

鉄道開通と登山観光によって形成された 吾妻連峰および板谷峠周辺の文化的景観について

栗野 宏

(技術史)

一 はじめに

東北地方の脊梁山脈としての奥羽山脈の南部、山形・福島県境に、東西三〇キロメートル、南北一五キロメートルにわたって、吾妻連峰が横たわっている。山形県米沢盆地の南方、福島盆地の西方に望むことができる。最高峰は連峰西部に位置する海拔二〇三五メートルの西吾妻山で、これは奥羽山脈のなかでは海拔二〇三八メートルの岩手山に次ぐ高さである。

深田久弥は、その著名な作品『日本百名山』の「吾妻山」のなかで、「東北では貴重な千九百米以上の高さを持つ峰が、十座近くも群がっている」「彫大な山群^(一)」と評している。

吾妻連峰は、東北地方では比較的早くから近代登山の対象となった。本多勝一は「吾妻連峰は日本のスキーツアーの古典的舞台」と

いう^(二)。

吾妻連峰の北麓に位置する海拔七〇〇メートル余りの板谷峠を越えて、一八九九年（明治三二）、福島と米沢間に鉄道（現在の奥羽本線）が開通した^(三)。福島と米沢とのほぼ中間、板谷駅から前川の谷をはさんだ吾妻の北斜面、海拔約八〇〇メートルのところに五色温泉がある。ここにスキー場が開設されたのは、一九一一年（明治四四）のことである。五色は吾妻のスキー登山の入口となった。したがって、吾妻登山の歴史において奥羽本線の果たした役割はきわめて大きかった。

本稿で主張したいのは、奥羽本線の開通とそれにもなう吾妻連峰の登山観光開発が形成した吾妻および板谷峠周辺の景観は、吾妻連峰の登山諸施設および奥羽本線の鉄道諸施設とその遺構を含んで

いるもので、「自然と人間との共同作品」⁽⁴⁾としての「文化的景観」にふさわしいことである。そのため、第二節では鉄道開通以降の吾妻連峰における登山観光の展開を歴史的に追い、第三節では近代日本に現れた山岳紀行文学に吾妻連峰がどのように描かれているかをみる。それらを受けて、第四節で吾妻および板谷峠周辺の景観がいかにして文化的景観とみなされるかを明らかにする。

二 鉄道開通にともなう吾妻連峰登山観光の史的展開⁽⁵⁾

二・一 板谷駅から五色温泉へ

板谷駅から西に板谷峠への道を登り、途中で南に進む登山道の入り口がある。この付近から南の方角を望むと、前川の谷を越えてはるかに五色温泉の宗川旅館が山腹に建っているのが見える。かつては、線路を横断し、前川の谷にかかる吊り橋を渡り、約二五〇メートルの標高差を一時間ほどで登ると、五色温泉に着くことができた。しかし、現在この登山道は廃道となっている。五色温泉へは約六キロメートルの車道を行くことになり、徒歩だとかなりの遠回りを余儀なくされることになる。

二・二 吾妻登山の黄金時代のシンボル「六華倶楽部」

山崎安治によると⁽⁶⁾、横浜フレモランス商會に勤めていたオーストリア人クラッツァーは、友人プロハスカとともに、一九一一年三月に五色温泉を訪れてスキーを紹介し、同年十二月にもクラッツァー、ウィンクラー、ドイツ人プラーゲンの三人が五色に来遊し、以後多くの外国人スキーヤーが五色でスキーを楽しむようになったという。五色にスキーが伝えられたのは、全国的にも屈指の早い時期であった。

こうして一九一〇年代から三〇年代にかけて、五色を拠点とする吾妻登山は、いわば黄金時代を迎える。そのことは、この時期に五色と吾妻を訪れた板倉勝宣、榎有恒、串田孫一、深田久弥、木下是雄らの山岳紀行文から伺うことができる。

この黄金時代には、一九一五年（大正四）榎らが日本の大学ではじめて結成した慶應山岳會が大きな役割を果たした。そのシンボルともいえるのが「六華倶楽部」である⁽⁷⁾。これは宗川旅館のすぐそばに一九二四年（大正一三）に建てられた会員制のクラブハウスである。

舛岡和夫によると⁽⁸⁾、竣工一九二四年一二月、設計関根要太郎、木造二階建て、地元産凝灰岩およびコンクリートの基礎で、総建築面積一三八平方メートルである。これは行政等の積極的な保存の措置が取られないまま崩壊の危機に瀕していたが、二〇〇〇年に仙台

市に住む川島氏により、同市青葉区花京院二丁目に私邸として移築された^(九)。

山形県総合学術調査会の調査報告書『吾妻連峰』（一九六六年）が、六華倶楽部をスキー記念館とすることを提言している^(一〇)のは、意義が大きい。

なお、五色スキー場は一九九八年春に営業を終えた。

二・三 微温湯温泉と二階堂伊蔵による登山道開発

奥羽本線の庭坂駅には、一九四九年の直流電化以前の時代、板谷峠越えの福島盆地側の基地として庭坂機関区がおかれていた。当時の面影は、赤煉瓦造りの危険品庫を除けば、ほとんどない。現在は使われていない下りホームの西端に、「国立公園吾妻連峯 二〇三五米」という古い広告塔が立っている。庭坂駅もかつては吾妻の登山口駅の一つだったことを物語っているわけである。

庭坂駅からは吾妻小富士など吾妻連峰東部の峰みねが間近に望めるが、吾妻小富士直下の海拔約一〇〇〇メートルの中腹に微温湯（ぬるゆ）温泉がある。また、その北側には「奥羽三高湯」の一つである高湯温泉（別名「信夫高湯」）がある。

二階堂匡一朗によると^(一一)、庭坂駅前にあった「小田商店」（現存）が、両温泉に向かう湯治客のために、荷背負人夫や馬の手配などに

便宜を図った。夏の吾妻登山は、庭坂駅へ微温湯へ一切経山へ高湯へ庭坂駅というのが普通に利用される一日コースであったという。

その六代目として生まれた二階堂伊蔵（一八七五～一九四〇）は、家業のかたわら吾妻の登山道開発に大きな功績のあった人物である。彼はまた、一九一五年から五年間当時の水保村の村長をつとめるなどしたほか、国立公園指定運動にもとりくんだという^(一二)。

二階堂は一九二一年『東北之壯観』^(一三)と題する吾妻連峰のガイドブックの出版に携わった。米沢出身の著者計見東山は、板谷駅が福島、米沢双方から汽車で一時間で到達できること、五色へは坂道だが湯治客は強力（ごうりき）や山駕籠を雇えばよいこと、鉄道線路を黒煙を吐きながら汽車が往来するのを見下ろすのは痛快だと書いている^(一四)。

二・四 仙台鉄道局の吾妻登山観光開発と「吾妻小屋」^(一五)

吾妻小富士と一八九三年に噴火した一切経山とはさまれた浄土平には、吾妻硫黄精錬所の小屋があり、慶應山岳会の大島亮吉らが、大正年間に山スキーに使いはじめて以来、山小屋として利用されていた。昭和初期にこれが消失したので、一九三〇年以降、福島山岳スキー倶楽部が山小屋建設の運動をはじめたという。

一九三四年（昭和九）にそれが実現して、鉄道省仙台鉄道局が浄

土平近くの桶沼のそばに山小屋を建てた。現在も多くの登山者に親しまれている「吾妻小屋」である。吾妻小屋の管理を引き受けたのは前述の二階堂伊蔵である。

二・五 吾妻登山の黄金時代に果たした鉄道省のキャンペーン

一九一〇年代から三〇年代にかけて、吾妻連峰の登山観光がどのように展開されてきたかをみた。

一八九九年の鉄道開通によってアプローチがなくなった板谷く五色温泉ルートと庭坂く微温湯・高湯温泉ルートとが、一九三四年の吾妻小屋の開設によって、文字どおり有機的につながったといえよう^(二六)。

鉄道省（のちの日本国有鉄道、現在のＪＲグループ）は、吾妻小屋の開設を機に吾妻登山観光のキャンペーンを開始する。東京鉄道局と仙台鉄道局とが作成したポスターには「鉄道で吾妻小舎新設」「この冬は吾妻へ 鉄道の吾妻小舎 四〇名宿泊可能 浴室ラヂオ設備 上野く板谷八時間 仙台く板谷三時間半」といった文句が並ぶ^(二七)。

この時期の吾妻連峰は黄金時代を迎えており、近代登山の舞台としては全国的にも地位が高かったといえよう。吾妻連峰は、その足もとを走る奥羽本線とともに、日本の近代史の一ページを飾る山だといえるであろう^(二八)。

つぎにわれわれは、吾妻登山の黄金時代が山岳紀行文学にどのように描かれているかをみて、その歴史的・文化的価値を明らかにしたい。

三 山岳紀行にみる吾妻登山の黄金時代

五色を拠点としたスキー登山は、著名な登山家たちによって、その紀行文に描かれており、五色から高倉山、家形山周辺にかけての吾妻連峰は、一九一〇年代から三〇年代にかけて確かに「山スキーのメッカ」だったといつてよい。

三・一 槇有恒

槇有恒（一八九四―一九八九）は、『わたしの山旅』に五色温泉の六華倶楽部のことを書いている^(二九)。それによると、米沢出身の黒井梯次郎らにより、宗川旅館の傍らにクラブハウスが建てられ、会員制で運営された。宗川旅館によると、六華倶楽部ができたのは一九二四年のことであった。同書では、慶應義塾大学教授の鹿子木員信が、クラブハウスは贅沢だからというので山小屋を主張したことから、「そのため家形山山麓に山小屋を建てた。黒井氏の命名で緑樹山荘という。結局五色の六華倶楽部を足溜りとして、緑樹山荘の小屋に泊まって家形山に登ることが、行程の慣わしになった」^(三〇)という。

ちなみに、楨は一九二一年にアイガー東山稜を初登頂して帰国したばかり。鹿子木は、一九一五年に楨らが日本の大学ではじめて慶応山岳会を結成するにあたって、楨に結成を勧めた人物である。

三・二 串田孫一

串田孫一（一九一五～二〇〇五）は、二一歳年長の楨有恒が五色でスキーを教えてくれたことを、『新選山のパンセ』の中で紹介している^(三二)。それは串田が中学一年のときだったので、一九二七年ごろのことであろうか。妹と来ていた楨が、「ゆっくり、ころばずに滑ることを教えて下さったように思う。そして、乱暴な人たちがすつとばしているところへは行かず、雪の深い林の中を、これ以上安全な姿勢はないというように、ボーゲンで滑っておられたのをよく覚えていた」^(三三)と、串田は書いている。また、六華俱樂部にいた十数人がパーティーを組んで、雪の激しく降る中、五色から新五色まで出かけたとき、楨は串田に先頭に立つよう言い、先頭に立つて行くものの責任を教えてくれたことも書いている。

こうして山スキーを覚えた串田は、また次のように述懐している。「その年の春にもう一度五色を訪れた時には、もう青木小屋まで入って、家形山あたりの、大きな木の間を滑ることにずっと大きな喜びを味わったが、雪が消えてからも、休みを利用して山を歩きはじめ、

中学二年の夏には北アルプスへ行き、……」^(三四)と。青木小屋とは、前述の緑樹山荘の別名である。

串田の登山家としての第一歩が、吾妻の五色にはじまることは、たいへん興味深い。串田は『若き日の山』の「あとがき」に次のように書いている。

私の山は一九二七年、中学に入った年の冬から始まる。それは「馴鹿の家」と「山と雪の日記」の初めの方に書いたが、吾妻山麓の五色へ従兄に連れられてスキーに出かけた時からだ。子供だったからスキーはすぐ上達した。そんなことで病みつきになったが、雪の斜面、銀色に光る世界だけを夢に見るのではなく、心は山へ向かうようになった。春先にも五色から青木小屋、家形、東大巔、梅森へスキーで行ったが、雪の季節が終わってから、主として中央線を利用した一日二日の山へもよく出かけるようになった。^(三五)

串田は「あとがき」でいうように、吾妻でのこのときのことを『若き日の山』に書いている。「馴鹿の家」では、具体的な地名、小屋名こそ書いていないが青木小屋での冬の一夜が描かれている^(三六)。また、「山と雪の日記」と題する一二節からなるエッセイでは、第一節を「吾妻山」にあてている。「吾妻山は、奥羽本線の向いの鉢森山まで

含めて、私にいろいろのことを教えてくれた。そのうちやはり一番大きなものは、雪質の変化によって、様々な技術を覚え込むことが出来たということである」^(二七)と。

楨有恒から山スキーを教えてもらった串田は、再び訪れた春の吾妻を「山と雪の日記」に次のように描いている。

春先の吾妻山は、冬よりも雪が多かった。春先と言ってもまだ三月のなかばを過ぎたばかりで、青木小舎を根拠地にして、家形山だの、五色沼をまわって一切経山へ行ったりしているうちに、急に気温が下って来た時には、針状の雪なども降った。

そうかと思えば、少し登り始めると、上衣を脱ぎ、シャツを脱ぎ、裸になってもまだ汗の出るような日があった。雪は水づいて、斜面を登って行くと、雪がころがり、ひとかかえでも間に合わない程の雪塊になって落ちて行く。そんな暖かな日に、家形山から尾根づたいに東大嶺まで辿り、そこから梅森をとおって、下り出したが、梅森から少し下った頃から陽が傾き、橙色の山が青くなり始めると、急に昼間溶けていた雪が氷に変わり、大きな斜面をしまいにはスキーを脱いで、一步一步用心深く下らなければならぬいいことになった。^(二七)

三・三 板倉勝宣

霧ノ平から五色温泉に向かう下山コース。途中、左側の尾根を越えて、五色への下りにかかる頃、西北の方向に米沢の市街地が望める。いまから九〇年近くも前の一九一八年の暮れ、当時二一歳で北大農学部の子生だった板倉勝宣（一八九八―一九二三）もまた、ここで米沢を眺めていた。

高倉山へ行くつもりで仕度をしていると、ウインクレル氏から高湯へ行こうといってきた。天気さえ好くば二泊して、吾妻登山をやるかも分らないとのこと、坊城、松方、僕の三人はむやみとはりきってしまった。リュックサックに一ぱい用意の品物をつめて、十時半にウ氏の先頭、ヴンテン、孝ちゃん、坊城、松方、僕の五人で出発した。天気は非常にいい。賽の河原にくと周辺の山々が、はつきりと見えた。この上もなく美しく輝くさまざまな朝の峰々は、プロシアンブルーの空に、浮き上がっている。冬の柔らかな太陽の光線の下に眠れる谷々は、一方に濃い陰影を見せて、白く輝く面とその陰影とは、柔らかな曲線と男性的な線とを画いていた。米沢の平原が、その山を越えて見える。杖の先に、僅かにそれと黒く見えるのは、米沢市であろう。^(二八)

この一節は、板倉の遺稿集『山と雪の日記』^(二九)の一部である。本書には、一九一八年に書かれた「五色温泉スキー日記」、一九一九年に書かれた「山と雪の日記」など、吾妻を描いた文章が収録されている。板倉は、一九二三年一月、横有恒、三田幸夫と立山に入り、悪天候の中、松尾峠で疲労のために凍死した。この遭難については、槇の「板倉勝宣君の死」^(三〇)に詳しい。

この一節で「ウインクレル氏」とは、もちろん一九一一年一月に五色にやってきたオーストリア人ウインクラのことにほかならない。板倉らが五色から高湯（いわゆる信夫高湯のこと）に向けて入山したのは、一九一八年一月三〇日だった。

この日は、青木山から沢を越して（高湯の）賽の河原に來た頃には夕暮れとなった。板倉は、手前の沢を涉るときに「木の間越しに高倉の後に槍ヶ岳のような山が見え出した」^(三一)と書いている。大朝日岳であろうか、あるいは祝瓶山のことであろうか。高湯温泉の「あだち屋」に到着したのは、ずいぶん遅くなってからのようだった。

翌三一日の大晦日は天候があまりよくないため、微温湯を経由して「吾妻登山」をするのを断念し、二里の道を庭坂駅まで下りた。「一時間汽車にゆられて板谷駅に下りると、はげしい雪が降っている。日が暮れてから温泉に帰りついた」^(三二)と結んでいる。庭坂から板谷までの二駅を列車が一時間もかかっているのは、隔世の感がある。

板倉は、同じ「冬の日記」の中で「峠停車場」という詩を書いている^(三三)。

天地の眠りか 雪の埋るる板谷峠

その沈黙のさなかに スキーは登る

真白き峰々 眠れる谷々

音なく降る雪のはれまに 鉢山のやさしき姿

友のさす谷をのぞけば 峠の停車場雪に埋れり

降りしきる雪の中を スキーは飛ぶ

（以下略）

板倉が五色をはじめて訪れたのは、おそらく前年、一九一七年一月二四日のことである。彼は、小池、小林という二人の友人とともに、前夜午後九時の汽車で上野を立ち、翌朝七時に板谷に到着している。それから足かけ一〇日間、一月二日まで吾妻に滞在してスキーを楽しむ。このときのことだが、『山と雪の日記』の「五色温泉スキー日記」^(三四)に詳しく描かれている。

板倉は一九二一年一月に「雪の信飛連山とスキー」^(三五)という文章を書いている。「信飛連山」とはもちろん長野・岐阜県境の北アルプス南部である。そこで彼は「山に行く人々は、早くスキー場を乗

てなければ駄目だ」と述べ、「さあ、それなら、信飛の山へ入る練習はどこでしたらいいだろうか」と問う。そして彼は自答する。

それには羽前の五色温泉付近の山を歩くのがいいと思う。あの辺には色々のスロープを得ることができる。やっとステムボーグンのできる細い急な谷もあれば、雪崩の落ちる崖もある。榎森、高倉、姥湯、滑川の辺を歩けば、山はやせて谷は深い。もし直滑降を欲するなら、鉢盛山^(マシ)に行き、平地滑走がしたかったら、高湯の賽の河原に行くがよい。やや長い旅行をするなら、クリコ岳や吾妻富士も控えている。ただスキー場として、最も不適當であるのだから、根本的の姿勢をつくるには適しないが、高山に行く予備練習にはいいところのように思われる。^(三六)

その後、この文章を読んだ多くの若き登山者が、板谷や峠で汽車を降りていったことであろう。

三・四 深田久弥

深田久弥（一九〇三—一九七二）は、本稿冒頭で紹介した『日本百名山』の著者として広く知られるほか、『ヒマラヤ登攀史』^(三七)などのヒマラヤ研究でも知られる作家である。

深田の年譜^(三八)によると、彼は一九三七年一月と二月、三九年一月に五色を訪れている。また、著作目録^(三九)によれば、彼がはじめて五色のことを書いたのは一九三七年二月一日付「帝国大学新聞」の「五色と蔵王」^(四〇)であり、つづいて三八年二月『新潮』の「歳末の旅」^(四一)、三九年二月二〇日付「帝国大学新聞」の「五色から沼尻まで」^(四二)を書いている。

深田は「五色と蔵王」に「蔵王の帰途I君と五色へ寄った。五色へは十年ぶりだ」^(四三)と書いている。しかし、彼の山行記録にはそれ以前に五色を訪れた記載がなく、彼がはじめて五色へ行ったのがいつなのかは不明である。しかしながら、深田は一九三三年の「鹿沢の山山」^(四四)という文章のなかで、長野との県境に近い群馬県の鹿沢スキー場について、「僕が初めて行ったのは一高二年生の大正十二年の冬だったと記憶する。僕等は五色や関で基本練習を授けられてから、鹿沢へ伴^{トモ}れて行って貰えたのであった」「熊ノ湯や青木小屋など山スキーヤー連にとつてはこの上もない結構な根拠地に達しないが、鹿沢もそれに劣らぬいい所だと思う」^(四五)などと書いている。つまり、深田ははじめて鹿沢に行った一九二三年の冬には、すでに五色へ行った経験があることになる。

「五色と蔵王」では、一九三七年一月の「十年ぶり」の五色などについて次のように書いている。

五色温泉にただ一軒の宗川旅館^{そうかわ}へ着いたのは夕暮だった。ここで泊まる気もしないので、夜道を青木小屋まで行くことにして、弁当を貰って出かけた。ランタ一枚でも汗ばむくらいだった、賽^{さい}ノ河原を経て、高倉山の中腹を巻く片傾^{かたかし}ぎの道から、福島^{ふくしま}の灯がよく見えた。シュプールを辿^{たど}りながら上の夏道を取ったが、ここはまだブッシュが埋もれていないので、進むのに骨が折れた。スキーの跡を便りに、道でもない道を通って、ようやく小屋に着いたのは八時過ぎだった。^(四六)

三・五 木下是雄

木下是雄（一九一七～）は、『物理の散歩道』全五冊^(四七)を書いた物理学者集団「ロゲルギスト・グループ」の一員であり、ロングセラ『理科系の作文技術』^(四八)の著者として知られる物理学者であるが、また、海外の登山歴も豊富な登山家でもある。

木下は、一九六〇年に雑誌『アルプ』に発表した「雪くらべ」というエッセイに「五色の奥の吾妻山群^{あづま}は中学の終りから大学にはいるころまで多くの親愛なる山で、冬と春の合宿の合間や、入学試験^{リーディングスケッチ}のあとの休養によく出かけた」^(四九)と書いている。

木下がはじめて吾妻にはいったのは、『山と高原』に発表した「私

のスキーはじめ」^(五〇)（一九五九年）によれば、一九三五年三月のことである。彼にとつては、三四年四月の山梨県三ツ峠、同年二月の長野県菅平に次ぐ三回めのスキーだった。高等学校の入学試験の翌日三月二五日、最終列車で五色へ向かい、青木小屋を拠点に滑ったあと、三一日に板谷に下り、四月一日に帰京する。

「ぼくが今までで一番いい雪を味わったのもこの山々のなかで」^(五一)という。一九三七年一月末のことである。「ウィルソン霧箱の霧粒のようにこまかくかるい雪で、ぼくはほとんど陶酔の状態ですきーをすべらせた」^(五二)とは、物理学者らしい形容である。

四 吾妻連峰および板谷峠周辺の文化的景観

四・一 板谷峠周辺の鉄道遺産の現況

一八九九年五月一五日に開通した奥羽本線の福島～米沢間は、奥羽山脈をはじめて越えた鉄道である。五〇年後の一九四九年に電化されるまで蒸気機関車を使って急勾配の難所である板谷峠を往来する苦難の歴史を刻んでいた。一〇〇〇分の三三（部分的には最大一〇〇〇分の三八）という全国的にも有数の急勾配のために、山間部には四駅連続のスイッチバックが設けられ、雪崩防止林をはじめとして本州の鉄道林全体の一割に相当する鉄道林がつくられた。この

鉄道は、奥羽山脈を越える七つの路線のうち、最も早く開通し、最も高い箇所を通り、しかも区間内の最急勾配が最も大きい鉄道である^(五二)。

この区間に残る鉄道遺産は、開通一〇〇周年の日にあたる一九九九年五月一日、「奥羽本線板谷峠鉄道施設群」として、産業考古学会の推薦産業遺産に認定された。その具体的ななかみは、①旧米沢機関区転車台・機関車庫等、②関根駅危険品庫、③大沢駅スイッチバック施設、④峠駅スイッチバック施設、⑤板谷駅スイッチバック施設、⑥赤岩駅スイッチバック施設、⑦庭坂駅危険品庫、⑧鉄道林群、の八サイトであった。

これらの所有者であるJR東日本は、推薦産業遺産の認定証の受領を拒否し^(五四)、これらの将来に向けた保存には消極的であることを示した。そのことを反映して、その後六年間の鉄道遺産の状況は、残念ながら全体としては惨憺たるものであった。本節では、この鉄道遺産の現況を調査・報告し、産業遺産としての保存・活用に向けた問題点を指摘したい。

旧米沢機関区転車台・機関車庫等

①旧米沢機関区転車台・機関車庫等のうち、転車台は、もともと米沢市の駅前開発計画で撤去される予定であり、保存を求めた産業

考古学会をはじめとする世論にもかかわらず、二〇〇〇年一月に取り壊された。

一方、機関車庫は、撤去計画に含まれていなかったが、二〇〇一年二月に豪雪のために倒壊した。機関車庫倒壊の原因については、小屋組みレールが、湿気・腐食性ガスおよび積雪による応力のもとで応力腐食割れを起こしたためと結論された^(五五・五六)。

もちろん、このような物理的要因のみならず、社会的要因も指摘せざるをえない。屋根の雪下ろしがされないまま、推定一・四メートルを超える積雪^(五七)が放置されたという、所有者によるメンテナンス不良、およびそれについての文化財行政と地元住民との無関心が、このような倒壊を招いたといえよう（筆者自身の自己批判を含めて）。

大沢、峠、板谷、赤岩各駅のスイッチバック施設

③大沢駅、④峠駅、⑤板谷駅、⑥赤岩駅の各スイッチバック施設は、旧施設全体の撤去等こそまぬがれているものの、旧施設の自然風化が進んでいるとともに、駅施設の改修工事にもなつて、構内景観の改変が進んでおり、今後注意深く見守っていく必要がある。

関根、庭坂各駅の危険品庫

②関根駅、⑦庭坂駅の各危険品庫は、小規模な施設でもあるため、

当面撤去等の恐れはないとみられるが、自然風化等に注意が必要である。なお、板谷駅にも危険品庫が遺存するが、峠駅の危険品庫は一九九八年に解体された。

鉄道林群

⑧鉄道林群は、残念ながら改変と破壊が顕著であるといわざるをえない。

吹雪防止林および雪崩防止林では、線路のすぐそばまであったスギ林が、伐採によって十数メートル程度後退を余儀なくされた。これは、近年大雪のたびに着雪により、スギの倒木が架線を切断したり、線路をふさいだりして、列車の運行に支障をきたしてきたので、やむをえない面もある。しかしながら、鉄道林がかもし出したかつての沿線景観が大きく変わってしまった。

また、山間部にある水源涵養林は、手入れが行き届かないほか、大規模な伐採による森林破壊が進んでおり、今後注意深く見守っていくことが必要である。

その他のサイトについての動向

さて、この間、本推薦産業遺産に認定されたサイト以外に、山間部に残る旧施設を見出そうとする試みが、幾人かの研究者によって

新たに発表されており、この動向は重要である。

福島県内の赤岩駅周辺は、急峻な地形のためにこれまでも比較的にめまぐるしく路線が変更されてきたが、廃線にもなうトンネルや橋梁などの遺跡についての調査の成果が複数発表されている^{五七・五九}。また、峠駅近くの第二板谷峠トンネル掘削に利用された堅坑跡なども調査が発表されている^{六〇}。

本稿でとりあげた鉄道遺産は、福島・米沢間の約四〇キロメートルにおよぶ沿線に細長く（見方によっては、まばらに）存在するため、ひとくくりにして論じ取り扱うことは困難であり、それら全体の存在とその意義や魅力を人びとに訴えていくことも容易ではない。これらの鉄道遺産を保全していくためには、個々の建造物・構造物を産業遺産とみなすこととはやや異なる、「産業景観」^{六一}を取り扱うような新たな手法が産業考古学に求められるように思われる。

四・二 文化的景観とは

文化遺産保全の分野で近年、「文化的景観」の概念が注目されている。

ユネスコの世界遺産委員会は一九九二年に「文化的景観」の概念を規定した^{六二}。それは「自然と人間との共同作品」(combined works of nature and man)と一言で表現されている。すなわち、人間が

長い年月をかけて日常生活・生業や文化的・宗教的な活動を通じて、自然環境に働きかけながら持続可能な土地利用をつづけてきたことにより形成された景観のことをいう。伝統的な文化的景観の保護は、生態系・生物の多様性の保護にも役立つものである。

日本の文化庁も、二〇〇四年の文化財保護法改正で「文化的景観」を次のように規定した^(六三)。「地域における人々の生活又は生業及び当該地域の風土により形成された景観地で我が国民の生活又は生業の理解のため欠くことのできないもの」（文化財保護法第二条第1項第五号より）。そのうち特に重要なものを「重要文化的景観」として指定することになった。二〇〇六年一〇月現在、「近江八幡の水郷」（滋賀県近江八幡市）および「一関本寺の農村景観」（岩手県一関市）の二件が指定されている。

文化的景観の概念は難解であるが、これについては、西村幸夫の解説など^(六四)を参照されたい。

四・三 セメリング鉄道―文化的景観としての山岳鉄道の事例^(六五)

一九九八年にユネスコの世界遺産に登録されたサイトにオーストリアの「セメリング鉄道」がある^(六六)。

この鉄道は、ウィーンからアルプス山脈の東端を越えて、オーストリア南東部のグラーツ方面へ南下する鉄道線のうち、山間部のグ

ロックニッツからミュルツシューラクまで総延長四一・七キロメートルの山越え鉄道である（奇しくも奥羽本線の福島〜米沢間の四〇・一キロメートルとほぼ等しい）^(六七)。海拔九八四メートルのセメリング峠の北側に、事実上サミットに相当する標高八九六メートルのセメリング駅がある（真の最高地点は駅のすぐ南側のピークトネルの中で、八九八メートルだという）。グロックニッツから二八・三キロメートル、ウィーンからは一〇三・三キロメートルの位置にある。

セメリング鉄道は、ヴェネツィア生まれの土木技師カール・リッター・フォン・ゲーガ（一八〇二〜六〇）によって、いまから約一六〇年前の一八四八年に建設が開始され、一八五四年に開業した、世界ではじめての山越え鉄道である。最急勾配一〇〇分の二五、最小曲線半径一九〇メートルで、一五箇所のトンネルと一六箇所の高架橋とを特徴とする。

一九五九年に電化されるまで、セメリング鉄道では一〇五年間も蒸気機関車が活躍していた。雄大なアルプスの谷にかかる高架橋を、蒸気機関車が牽かれた列車が走る光景は、開業後しばしば絵葉書などに描かれてきた。特に、カルテ溪谷にかかる高架橋は、全長一七八メートル、全高四一メートル、下段がアーチ五基、上段がアーチ一〇基からなる二段の橋である。

セメリング鉄道は、ユネスコによれば^{六八}「初期の鉄道建設における物理的な課題に対し顕著な技術的解決法を示し」（文化遺産登録基準(E)）、「その建設によって、大自然の美しい土地は、アクセスが容易となり、居住地・保養地として開発されて、新しい文化的景観をつくりだした」（同(三)）^{六九}、以上栗野仮訳」というのが世界遺産の登録理由である。鉄道としてはじめての登録である。

一九九五年三月、オーストリア政府はセメリング鉄道をユネスコ世界遺産委員会に登録を推薦している。しかし、同国政府による文化遺産としての保存のとりくみの歴史は古い。一九二三年にははやくも、セメリング鉄道を技術記念物として保存の対象にしている。

ウィーン南駅から出るミュルツツーシュラク行きの快速列車は、約一時間半でセメリング鉄道の起点となるグロックニッツ駅に到着する。海拔四三九メートルの同駅から標高差四五七メートルのセメリング駅までを約三〇分で登る。車窓は森林と牧草地とからなる典型的なアルプスの景観である。

セメリング駅の駅舎の隣りには、ゲーガの功績をたたえる石碑が立っている。碑文には「世界遺産『セメリング鉄道と周辺景観』と書いてある。列車やトンネル、アーチ高架橋は、まわりの緑とよく調和している。線路に沿って遊歩道が整備され、トウヒと思われる針葉樹林独特の馥郁たる香りが立ち込めている。ウィーンに本部を

おく自然保護団体が、セメリング鉄道開通一四〇周年を機に、世界遺産登録のための運動をはじめたという^{六八}。自然保護運動が文化遺産の保存・活用に貢献していることは興味深い。

セメリング鉄道については、世界遺産登録後の近年、文献^{六九・七〇}が増えてきている。

以上のセメリング鉄道の事例が示唆するように、奥羽本線の開通とそれにとまなう吾妻連峰の登山観光開発によって形成された吾妻および板谷峠周辺の景観が、「自然と人間との共同作品」としての「文化的景観」にふさわしいといえよう。

五 むすび

本稿では、まず鉄道開通以降の吾妻連峰における登山観光の展開を歴史的に追い（第二節）、ついで近代日本に現れた山岳紀行文学に吾妻連峰がどのように描かれているかをみ（第三節）、最後に吾妻および板谷峠周辺の景観がいかにして文化的景観とみなされるかを明らかにした。それらの検討の結果、奥羽本線の開通とそれにとまなう吾妻連峰の登山観光開発が形成した吾妻および板谷峠周辺の景観は、吾妻連峰の登山諸施設および奥羽本線の鉄道諸施設とその遺構を含んでいるもので、「自然と人間との共同作品」としての「文化的景観」にふさわしいといえることができる。

謝辞

本研究の一部は、文部科学省科学研究費補助金特定領域研究「我が国の科学技術黎明期資料の体系化に関する研究」（課題番号一四〇二二三二〇・・・「機器製造にみる在来技術と導入技術の融合過程の調査研究」）の補助を受けて行った。また、微温湯温泉（福島市校本）旅館二階堂の二階堂匡一朗氏から資料提供を受けた。さらに、河上鐔治、高橋敬一、玉川寛治、堤一郎、野口三郎、高橋壽、吉田久、西村浩昭、奥山修平、那須稔雄、横山孝男の各氏からは、本研究のテーマに関して有益な教示・着想を得た。以上に対して謝意を表する。

注

- (一) 深田久弥『日本百名山』新潮社、一九六四年。新潮文庫版、一九七八年、九四ページ。朝日文庫版（深田久弥山の文庫1）八五ページ。
- (二) 本多勝一「東吾妻山（福島県）」『六〇歳の記念に登った山』悠々社、一九九七年、一三九ページ。
- (三) 奥羽本線福島く米沢間開通一〇〇周年を記念して、一九九九年五月八日に米沢市で「奥羽本線板谷峠越え鉄道遺産の歴史的価値と地域文化」をテーマとするシンポジウムが開催された。同シンポ

ジウム報告論文集（山形産業遺産シンポジウム実行委員会編）参照。
(四) 世界遺産条約運用に関する作業指針（ユネスコ）第三六条。西村幸夫『都市保全計画』東京大学出版会、二〇〇四年、七九二ページを参照。

(五) 第二節の一部は、「奥羽本線板谷峠越えと吾妻登山観光の史的展開」産業考古学会一九九九年総会（一九九九年五月一日、東京）として発表した。講演要旨は、同講演論文集のほか、二階堂匡一朗編『吾妻山回想譜』二〇〇三年、五四六ページ以下に収録されている。

(六) 山崎安治『新稿日本登山史』白水社、一九八六年、三五四ページ。

(七) 槇有恒『わたしの山旅』岩波新書、一九六八年、八九ページ。また、本稿第三節も参照。

(八) 「東北工大舩岡教授に聞く六華倶楽部移転再建」『片平たても通信』第一号、二〇〇〇年一月三〇日、四ページ。

(九) 六華倶楽部を買い取った川島氏は、テレビのインタビューで「建物は地元にあるのが一番よい。米沢で引き取ってくれるなら、いつでもお返しする」という趣旨の発言をしている。

(一〇) 山形県総合学術調査会編『吾妻連峰 総合学術調査報告書』一九六六年、二三五ページ。なお、同報告書は五色スキー場の開設

を一九〇一年としているが、これは誤りである。

(一一) 二階堂匡一朗編『吾妻山回想譜』二〇〇三年、五四四ページ、『付録3 奥羽本線と吾妻山』。

(一二) 二階堂匡一朗編『吾妻小屋日記』一九七七年、グラビアページ。

(一三) 計見東山『東北之壯観 第一編 吾妻山 第一巻 東吾妻』喜久會、一九二一年。

(一四) 計見東山、前掲書、三一ページ。

(一五) 伊藤弥十郎による『吾妻小屋日記』の「序」。

(一六) 実はもう一つ南からのルートもあげるべきであった。それは、磐越西線の川桁駅から沼尻鉾山鉄道を経て、横向、幕の温泉を経由して吾妻の中核たる吾妻小屋にいたるルートである。

(一七) 『吾妻小屋日記』グラビアページ。

(一八) 日本近代史とのかかわりでいえば、五色温泉宗川旅館で、当時非合法化されていた日本共産党が第三回党大会（再建大会）を開催した、いわゆる五色事件をあげておく。これについては、『米沢市史 近代編』一九九五年、六六一ページを参照。

(一九) 槇有恒『わたしの山旅』岩波新書、一九六八年。

(二〇) 槇有恒、前掲書、八九ページ。

(二一) 串田孫一「私の山とスキー」『新選山のパンセ』岩波文庫、

一九九五年、初出は一九五六年。

(二二) 串田、前掲書、八三ページ。

(二三) 串田、前掲書、八六ページ。

(二四) 串田孫一「あとがき」『若き日の山』（日本山岳名著全集7）、あかね書房、一九六二年、初出は一九五五年。なお、本書は一九八八年に集英社文庫の一冊として刊行されている。

(二五) 串田「馴鹿の家」、前掲書、二一九ページ。

(二六) 串田「山と雪の日記」、前掲書、二五二ページ。

(二七) 串田、同前。

(二八) 板倉勝宣「五色温泉より高湯へ」《冬の日記》「山と雪の日記」『山と雪の日記』（日本山岳名著全集5）、あかね書房、一九六二年、一九七ページ。なお、本書は一九七七年に中公文庫の一冊として刊行されている。

(二九) 松方三郎「この本の由来について、その他」、『山と雪の日記』（日本山岳名著全集5）、あかね書房、一九六二年、一六六ページを参照。

(三〇) 槇有恒「板倉勝宣君の死について」『山行』旺文社文庫、一九七三年、一七九ページ、初出は一九二三年。

(三一) 板倉「五色温泉より高湯へ」、前掲書、一九八ページ。

(三二) 板倉、同前、二〇〇ページ。

(三三) 板倉「峠停車場」《冬の日記》「山と雪の日記」、前掲書、一九五〇ページ。

(三四) 板倉「五色温泉スキー日記」、前掲書、一八一ページ。

(三五) 板倉「雪の信飛連山とスキー」、前掲書、二二七ページ。

(三六) 板倉、同前、二一八ページ。

(三七) 深田久弥『ヒマラヤ登攀史』岩波新書、一九五七年。

(三八) 堀込静香編『人物書誌体系14 深田久弥』日外アソシエーツ、一九八六年、「年譜」。

(三九) 堀込編、同前、「著作目録」。

(四〇) 深田久弥「蔵王と五色」『山岳展望』（深田久弥山の文庫3）、朝日文庫、一九八二年、一一六ページ。

(四一) 深田「歳末の雪の旅」、前掲書、一八一ページ。

(四二) 深田「五色から沼尻まで」『深田久弥・山の文学全集I・わが山山』、朝日新聞社、一九七一年に「五色から沼尻へ」に改題して収録。

(四三) 深田『山岳展望』（深田久弥山の文庫3）、朝日文庫、一九八二年、一一八ページ。

(四四) 深田「鹿沢の山山」『わが山山』、中公文庫、一九八〇年に収録。

(四五) 深田、同前。

(四六) 深田『山岳展望』（深田久弥山の文庫3）、朝日文庫、一九八二年、一一九ページ。

(四七) ログルギスト『物理の散歩道』岩波書店、一九六三年。『続物理の散歩道』一九六四年。『第三物理の散歩道』一九六六年。『第四物理の散歩道』一九六九年。『第五物理の散歩道』一九七二年。

(四八) 木下是雄『理科系の作文技術』中公新書、一九八二年。

(四九) 木下是雄「雪くらべ」『物理・山・ことば』新樹社、一九八七年、八五ページ。木下『山 ひと スキー』（木下是雄集2）晶文社、一九九六年、二六ページ。なお、『物理・山・ことば』は木下の古稀を記念して編まれたエッセイ集である。

(五〇) 木下「私のスキーことはじめ」『物理・山・ことば』、七三ページ。「わがスキーことはじめ」『山 ひと スキー』、一〇二ページ、後者は改題されている。

(五一) 木下「雪くらべ」『物理・山・ことば』、八五ページ。『山 ひと スキー』、二六ページ。

(五二) 木下「雪くらべ」『物理・山・ことば』、八六ページ。『山 ひと スキー』、二七ページ。

(五三) 栗野宏「基調報告 板谷峠越え鉄道遺産の現状と歴史的価値・試論」『奥羽本線板谷峠越え鉄道遺産の歴史的価値と地域文化』シンポジウム報告論文集、山形産業遺産シンポジウム実行委員会編、

一九九九年、三ページ。また、栗野「奥羽本線板谷峠の産業遺産（1）鉄道開通一世紀の板谷峠」『金属』第七〇巻一六四ページ、「（2）旧米沢機関区の転車台」同二二六ページ、「（3）旧米沢機関区の機関車庫」同三二四ページ、「（4）スイッチバックの峠駅」同四〇八ページ、「（5）板谷峠と吾妻連峰、滑川鉾山」同四九六ページ、二〇〇〇年も参照。

（五四）認定証は本稿を執筆している二〇〇六年一〇月現在、筆者がお預かりしている。

（五五）栗野宏「世紀越えに相次いで失われた産業遺産―旧米沢機関区の転車台と機関車庫―」『産業考古学』第九九号、二〇〇一年、一六ページ。

（五六）Awano H, Industrial heritage lost under peculiar use conditions and climate: Collapse of the enginehouse of Yonezawa Engine Depot, Japan, International Conference Heritage of Technology-Gdańsk Outlook 4, Gdańsk, Poland, 4-7 May 2005.

（五七）大野雅弘「奥羽本線旧線板谷峠【庭坂く赤岩】」『鉄道廃線跡を歩くⅧ』（宮脇俊三編著）JTB、二〇〇一年、九三ページ。

（五八）同前「奥羽本線旧線板谷峠②【赤岩く板谷】」『鉄道廃線跡を歩くⅩ』（宮脇俊三編著）JTB、二〇〇三年、七〇ページ。

（五九）犬飼 透「奥羽本線福島く米沢間（板谷峠）の旧隧道・旧

橋梁の概要と現況」、(財)山形県埋蔵文化財センター『研究紀要』第二号、二〇〇四年、一一五ページ。

（六〇）栗野 宏、野口三郎「奥羽本線板谷峠のトンネルと関連遺構」産業考古学会第二五回（二〇〇一年度）総会講演会研究発表論文集、二〇〇一年、一三三ページ。

（六一）たとえば M. Palmer and P. Neaverson, *Industrial Archaeology: Principles and Practice*, Routledge, 1998, Chap.2 など。

（六二）二〇〇六年現在、ユネスコの世界遺産サイトのなかで文化的景観のカテゴリーで登録されているものは全部で五一件ある。そのなかには、二〇〇四年に登録された日本の「紀伊山地の霊場と参詣道」が含まれる。なお、UNESCO World Heritage Committee, Guidelines on the Inscription of Specific Types of Properties on the World Heritage List(Document WHC-92/CONF.002/12)を参照。

（六三）文化財保護法研究会編著『最新改正文化財保護法』ぎょうせい、二〇〇六年、八〇〜一〇九ページ。

（六四）西村幸夫『都市保全計画 歴史・文化・自然を活かしたまちづくり』東京大学出版会、二〇〇四年、七九二ページ。そのほか、『世界遺産ガイド 文化遺産編4 文化的景観』シンクタンクせと

うち総合研究機構、二〇〇二年も参照。

(六五)本項の一部は、『新装なったウイーン技術博物館と世界遺産『セメリング鉄道』を訪ねて』『産業考古学』第九三号、一九九九年、15ページ、および「山越え鉄道における鉄道林と山岳景観」産業考古学会一九九九年全国大会（一九九九年一月一二日、龍ヶ崎）として発表した。

(六六)正式なサイト名は「セメリング鉄道」であり、文化的景観のカテゴリーにも含まれているわけではないが、のちに述べるように現地には「セメリング鉄道と周辺景観」との表示があり、地元では文化的景観として認識しているふしがあつて、注目に値する。そこで、本稿では便宜上、同サイトを文化的景観に準じたものとみなすこととする。

(六七)セメリング鉄道のウェブサイト、

<http://www.noe.co.au/partner/trsued/whsemmerinbahn>

(六八)ペンフレントSemmeringbahn: *Auf den Spuren von Carl Ritter von Ghega, ALLIANCE FOR NATURE.*

(六九)木下晃広「世界遺産セメリング線を訪ねて」『鉄道ジャーナル』第三四巻第五号（㉔四〇三）二〇〇〇年、一一二ページ。

(七〇) Les Alpes et l'Himalaya en chemin de fer, *Patrimoine Mondial*, No. 27, pp. 4-19.

(七一) W. Straub, *Carl Ritter von Ghega: Der geniale Pionier des Eisenbahnzeitalters im profunden Porträt*, Styria Biographie, 2004; G. Dinoböl, *Die Semmeringbahn: Der Bau der ersten Hochgebirgseisenbahn der Welt, Österreich Archiv*, Verlag für Geschichte und Politik, 2003; M. Kubinszky, H. P. Pawlik und J. O. Slezak, *Architektur an der Semmeringbahn: Schöne Landschaft, schöne Bauten, schöne Lokomotiven*, Slezak, 2003を参照。

On the Cultural Landscape of Azuma Range and Itaya Pass Formed by Opening of a Railway and Prosperity of Azuma Range's Mountaineering

AWANO Hiroshi

The present work clarifies the following problems: (a) How was the mountaineering in Azuma Range historically developed, after the Itaya Pass Railway (Ôu Main Line from Fukushima to Yonezawa) was opened in 1899? (b) How was Azuma Range described within mountaineering literature in modern Japan? (c) How can the landscapes of Azuma Range and Itaya Pass be considered as a cultural landscape? As a result of the whole discussion, the landscapes of Azuma Range and Itaya Pass formed by opening of the railway and prosperity of Azuma Range's mountaineering, including valuable facilities and their remnants for mountaineering and the railway, can be appropriately termed a cultural landscape as *the combined works of nature and man*.