

近代化産業遺産「雲仙鉄道跡」の活用による地域活性化への挑戦

長崎大学工学部 学生員 ○大神 渡
長崎大学工学部 正会員 今岡 芳子

長崎大学工学部 学生員 峯下 俊介
長崎大学大学院 正会員 後藤恵之輔

1.はじめに

現在、地方の衰退が叫ばれている中、その対策として近代化産業遺産を利用した地域活性化が考えられる。そこで、本研究では長崎県雲仙市を運行していた「雲仙鉄道」に注目し、雲仙鉄道に関するパネル展示や写真展示、スタンプラリーなどを採用した鉄道路線跡を巡るウォーキングイベントを実施することで、近代化産業遺産を利用した地域活性化に役立てることを目的とする。

研究手法としては、まず雲仙鉄道の歴史などを調べる。次に、地域住民の人達に雲仙鉄道に関するアンケート調査を実施し、地域住民の雲仙鉄道に関する認知度や鉄道跡を利用した地域活性化への関心度などを調査する。イベントの実施後にも参加者にアンケートをとり、今回のイベントの評価を行う。

2.雲仙鉄道の歩み

雲仙鉄道とは、約 70 年前まで運行していた、温泉(うんぜん)（軽便）鉄道株式会社（愛野～千々石間）と小浜鉄道株式会社（千々石～肥前小浜間）の二つの鉄道が合併して改称されたものである。

2.1温泉（軽便）鉄道^{1) 2)} とは

島原鉄道が創立した明治 38 年ごろの段階で、鉄道路線を愛野～小浜、さらには加津佐にまで延ばし、島原半島を一周する計画がなされていた。しかしこの当時、日本経済は財政破綻の状況であったため、この計画は困難となってしまった。それでも、明治 44 年に県立公園に指定された『雲仙』への登山口である小浜は観光地として栄え、小浜まで鉄道を走らせようという機運が高まった。そこで、小浜、千々石、愛野の 3 つの村の有志が集まり、鉄道会社を企画し、『愛濱軽便鉄道会社』として申請をしたが、不許可に終わった。そこで、島原鉄道の創立者である植木元太郎に援助の申し出を行い、その結果大正 9 年に『温泉軽便鉄道』の設立となり、大正 12 年に愛野～千々石間を開業、翌年の大正 13 年に『温泉鉄道』と改称された。

2.2小浜鉄道^{1) 2) 3)} とは

千々石までの温泉鉄道の線路を更に小浜まで延長しようということで、本多親宗を中心に大正 10 年に創設され、昭和 2 年千々石～小浜で開業した。当時、小浜は連山を眺める幽境(ゆうきやう)温泉地として観光客が年々増していたが、交通に関して恵まれない土地であり、この鉄道の開通までの工事は極めて困難(特に 3ヶ所のトンネル工事)であった。しかしその一方で、この鉄道の沿線は風光絶佳で一大パノラマを展開しており、列車はあたかも温泉登山の遊覧列車のようであった。開通当時は利用客数も多く、終点の肥前小浜駅から温泉街までの道のりは、列車の発着ごとに自動車を運転して、旅客の便を計っているほどであった。しかし、その温泉街までの距離が問題となり、年々利用者が減り続け、大正の後半から昭和にかけて自家用車やバスの普及で一層減少していくことになった。そして、なによりもバス賃より割高であったことが致命的な原因で、小浜鉄道は営業不振により、昭和 8 年に温泉鉄道と対等合併し、新たに『雲仙鉄道』となった。合併後はこの地域では珍しくガソリンカー⁴⁾を採用した(写真-1 参照)。当時の写真を写真 2～4 に示す。



写真-1 ガソリンカー⁵⁾



写真-2 トンネル工事⁵⁾



写真-3 千々石駅にて⁵⁾



写真-4 機関車⁵⁾

3. 雲仙鉄道に関するアンケート調査

雲仙鉄道の認知度や鉄道跡を利用した地域活性化への関心度などを調査した。調査対象としては、雲仙市内の中学生や高校生とその両親と祖父、祖母などとし、庁舎にもアンケート用紙を設置してもらい庁舎を訪れる地域住民の方たちにも行った。1731部を配布し、1249部を回収した。回収率は約72%と高い回収率となった。調査結果の一部を図-1及び図-2に示す。

図-1 をみても分かるように鉄道の認知度は「ない」という割合が高くなっており、鉄道の認知度は43%と低くなっている。

次に鉄道跡を利用した地域活性化への関心度を図-2 に示す。関心度については、「あまり関心がない」、「まったく関心がない」という割合が57%となっており、関心度は低いということが分かる。これは、鉄道跡を利用した地域活性化というものの具体案がなかったので割合が高くなったと考えられる。鉄道跡を利用した地域活性化については、現存するトンネルやプラットフォーム跡、駅名標の記念碑などを利用したウォーキングイベントなどが考えられる。

4. ウォーキングイベントの実施とイベント後のアンケート調査

雲仙鉄道に関するパネル展示や当時の写真展示、スタンプラリーなどを採用した鉄道路線跡を巡るウォーキングイベントを2007年12月24日に実施した。ウォーキングイベントでは、鉄道が走っていた当時の歴史をイベントの参加者にも知ってもらうために、当時の歴史をクイズ形式にしてチェックポイントで出題した。また、ウォーキングイベントの終了後にはイベントの評価としてアンケート調査を実施した。調査結果の一部を図-3、図-4に示す。

図-3 より、雲仙鉄道の歴史を知ることが「大いにできた」「できた」という回答が多数を占め、今回のクイズ形式により雲仙鉄道の歴史を知ってもらうということは可能であることが分かった。しかし、「チェックポイントなどで写真やパネルを見ながらもっと説明をしてもらいたかった」という自由意見も目立ち、今後の発展性としてイベントスタッフの知識の充実が必要不可欠であることが望まれる。

図-4 より、このイベントが地域の活性化に役立てるかという質問に対し、「大いに思う」「思う」という回答が多数を占め、鉄道遺産が地域活性化に繋がるという意識が参加者にも伝わったと考えられる。

5. おわりに

雲仙鉄道はイベントを行う前のアンケートと比べると認知度も関心度も低く、鉄道遺産による地域活性化の期待度も低いと考えられたが、ウォーキングイベントの実施により認知度や期待度を上げられると考えられる。小浜鉄道跡は平成19年11月30日に経済産業省から近代化産業遺産として認定され、今後このイベントが続けられることで更に多くの人々に広まり、地域活性化に繋がることは推察される。

参考文献 1) 長崎新聞, 1927.3.11, 長崎県立図書館蔵 2) 長崎新聞, 1927.3.12, 長崎県立図書館蔵
3) 長崎新聞, 1927.3.15, 長崎県立図書館蔵 4) 長崎日日新聞, 1936.10.29, 長崎県立図書館蔵
5) 小浜歴史資料館蔵

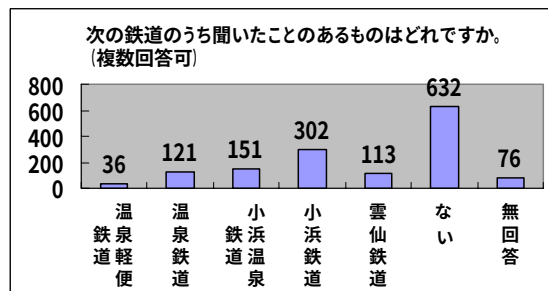


図-1 鉄道の認知度 (回答者 1249 人)

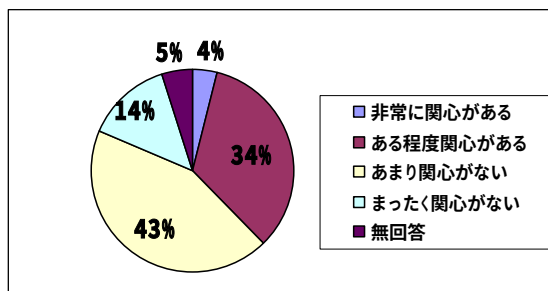


図-2 地域活性化への関心度 (回答者 1249 人)

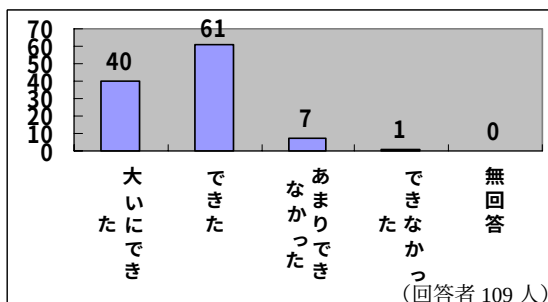


図-3 雲仙鉄道の歴史を知ることができたか (回答者 109 人)

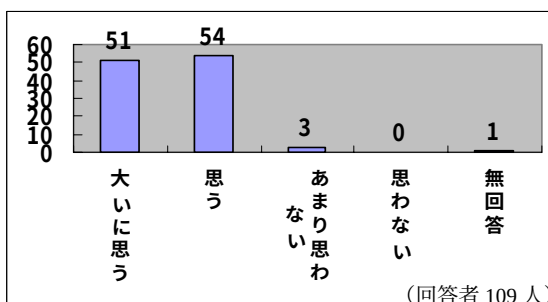


図-4 ウォーキングイベントを通して地域活性化に役立てることができると思うか (回答者 109 人)