

第 29 卷 PDF 読本



福知山線（福知山～尼崎）

舞鶴線（綾部～東舞鶴）

小浜線（東舞鶴～敦賀）

2024年10月4日 歩く鉄道作家 樫原 勉

<目次>

はじめに

第1章	福知山線（福知山～柏原）	・ ・ ・ ・ 5
第2章	福知山線（柏原～尼崎）	・ ・ ・ ・ ・ 17
第3章	舞鶴線（西舞鶴～東舞鶴）	・ ・ ・ ・ ・ 91
第4章	舞鶴線（綾部～西舞鶴）	・ ・ ・ ・ ・ 99
	小浜線（東舞鶴～小浜）	・ ・ ・ ・ ・ 108

福知山線（福知山～尼崎）：106.5 km

舞鶴線（綾部～東舞鶴）：26.4 km

小浜線（東舞鶴～小浜）：84.3 km

総営業キロ 217.2 km

はじめに

本著書はデジタル形態のシリーズもので、「こだわり鉄道つたい歩き」よる PDF 読本旅日記の手記記録です。これまでの 5 巻（うち 2 巻は書籍）については、稚内から鹿児島までの日本縦断の旅について描いたもので、お陰様で執筆が完了しました。

引き続き、第 6 巻目からは、“日本横断歩き鉄の旅”について連載しています。第 24 弾目として、東海道本線、山陰本線、北陸本線に接続する、兵庫県・京都府・福井県を走る、福知山線・舞鶴線・小浜線の旅（総営業キロ 217.2 km）について執筆させていただきました。

本作品はカッシー館にある榎原勉文庫拡充で閲覧可能です。また、国立国会図書館でご承認を得れば、通算 38 作目の著書として国立国会図書館でも閲覧できます。

(2019 年 7 月～2021 年 11 月で踏破)

こだわり鉄道つたい歩きとは、カッシー館でもご紹介している通り、九ヶ条から構成されます。

1. ウォークマンを聴きながら一人歩きを楽しむ
2. “鉄道案内人”に従って各駅を踏破する
3. メモや写真をとりながら筋書きのないドラマを楽しむ
4. 必殺仕事人の心境で歩く
5. 出発点は先憂後楽の考えに基づき決める
6. 歩く鉄道営業キロは季節を考慮して決める
7. 活動記録をとっている
8. 青春 18 きっぷを極力活用する
9. 東横インを極力活用する

<ご参考>

本著書に登場する駅舎は、“日本横断歩き鉄の旅“PDF 読本シリーズ中、カッシー館のブログに登場する「榎原勉文庫拡充」にて、次の PDF 読本からダイジェスト版でもご閲覧頂けます。

第 27 編（日本横断歩き鉄の旅）

福知山線・舞鶴線・小浜線



尼崎駅にて
福知山線踏破
地球直径相当突破

2021年12月2日 榎原 勉

第1章 福知山線（福知山～柏原）

2019年6月29日（土）から2泊3日の旅のプランは次の通り。当初天気予報は雨マークであったが、天や神のご加護を得て、当初予定したスケジュールを100%クリアでき嬉しい限り。特に、大学同窓7名と初体験した”保津川下り”は最高の気分させてくれた。また、福知山から柏原までの福知山線の歩きは、6月初旬歩いた敦賀から福井までの風景をダブらせながら、日本の山並みに続く素晴らしい田園風景を堪能することができた。春日の局の故郷黒井は印象に残るものがあった。



JTBの鉄道旅地図（ぬりつぶしノート）より

これで営業通算キロは1万222km（活動日数504日）となる。偶然にも”かしはら数理計算事務所”の開業日（7月1日）に併せて、縁起のいい、面白い数値（ニコニコニコ）で終え、嬉しい限り。

第1節 旅プラン

○2019年6月29日(土) 曇り/晴れ

ひかり 503号 新横浜 7時52分 → 京都 10時11分

京都 10時27分 → 嵯峨嵐山 10時44分 (花のいえに荷物預入)

嵯峨嵐山 11時20分 → 亀岡 11時28分

保津川下り 13時~15時



保津川下りガイドより

花のいえ (公立学校共済組合嵐山保養所) 泊 075 - 861 - 1545



数物同窓会 (昭和48年卒) 開催

○6月30日（日） 雨/晴れ

9時、数物同窓会解散

嵯峨嵐山 9時39分 → 園部 10時16分

園部～船岡～日吉～鍼灸大学前～胡麻（営業キロ 12.9 km）

胡麻 16時10分 → 福知山 17時5分

福知山アークホテル泊 0773 - 24 - 3333



○7月1日（月）曇り/晴れ

福知山～丹波竹田～市島～黒井～石生（いそう）～柏原（かいばら）（26.5 km）

こうのとりのり 20号 柏原 16時6分 → 新大阪 17時27分

ひかり 532号 新大阪 18時16分 → 新横浜 20時52分

筆者が愛着を感じた柏原駅・橿原神宮前駅・樫原

駅名・地名の読み方は実に複雑！！

駅名	沿線名	発音
柏原	福知山線	かいばら
柏原	山陽本線	かしわばら
柏原	関西本線	かしわら
橿原神宮駅	近鉄橿原線	かしはらじんぐうまえ
樫原	京都市桂界限	かたぎはら

※1. 柏原駅は3通りの呼び名の異なる駅名が存在する。

※2. 筆者樫原（かしはら）と同一発音は橿原である。

※3. 京都市にある樫原は筆者の苗字と読み方が異なる。

第2節 一日目：6月29日（土）：数物同窓会 曇り/晴れ

山陰本線記載のため一部割愛



※印象に残る保津川下り

第3節 2日目：6月30日（日）：山陰本線（園部～胡麻）雨/曇り

山陰本線の歩き記録は割愛。

16時6分の電車で、初めて訪れる福知山が脳裏に入りワクワクする。途中、下山駅で特急の通過待ちと和知駅で上り電車との離合のための待ち合わせがあった。胡麻駅から綾部駅までは山間が続き鉄道に沿った路筋は見えなかった。綾部から福知山まで平野部分を線路が続き、鉄道に沿った路筋があった。福知山駅には17時3分到着。福知山駅を種々のアングルから撮影。17時20分、福知山アークホテル（601号室）に到着。

ホテル内の和楽で夕食を摂る。本日の営業キロは12.9km、万歩計は25,171歩であった。雨の中であったが、自分が想定した行程をクリアでき充実した一日を送ることができる。

ホテルには17時20分到着し、ホテルの1階にある”和楽”で、地酒を頂きながら、本日の疲れを癒し、英知を養う。



和楽で祝杯（地酒”綾小町”）

第4節 3日目：7月1日（月）：福知山～柏原 曇り/晴れ



福知山駅

2019年7月1日（月）、かしはら数理計算事務所の開業日は、京都府と兵庫県に跨る福知山線の福知山駅から柏原（かいばら）駅までの26.5kmに挑戦する。各駅の到着時刻は次の通り。福知山駅は山陰本線の他、福知山線と京都丹後鉄道が合流して複雑な路線環境下にあった。歩き当初は雨の恐れも心配したが、途中で晴れマークとなり、当初の歩きをクリアでき、天や神そして地元の方に感謝あるのみ。



山陰本線と福知山線の合流地点



国道 175 号に合流 高台からの福知山の風景 兵庫県丹波市



京都府福知山市を後にする 丹波竹田駅への路

福知山（7 時 30 分）～丹波竹田（10 時 16 分）～市島（11 時 36 分）～黒井（13 時 45 分）～石生（いそう：14 時 50 分）～柏原（15 時 40 分）

今回もまた、歩き当初誤って京都丹後鉄道の舞鶴方面に進もうとしていたが、地元の方のお世話になり軌道修正。15 分位ロスタイム。再度福知山駅の東口に戻り、丹波竹田駅を目指す。本日歩く福知山線は山陰本線と一部並走している区間があるので、綾部方面に行かないよう細心の注意を払う。インターネットで打ち出した地図を片手にするが、細かな箇所が表示されていないので、数人の地元の方のお世話でなりながら、丹波竹田駅に到着することができる。特に国道 175 号線に合流するまで（8 時 26 分）は神経を費やす。



市島駅への路 市島駅

途中、峠辺りで、京都府福知山市と兵庫県丹波市の府県境（9時14分）があった。数年前、草津線踏破の際、三重県伊賀市と滋賀県甲賀市を思い出した。県境は「山や川が多いなあ」と自問自答。9時30分、国道の交差点竹田から左折し、JR線路に近づくがここから丹波竹田駅までは遠かった。市島駅は道なりに進んだ先にあった。黒井駅は地図に表示がなく、市島駅をクリアしたところでパトカーから下りた警察官の方に教えて頂く。流石警察官！！市島駅から目指す柏原駅までのキロをほぼ正確に15kmと。黒井駅への道筋は偶然にも通り過ぎの方に正確に教えて頂くが、正しく解釈していなく、20分位ロスタイムをする。黒井駅前は春日の局の像があった。思いがけない出会いで感動。石生駅と特急停車駅の柏原駅は順調にクリアできる。

運よく20数分の待ち時間で新大阪までの直通の”こうのとり20号”（柏原16時6分発）に間に合い、効率的に新大阪からの”ひかり552号”（18時16分発）に間に合う。三田（さんた）駅まではうとうとする。三田駅から宝塚駅の間にある道場駅、武田尾駅、西宮名塩駅、生瀬駅は山と谷が絡み踏破は、保津峡駅と同様困難かも知れないと察知。仮に踏破できたとしても相当の迂回また迂回が余儀なくされるだろう。生まれて初めて見る宝塚界限は感動に残るものがあった。



柏原駅



柏原駅、宝塚駅界限、新大阪駅

昨日と本日の下見で少なくとも山陰本線の胡麻駅～綾部駅、福知山線の三田駅～宝塚駅の踏破は相当骨が折れる区間である学習できた。今回の旅は保津川下り、山陰本線の園部～胡麻の踏破、そして福知山線の福知山～柏原の踏破が有言実行でき感謝、感激、感無量。そのようなことを噛みしめ、新幹線の中で祝杯をあげながら達成感と充実感に浸り帰路につく。



新大阪駅 祝杯をあげる

三日目の足取りは次の通り。昨日ホテルで休み、7時前に朝食を済ませ、ホテルを7時20分チェックアウト。昨日、胡麻駅にビニール傘を置き忘れたため、コンビニに購入するかどうかが迷う。結果的に購入しないで正解。少し誤って進む。通行人の方に聞いて、福知山駅東口に戻り（7時34分）、丹波竹田駅に向けて再出発。月曜日の登校時間帯ということで、小中高の子供と随所で対面する。何人もの人に聞いて対処する。7時53分、福知山線と山陰本線の分岐点にやって来る。手前でボランティアにて児童の安全に努めている方のお蔭で、この分岐点が判明する。8時1分、国道を通じて福知山線を横切る。そして、国道から下りて、福知山線に沿った左側の道路を歩く。8時10分、一宮神社に本日の安全を祈願する。8時26分、国道175線に合流する。水田にある稲は青々と成長していた。8時44分、特急と対面する。8時47分、右手には土師川が流れていた。時間帯はメモの付けミスで分からないが、大阪113km、明石88kmの看板を

目にする。8時58分、JR下を潜り、線路の右側となる。9時1分、モーター通りから土師川を離れ山道を歩く。9時13分、福知山岩間を通過。9時14分、府県境に到達。ここから京都府福知山市から兵庫県丹波市となる。水分別れ街道を歩く。9時21分、丹波市塩津町市島塩津を通過。9時30分、竹田という交差点から市道に入る。ここから鉄道に近づいてみるがどれも無駄な歩きとなる。9時58分、中村踏切を上り特急が通過して行く。10時2分、寺内交差点を通過。10時6分、竹田小学校前を通過。10時16分、やっとことで丹波竹田駅に到着。



丹波竹田駅 上り下りの電車が登場

丁度上り下りの電車がやって来る。10時27分、市の貝川（高橋）を渡る。10時30分、活字が消えて識別できない宮神社前を通過。偶然にも郵便屋さんと対面したので教えて頂いた。10時52分、八日市（ようかいち）交差点に到達。10時55分八日市橋（前山川：ささやま：44歩）を渡る。11時45分、JR線を横切り、鉄道の左側となる。この辺りで実家の隣組み藤澤氏より、「風水害の影響で実家納屋の瓦が飛んだ状況になっている」とのニュースが入りビックリする。11時36分、市島駅に到着。日差しが強くなったので、濡れタオルを帽子の下に被る。東勅使という交差点で12時のサイレンを聞く。

12時7分、勅使の交差点を通過。12時10分、左手に再度土師川が見えて来る。12時31分、田園の向こうに特急車両を捉える。12時33分、2km先に道の駅“丹波おばあちゃんの里”の道路標識前を通過。13時1分、来年の大河ドラマの主人公を演じる“明智光秀ゆかり”の旗が風に吹かれ揺れていた。13時JA丹波前を通過。13時10分。大阪97km、明石75kmと記した道路標識前を通過。13時18分、「ここは春日局が生まれた春日町黒井です」と記した標識前を通過。13時30分、黒井駅を捉えるが駅舎に繋がる路はなし。ここから、通行人の方に教えて頂いたセブンイレブンまで引き返す。この角を左折し、パナソニックライティングシステム（株）の先にある黒井踏切を横切り、5分位歩いた先に黒井駅（13時45分）があった。駅前には春日局の幼少時代のお福の

像があった。



黒井駅 春日の局（幼少お福）の像

13時52分、第一平松踏切を横切り、鉄道の左側となる。その先に粋な松があった。末は数十年前松くい虫にやられ、このような立派との対面はできない。それ故、感動もした。14時5分、天満宮前を通過。それにしても、みどり生命の同僚の戸谷氏が朝の朝礼で挨拶されたように、神社仏閣の数は多いことも肌身で感じる。14時13分、民家の多い道筋（水別れ街道）を歩く。14時24分、船城神社への看板前を通過。14時29分、分岐点前にやって来る。左の方向に進む。14時32分、数匹のダックスフンドに呼び止められる。14時36分、高架下を通過。14時40分、少し色あせた紫陽花前を通過。その先に石生駅（14時50分）があった。



数匹のダックスプロダクションと対面 石生駅

ここから3.2km先ある柏原駅には。新大阪からの新幹線も考慮し、「少なくとも16時までに到着しなければならない」と、ギアをあげる。15時24分、柏原市内を記した道路標識前を通過。その先の交差点で、確認のため、柏原駅の方向を尋ねる。「私が進もうとしている方向を真っ直ぐ歩き3km歩いた先」にあるとの説明を受ける。「この距離が正しいと柏原駅の到着は16時を過ぎるのでは」と多少焦燥感が漂う。しかし、恐ら

く距離は 1 km程度と判断する。想定通り、15 分位の所要時間で、ユニークな駅舎をもつ柏原駅には 15 時 40 分に到着する。運よく、16 時 6 分発の新大阪駅直通の「このとり 20 号」に間に合う。新大阪には 17 時 27 分到着なので、ゆっくりお土産や新幹線内での祝杯をあげる酒やつまみなども買えると安堵する。そして、新大阪始発のひかり 532 号に間に合うなあと。篠山口までは車窓から道筋を確認するが、この駅から三田駅までうとうとする。三田駅から宝塚駅までは山間が続き、この区間の 15.9 kmの踏破は相当骨がおれるなあと察知する。宝塚はひな壇のような形で住宅が続いていた。そして、東海道本線踏破の際に印象に残った鉄橋を渡ると尼崎駅があった。ここからは淀川で苦労した塚本駅を経由し、新大阪駅に予定通り 17 時 27 分に到着する。以下祝杯の場面が続く。

今回の旅は、天気予報が雨マークのため、保津川下りも含め、園部～胡麻の歩き、そして福知山～柏原の歩きが実現できないではないかと不安で臨んだが、天や神もご加護を得て、自分が当初設定した目標を達成でき、感激また感激。願わくはあと一日を旅行日にしてもよかったと少し後悔する。しかし、かしはら数理計算事務所の立ち上げで日程があり、難しいこともあったが。今回の旅で、京都から福知山までの山陰本線と福知山から尼崎までの福知山線への踏破が学習でき、いい旅であった。これで 504 回の活動日数で通算営業キロは 1 万 222. 7 kmとなった。