

旅人キドリ

二〇二二年
新歓号



2021/4/1 発行



筑波大鉄研「旅と鉄道」の会

目次

・ たびてつの紹介

会長 北口立大

・ お得な切符のつかいかた

Qちゃん

・ 「乗りつぶし旅」のお話

いちごパスタ

・ 諫早湾

feature

・ 廃線を調査する

西北

たびてつの紹介

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」会長

北口 立大

新入生の皆さん、ご入学おめでとうございます。大学に入学できたということは、あの辛い受験勉強から解放されたということです。自分の好きなように勉強ができます。必修科目ももちろんありますが、文系科目でも理系科目でも、卒業できるのなら筑波大学では授業を比較的自由に取らせてもらえます。興味のあることがあれば、すぐにチャレンジできる環境が筑波大学にはあると思っています。

一方で、大学生活というのは勉学に励むことだけではありません。サークル活動も大学生活の大きな部分を占めているものです。おそらく新入生の皆さんも、何のサークルに入ろうかと色々思案しているところだと思います。

ここではサークル選びの一つの選択肢として、筑波大鉄研「旅と鉄道の会」、通称「たびてつ」の紹介をしたいと思います。

まず初めに、たびてつは「旅を楽しむ」ということを第一に活動しています。サークル名には「鉄研」と入っていますが、鉄道だけを主眼に置いた活動をしているわけではありません。鉄道以外の交通、例えばバスや飛行機が好きな会員もいますし、特定の交通が好きなわけではないが単に旅に出るのが好きな会員もいます。色々な旅好きが集まっているからこそ、たびてつでは自分の趣味だけに留まらない旅の知識を得られる「旅の語り」が経験できます。

たびてつに様々な旅好きがいることは、実際に年五回の会員を集めて開催される旅行にも表れています。行き先はミーティングでプレゼンなどを通して決定されるのですが、例えば二〇一

九年の夏旅行(例年なら七月中旬に行っている旅行)では、羽田空港とその周辺を散策しましたし、同年の晩秋旅行(例年なら一二月下旬に行っている旅行)では、レンタカーを利用して成田空港と首都高を巡りつつ圏央道のSA・PA巡りを行いました。鉄道に乗ってみたり車で移動してみたり歩いてみたり、たびてつの旅行では様々な旅の形を実践しようとしています。昨年は新型コロナウイルスの影響で一切会の旅行は開催できませんでしたが、今年は旅行関連の活動をできればと考えているところです。

また、たびてつは雙峰祭にも毎年参加し、来場者の方々に旅の楽しさを伝えようとしています。大きなジオラマの中でZゲージの鉄道模型を走らせたり、運転シミュレーションゲームを用いた鉄道の運転体験を行ったりと、鉄道に主眼に置いた展示もある一方で、会員撮影の写真の展示やたびてつの発

行する研究誌などの販売を行うなど、鉄道以外の展示もあります。また、子供向けとしてプラレールコーナーを設けるなどのような、様々な層に向けた展示を行っており、毎年多くの方々に来場していただいております。

たびてつでは四月にオンラインで毎週火曜日を中心に様々な新歓企画の開催を予定しております。たびてつの活動に少しでも興味が湧きましたら、ぜひ一つだけでも新歓のイベントにお越しください。新入生だけではなく、昨年サークル加入できなかった二年生の方も歓迎いたします。何か気になることがございましたら、たびてつの公式TwitterのDMなどでお気軽にお問い合わせください。

お得な切符のつかいかた

旅人 Qちゃん

はじめに

我々鉄道好きの学生にとって、鉄道旅行にかかる費用を如何に圧縮するの
かという問題は常に付きまとう至上命
題である。基本的には交通費・食費・宿
泊費のいずれか又は複数を節約するこ
ととなるが、駅弁など旅行先のグルメ
を楽しむたい、またそれなりの宿に泊
まって体力を回復させたいという方も
いるだろう。どのように出費を抑える
かは人それぞれであるが、本稿ではそ
のうち交通費の節約に役立つお得な切
符について、筆者が使用をオススメす
るものを簡単に紹介したい。

一・ときわ路バス

有効期間…土休日一日

価格…二一八〇円

設定区間…常磐線取手―大津港 水戸
線友部―小田林 水郡線水戸―下野宮
―上菅谷―常陸大子 鹿島線潮来―鹿
島サッカースタジアム 関東鉄道常総
線・竜ヶ崎線・真岡鐵道・鹿島臨海鉄
道・ひたちなか海浜鉄道全線

TXをのぞく茨城県内ほぼすべての
鉄道路線を利用可能なフリーきっぷで
ある。会社が異なり正規運賃を合わせ
ると高額となる私鉄・三セクをまわる
のにうってつけの切符である。発売・利
用の期間が夏季・秋季・冬季に別れてい
ることには注意されたい。

鹿島神宮・大洗・ひたちなか海浜公園
など設定区間の東部には著名な観光地
が複数あるほか、私鉄・三セクはどこも
趣深い特徴を持っている。二〇二四年
春にひたちなか海浜鉄道の延伸が控え
ていることも見逃せない。個人的なお
すすめは竜ヶ崎線で、駅ホームの都合
で右側に寄せられた運転台は必見であ
る。また常磐線の時速百三十キロ運転

も特徴的で、牛久や赤塚近辺でとくに
この値がよく確認される。



→ 鹿島臨海鉄道6000系(筆者撮影)

二・軽井沢・長野フリーきっぷ／北しな
の線リレーきっぷ

有効期間…一日

価格…二三九〇円／五百十円

設定区間…しなの鉄道・信越本線軽井沢―長野／北しなの線長野―妙高高原

前者はしなの鉄道と信越本線をあわせた軽井沢―長野間で乗り放題の切符である。後者はきつぷ売り場で前者を提示することで購入でき、両方を揃えることでしなの鉄道の全線が乗り降り自由となる。



→しなの鉄道115系(筆者撮影)

しなの鉄道といえばJR東日本から継承した115系に様々な塗装を施していることで有名だが、その115系引退

のカウントダウンは始まっている。

E129系をベースとした新型車SR1系の導入が進んでおり、デュアルシート・電源コンセントWi-Fiサービスを備えたライナー用車両が運用中のほか、一般車も姿を見ている。また115系に関しては公式サイトで運用行路表が公開されており、フリーきつぷで移動しつつ各塗装の車両の乗車・撮影を狙ってみるのも面白いだろう。そのほか、上田電鉄や長野電鉄、日本三大車窓の一つ姨捨などに足を運ぶのも乙なものである。

三・北陸周遊乗車券

有効期間…二日

価格…二五八〇円

設定区間…北陸本線長浜―金沢 小浜線青郷―敦賀 越美北線越前花道―九頭竜湖 七尾線津幡―和倉温泉 氷見線高岡―氷見 城端線高岡―城端 高本線富山―猪谷 大糸線糸魚川―中

土 JRいしかわ鉄道・あいの風とやま鉄道・えちごトキめき鉄道金沢―直江津

北陸地方のJRや多くの三セクに乗り放題の切符である。発売条件が特殊であり、北陸新幹線東京―上越妙高のいずれかの駅から新幹線チケットを利用して糸魚川―金沢のいずれかの駅に降りることが必要である。最安となるのは上越妙高―糸魚川のための新幹線利用であり、この切符を使用する場合は旅程と出費の両面から新幹線をどの区間で使うか吟味する必要がある。

前提条件は面倒だが、この切符の使い勝手はすこぶる良好である。複数の三セクにまたがって使用できることはもちろん、一日あたりの価格が一二九〇円と非常に安価であることも特徴である。旧北陸本線を適当に往復するだけで元を取ることができ、使用者ごとに多様な活用方法があるだろう。筆者は七尾線の413/415/475系をメインター

ゲットとしてこの切符を利用したが、この三月をもって521系に統一された。しかしあいの風とやま鉄道ではまだ413系は現役であり、雷鳥や北越などと肩を並べて走った車両に会いに行くのもいいだろう。また富山地鉄やえちぜん鉄道などを巡る際にもこの切符は役に立つであろう。



↑JR西日本415系800番台(筆者撮影)

四．みんなの九州きっぷ(北部九州)

有効期間…土日祝日二日

価

格…六千円

設定区間…三角線・豊肥本線以北の新幹線を含むJR九州の路線全線+山陽本線下関―門司

二〇二〇年から発売が始まった注目のフリーきっぷで、新幹線・特急列車の自由席にも乗り放題かつ指定席も六回まで利用可能なのが特徴である。特急が利用可能ということで利用可能な範囲もべらぼうに広い。価格が一二〇〇〇円になり九州全域が設定区間となった全九州版もあるため、必要に応じて使い分けたい。

九州で注目したいのが災害からの復旧路線である。豊肥本線は二〇二〇年の八月に全線での運転が再開され、久大本線もこの三月に全通となった。スィッチバックのある豊肥本線立野付近では、ダム建設や道路の復旧とあわせて非常に大規模な工事が行われ、阿蘇

カルデラの端の大自然と人工物が合わさった独特な景色を見ることができる。



↑JR九州415系(筆者撮影)

一年ほどで大きな変化が起こる長崎周辺にも注目したい。言わずもがな九州新幹線西九州ルートの部分開業のことで、かつてのつばめ↓リレーつばめの流れのようにかもめもリレーかもめになると発表されている。並行在来線の分離は行われない予定だが、肥前鹿島―諫早間で電化設備が撤去されるという話もあり、今後の動静が見逃せない。また長崎駅ではホームの移動や周

辺の再開発を含む大規模な工事が行われており、数年で景色が大きく変化すると考えられる。

五・えちごツーデーパス

有効期間…金土日祝日およびその他設定された期間で二日

価格…二七四〇円

設定区間…上越新幹線越後湯沢―新潟
信越本線直江津―新潟 上越線越後中里―宮内 只見線小出―大白川 飯山線津南―越後川口 弥彦線・越後線全線 磐越西線新津―野沢 羽越本線新津―府屋 白新線新潟―新発田 北越急行・えちごトキめき鉄道全線

泊りがけで新潟をぶらぶらする際にまず買うべきなのがこの切符である。

新潟県内ほぼすべての鉄道路線を利用でき、特急料金は必要だが上越新幹線にも乗車できる。18きっぷ一日あたりとほぼ同じ価格で二日間使用できる圧倒的なコスパの良さは一度使ったら忘

れられない。



↑JR 東日本 E3 系 700 番台(筆者撮影)

新潟地区もしなの鉄道と同じく東日本における IIS 系の最後の砦である。

E129 系の進出で大幅に数を減らしたが現在は置き換えが止まっており、通称新井快速こと 3374M などで乗車することができ。また秋田地区でも導入が始まった GV-E400 に乗ってみる

のも面白い。電気式気動車ということで、台車付近に陣取ると小さいながらも最近の電車と同様のモーターやインバータの音を耳にすることができ。超快速をはじめとした意欲的な施策で知られる北越急行も要チェックである。

六・小さな旅ホリデー・パス

有効期間…土休日およびその他設定された期間で一日

価格…二七二〇円

設定区間…東北本線新白河―平泉、岩切―利府 常磐線山下―岩沼 奥羽本線福島―新庄 磐越東線郡山―小野新町 磐越西線郡山―喜多方 只見線会津若松―只見 米坂線米沢―今泉 左沢線・仙石線・仙石東北ライン・仙山線・石巻線全線 気仙沼線・気仙沼線 BRT 前谷地―気仙沼

宮城県のほか全域と福島県・山形県の内陸部を設定範囲とするフリー切符である。普通・快速列車に乗り放題で、

福島―新庄間のつばさ号を利用する際の乗車券としても使うことができる。



↑JR 東日本キハE120形(筆者撮影)

この切符の設定エリア内で注目すべきなのは震災からの復興状況ではないだろうか。あいにく常磐線ではほとんど利用できないものの、路線跡地をBRTとして整備した気仙沼線、津波で流され内陸部に移転して開業した女川駅、震災後に開通し都市間輸送を担う仙石東北ライン、震災前の路線跡や駅が今も残る仙石線沿線などを訪ねるこ

とができる。また豪雨災害からの復旧工事が進められている只見線の只見―会津川口間も設定区間に含まれており、災害の爪痕や災害対策の重要性を知るためにも活用できよう。

七・お先にトクだ値

こちらはフリー切符ではなく片道利用のための企画である。JR 東日本の新幹線・特急列車利用者のためのサービスで、乗車日の二週間前までにインターネットで予約することで利用できる。

設定区間・割引率は路線・列車ごとに異なるが、乗車券と特急券を合わせて二十五〜三十五パーセント割引という場合が多い。現在は交通系ICカードでのみで利用でき、また乗車券と特急券が一体で特定都区市内制度が適用されないことは覚えておきたい。申込期限が乗車日の二十日前となり割引率が五十パーセントとなるお先にトクだ値スペシャルが設定されることもあるため、

早いうちから遠出の予定が決まっている場合はぜひ活用してほしい。



↑JR 東日本E4系(筆者撮影)

おわりに

コロナウイルスの流行で鉄研など多人数での旅行が憚られる事態となっているが、鉄道に関する新旧交代はそんな状況を待つてはくれない。JR北海道・

東日本のキハ40系列やE4系、E217系、しなの鉄道115系、JR四国2000系、JR九州キハ66・67形など置き換え・運用の縮小が公表された車両は各地に見られる。また社会人になると鉄道旅行に時間を費やすのが難しくなるとも考えられる。読者の方々にはぜひさまざまな切符を駆使し、各自の趣味を楽しんでいただきたい。

「乗りつぶし旅」のお話

旅人 いちごパスタ

世の中には撮り鉄、模型鉄、様々な形態の鉄道マニアが存在する。私はその中でも乗り鉄、とりわけ乗りつぶしを主とする乗り鉄に当てはまるだろう。本キドリでは乗りつぶしという聞きなじみのない言葉について、「乗りつぶしとは何か」「乗りつぶし旅の例」「筆者の現状と今後」の三つのテーマに分けて語りたいと思う。

乗りつぶしとは何か

ある地域に存在する、あるいはある鉄道会社が持つ全ての鉄道路線に乗り乗ることを目的にひたすら列車に乗る行為を「乗りつぶし」と呼ぶ。（と勝手に思っている。実際はより詳細な定義が存在するのかもしれない。）最終目標は人によって異なり、中には全国の全ての路線に乗りした強者もいるよ

うである。乗車した路線には地図上で印をつけ、記録を残しておく。

乗りつぶしの楽しさは主に三つあ

る。まず、旅行の目的が増える楽しさだ。目当ての車両、訪れたかった場所だけでなく、その道中さえも目的にしようことで旅の楽しさは何倍も増す。二つ目に旅行計画を立てる際の楽しさが増すことである。ある目的地に行く際、今まで乗ったことのない路線で行こうと様々なルートを考える。この作業が脳トレのようで非常に楽しい。「毎回新幹線や飛行機での旅行で飽きたな」という方にはおススメの旅行法である。三つ目にコンプリート欲が満たされることだ。地図が乗車記録で埋まっていく、その地図を眺めるのはなかなかに愉悦である。収集癖がある方は乗りつぶし旅にはまりやすいと思われる。

乗りつぶし旅の例

乗りつぶしを趣味とすると人はどう変わってしまうのか、私自身の例を述べたいと思う。

二〇一九年四月一、二日、乗りつぶしだけを目的に仙台方面へ出かけた。茨城在住の私は水戸線で小山まで移動し、小山から新白河までは新幹線、新白河以北は未乗車だった東北本線の在来線に乗りした。二〇一九年四月一日といえばちょうど菅官房長官（当時）が

「新しい元号は令和であります。」と発表した日である。その発表の会見を東北本線の車内で見たことは今でもよく覚えている。当時の旅行では仙石線、石巻線、利府支線、仙台空港鉄道、阿武隈急行線、仙台市地下鉄に乗りし、充実した乗りつぶし旅にすることができた。



仙石東北ラインで運用される HB-E210 系

二〇一九年八月頃、他に所属している部活の大会が新潟で行われ、部員数人と列車で現地まで行くことになった。通常都心から新潟に行くには上越新幹線を用いるのが普通だろう。しかし、上越線の乗りつぶしを終わっていない私は、「新潟まで鈍行で行きたい」と懇願。意外にも仲間たちは皆快く私の案を受け入れてくれた。この時の旅では上越線と信越本線の未乗車区間を乗りつぶすことができた。



上越線で運用される E129 系

筆者の現状と今後

筆者が乗りつぶしの旅を始めたのは高校一年生のことである。当時の目標は全国のJR線完乗であった。あれから五年、現在その目標は困難な状況にある。大学一年生時は大学生活に慣れず、鉄道旅行に行く時間があまり見つけられなかった。そのうえ、とあるアイドルプロデュースゲームにはまって

しまい、鉄道旅行に費やすべき資金がライブやCD費用、課金に使われてしまった。それでも個人的な旅行やたびたびでの活動を通して乗りつぶし旅はスローペースで継続できていた。大学二年生になり、「今年こそは乗りつぶし旅に力を注ぐぞ」と思っていた矢先、COVID-19の大流行が起こってしまった。昨年度は結局一度も鉄道旅行に行けなかった。さて、本年度は乗りつぶしの旅を進めることができるのか。COVID-19の流行が終息し、かつての日常が戻ることを願うばかりである。

二〇一九年の十一月、たびたびの晩秋旅行で、丸一日かけて首都圏の高速道路を回った。その時の旅行を通じて、SA・PAに巡ってグルメを味わう楽しさ、鉄道とは異なる景色など、鉄道旅とはまた違った趣があることを知ることができた。鉄道だけでなく高速道路を巡るのも楽しそうではないだら

うか。機会があれば高速道路乗りつぶしの旅も行ってみたい。

ある。そして、乗りつぶし旅に興味を持ち、同じ趣味を楽しむ仲間が増えてくれればなお嬉しく思う。



晩秋旅行で訪れた海ほたる PA

おわりに

乗り鉄という趣味は一般人にはなかなか理解してもらえない趣味であり、「何が楽しいの?」「目的がわからない」と言われることがしばしばである。況や乗りつぶし旅である。本キドリを通して、乗りつぶし旅がどのようなものであるか理解していただけたら幸いです

諫早湾

feature

ここでは、昨年の十一月に長崎県諫早湾干拓地について取り上げたい。これは、私が所属する学類で開設された授業の実習で長崎県を訪問したときのものであり、わざわざ言及するのも興ざめだろうが、十分な感染対策の元で実施された実習であった。

諫早湾干拓地について、一度も聞いたことがないという人はまずいないだろう。国営諫早湾干拓事業によって建設された干拓地を閉め切る水門の、開門訴訟や開門差し止め訴訟が繰り返されてきたからである。環境問題の一つの現代的事例として、学校教育で取り上げられることも少なくないだろう。ここで、実習の事前調査として私がまとめた内容を元に、諫早湾干拓地を概説しよう。

諫早湾やそれと接する有明海では、古くから干拓が行われてきた。若井(二〇〇二)によれば、諫早湾では十四世紀から干拓が行われてきたが、特に江戸時代の三〇〇年間には、有明海沿岸で約一〇〇〇haにおよぶ干拓により、多くの新田が作られたという。その背景には、諫早湾岸は山がちで平地が少なかったことが挙げられる。

当時の干拓は、「竹や柴を干潟に刺し立ててはりめぐらし、それらの根元に数年かけて泥が堆積するのを待つて干拓を行う、柴捌(しばがらみ)方式」によるもので、陸地の周辺を干拓する「地先干拓」であった。戦後は、「堤防と水門を築き、締め切りにより淡水湖を造り、干潟や内水面を埋め立てて農地を造成する」、「締切干拓」へと変化し、大規模な干拓構想が立てられるようになった(若井、二〇〇二)。

戦後まもなくから構想された諫早湾

の干拓事業計画は、漁業権や環境問題などにより次第にその面積は縮小され、ついには一九八九年に国営諫早湾干拓事業として着工された。一九九七年には潮受け堤防の締切(いわゆるギロチン堤防)がなされ、一九九九年には潮受け堤防が完成した(呉二〇一八)。この潮受け堤防こそが、開門訴訟で問題となった堤防である。

その後、二〇〇六年に干拓地の工事が完了した。干拓地の面積は合計八一六ha、最終的な農地貸付面積は、合計六七二haである(山野、二〇〇九)。

国営諫早湾干拓事業では、これまでの大型干拓地が現在の米余りに対応していないことを反省し、日本の干拓地で初めて「すべての農地を最初から畑作(飼料作物・露地野菜・施設園芸)のみとした」。(山野、二〇〇九)。

農地の土地割は、今までにない大規模な区画になっており、中央干拓地は

一区画が六ha(一〇〇m×六〇〇m)で、「大規模な土地割で高効率機械化体系による生産性の高い農業」が目指されている(山野、2009)。

また、大規模干拓地では一般に入植者に農地を売却するが、この事業では(財)長崎県農業振興公社が、「諫早湾干拓地を国から五四億円で買い取り、入植者に農地を貸与する形」を取っている。他の干拓地では入植時の農地の購入が必要で、「入植者にとって多大の費用負担となっていた」ほか、事業経営の失敗により耕作放棄されることもあったため、このような課題を解決する点で評価されている(山野、二〇〇九)。

ただ、二〇一三年の三月に貸与契約の更新時期を迎えたときには、入植件数のうち十七%が撤退した。これは他の干拓地と同程度である(山野二〇一四)。

以上を踏まえると、農地を貸与するという新たな入植形態がそれほど大き

な効果をもたらさなかったと言える。

とはいえ、更新時に縮小した農地は、農地拡大と新規入植によって全て利用されている(山野、二〇一四)。

諫早湾干拓地では、環境保全型農業が目指され、畜産公害をもたらし畜舎の建設が認められず、入植条件として「営農開始までにエコファーマーの資格を取得すること」などの条件が定められている(山野、二〇〇九)。

「営農の種類は、露地野菜・施設園芸・飼料作物の三種」(山野、二〇〇九)で、入植後一年の段階では、露地野菜

(特にジャガイモ)や飼料作物が多く、また緑肥(肥料として土壌に鋤き込むもの)も多かった(山野、二〇一〇)。しかし、五年目には露地野菜や施設園芸農業は増加傾向にあるものの、緑肥や飼料作物は減少傾向にある。前者は土地を肥沃にするための耕作であり、土地が十分に肥沃になったために行われなくなったと言える(山野、二〇一四)。

この諫早湾干拓事業に伴って、「諫早湾では二九〇〇ヘクタールの泥干潟が消滅」し、これは「我が国の干潟の約六%に相当」する。また、干拓に伴う海面締切で潮汐に大きな変化が生じ、タイラギの漁獲量が激減し、のりの生育に大きな影響を及ぼしたことも指摘されている(若井、二〇〇二)。

このような問題に対して、漁業関係者が工事の差し止めを申し立てたり、それに対して取消が申し立てられるなど、度重なる訴訟が起きている。

さて、以上が概説であるが、これだけでも私にとってはあまり知らないことが多かった。

第一には、諫早湾では歴史的に干拓が繰り返されてきたこと、にもかかわらず今になって干拓事業が議論になっていることである。その背景には、干拓方式が変更され、大規模な農地干拓が

可能になった一方で、湾の締切やそれによる河川から海への土砂流入量の減少で、急激に漁業環境が変化してしまっただことがある。

第二には、漁業環境の悪化と関連して、締め切り堤防の開門を焦点に描かれることが多く、どうしても農地そのものの様子や営農展開が取り上げられないが、実際には特徴的な取り組みも行われながら、確かにそこで農業が営まれているという事実である。

そして、実際にその場所を訪れた。

まず、私たちは「ゆうゆうランド干拓の里」という、諫早湾干拓地についての資料館を訪れた。ここでは、古くからの干拓の歴史や国営諫早湾干拓事業における干拓地の説明がされている。この施設は諫早市営であり、言うまでもないが長崎県あるいは干拓地側からの干拓地へのまなざしで構成された施設である。やはり、展示や説明の両面で漁業問題への言及は限定的である。

実は、漁業問題は諫早湾外は有明海の佐賀県の漁業民が中心で、締め切り堤防の開閉問題は都道府県対立でもあるそれを裏付けるかのようにもあった。そして、その後バスで移動して干拓地へと向かった。国営諫早湾干拓事業



の干拓地の周辺も、それまでに干拓を繰り返されて形成された土地であり、頻繁に排水路が張り巡らされたり、四角の整った形状をした農地やその周囲



の直線道路だったり、人工的な農地が多い。故に、最初はどこから新たな干拓地なのか分からないようにも思えた。ただ、実際に干拓地に入ればその差は明らかであった。明らかに農地の区画面積が異なり、水田が消え畑地ばかりになるのだ。

広大な農地には一つの耕作放棄地もなく、すべての農地で作物が栽培されるかあるいは収穫後耕されているかのいずれかであった。私が自転車で通った桜川沿いの広大な平野の、スプロー

ル的な大規模小売店と荒れ果てた農地とは対照的であった。その背景には、農業のために作られた場所であり、そこを維持するための仕組み作りがされていることがあるのだろう。

ちょうど訪れたときはキャベツが多く作られていたほか、ジャガイモなども見られた。写真にも小さく見られるが、多くの人が何らかの作業をしていた。広大な農地で集約的に農業を行うことは、農地の細分化された日本でこれまで困難だったことだ。当然、諫早湾周辺の干潟を犠牲にし、漁業を犠牲にした結果であるが、効率的な農業を実現するには、干拓なり開墾なり大規模な農業政策が不可欠な時代が始まっているのだと感じた。私の原風景たる桜川沿いのスプロール化した場所のような、せせこましい農地をどうにか維持するよりもはるかに賢いように思えた。けれども、それは農業という生きるための営みを自然からますます切り離

すもので、各方面から批判されそうでもある。事実、膨大な環境破壊の元にこの農業は成り立っているのだ。

だからといって、そこにいる人々にきつと罪はない。確かにここは農業を営むために作られた場所であり、そして農業を営む人がいた。場所や人（あるいはその生活）の存在は大前提のはずであるが、私はそのとき初めて知ったのかもしれない。そして、彼らの営みに触れられた。

ここで私が記した話は旅ではないかもしれない。今回の実習は非常に概略的であり、何か実践的な課題に取り組むものではなかった。だからこそ、その行程は自主的なものではなく、一種のツアーのような色彩をも帯びていた。授業としての是非は知らないが、少なくとも旅と言えるものだったかは分からない。

旅人という言葉と対応する旅は、旅

を主体的に実行する旅人の存在が不可欠に感じられる。端的に言うならば、自分で計画を立てて、自分で準備をして、自分で行動してこそ、旅人のいる旅なのかもしれない。たとえば、それが無計画という計画であつても、行き当たりばったりという準備であつても、自分の責任で自分で実行してこそその旅なのだろうか。このような旅は、出不精の私には訪れえないようにも思える。

ただ、私にとっては今回の旅こそ旅だったように思う。ツアーで遠く離れたちを巡ることは、計画も準備も他人様に任せて責任も負わない行って帰ってくる移動かもしれない。それでも旅だった。

その所以は、机上の二次元情報ではない現実を見て、何かを考えることができたからだろう。その考えたことが何かの役に立つかどうか、ポリコレ的に正しいことかどうか、倫理的かどうかとか細かいことは差し置いて、ある

一面のみからでもいいから何かを見て何かを考えられたときに、移動から旅に昇格できるのかもしれない。私は、とりとめのない、正直なところ実習としては不相応なことしか考えられなかったかもしれない。言葉にできないにしろ、なにかが頭を駆け巡ったとすれば、それはきつと旅だ。

付け加えるならば、自分で動き続けたもそこにあることがなければ、それは旅ではない。楽しいだけでは旅は成り立たないように思う。

まだまだ、不自由な生活の続く世の中である。結局、不自由が自由になるのかもしれない。このような時代に、旅のあり方は多様化していくだろう。既に取り組まれているような、オンラインでその場所を見てまわるというのも旅になるのかもしれない。けれども、オンラインはやはり机上の二次元情報に過ぎない。同じ説明を聞くにしても、前進

から情報を受け取れることの有用性を新たに感じるこの頃である。旅はその場に行つてこそだ。

だれもが考えているような、ありきたりなことを偉そうに書き連ねた。旅とは何であろうか。

それはやはり、飯を食らい誰かと語り合う機会を得ることなのかもしれない。

【参考文献】

- 若井郁次郎(2002)：諫早湾干拓事業紀行、環境技術、31-1、pp71-73
- 山野明男(2009)：長崎県諫早湾干拓地における新しい入植形態に関する一考察、愛知学院大学教養部紀要、56-4、pp67-84
- 山野明男(2010)：長崎県諫早湾干拓地における営農展開Ⅰ(2008年・2009年)、愛知学院大学教養部紀要、57-4、pp25-46
- 山野明男(2011)：長崎県諫早湾干拓地における営農展開Ⅱ(2009年・2010年)、愛知学院大学教養部紀要、58-4、pp51-71
- 山野明男(2014)：長崎県諫早湾干拓地における営農展開Ⅲ(2011年～2012年)、愛知学院大学教養部紀要、61-3、pp35-55
- 呉錫畢(2018)：国立諫早湾干拓事業と地域発展に関する一考察、沖縄国際大学経済論集、10-2、pp1-21

廃線を調査する

旅人 西北

はじめに

私は廃線（廃止された鉄道路線）を実際に歩いて探索するのが好きだ。そもそも歩くのが好きというのもあるが、廃線を知って建設した当時の苦労を地形の起伏から感じたり地域住民の往時の熱量を想像したりするのがとても楽しいのである。

しばしば、廃線の魅力として探索中にその鉄道の遺構や廃墟を見つけることが取り上げられるが、私は決してそれだけに留まらないと考えている。廃線を知ることが、廃線の線形を知ったり建設から廃止までの歴史を知ったりすることになり、沿線の地域を重層的に理解することにつながる。

こうした思いがあるからこそ、私はこれまで様々な廃線跡を歩いて探索す

るのにこだわってきた。出身が大阪なので、大阪から日帰りで行ける廃線跡に中高時代は長期休暇ごとに訪問したものである。例えば都市部にあって全ての廃線跡が遊歩道になっている別府鉄道や、市境で廃線跡の活用方針が大きく変わる三木鉄道など、印象に残る廃線跡が数多くあった。

今回は数多く廃線探索を行ってきた経験から、廃線について調査する方法をいくつか紹介しようと考えている。話題としては廃線にクローズアップしているが、調べ方自体はこれからの大学生生活に役立つものではないかと思う。願わくは、廃線探索に魅力を感じて、廃線を趣味としたいと感じてくれれば幸いである。

一、廃線を知る

日本全国にはいくつも廃線がある。現在は全国にどのような廃線があるかを概観できる書籍が色々出版されてお

り、廃線がどこにあるかを知るのは容易となっている。ここでは書店や図書館で手に取れる廃線跡をまとめた本のシリーズを三種類紹介する。これらを見れば日本全国には様々な廃線跡があることが分かるはずである。

○『鉄道廃線跡を歩く』シリーズ

鉄道紀行の大家、宮脇俊三編著で一九九五年十月から刊行された全十巻のシリーズ。全国の廃線をまとめた本としてかなり有名で、場所によっては公立図書館に収蔵されていることもある。発刊からだいぶ時間がたち、さすがに掲載されている情報に古いものが目立っているが、廃線の網羅性でこのシリーズに勝る書籍はなかなか見当たらない。地形図上で廃線の推定ルートを示し、どの廃線にも歴史の解説と豊富な写真を添えた探索記録が付いている構成となっており、初めて廃線を知る人でもどこにどういう廃線があったの

かが分かりやすくなっている。

○『新・鉄道廃線跡を歩く』シリーズ

地形や歴史から鉄道を読み解くような本をいくつも出版している、今尾恵介編著で二〇一〇年三月から刊行された全五巻のシリーズ。「新」と付いているように、先ほど紹介した宮脇俊三の『鉄道廃線跡を歩く』シリーズを更新することを目的とした本である。構成は宮脇のシリーズを踏襲しながらも、新しい情報や新しい廃線を入れ込んでいる。

宮脇の本と比べて地域ごとに廃線がまとめられており、廃線の検索がしやすくなっている。また、判が大きくなっており、廃線のルートを示す地形図も大きいし調査記録の写真も大きくなっているため読みやすくなっている。網羅性では宮脇のものに劣るが、廃線調査の情報も比較的新しいといえるため、今から買って保存するならこちらの方

が良いかもしれない。

○『廃線跡の記録』シリーズ

三才ブックスから、二〇一〇年三月から全四巻発刊されたシリーズ。これまで紹介した二つの書籍に比べ、全国の廃線の遺構や廃列車に主眼を置いて廃線跡を紹介したもので、廃墟や放置された列車を写した美麗な写真には目を見張るものがある。廃線の歴史や線形から地域の歴史を見つめたい私流の廃線探索とは違って、古くてボロボロになったものを感じるノスタルジーを前面に打ち出したシリーズではあるが、廃線を知るだけならとても有用だと考えている。

ここでは書籍を紹介したが、ネット上でも廃線跡の調査記録をまとめたサイトがいくつもある。廃線を知るのは意外に簡単にできるのである。

二、歴史を調べる

廃線を探索するときは、その廃線の歴史も分かっていると探索しているときの景色の読み取り方もかなり変わってくる。前章で紹介した書籍にも廃線の歴史自体は紹介されているが、ここではそれ以外の廃線の歴史の調べ方を何種類か紹介する。

○Wikipedia

言わずと知れたネット上の百科事典である。大抵の廃線について記事があり、存在していた駅、それらの駅間の距離、年表は必ず書かれている。一方で記事の質は廃線によって異なり、廃線の歴史に関しては事細かに書かれてあるものから開業から廃止までの軽い年表しか書かれていないものまである。歴史が事細かに書かれてあればラッキーぐらいの気持ちで、年表と駅名と駅間の距離を一気に把握したいときに使うのが良いだろう。

○『RM ライブラリー』シリーズ

ネコ・パブリッシングから発刊されている雑誌『Rail Magazine』系列の書籍。だいたい一巻に一つの廃線や昔の鉄道路線についてまとめてあり、歴史や車両などに付いて詳しく記されている。一つの廃線についてまとめた本は意外に見つからないため、歴史を知りたいときにはRM ライブラリーのバックナンバーを購入するなどして手に取ると良いと思う。

○郷土史

ここでは、例えば『つくば市史』『阿見町史』といった、自治体が発行している自治体史のことを指している。これまで紹介した Wikipedia や RM ライブラリーのいわゆる原典となりうる資料である。廃線の歴史は、郷土史の交通について書かれた部分に大なり小なり書かれており、建設当時や鉄道のあった

時代の地域住民の息吹を感じられることだろう。

高校生までなら自治体の郷土史に触れる機会は少なかっただろうが、筑波大学の図書館には場所が限定されているとはいえいくつも郷土史が収蔵されている。せっかく大学生になったのだから、郷土史のような原典に近い書物を調べるのも良いことだと思う。

○個人出版の書籍

いわゆる同人誌に近いものである。ネットや公的に出版されたものでは情報量に限度があるときもある。そういうときに探してみると良いのではないかと思います。私自身はほとんど購入したことが無く、実情はそれほど把握していないが、どの書物もおそらく各個人が長い間取材してきたことの集大成となっているはずであり、資料として有用なのではないかと踏んでいる。

大学生になると、大学図書館の存在もあって、資料としてアクセスできる書物が意外に多いことに気付くはずである。ネットでさっと調べて歴史を軽く知っておくのも良いが、一次資料などに当たってより深く廃線やその地域の歴史を知ることもし楽しいものだ。

三、ルートを推測する

廃線を探るためにはどのルートを走っていたかが分かった方が楽しい。一応、その廃線の現状を調べて遺構の位置や遊歩道の位置を分かていれば探索できないことは無いが、廃線のルートを把握していると頭の中でそのルート上に勝手に車両を走らせるなどの想像ができるのである。ここでは三種の廃線のルートの推測の仕方を紹介する。

○古い地形図を探す

廃線のルートを推測するための一つ

の方法に、それが載っている古い地図を見ると、そういうものがある。地図で一番正確なのはやはり国土地理院の地形図なので、ルートを推測するときには古い地形図を利用するのが最も正確だと思う。

一方で、古い地形図を探すのは意外と難しい。過去の出版物なので探すなら古本屋で探すことになるし、見つけても状態が良くないかもしれない。

しかし、つくば市にある国土地理院では、情報サービス館というところで古い地形図を高画質で閲覧できるうえに、お金を払えば希望の場所を印刷してくれるようになっていた。筑波大学に入学して、つくば市に縁があるのなら、国土地理院の施設を活用するのも良いと思う。

○昔の航空写真を探す

昔の地形図がちゃんとした手続きを踏まないと手に入らないのに対し、航

空写真は戦中からのものがネットで閲覧できるようになっている。国土地理院の出している「地図・空中写真閲覧サービス」や「地理院地図」を利用すれば、昔の航空写真は高解像度で見ることができる。存在する古い航空写真の撮影された年と調べたい廃線の廃止年がうまくかみ合えば、航空写真に現役のときの廃線が写っていることになり、廃線のルートを推測するのに利用できるのである。古い地形図と違いお金をかけずに調べられるので、戦中から平成初期の間に廃止になった鉄道に関してルートを確かめる場合に使うと良いだろう。

○今昔マップ on the web

埼玉大学の人文地理学研究室の谷謙二教授が作成している、古い地形図と現在の地図(地理院地図)を無料で簡単に比較できるサイト。私自身はあまり利用したことがないが、今と昔が二画

面や四画面で比べられるし、古い地形図にカーソルを置いたところとほとんど同じ地点に現在の地図の方に印を置いてくれるので、廃線のルートの推測にはとても利用しやすいと考えられる。今と昔を比較するのに対応している地域はまだ少ないが、土地区画や建物の移り変わりの激しい都市部での廃線のルートを決めるのに力を発揮しそうである。

終わりに

ここまで紹介した方法を利用すれば廃線を探索することは可能である。私としては歩くことを推したいが、距離が長ければ自転車を使ったり自動車を使ったりするのも良い。廃線を探索して、地域の歴史や地理を感じていただければ本望である。

たびてつの旅を綴る紀行誌

旅人キドリ

2021 年 新歓号

発行日 2021 年 4 月 1 日

旅人

Q ちゃん・いちごパスタ・feature・西北

編集・表紙デザイン

いちごパスタ

発行：

筑波大学文化系サークル連合会加盟

筑波大学公認課外活動団体



筑波大鉄研「旅と鉄道」の会

〒305-8577

茨城県つくば市天王台 1-1-1