

関山峠

関山街道

仙山線

「土の道」と「鉄の道」から
宮城・山形の明日を考える

とうほく街道会議

第10回交流会 関山街道フォーラム

報告書

とき 平成26年11月14日(金)~15日(土)



PHOTO : 瀧原 晃

ところ 作並温泉 鷹泉閣 岩松旅館

主催: とうほく街道会議第10回交流会 関山街道フォーラム実行委員会

関山街道フォーラム協議会、みやぎ街道交流会、みやぎ仙台商工会、作並温泉旅館組合、定義観光協会
(公財) 仙台観光コンベンション協会宮城支部、宮城管内町内会長連絡会 [オブザーバー] 仙台市、宮城県、山形県、東北地方整備局

共催: とうほく街道会議、(社) 土木学会東北支部

後援: あおりかいどう会議、出羽の古道六十里越街道会議、越後米沢街道十三峠交流会、ふくしまけん街道交流会、羽州街道交流会、東北みち会議、あきた山の学校、全国街道交流会議
東日本旅客鉄道株式会社仙台支社、河北新報社、朝日新聞仙台総局、読売新聞東北総局、毎日新聞仙台支局、(株) 仙台放送局、(株) 仙台放送、TBC 東北放送、KHB 東日本放送
ミヤギテレビ、エフエム仙台、山形新聞・山形放送

協力: 東北福祉大学・鉄道交流ステーション 支援: (社) 東北地域づくり協会 [みちのく国づくり支援事業]

広告協賛: 鷹泉閣岩松旅館、作並温泉組合、定義観光協会、つつみ屋、(株) ユアテック、(株) アクアラ東北、(株) ガーデン二賀地、(株) 宮城衛生環境公社、みやぎ仙台商工会、(株) テクノ東北、奥田建設(株)

「とうほく街道会議第10回交流会 関山街道フォーラム」実行委員会

11月14日(金)

交流会 第一部「フォーラム」13:00～17:00

◆オープニングセレモニー [13:00～13:50]

◇主催者挨拶 関山街道フォーラム実行委員会

委員長 工藤 秀也

とうほく街道会議 会長 藤原 優太郎

◇来賓挨拶 仙台市長代理(宮城総合支所長) 小野 真一 様

国土交通省東北地方整備局道路部長

代理(地域道路調整官) 簾内 章也 様

宮城県震災復興・企画部参事

兼震災復興政策課長 千葉 隆政 様



平成26年度土木学会選奨土木遺産
「仙山線鉄道施設群」認定書授与式

◆認定報告

土木学会選奨土木遺産選考委員会東北支部委員
東北大学 後藤 光亀

◆認定書・銘板授与

受賞者：東日本旅客鉄道株式会社仙台支社
関山街道フォーラム協議会鉄の道部会

◆基調講演 [14:00～15:00]

「歴史に見る街道と地域 ―関山街道と奥州街道―」

講師：平川 新氏（宮城学院女子大学 学長・関山街道フォーラム協議会 会長）

◆分科会（パネルディスカッション）[15:20～17:00]

【土の道分科会】

「関山隧道の果たした役割と今後の仙山交流について」

コーディネーター 宮原 育子 氏（宮城大学大学院事業構想学研究科教授）

パネリスト 小形 利彦 氏（歴史家・日本大学講師）

阿部 公一 氏（万世大路研究会代表・(株)ネクスコ・エンジニアリング東北 常務取締役）

山田 浩久 氏（山形大学大学院社会文化システム研究科教授）

【鉄の道分科会】

～交流電化試験開始60周年・新幹線開業50周年・土木学会選奨土木遺産認定記念フォーラム～

特別講話「鉄道技術史における仙山線」小野田 滋 氏（土木学会選奨土木遺産選考委員会）

「仙山線の魅力とその利活用方策について」

コーディネーター 星山 幸男 氏（東北福祉大学総合福祉学部 教授）

パネリスト 加藤 榮一 氏（関山街道フォーラム協議会 鉄の道部会長）

山下 英一 氏（東北芸術工科大学デザイン工学部 教授）

米山 淳一 氏（地域遺産プロデューサー）

アドバイザー 後藤 光亀 氏（東北大学大学院工学研究科 准教授）

交流会 第二部「街道談義」17:30～19:30

郷土料理や地酒による交流会

◆ 街道パネル展 ◆

11月14日(金) 12:00～17:00

関山街道フォーラム協議会・東北各地の街道関係団体の活動紹介および雪防災・東日本大震災のパネルなどの展示

11月15日(土)

探訪会 受付 8:45～

【土の道:定義如来への落人伝説コース】

【鉄の道:仙山線の鉄道遺産コース】

実行委員長あいさつ

とうほう街道会議第10回交流会
関山街道フォーラム実行委員会

委員長 工藤 秀也



本日は「とうほう街道会議第10回交流会 関山街道フォーラム」に平日にもかかわらず多数の皆様のご参加をいただきありがとうございます。また、第10回という節目であるこの大会が、この仙台市宮城地区にある作並温泉を会場に開催ができましたこと大変嬉しく思います。

さて、私共の実行委員会の中心になって活動している関山街道フォーラム協議会は、仙台市の西部地区において、歴史、文化、環境問題などをテーマにそれぞれ活動をしている約20団体がネットワーク組織として平成24年12月発足いたしました。それ以来約2年間にわたり部会を設けて「土の道部会」はマップ作成や探訪会の事業を、「鉄の道部会」は関山街道と並行して走る仙山線に焦点をあてた事業に取り組んで活動をしてまいりました。

先程、フォーラムの開会に先立って行われた平成26年度土木学会選奨土木遺産「仙山線鉄道施設群」認定書授与式は、「鉄の道」部会の活動の成果だと思っております。現在のJR仙山線において、60年前に日本で初めて交流電化に成功したことにより、この技術が新幹線に引き継がれました。こういう意味で仙山線は、日本の鉄道技術発展に大きく貢献したといっても過言ではありません。

本日のフォーラムのテーマは、「土の道」である関山街道と「鉄の道」である仙山線から宮城・山形の明日を考えるととなっております。このとうほう街道会議は、毎年各県持ち回りで開催されており、それぞれの地域の理解と魅力の発信に大いに寄与しているところではないかと考えています。

併せて、私達は2011年の東日本大震災を経験することにより、広域連携の重要性を知ることとなりました。このとうほう街道会議交流会を通して更に各地域の皆様との交流が実りあるものになるよう願っております。

最後になりますが、このフォーラムの開催にあたり、関係の皆様方、企業、団体、行政など各方面から多大なご助力とご支援を頂きましたことに実行委員長として心から御礼を申し上げます。



表紙画解説：関 善内『追想～その1』より（仙台市歴史民俗資料館蔵）

関善内（明治44年～平成2年）は、堤人形の絵付け職人である。画集『追想（おもいで）』（昭和50年）は、失われていく風景や伝統への郷愁から、堤焼と堤人形の製作工程と販売や江戸・明治・大正の境界線の記憶を描いた絵と説明文の構成である。“その1”の「関山峠」には、つづら折れの峠道を木箱と妻や鉢を大八車で運ぶ様子が描かれている。解説には、明治15年の関山隧道等の完成により、「昔の山越へは救われたものの依然として旅する人は悪路と峻険な峠に悩まされていた。堤焼とおひなこ（堤人形）の行商を続けた堤の人々は、この難所に荷物を満載した大八車を引へて越えたのだ」と堤焼が険しい峠を越えて山形方面にも行商されていたことを記している。

基調講演

『歴史に見る街道と地域 — 関山街道と奥州街道 —』

ヒトが歩き、モノを運んだ街道は、ヒトとヒトの交わりの場となり地域と地域をつなぐ大動脈となりました。
しかし街道は、もっと多面的な役割を果たしていました。
東日本大震災を経験することによって見えてきた
街道がもつ意義について、関山街道と奥州街道などを事例に
新しい視点から講演いただきました。



講師

平川 新氏

宮城学院女子大学 学長
関山街道フォーラム協議会 会長

仙台城築城と奥州街道の成立

政宗は、もともと米沢を拠点にしていたが、天正19(1591)年、25歳の時に豊臣秀吉から岩出山に移ることを命じられます。その後、関ヶ原の合戦が済んだ直後、慶長6(1601)年に仙台築城に着手をする動きをしています。

なぜ、岩出山を拠点にせずに仙台に移って行ったのかということを紹介します。

岩出山は、出羽街道沿いで、この街道1本のみです。当時、中世に出来た奥大道という道がありますが、そこからも外れた位置にあります。

ところが、仙台は、南北、東西のいくつもの道路が交差をする場所になっていました。しかも、塩竈や石巻の港にも近く、名取川、阿武隈川、北上川など内陸との舟運も仙台湾を中心にして繋がっています。立地上は、非常に優れた場所にあるということで、交通・経済上や政治の拠点になり得る場所だと考えていたのだと思います。

それによって、どのような変化が街道に発生したのか。

戦国期の中世までは、南北を繋ぐ奥大道がありました。その道筋は、北目城、小泉城、そして松森城、岩切城、利府城と繋いで、北に抜ける道だということが調査で分かって来ています。

政宗が仙台に城と城下町を作ることにより、この道の南北の軸線が少し西側にずれ、江戸時代の奥州街道が出来ました。

仙台城の築城が始まった1601年には、既に増田宿、中田宿があったという記録があります。増田宿は、築城以前からの奥大道の宿場でもあった可能性があります。しかし、築城時に、増田宿と仙台下では、距離が長いということで中田が1601～1610年の間に、長町は1612年に新たに宿立されたようです。【図A】

この宿立の時、近在の人々が強制的に集められると考えられがちですが、そういうことはありません。江戸時代の全国の五街道では、宿場として地割りされたところに移住すれば、土地にかかる地子(ちし)の免除制度があり、それによって宿場を整備していきました。仙台でも同様の政策がとられたと考えて良いと思います。

街道に刻まれた災害の歴史

～ハザードマップから分かること～

【図B】は、2011年の大津波直後、私共の研究室が震災直後に撮られた航空写真を見ながら浸水域を地図に記入したものです。

私はこの浸水域図を見て、大変驚きました。かつての浜街道は今の国道とおおむね同じラインですが、津波が浜街道まで到達していないギリギリの所で止まっていることが一目瞭然だったのです。

果たしてどうしたことだろうと色々と考えました。

2011年大津波のちょうど400年前の1611年に「慶長の大津波」が発生しています。その時の浸水域もほぼ今回と同じくらいだろうということがこれまでの調査で分かっています。

奥州街道と浜街道が整備されたのは1600年代で、慶長大津波が発生した同時期ですから、街道のラインや宿場の場所の決定に影響しているのではないかと考えました。ただし、因果関係は未だ証明出来ていません。

しかし、そこからいろいろな考え方を発展出来ればと思っていますので、皆様もこのような事例がないかどうかを、是非調べていただきたいと思います。

この様な発想を持っていくと、災害と街道、宿場については結構いろんな関係がハザードマップなどから見えるようになって来ました。

【図C】は、阿武隈川が氾濫した時の岩沼市のハザードマップです。水色が濃いほ



【図A】

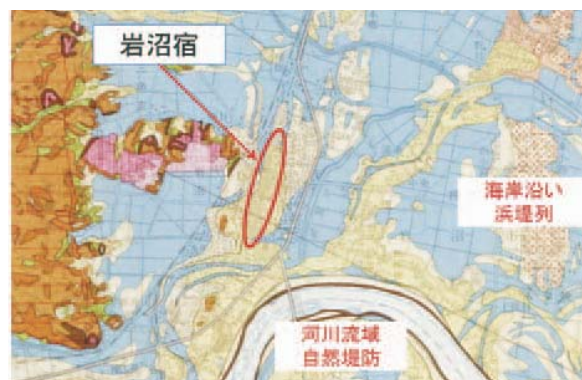


【図B】

(作成：宮城資料ネット)



【図C】



【図D】 (ベースマップ：国土交通省資料)

ど浸水度が高いということになります。

薄い黄色が塗られ、浸水しても50cm程度の浅いところに奥州街道や岩沼宿があります。

【図D】は、岩沼の地形分類図ですが、微高地になっているところに岩沼宿が造られたことが分かります。

これを今回の津波被害と重ねて見ると、黄色の微高地のところは、浸水はしたけれど、家は流されていない地域になります。

このことから、江戸時代より以前の自然集落は、津波が来るということを想定して、安全な場所に集落を形成していたということが、立地上から明確に裏付けられたことになります。

また、白石市のハザードマップでは、白石川と斎川が氾濫した時にどこまで浸水するかが色分けされていて、城下は全く浸水しない場所にあります。奥州街道は、浸水域を通らざるを得ないところはありますが、出来るだけ浸水度の低いところが選ばれていることが見えてきます。

先人達は、地形を読んで町づくりをしていた。私たちは今回の災害を経験することによって、今まで知られていなかった先人たちの隠された知恵が見えるようになってきたと言って良いだろうと思います。

もう一つの事例として、日光街道の途中に古河(こが)という宿場があります。この古河城は、今はありませんが、渡良瀬川の中ノ島に城を構えた水城といわれるものです。戦国期に作られているので防衛を最優先にしています。

この武家屋敷は、防衛の拠点になる城に隣接しており、古河市のハザードマップから見ると浸水度が高いところですが、一方、日光街道や宿場は完璧に浸水域でないと造られています。災害や洪水の視点で見ると、経済活動や住民生活の拠点になるところは、災害の被害が低いところが選ばれています。

古河藩の古文書を見ても武家屋敷の移転はされていません。そのため、災害の対処としてどのような工夫がされているのかというと、明治3年の資料に『御藩中様方、水御宿町分書抜帳』というのがあり、洪水の時、武家屋敷の各戸が避難する町人屋敷が指定されていたことが分かりました。避難所を指定することは、現代の防災対策から生まれてきたも

のではなく、江戸時代から対策が取られていたのです。

従来の歴史研究では、宿場が造られるのは経済的な中心地や交通の要地であり、城下町もこのような要件を備え、かつ政治の中心であるといわれていたわけです。

しかし、この様ないくつかの事例を見てくると、宿場町と街道の設計は災害と関係があるのではないかと考えられます。したがって、洪水とか津波、土砂崩れといったことを意識して、全国の宿場や街道のルートなどを点検していくと、そういう災害に対処する姿が見えてくるのではないかと思います。

関山街道の成立

関山街道の宮城県側にあった愛子、熊ヶ根、作並の宿場はいつ頃出来たのか。

愛子の小松家が、1600～1630年代くらいに宿場の役人である検断を務めたという記録があります。慶長年間、1600年初めの段階で、すでに愛子宿があったと想定出来ます。熊ヶ根宿は、戦国時代に国分氏家臣の六丁目氏が住んでいたということで、天正16(1588)年の記録に町屋敷という記録があり、一定の集落が形成されて宿場の機能を持っていたと推測出来ます。作並宿は、元和年間、1610年代に新国掃部が作並番所で役人をやっていたという記録があり、宿立がされていたと考えて良いと思います。

まとめると、関山街道宮城側の宿場は、1600年代～1610年くらいの間に出来上がったと考えられます。

なお、この街道沿線には、中世の館として、青葉山を越えて郷六館、南館、御殿館、熊ヶ根城、作並の平賀館がありました。これらの館が概ね街道沿いに出来ているということは、この段階から出羽国と繋ぐ重要な道筋であったと考えが良いと思います。

仙台城の築城による奥州街道の道筋の転換がありましたが、関山街道でも道筋が変わったことが確認出来ます。【図E】の地図は明治初年のものですが、黄線の江戸時代の前まで使われた最上古道がありました。赤線が江戸時代の関山街道です。落合の河原まで降りていった所に土橋を架けて広瀬川を渡り、道路を直線にして、愛子宿が作られています。



【図E】 (ベース絵図：宮城県公文書館蔵)

愛子宿は1600年代初めに町立てがされたので、元々ここに集落はなかったのです。土地を免税にして人々を集めると宿場が成り立ち、それと併行して街道の付け替えが行われたということです。

それまでの最上古道のように、山沿いの道路の作り方と明らかに街道設計の思想が違うことが、ここからも見られると思います。

天保の飢饉と関山街道

数年前に仙台藩重臣の遠藤家文書が発見されました。遠藤家は迫に領地を持っていましたが、子孫が白石にお住まいです。その中に、天保7年(1836)の天保の飢饉の記録がありました。東北では20万とか30万とかの人が餓死や病死をしたと言われていますが、仙台藩も米不足で、江戸や大阪に行って買い付けたわけです。

この文書の中に「酒田で購入した米は、最上川の川船を用いて清水(新庄)で陸揚げし、中山・尿前から領内に運んでいたが、10月末から11月(旧暦)には雪が深く、牛、馬、人足のいずれも通行止めになった」、せっかく米を買い付けても、雪が深くで仙台藩に運べない。そして、「清水から仙台までは大いに遠路である」ということで、別ルートの「清水から大石田(尾花沢西隣の河港)まで運んで陸揚げし、そこから関山・坂下通り、作並口から運び込んだ方が道筋も良い」「里数も少なく、経費も格別に安くなる」という内容でした。

この嶺渡りについては、『宮城町誌』史料編の中にも出てきます。天保の大飢饉の天保7年「12月10日まで惣しまい申し候(で仕事が終わった)、雪ふらず、坂下御穀通申し候(嶺渡りで物資を運ぶことができた)」と書いてあり、遠藤家文書と符合します。

2011年の大津波の時、この関山街道を多くの救援物資が通ったとのことですが、天保の大飢饉の時にも、関山街道が仙台領民に米を運ぶ大変重要な役割を果たしたことをこれらの記録からも確認出来ます。

では、どのような方法で関山街道の嶺渡りをしたのか。

「上羽へしよこ(背負子)いたし申候」と同史料編にあります。これは牛や馬で越えられない峻嶲な山道であるということを示しています。ただし、牛馬は皆無だったかという、そうでもなかったと読めるような記録もあります。牛は、馬より山道に強いですが、時々は無理をして荷物を運んでいた可能性があったと思いますが、牛を頻繁に登らせられるような道筋ではないのです。

では、なぜわざわざ嶺を渡るのでしょうか。一番峻険なところを登って一番高いところを通っていくということで、もっと低い山や谷筋をいけば楽だろうと思うわけですが、全国的にも嶺伝いの古道が結構多いのです。

嶺渡りの理由としては、斜面崩落、雪崩などのリスクと峻険な山道を登る難儀さとの選択であろうと思われます。尾根

の南側は雪解けが早く、また急斜面を登っていった尾根筋は比較的平坦で、距離も短くなるという特徴があります。

明治維新期の横断道路構想

明治以降、どのような動きがこの地域で出てくるかについて説明します。

江戸時代の街道は、【図F】に赤線で示した関山街道、二口街道、笹谷街道や北側には最上街道軽井沢越え、更に北へ行くといくつもの横断道路があります。

明治になると、笹谷峠の切抜(バイパス)、二口街道改修、駒新道、猪野沢新道、御所山(舟形山)越えなど【図E】に黄線で示した新道の開発計画がどんどん出されてきます。

江戸時代までは、藩境の警備が厳しく、交通の自由がなかったのです。幕藩体制が崩壊することによって、それぞれの地域の有力者によって、奥羽横断道路構想の提案がされることになります。

この様に、いろいろな地域から道路開設要望があり競い合います。そのため、官費を投入するメインルートを決める必要があり、最終的にこの地域に残ったのが関山隧道ということになります。

明治15年(1882)にトンネルが掘られ、馬車で通れるようになったのです。そして、昭和43年(1968)に現在の関山トンネルが開通しました。

関山隧道開通の効果

馬車が走ることが可能になったので、宮城県側の海産物が山形側へ、また山形側からも山形の産物が仙台や塩釜の港へ運ばれるようになりました。

そして、通行人も数十倍になったと記録されています。

作並温泉は、江戸時代後期に岩松旅館によって最初に開かれます。仙台北下から役人や殿様も来たという記録もありますが、「山間ノ一寒村」、「農夫ノ来浴」が主でした。開通後は、「旅舎浴場も大に改良」して、規模も大きくなり大繁盛したということになります。

今日は、戦国時代から明治初めまでの話でしたが、「街道」が地域間交流に果たす役割は非常に大きいものでありました。そして、それぞれの地域の生業の拠点にもなっていったということを紹介しました。



【図F】

(作成：東北大学 佐藤 大介氏)



土の道分科会～パネルディスカッション

『関山隧道の果たした役割と今後の仙山交流について』

多くの道路整備などを進め土木・鬼県令と呼ばれた
山形県令の三島通庸(みちつね)の事績と
三島による関山隧道開鑿がどのような役割を果たしたのか。
また関山街道を通じた
今後の更なる仙山交流に向けた
方策について語り合っていました。



コーディネーター
宮原 育子氏
宮城大学大学院
事業構想学研究科教授

山形県初代県令三島通庸と関山街道

パネリスト 小形 利彦

三島の山形県令以前

【写真A】は、山形で見つかった明治12年頃の写真です。

三島は、天保6年(1835)鹿児島生れで、生家は鹿児島中央駅近く上之園町の西郷隆盛屋敷跡に隣接しています。パネリスト 小形 利彦

三島は、都城の地頭(県令)を経て、明治4年、東京府権参事になり、大火後の銀座復興や地租改正による地籍図作成、地券交付事務を担当しました。



【写真A】

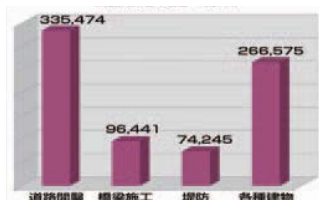


【図A】

山形県令～道路の整備

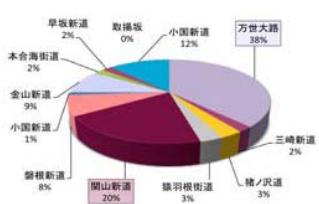
明治7年から酒田県令、明治9年8月に統一山形初代県令になります。そして、土木工事のほか、県庁などの官庁街整備に取り組みました。土木県令といわれますが、山形のランドデザインは、三島なくしては考えられません。【図A】は、道路開鑿箇所、栗子隧道【図の①】、秋田県境の金山新道【⑦】や新潟県への小国新道【⑪】、そして関山街道【④】などがあります。

【図B】は土木建築費用で、道路が1番で、次が建物です。【図C】は道路別内訳で、万世大路、関山の順です。



【図B】

(単位: 円)



【図C】

就任年の12月に栗子山隧道に着工しますが、内務省雇のエッセルに、トンネル位置・標高の決定やトンネルの掘削についてアドバイスを貰っています。そして、明治14年、栗子隧道の開業式は、明治天皇御臨席の下に行われました。

関山街道建設

関山は、冬の通行のため栗子と同様にトンネルが必要という三島の主張が通り、明治12年に宮城側、翌年、山形側の東根市の若宮八幡神社で安全祈願を行い着工します。

関山街道は、山形から中山町、寒河江市、河北町を通って行く区間と天童からの区間を一期と二期に分けて計画しました。そのための費用が多額ということで、トンネルの方は国の補助で、他は地域の負担で進められました。

しかし、工事用ダイナマイト運搬中の爆発事故で多くの人が亡くなりました。宮城側の坂下に石碑があり、揮毫は三島の孫通陽(みちはる)です。しばらく経って、地元の養泉寺住職が中心となって慰霊祭をしました。慰霊碑は山形県側の大滝ドライブイン脇の大滝不動尊にあります。

今も残る旧関山街道の跡

旧道を雪解け直後に歩くことは可能で、昭和12年に拡張した隧道や石積擁壁、橋が残っています。現在、隧道両坑口は柵がされ、中は水がたまり、一部崩れ【写真B】でいます。平成20年に経産省の「近代化産業遺産」指定され、山形側坑口にプレートがあります。



【写真B】

三島の土木工事に対する評価

大久保内務卿の構想がありましたが、三島は山形県、宮城県、福島県、栃木県を1つの地域として、道路は近代化の象徴として取り組みました。予算の付け方、資金の集め方などが非難されました。将来利益を受けるから無償で働けと強制しました。一方、中央官僚の権威なども巧みに利用したり、最新の土木建築技術を取り入れました。

山形・宮城間の歴史的変遷と利用

パネリスト 阿部 公一

山形・宮城間の歴史的幹線道路の変遷

【表A】は、奥羽山脈を山形へ越える街道の一覧表で、時代的な変遷が見えてきます。古代官道は笹谷や鍋越峠を越えていたという記録があります。江戸時代の参勤交代は、初め笹谷ですが、その後羽州街道の金山峠に移りま



パネリスト 阿部 公一

峠	峠の標高	古代・中世の交通路	江戸期の街道	明治期の馬車道	昭和期の自動車道	高速道路	現在の道路
鬼首峠	869m				○		国道108号
堺田越え	354m		○		◎		国道47号
鍋越峠	514m	◎	○		○		国道347号
銀山越え	600m	(◎)	○				廃道
関山峠	700m		○	◎	◎		国道48号
笹谷峠	906m	◎	◎/○		○	◎	山形自動車道 国道266号
刈田峠	1,545m				○		主・白石上山線
金山峠	623m		◎				主・上山七ヶ宿線
二井宿峠	568m		○	○	○		国道113号
鳩峰峠	790m				○		国道399号
明神峠 (菓子山)	850m	○		◎	◎	◎	東北中央道 国道13号
板谷峠	755m		○				県・板谷米沢停車場線

【表A】 ◎: 主要幹線道路として利用 ○: 幹線道路の補完として利用

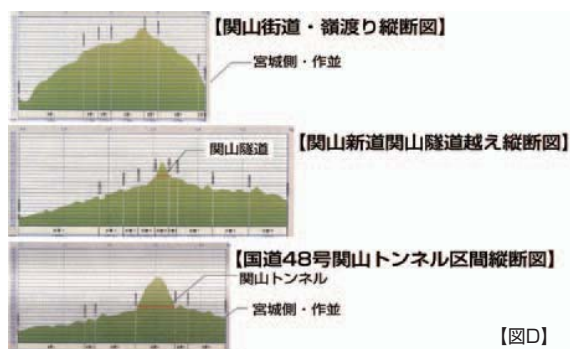
す。そして、明治時代は関山と明神峠・菓子で、昭和40年代になると国道47号堺田越え、国道48号関山及び国道13号菓子です。現代は高速道路の山形自動車道が笹谷、今工事中の東北中央道は菓子です。

道路の進化と路線位置の変遷

道路のルートは、どんな観点で決まるのか。まずは、起終点を短絡し、山脈を楽に越えるため鞍部の峠を越えます。そして、土木技術が進展するとトンネルを掘ります。考慮すべき点として他に気象障害などがあります。次に、社会的な誘導・制約として、交通の需要や社会ニーズの変化などがあります。3点目として、大きな橋や長大トンネルなど土木技術の発展により、ルートの選び方に自由度が出てきます。

これらによって、関山峠を越える道路もその標高が下がるなど時代的に変化しています。

関山越えの3ルート比較



【図D】は関山3ルートの縦断面図です。嶺渡りの尾根道(図の上)は、登り口は勾配がきついが、上はかなり平坦です。それが、三島の関山(図の中)になると中腹を通り、トンネルを抜き、勾配は山形側がほぼ一定の7%、宮城側はほぼ5%です。現国道48号(図の下)は谷道で、中規模のトンネルを掘り、勾配は三島の道とほぼ同じです。

三島の頃は、近代道路技術の入口に立っていて、道路を計画的に配置して、勾配を荷車、馬車の登坂能力から決めた。昭和12年に自動車が行ける様に改築したが、荷車と自動車の登坂能力はほぼ同じで、ルート変更はほとんどありません。そして、高速モータリゼーション時代になるとルート変更が生じてきます。

三島の道路づくりに対する評価

まず、縦断面勾配をほぼ一定に抑えて、荷車、馬車が通行できる道路を計画的に造ったことです。これが日本で初めてのハイウェイといって良いと思います。私は高速道路技術者として、万世大路と関山は高速道路の聖地だと思っています。

次に、山形、仙台や野蒜だけではなく、当時、新潟港や小

国新道(現国道113号)も整備していますから、日本海と太平洋を繋ぐ大きな国土軸が三島と大久保の頭にあったかと思います。後に日清や日露戦争が起きますが、大陸をかなり意識していたと思うのです。

関山隧道開鑿が 仙山交流に果たした役割について ～ディスカッション～

○宮原 ディスカッションの1つ目のテーマについて、お願いします。

○小形 関山がレベルの高い整備をした背景にあるのは、山形県内陸部と野蒜港を結ぶ計画だったのです。

また関山は、明治20年に東北本線が仙台まで開通したこともあり、山形県内陸方面はむしろ、秋田県、弘前方面から仙台や東京などに物資を運ぶ重要な路線でした。関山の郵便局には、運送人夫50人、人力車50台、荷車200台、宿屋10数軒あったという記録があります。その後、昭和12年に拡幅して、大型車が通行可能となり、山形・仙台間のバスが直通運行になったそうです。

更に、昭和43年現トンネルが掘られモータリゼーションの幕開けとなりました。行商(買出し)が鉄道から車となり、朝早く仙台、塩釜方面に仕入れに行き、昼前後には新鮮な魚介類が店頭

に並ぶようになり、山形市周辺の食生活を大きく変えました。○阿部 宮城・山形間交流の現状を説明します。県境越えの車両は往復合計32,336台/日。うち山形自動車道は18,520台、分担率56%、国道48号関山は9,019台で、2ルートで83%。国道47号中山峠は8%です。

高速バスは現在、仙台・山形間は平日80往復/日、酒田などの路線も含め約100往復。輸送人員は平成24年度177万人(約5千人/日)です。

江戸や三島の時代から、これだけ大きく変化しています。

○山田浩久(パネリスト) 本来、南北方向は歴史軸として重要で、大正・昭和の時代にも物流などの南北移動が、地域の開発を促進して来ました。しかし、地域の先行きが非常に難しい状況の中で、

風土や歴史の違う地域が連携して、新しい文化を創っていく必要が生じています。その意味で、東西の軸は今後非常に重要になってくると思います【図E】。例えば、山形市と仙台市に



【図E】

は、県内に一緒になって発展していくような都市は少なく、仙台と山形との経済交流は新たな経済圏を創生していく大きな要因となるでしょう。このほかにも、宮城の「海の文化」と山形の「山の文化」を体験し合う観光交流や農産品加工に関する技術交流などが考えられます。

奥羽山脈を跨ぐこのような東西連結を明治期に考案し、それを実現した三島通庸の先見の明には驚きを隠せません。明治の技術では、関山を抜ける道路しか造ることが出来ませんでした。その結果、天童や東根といった経由地の発達を見ました。仮に仙台と山形が直結していたら、東根や天童の発達は今よりもっと低調だったと思います。このおかげで、村山地方の自立性、自意識が高まったと言えます。

【話題提供】

関山街道フォーラム協議会 土の道部会の活動

鈴木博美(関山街道フォーラム協議会土の道部会)

関山街道フォーラム協議会は、沿線の20団体により組織され、平成24年春開催の「関山街道フォーラム」の成功を契機に12月正式発足しました。その活動として、各団体の案内マップ等を統一した散歩マップ【写真C】を平成26年2月完成・販売し、他に探訪会も実施してきました。今後はマップを活用した探訪会を増やし、楽しんで歩ける宮城地区を目指しています。



【写真C】

今後の更なる仙山交流に向けた 方策について

～ディスカッション～

○宮原 それでは次のテーマについてお願いします。

○小形 関山を通った正岡子規、国木田独步、長塚節などの作家もいるので、歴史文学の道トレッキングコースとして整備をしてはどうかと思います。

○宮原 更に、三島をテーマに東根の若宮八幡や山形市内の関連箇所を巡るルートづくりも考えられますね。

○阿部 かつて、日本の貿易相手国のNo.1はアメリカで、今は中国との日本海側の物流が注目されています。そこで、日本列島横断軸のうち一番短い仙台と酒田間を今後どうしていくか、そのため関山、山形道、月山越えをどうするのか、についても国土政策として考えていく必要があると思います。

また、山形県的高速道路整備率の現状は、全国で下位クラスですが、現在、東北中央道などの高速道路整備が急ピッチで進んでおり、平成30年頃までには、かなりのネットワークが完成します。そのネットワークを如何に有効活用を図るかも課題です。

もう一つは、宮城は、米のモノカルチャーで、仙台一極集中です。しかし山形は盆地がたくさんあり、盆地毎に地域文化が育まれて来たと思います。私は「多様性を抱えた山形は宮城・山形の宝物、共有物だ」と考えています。お互い良いものを共有し合うことが、今後の仙山交流の一つのヒントになると思っています。

○山田 仙台・山形の交流を考えた場合、定時性のある山形道は重要ですが、観光を考える時は、車窓からの景色や寄り道を楽しめる関山道を利用したいところです。そこで、山形道と関山道の双方の利点を活かした観光周遊ルートの開発が重要になります。関山道沿線の観光資源に連続性を持たせ、宮城・山形両県の観光を日帰りで提案することができれば、山形のサクランボ・蕎麦や仙台の買物・作並温泉など、隣接県の観光客を相互に引き込むことが可能になるでしょう。

自動車交通についてさらに言えば、東北中央道がまもなく開通します。東西交通を重視することはもちろんですが、東北道や東北中央道による南北方向の流動を円滑に東西方向の流動に繋げていくことが今後の課題となると思います。

もう一つ提案は、東根市高崎付近で分岐する国道48号についてです【図F】。この分岐点で3方向に分かれる道路にはそれぞれに明確な用途があります。北の道路は、東根旧市街地、東根温泉への道ですし、南の道路は国道48号の本線で、天童市街地、天童温泉や山形方面に向かいます。また、直進する中間の道路は、自衛隊駐屯地、神町、山形空港に直結し、東根市のフルーツラインとなっています。このような重要な分岐点でありながら、仙台側からの案内がないので、東根



【図F】

市に人が流れ難い状態です。これを変えるのが山形側の最初の取り組みと考えています。

関山街道の今後について

～ディスカッション～

○宮原 最後のパートになります。私が座長を務める「仙山カレッジ」の30回目が先月開催され、東根市長が国道48号高規格道路化を話題にしました。その発端は、2月の大雪による雪崩のため国道48号が長い間交通止で大変だったということです。これについて、どの様に考えるかご意見ををお願いします。

○小形 昨今、山形市、寒河江市や北村山方面などから仙台に進学する学生が多くいます。その経路は、山寺駅まで車、山寺ー仙台は仙山線利用で、年々増えているということです。そのため、関山経由で直接通勤通学出来たら良いと思います。冬期閉鎖という道もあり、関山は大事な生活道路にもなっています。特に関山除雪ステーションから作並間を新しい道路、又は4車線化や登坂車線を増やしてほしいと思います。

○山田 3.11大震災時の支援輸送実態を踏まえると、地形・気象条件に左右されない道路を一本でも多く増やしておくことが、今後の災害に備える上で重要だということは誰もが認めると思います。

しかしながら、高規格化を申請するためには、仙台を中心とする県境を越える規模での超広域圏の形成が前提になります。また、国の事業ですが、県や政令指定都市は事業費の一部を負担しなければなりません。

国道48号自体の重要性が高くても、超広域圏の形成と事業費の負担が大きな壁となることは必至であり、宮城・山形両県や仙台市は国道48号線の高規格化に慎重にならざるを得ない状況があります。また、高規格化による自然環境影響評価や沿線地域で生じるであろう交通渋滞に関する調査も必要になります。高規格化は当該道路だけの問題ではないということを考えなければなりません。

○阿部 制度上もありますが、我々のライフスタイル、産業構造もよく調べて、今後の道路ネットワークや高規格化の費用・効果という中で検討する必要があると思います。

まとめ

○宮原 今日の基調講演やこの分科会の中で、色々な人達が道路を構想し、私財を投げ打ったり、官費を引いたり様々な形で造って来たことが大変良く分かりました。

一方で、国土や東北の横軸・縦軸整備の中で、道路造ることはかなり難しいことになっているということで、昔と今の道づくりでは違うということを感じていました。

しかし、これからの仙山圏の将来を考える上で懸念されるのが、蔵王山の火山活動が活発化しているのではという話題です。ハザードマップによると山形自動車道も30cm前後の降灰が予測されており、交通途絶が想定されます。また、これから、このような大きな自然変動や変化に対して、私達がこの空間的な関係をどの様に保っていくかということを考えることは、重要なことだと思えます。

昔の人達が災害を避けながらインフラ整備してきた歴史を学びながら、これを有効活用して行く必要があります。そして、平時における交流により人的バリアを張っていく部分と、このような道路整備でバリアを張ることも重要ではないかと思えます。昔から人が移動する中で様々な危機があり、その課題は時代で違ってきます。私達のこれからの課題の一つに、このような自然環境の変化も入れなければならないと思いました。

平成26年度土木学会選奨土木遺産 「仙山線鉄道施設群」認定報告

土木学会選奨土木遺産選考委員会東北支部委員
東北大学 後藤光亀



土木学会選奨土木遺産とは、「技術的に優れている」「景観デザインが優れている」「地域にさまざまな形で貢献し、愛されている」ということが大きな選定の理由になります。

今回の「仙山線鉄道施設群」の認定に向けた動きについて報告します。

平成24年度から地元の方々に認定に向けた動きをしていましたが、2014年度がちょうど交流電化試験開始60周年、新幹線開業50周年に当たるということで、約1年半近くの時間をかけて取組んだ成果を、今年の3月に土木学会選奨土木遺産選考委員会宛に公募の提出をいただきました。これを受けて土木学会東北支部・選奨土木遺産選考委員会で審査し推薦を付け、本部での審議を経て9月の土木学会理事会において正式に認定となりました。

今回認定された「仙山線鉄道施設群」をご紹介します。最初は橋脚が鉄骨構造のトレスル橋です。【写真1】は、熊ヶ根鉄橋(第二広瀬川橋梁)で、橋脚が非常に高く、美しい機能美の象徴的なものです。他に、トレスル橋脚が2基ある新川川橋梁、1基だけの荒沢川橋梁があります。

【写真2・3】は仙山隧道です。隧道の長さは5,361mで、開通当時日本第3位の長さでしたが、硬い岩と一時大量の湧水のため非常に難工事だったようです。【写真4】は、隧道の途中にある電車を交換する信号所です。トンネル内に有るのは全国的にも珍しいものです。

次に転車台です。転車台はもともと山寺側も作並側も土砂等に埋もれておりました。山寺側の転車台【写真5】は、2005年5月に山寺の観光協会などの有志によって清掃され復活し、今では非常にきれいに見えています。一方、作並側の転車台も今年3月、地元の方々が力を合わせて発掘・清掃をされ、現在は【写真6】のとおり、きれいな状態になっています。

【写真7】は作並駅に残っている旧機関区の機関庫です。中の骨組みは鉄道のレールで組み立てられています、アメリカ製のレールが再利用されています。また奥新川駅には、【写真8】の奥新川直流変電所が残っていますが、この柱にもドイツとイギリスの鉄道レールが再利用されています。また作並駅には、【写真9】の交流電化発祥地の碑があります。交流電化のものが明確に残っているわけではないので、この碑を認定させていただきましたが、これは全国的にも珍しいかもしれません。

平成26年度、全国で選奨土木遺産に認定されたものには、北海道の松前港福山波止場、東京の羽村取水堰、配水塔や廃坑になったトンネル、珍しいところでは江ノ島電鉄、兵庫県では明治末期の建設当時は東洋一高い橋梁だった旧余部(あまのべ)橋梁(現地へ部分保存)なども含めて、22件であります。



【写真1】



【写真2】



【写真3】



【写真4】



【写真5】



【写真6】



【写真7】



【写真9】



【写真8】

特別講話 『仙山線の鉄道技術史』

仙山線鉄道施設群が選奨土木遺産に認定されたことを記念して「鉄道技術史における仙山線」をテーマにお話をいただきました。



講師

小野田 滋 氏

(公財)鉄道総合技術研究所
情報管理部担当部長

仙山線の建設・電化史

仙山線は、大正から昭和に変わる年(1926)に着工し、昭和4年に仙台～陸前落合間の開業後、昭和6年は陸前落合～作並間、昭和8年には羽前千歳～山寺間と延伸し、昭和12年に最も難工事の仙山トンネルが完成して全通しました。

作並～山寺間は当初から直流電化されます。当時、電化は大都市近郊ぐらいですが、なぜローカル線で電化をしたかというと、仙山トンネルが延長5,361mと長く(当時、日本第3位)、蒸気機関車の煙で運転出来ないためです。他にも中央本線や上越線の新潟へ越える清水トンネルなども電化されましたが、仙山線はごく早い時期の路線といえます。

戦後は、交流電化試験を行うことになり、昭和30年に陸前落合～熊ヶ根間、2年後に仙台～作並間が交流電化されます。その後、昭和35年に山寺～山形間の直流化、昭和43年に全線交流電化という変遷を経ていきます。

仙山隧道(トンネル)の工事

国鉄の工事関係者に加納俊二がおり、筑後川昇開橋(国の重要文化財)の基礎工事後、盛岡に転勤し、仙山線の工事に従事します。トンネルを掘る速さは地質により変わりますが、今までも1日に3～5m程度しか掘り進められません。当時は今のようないくつかの機械がない中で、日進5.5mという画期的な速さで掘っています。この後、加納は関門トンネルを完成させています。

この工事の管轄は鉄道省秋田建設事務所で、「仙山隧道工事並びに作並・山寺間電化工事誌」が残っており、各種の図面等が載っています。トンネルの中に面白山信号所【図A】があり、ここだけ複線になって列車の交換することが出来ました。トンネル及び前後区間の勾配に33パーミル(33/1,000)が使われており、鉄道としてはかなりきついが、電気機関車なのでなんとか登れたと思います。トンネル坑門は、壁柱を立て帯石を入れる立派なデザインになっています。

なお、当時使用した直流電気機関車は、東海道本線で使っていたED53形【写真A】です。後のED19形で、仙山線が交流電化されたため、飯田線に転用されました。

交流電化の試験

昭和28年、フランスで交流電化を視察した国鉄の長崎惣之助総裁が、交流電化実現のために「国鉄交流電化調査委員会」を立ち上げ、引き継いだのが十河信二総裁です。島秀雄、関四郎などの委員会メンバーのほとんどが、のちに新幹線の開発プロジェクトに携わりました。

交流電化と直流電化の違いですが、発電所で出来た電気は交流で直流に変換するには、変圧器や変電所が必要になります。しかし、交流電化は変圧器をある程度省略出来、大

きな電力を効率よく供給できるという特徴があります。特に新幹線の様に大量輸送の交通機関は交流電化が有利ということで熱心に取り組みました。ただ、当時の車両は直流モーターですから、車両の方で交流を直流に変換する装置が必要になり、実用試験を仙山線で開始しました。

最初は急勾配を避けた陸前落合手前～愛子を過ぎた区間で試験を行い、北仙台～作並間に拡大し、最終は仙台～作並駅間で行いました。その時の試作機関車のひとつが、【写真B】のED44形(後のED90形)です。また、電気機関車だけではなく、電車列車も実用化したいということで、飯田線で使っていた古い電車を改造して、【写真C】のクハ5900形という試験車も造りました。

他にも、架線の張り方のパターンや、架線を支える柱も断面や構造を様々変えて比較試験を行った様です。当時の試験線で使った柱が未だ残っているかもしれません。

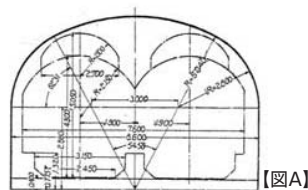
こうした技術を基に、東海道新幹線が昭和39(1964)年に開業し、今年で50周年となります。

作並駅には、今回の鉄道施設群の外、「日本で初の交流電気による鉄道営業運転を開始」し、新幹線の基礎になった交流電化発祥の地として、平成20年に電気学会顕彰「でんきの礎」を受賞し、そのプレートが飾られています。

【すごいぞ! 日本のローカル線!】

時代遅れで古いというイメージのローカル線ですが、本線や新幹線の導入前に必ずローカル線で試験をしてから実用化するため、新しいことをやってきた痕跡が残っています。

ローカル線は技術遺産の宝庫で、まだまだ面白いものが出てくる可能性があり、ぜひ見守ってください。



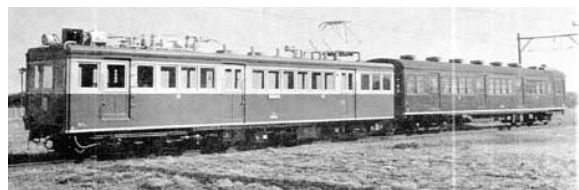
【図A】



【写真A】



【写真B】



【写真C】

鉄の道分科会～パネルディスカッション

『仙山線の鉄道遺産とその利活用方策について』

仙山線の選奨土木遺産認定に向けた
これまでの取り組みや問題点・課題を踏まえて
今後の仙山線を生かした
地域再生にむけての利活用方策について
語り合っていました。



コーディネーター
星山 幸男氏
東北福祉大学
総合福祉学部 教授

仙山線の魅力と利活用

○星山幸男(コーディネーター) 立場の異なる3人の方々からお話をいただきます。

○加藤榮一(パネリスト) 仙山線鉄道遺産群が選奨土木遺産に認定されるまで様々な出会いがありました。

「みやぎ街道交流会」の声がけがきっかけで、平成24年12月に発足した「関山街道フォーラム協議会」。そこで平川新会長、宮原育子顧問と出会い、両氏から気づきをいただいた関山街道のもう一つの道「鉄の道」仙山線には貴重な鉄道遺産があります。



パネリスト 加藤 榮一

7月東北福祉大学・鉄道交流ステーションでの「新幹線は仙山線から始まった」の講演(講師: 松野匡雄氏)に学習に出かけたところ、今度は東北大学の後藤光亀先生と出会い、選奨土木遺産登録に向けた活動の提案を受け、これを実現すべく協議会「鉄の道部会」を発足させて活動をスタートさせました。

まずは仙山線にある二つの転車台のうち、すでに清掃復元している山寺を10月に訪問して、歴史の重みを感じさせる姿に感銘を受け、改めて作並の転車台復元の実現を決心しました。

その後、住民と一体になって進めるべく、平成25年1月に広瀬市民センターで開催した「仙山線の魅力を語る会」を皮切りに作並、山形県山寺、最後は翌年2月せんだいメディアテークと舞台を移しながらフォーラムを開催しました。地域から多くの声や応援を受け、作並駅転車台発掘に大きな弾みがつきました。

その間、転車台清掃についてはJRと何度も協議。春の雪解けを待って平成26年3月に発掘できる運びとなりました。【写真A】

交流電化試験開始60年という節目のこの年、転車台発掘と同じ3月に申請し、9月に正式認定、10月8日報道発表され、大きな感動を覚えました。



【写真A】

(提供: 東北福祉大学鉄道交流ステーション)

これはゴールではなく、スタート。この遺産を活かし、仙山線を舞台に我々住民が主役になり、関係団体・機関と協働して元気なまちづくりをしたいと思っています。

○山下英一(パネリスト) 1994年から、「やまがた宝さがし」という活動を大学生たちと取り組んできましたが、2004年NPOを立ち上げ2007年から3年間は「仙山線宝さがし」の活動を展開しました。沿線の紅花の里・高瀬、山寺、山形鋳物、作並こけし、堤焼、松川だるまなど、「当たり前にあるものと思っっている中に潜んでいる価値」、それを作り続ける「人・歴史の魅力」や、『紅葉川溪谷の落ち葉のじゅうたんを歩いた時のフカフカした感じがとても記憶に残っている』など「一人ひとりの気持ち」が宝さがしの核となっています。【写真B】



パネリスト 山下 英一



仙山線宝さがし
【写真B】 仙山線宝さがしのポスター

「仙山線宝さがし」を通じて、作並こけしの平賀さんと山形打ち刃物職人の島田さんの出合いをコーディネートしたこともあり、こけし作りに不可欠な特殊な鑿(のみ)の途切れることが回避され、伝統の継承に貢献できたことは喜びです。

また、今日一番紹介したいのは、高瀬の小学生が作る「高瀬マップ」です。毎年「作るか作らないか」からスタートし、子どもたちが自主的に取材、制作します。現場に何度も足を運び、子どもの感性を通じて得た情報が事細かに書き込まれたこのマップを持つと「つい歩きたくなる」と思いました。

これは大人になっても忘れない一生の宝になるのではないかと思います。

「仙山線の魅力と利活用方策」については、消費されるだけのネタさがしではなく、こうして魅力をコツコツと探し、本当に大事にすることだと思います。

○米山淳一(パネリスト) ナショナルトラストで、白川郷の合掌造りなど全国のようなものを守ってきました。

今でこそ「鉄道遺産」という言葉も市民権を得ていますが、鉄道が文化財などと昭和60年ごろには通じなかった。文化財とは、寺社仏閣、庭園、史跡、名勝、天然記念物のことを指していたのです。

ところが活動を進めていくうちに「鉄道は車両だけではなく、



パネリスト 米山 淳一

機械と土木と建築の集積だ」と意識が変化してきた。日本の産業が鉄道とともに総合的に技術アップし、日本の近代化をリードしてきたことが徐々に認められていきます。

文化庁でも「近代化遺産」と言うようになり、「日本の近代化に貢献した産業交通土木遺産」、その中に鉄道が入っているということは今では自明のことです。そして今や「鉄道遺産」という言葉が一人歩きを始めています。

ちなみに、欧米では「産業遺産(インダストリアル・モニュメント)」と言っています。これは、欧米と日本の歴史の違いによるもの。欧米は産業革命によって、日本は明治以降の近代化によって時代の変革がなされたという定義の違いから来ています。

鉄道が遺産であるとして、まちづくりや地域活性化に活用するという点では日本は後発です。欧米では産業遺産をすでに利活用し、『ツーリスト・レールウェイ』などで活発に観光化され、根付いています。

イギリスでは160もの保存鉄道があり、古いSL、駅舎などを全部古いまま保存し、「古い街並み、お城、SL」などが一つの旅のルートとして成立しています。保存は市民活動で行っています。

後発とはいえ、日本にも様々な鉄道遺産があります。新橋の赤レンガもその一つ。明治維新後たった5年で開業した新橋—横浜間の鉄道には幕藩体制下の土木技術、建築技術が活かされていることも忘れてはなりません。

鉄道遺産が文化財となる起爆剤となったのは、門司港駅(現在は重要文化財)、大井川鉄道(募金で客車買取り、動態保存した「トラスト・トレイン」として有名)です。

平成8年に文化庁が始めた「登録文化財」第1号は一畑電鉄・出雲大社駅や浜寺公園駅(辰野金吾設計)、その後は天竜浜名湖鉄道の転車台、扇形車庫ほかが続きました。また京都の二条城駅、梅小路蒸気機関車館は国の重要文化財にと、どんどん認められていきました。

こうした流れから、土木学会、機械学会などの学会や経済産業省(「近代産業遺産群」)が認定制度を始めました。これらは貴重な遺産を残しながら観光資源としていく動きを示しています。

利活用の観点から、鳥取県の若桜鉄道の例を紹介しましょう。この顧問として、瀕死の第三セクターを救うプロジェクトを実施してきました。たとえば管理を近所のパーマ屋さんをお願いしている「丹比駅」。ここはターンテーブル、給水塔、ポイント小屋、揚水、側溝までもがすべて登録文化財です。SLを募金でまかない調達し、ターンテーブルにのせています。その後もブルートレイン、ディーゼル機関車など、ほしいものはすべて募金や枕木購入制度などで購入。夢を実現しています。

「隼駅」はSUZUKのオートバイに隼があるので聖地となり、ライダーが集結するので【写真C】、地元が炊き出しで交流したり、「丹比駅」ではターンテーブルを押して回すのを有料にして多くの方に来ていただいて楽しんでもらったりと、地域がどんどん活性化している。

やる気があれば何でもできる! そして「みんなでやる」「明るく楽しくやる」ことが大事です。

鉄道遺産を利活用するのに、地域の遺産、歴史的な街並みとセットで考えて展開していくことも重要です。



【写真C】

隼駅
(隼駅を守る会ブログより)



○星山 それぞれの話を受けて、補足があればお願いします。
○加藤 選奨土木遺産認定においては住民の協力が大事ということで行ったフォーラムで、多くの来場者、声に励まされ、鉄道遺産への関心の高さに驚きました。

○山下 山寺の新関孝夫先生との出会いで大変勉強になりました。先ほどの高瀬も山寺も、日本文化の原形みたいなのところがある。人々が大事にしてきた信仰の地、また観光地でもあるという、その両面から光を当てなければならないのではないかと思います。

しかし、学生たちの関心の低さに愕然としますが、これは大人の責任。きちんと伝えていかなければならないと感じます。

○米山 ナショナルトラストの先駆者・イギリスでは、市民による募金でローカル線が守られていますし、これを観光化、産業化するプロデューサーもいます。映画『嵐が丘』の舞台・キースリー&ワースバレーでは、地元の食ヨークシャー・ディングなどを豪華食堂車ブルマンカーで食することができ、自然、地元の食、文化的な話と複数の楽しみが総合的に仕掛けられています。そこに物語性がある。日本では片上鉄道が同様の取り組みを見せています。

作並でも山寺とつないでできるはず。交流電化発祥の地」を題材に、利府の新幹線運転所にあるED75、ED71のトップナンバー、歴史的な技術革新を起こした素晴らしい機関車などを持ってきて、「温泉と交流電化の里」みたいなものを目指したらと思います。

交流電化発祥の地も、モノがあってこそ生きてくる。オーセンティシティ(真実性)とインテグリティ(完全性)が大事です。その点で、作並や山寺にもあるし、転車台やトンネル等の土木遺産もある。みんな本物です。これらを整理して、総合的にプロデュースして売り出す仕掛けをぜひ! してください。

また、車両などのネーミングライツなども、ぜひ検討してみてください。

○星山 では最後に、アドバイザーからご意見がありましたら。

○後藤光亀(アドバイザー) 今、仙山線の「タイムトラベル・ジオトレイン」構想に取り組んでいます。実は、仙台駅は20万年くらい前の河岸段丘の地形、愛子地区は数万年前の河岸段丘、仙山トンネルの入口は約1億年くらい前の白亜紀の地質。さらに行くと約2000万年前の亀裂があり、トンネルを出て面白山高原駅は200万年くらい前の地形です。トンネルはたった5.4kmですが、あの地形を抜くだけで約1億年前から200万年前のタイムトラベルができるというわけです。

加えて、仙山線、奥羽本線、東北本線の三線で「ローカル線をつなぐ農業体験の旅」あるいは「懐かしの修学旅行」など、一味違った旅も企画中です。コンセプトは「地元の方々と関わることで思い出が一層深まる」で、新たな仙山線の魅力を発信しようと思っています。

○星山 今日は、いろいろな提言をいただいたので、これを地元で受け取り、いろいろな場で生かして行けたらと思います。

基調講演



講師
平川 新氏

宮城学院女子大学学長
関山街道フォーラム協議会
会長

福岡県出身、仙台市在住。
宮城学院女子大学学長、東北大学名誉教授。NPO法人宮城歴史資料保全ネットワーク理事長、関山街道フォーラム協議会会長、みやぎ街道交流会顧問。専門は日本近世史。著書に『紛争と世論』（東京大学出版会）、『開国への道』（小学館）などがある。

土の道分科会



コーディネーター
宮原 育子氏

宮城大学大学院
事業構想学研究科教授

神奈川県出身、山形県高島町在住。
11年間旅行会社に勤務した後、1990年明治大学文学部史学地理学科卒業、1992年東京学芸大学大学院教育学研究科修士課程修了、1997年東京大学大学院理学系研究科博士課程修了。2007年4月宮城大学事業構想学部助教授、2007年10月同大学院事業構想学研究科教授、現在に至る。専門は地理学。旅行事業、地域交流事業。地域資源論。地域資源の掘起こしを通じ、地域が取り組むことが可能で持続的な交流型の観光振興について研究。著書：東日本大震災復興研究Ⅲ「震災復興政策の検証と新産業創出への提言」（共著）など。



パネリスト
小形 利彦氏
歴史家・日本大学講師

山形県出身、山形市在住。
日本大学文理学部卒業、岩手大学大学院修士課程修了。博士（文学）東北大学。元日本大学山形高校教頭、日本大学講師、日本大学自校史教育研究協力者。山形市郷土館運営協議会会長、現在に至る。専門は日本近代史。特に、三島通庸やお雇い外国人の研究。山形県歴史の道調査委員や山形市環境保全計画調査委員として街道や歴史的現状を調べたのを機会に県内の街道歩きを趣味にしている。著書：『山形県済生館の洋学史的研究』『山形県初代県令三島通庸とその周辺』『山形県医師会史』など。



パネリスト
阿部 公一氏
万世大路研究会代表
(株)ネクスコ・エンジニアリング東北 常務取締役

宮城県出身、仙台市在住。
東北大学土木工学科卒業後、日本道路公団入社、東日本高速道路(株)東北支社副支社長、2014年

10月から(株)ネクスコ・エンジニアリング東北常務取締役、現在に至る。万世大路研究会代表など東北や関東の街道・国道・高速道路の歴史的研究もしている。(公益社団)土木学会東北支部選奨土木遺産選考委員会委員。著書：『万世大路を歩く』（監修・分担執筆）、『関山越えを歩く』など。



パネリスト
山田 浩久氏
山形大学大学院
社会文化システム研究科
教授

兵庫県出身、山形市在住。
千葉大学法経学部卒業、東北大学大学院理学研究科博士課程修了。1997年4月から山形大学人文学部助教授、准教授を経て、2009年4月同大学院社会文化システム研究科教授、現在に至る。専門は土地・住宅問題。住環境評価に関する研究を従来の経済学的手法に加えて歴史や景観の観点から進めている。近年では、上記の観点からまちづくり行政にも参画し、地域連携、防災、観光に関する調査、及び職員研修を行っている。著書：『地方都市の持続可能な発展を目指して』（編著）、『北東北日本の地域経済』（共著）など。

鉄の道分科会



特別講話 講師
小野田 滋氏
(公財)鉄道総合技術研究所
情報管理部 担当部長

愛知県出身。
1979年日本大学文理学部応用地学科を卒業し、日本国有鉄道入社。鉄道技術研究所、西日本旅客鉄道などを経て、現在、鉄道総合技術研究所勤務。博士（工学）。著書：『鉄道構造物探見』（JTB・2002）、『高架鉄道と東京駅』（交通新聞社新書・2012）、『東京鉄道遺産』（講談社・2013）、『関西鉄道遺産』（講談社・2014）など。NHK「プラタモリ」に出演。



コーディネーター
星山 幸男氏
東北福祉大学総合福祉学
部教授
同・鉄道交流ステーション
運営委員長

東京都出身。仙台市在住。
1977年東洋大学社会学部社会学科卒業、1986年東北大学大学院教育学研究科修了。1989年東北大学教育学部附属大学教育開放センター助手、1991年東北福祉大学社会福祉学部専任講師、1994年同大学社会福祉学部助教授、2001年東北福祉大学総合福祉学部教授。2007年より東北福祉大学・鉄道交流ステーション運営委員長兼任。著書：『自然との共生とまちづくり』（北樹出版）、『地域と教育』（国土社）、『社会の成熟化と生涯学習の時代』（東京教科書出版）、『東北における社会教育・生涯学習実践の特質と課題』エディル研究所など。



パネリスト
加藤 栄一氏
関山街道フォーラム協議会
鉄の道部会長

宮城県出身、仙台市在住。
1959年東北学院大学文経学部経済学科卒業。1962年合資会社加藤商店入社。1972年宮城県食糧事業連合会理事。2000年宮城県エアロビック連盟会長。2005年宮城県国民保険運営協議会会長。現在、愛子の郷交流会会長、関山街道フォーラム協議会鉄の道部会長。著書：『一歩先を行く』



パネリスト
山下 英一氏
東北芸術工科大学
デザイン工学部教授

東京都出身、山形市在住。
1984年東京藝術大学デザイン科大学院修了。現在、東北芸術工科大学デザイン工学部企画構想学科教授。専門は、「企画・デザイン教育」（人の幸せのための総合的な企画・デザイン教育）及び「地域デザイン」（やまがた宝さがし活動等）。NPO宝さがしから地域デザインを考える会主催「仙山線宝さがし」で活動。著書：『「やまがた宝さがし」の基本』編集・発行、『私の語るアートとデザイン』から「私と社会を考えるほんとうの意味でのデザインの時代」（東北芸術工科大学刊・共著）など。



パネリスト
米山 淳一氏
地域遺産プロデューサー

神奈川県出身。
1974年獨協大学外国語学部英語学科卒業。岸信介事務所を経て、(財)日本ナショナルトラスト事務局を務める。全国で保存・活用・再生を手がけた歴史・自然遺産多数。現在「地域遺産プロデューサー」として、歴史を活かしたまちづくりや地域活性化プロジェクトを各地で推進。公益社団法人 横浜歴史資産調査会(ヨコハマヘリテイジ)常務理事・事務局長、一般社団法人 日本茅葺き文化協会理事、日本鉄道保存協会顧問、『大鉄道博覧会』（東映）企画プロデューサー、映画「僕達A列車で行こう」（東映）鉄道アドバイザー。著書：『上越線一四季を駆ける仲間たち』（河出書房新社）、『地域遺産 みんなと奮闘記』（学芸出版社）、『歴史鉄道 酔余の街並み』（駒草出版）ほか。



アドバイザー
後藤 光亀氏
東北大学大学院
工学研究科准教授

宮城県出身、仙台市在住。
1980年東北大学大学院工学研究科土木工学科博士課程後期修了（工学博士）。同年東北大学工学部助手、1981年東北大学専任講師、1992助教授、現在、東北大学大学院工学研究科准教授。2000年より土木学会選奨土木遺産選考委員会東北支部委員。

土の道探訪会【定義如来への落人伝説コース】



ほととぎす塚



熊ヶ根城跡



仙台市水道記念館

ほととぎす塚(新川)

熊ヶ根城跡

仙台市水道記念館



大手門



小倉神社



赤門



大倉ふるさとセンター



掬木道・大手門

小倉神社

大倉ダム

赤門

大倉ふるさとセンター



滝ノ上古墳群



滝ノ上追分碑



古碑群(滝ノ上旧バス道交差点)

山門と門前町



貞能堂



西方寺前住職の法話



定義如来西方寺



天王塚

街道談義



関山街道フォーラム協議会
平川会長の開会のあいさつ



関山街道フォーラム協議会メンバー



とうほく街道会議 役員メンバー



会場全体の様子

鉄の道探訪会【仙山線の鉄道遺産コース】



ラサント・パネル展



ラサント・パネル展



作並湯の駅ラサント・パネル展「新幹線は仙山線から始まった」見学 ▶▶▶▶



作並駅転車台



作並駅



山寺駅



山寺駅転車台

作並駅交流電化発祥記念碑・転車台(遠望) ▶▶

作並駅発～山寺駅着 ▶▶

山寺駅転車台 ▶▶▶



山寺ホテル

山寺ホテル ▶▶▶▶▶▶▶▶



昼食風景



立石寺



根本中堂での住職の法話



立石寺・根本中堂

街道談義



車座になり街道談義、真っ最中



参加者が持ち寄った東北各地の地酒の数々

◆ 街道パネル展 ◆



関山街道フォーラム協議会や東北各地の街道関係団体の活動紹介および雪防災事業や東日本大震災のパネルなどを展示しました。

【パネル展参加団体】

- 関山街道フォーラム協議会
- とうほく街道会議
- あおりかいどう交流会
- みやぎ街道交流会
- くりはら街道会議
- 出羽の古道 六十里越街道会議
- 越後米沢街道・十三峠交流会
- 羽州街道交流会
- NPO法人東北みち会議
- 万世大路研究会
- 土木学会東北支部
- 仙台河川国道事務所
- 東北地域づくり協会