

特集
地図
地図を通して眺める世界

Special Features
Map
Images of the world through the map

地図の楽しみ
Pleasure of reading maps

自分だけの「地図読み旅」のすすめ

今尾恵介

IMA0 Keisuke

地図・地名エッセイスト/
財団法人日本地図センター/客員研究員



地図は文学作品と同じように、いやそれ以上に読む人それぞれの味わい方ができる。山へ行く人は図中に明日登るべき山の姿に想像をめぐらせるだろうし、近世城郭マニアは領主の築城の思想を大縮尺の地図から読み取ってニンマリする。廃線跡の愛好者は農道やただの築堤を眺めながら、たちどころに線路跡を推定してしまったり……。

そもそも順番に読まなければならない本と違って、地図には「どこから読み始めなさい」という指示がない。

中学生のときに国土地理院の2万5千分の1地形図に出会った私は、あくまで自分の興味の赴くままに地形図を購入し、それを日がな1日眺め暮らした。だから教科

書によく載っている山梨県の「石和」図幅を購入して扇状地の勉強をしたわけでもなければ、夏休みの宿題のために畑と田んぼを色鉛筆で塗り分けたこともない。

私が好きだったのは、鉄道の線路を図上でたどること、それに珍しい地名を収集することだった。

当時まだ訪れたことのなかった、たとえば図上で羽越本線の線路を指でたどっていく。山が間近に迫った岩の多い海岸に小さなトンネルをいくつも抜ける「旗竿記号」の単線を見ていると、自分の部屋にいながらも、曇天に波頭だけが白い日本海と、潮風を浴びながら黙々と走る古い客車を牽いたディーゼル機関車が目の前に現われる。荒々しい海岸の中にも小さな弧を描く砂浜が見えると、無性に行ってみたくなくなったものだ。その後しばらく経

った高校入学直前の春休み、1人で初めての1泊旅行の目的地に選んだのは、まさにその羽越本線を鈍行で北上するルートで、期待通りの車窓風景の展開が嬉しかった。

高校生の頃は、地形図を購入するとまず自室に籠もり、初めて見る図の隅々まで目を泳がせて地名を味わっていた。それぞれ声に出して読むのである。珍しい地名を発見すると嬉しくてノートに書き付けた。

私が全国各地の地形図で発見し、書き留めた珍しい地名リストの一部をご紹介します。

迦陵頻伽岡(かりょうびんがの

おか・岩手県千厩町)、木葉下(あぼっけ・茨城県水戸市)、一歩二歩(いちぶにぶ・富山県福岡町)、釘無(くぎなし・埼玉県川島町)、心像(こころやり・秋田県大仙市)、戦場(せんば・埼玉県皆野町)、無音(よばらず・山形県藤島町)、雪車町(そりまち・秋田県由利本荘市)、ドンドン(千葉県袖ヶ浦市)、馬鹿川(ばかがわ・青森県中泊町)、ヒマツブシ沢(岩手県遠野市)……。

いずれも、どんな由来があるのか想像をかき立ててくれるものばかりだが、ずっと後になって『旅』という月刊誌で「おもしろ地名見聞録」という連載をする機会があり(2002年~03年)、この中のいくつかの地名を取り上げ、実際に現地へ赴くことができた。

最初は雪の残る山形・秋田県の無音、雪車町、心像で、それぞれ離れた場所にあるが2泊3日の取材で歩き回った。無音では地名の由来をよくご存知の方に家へ上げてもらい、温かいお茶をいただきながら「昔このあたりは沼で、そこに棲む龍神を恐れて音を立てないで、よばらないで舟で渡ったんです」と、無音の由来を教えてくださいました。

秋田県の雪車町では「冬に馬ソリが行き来していた頃、このあたりで一服したんだ」と聞いた。ある農家の方には、ずっと昔に使った「ソリ」を納屋の天井裏で見せてもらった。地名学的にはソリは「焼き畑」、「町」も市街ではなく農地を意味するマチという一般的な説はあるのだが、ひとまず傍らに置いておき、とにかく地名が「言霊を持つ存在」として地元の人たちに大事にされ、それゆえに土地それぞれの伝説が守り育てられていることが嬉しかった。

セメント町(山口県山陽小野田市)の取材も印象に残っている。「小野田セメント」のブランドで長年親しまれた会社のお膝元だが、まさか明治に遡る町名とは知らなかった。旧市街に接した工場、いやそれは逆で工場の「門前町」が小野田の市街地を形成したのだが、その工場内には明治期にセメントを焼いた徳利窯が保存され、見学できるようになっていた。その窯の耐火煉瓦



■写真3—セメント町の商店街



■写真4—セメント町の住居表示案内板

は地元の土で焼かれたもので、小野田セメントの近くの、やはり明治期にできた化学肥料会社(現日産化学)で作った硫酸を運ぶには地元の陶土による「硫酸瓶」がもっぱら用いられた。こちらの工場門前町はその名も硫酸町という。

小野田の図書館などで調べてわかったのは、ここがセメント工業の興るべくして興った土地であることだ。まず原料の石灰石はすぐ対岸の北九州・企救半島、それに粘土は地元の小野田(当時は須恵村とあったが、「須恵=陶」の通り古くから陶器が作られていた)、焼成に



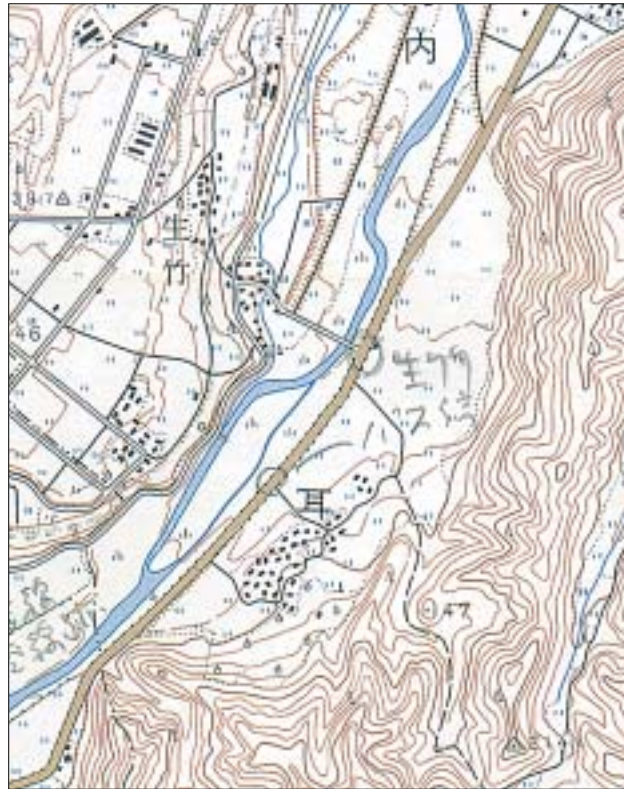
■写真1—よばらず公民館(山形県藤島町無音)2002年



■写真2—そりまちのバス停(秋田県本荘市雪車町)2002年



■写真5—火薬工場の門前町、山陽町(現山陽小野田市)火薬町



■図1-2万5千分の1地形図「関金宿」平成5年修正測量×1.5

必要な石炭は目と鼻の先の宇部炭鉱という具合に、原料調達に最も適した場所だったわけで、創業者の笠井順八(もと山口県官吏)はちゃんとそういう土地を選んだのである。だから、昔の「須恵」村にセメント町があるのは偶然ではない。

2万5千分の1地形図を片手に観光地でもない所をカメラを下げてうろつくのだから、怪しまれたことも一度ならずある。美田の続くある平野の農村では「まさか怪しい人じゃないですよ？」とダイレクトに聞かれたこともあった。聞けば最近、農家を狙った空き巣が多いという。それもそのはずで、地名の由来を尋ねるために家の戸を叩いても返答のない時はガラリと開けて「ごめんくださーい」と呼ばわったものだ。在宅であれ留守であれ、たいてい鍵などかけていないのだから。

ある漁村で小さな小学校を訪ねた時は、通りかかった先生に児童数を聞いた。すると「ちょっとお待ちください。教頭に相談してきます」と奥に消え、「お答えできません」と門前払いを喰らったこともある。べつに子どもの人数を調査しに来たわけではなく、地名について何か「余談」のような話を聞きたかったのだが……。学校で物騒な事件があると、全国津々浦々にまで影響がある、というのが現代社会の異様さを実感したものだ。

しかしそんな不快な思いは滅多になく、私が取材で出会ったのはほとんどが善意に満ちた人たちだった。砺波平野のある浄土真宗のお寺さんでは、地名の由来を尋ねる私に「この暑いのにご苦労様です」と冷たい缶ジュースをご馳走になったし、鳥取県の「耳」という集落では、ちょうどお彼岸の中日だったので弥勒堂に地域の人が集まっていた。まあ上がれ、と昼間からカップ酒をいただき、土地の歴史についてあれこれ教えてもらった。

クルマに乗せてもらったことは数知れず、某県庁所在地の裏町などでは、まだ明るい時間で手持ちぶさたな風俗店の客引き氏が、わざわざ旧町名の解説看板の所まで案内してくれたこともあった。あれもこれも、本来なら一生何の関係もなく終始したであろう人と、地図で発見した「地名」が縁で会うことができたのである。「耳」のおじさんからは年賀状ももらった。

全国の廃線跡が詳細に調べられた宮脇俊三編著の『鉄道廃線跡を歩く』(JTBパブリッシング)は好評のうちに続編を重ね、当初予想もしなかった10巻に至った。類書もいくつもの版元から出たが、私にも「廃線跡」の単行

本の話が来たので、北海道から九州まで10カ所の廃線跡を歩いてまとめた。

それ以前から私はなぜか廃線に心ひかれ続けており、最初にその思いを強くしたのが、中学生の頃に乘った北陸本線の旧線であった。現在線の傍らに打ち捨てられた煉瓦積みの古い廃トンネルの入り口に、妙に感動してしまったのである。上部は蒸気機関車の煙で煤がこびり付いていたが、今は海風が通り抜けるだけのトンネル。この北陸本線、現在では糸魚川から直江津まではトンネルがほとんどの事実上の「地下鉄区間」であるが、昭和40年代の複線電化工事が完成するまでは、波しぶきがかかるほど日本海のすぐ近くを走っていた。ほとんど平地のない海沿いのため小さなカーブが連続し、豪雪地帯であるのはもちろん、有名な地滑り多発地であることも、地下化が推進された理由である。昔は列車が地盤ごと海まで押し流された事故があったほどだ。

この旧線の痕跡を5万分の1「高田西部」で見つけたのが、廃線跡を地図上で意識した最初のことである。旧線のルートが短いトンネルを交えた形で明瞭に記されているのを見て、ここを走っていたであろう汽車の姿を思い浮かべたものだ。

廃線歩きは、実際に行ったことのある方にはおわかりと思うが、なかなか読図力を必要とするものである。在りし日の鉄道路線のルートをたどるには旧版地形図をもとに現在の図にその路線を描き写す作業をするのが第一の作業だが、戦前の地形図では測量方法の違いなどからくる絶対的な位置のズレが若干あるし(時には現地でも100メートルほどの食い違いになることも!)、そもそも線路どころか圃場整備などで路盤なども完全に消滅し、周辺の状況がまったく変わっていることもある。

現場の線路跡もさまざまで、道路としてずっと明瞭に続いていればいいのだが、そのような状況の変化で跡が切れてしまうと、その先の線路跡を探すのは難しくなる。地形図と現地を見比べて複数の手がかりから判断することになるが、磁石はもちろん必需品である。しかし廃線跡が道路と思いついてみると、実はその脇の細長い藪が線路だったなどということもあって、なかなか完璧に跡をたどるのは難しい。地元の人がいれば尋ねてみるのが最も早いのだが、ついでに当時の地域の様子を知ることがうと実に興味深い。紀州の野上電鉄の跡を歩いたときには、散歩していたお爺さんに「野鉄はこれでも昔は6分の配当を出していたもんだ」という話を聞いた。

道でなくなっている場合は少し難しくなる。地形図上に表示されないことが多いし、猛烈なヤブ漕ぎを強いら



■写真8-1廃線を歩く 西武安比奈線(厳密には休止線)川越市内(1997年)

れることもある。特に熊本電鉄の廃線跡を歩いたときは線路跡に竹が猛烈に生い茂っていて無理やり体を押し込んで進退窮まった。堀割状の細長い空き地になっている場所では粗大ゴミが捨てられていて「物質文明」の行く末に思いを馳せざるを得ないし、鉄橋も厄介だ。たいてい橋桁が撤去されているので長い迂回路をたどらなければいけない。それを面倒がって川の中を飛び石伝いに渡り、足首まで水没したこともあった。

そんなわけで、この本を書いた後しばらくは「廃線跡を探す目つき」で地形図を覗むのがクセになり、ゆるやかなカーブをした道路や築堤などがみんな廃線跡に見えて困るという「後遺症」に悩まされたものである。

旧街道をたどるのも面白い。慣れてくると戦前までの旧道はだいたい見当が付くようになってくるが、旧道に付きものの物件といえば、「樹木に囲まれた居住地」のグレーの網掛けや神社仏閣の多い道、記念碑(これは日露戦争の忠魂碑だったりする)、それに旧道にありがちな水準点の標石あたりだろうか。そんな道は幅は狭くて自動車も少なく、苔むした石仏があったり古い板塀の屋敷を見つけたりと収穫の多い歩き旅になる。これも「病膏背」に入ればもっと古い旧々道を探し、さらには誰も確定していない古代官道を地図だけで発見してしまったりする人もいるらしい。まさに「地図の道」に終わりは無いのだ。

ここまでいけば、読まれる方の地図も本望だろう。



■写真6. 7一みみをたずねて(鳥取県倉吉市耳)2003年