれたら記録に残されておくといいいのではないかなと思う。また駅舎についても、同じような間取りで造られているようだが細部の木組みなど駅ごとに違うようだ。JRも駅舎の改築などすると大山口の駅の改築を巡っての例<sup>1)</sup>に見られるようにかなりコスト重視でしか考えないようである。結果的には任せておけばさみしさしか感じないような施設になってしまう。

以上専門外のことを体系もなく思うに任せて述べたが、ありふれたことでも案外他から見れば価値のあることは身の周りにあるのではないかな。グローバルの視点から地域の身の周りをもう一度見直してみませんか。

追記：写真を整理していたら松崎駅の写真があり、松崎駅は布積みで段つきでした。鳥取までも見てみたら面白いと思う。

## ＜＜注＞＞

- 1) 旧駅舎は54年完成でコンクリートブロック造り平屋（約135㎡）。JRは2017年11月維持管理経費の削減などを目的に駅舎を小型化する案を示した。ホームの風よけ壁やトイレも撤去し待合室も約13平方メートルに大幅縮小する案だった。あまりの駅の規模縮小に大山町が施設を新設することになった。結果米子工業高等専門学校の学生の設計による駅舎の新築になった。