

廃線・廃道・旧道の探索がもたらす
地域振興と地理教育における効果と問題点

高野誠二*

Impact and Problems of Exploring Abandoned Railroad, Abandoned Road and Old Road
on Regional Development and Geographical Education

by
Seiji TAKANO

(Received October 31, 2014)

Abstract

This research examined the possibility of abandoned railroad, abandoned road and old road. Those are modernization heritage which should be preserved and can be used as valuable local asset for tourism and education. Exploring abandoned and old traffic routes is now enjoyed by more hobbyists who share information through internet. Its fun is to spot forgotten route, to find undiscovered remains, to interpret their function, to study link between those remains and socioeconomic and engineering technological factors of those days and to imagine their day. If only safety and compliance are secured, we can apply it into programs for regional development and geographical education. It is an experience learning which achieves deeper and more persistent understanding than knowledge packing learning.

1 はじめに

2014 年、群馬県の「富岡製糸場と絹産業遺産群」がユネスコの世界遺産に登録された。これは我が国における近代化遺産としては、初の世界遺産である。その他にも現在、「明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域」が世界遺産の国内暫定リストに掲載されており、日本政府は早期の世界遺産への登録を後押ししている。

1990 年代以降、わが国では近代化遺産に対する関心が高まってきている。1990 年から文化庁の支援により、各都道府県の教育委員会が近代化遺産総合調査を開始した。1997 年には全国近代化遺産活用連絡協議会（全近）が設立されている。これは、近代化遺産の所在する市区町村、都道府県、企業、NPO 法人、任意団体、個人などによって構成される全国規模のネットワーク組織であり、近代化遺産の保存・活用をはかるとともに、伝統産業等を活かした地域振興、歴史的町並みの

保存、地域資源を活かした新たな文化的な観光の創出を目的に活動している¹。経済産業省も産業という視点から独自に「近代化産業遺産」の認定を行い、2007 年に「近代化産業遺産群 33」を、2009 年に「近代化産業遺産群 続 33」を公表している。

2 近代化遺産の魅力とその利活用

では次に、近代化遺産ならではの魅力とはどんな点にあるのであろうか。

まず、文化庁による「近代化遺産」の定義を簡単に記すと、①幕末から第 2 次世界大戦期までの時代に該当するもので、②我が国の近代化に貢献した産業・交通・土木に係る建造物、ということである。世の中には歴史上の事象に関するさまざまな遺構や遺物が存在するなかで、近代化遺産ならではの大きな特徴として、その該当する時代が現代を生きる私たちにとって非常に近い過去であるという点があげられる。また、近代化遺産の中にはいまだに現役で活躍し続けて現在の暮らしを支えているものすら存在する。そのため近代化

* 経営学部観光ビジネス学科准教授

遺産は、現代に生きる自分の生活に繋がった身近な物として理解しやすい。近代化遺産はその当時における最先端の技術を駆使して作られたものである場合も多いことから、それ以前の時代の様子と比較することで、あるいはそれ以降の時代である現代の様子と比較することで、近世から近代、そして現代へと続く歴史において、暮らしの豊かさや利便性が獲得される過程での先人の苦労と努力を実感することもできる。「なぜ、その時代にこんな材料でそんなものが作られ、なぜそれが後に新しいものに取って代わられて今では使われなくなるに至ったのか・・・」と考えることで、単なる技術の進歩だけでなく、その背景にある社会や経済の発展の歴史を学んだり、現代社会についてさまざまな視点から考えたりすることもできる。なによりも、残された遺産の実物そのものを現地に訪ねて学ぶことは、机上で学ぶのとは違って、現場で生きた教材に触れつつ学ぶことができ、ということの意味で、実感を伴う体験型の学習であることから、通常の知識伝授型の学習方法に比べて持続的で高い教育効果が期待できる²。

もう一つの近代化遺産に期待される効用は、文化財や観光資源としての利活用を通じた地域振興である。近代化遺産が地域のシンボルやアイデンティティとして機能したり、地域の人々の生活の歴史の一部になっていた例は多い。特に、その当時における技術や流行の最先端を取り入れて作られた工場、学校、その他の建造物は、その当時から現在に至るまで、地域の誇りとなっていたりもする。このようなバックグラウンドを持つ近代化遺産に触れるということは、それはつまり、その地域の歴史や文化とその誇りを理解し肌で感じ取るということを意味する。

そして、近代化遺産は現代に近い過去のものであるという特徴があることからして、その遺産が竣工したり現役で活躍していた当時に直接見聞きしていた人が存命の場合もある。そのような年配の方々から、近代化遺産やそれを取りまく生活の様子についてのリアルで具体的な体験談を聞けることも、実感を伴う学習として大きな魅力である。その地域の近代化遺産に興味を持って詳しく知りたいと思う若い世代の人や地域外の人が、近代化遺産についての直接体験を持つその地域の高齢者と交流する、しかも高齢者にとって懐かしく誇らしい思い出話を聞こうと求めてやって来るということは、積極的な世代間交流や地域間交流が展開されることを意味する。これは、地域のお年寄りたちにとって大きな喜びや生きがいともなるし、地域振興のきっかけとなりうる貴重な機会でもある。

また、前述のように近代化遺産は保護すべき文化財として認知されるようになった歴史が比較的浅いため、その保護や利活用に関する法制度がまだ十分ではないので、十分な対策が取られる前に遺構や遺物が失われてしまいやすいといった問題点につながる。その一方で、まだまだ世に広く知られていない遺構や遺産も存在しているので、これらを探検したり新発見したりする楽しさ、すなわち今まで知られていなかった地域の歴史を発掘するという楽しさは、知的な好奇心を大きく刺激するものである。

さらにもう一つ近代化遺産について付け加えると、非日常空間への憧憬を満たすものとしての魅力が挙げられる。例えば、今は山中深くにひっそりと眠る愛媛県新居浜市の別子銅山跡の廃墟となった建造物群は、そのスケールの大きさから「東洋のマチュピチュ」という表現で知られている³。今は無人島と化しているものの、かつては大規模な海底炭鉱とそこで働く労働者のために当時の最先端の技術を駆使して建設された高層アパートなどの建物群が、狭い島内に密集する長崎市の端島の異様な光景は「軍艦島」のニックネームとともに知られ、その訪問ツアーが人気を集めるとともに、前述の「明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域」の一つとして世界遺産登録も期待されている。さらに昨今では、美的な関心の的などとしても近代化遺産や現役の産業施設が取り上げられるようになり、「廃墟マニア」⁴や「工場萌え」⁵といった言葉で表される趣味の世界も徐々に認知されるようになり、観光資源としての活用も試みられるようになっている。

以上のように、近代化遺産は教育や地域振興における効用を期待されるとともに、さまざまな視点からの興味の対象となってきているのである。

3 近代化遺産としての廃線・廃道・旧道

近代化遺産の一つの種類として交通に関するものがあげられているが、ここから、その該当例にあたるいわゆる廃線・廃道・旧道について考察していく。

廃線・廃道・旧道とは、交通を巡る状況の変化により、廃止されたり、新たに作られた別の交通路に主要な役割を譲った鉄道線路や道路を意味する言葉である。

これらが発生する原因はさまざまにある。経営上の赤字が原因となって、鉄道路線が廃止されたことは枚挙にいとまがない。その他にも、輸送効率の改善を期して技術革新によって新たに建設可能となった新ルートが登場したり、災害の被災区間の復旧や災害予防のためにルートを付け替えたり、ダムのような他の新設構造物が干渉してしまうためにルートを付け替えたり、

隧道や橋梁といった大規模構造物を更新するにあたってその前後区間のルートをつけ替えたりすることによっても、鉄道や道路に廃止区間が誕生することになる。鉄道とは違って道路の場合には、乗り物を走らすといった運行に伴うコストが道路の設置者側に発生しないし、生活道路としての役割を负わせることにも意義が認められるために、新ルートが登場したとしても旧ルートの道路を「旧道」として使い続けることも多い⁶。しかし、その道路が従来担っていた主要な役割は新ルートに譲ってしまっているために、維持管理のために割かれる費用が削減されたり、保守のレベルが落とされることにつながり、高額な復旧費用が必要となる災害の発生をもって復旧を断念して廃止され、最終的に廃道になるという経緯をたどることも多い。その他にも、建設途中あるいは計画段階において放棄されたいわゆる未成線・未成道も廃線・廃道・旧道と近い特徴を持った存在といえる。

では、廃線・廃道・旧道を近代化遺産として考えた場合、どんな遺構や遺物が存在するであろうか。

①交通路のルート上には、例えば築堤、掘割、橋梁、隧道、排水設備など、大規模なものから小さなものまでさまざまな土木構造物が存在している。更に、②その交通路を運用したり安全管理するために必要であったさまざまな設備、例えば鉄道の駅施設やバス停、車両、信号設備、各種の標識、ガードレールなどの安全設備、災害予防のための各種の防護設備などが存在している。また、③その交通路を軸に経済活動や社会生活を展開するために使われる施設、例えば貨物の倉庫や積み出し設備、街路状の集落や商店街、ドライブインなどが沿線・沿道に存在している。

交通に関わる近代化遺産を狭義でとらえるならば①と②が該当することになるだろうが、当時の社会や経済の様子を知る手がかりとなるという意味では③も重要である。本稿では、①、②、③のすべてを含んだものを近代化遺産としての廃線・廃道・旧道における遺構や遺物ととらえることとする。

4 廃線・廃道・旧道探索での楽しみと学び

4.1 廃線・廃道・旧道の探索趣味の広がり

廃線・廃道・旧道を実際に探索することを考えるにあたっては、このような楽しみを追求する趣味の世界が既に広がっていることに触れないわけにはいかない。

廃線跡を中心的なテーマとして取り上げた初期の文献の代表例としては、堀(1983)『消えた鉄道 レール跡の詩』があげられ、これは新旧の地形図を元にしながらか鉄道路線の盛衰について取り上げたものである。

鉄道マニア向けの雑誌であるネコ・パブリッシング刊の月刊誌『Rail Magazine』における1990年からの連載「トワイライトゾ〜ン」では、知る人ぞ知る廃線や鉄道車両の来歴などについて、詳細に調査した情報を多く掲載した。この連載テーマに関して更に詳細な調査内容を採録した同社刊の名取・滝沢編(1992～2009)の『トワイライトゾ〜ン MANUAL』シリーズも刊行されるなどを経て、鉄道マニアの間での興味関心の対象として廃線というものが認知されていくようになった。このころから実際に廃線を探索するという趣味がより多くの人に広がるようになったのは、地形図をベースにして実際に現地を訪れた場合にどんな遺構を見つけることができるか、ルート上のどこが探索可能でどこが不可能なのかといった情報を整理する視点でまとめられ、第10巻まで続いた宮脇編(1995～2003)『鉄道廃線跡を歩く』シリーズが刊行された影響が大きかったと考えられる。更に、一般の鉄道の廃線と違って詳細で正確な情報の入手が難しかった森林鉄道の廃線については、日本森林林業振興会秋田支部・青森支部編(2012)や矢部(2013)といった詳細なデータが業界内から掘り起こされて提示されるなど、一層の関心が払われるようになってきている。

またその一方で、個人が開設したウェブサイト、例えば通称「ヨッキレン」こと平沼義之の手による「山さ行かねが」⁷や、永富謙の手による「旧道倶楽部」⁸などを軸にして、同好の士が情報発信したり情報交換をすることによって趣味人の更なる増加へとつながった。彼らを代表とする廃線・廃道・旧道の探索趣味における先駆者たちは、現在まで第4巻まで刊行されているイカロス出版刊の『廃道をゆく』シリーズや、第4巻まで刊行されている三オブックス刊の『廃線跡の記録』シリーズの編集に携わったり、インターネット販売の月刊同人誌である『日本の廃道』を共同で刊行したり、近年ではマニア向けのイベント⁹やテレビ番組への出演を重ねる¹⁰など、活発な活動を展開している。

近年におけるこのような廃線・廃道・旧道に対する興味関心の広がりを考えるうえで欠かせないのは、インターネットの普及である。インターネットでは、自分の求める情報のキーワードを入力して検索することでさまざまな情報を簡単に入手できるというメリットが、人々が関心を払うことも少ないままの「マニアック」で「ローカル」な情報を探す過程においては絶大な威力を発揮する。時には、廃線・廃道・旧道の現況について多くの最新の情報を持つ近隣の住民が記した情報や、それらが現役だった当時の様子を直接知る

人々がその記憶を記した情報といった、実際の探索を行うにあたっては極めて貴重なヒントを探し出すこともできる。このような情報が入手できることによって、現地に自分で出かけて確かめたいという欲求や、入手した情報における不明な点を自分で明らかにしたいという欲求が一層高まることになり、廃線・廃道・旧道の探索を楽しむ趣味人を増やすことにつながってきた。このような探索を頻繁に楽しむ者の中には自分の探検結果を広く公開したいという欲求から、自分でウェブサイトを立てて精度の高い独自の情報を豊富に発信するようになり、前述の「山さ行がねが」や「旧道倶楽部」といったこの分野の趣味人にとってのポータルともいえるようなサイトが登場するに至ったのである。つまり、廃線・廃道・旧道探索は、インターネット時代ならではの環境において発展した趣味だということができる。

4.2 廃線・廃道・旧道の探索を通じた学び

次に、廃線・廃道・旧道の探索を実際に行う中で、どのような学びが得られるかを整理する。

廃線・廃道・旧道は他の近代化遺産と違って、地図上では「線」で示されるものである。したがって、その情報収集や探索にあたって、必要な地図を入手したうえでの読図という作業は欠かせない。最新版の地形図からは、さまざまなヒントを元に既に廃止された線路や道路の痕跡を探し出してたどることができる。新旧の地形図を比較する中では、建設当時にどんな要因が働いてこのようなルート選定になったのか、その後のどんな社会経済の変化や技術の向上などによってルートが変更されたり廃止されたりして廃線・廃道・旧道が誕生したのか、といった時代の変化を読み取ることができる。さらに文献資料などをあたることで、その交通路の来歴、廃止された理由、廃止後の用地の変遷といった情報も入手して考察に活かすことができる。こういった一連の作業は、地理学での実習授業における学びの典型的な要素そのものである。

上記のような事前の調査や学習の後で、実際に現地を訪ねることになる。現地で近代化遺産に直接触れることで、体験型学習としての高い教育効果が期待できるのは、第2章でも触れたとおりである。それに加えて、廃線・廃道の探索ならではの体験として、地図を持って自分で現地でルートを探してたどるという「探検」の要素があげられる。現代人にとっては時に子供であったとしてもなかなか体験できないものになりつつある「探検」は、地理的な好奇心や思考能力を磨くことができる貴重な野外活動であり、その「探検」を

身近な機会の中で体験できるのがここでの大きなメリットである。

ちなみに、一言で廃線や廃道といってもその場所や状況もさまざまである。ほとんど人も踏み込むこともない山岳地帯の奥地に位置するものもあれば、市街地の中に存在するものもある。廃線・廃道探索が険しい地形や自然と向き合う文字通りの探検になる場合もあれば、街中において歴史の隠れた痕跡を探し出す宝探しのような感じにもなりうる。しかしどのような場合であっても、探すという要素がふんだんに盛り込まれた巡検として、廃線・廃道・旧道の探索を行うことができる。探索の行程の中で見つけた遺構・遺物は、事前に調べて持参した資料で確認することによって理解が深まる。ちなみにその全く逆に、敢えてルート上に残置している遺構や遺物についての事前の情報収集をせずにそのまま出かけ、現地で全て自力で探して新鮮な驚きをもって対象を見たり、その発見を楽しむという方法もあるが、これはある程度の知識や探索経験がある者に対して勧められる方法である。

ある程度の知識や資料があれば、現地で発見した遺構や遺物について、どのように使用されたものかを特定することができる。それらが使用された時期は、文献資料で得られる情報の他に、遺構や遺物が作られた工法や用いられた建築資材のなどについても現地で確認することで、特定が一層容易になる。遺構や遺物についてこのような情報が揃ってくると、それらがなぜそのような工法で、なぜそのような建築資材で作られたのか、なぜそのような使用されるようになったのか、という問いの答えには、その時代の工法や建築資材の変化の背景にある技術の進歩や経済・社会の変化といった要因が絡んでいるといったつながりまで考察を進めることが可能となる。見つけた遺構や遺物が、なぜその後に廃されるようになったのか、という問いの答えにも、やはり技術の進歩や経済・社会の変化といった要因が絡んでいることに気づく。

現地での解釈が不能であった遺構や遺物については、その特徴などを記録に収めて持ち帰り、事後に補充調査を行うことによって更なる理解が可能となる。前述のように、現在では関連する書籍やウェブサイトが多く存在するのでそこに情報を求めることもできるし、インターネット上の趣味人のコミュニティの中で質問して情報を得ることができる場合もある。

廃線・廃道・旧道の探索によって得られるものは、見つけた遺構や遺物の使用方法や使用された時期の特定といった単純でテクニカルな要素について考えることだけではない。目の前の遺構や遺物といった非常に

ミクロなものと、背景として存在している技術の進歩や経済・社会といったマクロな時代の動きの間の因果関係を考察するという、知識と論理的な思考能力の双方が高度に要求される学びの場として、廃線・廃道・旧道の探索は機能するのである。

4.3 廃道探索を通じた学習の実例

この項では、実際に廃道を探索することによってどんな学びが得られるのかを、三重県尾鷲市を走る国道425号線の旧道の初代坂下（さかげ）隧道を含む区画を実例に説明する。

国道425号は三重県尾鷲市から和歌山県御坊市までを、紀伊半島内陸の奈良県の山岳地帯を經由して結んでいる。今回の探索場所である坂下隧道は、尾鷲市市街地からみて西北方面すぐの尾根を貫いており、この区間は1971年に三重県道37号として、1982年には国道425号としての指定を受けて現在に至っている。

紀伊半島内陸部の林産資源を尾鷲港に運搬できる車道を建設するという目的のもと、地域の林業事業者が初代の坂下隧道を1901（明治33）年に竣工させた。内陸部から尾鷲の町へと通じる当時初めての車道であった。しかし、隧道東口周辺の道路での路盤崩落が激し

かったため、わずか11年後の1912（明治44）年には廃止されてしまい、代わりに二代目の坂下隧道が開通してこれが現在まで現役で使われている。

一般的に言って、このような地域の交通路の来歴や関連する歴史を調べるのであれば、まずは地元の自治体史や、その交通路の管理者が編纂した通史などから調べ始めるのが確かな方法である。しかしそれらの文献が入手しにくかったり、求める情報が手近な文献でなかなか入手できない場合に威力を発揮するのが、インターネットを通じた情報の検索である。坂下隧道の場合は、例えば熊野古道などのエコツアーなどを手掛けることの多い地元の民間企業「くまの体験企画」<http://kumanokodo.info/> 内の「第24回 紀伊半島みる観る探検隊「尾鷲の産業遺産・2つの坂下隧道」」の案内ページなどに簡単な来歴が載っているし、他にも現地を踏破した旨を報告するウェブサイトやブログが散見される。このように、記載の情報の信頼性にも注意を払いつつであれば、必要な情報をインターネットを通じて比較的簡単に入手することができる。なお著者の管見の限りでは、坂下隧道に関する最も詳細な資料として、前述したインターネット販売の月刊同人誌である『日本の廃道』の第33号第二部（2009）所収の永

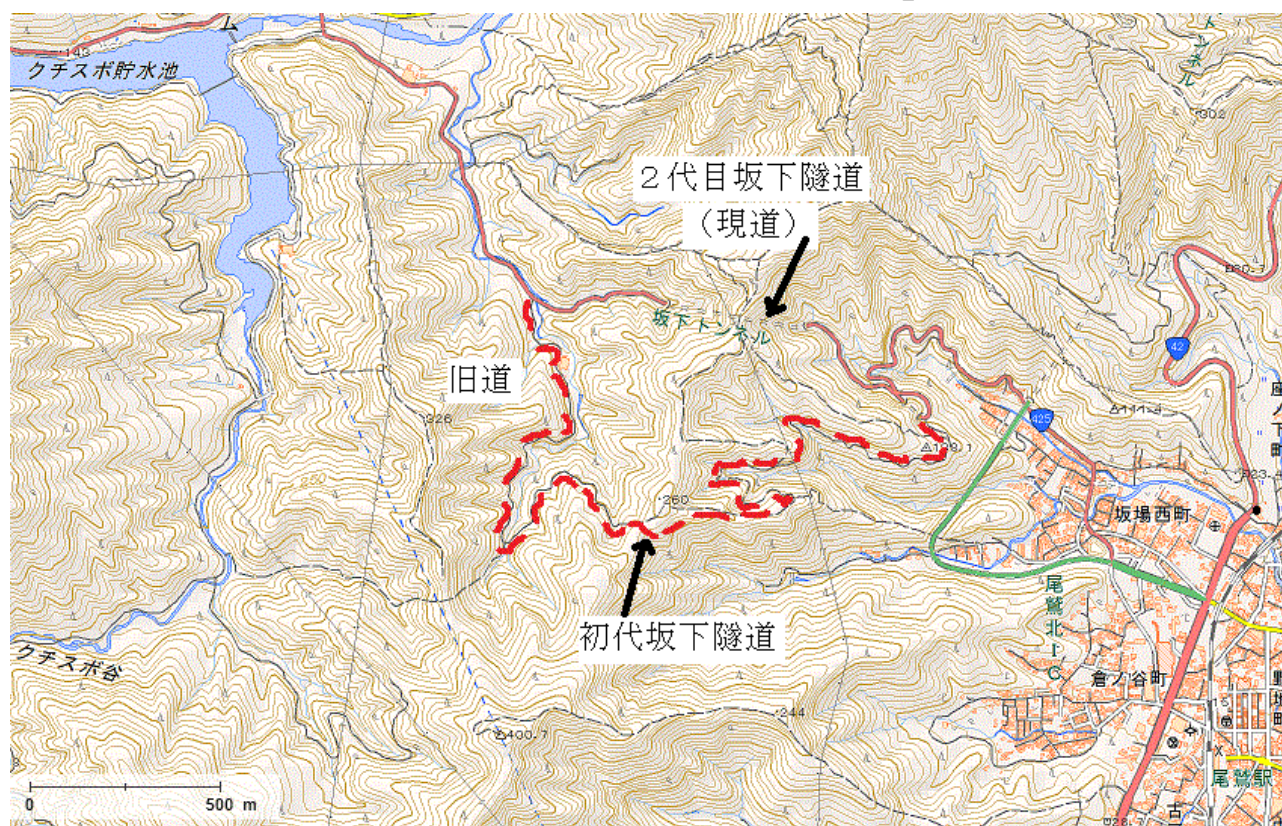


図1 国道425号と坂下隧道の位置

出典) 地理院地図 (電子国土WEB) <http://portal.cyberjapan.jp/> における 1/25,000 地形図「尾鷲」部分

富謙著「明治県道・熊野街道自転車旅」内の pp. 150-174 があり、来歴に関する詳細な情報の他、著者自身の訪問記が載せられている。

もう一つ現地を探索するにあたっての必要な準備が、地形図での確認である。実物の印刷された地図を入手する方法の他にも、現在では図 1 のように国土地理院が開設している地図類や航空写真の閲覧サイトで簡単に確認することができる。さらに入手が望まれるものとして、遺産が現役で活躍していた当時の旧版地形図があげられるが、これは現時点では国土地理院のサイトでも実用に耐える解像度で閲覧することはできない状態である。したがって、インターネットのオンライン申請システムを通じて国土交通省に謄本交付を申請して郵送してもらうなどの必要がある。これにはそれなりの値段と時間もかかるので、社会における近代化遺産の理解の進展を一層推し進めるためにも、国土地理院には善処を求めたい点である。なお、詳しい既存資料の中には旧版地形図の該当箇所を載せているものもあるので、それで事足りる場合も多い。坂下隧道の場合、前述の『日本の廃道』第 33 号第二部の 170p に明治 44 年測量の 1/50,000 地形図「尾鷲」の該当部分が載せられている。

このような一連の資料収集と事前学習を経た上で、現地での探索プランを練ることになる。現況を知る上では、ウェブサイトやブログなどに載せられている訪問記などがあれば大いに参考になるが、それぞれの訪問日時に注意を払い、最新の情報を得ることが重要である。また、最新の訪問記であってもなお、その後状況が変化している可能性があることにも注意を払いつつ、安全管理や行程作成に万全を期し、下見を経て、必要な許可を得たり届け出を済ませて、実際に探索ツアーを実施するといった手順になる。

今回取り上げた初代坂下隧道を含む廃道区間では、事前の情報収集により、隧道に到達するには西側からアクセスの方が容易であることが判明した。現国道と旧道の分岐点から隧道の西口の手前付近まで、三重県治山林業協会が管理する祖父小屋林道として自動車でも入れる状態にある一方で、それに比して隧道東側では、複数の訪問記によればかなりの区間が完全な廃道となっており、深い藪に埋もれた場所や、ザイルなどがないと安全の確保がおぼつかないような厳しい崖崩れもあるようである。最新の 1/25,000 地形図でも、隧道東側の道は西側の道よりも細い道として描かれているし、隧道の東側直ぐの路盤が完全に崩壊しているという区間は、道の表記すら存在していない。

必要な届け出や許可を済ませ、必要な装備を整え、

いよいよ実際の探索をおこなうことになる。初代坂下隧道を探索すべく、隧道西側の現道と旧道の分岐点から現在は祖父小屋林道として管理されるようになった旧道をたどった。著者が探索した 2012 年 2 月では、その前年 8 月に紀伊半島大水害と呼ばれる被害をもたらした平成 23 年台風第 12 号の爪痕と思われる被害がそここにみられ、周辺の山林や道路にも倒木が多かったし、路盤の崩壊（図 2）や路盤を埋め尽くすほどの土砂崩れ（図 3）もあった。これらは徒歩で注意深く進めばさほどは安全上の懸念がなく通過できたものの、自動車での走行は全く不可能な状態であり、この点は事前にインターネットを通じては得られなかった情報である。



図 2 初代坂下隧道西側にて崩壊した路盤



図 3 初代坂下隧道西側にて土砂崩れで埋まる路盤

地形図を確認しながら、現道と旧道の分岐点から水平距離約 2km 弱、高低差百数十 m の道をおよそ 30 分かけて進むと、土砂と藪に半分埋もれた初代坂下隧道

の西口に到達した。明治期に建設された隧道であることを物語る煉瓦積みの坑門（ポータル）である（図 4）。



図 4 初代坂下隧道の西口坑門



図 5 初代坂下隧道の西口坑門の「鬼斧神鑿」の扁額

ここで特筆すべきは、西口の坑門に掲げられた、右から左へ「鬼斧神鑿」（きふしんさく）と読む題字が彫られた扁額である（図 5）。ここで鬼という漢字を、昔話に出てくる赤鬼青鬼のようないわゆる「鬼」として解釈してしまうのは間違いで、現代ではほとんど失われかけてしまっている字義であるものの、ここでの鬼という字は「霊」を意味している¹¹ことに気づくと、この題字の正しいニュアンスを感じることができる。それは「霊が斧を振るって木々を切り開き、神が鑿（のみ）で岩をうがった」ことによって完成した峠道、要するに、人間業では成し得ないくらいの困難な道路工事だったということを如実に語っているのである。この扁額を現場で目の当たりにすることによって、この隧道を建設した当時の人々の苦労や道路開通に込めた期待をリアルに感じることができるし、その後わずか

11 年しか使うことができずに放棄せざるを得なかった悔しさにまで思いを馳せることができる。まさに、近代化遺産に直接触れるという、リアルで強烈な体験学習を通じてしか得られない醍醐味である。ちなみに扁額とは、全てのトンネルに掲げられるというわけではなく、一般的にはその路線における最長のトンネルであったり、特に建設が困難だったトンネルなどのみに掲げられる、記念碑的な性格を持つものである。そこに題字を揮毫する者も、地域の行政官や政治家をはじめとする有力者の場合が多く、この初代坂下隧道西口の扁額の場合では、当時の三重県知事であった小倉信近である。建設当時は民間によって建設された私設の道路であったにもかかわらず、県知事の筆による扁額である点からも、この隧道に寄せる地域全体の大きな期待があったことを読み取ることができる。

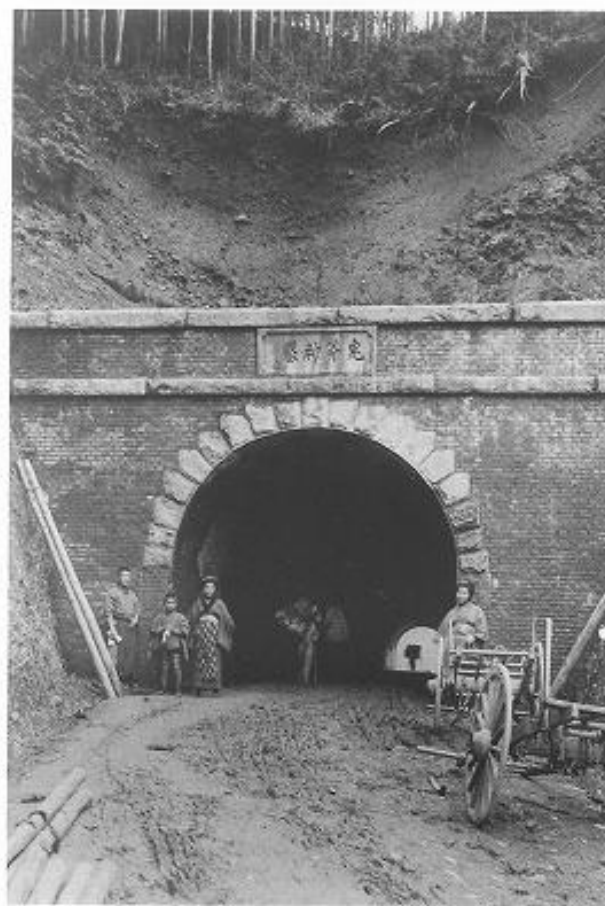


図 6 初代坂下隧道西口の開通当時と思われる光景

またインターネット上では、初代坂下隧道の開通当時のものと思われる古い写真（図 6）¹²を見つけることができる。その写真には、大八車や着物姿の通行人、驚くほど巨大な荷物を背負って隧道を通行する二人の歩荷が写っており、当時の人々の移動や運搬が機械化

される以前の様子であったことが分かる。この写真と同じ画角になるように現在の初代坂下隧道を見比べてみれば（図 4）、廃止後 100 年の時の流れを一層リアルに感じることができるのである。

隧道の東口の坑門には「坂下隧道」と彫られた扁額が掲げられている。そして当時の道路は隧道の東口を出るとすぐに直角に左手に折れて、険しい山の斜面を這うように尾鷲の市街地に向かっての急勾配を下っていく。しかし隧道の東口の目の前から路盤が大規模に崩れているうえに藪に覆われ、崖も深いので、ここは少なくともザイルを渡すなどの安全策を講じる必要があることが一見して分かる（図 7）。この場所が、この隧道を含む旧道区間を放棄させるに至った、当時復旧不能であった路盤崩壊の現場である。ちなみにこの路盤崩壊地の先には近年置かれたと見られるハチミツ収集のための巣箱があったので、現在でもここに足を踏み入れる地元の人がいることが判明した。



図 7 初代坂下隧道の東口すぐ先の路盤崩壊

この他にも、今回の探索を通じて学べることはさまざまにある。

道路を維持管理するためには、倒木、路盤崩壊、崖崩れによる土砂流入などの災害に対して常に対処し続ける必要があり、多大な労力とコストが必要となる。技術力が向上した現代とは違い、明治期では重機などの土木工事用の機械も用いることができなかった。法面にモルタルを吹き付けたり、金属製ネットを貼ったり、コンクリートブロックをはめて崖崩れや落石を防ぐといった工法も未開発だったので、現代の交通路の維持管理と比べて多大な困難が伴うものであった。

もっとマクロな視点に目を転じてみる。当時この道路を多大な労力や費用をかけてでも開通させる必要性があった、そして初代の坂下隧道を放棄して二代目の

坂下隧道を建設する羽目になってもあきらめずに、再び道路を再開通させる必要性があったということは、それはすなわちこの道路建設の目的が内陸からの林産資源の運搬路確保であったことからして、当時の林業がいかに儲けの大きな産業であったかということの証左でもある。高度経済成長期あたりを境として、人件費の高騰や安い輸入材に押されて衰退が進んだ現代の林業の様子からは、俄かには想像しがたいかつての林業の歴史である。

また当時の社会にとって、車道（車で往来が可能な道路）が通じることのインパクトがどれだけ大きいことだったのかの意味も考えることができる。長大で重量もある木材は人や家畜の背に載せたり引っ張っての長距離の輸送は困難であったが、荷車（普通に自動車活躍するようになるのは更に後の時代である）に載せることで輸送効率は大きく改善され、移出できる距離も量も劇的に向上した。それ故に、尾鷲の街と港へと続く車道であった坂下隧道は、地域全体の発展を約束する存在として待望された交通路であった。ちなみに、三方を山に囲まれた尾鷲の街にとって、外界と通じる初めての車道がこの初代坂下隧道であった。開通後 100 年を経た二代目坂下隧道も煉瓦造りの古いもので（図 8）、国道上にて現役で使われているトンネルの中でも国内最古級のものであり、こちらも近代化遺産としての価値が認められる。



図 8 国道 425 号の二代目坂下隧道の西口坑門

最後に林業とは関係ないが、もう一つ坂下隧道にまつわる歴史がある。初代坂下隧道は、太平洋戦争中に尾鷲港に駐屯した海軍の第三海上護衛隊・熊野灘部隊により、爆雷倉庫として使用されていた。終戦間際に空襲を受けた同部隊は主要艦船を破壊されたり多数の死傷者を出したが、その慰霊碑としての地蔵を、初代

坂下隧道西口に至る旧道と現道の分岐から旧道に入つてすぐの地点に見つけることができる。

現地での探索ツアーにおいては、現物の遺構そのものの解説だけでなく、上記のような当時の経済面や社会面といったバックグラウンドや関連する歴史を説明することで、参加者のより深い理解やさらなる興味が期待できるようになる。探索ツアーの引率者が、ガイド役としての適切なインタープリテーションを行えるという準備や能力も、重要なことである。

5 廃線・廃道の利活用や探索における効果と課題

5.1 地域での活用方法とそこでの課題

近代化遺産は地域の歴史や誇りを感じさせてくれるものなので、地域の高齢者を軸にした世代間交流や地域間交流を促したり地域振興のきっかけとなりうるという点は、第2章で触れたとおりである。ここではさらに、近代化遺産のうちの特に廃線の、地域における活用方法について論じていく。

道路に新ルートが登場しても、元の道路は旧道として生活道路としての役割を負って使われ続けることは多く、廃道となるのは人里離れた山間部の場合が多い。その一方で鉄道が廃止されると、土地に対する需要が低かったりしてそのまま放置される場合を除けば、その跡地をどう利用するかという問題が必然的に発生する。廃線となった線路の敷地は細長く続く土地という点から、おのずと土地の再利用の方法は比較的限定されたものになる。もちろん普通の住宅地などとして使われたり、公共施設の用地となる場合も少なくないが、道路の敷地として再利用される場合も多い。また鉄道ならではの特徵として、道路に比べて鉄道は勾配が緩やかである点を活かして坂道の少ないルートを作れることから、サイクリングロード¹³や遊歩道¹⁴などとして再利用され地域の憩いの場として活用される例も多い。

しかしこのようなケースでは、道路としての十分な安全性を確保するという点を重視した形で整備を行う一方で、近代化遺産としての線路跡を保全するという視点はあまりなく、遺構や遺物の多くが撤去されたり、コンクリートで塗りつぶされて補強されるなどして従前の様子が分からなくなってしまったりしてしまう場合が多い。ルートに沿ってさまざまな説明板が設置されることもあるが、自然環境や植物・生物などの説明板が多い一方で、近代化遺産についての説明は不十分な場合が多い¹⁵。

線路の跡をサイクリングロードや遊歩道として再利用するならば、安全確保のために遺構を壊したり撤

去する必要もあるだろうし、全ての遺構をそのままの状態ですべてに保存する必要があるわけでもないだろう。しかし、その線路の跡は近代化遺産であり、周辺には関連産業の遺構が点在しているという認識さえあれば、僅かな配慮や少ない追加費用で遺構を保全することも多々あるし、適切な説明板の設置やパンフレットを準備をするなどしてインタープリテーションの工夫もできる。他の地域にもよくある単なる景色のよいサイクリングロードや遊歩道ではなく、その地域ならではの歴史や生活に触れつつ学びつつサイクリングや散歩を楽しめる、近代化遺産を利用した交流や学びの場として作りあげることができるのである。実際に近年では、廃線の敷地を近代化遺産としての価値が損なわれない形で再整備し、遊歩道として開放している例も見られるようになったし¹⁶、地域や鉄道会社や旅行会社が主催する廃線跡を歩くイベントの開催も各地で増えている。

社会における近代化遺産に対する認知の向上を通して、このような点の一層の改善を図っていくことが期待される。

5.2 廃線・廃道の探索における課題と注意点

前章で触れたように、廃線・廃道・旧道の探索は非常に良い学びの機会となる。今後は地域での体験型学習や学校教育における実習としての活用も期待できるのではないかと考えられる。本節ではその場合の課題や注意点を整理する。

旧道は、新ルートが登場してそのメインの交通路としての役割を譲ったとしてもまだ現役で使われ維持管理されている道路のことであるので、そこを探索するにあたっては普通の巡検などで必要とされる以上の特別な安全への配慮や準備は基本的に不要である。

一方で、廃線や廃道を探索する場合には、安全管理やコースづくりににおける注意点がよくある。現在その敷地が放置された状態にあるならば、路盤や法面が崩れていたり、藪に激しく埋もれるような場所も存在する。橋梁や隧道が構造物としてその場に残っていたとしても、廃止になって以降の維持管理がなされていないければ、安全な通行は保証できないものとなっている。隧道が崩壊したり橋梁が撤去されたりして、物理的に通行が不可能な場合もある。また、現在の管理者によって立ち入り禁止の措置が講じられている場合もある。

現地がどのような状況になっているかを事前に確認したり立ち入りの許可を求めようにも、その廃止以降に土地の所有者が変わっていて現在の管理者を探し出すのが難しい場合が多い。現地に実際に足を運ぶに

前に得られるものは、インターネット上で収集できる現況が分かる情報程度しかない場合もある。結局は事前に下見することが欠かせず、事前に確認すべき点としては、上記のように安全面から通行できなかつたり社会通念上勝手に立ち入りできない場所を確かめ、そこを迂回しつつも探索を続けることができるかということがコースを考えるうえで大切なこととなる。

廃線や廃道を探索するといっても、初心者向けから大学の探検部の活動向けのようなものまで、多彩なコースの選択肢が存在している。事前の情報収集や下見によって現況や踏破難易度を確かめることで、プログラムの性格や参加者の技量に合ったコースを適切に選ぶことが初めて可能となる。

山間部の廃線や廃道を探索する場合には、市街地に近い場合と違って、より探検色の強いコースとなるので、一層の準備や注意が必要となる。山間部では廃止後に敷地が再利用されずに放置されている場合も多く、隧道や橋梁が安全に通行できなくても険しい地形に阻まれて容易に迂回できない場合も多いので、入念なコースの検討が必要である。一方で山間部では、廃線や廃道の敷地が多数の新たな土地所有者の手に渡っている場合は少なく、かつての営林署管理の森林鉄道の跡であればその後も引き続き現在も森林管理署が管理している場合がほとんどあり、必要な情報や立ち入りの許可を得ることは市街地に近い場合よりは簡単に済む場合もある。山間部での探索は、一般的なハイキングや登山とも異なって、あらかじめ人の通行が想定されている場所ではないところに立ち入ることにもつながるので、そのような特殊な野外活動¹⁷でもカバーできるような適用範囲の広い野外活動向けの保険などに加入しておく配慮も必要である。

探索の実施にあたって準備する装備は、どのようなルートをとどの季節に歩くかによる。例えば山間部の廃線や廃道の探索であれば、山歩きに必要な一般的な装備を整えるほかにも、草木を刈り払うための鉋や鎌などの道具、冬季であれば想定されうる最低気温に合わせた防寒具や冰雪への備えなども必要となる。その他にも、安全対策としてヘルメットやザイル、行程が万一計画通りに進まなかった場合に備えて予備の食料と水や、電灯やビバークに必要な装備などを追加することが望ましい場合もある。携帯電話による通話が可能なエリアを事前に確認しておくことも必要である。関係者に事前に探索計画を届け出ておくことの他にも、探索の最中に現地に留め置く自動車の車内の、外から見える位置に、簡単な行程表などを掲げておくのも心強い。

このように、地域での体験型学習や学校教育の一環として廃線・廃道の探索を行う場合には、個人で楽しむ探索とは異なる次元で、準備や安全管理に取り組むことが重要である。

6 まとめ

本稿で論じてきたように、地域振興の場や社会での体験型学習・地理教育において、廃道・廃線探索を通じて得られるものには、大きな期待が寄せられる。社会における近代化遺産の認知が一層向上し、地域にとっての文化財や観光資源や教育のための素材としての利活用が可能であることがより広く知られるようになれば、さらなる活用の余地が広がると思われる。

ちなみに近年、地域振興につながる観光の形として「歩く旅」(フットパスやオルレ)に注目が集まっている。観光客向けの特別な観光地を訪ねる旅ではなくて、地域のありのままの姿に触れつつ、地域の理解や地域の人々との交流を深めるというその趣旨は、近代化遺産に触れるための廃道・廃線・旧道の探索との整合性も高い。フットパスを通じた地域振興への取り組みの先進事例として有名な熊本県美里町でも、そのコースのいくつかの中に、かつて地域を走っていた熊延鉄道の廃線の遺構の訪問が設定されている。

前章で触れたように、廃道・廃線の探索を地域振興や教育のためのプログラムとして実施するにあたっては、危険を回避したりコンプライアンスを順守するためのさまざまな事前準備が必要である。しかしこれらの困難な作業は、その地域に詳しく人脈も豊富な地元の人が行うのであれば、かなり簡単に済ませることができる。また大学のような教育・研究機関が、廃道・廃線・旧道や関連する産業の近代化遺産としての価値を理解するために必要な資料を提供したりガイドを養成するような役割を担う一方で、地域の人々には実際の探索のガイドとして活躍してもらったり、その近代化遺産が現役で使われていた時代の様子を知る地元の古老を探して語り部になってもらうといった展開も期待できる。そしてなによりも、地元の人々のバックアップがあれば、そのプログラムもより安全に安心して実施できることにつながる。このように、大学と地域の人々がそれぞれの持つリソースを出して補い合うことで、完成度の高いプログラムを生み出すことが期待できる。

筆者も今後、地域の人々と共同で廃道・廃線・旧道を探索するプログラムの開発に実地で取り組んでいきたいと考えている。

謝辞

本研究を無事におこなえたことを、父なる神と我らが主、愛する兄弟姉妹達と家族に感謝します。聞き取り調査では、「ヨッキレン」こと平沼義之氏にご協力いただきました。本研究の骨子は、2014年5月に行われた東北地理学会春季学術大会にて発表した。

文献

- 高野誠二・朝倉暁生・平松あい(2010): 地球温暖化教育におけるロールプレイング型学習の効果に関する研究. 教育メディア研究, 17-1, pp. 1-11.
- 名取紀之・滝沢隆久編(1992~2009): 『トワイライトゾーン Manual』, 全16巻. ネコ・パブリッシング.
- 日本森林林業振興会秋田支部・青森支部編(2012): 『近代化遺産 国有林森林鉄道全データ 東北編』. 秋田魁新報社, 304p.
- 堀淳一(1983): 『消えた鉄道 レール跡の詩』. そしえて, 95p.
- 丸田祥三(1993): 『棄景 廃墟への旅』. JICC 出版局, 頁付なし.
- 宮本隆司(1988): 『建築の黙示録』. 平凡社, 121p.
- 宮脇俊三編(1995~2003): 『鉄道廃線跡を歩く』, 全10巻. JTB.
- 矢部三雄(2013): 『近代化遺産 国有林森林鉄道全データ 九州・沖縄編』. 熊本日日新聞社, 212p.
- (2005~): 『日本の廃道』, インターネット販売月刊同人誌, <http://www.the-orj.org/>
- (2010~2013): 『廃線跡の記録』, 全4巻. 三オブックス.
- (2008~2012): 『廃道をゆく』, 全4巻. イカロス出版.

注

- 1 「全国近代化遺産活用連絡協議会」
<http://www.zenkin.jp/>内の「全近とは」に記載の情報による (2014/12/24 アクセス)。
- 2 高野ほか(2010)では、従来型の単なる知識伝授型の教育方法に比べて、体験型学習の一つの形であるロールプレイングを通じて地球温暖化問題について学ぶと、学習効果がより長く持続するとともに、自発的な更なる調べ学習につながるといった違いが確認される点が明らかにされている。
- 3 別子銅山跡の施設を引き継いだ観光施設である「マイントピア別子」
<http://besshi.com/>に記載の情報による (2014/12/24 アクセス)。

- 4 宮本(1988)や丸田(1993)がその嚆矢となっている。
- 5 千葉市・川崎市・四日市市・尼崎市・北九州市などでは、工場地帯の昼景、夜景を鑑賞するツアーが実施されている。
- 6 逆に鉄道の場合では新線が完成すると、その区間に駅が存在しないのであれば存在意義は無くなるので、新線の開業と同時に旧線は廃止となる。その区間に駅が存在していたならば、新線の運用を開始した後でも旧線の運行を継続した例えば国鉄柳ヶ瀬線のような例も稀に存在したが、その時点でかつて北陸本線として担っていた幹線交通路としての機能を失っているため採算確保は難しく、間もなく廃止となった。
- 7 <http://yamaiga.com/>
- 8 <http://www.kyudou.org/KDC/>
- 9 「廃道ナイト」などと題するトークイベントがこれまでに多く開催されている。
- 10 例えば平沼義之は、2007年8月24日にNHK総合チャンネルにて放映された「熱中時間 忙中“趣味”ありー 廃道熱中人とけん玉熱中人」への出演をはじめとして、多くのテレビ番組に出演している。
- 11 例えば現代でも、人が死ぬことを指して「鬼籍に入る」という文学的な表現があるが、これは鬼という漢字を霊の意味でとらえることで成り立つ慣用句である。
- 12 個人開設のブログ「哀愁の矢の川峠」内に掲載されているが、もともとの出典は記されていない。
<http://blog-ings-23.fc2.com/y/a/n/yanoko/2010012401101785c.jpg> (2014/12/24 アクセス)
- 13 熊本県内で例を挙げると、植木駅と山鹿駅を1960年まで結んでいた山鹿温泉鉄道の線路跡の大部分はサイクリングロードである熊本県道330号熊本山鹿自転車道線、通称「ゆうかファミリーロード」として再利用されている。
- 14 熊本県に近い例を挙げると、宮崎市南部の加江田森林鉄道跡は、沿線の家一郷溪谷が風光明媚であり、その上流部の椿山森林公園につながるアクセスルートともなることから、遊歩道として再利用されている。
- 15 例えば上記の加江田森林鉄道跡では、筆者が2013年11月に現地調査した時には、遊歩道に撤去されずにそのまま残っている大釘付きの枕木やレール、撤去されて道脇に散在する枕木やレール、手摺や電信柱やに再利用されたレール、橋台や橋脚やガーターなどの橋梁の構造物、炭焼き窯の跡、林業関連の作業場の跡などが確認できた。しかし、沿道に多数設置された説明版のほとんどは溪谷の滝や淵や岩の名前の表示や動植物のためのもので、森林鉄道や林業に言及していたものは無いようであった。

16 例えば、1963 年の新線開業に伴って廃止された信越本線の横川駅～軽井沢駅のアプト式鉄道である旧線は、遊歩道「アプトの道」として開放されている。これは、当時の山岳鉄道の最先端の技術をもってして建設・運行された鉄道路線であることから、多くの構造物が国の重要文化財指定を受けており、一般の知名度も高いことにもよる。

17 廃線・廃道探索趣味の先駆者の一人である前述の平沼義之は、山間部での廃線・廃道探索は登山とも違う性格を持つものであり、既存の野外活動の中で一番性格に近いものを挙げるならば、独自に設定した自分だけのルートを自分の技量や装備を頼りに踏破する「沢登り」であろうと述べている（2014 年 3 月の聞き取り調査による）。