

私は鉄道が好きですが、何で好きかと問われてもすぐに答えられません。

ただ、鉄道好きが福祉をつついて、福祉だってまちづくりの一員であり、社会の特別なものではなく当前のことをするだけ。したがって福祉に関わる者はなおさら町づくりに力を注がねばならないことを申しあげたいがためにこの場にてできたのであります。

鉄道好きな有名人は意外と多く、加山雄三、民主党の前原、自民党の石波、国交省の鉄道部門には隠れマニアが意外と多いので安心した。

小学生の頃、塾へ行くと言っては機関車を見に行っていたのがばれて叱られました。中・高生時代には、鉄道好き仲間がなかったので変人扱いされました。

しかしながら出雲の機関区へ行くと区長や助役さんあるいは機関士などの乗務員に可愛がられ、よく機関車に乗せてもらってはしゃいでいた頃を思い出します。当時、区長に「ここを触って蒸気機関車のぬくもりを感じ取りなさい。」と言われたことが、今となって思えばその言葉の重みには、機関車といえども生き物であること、刻まれた機関車乗務員の苦労をうかがい知る一方で近代化の波が押し寄せてきていることの思いを感じることができ、そんな時代だったことを思い起こすことがあります。



蒸気機関とは、イギリスの産業革命時に誕生した一番原始的なエンジンであることから昭和50年12月14日まで国内で活躍していたこと自体がこれまた不思議なことでありました。

蒸気機関車は人間に一番近いエンジンかも知れません。何故かというと、石炭ストーブと同じで石炭を入れすぎると黒煙ばかり出るし、ロングランするとまず給水、給炭、シンダーやガラが

溜まるなどバテるし、同じ形式の機関車なのに調子の良いの悪いのがあり機関車乗務員泣かせでもありました。

乗務員からしますと、一分一秒たりとも遅れさせまいとする。

機関車が思うようにパワーを出さないと10パーミル(1%)の勾配(例えば出雲一中から斐伊川にかけての上り勾配)でも難儀さを感じるとさい先が思いやられるそうです。

まして、お客の乗り降りに手間取ると定刻に走れなかったりします。するとたちまち対向列車に迷惑が及び、それが後続列車へと波及してしまうことが大きな問題です。

今では、上り勾配で難儀するということはないという意味であります。だから「やくも」にしても20代とおぼしきお姉ちゃんも運転していますね。

さて、一言で鉄道といっても、新幹線のような高速鉄道あり、東海道、山陽本線のような主要幹線、伯備線や山陰本線のような亜幹線、木次線、三江線のようなローカル線それぞれ意味合いがあり地域住民のニーズに応えるよう苦勞されていますが、ますますスピード化していく現在、ニーズに応えきれていないのかローカル線の存続に大きな影を落としていることは周知のことと思います。

利用者が無くなれば減便し、あげくは廃止になるのです。当然の如く駅前は一等地であったものが、そうでなくなり不動産価値の低下につながるようになるのです。廃止になれば復活はあり得ないので、町とか地域がより沈んでくることになるのです。

ブルートレインの「出雲」がなくなりましたね。飛行機に客を取られたのが主因ではあるものの、出雲空港でのナイトスティのために島根県がどれだけの

費用を出しているのかを思うと複雑な思いがします。

唯一残っている夜行列車の「サンライズ」だっていつ止めになるか分かりません。

メリットのないJR東は西日本からの長距離列車は入ってきて欲しくないと思っています。

なぜかという首都圏では朝夕の混み合う時間帯に夜行列車の発着は、遅れて入ってくることもあるので通勤列車に影響を及ぼすのです。

航空の業界では、島根県がナイトステイの費用を出さなくなったらはたして自社でまかなうのでしょうか。

フリーゲージトレインという新しい発想の在来線から新幹線への乗り入れ構想も頓挫してしまいました。

だれが岡山駅の新幹線乗り入れ線を作るのでしょうか？

今後博多から東京への直通「のぞみ」がなくなることが予想されます。

つまり新大阪で乗り換えになるということは、もしも、フリーゲージトレインが岡山で新幹線と連結したとしても新大阪止まりということになるのです。

鉄道会社としてはそれだけメリットが期待できないから、むしろこの技術は国内でなく輸出する技術になろうかと思われる。

そんなことを思うとたかが鉄道といえども、航空機業界の事情とか交通体系の今後の展開を考えるだけでも興味が尽きません。



さて一畑電車へ話を移しますとスケールは違うもののローカル線の事情とよく似ております。

私が電車をいただいたのは、一に子どもの

世界に本物を置きたかったという私の願いもさる事ながら、地域の皆さんにもう一度考えていただきたいと思ったからです。

電車に乗らない理由として、車が便利だから、運賃が高いから、乗り心地が悪いからと理由はたくさん出てきますが、より都合良く便利にするにはどうしたらよいのでしょうか。

鉄道会社だけに押しつけても、沿対協・行政だけでも知恵は出せません。利用者あるいは、地域住民がどうして欲しいのかを訴えなければ守れない気がします。

一畑は運賃で言うなら、他のローカル私鉄の約半額、大井川鉄道の約三分の一の値段。JRに比較して一畑では100円だけ高いことは事実ですが、山陰線や伯備線の赤字はすべて山陽新幹線の収益金でまかなわれており、決して山陰線伯備線が黒字線区ではないこと。単年度赤字総額は一畑の何倍と申しましょうか。青森の弘南鉄道が息を吹き返したのは、行政と一体になって沿線を都市計画に入れ、沿線開発したからです。

日本のローカル鉄道の優等生は智頭急行ですが、新線を上下分離方式によって採算がとれているからですが、もう10年すれば路盤に費用がかかるようになるかも知れません。

一畑では、電化開業当時一両34tの車両が走ることを前提に作られております。現在クーラーが載ったり、車両が長くなって40tの車両が行き来しますとたちまち線路と言いますか、路盤に影響を及ぼしてしまいます。したがって乗り心地が悪くなり、どんな良い電車でも傷んでしまいます。

通常運行しながら路盤改良には底知れぬ費用がかかり、とてもローカル私鉄では負担が大きすぎるのです。それでも少しずつ直さねば支障が出るので、運

営はきつくなるのです。

余計なことですが、ローカルな一畑大社線では、こうなったらフリー乗車フリー降車、一畑の松江線の日中は基本的に急行オンリーにして出雲・松江間を30分以内とする。

JRが一畑だと言わず、大田市発松江温泉行きがあってもいいかも、しかも一時間で結ぶ高速化と相互乗り入れ。二者で客を呼び込め。30キロを1時間かけて走るようではダメ。少なくとも60キロを1時間で結ぶ腹づもりがないと。高速道路より鉄道的高速化が利便性が良くなることを視野に入れる。



話は前後いたしますが、斐伊川橋梁を渡るこの列車は、益田5:18始発の西舞鶴行きです。

出雲を午前9時18分に発車して、出雲一中を過ぎたところから10パーミル(10%)の上り勾配を登って斐伊川橋梁にたどり着いたところでもあります。

ですから列車後部はまだ勾配にあります。機関車は二台連結しておりますが、二台ともC57型蒸気機関車で前に着いているのが半年前に山形県の新庄機関区からの転属、2台目が昭和36年門司港機関区からの転入車であります。

蒸気機関車は地方により、装備が違うこと、何より汽笛は同じポーッという音でもそれぞれ音色が違い遠方でも何号機の汽笛だとよく聞き分けられたものです。

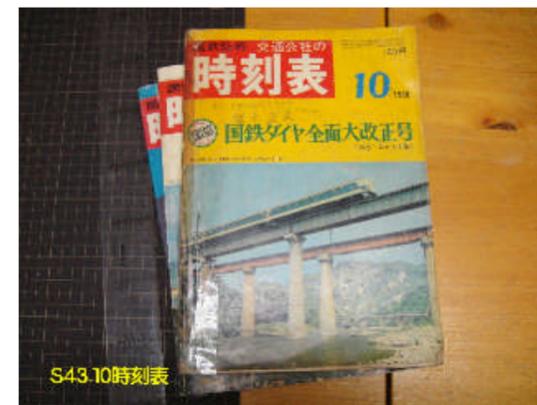
汽笛は、人に心地よい音にするために和音になっていました。近くは小さく、遠くまで響くような構造でした。したがって数km先まで聞こえました。

この列車が、舞鶴へ着く頃は20:55。この列車が遅れても到着を待って、小樽行きのフェリーが出ていました。一本の列車で山陰から乗り継げば北海

道まで行けるなんて旅のロマンですね。

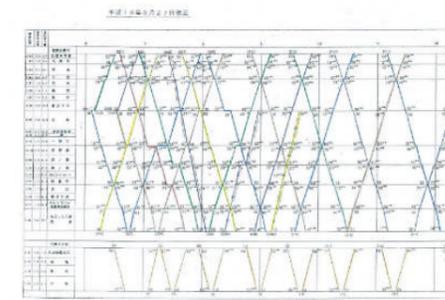
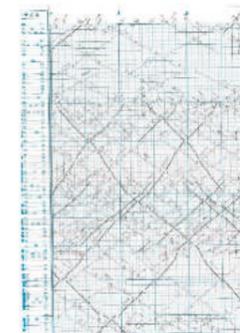
汽車には時刻表がつきもので、大きな時刻表をにらんでよくよく見ると駅名にもおもしろさがあります。

身近なところで出雲市駅、大田市駅、鳥取駅、米子駅、松江駅、浜田駅など「〇〇市駅」「〇〇駅」の違いは何でしょうか。これは、「出雲今市駅」から「出雲市駅」へ、「石見大田駅」から「大田市駅」など駅名が変更になった場合にはこのような表示になっています。



東海道新幹線開業以来の白紙大改正はヨンサントウと呼ばれるS43.10のダイヤ改正では東北本線の全線電化と準急がなくなり、急行列車が増発された大改正でした。この時刻表を持たないと時刻表マニアとは言えないともいわれた時刻表です。

時刻表をよく見ますと背の部分が違います。みどりの窓口にある時刻表と市販の時刻表の違いがあるのがおもしろい。



時刻表マニアは列車ダイヤが必ず欲しくなります。

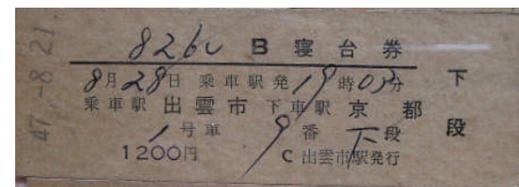
貨物列車など時刻表に載らない列車がある上に、ただ今乗っている列車とどこですれ違うのか、とかその列車が何分停車しているかなどが分かるのです。

俗に言う列車ダイヤとは、斜め線がダイヤモンドのカットラインに似ているから列車ダイヤと呼ばれるようになった俗称ですが、「運行図」が正式名称です。

世界一この列車ダイヤがしっかりしているから、日本の列車時刻に正確だと言われています。

グラフは上りが上、下りが下になっています。

一畑のおもしろいのは松江が下りです。



切符

普通列車 826レ「京都夜行」

普通列車に寝台車が連結されていた珍しい列車で紀勢本線名古屋天王寺間、函館本線・根室本線の小樽・釧路間の3つしかない貴重な列車でした。

昔の急行券は赤の二本線入り

特別急行は三本線、急行が二本線、準急が一本線

急行出雲の指定席券、寝台券、特急出雲の寝台券など

買った切符は自分のもの、駅員には返さない迷惑な客でした。

今となれば、お金に代えがたい貴重なものとなりました。



保育園では至る所に電車のグッズがあります。

子どもの世界には、本物を置きたいということと、マニアの究極は本物を手に入れること。





保育園は福祉施設の中でも、児童福祉施設であること。

福祉を考えると、行政の行う福祉、現場での福祉、利用する福祉とそれぞれに視点の違いを感じながら、どうその違いを穴埋めしニーズに応じていくかが勤める者の力量にかかっているものと思うのです。

私自身民生委員を経験しましたがとても自慢するほどのことはしていません。4期目の途中までで10年間奉仕させていただきました。民生委員は厚労大臣から委嘱を受けるもので住民サイドに立った世界でも類を見ない制度がありますが、気持ちからついつい頑張ってしまう。頑張れば頑張るほど首が回らなくなる。困っている家庭にどう向き合うか、良い方法を探してあげられたのかどうか民生委員の仕事として、果たして自分にできたのか赤面するのみです。

私自身、高齢者の福祉施設、特別養護老人ホームでの指導員として勤務の後、知的障害者の更生施設で指導員として勤務しました。勤務したからといってすべてが分かっているわけではなく自分に任せられたポジションをこなしていただけて特に褒められることをしたわけではありません。

福祉施設の職員として、今思えばサラリーマンと化していた自分が恥ずかしくも思うこの頃です。

なぜなら、福祉施設こそもっともっと外に出て地域の方達の中に飛び込んで行く姿勢、あるいは相談に乗ったり、地域住民の思いを我々がどこまで応えら

れるか、行政との橋渡しにもっともっと動くべきだったと思うのです。それが「開かれた施設」「期待される施設」となっていくものと思います。

その地域にどんな役に立つことをするか、頼りにされているか。と自問自答する姿勢が大切なような気がします。

旅をしますと、福祉施設の施設づくりもまちづくりも共通することが多々ありますので参考にしてください。



・町の活性化

おしんの姿のガイドさん「最上川」

観光化が進んでいない東北地方では、何とか客寄せしたい気持ちがあるものの冬の長いオフシーズンには難儀している。



・町のシンボル

大瀧村の大瀧富士。富士山の標高 3776m、この山は 3m77Cm、小学生のアイディアでできた山



・町興し

湯布院、軽井沢みたいに若者をターゲットにしている町並みもある。町興しが初めて成功した町といわれている



豊後高田

昭和30年代の町並み再現して取り組んでいる。あと少し、何かが欲しい。博物館ではないので、お金を落とすところがいたるところであればいいのに。



・昔からの景勝地

天橋立から、歴史ある観光地であるものの、そろそろ何かを一味付けてみたい。

(また行ってみたいと思われるもの)



・輪島の町

今の時代、若者が漆塗りに関心を持つのだろうか。作った町並み(長屋)が、周囲の町とまったく合っていない。人の姿がない。現実の生活感が近くに見えてロマンを感じない。ただ、漆塗りを展

示販売しているだけ。なぜこんなに値段が高いのかの意図が伝わらない。工房とか原料がこんなので、こうやって塗るんだとか。体験とか何かがあっても良いような気がする。今の時代は体験工房ですね。



・旧東海道松並木(浜松市内)

ヤマハ、ホンダ、スズキなど大手メーカーがありとても豊かな町なので、あえて観光開発する気がないように見える。東海道五十三次の風情を作り出すことも可能で、松の保全のため歩行者天国にし、弥次喜多を作り出したり、茶屋、食事処、おみやげ屋など良いかもしれない。



・山口県の柳井(名物きんぎょ提灯)

かつては街道の分岐点であり、漁業、宿場、染め物など活気にあふれていた町。有名な「きんぎょ提灯」があるが、町が高齢化し、日中若者の姿



が見当たらない。

・美保関方江地区の墨付け神事

松江市へ合併までは、美保関町の中心地。漁業が盛んなところだった。本拠地を下関に移し、大洋漁協、日本水産と並ぶほどの勢いのあった会社「方江漁船団」があった。それだけ漁業も早朝よりきつい労働であったため、嫁が元気で住み着いてもらえるよう「定住」の願いを込めて「墨付け神事」が始まったという無病息災、定住を意味するお祭りであるが、祭りを観光化するにはオフシーズンであること、お金を落とす仕掛けがないことなど難しい。

・伊勢のおかげ横町

若者、J Cが立ち上がって町並みを再生し、町並みを揃えた。なおかつ若者を取り込む仕掛けも出来ており絶えず賑わっている。特にエピソードは「赤福」本社ビルが景観を壊すため若者の申し入れから、本社ビルを移転させてしまったのがすごい。

・一世を風靡した鎌倉

首都圏の別荘地、歴史と文化の町としてその歴史の古さと重さを感じるが故に若者は住みたがらない。シルバーシティとでも申しましょうか。すぐとなりの湘南海岸は大変な賑わいのコントラストにどう解すれば良いのやら。

・高岡市 青銅の町

歴史的な青銅の町であり、もしブロンズに興味があれば行ってみるのもおもしろいと思う、一日では見尽くせないほどのブロンズ専門店があり、一店舗ごとに離れており探し歩くだけでも汗をかくほど歩きますが、それぞれ違うブロンズを見て歩くのもおもしろい。一体ずつが高価なので向こうも来店者がす

ぐに買って帰るとは思っていないので、見て歩きが楽しい。



#### ・ミニSL

ミニSLはおもちゃと侮れない不思議な魅力を持っており、イベント会場はいつも長蛇の列ができ、大人でも運転してみたいくなる魅力を持っています。

線路さえ敷けば、全国からマニアが自慢の機関車を持ち寄ってきてくれます。何と言ってもその制作費といったら600万から高い物で1千万近くのものまであります。彼らはそのお宝のでき具合を自慢したいのです。お前にはできんだろうと。

昨年出雲市役所で行われた時の模様と浜松市内の市立公園に敷かれた固定線路は毎週、それぞれが持ち寄った機関車の展示運転会のようなもので、子ども達の大人気で、父親もとりこにする魅力があるのが不思議です。



#### ・一畑軽便鉄道のSL

この機関車はイギリスのコッペル社から一畑軽便鉄道が購入したもので、電化された後売却され富山県の化学メーカーで使われていたものを見つけられ、今は大井川鉄道で社宝として保存されています。

これだって、売却されなかったら今でも人気の機関車になっていたか

もしれません。



#### ・遥堪駅だって何かが

かつて「幸福駅」「銭函駅」など別な意味合いの駅名が幸福を招くのだともてはやされて人気の駅になりました。

仕掛けさえあれば、おもしろく展開できるかも

もしれません。

最後に私が勝手に思う町づくりには、こんなことがあるのではないかと羅列してみました。

#### 1. 地元地域の人々の意識・共有感

この町が好きで、より活性化していこうとする、一肌脱いでやってやろうという気構えと仲間作り

#### 2. まず資源の発掘

この町はこれしかない、町の財産、名物、今あるものにさらに磨きをかけるかどうか。

#### 3. 町の美化・環境整備

旅行者（ゲスト）から見て不快感がないか。悪臭、騒音、違和感のない建物、色合い、清潔感、何よりも笑顔

#### 4. 住民の歓迎感

町の人々が旅行者（ゲスト）を快く迎え入れてくれるか  
(ようこそおいでました。おもてなしの心)

#### 5. 旅行者（ゲスト）の期待感・あこがれ感

「食う・寝る・遊び」すべて満たすことが原則

ここへ来ればきっと何かがある。時間を忘れ、ロマンがあるのか、ここはすてきな町だと思える感動。また来てみたい気持ちを醸し出すためには、一日で見尽くせない量と質。

## 6. 伝承できるか

地元の次世代の若者も思いを共有してくれるかどうか。

時代に合わせてマイナーチェンジも必要かも

まだまだあるかも知れませんが、他の地方を見て歩く時、こんなことをベースに町並みを拝見しています。

参考になるか分かりませんが我が町の点検とか、あるいは自分ところの事業の点検材料になれば幸いです。

よそにない町づくりに、よそからうらやましがられる町づくりをしていきましょう。