

ローカル線の環境デザインセミナー II

中部ブロック 柳田良造・河崎泰了

はじめに

ローカル線とは都市部というより中山間地域を走るのどかな路線である。昨年のローカル線の環境デザインセミナー I では車の移動では気づかない・見えない場所と環境、車の移動ではふれることのない地域の暮らしや人との出会いがあった。ローカル線という交通手段を使い訪れるということは地域の空間、暮らし、歴史のトータルな文脈の中で地域の場所を体験することであり、車ではそれが断片化し、文脈を体験できないことを改めて再認識した。本プロジェクトは中部地域のローカル線を舞台に、環境デザインセミナー（ワークショップを含む）を開催しその魅力を探り、環境のあり方を考えるものである。ローカル線プロジェクトの開催を通して、ローカル線を含めた地域の歴史

や環境軸としての意味を浮き彫りにしつつ、地域空間としての環境づくりの可能性を再定立する。

ローカル線の環境デザインセミナー II

①春の豊橋鉄道と渥美半島を旅する

日 時：2019 年 4 月 6 日（土）

場 所：愛知県豊橋市、田原市、伊良湖岬

参加人数：6 名

第 1 回目のローカル線の環境デザインセミナーは 2019 年 4 月 6 日（土）に参加者 6 名で「春の豊橋鉄道と渥美半島を旅する」と題して行った。豊橋鉄道渥美線は大正 13 年（1924）に旧陸軍 15 師団（豊橋）の軍隊や物資輸送などを目的に建設された鉄道である。沿線には愛知大学（15 師団本部跡地）前駅がキャンパス正門にあり文字通り学生

2019 ローカル線の環境デザイン I

■ 2019 年 4 月 6 日（土）2019 ローカル線の環境デザイン I ・豊橋鉄道

- 09:45 JR 豊橋駅集合
- 10:00 - 10:06 新豊橋 - 愛知大学前
- 10:10 - 11:00 愛知大学キャンパス（旧 15 師団本部建物他）見学
- 11:06 - 11:40 愛知大学前 - 三河田原
- 11:45 - 13:30 城下町田原町並見学（昼食）
- 13:30 - 14:22 田原駅前 - 伊良湖岬
- 14:30 - 16:00 伊良湖岬見学
- 16:03 - 16:52 伊良湖岬 - 田原駅前
- 17:02 - 17:36 三河田原 - 新豊橋
- 17:45 - 18:30 豊橋市内電車乗車
- 18:30 - 20:30 豊橋市内で懇親会後解散

春の豊橋鉄道と渥美半島を旅する

● 豊橋鉄道渥美線

豊橋鉄道渥美線（あつみせん）は、愛知県豊橋市の新豊橋駅から田原市の三河田原駅までを結ぶ豊橋鉄道の鉄道路線である。渥美半島を縦貫する鉄道として計画され、大正 13 年（1924）に豊橋の師団口（陸軍第 15 師団・現愛知大学キャンパス）と城下町田原の三河田原間が開業した。のちに師団口から豊橋市街地までつながり、半島の西端伊良湖岬までの鉄道延伸も計画されたがそれは実現しなかった。渥美半島はもともと温暖で農業が盛んな地域であるが大きな川がなく、たびたび深刻な水不足を経験してきた。鉄道開通後、豊川や木曾川水系からの用水事業が地域の社会基盤工事として進んだ。渥美線には現在 1 車両にサイクルレーンも運行され、三河田原駅からは豊鉄バスが伊良湖岬方面まで連絡している。「菜の花まつり」が有名な農と美しい景観の渥美半島をめぐるローカル線の旅を、伊良湖岬までのバス、豊橋市内電車の旅とともに楽しむ。



渥美線
Atsumi Line



● 豊橋鉄道 (新豊橋 - 三河田原)
● 渥美電鉄 (黒川原 - 福江)
● 名古屋鉄道 (三河田原 - 黒川原)
● 鉄道省 (黒川原 - 伊良湖岬)



都市環境デザイン会議・中部ブロック

生活の核となっているほか、渥美半島の軸として旧城下町の田原市まで延びて半島の暮らしの基盤となっている。特に15師団関連の施設が大学の他に、広大な都市公園、高校キャンパスなどの都市施設の基盤になっていることに改めて驚かされた。田原から鉄道延伸が計画された伊良湖岬まではバスの旅になった。

「菜の花まつり」が有名な農と美しい景観の渥美半島をめぐるローカル線の旅に出かけた。豊橋鉄道渥美線（あつみせん）は、愛知県豊橋市の新豊橋駅から田原市の三河田原駅までを結ぶ豊橋鉄道の鉄道路線である。

豊橋は仕事で何度も訪れた都市であり、2年前には豊橋でもあいちトリエンナーレの会場がつくられ、川の上に立つ共同ビルや交流会館でのアート作品を見た場所である。2007年に、JR貨物のコンペがあり、渥美鉄道の駅舎の隣で賑わい空間創出ということで対応したが、残念ながら他社案になった思い出もある。商業施設には渥美鉄道の駅の広場も兼ねて、上部にはデッキで繋がっているが、銀行が入っているだけなのでなんとも寂しい店構えだ。

豊橋駅に集合、東京からの2名も参加し6名での出発である。東京の2人は、鉄道マニアでもあり、かなり鉄道の知識でいろいろ教えてもらう。

中部ブロックでなぜ昨年からローカル線の環境デザインというテーマをプロジェクトにしているかという問いがあり、こう回答。愛知、岐阜、三重、静岡のものづくりのまちでは、物資の輸送の目的で、鉄道が敷かれたという歴史がある。その鉄道をたどっていけば、その駅の周辺での町がどうであるか、実際に歩いてみれば、新しい発見がある。車でもいけるが、通りすぎてしまい、なかなか発見できない。車窓から見る街並み、風景も特徴があり、鉄道と景観、風景はきっても切れない関係にある。中部ブロックは昨年より、その観点でプロジェクトの活動をしている。

愛知大学キャンパス

JR豊橋駅に併設する豊橋鉄道新豊橋から電車に乗り、3つめの駅である愛知大学前駅で降りる。愛知大学前駅は大学の正門のすぐ横にあり、とても便利な位置で、あとで聞いたら大学の中を電車



愛知大学前駅

が通るのは全国でもここだけと教えてくれる。その意味は駅とプラットフォームの土地を大学側が提供してつくられたものだと。

豊橋鉄道渥美線は渥美半島を縦貫する鉄道として計画され、大正13年(1924)に豊橋の師団口(陸軍第15師団・現愛知大学キャンパス)と城下町田原の三河田原間が開業する。のちに伊良湖岬まで鉄道延伸も計画されたがそれは実現しなかった。渥美半島はもともと温暖で農業が盛んな地域であるが大きな川がなく、たびたび深刻な水不足を経験してきた。鉄道開通後、豊川や木曾川水系からの用水事業も地域の社会基盤工事として進んだ。

渥美鉄道の建設目的はといわれると言うまでもなく「陸軍が作った鉄道」ということになる。見学した愛知大学キャンパスには師団本部の建物の他、多くの師団時代に建てられたものが残っている。ここまで残っているのは珍しいのではと思うくらいの数である。大学設立の歴史については、師団本部の建物を活用した記念館の中で詳しく解



愛知大学記念館 (旧15師団本部)

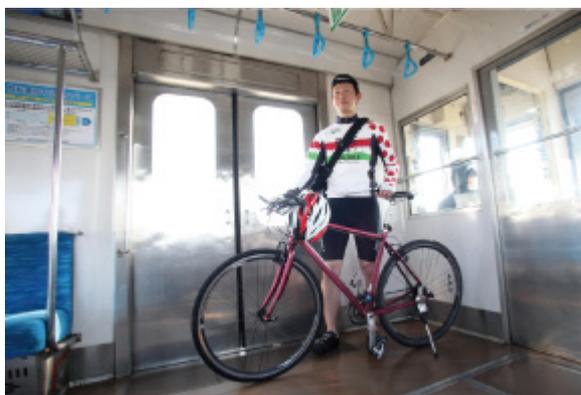
説されており、戦前に上海にあった東亜同文書院大学が終戦後、中国、台湾より学科を多く編入し、第15師団の跡地を使い誕生した大学であることがわかる。キャンパス全体に松が多く植えてあり、その成長度合いより戦時中も松があったという事が想像できる。戦時中の写真で軍隊の演習と背景が松並木の白黒写真をよく見るが、その風景が今でも存在しているのだ。当時の建物配置の模型があったが、大学ができたときは、そのまま陸軍の建物を活用したのがよくわかる。

伊良湖岬までのバス

愛知大学キャンパスを見学した後、再び電車に乗り、三河田原駅をめざす。豊橋鉄道渥美鉄道の列車は、東急電鉄の車両を活用したもので、ステンレス製で腐食があまりないという事だ。1車両だけサイクルトレインも運行されている。1時間ほどで、三河田原に着いたが駅前には何もない感じで、運良く伊良湖岬までは路線バスの出発時刻が近いのでバスに乗る。

戦時中の計画では、三河田原から伊良湖方面までも鉄道でつなぐ計画であったが、途中頓挫したとのことである。戦況の悪化、物資の不足などの原因であったと考えられる。延長工事は、陸軍技術研究所の小中山試験場と伊良湖試験場への物資輸送が目的であった。しかし戦時中に鉄の不足で、中断とある。路盤までは整備されたとのことであり、その後は今でも残っているとのことである。

三河田原駅から伊良湖岬までのバスから眺める風景は、一面畑で、愛知県でも野菜などの産地で有名な田原、とくにキャベツ畑が一面に広がっている農村の風景だ。菜の花も今の時期咲いおり、



サイクルトレイン



菜の花マークの豊橋鉄道車両

春らしい景観をつくっている。豊川用水の水路の景観は見られなかったが、渥美鉄道の南側にあるようで、豊橋の北側の豊川から水を引いて、農業用用水で、地域の農作物をつくっている。今回豊川用水そのものについては触れていないが、桜並木の景観や、用水がもたらす恵などの愛知県に多い明治以降の用水もテーマとして面白そうである。

伊良湖岬では、昼食に大アサリ定食をいただいたが、近年のアサリの不良で、通常は3個のところ2個とのこと。しかし大アサリというが、ハマグリのような大きさ。桑名出身の石川さんもこんな大きなアサリは見たことがないとの事でびっくり。昼食後、再び路線バスに乗り三河田原駅に戻る。



伊良湖岬の飲食街

田原の城下町

三河田原では、田原の城下町がどのようなものであったかを見る機会があった。現在の三河田原駅は、安藤忠雄設計の駅であり、隣のバスロータリーも安藤忠雄氏がなんらか関わっていると想定できる。その前にも、コミュニティスペースがあったが、あまり人はいなかった。

駅前の奥に入った場所で、寺町として、お寺が集まっている場所と、その南側の寺下通というところが、門前町のような感じ。お寺の門前町ということで、仕出し割烹があった。隣が、2階が大きな旅館のような建物で、江戸屋という屋号だった。旧遊郭の建物と思われる。お寺が高台にあり、どのお寺も石の階段でお寺の門抜け本堂にという感じになっている。龍門寺の前には、「田原城下町入口跡の由来」ということで、1614年に、戸田尊次殿様が城下町を築くにあたり、大外掘南に新町をつくるということで、巴江、加治、清谷の入江を前に城下を守る要塞で、道も曲がったものになっている。



安藤忠雄設計の三河田原駅



城下町田原の旅館のような建物・江戸屋

高師緑地

再び三河田原駅から、鉄道に乗り豊橋をめざす。15分に1本間隔の地方の路線であるが、車内は多くの乗客で混み合っており、終点の新豊橋についたら、驚くほど多くの学生、社会人が降りていた。沿線地域は典型的な車社会であり、豊橋、田原市の三河湾沿岸には、トヨタ自動車をはじめ、トヨタ系の企業が多く立地している。しかし一般の会社の人でも多くが通勤に電車を利用しているのだと実感する。

帰りは豊橋に戻る前に、高師という駅に降りた。その前に広がる広大な高師緑地は旧陸軍の高師原演習場の跡地である。黒松のひろがる気持ちのいい芝生広場や馬場などがあり、演習場であつたことを物語る。巨大なクロマツが印象的で、そこに今満開の桜という景観。こんな大きな松が、公園にあるのは素晴らしいと思う。大きな松がある空



高師緑地と愛知大学周辺の位置関係



高師緑地の景観



高師緑地の黒松並木と線路



時習館高校

間の下には外周をまわる道があり、近所の人が散歩やランニングをしている風景がみられる。その中に、ステンレスの電車が通る景色も趣き深い。公園をさらに北に行くと、「陸軍兵器支廠への引込み線跡」という説明板があった。愛知大学の南が、現在は小学校中学校の校庭になっているが、昔の陸軍兵器支廠に物資を引き込んだ跡との事である。今でもコンクリートの壁が残っており当時の雰囲気漂わせている。さらに線路をはさんで愛知大学のとなりにある県立時習館高校は広大な敷地(公立高校の敷地では全国2位)をもち、旧陸軍予備士官学校の跡地である。「時習館」の名は吉田藩の藩校の名前からきている。校門左右の松の大木のエリアが見事であった。

軍都豊橋と鉄道路線の結節点

歴史を繙くと豊橋市は江戸時代、三河吉田藩の城下町であり、また旧東海道吉田宿のあった場所である。三河吉田藩藩主は短期間で頻繁に藩主家が変わったが譜代大名であり、幕閣にもなる名門であった。明治に入り豊橋藩に名を変える。豊川



豊橋鉄道の混み合う車内

に面した吉田城址は現在豊橋公園となり、市役所も立地する場所となっている。旧東海道吉田宿は現在の中心市街地エリアである。

明治期以降、豊橋は軍都となる。まず1884年(明治17)に吉田城址に歩兵第18聯隊が入る。日露戦争後の1907年(明治40)には、第15師団が高師原・天伯原の広大な50万坪の敷地に誘致される。師団が置かれるということは司令部本部があるだけでなく、様々な軍事施設が立地することでもあった。15師団司令部、歩兵60聯隊、兵器支廠、憲兵隊本部、野砲兵第21聯隊、演習場、旧陸軍予備士官学校などの施設が豊橋市東南部の広大な敷地のなかにおかれたのだ。

豊橋は多くの鉄道路線の結節点である。豊橋鉄道渥美線の他に、JR東海道線、新幹線のほか、名鉄本線、JR飯田線は豊川稲荷をとおり、飯田市につながる。

それに街中を走る路面電車もある。豊橋の路面電車は、運営的には市電ではなく、正式名称は豊橋鉄道東田本線(略称:豊鉄市内線)である。この路面電車の歴史も深く、開業は1925年(大正14)で、7月に豊橋駅前から神明、札木十字路間が開通し、12月には東田まで延びる。札木は旧東海

道の吉田宿にあり、周辺には遊郭もあった。その後遊郭は郊外の東田は移転するが、当時はさびしい場所で客足が伸びないため、東田活性化のため路面電車が伸びたのであった。さらに1929年(昭和4)には、支線が南の柳生橋まで伸び、豊橋鉄道渥美線とつながる(現在、この支線は廃止されている)。これも15師団から東田遊郭へのアクセス確保のためであった。

静岡市もそうであるが、豊橋も中心市街地のアーケード街が若者で賑やかである。豊橋市は産業がしっかり根付いている。日本車両はとなりの豊川にあり、車の部品など多くの工場がある。素材産業の工場群の立地で安定した街である。中心部でも再開発が進む一方、アーケードでは飲食店を中心に店舗が並び、夕方には賑やかな雰囲気である。

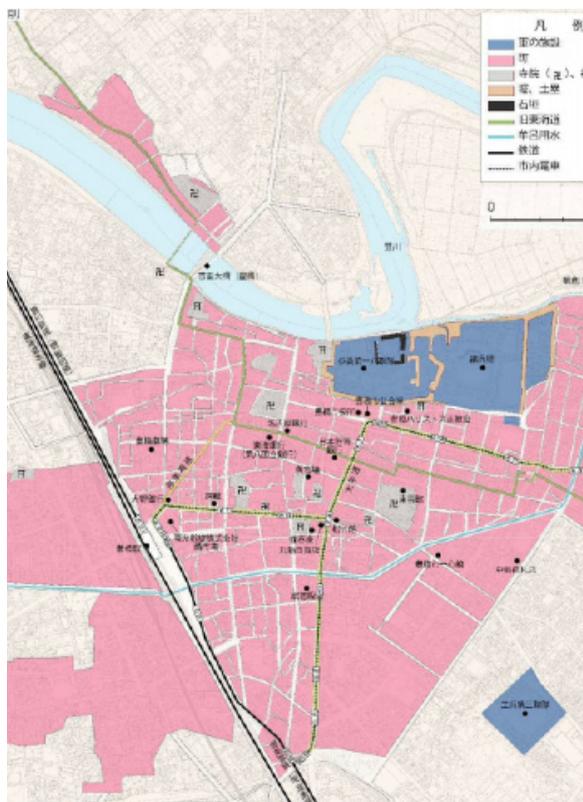
豊橋に路面電車がなぜ今まで残っているのかという話題によくなる。料金も、150円とリーズナブル。マナカでも乗れるため、スムーズである。豊橋は中心部の道路幅員がそもそも広い。そして、中心部でもそんなに車で渋滞している感じでもない。うまく路面電車と車とが共存している街並みだ。電車がそれなりの機能しており、通勤通学の足になっており、働き場と電車がうまく繋がって

いる。さらに郊外にイオンなどの大型ショッピングセンターがない事などの理由があるだろう。

豊橋中心部での建物見学の話は水上ビルで、川の上に立つ共同ビルである。1-2階店舗3-5階が住宅で、かなり老朽化しているが、なんとも趣深い建物である。保存も考えたいものである。豊橋での懇親会はうなぎ割烹の店であった。三河の一角のうなぎという事で、昼間は大アサリ、夜はうなぎということで、地元の幸を堪能するツアーでもあった。

まとめ

JUDI 中部ブロックでは、その地域の土木建築遺産や産業構造を探求し、まちの構造を調査し、その町の特徴を再発見し、情報発信をしている。その土地での食文化も経験する事でその地域の特徴を見出すものである。ローカル線ではその地域の産業をささえるインフラである。今回は豊橋の特徴でもある、豊川用水には直接触れていないが、鉄道インフラと水道インフラがより密接にからみあい、地域の活力を生み出しているものと思う。さらに今回かつての軍都豊橋の遺産が多く残り、あまり多くの人には知られていないが、その遺産と周辺の緑豊かな公園は、スケールなど驚きを与えるものであり、そこに、豊橋鉄道渥美線がからんでいるという事で豊橋の特徴をつけるものであることを強調しておきたい。



豊橋の路面電車終点(運動公園前)

「豊橋の歴史の変遷と景観資源」より
昭和14年頃 豊橋市街

豊橋市

ローカル線の環境デザインセミナー II

②伊賀線と初瀬街道を旅する

日 時：2019年5月2日（木・祝）

場 所：三重県伊賀上野市

参加人数：7名

伊賀線は伊賀上野駅から伊賀神戸駅を結ぶローカル線である。伊賀上野駅からはJR関西本線とつながり、伊賀神戸駅からは近鉄大阪線とつながるように、東西を結ぶ両線を伊賀上野地域で南北につなぐ路線である。2007年（平成15）10月1日に近畿日本鉄道（近鉄）から伊賀鉄道に運営が移管された。歴史的には、大正期に伊賀上野市街地中心部（伊賀市駅）と関西本線を結ぶ線として生まれ、その数年後名張まで延び、参宮急行電鉄（後の近鉄路線）と結ぶ。伊賀神戸駅からは近鉄大阪線で一つの駅である青山駅周辺は、古代から大和と伊勢神宮を結ぶ街道であった旧初瀬街道の面影を残すように周辺には歴史的遺産が豊富である。初瀬街道とは奈良県桜井市の初瀬（はせ）と三重県松阪市六軒を結ぶ街道である。壬申の乱の際、大海人

皇子も通ったと言われる大和と伊勢神宮を結ぶ重要な街道であり、比較的平地の多い道である。青山町へのルートと地域の鉄道路線の特徴

近鉄で三重方面に行く機会が多いが、東京からの来訪者は新幹線で名古屋に着いて、そのままJRに乗り換えて津に行ってしまう。これが大きな間違いである。三重の鉄道交通は、近鉄が主流で、JRは電化されていない単線の上、1両編成の普通列車で、ローカル線も極まれりという状態である。今回の青山から伊賀上野の旅では、当然近鉄特急を使ってという計画であった。今回参加した「乗り鉄」の栗原さんは、前日から桑名に入り、北勢線を事前に楽しみ、桑名で宿泊。その前にJRが極めてローカルな線である事体験したとの事。なぜJRが単線のまま電化されない状態になっているのか、不思議なエリアである。今回の集合場所が近鉄名古屋となっている関係で、栗原さんは桑名で宿泊しているにもかかわらず、名古屋に戻ってから、青山町に向かうという事になった。しかし、乗ろうとしていた近鉄特急が全て満席で乗れない

2019 ローカル線の環境デザイン 2

伊賀線と初瀬街道を旅する

■ 2019年5月2日（火・祝）
08:50 近鉄名古屋駅集合
09:00～10:36 近鉄名古屋駅から青山町駅へ移動
10:40～12:00 青山町初瀬街道を歩く
12:00～13:00 初瀬街道の「伊勢慶」で昼食
13:20～14:01 青山町から伊賀神戸駅まで移動（伊賀線乗車）
14:15～16:45 伊賀上野市街地と町並み（伊賀街道沿い）見学
16:45～18:30 伊賀街道の「金屋」で懇親会
18:37～20:38 広小路駅から伊賀神戸駅経由近鉄名古屋駅へ移動後解散

伊賀線と初瀬街道

伊賀上野駅から伊賀神戸駅を結ぶローカル線である。伊賀上野駅からはJR関西本線とつながり、伊賀神戸駅からは近鉄大阪線とつながるように、東西方向の両幹線を伊賀上野地域で南北につなぐ路線である。2007年10月1日に近畿日本鉄道（近鉄）から伊賀鉄道に運営が移管された。歴史的には、大正期にまず伊賀上野市街地中心部（伊賀市駅）と関西本線を結ぶ線として生まれ、その数年後名張まで延び、参宮急行電鉄（後の近鉄路線）と結ぶ。伊賀上野は旧伊賀街道沿い等、魅力的な町並みが残る市街地がある。また伊賀神戸駅から近鉄大阪線の一つ目の駅である青山町駅周辺も、古代から大和と伊勢神宮を結ぶ街道であった初瀬（はせ）街道通り、歴史的遺産が豊富である。初瀬街道とは奈良県桜井市の初瀬と三重県松阪市六軒を結ぶ街道である。壬申の乱の際、大海人皇子も通ったと言われる重要な街道であり、比較的平地の多い道であった。

青山町の町並と名店



若戎酒造

伊勢慶（若戎酒造の酒と創作料理）



という事で急行に乗って当初より40分遅い時間で到着であった。GWの最中で、さらに令和元年の2日目で、伊勢に向かう人でごった返していたのだ。明治になってから天皇は東京だが、それまでは京都である。鉄道のない時代に天皇が伊勢に参るルートはいったいどこを通っていたか。そこが今回のルートである初瀬街道である。初瀬、長谷という音は同類で、長谷寺からのルートである。近鉄青山町駅の前の初瀬街道にある宿場町が阿保宿である。

阿保宿

阿保と書いてアオと読む。このルートは関西方面からのお伊勢まわりのルートであり、青山高原を超える手前の宿場町である。その手前の川は木津川で、淀川の支流であり、京都・大坂につながっている。このエリアはすでに青山高原を超えており、川の流れは伊勢湾ではなく、大阪湾に流れるエリアであり、関西文化圏である。令和になって2日目にお伊勢参りのルートのこの初瀬街道を訪問するという事は、少し感慨深いものを感じた。

阿保の街並みは、道路の曲がり方、道の狭さなど、宿場町まちらしいスケールを残している。道路の側道は水路になっており、昔の風情が漂っている。

今後伝統建築物保存地区のような、おかげ参りの初瀬街道の宿場町として、価値を再認識する事も必要であろう。この初瀬街道の中に、交流のたわらやがある。当日は祝日であり、だれも係員がいなかったが、当時の資料の展示館である。特に重要な資料は、参宮講看板であり、講とは、大阪や京都から団体でお伊勢参りをする場合、講を組んで宿場町に泊まりながら伊勢詣でをするという事で、その地域の講の看板がこの宿に多く残っている。事前にその講が宿泊する日にちを手紙で伝えておいて、一生に一度の旅人にわかりやすく案内するという看板である。鉄道が開通するまでに、この初瀬街道がメインのルートであった事を物語るものである。

伊勢慶と若戎

この阿保宿の街並みはいかにも宿場町の町並みで、その中に若戎（わかえびす）という酒屋

がある。1853年重藤儀左衛門が酒造業を創業し、今に至っているとか。酒づくりに欠かせないのは名水で、四方の山から流れ出た、豊富な軟水の伏流水がこの酒をつくり出している。この伊賀地方でも良質の三重山田錦でお酒を作っているとの事である。現在の当主は女性で、やり手で、新しい企画の日本酒を次々と作りだしている。その向かいにあったのが、昼食を予約した伊勢慶である。創業は江戸時代、今では阿保宿唯一の旅館と食事を出しているところである。奥さんが、地元食材でのお料理の説明をされ、この阿保宿の歴史はと訪ねると、ご主人がわざわざ、われわれの部屋まで来てくれて、説明をしてくれた。そのお話しも楽しいもので、お店で、なんで知ったかと聞かれたが、JALの雑誌で紹介されたのを知ったのであった。若戎酒造の新しいブランドのG collectionの2本をいただき、さらに、駅まで送っていただくというなんとうごいホスピタリティであった。日本酒は和食に会うといわれるが、本当にこのお酒は酔いもせ



若戎酒造



伊勢慶

ず、なんとさわやかなお酒であったことでしょうか。当初近鉄特急が乗れない事で40分も遅れたが、この伊勢慶で一気に挽回できた。もっご主人のお話を聞きたいというほどの充実ぶりであった。

伊賀鉄道と近鉄の歴史

青山町駅から1駅で伊賀神戸駅、そこから伊賀鉄道に乗る。伊賀鉄道は1916年（大正5）の開通である。伊賀鉄道は、伊賀上野の経済人田中善助という人の事業で開通した鉄道である。三重では有名な事業家、電力王と言われた。水も豊かであったこの地に、水力発電で電力事業を展開し、その電力を軸に鉄道事業を行い、その後伊賀窯業で焼き物、テラコッタも製造した。その後、朝熊登山鉄道も（1925年開通）作っている。さらに榊原温泉も復興させた人である。伊賀鉄道は、地元の人を伊勢に運ぶために、一番近い初瀬街道に繋がる阿保まで鉄道をつくったのだ。昔は比土駅が終点で阿保駅とよんでいた。最初は蒸気機関車から始めたので、街中を通す事ができなかったのだろうか。

近鉄大阪線桜井駅から伊勢中川駅の間は1930年（昭和5）開通で、青山峠をトンネルの工事が大工事だったという事だが、お伊勢参りのための鉄道である事がわかる。近鉄の前身の大阪電鉄の歴史を注目してみよう。子会社の参宮急行電鉄を設立してこの区間に鉄道を敷き、当時の遅い国鉄の蒸気機関車と比較して、伊勢に向かう鉄道として圧倒的な人を運ぶことができた。大阪電鉄はグループ会社で関西軌道電鉄を1936年（昭和11）に設立し、以前から営業していた伊勢電気鉄道を併合し、桑名名古屋間を結んだ。1944年（昭和19）に大阪電鉄は南海鉄道と合同し、近畿日本鉄道が誕生する。近鉄は京都や大阪から伊勢につなぐお伊勢参りとその周辺の観光用の電車である事がよくわかる。

当日5月2日、伊勢神宮はかなりの賑わいで、そのお伊勢まいりでごったかえした日で、特急電車は席がとれなかった。近鉄は特急電車が優先で、急行などの通勤電車は後回しという、それがよくわかった1日であった。近鉄も名鉄も戦前の1941年（昭和16）に名古屋駅の地下に

駅がつけられる。戦時中に抑制されていた鉄道事業も、神道ということで特別扱い。京都奈良から伊勢に向かう鉄道事業は、国鉄よりサービスのよい近鉄がお伊勢参りの電車なのであった。天皇も伊勢に向かわれるのは国鉄ではなくて近鉄である。近鉄のお召し列車は1940年（昭和15）に製造で、名古屋駅開通が翌年である。

伊賀盆地の開発と鉄道

伊賀鉄道に戻るが、伊賀神戸駅から伊賀上野駅まで、平坦なのどかな田園風景で、周辺は田園地帯が広がっている。明らかに田んぼの真ん中を走っている電車だ。三重の鉄道では、産業用の電車で、セメントを運ぶとか木材を運んだという事での鉄道開発が北勢線ではあったが、この伊賀鉄道は何を運んだのか。産業用ではなかったのか。明らかに、お伊勢参りのための鉄道開発であったのか。伊賀電鉄も当初は電気ではなく、蒸気機関車が走っていた。しかし1925年（大正15）から電化がされている。初代伊賀鉄道の歴史は大正時代である。軌道の申請が名張から鳥羽までという記録があり、蒸気機関車、客車、貨車などの注文を米国にしている。当初計画は、伊賀上野の事業者が伊勢まで人と産業用につなぐ計画であったのだ。とにかく伊勢との関係が主目的である。

開通当初は蒸気機関車のため、伊賀上野の城下町の中には鉄道軌道はなく城下町の外を通っていると思っていたが、そうではない。明治期



忍者のイラストの伊賀線電車



上野市駅

以降空き地となっていた上級武家屋敷の周辺を
通って、つまり城下町（現在の伊賀上野市）の
中心部を通って上野市駅に到達する。これは都
市デザイン的に面白く、伊賀上野市が現在も中
心市街地があまり衰退していないことと関係が
あるかもしれない。上野市駅の南の広小路駅周
辺では、家の裏庭を走っている様子が体験で
きて面白いが、電化されたのが1940年（昭和
15）という事から電車の近くにも建物が立つ事
ができたのかもしれない。

JR伊賀上野駅の北にあるLIXIL伊賀上野工場
があるが、ここから北側が以前にもものづくりの
里ツアーで訪れた伊賀焼の里エリアである。

伊賀鉄道は1914年（大正3）当初は、上野
駅連絡所駅（伊賀上野駅）から上野駅（上野市駅）
までの経路での開業である。当時の開発は、北
部地域で伊賀焼きなどの事業展開と国鉄との接
続、そして南側では、関西から伊勢へ繋ぐ路線
での観光開発という2つの事業というねらいが
あった。当時近代建築に外壁材料としてテラコッタ
の需要があった。田中善助も伊賀窯業で事業
拡大を狙った。今残る建築として、京都四条河
原町の鴨川の横に立つ東華菜店の外壁が、それ
である。そのテラコッタの材料も伊賀焼で鉄道
使い京都に運ばれた。

伊賀上野駅の北にあるLIXIL上野工場は、内
装タイル、大型建材を担当し、テラコッタの技
術が引き継がれている。常滑では土管が作られ

ていたが、資料では田中善助の下水道事業には
土管が使われていたとの事。これも伊賀焼とい
うことからくるのだろうか。

しかし大量の建築用のタイル、テラコッタを焼
き上げる技術とエネルギーとなる石炭は、沿岸
部の方が輸送で有利なため、常滑伊奈製陶との
競争で不利に立たされる事になった。

藤堂高虎の伊賀上野城と昭和の天守閣

伊賀上野の城下町であるが、前回自動車でも伊
賀上野を回ったが、その時のテーマは、坂倉準
三設計の旧上野市南庁舎（旧上野市役所）の見
学だった。今回はローカル線がテーマであり、
じっくりと伊賀上野の城下町を歩くのがメイン
になった。城下町といえば、やはりお城を見な
くはいけない。あまり下調べをしていなかった
が、伊賀上野城が木造天守閣である事を改めて
見させてもらった。それも当時の古い木造天
守閣ではなく、昭和初期に建設した模造の木造
天守閣である。伊賀上野城の城主は藤堂高虎。
1612年5層の天守閣を建設中に、暴風で壊れ、
その後天守閣のないまま昭和に至る。昭和の時
代に伊賀上野出身の政治家川崎克が、私財を投
じてつくったのが今の伊賀上野城である。石垣
から天守閣の壁が立ち上がるのではなく、石垣
の上は天守閣を囲む塀で、その内側に3層の天
守閣という形になっている。少し天守閣の石垣
とその上の壁の関係に違和感のある形だ。見
に行ったときは、何も思わなかったが、改めてじ
っくり見てみると少し変な感じがする。名古屋城
築城が1610年で時期的には同時代である。当
時の徳川家康と藤堂高虎の関係は、どうであっ



昭和の模擬城・伊賀上野城

たか非常に興味がわいてくる。城と城下町の構造が名古屋城と名古屋の城下町によく似ている事がわかる。まずお城では、西側に大阪を見通せる位置にあり、秀吉を監視するという事で、大規模な30mを超える石垣を作った。石垣の高さは大阪城に次ぐ2番目の高さで見応えがある。残念ながら見学した時は体力の限界で掘りの外側から見ることはなかった。

上野城の石垣は藤堂高虎であるが、その前は筒井氏である。筒井氏の城は、現在の城の東側の300mに位置した。その位置の方は、現在の上野城より標高が高く、そこに筒井氏の天守閣があった。なぜ東側かという、筒井氏は秀吉側にあり、東の徳川を監視していたと思われる。筒井氏は関ヶ原に参戦せず、その後、徳川より切腹を命じられる。上野城は徳川方の藤堂高虎が改築する。高虎は西側を強固に守るという事で、高さ30mの石垣で秀吉軍を監視するというお城で、当初5層で建てたが、建設中の暴風で破壊された。とにかく1600年代の地震や台風

などの災害が多かった年で、戦乱の世という時代の背景である。

江戸時代に天守閣がなかったのに、個人で木造模擬天守閣を建設したという川崎克氏もすごい。同時期に大阪城がコンクリートで建てられたという事を考えれば、木造という事で価値がある。市の有形文化財である。さらに木造で松尾芭蕉の俳聖殿もすごい。木造のお堂である。戦前の1942年(昭和17)に芭蕉300周年記念という事で川崎克氏が建設し、中央の芭蕉の像は伊賀焼というものである。設計は建築家の伊東忠太である。2010(平成22)年に国の有形文化財となった。

城下町の骨格と街並み

さて、伊賀上野の城下町、かつての武家屋敷のあたりには、藩校であり崇廣堂という場所がある。藩の学校でそのまま、木造で残っているのは珍しい。朱で塗られた赤門を通して、実際に学問をする空間は、お寺のような空間であるが、周囲の障子が大きく明るい空間になってい



伊賀上野城とその周辺 (グーグルマップに加工)



寺村家住宅

る。その東側には上野高校があり、明治期の校舎も残されている。さらに小学校をはさんで東側に伊賀市役所がある。

伊賀線をはさんで南側が商業地である。ようやく、町屋めぐりである。東西方向に延びる本町通り沿いには立派な町屋がいまも並ぶ。寺村家は本町通りの一本南側で、立派ななまこ壁で、今はギャラリー、和風小物を売っているお店。その南にある赤井家住宅も武家の屋敷で、長屋門の構えの奥に屋敷のある構造である。途中南北の中央の道、中之立町通にかかると、多くのお店が忍者に扮する子供達で賑わっている。南北の銀座通は道路拡幅、電柱地中埋設で頑張っているようだが、お店の活気はいまいちの感じである。この街並み地区で、東西の道は景観整備の舗装をしているのに、活気のある中之立町はなぜアスファルト塗装のままなのか、同行の栗原さんが疑問に思っていた。その回答は、上野天神宮の山車祭で、10月の中旬の祭りである。



赤井家住宅

町の山車蔵が点在、東にある上野天神宮を目指して練り歩く、そのルートが景観整備の舗装である。天神宮と南に位置する神社が愛宕神社、山車のお祭りは天神宮、祇園祭である。

城下町の計画として、昔からの伊賀街道と名張街道の交差点にこの伊賀上野城がある。

東西に走る大和街道、伊賀街道、南に抜ける名張街道がある。名張街道は、木津川にそって歩く。城下町の町割りだが、以前からあった街道とお宮の位置も考慮し、上野盆地の中央の台地の北の高台をお城に、防御のために、秀吉がいる西側を高く石垣をめぐらし、常に西側を監視し、南に城下町を配置、街道の入り口には東西と南に防御のために寺町を配置、その内側には下級武士が配置、この構図は名古屋城下町と全く同じ。町割りの道路が正確な南北方向にあっていないのは、河岸段丘で、中央南北の道の中之立町通は水平で東西の道は西側に下がっている。その西側が木津川の河岸段丘である。そこを起点に町割りをしていったと考えられる。城下町は上野盆地中央の安定している岩盤の台地にできている。

町人町の寺村家、武家屋敷の赤井家をめぐった後、東側に位置する寺町に向かった。田中善助の墓が大超寺にある。テラコッタの塔が横にあり、田中善助の鉄城翁伝として伝わる。田中善助の功労に、「風景保護請願理由書」がある。当時衆議院議員であった田中善助が国会に提出したものだ。東の寺町であるが、漆喰の塀の寺町で今でもたたずまいをしっかりと残している。



寺町通りの景観

大超寺も浄土宗であるが、浄土宗、真言宗、法華宗、日蓮宗で、どれも武家が信仰していた宗派が集まっている。安土桃山時代では一向宗が織田信長と対抗した為、織田家、徳川家の流れでも、城下町の入口部を守るお寺は、その殿様と仲の良い宗教になる。その流れが今でも残っている。玄関部分は唐破風の屋根もあり、どれも立派なお寺である。

伊賀街道の金谷

懇親会は伊賀街道に面した伊賀肉の名店の金谷ですき焼きをいただく。金谷の位置する場所はすこし中心部からは外れたところの感じもあるが、向かいには立派な町屋があり、イタリアンの店に再利用されていたりする。地元の野菜に、地元の伊賀牛。お店の店頭でも元祖伊賀肉販売。老舗で100年という歴史があるそうだ。お店の間口は一般的な広さだが、その奥行がかなり長い、奥にも何部屋もあり、その一室で、鍋を囲みみんなで、伊賀肉をいただいた。お酒も、



金谷の向かいの町並



金谷の店舗



金谷のすき焼き

若戎でまとめた。帰りも伊賀線に乗り伊賀神戸駅で特急に乗り、名古屋までは特急は満席でやはり急行でしかなかった。

伊賀線のまとめ

今回のローカル線の旅は、鉄道事業を行った田中善助が、自らの地域の発展を夢に様々な事業展開の舞台が今でも感じられた。伊勢につながり鉄道事業、電気王が、地場の伊賀焼をベースにテラコッタ製造の伊賀窯業を設立し、都市の当時近代建築の材料を提供した歴史であるが、焼き物の遺構は、墓地の塔や芭蕉の像など限定的、テラコッタの生産だけという事であるか。伊賀上野城下町町割りがしっかり遺構として残っている街並み。昭和初期に天守閣再建という事で木造模擬天守閣の上野城、30mの荘厳な石垣、芭蕉の俳聖殿など、その時代を感じさせる遺構が残るエリアであった。阿保宿では伊勢への歴史的な街道とひっそり残っている街並みで、まだ今後の伊勢とその街道など観光事業として今後の展開が期待できそうな部分、都市環境デザインという目線で、単なる観光資源の発見でなく、戦前の歴史的建物、狭い町割、その町の中を通るローカル電車の風景が印象な1日であった。

JUDI 中部ローカル線の環境デザインセミナー II

③ 初夏の養老鉄道を旅する

日 時：2019年6月8日(土)

場 所：三重県桑名市、岐阜県養老町、大垣市、揖斐川町

参加人数：10名

「初夏の養老鉄道を旅する」と題して、参加者10名で初夏の好天に恵まれ行われた。桑名駅に集合し、養老線乗り放題の一日切符を購入。乗車後、まず多度駅でおりる。多度大社の参道駅であるが神社までは登り道で2kmほどあるので駅のレンタサイクルを借りることにする。レンタル料金は100円、電車に乗車可能で、しかも他の駅での返却も可能とのこと。非常にいいシステムだが残念なことに6台しかない。4人が自転車組、他の6人は歩くことになった。多度大社の参道途中の老舗の鯉料理屋での昼食後、再び養老線に乗車。自転車組は、天井川の下を線路がくぐる珍しい風景などを探索、徒歩組は養老駅で下車後、名所の養老の滝までタクシーで往復し、養老駅で、自転車組と合流。大垣駅を経由し、終点の揖斐駅まで楽し

い旅になった。自転車組は揖斐駅で自転車を返却、大垣にもどり、懇親会後解散となった。今企画は中部ブロックからだけでなく、東北、関東、関西のブロックからの参加者も得て、大満足の楽しいプロジェクトとなった。

養老鉄道の設立

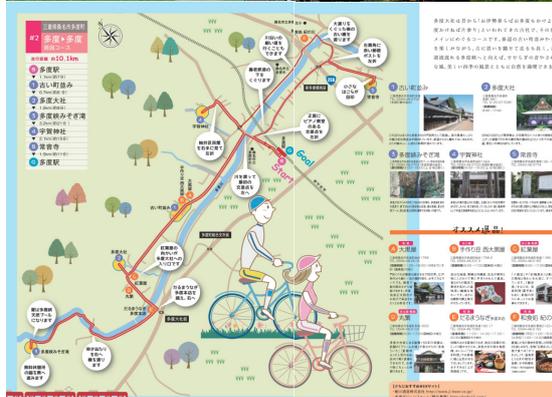
養老鉄道は大垣市出身で京浜急行電鉄や揖斐川電力の初代社長の立川勇次郎が設立した鉄道である。時代背景としては、この地域の物資の輸送が揖斐川とその支流を活用した船運中心であったが、産業革命の流れを受け、電力、機械化という変革の時代で、民間人が既存の規制のハードルを超え、さらに地元の保守的な産業から新しい時代への変革の歴史であった。1913年(大正2)に養老、大垣、池野間が開通し、1919年(大正8)に全線が完成した。

電車を走らせるには、膨大な量の電力が必要である。当初発電所を作る上で、電力を販売するにも、まだ民間での消費があまりなかった、せっかくなので電力を余すことになるので、電力会社とセットで鉄道会社を持つという事が多々あった。

2019 ローカル線の環境デザイン 3

■ 2019年6月8日(土) 2019 ローカル線の環境デザイン3・養老鉄道

- 09:50 桑名駅集合
- 10:05-10:19 桑名-多度
- 10:30-12:15 多度大社見学(レンタサイクル・昼食)
- 12:19-13:13 多度-大垣
- 13:25-13:49 大垣-揖斐
- 13:50-15:00 揖斐川町の町並見学(レンタサイクル)
- 15:15-15:40 揖斐-大垣
- 15:45-17:30 大垣市内見学
- 17:30-19:30 大垣市内懇親会
- 20:00 大垣駅解散



初夏の養老鉄道を旅する

●養老鉄道

揖斐川流域西側を縦断する路線で、岐阜県と三重県を直結する唯一の鉄道路線である。多度駅から美濃高田駅までは養老山地の麓を走る。養老山地の麓は濃尾平野に向かって扇状地が広がる地域で、扇状地によく見られる水無川や天井川が見られ、鉄道路線が川の下をトンネルでくぐる箇所がいくつもあり、この路線の特色と言える。歴史的には、四日市港と敦賀港を結ぶ鉄道敷設を計画した四日市の井島茂作は三重県と岐阜県の沿線の有力者を説き歩き、その賛同を得て出した鉄道敷設願いに対して1897年(明治30年)に仮免許が下付された。しかし沿線の利害関係(当時は揖斐川、牧田川、水門川の舟運が盛んであった。また大垣以北の誘致争いもあった)や不況もかさなり実現の目処がたたなかった。1911年(明治44年)になり井島は地元出身である立川勇次郎(大垣出身の実業家で京浜急行電鉄や揖斐川電力(イビタン)初代社長)に養老鉄道建設に参画するよう依頼した。立川が社長となり(初代)養老鉄道を設立し、1913年(大正2年)7月に養老-大垣-池野間が開業することとなった。用意した車両はすべて中古車で鉄道院より機関車5両、南海鉄道より客貨車を購入した。また養老公園の整備や養老ホテルの建設を行った。第二期工事となる桑名-養老間、池野-揖斐間は1916年(大正5年)に工事に着手したが、第一次世界大戦勃発のため資材が高騰した。このため工事は遅れ1919年(大正8年)4月に全線開通となり、養老線の総延長は56kmとなった。沿線には多度大社や養老の滝などの名所が多い。途中にあるJR東海道本線・樽見鉄道乗り換え駅の大垣駅は、桑名方面と揖斐方面との線路が合流するスイッチバック形の配線となっている。

都市環境デザイン会議・中部ブロック



京急電鉄もその余剰電力を活用して、鉄道事業となっていると思われる。京浜急行の場合は火力発電所を沿岸部に建設し、その電力で鉄道事業を行い、工場誘致、勤労者の住宅地建設という地域開発のビジネスモデルを展開した。

養老鉄道もそのような時代背景と京浜急行での成功体験を背景に、四日市からの輸送経路、当時の化学工業、原料や製品輸送の目的、繊維産業の労働者確保の為の鉄道輸送という事での地域産業の展開の軸としての鉄道事業であった。しかし、当初は客車も中古車で鉄道院より機関車や客車を購入する事で、地方でのやっとの経営であったと想像される。

多度大社と門前町

養老山地を沿っている昔からの街道が伊勢街道である。伊勢街道は、琵琶湖から関ヶ原を超え、桑名を通り伊勢を目指すルートである。その伊勢まわりの一番最初のお宮が多度大社である。大社といっても、出雲大社の系列ではなく、北伊勢大神宮と呼ばれ、天照大神の息子の天津彦根命が祀られている。乗車後、まず多度駅でおりる。多度大社の参道駅であるが神社までは登り道で2 kmほどあるので駅のレンタサイクルを借りることにする。レンタル料金は100円、電車に乗車可能で、しかも他の駅での返却も可能とのこと。非常にい

いシステムだが残念なことに6台しかない。4人が自転車組、他の6人は歩くことになった。

社殿は神明造の建物で柱、千木鯉木などみれば、まさしく伊勢神宮そのものの神社である。奥が本殿であり、さらにその奥には大きな滝があった。先日雨が降っていたので、水も量も増し、あたり一帯木々で覆われ、かなり湿度も高く、メガネも曇るほどの状態であった。

多度大社は揚馬神事で有名で、急な斜面を馬に乗って駆け上がり成功すれば、その年は豊作であるとの事で、多くの見物客が集まる神社である。北のお伊勢様とよばれるように、「伊勢参らばお多度もかけよ、お多度かけねば、片参り」という事で、伊勢参りとセットであるという事で言い伝えられている。この伊勢街道の宿場として、多度の門前町がある。



多度大社



養老線のルートと周辺（グーグルマップに加工）

その門前町の旅籠であった大黒屋である。昔は旅館をしていたが、今は料理のみを提供している。大黒屋の店構えは、町屋の門をくぐり抜けると中庭が見える玄関があり、中庭が見える座敷で鯉料理をいただいた。中庭の水は江戸時代かれら絶えず、湧き水が絶えないという。まったく臭みがない、鯉の活造りであった。座敷から眺める中庭の風景は、和食をいただく、格好の要素になっている。まだ観光地らしくなっていないが、この地域資源を大切にして、歴史的な見所、歴史町屋の建造物を活用して、北伊勢大神宮の門前横丁などのコンセプトをつくり、その門前を必ず通すような仕組みを考えていけば、良くなるのではないか。神社やお寺の参道の場合、駐車場を近くにつくってしまうと門前町は活性化しないパターンがよく見かけられる。必ず門前町を通るといふ観光開発が必要である。

天井川と養老線のトンネル

レンタサイクル組は多度駅で乗車後、二つ目の石津駅で降りて、揖斐川沿いを駒野駅まで走ることになった。右手に大きな揖斐川と船運の村、左手にそそり立つ養老山地と谷筋につくられた砂防の

川、そこが扇状地であり、川は天井川になり、その下を養老鉄道や道路が抜けるという、土木遺産の研究者にとっては醍醐味を味わえる場所である。人工的に砂防ダムが何段も重ねられ、砂が直接川に流れないように、工夫されている。その下から見ると川の中には全てヨシで覆われていた。昨日雨が降っていたようで、下を除くと大量の水が流れている。橋の上から谷を見上げるとそそり立つ養老山地の般若谷、反対側の東をむけば、急勾配で流れる川、そしてその前は真っ平らの田んぼが見え、遠くに名古屋駅の超高層ビル群が見えるのである。養老鉄道はその大正時代にこの天井川の下を馬蹄形のトンネルで掘った場所である。養老駅の南側の小倉谷もこの光景が見える場所がある。開通した時代からすでにこのトンネルがあった事になる。この砂防工事はオランダの土木技師のデ・ケーレが指導したものである。電車は基本的に水平を保って走るので、いくつもある扇状地の川の上を通ったり、トンネルを通ったりして、多度駅から養老駅まで続くのである。



鯉料理の大黒屋



天井川の下を走る養老線

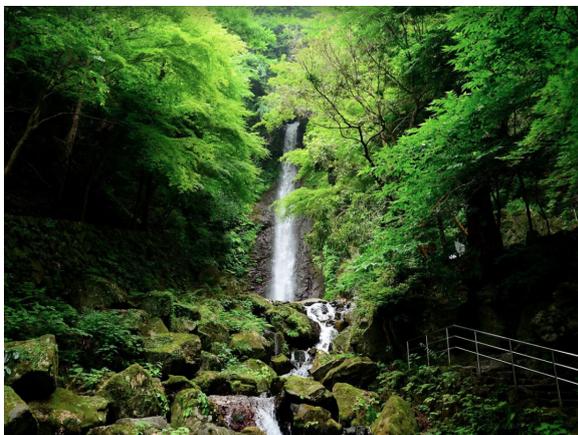
養老山地と滝

養老山地はかなり急な勾配の山地である。東から見ると壁のようにそそり立つ。なぜそのような地形になったかという、南北に走る養老断層がこの特徴ある地形をつくり出している。養老山地はこの断層を境に今でも隆起、逆に東側はずっと沈んでいる。奈良時代、養老元年西暦717年の地図が残っており、それによると、濃尾平野一体が海であった事がわかる。美濃赤坂、岐阜までが海岸線で、大垣は海の中という事である。津島は島、一宮も島であった。養老断層の沈んでいる部分に、木曾川、長良川、揖斐川の三大河川が集中している。その場所が当該エリアである。そういう場所なので、陸路の東西の街道はなく、船で渡るか、伊勢街道を養老街道で中山道につながり、名古屋へは美濃路を通して、東海道の宮の渡しにつながるという街道のルートになる。

観光開発では、養老の滝と養老天命反転地が養老駅から養老山地の奥に位置する。養老の滝も養老断層とそれに関する断層でできた滝で、高さ32mの落差がある。養老鉄道の初代は蒸気機関車であ



養老付近の林の中の線路



養老の滝

り、その水の供給はこの養老の滝の菊水泉の水を引いたとの事である。養老の滝の整備と養老ホテルの建設も鉄道開通と一体に行われた。現在の養老駅も木造駅舎で、当時のままの様子を伺う事ができる。

土木建築遺産

面白い土木建築遺産がこの養老線には多くある。まずこの養老鉄道の電力を元の揖斐川発電所がどこにあるか、それは揖斐川上流の東横山発電所である。レンガ造で、1921年（大正10）の建物である。鉄道駅では、養老駅、西大垣駅、揖斐駅が現在も木造駅で当時の様子をうかがわせる。西大垣駅はイビデン本社工場のある場所で、養老鉄道全体の整備工場のある駅である。ここが養老鉄道の起点になる。養老鉄道周辺には工場も多くあり、中には物資輸送の為に専用線がある工場もある。駒野駅も工場と隣接する駅で、駅からノコギリ屋根のコンクリートの壁が残っている風景も眺められ、ノスタルジックを感じる駅である。

沿線では南の部分は養老山地東側の伊勢街道と平行して走り、養老から大垣までは川や田んぼの中を通り、さらに北に揖斐まで続き、山の麓の揖斐川町が終点になる。大きな揖斐川を超えずに、その手前で路線が終わっている。当時は大きな川を超える橋の建設が技術的にも、金銭的にも課題であった事がうかがわれる。養老鉄道の橋では、烏江駅に、イギリス製のポニーワレントラスの一部が残っているのが、高架駅の上から眺める事ができた。全貌は見えなかったが、写真ではかなり小さなトラスで、電車の車両がトラスの2倍ぐらいの高さであるのがわかる。この烏江駅は現在、



養老駅



高架烏江駅とポニーワーレントラス橋

高架線の上に駅がある変わった駅である。なぜそうなっているかという、このあたりは、揖斐川、牧田川など大きな川が合流するエリアで、過去何度も洪水被害にあった場所である。その東側には、昔の船町の栗笠、船附という村がある。我々はそのまではいけなかったが、そこは河川の舟運で問屋が栄えた場所である。

水都大垣から揖斐川へ

養老鉄道は大垣でスイッチバック、駅で電車を乗換えて、揖斐駅まで向かう。揖斐駅も大正時代の木造の駅である。駅を降り、レンタサイクルで揖斐の町を見る。揖斐の町は川を渡りその山の麓に展開している。その山の裾野に三輪神社がある、その周辺を農業用に感概用水として整備したのは桂川用水であり、今では親水公園にもなっており、憩いの場になっている。その用水の水は澄んでおり、ホタルがれる場所でも有名である。

この養老線ツアーは、水の利用、水との戦い、水とともに生きる地域がテーマであったように思う。

最後は大垣で懇親会であったが、大垣は水の都



帰りの電車を待つ揖斐駅で

であり、駅前に湧き水マップで、市内様々な湧き水スポットがある街である。大垣の地層は、粘土質、礫質、砂質の連続した地層になっており、表面が礫層である。その関係で、揖斐川に染み込んだ水も礫層から水が湧き出るような場所になっている。大垣エリアは水田も多く、大正昭和の時期には、大規模敷地で繊維産業を誘致し、豊富な水を工業用水とした産業の中心となった。現在ではその繊維産業が廃れ、代わりに大型のショッピングセンターになっている。大垣でも水との戦いの歴史があり、輪中の形成など工夫の跡は各地で見られる。養老鉄道の旅は水で始まり、水で締めくくった1日であった。

まとめ

ローカル線という交通手段を使い訪れるということは地域の空間、暮らし、歴史のトータルな文脈の中で地域の場所を体験することであり、車ではそれが断片化し、文脈を体験できないことを改めて再認識した。本プロジェクトは中部地域のローカル線を舞台に、環境デザインセミナーという旅を開催し、地域の文脈の中で、その魅力を探り、環境のあり方を考えるものであった。

沿線の歴史や地勢を調べ、ローカル線に乗り、地域を歩けば、次々と新しいものが見えてくるといった楽しい発見と地域の暮らしと人との出会いがあった。

この2年連続の企画を通して、文脈の中で地域を考えるということの、いくつかのポイントが見えてきた。

豊橋鉄道では、

二つの城下町と旧街道、乏水性の原、軍都の出現、教育施設と緑地

伊賀線では、

伊賀城下町、街道と宿、伊勢への道、産業の近代化と輸送、食文化

養老線では、

養老断層、伊勢街道、伏流水と水運、電力、産業起し、食文化