

父と昔

# TONERI My 全人倶楽部

40

2022年  
10月1日号

発行 編集 敬文舎

〒160-0023

東京都新宿区西新宿3丁目3-23

ファミール西新宿 405

TEL: 03-6302-0699

FAX: 03-6302-0698

E-mail: keibun-sha@aria.ocn.ne.jp

## 鉄路に刻まれた、150年の想いを知る。

### 「鉄子」の本懐をめざして

矢野直美

カメラと一緒に国内外をめぐる、写真撮ってエッセイをつづる“フォトライター”が私の仕事です。

フォトライターという言葉、聞きなれないという方も多いと思います。私が写真と文章で鉄道を表現することを始めたのは二〇〇〇年。自分の取材スタイルをどのような肩書にすれば伝わりやすいかを考え、悩んだ結果、英語の photographer と writer からの造語としてフォトライターとしました。

私は鉄道旅が大好きで、初めての一人旅は小学校の高学年でした。

札幌の自宅から駅まで父に連れて行ってもらい、祖父母が暮らす函館本線の滝川駅までの一人旅です。子どもが一人きりだったせいか、乗り合わせた方々にとても親切にしてもらいました。冷凍ミカンやお菓子をいれたり、話しかけてもらったりの車中でした。

沿線にタンポポが咲き、「まるで黄色い絨毯の上を飛んでいるよう」と感動し、窓にじっと張り付いていました。それからずっと鉄道の旅が好きです。

その思いはやがてフォトライターという仕事につながっていくのです。

鉄道取材を始めた当時、「鉄道好きに女性はいない」との定説があり鉄道が好きと言つと、珍しがられるか、ひどく驚かれるか、「仕事だから無理して好きと言っているでしょう」と信じてもらえないこともよくありました。それでも会話を、撮影取材をする姿を見てもうと好きという気持ちは伝わりました。そのため、「元祖・鉄子」の呼び名もいただいています。

私は取材で知り合った方に、「鉄道は好きですか?」とよく尋ねます。返答でいちばん多いのは、「好きか嫌いか考えたことがない」というものです。もちろん「好き」という方はいらっしゃると思いますが、「嫌い」という方にはほとんど会ったことがありません。それはきっと鉄道は人びとの暮らしに寄り添う存在だから。

たとえば、初めて子どもだけで列車に乗って向かった祖父母の家。友人と毎日ゆられる通学列車。進学や就職で旅立つ駅。駅のホームから見上げた旅

の空。家族のもとへと帰っていく列車。愛しい人が住む町へと続くレール……

鉄道は人びとの暮らしに寄り添いながら存在し、好きか嫌いかの対象ではなく、あつて当たり前の存在として人の心にある。そんな気がしています。

二〇二二年一〇月十四日、日本の鉄道は開業一五〇周年を迎えます。開国間もない明治五年（一八七二）新橋と横浜を走る蒸気機関車は、その力強い漆黒の車体と呼吸するかのような蒸気の音から、「怪物が現れた」という噂が人びとの間に広まったといわれています。

それから一五〇年、時代の流れとともに鉄道の在り方も変わってきました。けれど存在理由は変わりません。鉄道はいつも私たちの生活を支えてくれます。今も、これからも、ずっと。



●やの なおみ／フォトライター・作家・鉄道写真家



# 鉄道発祥地のひとつ、港区からみた 鉄道開業一五〇周年と現在、未来

港区立みなと科学館 太田陽子

日本の鉄道が開業し二〇三二年は一五〇年目の節目になる。港区立みなと科学館では鉄道開業一五〇周年にちなみ、「みんなの鉄道展―線路は続くよ未来まで―」を開催。港区は、新橋から出発した鉄道発祥の地のひとつ。鉄道開業時の新橋や高輪築堤の様子と鉄道に関わる現在、未来を展望し、ご寄稿としたい。

## 新橋から汽笛一声

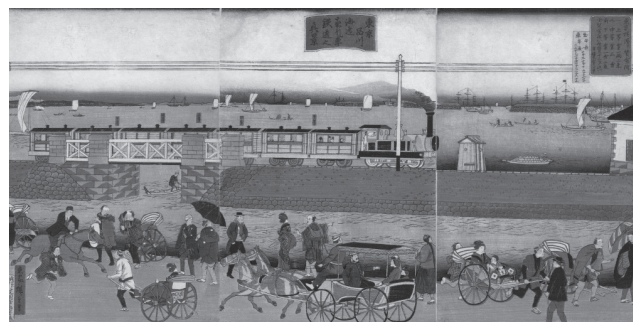
明治五年（一八七二）、首都東京、現在の旧新橋停車場と開港場であった横浜（現在の桜木町駅）を結ぶ日本で初めての鉄道が開業した。日本の鉄道の幕開けである。

一〇月一四日（旧暦九月二日）に明治天皇などの来賓を迎え開業式典を開催した。のちに一〇月一四日は「鉄道記念日」と定められ、現在は「鉄道の日」と呼ばれている。

日本ではじめての鉄道は、イギリス人技術者の指導のもと進められた。「東京汐留鉄道御開業祭礼之図」には開業当時の



「東京汐留鉄道御開業祭礼之図」  
歌川広重(三代)  
(港区郷土資料館所蔵)



「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」  
歌川広重(三代)  
(港区郷土資料館所蔵)

の蒸気機関車や洋装、和装、外国人と文明開化のようすを垣間見ることができる。

## 高輪築堤

一方、「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」において、蒸気機関車が走っている堤が高輪築堤である。

高輪築堤は、現在の田町駅の北（芝浦周辺）から品川駅の南までの海上に築かれた鉄道用の堤である。

新橋―横浜間の鉄道建設が決定し線路を通ず際、高輪周辺の土地は国を守るために必要であるとの理由から兵部省は鉄道当局への引き渡しを拒んだ。その

区公園部と第7橋梁橋台部は国の指定史跡「旧新橋停車場跡及び高輪築堤跡」となった。

## 高輪ゲートウェイ駅

令和二年（二〇二〇）三月、山手線でおよそ五〇年ぶりの新駅となる高輪ゲートウェイ駅が開業した。建築家・隈研吾氏がデザインした駅舎は、白く高い天井と大きなガラスで明るく、環境にやさしい省エネの設備となっている。

この駅では、AI搭載のセンサーカメラで無人化したコンビニエンスストアやロボットによる種々の作業、画面に話しかけたり非接触パネルで操作するVRキヤラクターの駅員といった駅での最新技術を実証実験している。

無人化や自動化は、少子高齢化による

人材不足やコロナ禍での人との接触回避において期待がよせられている。

## 鉄道と都市そして未来

現在、高輪ゲートウェイ駅から品川駅にかけて大規模開発が行われており令和七年（二〇二五）には新しい街びらきが予定されている。将来、品川駅からはリニア中央新幹線が開業予定である。リニア中央新幹線は、車輪を使って走る鉄道とは異なり、磁石の力で車体を浮かせ、時速五〇〇キロで、名古屋まで四〇分、大阪まで六七分で移動できるようになる。昭和九年（一九三四）当時、丹那トン

ネルが開通し超特急とよばれた「燕」は蒸気機関車であり、大阪まで約八時間かかっていた。

新幹線は在来線と異なる専用の軌道を走り昭和三十九年（一九六四）の開業当時の「ひかり」は大阪（新大阪）まで四時間かかっていたが、その後の車両の改良により現在「のぞみ」では二時間二分となっている。鉄道の技術は、より速くより安全に、より多く、より快適にといったニーズに応えながら進化している。

東海道新幹線もリニア中央新幹線も行き先となる大都市は名古屋と大阪であるが、東海道新幹線は海側を走り、リニア



明治一年の地図。  
(実測東京全圖 明治二一  
八七〇年 内務省地理局)



2街区 街区公園予定部分  
(国指定史跡範囲)



3街区 第7橋梁橋台部  
(国指定史跡範囲)



港区郷土立歴史館所蔵

中央新幹線は山側を走る。巨大地震などの大きな自然災害で東海道新幹線が止まった場合でも、山側を通るリニア中央新幹線を使って大都市間を移動できるようにするためである。

リニア中央新幹線の開業により、日本の経済の活性化が期待されている

一五〇年前、高輪築堤をつくり、線路を通し、鉄道が開業した。

鉄道はその時代の最新の技術を取り入れ、より速く、よりたくさんの人やモノを運び、日本の経済や都市の発展に大きく影響を与えてきた。

この先一五〇年後で鉄道や都市はどう進化するだろうか。その先の未来が明るいものであることを切に願う。

なお、港区立みなと科学館では、夏の企画展「みんなの鉄道展」は期間中（六一日間）五八、五四六人の多くの方にご覧いただきたい。

本企画展では港区新橋が始まった日本の鉄道の歴史を再認識していただくとともに、未来の鉄道や「まち」についての考えを創出する機会となり、好評のうちに九月一日に終了した。



VRキャラクターの駅員。  
(筆者撮影)

鉄道と高輪築堤ができるまで

|              |      |                       |
|--------------|------|-----------------------|
| 明治2 (1869) 年 | 11 月 | 新橋～横浜間の鉄道建設決定         |
| 明治3 (1870) 年 | 10 月 | 高輪築堤工事着工              |
| 明治5 (1872) 年 | 5 月  | 品川～横浜間仮開業             |
|              | 9 月  | 高輪築堤完成                |
|              | 9 月  | (新暦10月)<br>新橋～横浜間正式開業 |

明治40年ころの芝浦から田町駅方面を撮影  
(『芝区誌』より)  
港区立郷土歴史館所蔵



ため海上に築堤をつくり、列車を走らせることになったのだ。この距離は二・七キロメートルにわたる。

高輪築堤は、西洋の鉄道技術と築堤で培った日本の技術を生かして造られた近代化遺産といえる。明治五年の開業から五〇年ほど使われたのち、高輪築堤は東京湾の埋め立てとともに姿を消した。

## 現在の高輪築堤

高輪築堤は、品川車両基地の再編や高輪ゲートウェイ駅の新設を伴った大規模開発のなかで令和二年（二〇二〇）に再びその姿を現した。

高輪築堤の遺跡の発見範囲と、発掘時の様子を示す。

発見範囲のうち、現地保存となった街



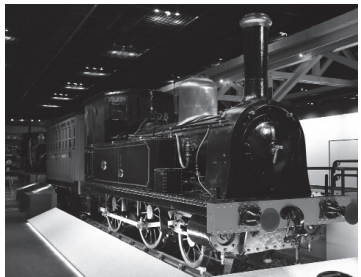
# 日本の鉄道二五〇年の歴史を 多角的にひもとく

明治五年（一八七二）一〇月一四日  
新橋〜横浜間に日本初の鉄道が開業し  
てから今年で一五〇年を迎えます。

鉄道博物館は創業期から現代まで、  
鉄道史に関する約六七万点の資料を所  
蔵しており、鉄道のあゆみや文化・社  
会との関わりをご紹介します。ま



車両ステーション全景  
（本館1階の眺望）



1号機関車の壮麗なる姿

た、模型やシミュレー  
タなどの体験型展示を  
取り入れ、鉄道のシス  
テムや科学原理などを  
わかりやすく学ぶことが出来ます。  
常設展示はテーマごとに五つの「ス  
テーション」と呼ばれる展示室に分か  
れ、そのなかでもっとも広い本館一  
階の「車両ステーション」には、鉄道  
の歴史を物語る三六両の車両が展示さ  
れています。展示室入口にある一号機  
関車は、鉄道開業に際してイギリスか  
ら輸入された一〇両の蒸気機関車のう  
ちの一両で、平成九年（一九九七）に  
は鉄道車両として初めて国の重要文化  
財に指定されました。

鉄道博物館  
学芸部 香月 良太

当館の展示車両は、周辺の結界やパ  
ネル類を極力減らして間近で見学でき  
るようにしており、車両そのものの大  
きさやふだん見ることができない床下  
機器、台車など走行装置細部を観察す  
ることが出来ます。また、旅客車の多  
くは客室を開放し、実際に座席に座つ  
て当時の旅の様子を体験できるように  
しています。  
展示車両は静態保存ですが、A R（拡  
張現実）などの映像技術や音の演出を  
導入し、展示車両の現役時代のいきい

きとした姿を動的に  
伝えています。とく  
に、展示室中央の転  
車台上に載るC57  
形135号蒸気機関  
車（昭和五〇年（一  
九七五）に国鉄最後  
の蒸気機関車による  
定期旅客列車をけん  
引）は、一日一回、  
転車台回転と汽笛吹鳴実演を行ない人  
気イベントとなっています。  
また、南館三階の「歴史ステーショ  
ン」では、社会と鉄道技術の進化の関  
わりを軸に、鉄道一五〇年の歴史をよ  
り深くご紹介しています。建築、土木、  
電気、車両、運転、制度、信号、サー  
ビスなどの分野で鉄道に何が求められ、  
技術者や鉄道関係者がどのように応え  
てきたのかを実物資料、写真、映像な  
どで解説しています。それぞれの時代  
の息吹を感じながら日本の鉄道の姿を  
探求する発見型の展示スペースです。  
このほかにも、鉄道を通して身近な  
科学を学ぶ「科学ステーション」、今  
日の鉄道を支える人々やシステムを体  
感する「仕事ステーション」、鉄道の  
最新技術から未来社会のあり方を考え  
る「未来ステーション」などの展示も  
あります。さまざまな視点から、日本  
の鉄道の歴史、現在そして未来の鉄道  
を少しでも身近に感じていただければ  
と思います。ご来館をお待ちいたして  
おります。

## 学芸員 ご紹介！ ここが見所、我が博物館 地元密着型の テーマが好評です

津山まなびの鉄道館  
岸本 祥吾

模を誇り、今なお、転車台とともに現  
役で使用されている貴重な施設となっ  
ています。

「旧津山扇形機関車庫と転車台」は、  
日本でも数少ない鉄道遺産として、J  
R西日本及び津山市をはじめとする自  
治体や地域と連携した観光施設として  
活用されていることが評価され、二〇  
一八年一〇月一四日に「鉄道記念物」  
に指定され、更に全国に鉄道の魅力を  
発信する施設として期待されています。

扇形機関車庫や収蔵される二三両の  
貴重な車両をとおし、鉄道を「見て、  
さわって、楽しく学べる」鉄道博物館  
として整備され、これらの施設を活用  
し、鉄道の歴史や仕組みに触れること  
ができる施設として『津山まなびの鉄  
道館』が二〇一六年四月にオープンし  
ました。

### 貴重な車両展示を楽しむ

収蔵車両は、「アゴイチ」の愛称で  
知られるD51形蒸気機関車2号機  
が展示され、煙突などの機器が縦一列  
でつながっている形状から「ナメクジ」  
と呼ばれる初期型の車両です。また、  
国内で最強最大のディーゼル機関を搭  
載し一両のみ製造されたDE50形  
ディーゼル機関車は津山でしか見るこ  
との出来ない貴重な機関車でそのほか



「しくみルーム」の展示  
（内観）車両駅銘板など。

にも、特急列車として多くの方に親し  
まれているキハ181形気動車など  
を間近で見学することが出来ます。

なお、収蔵車両は全て静態保存とい  
われる自走しない車展示となっていま  
すが、すぐそばには本線かとおりに留置  
線には現役車両が停まるなど様々な車  
両をお楽しみいただくことが出来ます。  
そのほかにも岡山エリアを中心とし  
た鉄道の歴史を学ぶ「あゆみルーム」、  
鉄道が安全運行するしくみなどを見学  
する「しくみルーム」では、タブレッ  
ト閉そく器が展示され、実際に触って  
みることも可能になっています。

展示室で一番の人気なのが津山の街  
並みをジオラマで再現した「まちなみ  
ルーム」です。一時間に一度行うジオ  
ラマショーでは、照明が切り替わるな  
か、鉄道Nゲージ車両が走り、転車台  
も回転して車両が車庫から出発するシ  
ーンなどをお楽しみいただけます。

旧津山扇形機関車庫と転車台、収蔵  
車両、展示室など鉄道を学びながらご  
見学ください。

第12回  
水野正好さんの土偶祭式論  
— 土偶の性別(7) —

設楽博己（東京大学名誉教授）

どんな学説でも他者の意見を踏まえたものが多  
く、創見はそうそうあるものではない。私の「土  
偶大人仮説」も同じで、水野正好さんが一九七四  
年に発表した土偶祭式論が大いに参考になった。  
水野さんは、縄文時代の土偶はすべて女性を表  
現したもので、土偶は祭式において母となるべき  
土偶（乳房の表現）、子どもを身ごもる土偶（妊  
娠状態の表現）、子どもを育てる土偶（子抱土偶  
など）と成長を遂げて、破壊されて殺され、破片  
を集落の各所にまいて分配し、あるいは埋葬する  
ことによって再生、新生に力を与えたと理解した。  
つまり、土偶祭式を女性原理の実修ととらえた  
のである。



東京都八王子市出土土抱土偶（縄文中期）  
ミロのヴィーナスと同様に、頭がなくとも  
安定感がある。イラスト 設楽博己

それまでもにも土偶を女性像とみなす意見は数多  
くあったが、土偶をたくさん集めて比較すること

で、子どもを産み育てる各場面を巧みに組み立て  
“成長”という概念を持ち込んで動的、立体的に  
土偶祭式を復元した点に水野論の真価がある。土  
偶大人仮説も、大人になるための成長を通過儀礼  
という視点からとらえた仮説である。

土偶を生命の源とする水野さんは、土偶は畑に  
もまかれたと考えた。この論文よりもだいぶ前に  
なるが、縄文時代に農耕があったか否かという議  
論―縄文農耕論―に火がついた。火付け役は諏訪  
の考古学者、藤森栄一さんである。藤森さんは、  
八ヶ岳山麓の縄文中期の文化が異様な発展を遂げ  
ていることに注目して、それを支えたのが農耕だ  
ったとした。

水野さんは論証不足の縄文農耕論に加担したの  
だが、それを含めて水野考古学は、イメージ先行  
の“想念の考古学”と揶揄されることもある。そ  
れは遺物や遺構を緻密に分析する実証性に欠けた  
虚構の上に成り立っているのではないか、という  
批判である。水野さんは、「僕の考古学は想念の  
考古学だから」と自ら任じて飄々とした人生を送  
ったが、壮大で大胆な仮説を立てて論証していく  
水野流考古学者をこのところ見かけなくなってい  
まった。

\*

ずいぶん前になるが、千葉県の房総風土記の丘  
で古代の祭祀の講演会が開かれ、私は「弥生時代  
の男女像」というテーマで縄文土偶のその後のお  
話をした。水野さんも演者の一人だったが、話が  
終わって水野さんに挨拶したら、「むずかしいね  
ー」との感想。私は所用ですぐに失礼しなくては  
ならず、一般の方にはむずかしい話だと感じたの  
か、あるいは成立困難な説と思われたのか、聞け  
ずじまいだった。「土偶の性別」の最後のころに  
この話することにした。

岡山県津山市 津山まなびの鉄道館  
扇形機関車庫と車両を学び楽しむ



近代化産業遺産『旧津山  
扇形機関車庫と転車台』



# 地域研究レポート

## 鉄道と

## 歌謡曲の出会い

清水要

歌謡曲のなかには鉄道や駅をテーマとした曲が多く見られる。本稿においては戦後から平成までの数々の名曲を振り返ってみたい。

岡本敦郎の『高原列車は行く』（作詞・丘灯至夫 作曲・古関裕而）は、丘が少年期に乗った沼尻軽便鉄道がモデルで、古関がスイスの高原鉄道をイメージして曲を付けた。この曲は古関の出身地・福島駅の発車メロディとして採用されている。



夜行列車は、多くの曲に登場する。

また沼尻軽便鉄道の始発駅だった磐越西線川桁駅の前に歌碑が建てられている。井沢八郎の『あゝ上野駅』は、集団就職で上野駅に降り立

つ若者たちの心を歌ったもので、上野駅前には歌碑が設置され、一部ホームにおいては発車メロディとして採用されている。寝台特急が発車する際にこの曲が流れていたのも今は昔だ。

歌謡曲のなかには夜行列車が登場するものもまた多い。はしだのりひことクライマックス『花嫁』、チューリップ『心の旅』などは、旅立ちのモチーフとして汽車が扱われている。

夜行列車が登場する曲で最も有名なのが石川さゆり『津軽海峡・冬景色』で、国鉄（現ＪＲ）が運航していた青函連絡船が歌われた。

だが、旅立ちに使われるのは夜行列車とは限らない。狩人が歌う『あずさ2号』の特急あずさは中央本線の昼行特急だ。狩人の曲としてはほかに郡山と新津を結ぶローカル線が題材の『磐越西線』がある。

駅は旅立ちの場、出会いと別れの場として歌われてきた。かぐや姫『なごり雪』、小柳ルミ子『冬の駅』、中島みゆき『ホームにて』、竹内まりや『駅』など秀逸な曲も多い。

『なごり雪』が東京から故郷へ帰る人を送る歌であれば、さだまさし『驛舎』は帰ってきた人を迎える歌である。

国鉄のキャンペーンソングとして制作された山口百恵『いい日旅立ち』は鉄道との関わりがとくに強い曲で、山陽新幹線の車内チャイム、岡山駅の接近メロディなどとしても使用される。



小田急ロマンスカー

この曲を提供した谷村新司の曲には、アリス時代の『遠くで汽笛を聞きながら』（作曲・堀内孝雄）に始まり、『浪漫鉄道』（途中篇・嵯峨篇）、『心の駅』など鉄道をテーマにした曲がきわめて多い。『二都物語』・『風の暦』・『北陸ロマン』とＪＲ西日本のキャンペーンソングも多く手がけている。

歌謡曲に登場する鉄道には国鉄を連想させるものが多いが、村下孝蔵『ロマンスカー』は小田急の看板特急・ロマンスカーを連想させる。

今年（鉄道一五〇年）の節目の年であるが、ちょうど五〇年前、鉄道百年を記念して放送されたドラマの主題歌としてつくられたのが小椋佳『大いなる旅路』である。二〇〇七年にはSUPER BEELZのカバーでアニメ『鉄子の旅』のエンディングテーマ曲として使用された。

時代の映し鏡のような、歌謡曲を思い出し、聞きながら、列車で旅をしてみるのはいかがだろう。

●しみず・かなめ  
早稲田大学 鉄道研究会

## 鉄道少年の まなざしから

鹿山晃

小学生のころ、父の仕事の都合で広島に住んだ。昭和三〇年代後半で、市内にはまだ原爆の惨禍が残っていた。しかしその広島は鉄道目線で興味ある場所でもあった。

当時はもちろんそんなことは理解の外だが、新幹線こそないが、新型の電車や、日本最大の蒸気機関車を合わせて見られる場所であった。駅からは数キロ離れた海に近い我が家、不思議ととくに夜など広島駅の構内の蒸気機関車の音がよく聞こえてきた。

技術屋であった父や叔父が持っていた鉄道模型の影響で鉄道に興味を持ち、五〇年以上、今に至るまで続く趣味の萌芽であった。

ある日、家族で広島駅北側の二葉山に登った。駅を見下ろせる山頂からは見慣れない電車などの出入りが見えた。その電車が何であるか、当時は知る由も調べるすべもなかった。それから一



大好きだった蒸気機関車 C59162 の英姿

年もしないうちに本屋で衝撃的な本を発見した。昭和四一年当時の国鉄に在籍していたすべての車両形式が紹介された本であった。迷った末に小遣いをはたいて買い、擦り切れバラバラになるまで繰り返し眺め形式を覚えていった。見慣れぬ電車の正体もはつきりした。広島で全国的にも貴重な形式の蒸気機関車が見られることも知り、広島という場所の貴重さも理解できてきた。中学に入学し、たまたま前に座った同級生がなんと鉄道に興味があるという。同じ趣味の仲間ができることは大きく追い風になった。彼とは今に至るまで親交がある。中学生になり父のカメラを使い、乗る自転車も大きくなり行動範囲が飛躍的に広がった。友達と自転車でカメラを持って広島駅に行くことが休みの日課となった。

小遣いでのフィルム現像代の捻出も限られたが、これが今に続く鉄道写真趣味の出発点だった。中学生で入会資格ができる鉄道友の会への入会、大人の趣味人への仲間入りである。

中学生のころ始まった趣味は、学生時代を経て、社会人となり、結婚、子供の誕生と状況により濃淡はあったが二〇年継続していた。これには鉄道友の会の存在が大きい、知り合った同世代の仲間との交流が大きい。そんななか、仕事の都合でアメリカ転勤、状況は一変し家族、仕事以外のすべてが無くなった。

しかし、そこにも鉄道は存在した。

赴任後一か月もしない内に鉄道にカメラを向け始めた。その後、博物館や保存鉄道の状況も分かり、日本とは比べ物にならないような大きな蒸気機関車が、臨時列車を引き、住んでいたアトランタの本線を走ると情報を得て森のなかのカープでその列車を待った。低い独特の汽笛が聞こえカープの先から朝日を浴びながら曲がりこんで来たその列車のその大きさ、素晴らしさにはただ見とれた。以降、臨時列車の情報得てはカメラを向けた。地元の南部から始めて、徐々に範囲を広げアメリカ国内での転勤もあって、西海岸、中西部そして全米からカナダ、メキシコにも撮影行は及んだ。最終的には大西洋を越えスイギリスやドイツ、スイスなどにも広がって行った。もし、この趣味がなければアメリカでの生活印象はどうなっていたのだろう。

この趣味を始めて五〇余年が過ぎた。ひよんな偶然や出会いから始まり、それが仲間の存在によって長く継続し、万国共通に存在する鉄道を趣味としてきた人生を振り返り、良い趣味に恵まれたと心より思う。

この環境を作ってくれた亡き両親や、理解を示してくれる細君や家族にあらためて感謝したいと思う。

まだまだこれからも鐵路への長い夢を見たいと思っている。

●かやま あきつ  
鉄道友の会 事務局長・理事

## 鉄道浪漫

高橋 治雄

第20話

日高本線を  
ふりかえる

我が国の鉄道は今から一五〇年前に開業した。鉄道によってもたらされた恩恵を顧みる良い機会であろう。めざましい勢いで整備されたほかの輸送機関を選択できる現在、鉄道が大量かつ高速安全な陸上輸送機関としての真価を発揮できる範囲は限られてきたが、鉄道らしさを活かせる方向へのさらなる進化を期待したい。一方、使命をおえた鉄道が各地で廃止されていることも受け入れなければならぬ。

また、自然災害のために廃止された鉄道も存在する。災害からの復旧費用と期待される経済効果とを比較した結果、廃止となったのである。今も災害のために不通となっている路線がいくつかあるが、近い将来廃止されるのではないかと危惧している。

前回紹介した日高本線は、襟裳岬を経由して苫小牧と帯広を直結する遠大な構想の下に切望された路線であったが、自然災害のために完成を待たずに大部分が廃止されてしまった。

日高地方の開拓は一八七〇年代（明治三年）に始まる。大正時代始めには主要な町がそろい、林産資源や漁業資源を運ぶ鉄道が必要とされていた。

まず、明治四三年（一九一〇）に創業した王子製紙への原木輸送を目的として二本の専用鉄道が開業した。そのうちの苫小牧と佐留太（現在の富川）を結ぶ専用鉄道が、苫小牧軽便鉄道として一九一三年一〇月に改めて開業し、一般旅客や貨物の輸送を始めた。これが日高本線の前身である。その後、大正九年（一九二〇）八月の北海道拓殖鉄道補助に関する法律にもとづいて、日高拓殖鉄道が苫小牧軽便鉄道を延長する佐留太から先の建設に着手し、一九二六年二月に静内まで開業した。

また、一九二三年の改正鉄道敷設法に、苫小牧から鶴川、浦河、広尾を経て帯広に至る鉄道が規定され、苫小牧から静内まで開業していた鉄道が昭和二年（一九二七）八月一日に国有化された。日高本線が国鉄の手によって類似まで開通したのは一九三七年八月、対する帯広から広尾までの広尾線は一九三三年に開業した。その間を結ぶように広尾間では延長工事のための測量が始まっていたが、様似開業の時点でこの区間は自動車による輸送が適切であるとされ、鉄道の建設は断念された。今となれば適切な判断であったと思われる。我が輩が襟裳岬を訪れたのは一九六〇年代後半で、当時建設費が異常に高かったとして黄金道路と呼ばれていた広尾側の国道を国鉄バスで移動する途中、タイヤがパンクするというハプニングを体験している。

戦後しばらくは木材輸送と旅客輸送に活躍した日高本線であったが、貨物輸送は一九七〇年代にトラックに代わり、札幌から直通する三往復の急行列車も昭和六一年（一九八六）一〇月三十一日をもって廃止されている。この時点で鉄道としての使命の一部が終わったのかもしれない。



龍が舞う、長崎くんち祭り

秋は旅心を誘う。一五〇年前、新橋―横浜間二九キロメートルの鉄路が、現在ではJRだけで約二〇、一四〇キロメートルにもなる。津々浦々までも行くことができ、その地での《祭り》も楽しむことができる。いわゆる「秋祭り」は、収穫期の五穀豊穡への祈りと感謝に由来するものが多く全国の神社で催される。ここ三年、コロナ禍で二〇二二年も中止であるが、誌上で《長崎くんち祭り》を訪ねてみよう。旧暦、重陽の節句にあたる九月九日の《くにしち》から《くんち》とよばれる長崎県長崎市の諏訪神社の祭りである。神社への敬意から御を

## 私たちの活動を紹介します

### 早稲田の歴史ある鉄道サークル

早稲田大学鉄道研究会（WRC）は昭和二十七年より活動を経て参りまして、おかげさまで創立七〇周年を迎えました。会員数は関東最大級、ほかの大学から入会されるかたもおります。多岐にわたる鉄道関連のイベントを

#### 連載

#### 訪ねてみたい

郷土祭りを  
楽しむ会  
笹森 洋一

## 祭りの日

### 第1回 長崎くんち



上：青天に舞う「龍踊り」  
下：演し物「コッコデシヨ」

つけ《おくんち》ともよばれる。市内の氏子の各町内から傘鉾（かまぼこ）頭に「龍踊り」、「鯨の潮吹き」、「阿蘭陀万才（あらんだまんざい）」御朱印船などの演し物が出て奉納される。

なかでも「コッコデシヨ」（ここでしよ）のかけ声で四人の子どもと太鼓と座布団の山が担ぎ手で宙に放り投げられる「コッコデシヨ」は庄巻の見せ場である。

寛永十一年（一六三四）にはじまりポルトガル、オランダ、中国などの異国情緒も絡まる長崎くんち。全国の社寺縁起の秋祭りの枠を超えた長崎の切支丹との禁教に関わるながい歴史と深い関わりをもち、およそ四〇〇年も続き郷土に根づいたみんなが熱狂する三日間の祭りである。

定期的に開催しており、鉄道会社様のご厚意のもとでの貸切列車運行や車両基地見学、模型車両を用いた運転会などで盛り上がりを見せております。平生でも、鉄道関連の資料収集や研究テーマに各会員が邁進しており、会員同士の活発な議論も尽きません。直近の話題ですと、西九州新幹線開業についてやコロナ禍における各鉄道会社の対応についてなどです。しかし、コロナ禍は弊会の活動にも大きな打撃を与え、貸切列車の運行や旅行企画などは軒並み中止を余儀なくされました。それでも、弊会の強みであります会

員の熱意と叡智で乗り切り、貸切列車運行などの催しが今年度から徐々に復活し始めております。新しい生活様式を取り入れた鉄道趣味のあり方の模索は今日でも続いております。これからますます盛り上がりつつ参ります鉄道研究会の活躍を温かく見守ってくださいれば幸いです。

●早稲田大学鉄道研究会（WRC）  
連絡先／〒162-8644 東京都新宿区戸山1-24-1 早稲田大学学生会館E516

文／早稲田大学鉄道研究会（WRC）  
幹事長 島田恵佑

#### 編集後記：『鉄道の軌跡』

デジタル化が進み時間と効率ばかりが重視される時代。のんびりとした鉄道の旅は、憧れと言える。《鉄道好き》の作家ですぐ思い浮かぶのは、漱石門下の内田百閒「なんにも用事がないけれど、汽車に乗って大阪へ行つて来ようと思ふ」と『阿房列車』にある。文学に鉄道紀行のジャンルを確立した阿川弘之、宮脇俊三。人間の愛憎・ミステリー・旅情を見事に昇華した作家の松本清張、西村京太郎も忘れられない。

『鉄道浪漫』を弊誌に5年間連載の高橋治雄氏に無類の鉄道好きへのきっかけをたずねた。2歳のころ東北にある父親の実家で、危ないから外には出してもらえず、地響きと轟音で通り過ぎる蒸気機関車をガラス戸越しに見つめていたことが原体験。巻頭の矢野直美さんは、幼きころの一人旅の体験がきっかけで、現在の職業へと。「鉄道友の会」鹿山さんは、少年時代からの情熱を持って今がある。皆さん共通した「鉄道愛」が確としてある。「鉄道発祥地のひとつ港区からみた開業150周年」、「鉄道と歌謡曲」、「早稲田大学鉄道研究会」と博物館は埼玉県さいたま市「鉄道博物館」と岡山県「津山まなびの鉄道館を紹介させていただいた。

あなたも  
入会  
しませんか

My 舍人 TONERI 倶楽部

好評  
始動中!

歴史好きの方、あるいはこれから歴史を学ぼうとする方々とともに、歴史を知る楽しさを目的として集い語り行動する倶楽部です。現在、講演・講座の開催などで研究者との交流も行っております。

当倶楽部は、随時入会可能です。奮ってご参加ください。

#### ■入会特典

- ・講座・講演会の割引|優待や無料受講券の進呈。
- ・捺印5個で受講が1回無料になるスタンプカードの発行。
- ・会報『My 舍人倶楽部』を年4回送付。

#### ■年会費

一般会員 3,000円/賛助会員30,000円

特別賛助会員100,000円

(会費のお支払い方法は、お申し込み時にお知らせいたします)

#### ■お申し込み方法

お名前、ご住所、電話番号、メールアドレスを明記の上、敬文舎または舍人倶楽部までEメール (toneri.k@blue.ocn.ne.jp) にてお申し込みください。

舍人倶楽部会報、講座などについて、ご意見・ご感想をお寄せください。  
toneri.k@blue.ocn.ne.jp

敬文舎ホームページ

<http://k-bun.co.jp>