

新潟県上越地域における鉄道遺産の活性化のあり方と 地域公共交通の課題

大 島 登 志 彦 ・ 中 牧 崇

A Study on the Way to Activate the Railway Heritage and the Issues facing Regional Public Transport in the Joetsu Region of Niigata Prefecture

Oshima Toshihiko · Nakamaki Takashi

Summary

This study focuses on the railway heritage preserved in Niigata Prefecture and aims to look at the issues with the railway heritage and the regional public transport in the Joetsu region.

The paper looked at the roles which the Kubiki no Otakara Nokosu Kai (Association for the Preservation of Cultural and Natural Heritage in Kubiki area) played in utilization of the Kubiki railway heritage artifacts such as old railway carriages in the Kubikino Rail Park and indicated difficulties in extending the operating sections of the preserved vehicles. Our study also focus on issues with public transportation from the Naoetsu station to the Kubikino Rail Park. Frequency of the bus service on this section is fewer on weekends when the Park usually has events. We presented some suggestions such as increased frequencies of conventional regular route buses for improved accessibility to the Park.

The study also looks at the railway heritage artifacts of the old Hokuriku Main Line (especially the brickwork of the bridge piers). Although they have been kept in a good state of preservation, no description explaining the artifacts nor no public transportation between the Tsutsuishi station and the railroad heritage site has been provided. Even though we recognize difficulties in starting bus service on this section, we propose a tourist route making use of the tourism resources near the Tsutsuishi Station and the old railway heritage site by bus, train and on foot.

1. はじめに

高度経済成長期において、急速な技術革新のなかで、諸産業の黎明期の施設や機械が次々に廃棄された。その一方で、産業遺産の研究や保存の提唱が進み、1977年には産業考古学会が設立された。また、1990年には文化庁の支援を受けて、都道府県教育委員会による「近代化遺産総合調査」が実施されるようになると、鉄道史などの研究者や愛好者などによる廃車や廃線跡の調査がさかんになり、「鉄道遺産」の呼称で、その価値が論じられることが多くなってきた（例えば、栗野1999、斉木・杵屋2005、山田2010a、2010b、小西2013a、2013b）。また、鉄道遺産が観光スポットになったことを取り上げた論著（例えば、斉藤2007、友原2010）や、鉄道遺産へ見学するうえで地域公共交通（二次交通¹）の果たす役割が決して小さくないことを取り上げた論文（例えば、大島・劉2008、大島2011）も出はじめている。

地方の観光地を訪れる大都市圏の市民（日常生活での自家用車の依存度が小さい）が増加していきな、地域公共交通の利便性が悪い観光地は、集客力の低下につながるものが指摘されている（例えば、岡本2004、間2013）。さらに、地域公共交通で回れない観光地が多いと、大都市圏からの多数の観光客には「楽しめない観光地」というマイナスイメージを与えること（岡本2004）や、観光地として将来的に成立しなくなる可能性が高いこと（間2013）も指摘されている。また、近年では鉄道遺産を観光資源として活用し、地域公共交通の利用に結びつける動きが目立つ（例えば、篠原2011、国土交通省鉄道局・観光庁2013、社団法人日本観光振興協会2013）。これはモータリゼーションの進展や沿線人口の減少などにより、利用者が減少傾向にある地域公共交通が、交流人口の増加をはかるうえで効果があることを意味しているが、それは地域公共交通が鉄道遺産へのアクセスとして重要であることも意味している。

新潟県上越地域²は、かつて地方鉄道事業者の頸城鉄道が鉄道と路線バスを主体とした地域公共交通を担ってきた。1971年5月に鉄道は全廃されたが、40年以上を経た近年では、住民たちを中心とするグループにより保存されてきた鉄道遺産が脚光を浴びて、地域の観光資源として活性化されつつあるため、この地域が適正な事例として研究を進めたものである。また、2015年3月に北陸新幹線の長野～金沢間が開業したことにより、地域公共交通が大きく変容しつつあり、観光客誘致を進めるうえでも将来性のある地域といえよう。

本研究では、上越地域を代表する鉄道遺産であるものの、最寄りの鉄道駅から離れた所に位置する頸城鉄道および北陸本線の旧線跡を考察対象として対比した。研究をすすめるにあたり、2章（1）と3章（1）では、鉄道遺産としての認識前の頸城鉄道と北陸本線の旧線（頸城鉄道とはほぼ同時期の1969年9月まで利用された）の歴史を概観したうえで、2章（2）と3章（2）では、頸城鉄道および北陸本線旧線跡の鉄道遺産の保存状況（状態）と活性化のあり方について考察を行う。そ

1 通常、一般タクシーを除いた手軽に使える交通機関をさす。

2 新潟県南西部の上越市、糸魚川市、妙高市が該当する。

して2章（3）と3章（3）では、これらの鉄道遺産へのアクセスとなる地域公共交通の実態と課題について考察を行う。なお、本研究の現地調査は2014年10月と11月に実施し、鉄道と路線バスの路線名やデータなどはその時点の名称で記述している。

2. 頸城鉄道の鉄道遺産と地域公共交通

（1）鉄道遺産としての認識前の頸城鉄道の概観

頸城鉄道（全線単線・非電化）は、1910（明治43）年施行の軽便鉄道法、1912（明治45）年施行の軽便鉄道法補助法に基づく軌間762mmの地方鉄道として、1914（大正3）年10月に新黒井（信越本線黒井駅と接続）～下保倉間の13.8kmが開通した。開業当時の旅客列車（新黒井～下保倉間）の1日の運行本数は5往復、所要時間は54～56分（表1-a）で、表定速度は約15km/hにすぎなかったが、信越本線から離れた地域にとって待望の鉄道であったといえよう。そして、1916（大正5）年5月には下保倉～浦川原間の1.2kmが開通したことにより、新黒井～浦川原間が全線開通となった（図1）。頸城鉄道は高田平野の水田地帯を主なルートとしていたため、最急勾配は6.7%、最小曲線半径は300mと、軽便鉄道の線形としては良好だった（小林1964）。なお、1944（昭和19）年5月には社名を「頸城鉄道」から「頸城鉄道自動車」に改称した。これは1929（昭和4）年7月にバス事業に進出してから、新規路線の拡大、小規模バス事業者の吸収（1942〔昭和17〕年の鉄道省〔当時〕の企業統合の通達も大きく関係）の結果、会社全体でバス事業のウエイトが高くなったためである（頸城自動車株式会社1973）。

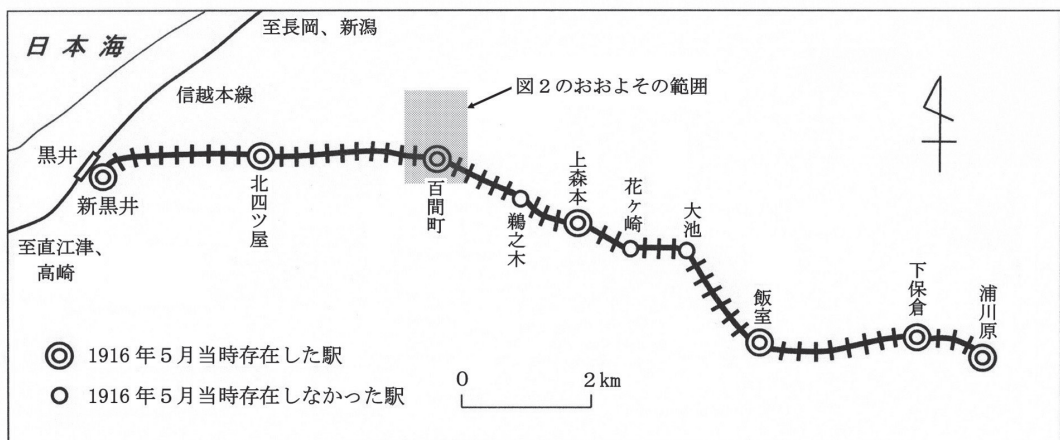


図1 頸城鉄道の路線（1916年5月当時）

（小林〔1964〕を一部改変）

注）信越本線黒井駅から南西へ2.7km離れた所に直江津駅がある。

表 1-a 1914年10月の頸城鉄道の時刻表

キロ数	新黒井	発	612	850	1135	1440	1735	キロ数	下保倉	発	716	1000	1250	1548	1845
2.6	北四ツ屋	〃	622	859	1144	1449	1744	2.5	飯室	〃	726	1010	1300	1558	1855
5.4	百間町	〃	634	913	1158	1503	1758	6.1	上森本	〃	740	1024	1314	1612	1909
7.7	上森本	〃	644	923	1208	1513	1808	8.4	百間町	〃	752	1038	1328	1626	1923
11.3	飯室	〃	656	937	1222	1527	1822	11.2	北四ツ屋	〃	802	1048	1338	1636	1933
13.8	下保倉	着	707	946	1231	1536	1831	13.8	新黒井	着	810	1056	1346	1644	1941

(1914年10月1日付「高田日報」による)

注) 資料には主要駅しか掲載されていない。

表 1-b 1967年9月の頸城鉄道の時刻表

キロ数	新黒井	発	625	714	755	935	1200	1340	1520	1630	1730	1835	1910
5.4	百間町	〃	640	<u>728</u>	810	950	1215	1355	1535	1649	1745	1850	<u>1924</u>
7.7	明治村	〃	648		818	957	1222	1402	1542	1656	1751	<u>1856</u>	
11.3	飯室	〃	659		829	1009	1233	1413	1553	<u>1707</u>	1803		
15.0	浦川原	着	710		840	1019	1244	1424	1604		1814		
キロ数	浦川原	発				740	920	1145	1325	1505	1620		1820
3.7	飯室	〃		636		750	930	1155	1335	1515	1630	1725	1830
7.3	明治村	〃		648		802	942	1207	1347	1527	1642	1736	1842
9.6	百間町	〃	600	656	731	810	950	1215	1355	1535	1650	1744	1840
15.0	新黒井	着	614	710	745	825	1005	1229	1409	1549	1704	1759	1904

〔国鉄監修 交通公社の時刻表〕1967年10月号による〕

注 1) 資料には主要駅しか掲載されていない。

注 2) 明治村駅は1919年8月に上森本駅から改称した。

1946年に頸城鉄道は開業以来、32年ぶりの赤字となった。これは運転資材や人件費の高騰、運賃改訂（値上げ）の遅れによるものである。1947年以降も赤字となったことから、人員の適正配置などの合理化を進めた。また、新駅の設置、ディーゼル機関車やディーゼルカーの導入、12kgレールから15kgへの交換などによる輸送改善も行った（小林1964、頸城自動車株式会社1973）。その過程で、年間輸送人員は1949年の約62万2千人が1964年には約64万7千人に増加したにもかかわらず、赤字額が1949年には約58万4千円だったのが、1964年には約1,109万円に急増した（頸城自動車株式会社1973）。赤字が膨らみつつあった1967年9月の旅客列車（新黒井～浦川原間）の1日の運行本数は7往復、所要時間は44～45分（表 1-b）で、表定速度は約20km/hであった。新黒井～浦川原間以外の区間運転の列車も同様の表定速度だったことから、列車のスピードアップは小幅なものにとどまっていた。

1968年10月には両端区間の新黒井～^{ひやっけんまち}百間町間の5.4km、飯室～浦川原間の3.7kmが廃止された。これは、鉄道の赤字から脱却できなかっただけでなく、1960年代後半から顕著になったモータリゼーションの進展の影響が大きかったためと考えられる。また、中間区間の百間町～飯室間の5.9kmを存続させたのは、鉄道と並行する道路が未整備であったためと考えられる。鉄道廃止に伴う路線バス（転換バス）は、起点から終点まで鉄道と並行する道路をルートにするのが基本である

が、新黒井～百間町間の場合、自社の路線バスを直江津～百間町間で運行した。しかし、黒井駅（新黒井駅跡）を起点としなかったことから、一部区間では並行していなかった。これは廃止区間を含めて、頸城鉄道沿線住民の生活圏が直江津市（1971年4月に高田市との合併により上越市となる）の中心部を指向する傾向が強かったことによるものであろう。新黒井～百間町間の廃止で黒井駅と接続しなくなったため、全国版時刻表には頸城鉄道の時刻や運賃が掲載されなくなった。

頸城鉄道は1971年5月に百間町～飯室間を廃止して、同年6月に社名を「頸城鉄道自動車」から「頸城自動車」に改称している。

（2）くびき野レールパークにみる頸城鉄道の鉄道遺産

頸城鉄道の鉄道遺産は、旧沿線の所々でみる事が可能である。本節では、代表的なものとして、2008年に旧百間町駅の構内を利用して開館したくびき野レールパーク（上越市頸城区「旧中頸城郡頸城村」、以下「レールパーク」、図2）の鉄道遺産を取り上げる。

レールパークには頸城鉄道の旧本社社屋（木造2階建て、1914年完成）と同鉄道の旧車庫（完成年不明）がある（写真1）。旧本社社屋は頸城自動車が1階部分を利用して、2013年9月に軽便歴史資料館を整備した。展示資料は1914年当時の時刻表や切符、運輸許可証（コピー）、レールを修理する機械など約80点である。歴史資料館は年数回（主に土休日、冬季は除く）のレールパークでの公開イベントなどの開催に合わせた開館となっている³。建物は2013年10月に「上越市歴史的建造物等整備支援事業」の認定を受けたことにより、2014年度に建物の改修工事が行われた⁴。また、旧車庫は車両展示資料館として、頸城鉄道で使用された8両が保有されていて（表2）、公開イベントでは旧車庫から野外に出して展示される。なお、冬の期間にこれらの車両は豪雪のため、野外に出すことができない。また、旧車庫の壁面の一部には、1968年10月の部分廃止直前の「サヨナラ運転」で使用された横断幕、頸城鉄道の車両の写真（解説付き）などが展示されていて、歴史資料館の展示資料との差別化が図られた感じになっている。



図2 くびき野レールパークとその周辺
（2014年10月）

（『ゼンリン住宅地図 新潟県上越市②〔柿崎 大潟 頸城 吉川 三和〕、現地調査により作成）

注）バス停は本研究に関係するものだけを図示した。

3 2013年10月18日付「新潟日報」の「開業時のお宝いっぱい 頸城鉄道歴史資料館を公開」による。

4 2013年12月15日付「広報 上越」第960号「上越市歴史的建造物等整備支援事業選定審査結果」、頸城自動車株式会社のホームページの「軽便鉄道資料館」<http://www.marukei-g.com/kubikibus/keiben-siryokan/index.html>による。

表2 くびき野レールパークで保存されている車両の概要

	蒸気機関車 2号	ディーゼル機関車 DC92	ディーゼルカー ホジ3	客車 ハ6	荷物車 ニフ1	無蓋貨車 ト5	有蓋貨車 フ7	有蓋貨車 フ14
製造年(改造年)	1911年	(1954年)	(1932年, ガソリンカー)	1911年(諸説あり)	(1958年)	1914年	1914年	不 明
製造所(改造所)	ドイツ・コッペル社	協三工業	(自社工場)	新潟機工所(諸説あり)	(自社工場)	日本車輛	日本車輛	不 明
全 長	4.89m	5.69m	9.65m	5.78m	4.55m	4.83m	4.83m	4.15m
幅	1.72m	2.13m	2.13m	2.08m	2.08m	2.01m	2.01m	1.95m
高 さ	2.90m	2.66m	2.96m	2.96m	2.71m	1.23m	2.74m	2.59m
自 重	9.22t	9.00t	8.00t	3.20t	2.15t	1.67t	2.50t	1.20t
定員(うち座席)	—	—	42人(24人)	20人(20人)	—	—	—	—
荷 重	—	—	—	—	4.0t	5.0t	5.0t	4.0t
経 歴 (頸城鉄道での廃車まで)	1915年に浅山鉄道から4号を購入したとする説が有力(当初は大丸組が使用)。頸城鉄道では3号に改造、さらに1918年に2号に改造。	1914年にドイツ・コッペル社で蒸気機関車として製造。1号に、ディーゼル機関車への改造では1号の部品を利用。	1914年に日本車輛で客車として製造。ホトク1に、ガソリンカーへの改造により、ホジ3に改造。1951年にディーゼルエンジンに交換(ディーゼルカー)。	魚沼鉄道でロハ1(その後ハ6に改造)として使用。1922年に同鉄道の国有化により、ケハ390に改造。1949年に国鉄からの購入により、ハ6に改造。	1894年に平岡工場で客車として製造。魚沼鉄道などに在籍。1919年に魚沼鉄道からの購入により、ハ4に。荷物車への改造では座席を撤去、ニフ1に改造。		1960年に自社工場で外板を鉄板張りに更新。	1949年に国鉄魚沼線からケワフ100の購入により、フ14に改造。
備 考	1966年の廃車後、西武鉄道への貸与期間(1972~1977年)を除くと静態保存 ⁹⁾ 。	1971年までの廃車庫間は、神戸市在住の篤志家が購入し、同市内で保存(DC92、ホジ3は静態)。2004年にご子息からの寄贈という形で百閑町へ。	2007年に動態化。	2012年に動態化。	2006年に外装復元。	2014年にイメージ復元。	2011年に外装復元。	2011年に外装復元。

(くびき野レールパークのホームページの「保存車両解説」<http://kubikinojimdo.com/>くびき野レールパークについて/保存車両解説/、小林[1964]、梅村[2006]、2013年11月29日付「上越みょうり」の「コッペル号が市文化財へ」などにより作成)

注) 蒸気機関車2号(2013年に上越文化財に指定)は国鉄長野工場での動態化後、1972年に西武鉄道山口線(遊園地前～ユネスコ村間)で使用。1977年の返還後、再び静態保存に。

これらの車両をみると、2号(蒸気機関車、写真2)は1966年の廃車後、静態保存となったが、1972年には西武鉄道に貸与、国鉄長野工場での動態化後、1976年まで西武鉄道山口線(遊園地前～ユネスコ村間)で走行した実績をもつ。また、2号以外の7両は廃車後、兵庫県神戸市在住の篤志家がまとめて購入し、上屋のなかで保存していた(梅村2006、岡本2014)。全国各地における静態保存の車両は劣化が進んで、メンテナンスなどの問題から解体されてしまうことが多いが、この7両は劣化こそあれ、解体されなかった。これは保存車両に対する篤志家の理解が深かったためといえる。この7両は2004年11月にご子息の寄贈という形で、この旧車庫で保存されてきた(梅村2006、岡本2014)。旧頸城村の住民たちにより設立された「くびきのお宝のこす会」(以下、「お宝



写真1 頸城鉄道旧本社社屋・旧車庫
(2014年10月撮影)

左手前の建物が旧本社社屋である。

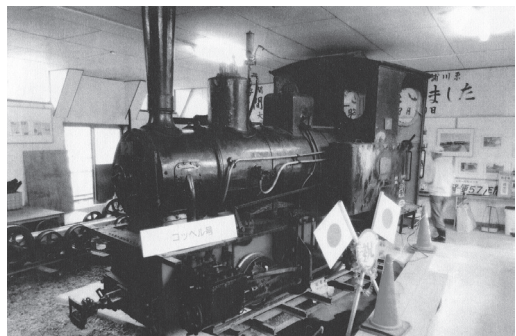


写真2 旧車庫内の蒸気機関車2号
(2014年10月撮影)

製造メーカーがコッペル社であったため、「コッペル号」の愛称がある。

会」、2007年8月からNPO法人）は帰還活動に関わっただけでなく、この7両の修復を進めた。現在、動力車ではDC92（ディーゼル機関車）、ホジ3（ディーゼーカー）が動態化されている（岡本2014）。さらにお宝会では、2号を含めた8両のメンテナンスも行っているため、保存状態が良好である。地域の「お宝」への関心を低下させないために、住民たちを中心とするグループが保存車両の修復・メンテナンスを継続していること⁵は、住民が地域づくりを行政任せにしないで、主体的に取り組んでいく点で重要であると考ええる。

お宝会主催の公開イベントでは、動態化された車両を活用している。例えば、2010年10月のイベントでは、DC92の前に2号、後ろにホジ3（当時非動態化）とハ6（客車）を連結し、2号がダミーの煙を吐きながら先導することにより、あたかも2号が列車を牽引しているような演出がとられた⁶。この編成の走行区間はレールパーク内の約200mにすぎないが、頸城鉄道が営業していた当時を知る人はもちろん、知らない人にも大きな反響を呼んだ⁷。それゆえ、走行区間の延伸を求める声、とくに保存車両が高田平野の水田地帯を走行する姿を見たいという声は少なからず聞かれる⁸。しかし、レールパークの周辺に限定してみても、廃線跡が自動車も通行する道路に転用されている（頸城村史編さん委員会編1988、村田1996）うえ、廃線跡が県道77号などの道路と交差しているため、現時点では実現が困難である。

（3）くびき野レールパークへの地域公共交通

レールパークへの主な地域公共交通は、信越本線・北陸本線の直江津駅から頸城自動車の路線バス（直江津・百間町線）である。同線の1日の運行本数は市村経由が平日5往復・土休日往路1本、復路3本である。また、島田経由が平日5往復・土休日往路4本、復路2本である。最寄りのバス停は前者路線が「百間町南」で、そこから約150m、後者路線が「海洋センター前」で、そこから約500mである（図2）。前者・後者路線とも、かつての頸城鉄道と並行する区間が多い幹線ルートであり、1983年当時の1日の運行本数（合計）は平日20.5往復・休日19往復であったが（頸城自動車株式会社1983）、バス利用者の減少にほぼ比例して、減便されてきたと考える。その過程で、観光客への地域公共交通としての機能は、ほとんど考慮されない事業計画がなされてきたといえる。このほか、黒井駅から頸北観光バス⁹の路線バス（頸城区地域巡回バス、黒井駅線）が運行されるが、土休日には全便運休となる（最寄りのバス停は「海洋センター前」、図2）。したがって、土休日にレールパークで滞在するにあたり、利用可能な路線バスは頸城自動車だけであり、1日の本数はさらに些少になる。そのため、頸城自動車の路線バスを補完する形で、頸北観光バスによる無料のシャトルバス（貸切バス）が直江津駅～レールパーク間で5往復運行された日もあっ

5 同じようなケースは、群馬県沼田市（旧利根村）における森林鉄道の保存車両の修復・メンテナンスにみられる。詳細は中牧（2012）を参照。

6 2010年11月1日付「上越タイムス」の「コッペル号の汽笛鳴り 乗客乗せた走行を公開」による。

7 注6と同じ。

8 例えば、名取紀之氏（Rail Magazine編集長）のブログ「編集長啓白」の「『くびきのお宝』再訪。（下）」http://rail.hobidas.com/blog/natori/sp/archives/2013/12/13_20.html、2013年11月29日付「上越よみうり」の「コッペル号が市文化財へ」を参照。

9 頸北観光バス（本社：上越市柿崎区〔旧中頸城郡柿崎町〕）は頸城自動車のグループ会社である。1989年10月に頸城自動車柿崎出張所から分離して、代替バス（貸切免許）による路線バスの運行をはじめた。なお、2006年の道路運送法の改正を受けて、頸北観光バスは乗合免許による路線バスの運行に切り替えた（運行形態は貸切免許のときと同じ）。

た。なお、JR東日本「びゅう」のようなパッケージツアーの場合、行きと帰りは鉄道で移動しても、現地では貸切バスの移動になる。

2014年10月当時のお宝会のホームページとブログには、頸城自動車の路線バス、頸北観光バスのシャトルバスを利用するときの情報が詳しく記され、鉄道利用者への配慮がなされていたが、路線バスの絶対本数が少ないため、地域公共交通は不十分な状況といえる。1章で取り上げたように、地域公共交通の利便性が悪い観光地は、集客力の低下を招くことになりかねないので、公開イベント全開催日に限り、路線バスを昼間に増便（最低1往復分）することを提案したい。これを実施するだけでも、土休日には直江津駅発の便が12～14時に全くない状態をカバーできるので、直江津駅まで主に鉄道を利用してきた観光客にとって好都合であるといえる。あるいは、公開イベント全開催日にシャトルバスを運行するのもよいであろう。



写真3 頸城鉄道線発祥之地（2014年10月撮影）
碑の左下には「百間町駅跡」とある。

地域公共交通の利便向上と併せて、観光スポットに付加価値を与えることも重要である。とりわけ、旧本社社屋内の軽便歴史資料館（通常は閉館）には鉄道遺産として価値ある多くの展示資料がみられる（2章（2）を参照）ほか、歴史資料館の前には「頸城鉄道線発祥之地」（写真3）が建立されていることから、それらの集客力は大きいと考える。

3. 北陸本線旧線跡の鉄道遺産と地域公共交通

（1）鉄道遺産としての認識前の北陸本線の概観 ―旧線に着目して―

北陸本線（全線複線・電化）のうち、上越地域では1911（明治44）年7月に名立^{なだち}～直江津間の14.8km、1912（大正元）年10月に泊（富山県東部の駅）～青海間の23.2km、同年12月に糸魚川～名立間の26.4kmが相次いで開通した。そして、1913（大正2）年4月に青海～糸魚川間の6.7kmが開通したことにより、米原（滋賀県東部の駅）～直江津間の全線が開通した（軌間は1,067mmであったが、当時は全線単線・非電化）。上越地域の区間が後回しになったことは、同地域に難所が多かったことを物語っている（大島2009）。

市振^{いちぶり}（新潟県最西端の駅）～糸魚川間のうち、市振～親不知^{おやしらず}間の8.4kmは親不知の断崖を縫うよ

うなルートをとっていた。また、糸魚川～直江津間の41.2kmは地すべりによる災害などにより、列車の運行にしばしば支障を来していた（朝日新聞新潟支局編1981、宮脇・原田編1987）。1950年代後半から1960年代後半にかけて、北陸本線の全線では輸送需要の増加に対処するため、全線で単線・非電化から複線・電化への改良工事が進められた。上越地域では、まず市振～親不知間で親不知トンネル（全長4,536m、1965年9月使用開始）を含む新線が山側に付け替えられた。

1969年10月に糸魚川～直江津間が複線化・電化されたことにより、浦本～直江津間のうち、32.0kmは地すべり地帯の下に6本のトンネル（計23.5km）を含む新線として、山側に付け替えられた（宮脇・原田編1982、能生町史編さん委員会編1986、祖田2009、図3）。その結果、浦本～有間川間は2.2km短縮され、途中にある能生駅が約700m、筒石駅が約2.2km、名立駅が約1.6km旧駅からそれぞれ移転した¹⁰。また、能生駅は能生町の中心部からはずれた能生川の谷間に、名立駅は名立町の中心部からはずれた名立川の谷間に駅舎とホームが新たに設置された（名立駅のホームの西部分は名立川の上に架かる）。筒石駅は当初廃止される計画もあり、地元の強い反対で存続したが、全長11,353mの頸城トンネルのなかにホームが設置されたため、改札口にある駅舎（標高66m）まで約300段の階段も利用しながら、約200mの移動が必要になった。利用者が少ないため、現在に至るまでエスカレーターやエレベーターは設置されないままである¹¹。さらに、同駅は筒石や藤崎の集落からはずれた筒石川の急峻な谷間（山の中腹）に駅舎が設置されたため、利便性が大幅に悪化した。

こうしたルート的大幅な付け替えは、特急列車のスピードアップを前提としたものであったと考えられるが、このように地域輸送を二の次にして幹線輸送に特化したものであったため、北陸新幹線の長野～金沢間の開業により、地域輸送を担うことになった第3セクター鉄道は、直ちにその特性を発揮できない体制にあることが課題となっていよう（中川2013、大島2015）。

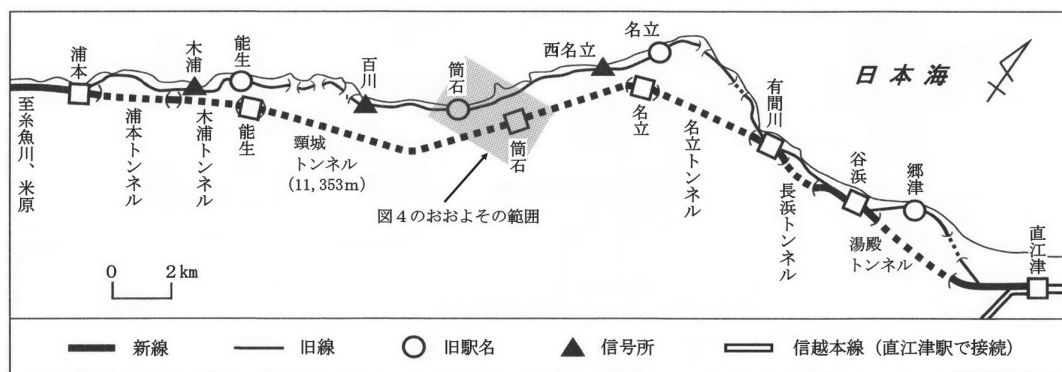


図3 北陸本線の浦本～直江津間の新線・旧線（2014年11月）

（宮脇・原田編〔1982〕を一部改変）

10 現地調査、国土地理院 2.5万分の1 地形図「名立大町」をもとに、新駅（駅前）～旧駅（駅前）間の道路距離から算出した。

11 筒石駅の1日の平均乗車人員は1979年度の187人（朝日新聞新潟支局編1981）が、2013年度には39人（『広報いといがわ 平成26年度統計要覧』から算出）に減少している。

(2) 旧筒石駅～旧筒石橋間にみる北陸本線旧線跡の鉄道遺産

旧線跡の大半区間は自転車歩行者専用道路（県道542号）として整備され、「久比岐自転車道」（以下、「自転車道」）の通称がある。本節ではこの自転車道を中心に、旧筒石駅～旧筒石橋間（糸魚川市〔旧西頸城郡能生町〕筒石の範囲）の鉄道遺産を取り上げる（図4）。その理由として、鈴木（1999）、伊藤（2010）が旧線跡をたどるなかで、旧筒石駅と旧筒石橋にも関心を払っていたからである。しかし、鈴木（1999）、伊藤（2010）は必ずしもそれらを鉄道遺産の見地から捉えていないうえ、同間でみられる他の鉄道遺産に目を向けていない。

旧筒石駅は筒石と藤崎の集落の間、すなわち自転車道の南に市道がびったり並行した場所（標高約13m）にあった。旧駅の構造物はみられないが、市道に接するJAひすい（旧能生農業協同組合）の敷地の脇には、能生地区鉄道OB有志が設置した「日本国有鉄道 北陸本線旧筒石駅跡地記念之碑」がある（図4の①）。この碑がなければ、旧筒石駅の位置を確認するのは難しい。したがって、この碑のすぐ北を通る自転車道沿いに、旧筒石駅を紹介した看板（旧筒石駅の写真、新旧筒石駅の位置関係がわかる地図があるとわかりやすい）を設置することを提案したい。それにより、旧筒石駅が地域に果たした役割を一人でも多くの人に理解してもらううえで効果は大きく、鉄道遺産の見学の手助けになり得ると考えられる。

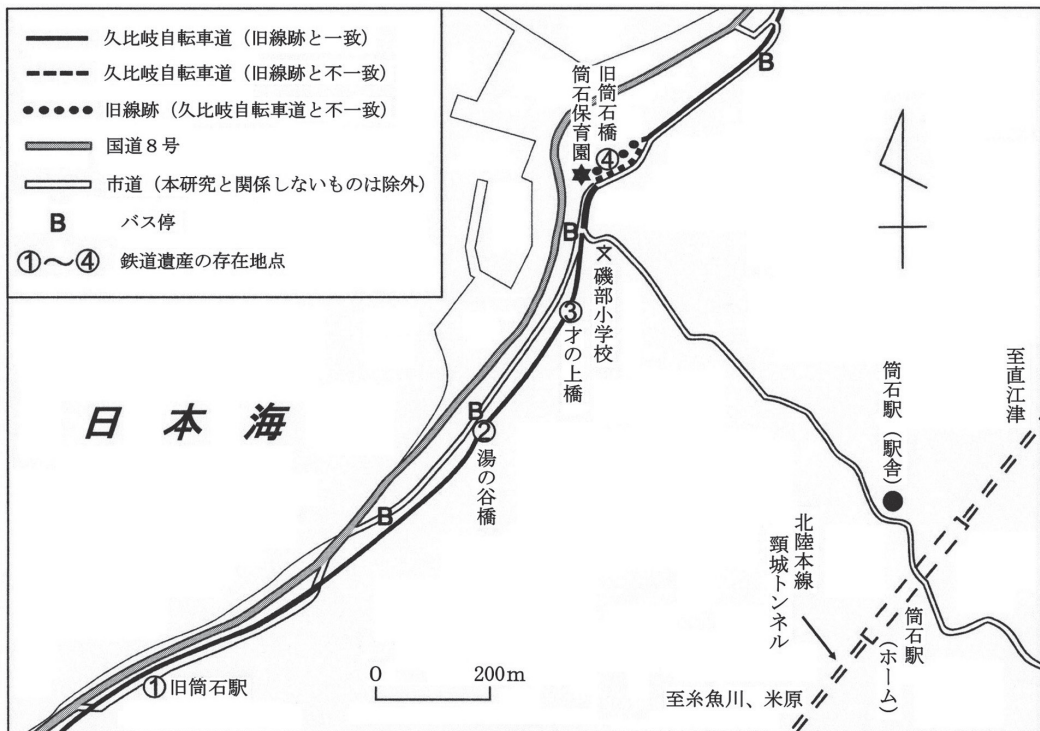


図4 旧筒石駅～旧筒石橋間の鉄道遺産とその周辺（2014年11月）

（国土地理院2.5万分の1地形図「名立大町」、現地調査により作成）

注）北陸自動車道は図示していない。

旧筒石駅から東方向の旧筒石橋方向へ自転車道を進むと、山側には地すべり防止対策のコンクリート製の構造物（上部にはフェンスが設置）がみられる。構造物には「1963-10」、「1966-3」の年月が示されていることから、新線付け替えの計画段階または工事開始直前に竣工したものであることがわかる。自転車道の上にいると全く気がつかないが、自転車道のうち、中郷川^{なかこう}に架かる湯の谷橋の橋脚（図4の②、写真4）、潜岩川に架かる才の上橋の橋脚（図4の③）は旧線のレンガ積みを利用しているため、原形の状態を保っている（後者は橋脚の上部を撤去したうえで、コンクリート製の構造物を載せた形になっているが）。ともに保存状態はよいが、レンガの一部が表面から削り取られたように欠損している。自転車道の通行には全く支障がないが、同じ材質のレンガで補修することを要望したい。筒石保育園の前（標高約15m）から自転車道は旧線跡と重ならないで、市道の北にぴったり並行する。筒石川の上を筒石橋で渡ると、日本海側には旧線跡の筒石橋のレンガ積みの橋脚が原型の状態に残っている（図4の④、写真5）。筒石川の谷が深いこともあり、橋脚は高い。強度を保つため、橋脚の下部は台形状になっている。こちらも保存状態がよい。筒石橋を渡り終えると、自転車道は旧線跡と再び重なる。自転車道の南には市道がぴったり並行しているが、やがて自転車道の北には市道がぴったり並行するようになる。



写真4 旧線跡・湯の谷橋の橋脚
（2014年11月撮影）

この上が久比岐自転車道のルートになる（位置は図4の②にあたる）。

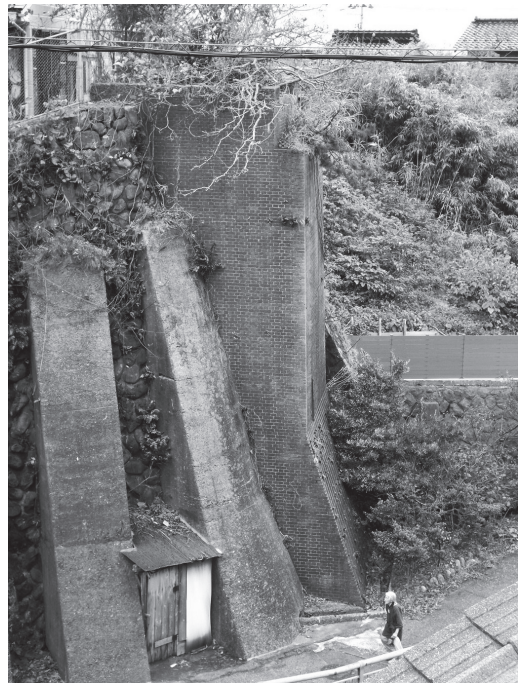


写真5 旧線跡・旧筒石橋の橋脚
（2014年11月撮影）

筒石橋のすぐ北に位置する（位置は図4の④にあたる）。

橋脚が竣工してから100年以上経ち、長年の雨や雪、日本海からの風にさらされてきたにもかかわらず、いずれも保存状態がよい。その理由は、レンガを小口の段と長手の段を交互に積んだ方式（イギリス積み）を採用したことであるが、材質のよいレンガを丁寧に積み上げていったことも大きいと考えられる。鉄道の近代化に大きく貢献したレンガ積みの橋脚は、近年各地で鉄道遺産として脚光を浴びてきているため、観光資源としても活用することができるはずであるが、自転車道や筒石駅前には橋脚の鉄道遺産的価値を紹介した看板が設置されておらず、せっかくの鉄道遺産の活用がなされていない¹²。

（3）旧筒石駅～旧筒石橋間への地域公共交通

旧筒石駅～旧筒石橋間への地域公共交通は、北陸本線の普通列車（1日の運行本数14往復、通勤・通学時間帯以外は1～2時間に1本）に乗車し、筒石駅で下車することになるが、3章（1）で述べたように駅の利便性は悪い。さらに、筒石駅の駅舎のすぐ西を通る市道には路線バスが通っていない。最寄りのバス停は、駅前から約800mも離れた頸城自動車、糸魚川バス¹³の「筒石学校下」（標高16m、2014年12月に「磯部小学校入口」に改称）になる。なお、このバス停は筒石集落のなかに位置するだけでなく、自転車道のすぐ目の前に位置する。頸城自動車は能生線（能生案内所～労災病院間〔名立駅・直江津駅経由〕）、糸魚川バスは仙納線（仙納～能生案内所間、写真6）である¹⁴。前者・後者路線とも旧筒石駅～旧筒石橋間では、自転車道と（ぴったり）並行する国道8号や市道を通る（図4）。また、集落内ではバス停が比較的こまめに設置されているため、自宅～筒石駅間の徒歩移動がきついと感じる住民（とくに高齢者）に重宝されているが、1日の運行本数は能生線が平日2往復・休日全休、仙納線が平日5往復・休日全休であり、旧筒石駅～旧筒石橋間の鉄道遺産を見学してもらうための地域公共交通としては、ほとんど機能していないといえよう。



写真6 筒石橋の市道を通る糸魚川バス・仙納線
（2014年11月撮影）

市道の北（写真では左端）に久比岐自転車道がぴったり並行している。

12 筒石駅の駅舎の前に糸魚川ジオパーク推進室（糸魚川市役所交流観光課内にある）が設置した「糸魚川世界ジオパークサイト ③筒石・浜徳合ジオサイト JR筒石駅」の看板には、筒石駅および同駅周辺の観光スポット（砂岩泥岩互層、里山の棚田、漁村の家並み）の紹介などがあるが、観光スポットでは旧線跡の鉄道遺産の紹介がない。筆者が筒石駅で入手した「筒石駅のご案内」（駅手づくりのパンフレット）には橋名が示されていないが、旧筒石橋が紹介されている。また、国土交通省高田河川国道事務所が作成した「久比岐自転車道ガイドマップ」（2008年3月発行）の地図には橋名が示されていないが、旧筒石橋が紹介されている。

13 糸魚川バス（本社：糸魚川市）は頸城自動車のグループ会社である。1994年10月に頸城自動車糸魚川営業所から分離して、代替バス（貸切免許）による路線バスの運行をはじめた。なお、2006年10月の道路運送法の改正を受けて、糸魚川バスは乗合免許による路線バスの運行に切り替えた（運行形態は貸切免許のときと同じ）。

14 「能生案内所」バス停は能生駅（駅前）から約700m離れていたため、能生駅からバスの乗り継ぎが不便であったが、2014年12月から「能生駅前」バス停まで延長された。

旧筒石駅～旧筒石橋間の鉄道遺産は、2章（2）、（3）で取り上げたレールパークのような集客施設でないため、路線バスを増便することは、需給のバランスからみて困難であろう。したがって、地域公共交通を利用して旧線跡を見学してもらうには、筒石駅から徒歩移動が前提とならざるを得ない。なお、糸魚川ジオパーク協議会が作成した「糸魚川世界ジオパーク」のホームページにある「24. 筒石・浜徳^{はまどくあい}合一文化と大地の境目に関するジオサイト」には、「互層の美と筒石トンネル地下駅を巡る」コース（徒歩で90分）が紹介されている¹⁵。したがって、このコースをもとに、同区間の鉄道遺産なども組みこむスタイルにする（徒歩利用に既存の鉄道や路線バスの利用ができるようにする）ことにより、観光による地域公共交通の利用に結びつけることが必要であることを指摘しておきたい。糸魚川市（旧能生町）と住民は旧線跡を「日常生活のなかで見慣れたもの」、「当たり前のように目にしている古びた構造物」として受け止める傾向が強かったと考えられることから、まず双方が旧線跡の鉄道遺産的価値を認識することも指摘しておきたい。それを通して、双方に地域公共交通の果たす役割を認識するきっかけを与えてくれるであろう。

4. おわりに

本研究では、新潟県上越地域における2例の鉄道遺産を取り上げ、それらの活性化のあり方と地域公共交通の課題に関する考察を行ってきた。

2章では、頸城鉄道の歴史を概観したうえで、その鉄道遺産が保存されるくびき野レールパークを事例として、保存車両の修復・メンテナンス、保存車両を活用した年数回の公開イベントなどを取り上げた。公開イベントを通して、保存車両の運行区間の延伸を求める声が少なくないが、そのための用地取得が困難な状況にあることを取り上げた。また、地域公共交通の場合、公開イベントが開催される土休日には、直江津駅からくびき野レールパークへアクセスする路線バスの運行本数が些少になる。そこで筆者は公開イベント全開催日に限り、路線バスを昼間に増便（最低1往復分）することを提案した。

3章では、北陸本線の歴史を旧線に着目しながら概観したうえで、旧筒石駅～旧筒石橋間の旧線跡の鉄道遺産として、レンガ積みの橋脚を中心に取り上げた。保存状態は全体的に良好だが、部分的な修復を必要とする橋脚がみられること、橋脚を紹介した看板が未設置であることを指摘した。また、地域公共交通の場合、鉄道遺産への見学は筒石駅からの徒歩利用が前提となる。路線バスを増便することは困難であろうが、筆者は筒石駅周辺の観光資源に鉄道遺産を組み入れたコースを導入する（徒歩利用に既存の鉄道や路線バスの利用ができるようにする）ことを提案した。

本研究は、北陸新幹線の長野～金沢間が開業する前の状況をもとにした内容になっているが、同間が開業したことにより、並行在来線がJRから分離され、新潟県では第3セクター鉄道（えちご

15 詳細は<http://www.geo-itoigawa.com/tourism/experience/course/course7.html>を参照。

トキメキ鉄道)に移管された。その結果、3章で取りあげた糸魚川～直江津間では、通勤・通学時間帯以外の列車の主な編成が3両から1両になったように、観光客を視野に入れた輸送形態からいっそうはずれていったといえよう。したがって、その後の状況について引き続き現地調査を行うことも必要である。また、高齢化社会がますます進むなか、鉄道遺産が存在する場所へのアクセスとして、地域公共交通の役割は高まっていくと考える。今後は他地域での研究を行い、頸城地域との比較・考察を行うことを課題としたい。

(おおしま としひこ・本学経済学部教授／なかまき たかし・本学経済学部非常勤講師)

(付記)

本研究では、平成24～26年度科学研究費補助金(基盤研究B)「超高齢化社会に向けた大都市縁辺地域のモビリティ満足度に関する地理学的研究」(研究課題番号243201、研究代表者：土谷敏治 駒澤大学教授)の一部を使用した。

参考文献

- 間 貞磨(2013):地域交通が演出する自分の足で回る観光、観光とまちづくり(公益社団法人日本観光振興協会)、第511号、pp.20-23.
- 朝日新聞新潟支局編(1981):『越後の停車場』、朝日新聞社、全325頁.
- 栗野 宏(1999):板谷峠越え鉄道遺産の現況、鉄道ピクトリアル(鉄道図書刊行会)、第655号、pp.54-59.
- 伊藤文志(2010):北陸本線今昔 市振・親不知・能生・筒石… 日本海沿岸の線路改良跡をたどる、鉄道ジャーナル(鉄道ジャーナル社)、第520号、pp.52-57.
- 梅村正明(2006):『頸城鉄道』、ネコパブリッシング、全60頁.
- 大島一郎(2011):産業遺産保存のベンチマーク事例—貨物鉄道博物館—、産業考古学(産業考古学会)、第139号、pp.16-27.
- 大島登志彦・劉 智飛(2008):わたらせ渓谷鉄道とその沿線の変遷にみる諸問題と考察、高崎経済大学論集、第51巻 第3号、pp.17-31.
- 大島登志彦(2009):北陸本線の歴史的変遷にみる話題、鉄道ピクトリアル、第821号、pp.10-14.
- 大島登志彦(2015):整備新幹線の建設と並行在来線の運営に関わるこれまでの経過と今後の課題、鉄道史学(鉄道史学会)、第33号、pp.43-45.
- 岡本勝規(2004):観光客誘致と公共交通、とやま経済月報(富山県統計調査課)、平成16年8月号. (「とやま経済月報」はweb版の月刊誌)
- 岡本憲之(2014):『知らざれる鉄道 決定版』、JTBパブリッシング、全191頁.
- 頸城自動車株式会社(1973):『頸城自動車60年のあゆみ』、頸城自動車株式会社、全32頁.
- 頸城自動車株式会社(1983):『バス時刻表』、頸城自動車株式会社、全125頁.
- 頸城村史編さん委員会編(1988):『頸城村史 通史編』、頸城村役場、全949頁.
- 国土交通省鉄道局・観光庁(2013):『地域鉄道の再生・活性化等研究会報告書「観光とみんなで支える地域鉄道」』、全23頁.
- 小西伸彦(2013a):津山線の鉄道遺産(1)、産業考古学、第148号、pp.2-12.
- 小西伸彦(2013b):津山線の鉄道遺産(2)、産業考古学、第149号、pp.16-23.
- 小林宇一郎(1964):頸城鉄道、鉄道ピクトリアル、第160号、pp.46-53.
- 齊木 実・米屋浩二(2005):『ニッポン鉄道遺産を旅する』、交通新聞社、全175頁.
- 斉藤英智(2007):産業遺産と産業観光、澤 喜一郎・安原敬裕・上羽博人編『交通論おもしろゼミナール 交通とビジネス』、成山堂書店、pp.183-188.
- 篠原 靖(2011):観光地域振興と地方赤字ローカル鉄道各社における旅客誘致方法の研究、跡見学園女子大学観光マネジメント学科紀要、創刊号、pp.85-106.
- 社団法人日本観光振興協会(2013):『観光振興の視点からみた地域鉄道および沿線地域の再生・活性化検討調査報告書 概要版』、社団法人日本観光振興協会、全9頁.

- 鈴木文彦 (1999) : 北陸本線旧線跡を行く、鉄道ジャーナル、第388号、pp.38-42.
- 祖田圭介 (2009) : 北陸本線の線路改良、駅構内配線の興味、鉄道ピクトリアル、第821号、pp.15-23.
- 友原嘉彦 (2010) : 地方における近代化遺産を活用した観光振興の現状と可能性. 日本国際観光学会論文集（日本国際観光学会）、第17号、pp.13-17.
- 中川汰一 (2013) : 新潟県並行在来線の過去の役割と経営分離後に発生する問題、高崎経済大学経済学部大島登志彦ゼミナール論文集 地域調査研究論集、第12号、pp.4-23.
- 中牧 崇 (2012) : 群馬県沼田市（旧利根村）における森林鉄道の保存車両の修復と活用— 3 両の機関車に着目して —. 高崎経済大学地域政策研究センター編『群馬の再発見—地域文化とそれを支えた産業・人と思想—』、上毛新聞社出版局、pp.106-127.
- 能生町史編さん委員会編 (1986) : 『能生町史 下巻』、能生町役場、全474頁.
- 宮脇俊三・原田勝正編 (1982) : 『全線全駅鉄道の旅 7 北陸・山陰2000キロ』、小学館、全213頁.
- 宮脇俊三・原田勝正編 (1987) : 『日本鉄道名所 6 北陸線 紀勢線 関西線』、小学館、全203頁.
- 村田正博 (1996) : 頸城鉄道、宮脇俊三編『鉄道廃線跡を歩くⅡ』、JTB、pp.74-75.
- 山田俊明 (2010a) : 『東京の鉄道遺産百四十年をあるく 上 創業期篇』、けやき出版、全201頁.
- 山田俊明 (2010b) : 『東京の鉄道遺産百四十年をあるく 下 発展期篇』、けやき出版、全210頁.