



Tokyo Gakugei University Repository

東京学芸大学リポジトリ

<http://ir.u-gakugei.ac.jp/>

Title	2015年度 巡検報告 : 北陸新幹線乗車と糸魚川周辺巡検 (学会記事) ( fulltext )
Author(s)	内藤,健裕
Citation	学芸地理(72): 85-86
Issue Date	2016-12-26
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2309/147294">http://hdl.handle.net/2309/147294</a>
Publisher	東京学芸大学地理学会
Rights	

## 2015年度 巡検報告

## 北陸新幹線乗車と糸魚川周辺巡検

2015年度の学会巡検は、2015年4月11日（土）～12日（日）にかけて、「北陸新幹線乗車」をテーマに、糸魚川周辺の巡検を実施した。北陸新幹線が開通して1か月弱という時期であり、沿線が開通フィーバーに湧く中、実際に新幹線に乗車しつつ、その活気を感じようという企画であった。関信夫氏（学部24期）、野中規夫氏（学部45期）、そして筆者（学部65期）という、ほぼ20期ずつ離れたメンバーで行われたが、現職教員のお二方から学ぶことが多く、大変有意義なものであった。

まず、北陸新幹線は赤と黒を基調にした座席と、全席コンセント使用可能なのが特徴的であった。また、頭をあてる部分の枕が上下に移動可能であるのは非常に便利で、快適に過ごすことが出来た。

混雑具合について、筆者は大宮駅から乗車したが、その時点でほぼ満席であった。はくたか号に乗車したため、高崎・軽井沢と以遠各駅に停車したが、高崎駅・長野駅で多くの人が降りた他は、各駅で少しずつ人の入れ替わりがあった程度であった。土曜日に乗車したこともあってか、観光目的で新幹線に乗車している人が多かったように感じた。筆者の隣の席の人は、朝の8時台ではあったがビールを飲んでおり、なんだか車内全体が浮足立った雰囲気であったのを記憶している。飛行機に比べ、乗車直前まで自由なのが新幹線の特徴であるが、北陸新幹線の開業は並行在来線の分離や航空の減便といった影響も起こしている。このあたりについては、もう少し期間を見ながら、注意しておく必要があるだろう。

さて、糸魚川駅で集合した一行は、まず糸魚川駅周辺を探索した。かつて機関区があった名

残から駅周辺には鉄道遺構が残り、そして豪雪地帯ならではの工夫として、雁木がつけられていた。また、糸魚川はジオパークとしての認定を受けており、駅構内ではその知見を広めるためのブースや、鉄道のまちとして、北陸新幹線をはじめとした鉄道の“ジオ”ラマも展開されていた。

さて、その後はジオのまちとしての糸魚川を堪能した。野中氏は糸魚川ジオパークでの案内者としてのライセンスを所持しており、専門的な見地からの説明も多く、大変参考になった。

まず、景観地として月不見の池と博物館としてフォッサマグナミュージアムへ立ち寄った。また、塩の道ジオサイトでは糸魚川―静岡構造線が露出しており、岩石の色の違いからも、ここが東西日本の境界であることを強く感じさせられるスポットであった。この岩盤は糸魚川市を南北に流れる姫川沿いにあり、月不見の池と共に、上質な“水”の予感をさせるには十分なものであった。

その後、景勝地親不知・子不知、市振方面を見学した。親不知は海と山が大変接近しており、古くから交通の難所であったことはご存知のことかと思うし、その結果として高速道路が海に突き出した格好になっていることも多くの方の既得知識であると思う。一方で、このように「海に出た交通路線」ということと言えば、静岡市清水区の薩埵峠と東名高速道路も同様の関係にあり、この2か所が糸魚川―静岡構造線の両端というのはなかなか不思議で思い白いように感じた。さらに言えば、これら交通の難所が難所であったことを過去の出来事として扱うかのように、新幹線がそれぞれの地域をほぼすべてトンネルで抜き去ることも印象的であっ

た。両者を比較したとき、薩埵峠は自動車でのアクセスは困難で、かといって駅からも相当歩かねばならない一方で、親不知は駐車場も整備されており、ミニチュア模型付きのわかりやすい説明もついていた。

続いて、市振の市街地方面へ向かった。かつて関所が置かれたこのまちは、現在は小さな1漁村といった感じで、いくつかのスポットがかつての繁栄を思い浮かばせるのみであった。演歌の名曲『哀しみ本線日本海』の舞台ともいわれているが、静かでどこか都会とはことなる時間軸を感じた。

初日はこのあたりで夕方となり、糸魚川中心部へ戻った。その後は野中氏と懇意の仲である飲食店で夕食となり、地域活性化を目的にして開発されたご当地グルメ「糸魚川ブラックやきそば」や、糸魚川で作られる5種の日本酒など、素晴らしい食べ飲み物に舌鼓を打った次第である。恥ずかしながら、その後の記憶がない。起きたら翌日の朝になっており、視界には白い天井…筆者的にはだいぶ飲んでしまったようだ。

2日目は、北陸新幹線のテーマのもう1つの側面である、並行在来線についての探索を行った。北陸本線の糸魚川周辺は、新幹線開通によってえちごトキめき鉄道として新たなスタートを切ったが、会社名やロゴが新しくなった以外は、設備などに真新しいものもなく、モータリゼーションの発展により役割を縮小していく様を見た瞬間であった。沿線のうち、筒石駅は周辺の地盤が弱いために何度も線路が地すべりの被害を受けた結果、ついにはトンネルの中に移転された駅である。そのため、ホームにたどり着くには何段もの階段を通らねばならず、その物珍しさから愛好家にとっては一種のスポットになっている。われわれも記念に階段巡りを行った。

ところで、移設で生じた線路後地は、自転車



弁天岩ジオサイトの中心、弁天岩

(2015年4月11日撮影)

道として整備されていた。自動車が通るには幅が狭く、トンネルの存在が転換の制約を厳しくしている。今後、全国で廃止になる鉄道路線が増えていくことは明確であるが、新しい土地利用のあり方を考えてもいいかもしれない。

写真は弁天岩ジオサイトである。立て看板によれば「約100万年前のフォッサマグナの海底で噴出した火山角礫岩でできている」そうだ。橋で岩へと渡り、その頂上から見える風景は爽快だった。そのためか写真を撮り忘れていたので、ぜひ実際に足を運んでいただければと思う。

さて、このあたりでお腹が空いてきたわけだが、ここで能生の道の駅に赴いた。ベニズワイガニを山盛りで提供してくれるとあり、われわれのような観光客のみならず、駐車場には地元ナンバーの車もいっぱいであった。試食の段階から3人で3杯もカニをいただいてしまい、非常に“おいしい”思いをしてしまった。味が素晴らしかったことは言うまでもない。

最後に、温泉に入り、糸魚川駅で解散となった。学芸大学の、先生の、そして人生の大先輩であるお二方の知識量に驚かされ、そして雄大な糸魚川の自然を五感で感じた2日間であった。この場をお借りして、改めて感謝の意を表したい。

(学部65期 内藤健裕)