

# 緩行線で旅する醍醐味

## 春の佐久路を

### ゆつくりと行く

3月半ば、今年もすっかり春だ。ひと月前の句会の兼題は「薄氷」だった。

田仕事の足跡のままに薄氷

コロナのために鎮静化した日常の暮らしから目覚めさせようと、自然は軒機を与えようとしているかのようだ。さて、人間社会はこれを受け留めることができらるだろうか……。

3月初め、長野県佐久市に所用ができ、千葉県松戸市から出かけた。旅立ちの朝は、傘の心配がある空模様だったが、敢えて傘を持たずに電車に乗った。その判断は当たった。また、車内で考える時間をもちたくて、新幹線ではなく在来線東

京上野ラインで上野駅から高崎駅に向かった。信越線で群馬県の横川駅を降りるときは、雲に割れ目ができ口差しが出る。傘は無用の空模様となった。乗り継ぎがよく、JRバスが軽井沢に向かつてカーブの多い坂道を登る。窓の外では、春の気配が濃い。

# 地元力発見!

佐藤建吉 「洗楓座」代表

⑬

野沢南高校書道部の作品だ。通学列車を使う高小の生徒たちが書いたものだ。地域の暮らしを守り、クラブ活動のギヤラの気配。背後に浅間山を背負って

追分駅に着いた。同駅には「暮しの手帖」の別冊の編集室があった。いまはその看板だけが残っている。

軽井沢駅に。途中で関連の用事を済ませるため、「しなの鉄道」で中軽井沢駅までひと駅乗車。駅に併設されている軽井沢町立中軽井沢図書館で、学芸員に「エネルギー新聞」の最近号を手渡す。私「連載コラム「挑戦者の履歴書」で、同館名誉館長の青木裕子氏について書いた号だ。本用件とも関わりがある。そこから「借宿」という地名に所在する別荘まで歩いて30分。沿道のせせらぎが、路の臺（ツキノトウ）を漕いでいる。春の景色である。別荘に着き、電車内で仕上げた地域活動計画書をPCでプリントアウト。長野県庁に提出する書類を持ち、信濃追分駅まで徒歩で20分。枯葉の小道も乾き春の気配。背後に浅間山を背負って

## 地方と東京の時間の流れの違い

中込駅に14時過ぎに到着。駅出口まで、木造の跨線橋を通る。その階段を上見交換を無事終えた。

高校とは支えあう関係である。中込駅を出て佐久合同庁舎まで、歩いて30分。途中、千曲川に架かる鉄橋を渡る。会議開始の5分前に庁舎に到着。意

歩くが、下り坂。浅間山を右手に見て3駅で、乗り換えの小諸駅に到着。島崎藤村ゆかりの懐古園に寄ってみたいが、JR小海線に直ちに乗り換えた。

所用の目的は長野県佐久合同庁舎。最寄り駅の中込駅まで乗車。車窓左手に春の佐久平野が広がり、その先の天空に浅

ここまで普通列車でやってきた。

鉄路は日本中を繋ぎ、帰りを戻すように文化を体験させ、経験と考へ、「乗り換え検索」。小海線を小淵沢駅まで、最大の価値があり、移動的ではない。陸路の場合、中央線に乗り換え、大月駅まで。乗り換えて高尾駅経由では駅であり、また乗で東京駅まで特別（乗降客）との交流が快速で帰ることにした。同日を振り返ると、朝7時頃の場合には、道の駅や松戸駅を出発地域特産が魅力となるし、中込駅に14時、今回の鉄道旅行は、



野沢南高校書道部の掲示

# 醐味

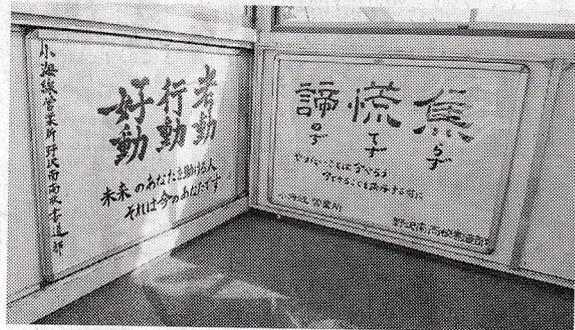
歩くが、下り坂 浅間山を右手に見て3駅で、乗り換えなので歩みは早  
い。 まもなく信濃 所用の目的は長野県佐久合同庁舎。最  
追分駅に着いた。同駅には「暮しの手帖 寄  
社」の別冊の編集室があった。いまはその  
看板だけが残っている。

## 地方と東京の時間の流れの違い

中込駅に14時過ぎに到着。駅出口までは、木道の跨線橋を通る。その階段を上ると、書道で書いたパネルが迎えてくれた。

「焦らず、慌てず、諦めず」と大書されている。また、隣の額には、「考道、行動、好道」「未来のあなたを助ける人、それは今のあなたです」とある。

野沢南高校書道部の作品だ。通学列車を使う高校の生徒たちが書いたものだ。地域の暮らしを守り、クラブ活動のギヤラリーでもある駅舎。駅と



野沢南高校書道部の掲示

高校とは支えあう関係である。中込駅を出て佐久合同庁舎まで、歩いて30分。途中、千曲川に架かる鉄橋を渡る。会議開始の5分前に庁舎に到着。意見交換を無事終えた。

ここで普通列車でやつてきた。帰りもさうしようと考え、「乗り換え検索」。小海線を小淵沢駅まで、中央線に乗り換え大月駅まで。乗り換えて高尾駅経由で東京駅まで特別快速で帰ることにした。同日を振り返ると、朝7時頃に松戸駅を出発し、中込駅に14時

着、17時に同駅を発ち東京駅に22時着。さらに東京駅から外房線の三河駅(千葉県いすみ市)まで最終電車で移動、帰宅した。以上の旅程で総距離531キロ、鉄道とバスの乗車時間は12時間であった。 鉄道は日本中を繋ぎ、人ばかりでなく文化を体験させ、経験や思い出を創ってくれる。空間移動(距離移動)には、空路もある。この場合、自至(発着)地に最大の価値があり、移動のプロセスは目的ではない。陸路の場合には、自至地だけでなく、その経路も大事となる。 鉄路では駅であり、また乗り降りする人びと(乗降客)との交流がある。同時に、地産品や地域性の魅力、方言のめずらしさや、服装や慣習なども興味深い。自動車の場合には、道の駅やサービスエリアの地域特質が魅力となる。 今回の鉄道旅行は、春先の景色が魅力

も注目された。 であつた。沿線が魅せてくれる自然は本物の3Dの世界で、元氣と精氣を奮い起こしてくれる。また時間の流れの違いにも気付かされた。地方鉄道は、比較的ゆっくり走るが、中央線の電車は(特快は取り分け)速い。東京と地方では、時計の盤面は同じであるが、時間の進み方が確かに違つた。

慌ただしい東京では、アインシュタインの相対性理論のように、距離は短くなり、時間は速くなること分かった。すると、先の野沢南高校生の、3つの「あ〇〇ず」は、「地域文化」を意味つけるメッセージとして、興味深く思われた。

1950年山形生まれ。東京都立大院卒。元千葉大学院工学研究科准教授(金属疲労専攻)。金属疲労の研究のほか、他分野のテーマの研究開発に努めるとともに日本各地の地域おこし活動に従事する。ローカル鉄道と地元の酒蔵のコラボで地域再生を図る地酒「鐵の道」の製造・販売を企画、すでに10件を超える銘柄を送り出している。一般社団法人「洗楓座」代表。「全国ふるさと大使連絡会議」理事