

プロローグ

手元の交通公社刊時刻表の一九七八年一〇月号を開けば、その路線図が現在と比べようもないほど、全国様々なところに密なネットワークを形成していたことに改めて深い感慨を抱く。

新幹線は三年前にようやく山陽新幹線が博多に到達したばかりであり、高速道路が全国を網羅し、圧倒的なモータリゼーションの潮流が席卷するのも、もう少し先の話である。

この時代、ローカル線は地域の人々の移動や物流を支える大切な役割を持っていた。寅さんや『砂の器』の刑事^{デカ}を乗せた気動車の急行列車が東京や大阪から夜を徹してやってきて、終着駅では健さんの様な鉄道員^{まっぼや}が生真面目に乗車券を受け取る、改札口の前では迎えに来た家族の笑顔、駅前食堂から漂ってくる醤油ラーメンのスープの香りが鼻腔をくすぐる。

この時代から、列車にのって放浪することを始めた自分にとって今も思い浮かぶ、どこにでもある駅の情景であった。

思えば社会の進歩は、我々の暮らしを豊かにした、移動においてもそうだ。

新幹線は北海道から鹿児島まで繋がり、在来線もスピードが向上し、乗り継ぎもスムーズになり、遠距離の旅程も効率的にこなせるようになった。

こうした効率化による移動手段の進化を自分は決して否定しない、むしろ人一倍その恩恵に浴している。

しかし反面で効率化は多くの地方から鉄道以外の移動手段をした。

新しいバイパス、機動的に地域を結ぶ路線バス。

効率化されたシステムは移動を容易にし、人の目を便利な都会に向け、気がつけば先に述べたような情景はあちこちで失われていく。

合理性の追求の下に様々な資源が都市に集中し、地方が衰退していく現状を目の当たりにする。この流れは今後も変わることはないであろう。

だからこそ鉄道の旅を愛する者として、鉄道を通して今地方から消えつつあるものを記録に留めたい、その想いで絶滅危惧種^{レッドリスト}の路線の現状を記していくことにする。

そして省みられることのない地域にも、素晴らしい風土と人の営みがあることを同じ地方人として伝えることができれば幸甚である。

第一話 「JR東日本 久留里線」

一夜の宿となった駅前ホテルを出ると、ありふれた休日の近郊都市の駅前広場の光景が広がる。

五月の朝日は既に高く、薫風の中燕は低く舞い都心へ向かう人の流れはまだ疎らである。それらを一瞥し、大きく伸びをして橋上駅となっている駅舎に向かう。

JR木更津駅、人口十四万弱の千葉県木更津市の中心駅である。

ここから内房線の列車に乗れば千葉駅までは約四十分、東京駅までも八十分程度で行くことができる。

木更津市は鉄道以外のアクセスでは東京湾アクアラインが対岸の神奈川県川崎市に繋がり、大規模なアウトレットモールが整備され、東洋経済が発表した『住みよさランキング2024』では関東地方で二十位に入る好環境にある土地柄である。そんな恵まれた当地に絶滅危惧路線が潜んでいる。

木更津駅に乗り入れるもう一つの路線、当駅と終点上総亀山駅^{かずさかめやま}を結ぶ路線長三二・二キロの「久留里線」だ。

久留里線はJR東日本の路線の中でトップクラスの不採算路線とされ、末端区間となる久留里^{りゅり}上総亀山駅間の廃止が検討されている。

鉄道の採算性を表す指数に「営業係数」がある、百円稼ぐのに経費がいくら掛かるかというものであるが、この区間の二〇二四年度の数値は一三五八〇。

この区間は二〇二四年度に約一六〇万円の売り上げがあったが、それを維持する経費は二億円以上掛かっている。

このまま廃止が決定すれば、JR東日本において災害等でなく、不採算が理由になる最初のケースとなる。

改札前に立つと早速、目の前の表示に最初の洗札を受ける。「久留里線内ではSuica

a・PASMOはご利用になれません。」

ここはれっきとした東京近郊区間内の路線である。

紙のきっぷを自動改札に通し、ホームに向かうと二両編成の気動車が静かにエンジンをアイドリングさせている。

六時二五分発上総亀山行、今日の当駅初発となる列車だ。

久留里線は本数が非常に少ない路線なので、とりあえずこの列車に終点まで乗ることにする。

発車十分前に車内に入ると車内に他に乗客の姿はなく、このまま発車するのかと思っていいたら、発車間際に向かいのホームに到着した東京行の列車から六、七名の乗車があり、

かろうじて面目を保った形でエンジンの回転を上げ静かに走り出した。

木更津を出てすぐに線路は大きく右にカーブし内房線に別れを告げる。

瞬間、車窓からは町並みが遠ざかり、眼前に広がる広大な田圃には水が入り、既に田植えも終わり早苗が風に揺れている。

カタンカタンと線路の継ぎ目を踏む音を聞きながら千葉でも大規模な稲作をしていることに東北人として特別な感慨をいだく。

沿線は決して過疎地域でなく、駅が近づけば町並みが現れ、新しく建った家並みや商店も多い。

上総清川^{かずさきよかわ}の駅を過ぎると車窓の右手には国道四〇九号線が寄り添ってくる。

車の流れも多く、道沿いにはスーパーマーケット、ドラッグストア、ホームセンターが点在し、どこにもある郊外の様相を呈している。

車窓を見る限りこの路線が不採算とされるのが不思議な気がするが、車内の様子を伺っていると各駅に停車するこの列車への乗降はほとんどないのである。

改めて車内の様子を見るとほとんどの乗客はカメラを携え、旅行用のバックパックを背負っている。

鉄道ファンは同好の士のことを「同業者」と呼ぶが、この列車の乗客はほとんど同業者なのである。

久留里線は前にも述べたようにトップクラスの不採算路線だが、廃止の噂が立った頃から、実は状況は少し改善している。

他の路線でも見られるが、廃止が取り沙汰されると多くの乗客を引き込む傾向がある。

かつては廃止直前にコアな鉄道ファンが大挙して押しかけ「葬式鉄」と揶揄されたが、昨今ではネットで廃線の噂が立つと記念乗車的にやってくる親子連れや、女性のグループの姿も目立つようになった。

この列車も同様で、生活のために利用している乗客は二、三人であった。

木更津からほぼ真東に進んできた路線は、東横田駅^{ひがしよこた}あたりから九〇度ターンして南下し、車窓には変わって国道四一〇号線が寄り添ってくる。

木更津と館山を結ぶ幹線道路であり、日曜の早朝から車の流れは多い、その中をこの列車は存在を忘れられているようにただ肅々と進んでいく。

路線名の由来になった久留里駅は、戦国時代に房総半島に覇権を唱えた里見氏の居城であった久留里城の城下町にあり、途中駅の中では最も発展しているところである。

起点の木更津からここまでも赤字路線ではあるものの、決して突出して悪いものではなく、列車も一時間に一本程度ある。

ここから先、終点の上総亀山までの区間が廃線の検討が進んでいる区間である。

ここから乗り込んできた乗客も観光客といったいで立ちであり、ここまで車で来て廃止予定区間だけ乗車するようだ。

久留里を出ると、車窓が一変し、ここまで寄り添ってきた国道と水田が遠ざかり、山深く分け入っていく。

車窓には木々の緑が触れそうな程迫り、ゆつくりと蛇行しながら進んでいくと、終点の上総亀山に到着する。

上総亀山は一つのホームに一本の線路しかない、いわゆる棒線ホームと言われる構造の簡素な作りの駅である。

駅舎も木造のこぢんまりとしたもので、かつて出札窓口があったと思われるものはシャッターで閉鎖されており、今は無人駅となっている。

降り立った乗客は駅舎や列車を背景に記念写真に興じている。

再びホームに戻り、レールの末端部分を見ると、レールはここに留まることを諦めきれないように二百メートルほど先まで進み、力尽きたように唐突にそこで終わっていた。

この路線は本来更に南に進み、隣の大多喜町にある国鉄木原線（現・いすみ鉄道）の上総中野駅に接続し、外房線と接続する大原に到達する計画であった。

木原線という名前も木更津と大原から一文字ずつ取ったものである。

山あいの十数軒の集落にあるこの駅はローカル線の途中駅そのものである。

乗ってきた列車は十五分程で木更津に向けて折り返す。

列車に戻り二つある途中駅の一つの平山駅に降り立つ、久留里の隣の駅である。

列車が轟音を響かせ去っていくと辺りは静寂に包まれ、ホームの眼前には田圃が広がり、休日のせいか農作業をする人の姿もなく、早苗がただ風に揺れている。

無人の駅舎をでて駅舎を振り返る。

出入り口に扉もなく赤い三角屋根を載せたその駅舎は、子供が雑に書いた家のようなデザインであり、隣に立つ巨大な銀杏の木に寄り添うようにひっそりと建っている。

駅前の通りを五十メートルほど行くとすぐに国道四一〇号線に当たり、多くの車がここに駅があることなど気がつかずに通り過ぎていく。

少し離れたバス停は千葉駅や東京駅に向けてかなり多くの高速バスが止まるが、地域を結ぶ路線バスはだいぶ前に廃止された。

この高速バスのみが地域の需要を満たす公共交通機関としての役割を果たしている。

駅の目の前には創業百年というやきそば専門の食堂があり試してみたいが、時間はまだ八時を過ぎたばかりであり一旦もう一つの途中駅に向かう。

八時二一分発の上総亀山行で一駅戻り、上総松丘で下車する。

駅舎は意外にもしつかりしたログハウス風の造りである。

平山駅と異なりここは山峡にあり、集落は少し離れたところにあるようで駅前には数軒の家や商店があるのみである。

駅前の広場には数台の軽トラックが停まり、地域の高齢者の方が談笑している。

目があつて会釈すると向こうから「よう、どこから？」と声をかけてきた。
福島から来た旨を伝えると、驚いたように周囲に「この人福島から来たんだってさ。」
と言うと周りに人垣ができる。

聞けば地元の老人会の方が駅の美化作業に来ていたとのこと、ホーム周辺には花壇や
フラワーポットに端正に草花が植えられている。

ペットボトルのお茶や菓子をいただきながら話を伺う。

かつて遠くに嫁ぎ、夫を亡くし一人となり、兄弟の介護のためこの地に戻った女性は
「ここは田舎でしょ。でも昔はもう少し栄えていたの」とこの里の過去を語りながら、福
島の復興はどうか、未だに苦労していることはないかと気にかけてくれた。

別の事情通と思われる男性は

「残念だけどこの路線も来年の三月で：」

他の男性が割り込むように

「え？まだ正式決定してないよね？」

「いや：」

「公表されてないけど：そうなの？」

「うん。」

公表されていないので軽々に書けないが、何かが「決定した」ようである。

「駅舎や花壇が綺麗に整備されていますね。」と話を向けると、この駅にまつわる意外
な歴史が語られた。

この駅には本来国鉄が建てた立派な駅舎があつたが、成田闘争の時にテロに遭い放火さ
れ、全焼してしまったそうだ。

成田空港へ航空燃料を鉄道で輸送する計画があつたため、国鉄が過激派に標的にされ、
近所にあつた管理職の自宅も被害にあつたとのこと。

もちろん行き止まりのこの路線は何の関係もなく、とんだとばっちりなのだが。

長らく駅舎は再建されず、住民の請願で自治体が「ふれあいセンター」という名目で今
の建物を建立し、住民の美化活動で維持しているとのこと。

「でも実際駅舎なんだから、きちんと名乗らないと余所からくる人が困ると思ってさ、
JRに許可とつてあれ作つて掲げたの」

誇らしげに指し示す先には素朴な文字で書かれた「JR上総松丘駅」の看板があつた。
かつて国鉄職員でこの路線の保線作業に従事していたという男性は

「昔は客車も貨物も蒸機（SL）が牽いててね。」

「戦時中は久留里と上総亀山の間のレールが剥がされて物資として供出されてね。」

「戦後復旧したときは前よりいいレールを敷いてくれたんだけどねえ。」

問わず語りにこの路線の歴史を語ってくれた。

「ところでこの後どこに行くの？」

平山に戻つて駅前でやきそばを食べて、その後五時間列車がないのでタクシーで久留里

まで戻ると話すと

「平山から久留里なんて三十分もあれば歩けるよお。」

「歩けますか？」

「ああ、俺が保線やってた頃は上総亀山から木更津まで三十キロ歩いて見回りしてたもんさ。」

天気もいいしそれもいいかと思っていると、まもなく上りの列車がやってくる。

「ありがとうございます、お元気で。」

声をかけると全員手を振って送ってくれた。

再び降り立った平山駅で乗ってきた気動車を見送る。

時刻はちょうど午前九時、列車は上りも下りも五時間来ない。

五月の太陽は高度を上げ、肌をひりつかせるような日射しを浴びせかける。

扉のない三角帽子の駅舎のベンチに座ると背後の里山から吹き抜ける風が頬をかすめ目の前の田圃の早苗を揺らす。

ここでやきそば屋の開店を待つ、小さな鄙の駅で数時間待つのは慣れている。

駅から見える川の流れや揺れる風にそよぐ植えられたばかりの早苗をぼんやりと見遣り、来し方行く末に想いを馳せれば、ふっと思考が無になりメデイションの状態になる。

こうして普段の慌ただしで乱れた頭の交通整理を行うことが旅の目的のひとつであり、時間つぶしの方法でもある。

北海道の雄武おむのバス停ではオホーツクの海を眺めながら六時間半乗り継ぎを待ったこともある。

しかしこの日は違った、この駅は意外な賑わいを見せる。

十分おきに車やバイクが駅舎の前に停まり、様々な訪問者が駅舎の中にやってくる。

それは初老の男性だったり、二人組の女性だったり、小学生であったり様々で、全員が駅のポスターにスマートフォンを向けては満足したように去って行く。

そのポスターに目をやると久留里線乗車促進のスタンプラリーであった。

駅ごとにポスターのQRコードをスキャンすると電子スタンプが得られるらしい。

「そんなの車で来たって意味が…」心の中でそう言いかけて、列車は五時間来ないことに気がつく。

やきそば屋にのれんが掛かったのを認め、店内に入りビールとやきそばを注文し、地図アプリを立ち上げ、久留里駅への行き方を検索する。

徒歩一時間二〇分…

「三〇分っていつてなかったっけ、保線のおじさん、どんだけ健脚なんだよ…」

膝の悪いアラ還には無理な苦行である。

気を取り直すように運ばれてきた缶ビールをあおるように喉に放り込む。

やきそばは七、八種類ある盛りの中から中程のものを選んだはずなのだが、皿の上には

やきそばが描く高さ二五センチを超える正規分布曲線が屹立している。

「久留里までどうやって行くか」と「全部食えるのか、これ」という二つの問題が眼前に立ち塞がる。

とりあえず目の前のやきそばに対処することとし、無心でわしわしと口に運ぶ、ソースではなく塩味のそれを食していると、なぜか自炊していた学生時代を思い出す味だ。

地域唯一の食を提供する食堂としてはこういう普段着の味が飽きもなく良いのだろう。

山盛りのやきそばを腹に収めると、タクシーを呼ぶべく電話をかけるが、呼び出し音が鳴り続け電話に出る気配がない。

二社目、三社目：同様である。

四社目は営業所が久留里にある大手タクシー会社の本社にある配車センターに掛ける。

電話に出た係員は「ああ、久留里地区には今日は配車できません。市内のタクシー会社は日曜日は全部休みなんです。」と言う。

電話を切り、呆然とする。

日曜日に営業しても開店休業状態なのであろう。

この地区にとつてもはや路線バスもタクシーもほとんど必要とされていない実態を知る。むしろ鉄道だけが逃げ遅れたように奇跡的にこの地に残っているのである。

「進退窮まったかな：ここで一四時の列車を待つか」

そう思いつつ、久留里がある君津市のWebサイトの交通情報を見る。

経路上、自治体のこういったサイトには時刻表アプリには載っていない情報があることがある。

果たして乗合タクシーの記述があり、日曜日も対応している。

乗合タクシーはバスと違い時刻表がなく、電話で依頼するとその都度エリア内であればどこでも定額（五〇〇円）で運んでくれる公共交通機関である。

久留里駅まで依頼すると程なく普通のタクシーと同じ車両が迎えに来てくれた。

乗り込もうとすると、スタンプラリーで訪れたであろう二〇歳前後の青年が「あのう：僕も予約したんですけど、この後来るんでしょうか」と心細げに聞いてくる。

「乗合タクシーなんで一緒に乗るんですよ。行きましょう」と促した。

久留里駅には十分も要さず到着する。

この駅は先述したように路線名にその名を記すだけに、沿線の途中駅では最大の町並みの中にある。

しかしその駅舎は昭和の片田舎にタイムスリップしたような、瓦葺きの屋根をちょこんと載せた木造のこぢんまりとした駅舎である。

時刻は正午前、自分が乗る下り列車まで二時間近く時間がある。

駅のベンチに腰掛け構内の観察をする。

窓口に駅員はいるものの、列車の来ないこの時間帯は時折定期券を買いに来る高校生に対応するだけである。

前にこの駅を訪れた時に出口にあったみどりの窓口の看板はなくなっていた。

東京方面に出るにも圧倒的に直行する高速バスが有利なのである。

五月の真昼の太陽は強烈さを増し、遠慮なく周囲を刺すように照らし、街の光景はハレーションを起こしたように色を消し、対照的に建物や木々の影は濃くコントラストを作る。いつの間にか散歩の途中で立ち寄った地元の人が、持ち込んだラジオを辟易するような大音量で鳴らす。

「こりやたらんな」と思いつつ正午のNHKニュースにはしっかり耳を傾けた後、駅舎を離れ、辺りを散策する。

駅前の周囲には自噴する井戸小屋があり、渾々と水が湧き出ている。

ここ久留里は水に恵まれた名水の里で日本酒の生産も盛んであり、目の前には観光案内所を兼ねた地酒の展示をする施設があり、試飲もできるようだ。

「ここで冷えた日本酒を：」

そんな誘惑を唾と共に飲み下し、駅隣の公民館を兼ねた市役所の支所に入り、空調の効いた日曜の誰もいないロビーで午後の作戦を立てる。

この後下り列車でもう一度終点の上総亀山に向かい、そこからタクシーで久留里線が結ばれる予定だった上総中野駅^{かずさなかの}までタクシーで向かい、叶わなかった夢の痕跡をたどる予定だったが、市内のタクシーを呼ぶのは絶望的である。

一計を案じ、目的地の上総中野駅のある大多喜町のタクシー会社に連絡し、上総亀山駅まで迎えに来てくれるか尋ねると、目的地が大多喜町内ならと受けてもらう。

一三時五〇分発の普通列車は三〇人程の「同業者」を連れてきた。

これから向かう珍しい駅の訪問に期待する声で賑わう車内から外を見やれば、今日の路程がプレイバック映像のように再生される。

平山駅は大銀杏の木陰でちっぽけな駅舎が只々静かに佇んでいる。

上総松丘駅で美化作業を行っていた老人会の方々は家路についたのであろう、新たに植えられた花々が静かに風にそよいでいる。

二つの駅とも今日もこうしていつもと変わらぬ静かな一日を過ごすのだろう。

そして終点上総亀山、ここまでやってきた人々は二〇分の折り返しの間に山峡に途絶えた終着駅をもの珍しげに写真に納めている。

たぶん自分がこの駅を訪れるのはこれが最後になるのだろう、これまでに見送った今は想い出の中だけで存在する数々の駅の姿が脳裡によぎる。

ちっぽけな駅舎とここに集う人々の様子をしっかりと睨に収め、待っていたタクシーに乗り込む。

上総中野駅までの距離は約一七キロである。

タクシーは国道四六五号線に入り、車窓には小櫃川を堰き止めて作ったダム湖である亀山湖が眼下に広がり、湖面には幾槽ものボートが浮かぶ。

遊覧目的だけではなく、バス釣りのメッカとしても賑わっているそうだ。

立派な温泉ホテルも数軒あり観光地として賑わいを見せているが、久留里線にもたらず恩恵は皆無といつてよい。

その後は峠越えの急峻な道で目立った集落もなく、本当にここに鉄道を通そうと思ったのかとの感慨に耽る。

我が国の鉄道の草創期は、富国強兵が推し進められた時代で、机上の空論で重要施設を結ぶように地図に線を引き、それを基に鉄道敷設法という法律で建設計画の実行を国の責務として需要とは関係なく建設が進められていった。

それ故、実際に現地に行ってみると「これは無理筋だろう」と思う箇所が多々あるが、この区間も例に漏れず、そういう印象が強く感じられた。

国道沿いに集落が目立ち始めるとやがて上総中野駅に到着する。

上総亀山駅からはタクシーで二〇分程の行程である。

簡素な木造の駅舎であるが、ここは市原市の五井ごい駅から来る小湊こみなと鉄道とここからいすみ市の外房線大原おおはら駅に至るいすみ鉄道のジャンクション駅である。

とは言え、この駅を出る列車は日に各々五本だけである。

そして久留里線と結ばれる予定だったいすみ鉄道は現在運休中で代行バス対応となっていた。

この路線は二〇二四年十月に脱線事故を起こしてしまい、国の事故調査で脱線の原因は財政難のため、法で定めた整備を行っていなかったことが判明しただけでなく、他の箇所でも同様の不備が多数あることが判明してしまったからである。

厳しい経営状態の中、点検の費用も捻出もままならず、僅かずつ復旧を進めているそうだが、この駅まで再び列車が到達する見込みは立っていない。

一六時二二発の小湊鉄道五井行で帰路につくつもりだがあと二時間以上列車は来ない。

駅のベンチに座り、周囲の光景に目を遣る。

向かいのベンチでは地元の老人が散歩の途中で休憩に寄ったのか大軒をかいて午睡している。

ネットで「面白い駅」という情報を見たのであろう、時が止まったようなこの小駅に何組もの人たちが車でやってきては、駅舎からホームに入り、小湊・いすみの双方のホームを確認するように見やり、この何も無い粗末な駅が密かにジャンクションになっているのを感じたように見ては去って行く。

一匹の白い猫が線路脇からホームに入り、まるで駅長のようにホームの巡回を始め、駅舎の中を見渡すと改札口の脇に座り込む。

そんな光景を見ながら、久留里線、いすみ鉄道、小湊鉄道それぞれのこれまでの歩みを人生に置き換えて思いを馳せていた。

久留里線と木原線（現・いすみ鉄道）は内房と外房二つの海を結ぶひとつの路線となる

ため線路を延ばしてきた。

しかし久留里線は戦争の影響でレールを剥がされ、戦後は社会状況の変化でこの地に到達することはできなかった。

一方、木原線は上総中野に到達した時に五井から伸びてきた小湊鉄道に出合う、久留里線の到達を待つものの、小湊鉄道と出合ったことで房総半島縦断は達成されたという雰囲気醸成され、本来のパートナーである久留里線と結ばれることはなかった。

小湊鉄道も木原線と結ばれたことで、本来の目的の地であり、社名にもある安房小湊に達することを諦め、外房の海へのアクセスを木原線に託した。

叶わなかった二つの海を繋ぐ壮大な夢の跡、そして厳しい現状を今日一日で目の当たりにし、ふと「ままならないものだな」とのつぶやきが思わず口に出る。

その声に改札口にいた白猫駅長がこちらをふつと振り返り、そして熟睡している老人を一瞥すると今日の巡回業務が終了したかのように踵を返し、現れた時とは逆方向の線路端に消えていった。

里山の駅を強く照らしていた初夏の日差しはいつのまにか西に傾き、辺りをオレンジ色に照らし、駅舎の影は長く伸びている。

やがて遠くで踏切が鳴る音がして、目の前の線路がかすかにカタンカタンと鉄輪の音を伝え、この地を去る列車が来ることを告げていた。

訪問日 二〇二五年五月一〇日