

鉄の道と鉄道—滑川鉦山と板谷峠の文化的景観

栗野 宏
(技術史)

1. はじめに

かつて米沢市の吾妻連峰北側の中腹に、戦時下に開発された鉄山があった。滑川鉦山である。1941年の本格採掘以降、70年の閉山までの30年間、褐鉄鉦が採掘されていた鉄山だった。滑川鉦山は、そのわずかな歳月に「東アジア・太平洋戦争」の遂行、「戦後復興」と「高度成長」を支える役割を担わされ、やがてあわただしく歴史の舞台から去っていった。

採掘された鉄鉦石は、トロッコや架空索道などによって奥羽本線の峠駅まで運ばれたあと、貨物列車に積まれ、米沢や坂町を経由して東新潟港まで行き、そののち船で八幡製鉄所まで運ばれていった。こうして滑川鉦山に始まる「鉄の道」は、峠駅からは文字どおり「鉄道」をたどることになる。

本稿では、滑川鉦山から八幡製鉄所にいたる長い「鉄の道」のうち、奥羽本線峠駅周辺までの部分に残る一連の産業技術遺産について調査結果を述べ¹⁾、それらが日本の近現代史を物語る文化的景観を形成していることを主張する。

2. 板谷峠と峠駅

市販の地図帳の東北地方のところを開くと、たいてい山形・福島両県境の山形県側に「板谷峠」を見出すであろう。奥羽山脈の分水界が、県境上ではなく、山形県側を通っているわけだが、この近現代史で重要な役割を果たす板谷峠は、吾妻山塊の北麓に位置する海拔750メートルあまりの急峻な峠道で、羽州街道からははずれた板谷街道が通るにすぎない峠道であった²⁾。板谷街道は、1548年(天文17)に伊達晴宗が米沢を居城として以降整備されるようになり、江戸時代には米沢藩主が参勤交代に通った街道である³⁾。

1899年(明治32)5月15日に開業した奥羽本線の福島～米沢間は、日本でも屈指の鉄道難所の板谷峠を越える⁴⁾。1990年まで続いた赤岩、板谷、峠、大沢の4駅連続スイッチバックがそれを象徴する⁵⁾。

奥羽山脈の福島側の麓である庭坂駅から米沢側の麓の関根駅までの山岳区間は、平均勾配

が29/1000であり、総延長約28.5キロメートルのうち24%に相当する6.8キロメートル（開業時）がトンネルであった。

峠駅は、文字どおり板谷峠に位置するといつてよい。現在峠駅下り線ホームのすぐそばに出口のある第二板谷峠トンネルは、全長1629メートルと、開業時この線区で最長のトンネルであった。この鉄道の最高地点はトンネル内にあり、624メートルであるが、出口付近は下り勾配になっており、峠駅の標高は622メートルである⁶⁾。

峠駅は、1899年の開業時に、庭坂、板谷、関根、米沢の各駅とともに設置された停車場であった⁷⁾。1976年の開業77周年を記念して、峠駅は『沿革誌』を発行している。これはこの駅の歴史を知るうえで貴重な資料と考えられるので、本稿の末尾に附録資料として再録しておきたい。

その後1984年に峠駅は無人工化され、1990年にはスイッチバックが廃止されて、プラットホームが本線上のスノーシェッド（雪覆い）内に移動された。駅本屋やホーム上屋が1997年に解体され、煉瓦造りの危険品庫は1998年に解体された。峠駅の当時の姿をとどめるものはほとんど失われ、スイッチバック時代のホームや融雪溝、レールの一部、折り返し線やホーム延長のトンネルなどが残る程度である。

前述の第二板谷峠トンネルは、東西の出入口のほか、深さ約90メートル、断面が3.6メートル×2.7メートルもの巨大な立て坑を掘ってつくられたという⁸⁾。その立て坑の遺構は今日も残っている。峠駅から板谷峠を経て板谷駅に通じる道路を行くと（徒歩でも20分ほど）、右の山側の谷あい約100メートル先に、煉瓦造りの巨大な1本の煙突が立っている。この煙突こそ、下を通る第二板谷峠トンネルに通じている立て坑跡である。

煙突の本体は、曲面を有する煉瓦102段が積まれた、外周7.2メートル、直径2.3メートル、高さ6.6メートルという巨大なもので、それはまた煉瓦2段分、外径2.6メートルの土台に乗っている⁹⁾。煙突の上端は、現在は鉄板で蓋がされている。

なお、峠駅のスイッチバックについて、および現在の駅とその周辺に残る産業技術遺産の状況については、文献10)を参照されたい。

3. 滑川鉦山の沿革と概要¹¹⁻¹⁵⁾

滑川鉦山は、吾妻連峰の東大巔（標高1928メートルで、阿武隈川、最上川、阿賀野川3水系の“分水点”に位置する）の北東側、標高約1300メートルに所在する。薬師森（同1537メートル）と久蔵森（標高1710メートル）とに東西からはさまれた大滝沢の谷あいである（写真1）。

同鉦山付近は第三紀層の凝灰岩と安山岩とからなる地質で、鉦床は褐鉄鉦床である。

同鉱山発見の経緯については詳らかでない。林山鉱業株式会社社長の平林誠が個人で試掘権により開発に着手し、1940年に同社がこれを譲り受け、1941年に試掘権から採掘権に転願して本格的な採掘を開始し、軍需資源として操業が続いた。敗戦後も東北地方で2～3位の1万トン以上の生産量を維持していたが、露天掘りの第一鉱床を1966年には掘り尽くし、1968年に山王鉱業株式会社に鉱業権が譲渡され、第二鉱床での操業が続けられたが、1970年に閉山となった。

褐鉄鉱の化学的組成は $3\text{Fe}_2\text{O}_3 \cdot 3\text{H}_2\text{O}$ で、鉄の含量は59.8%であるから¹⁶⁾、採掘される鉱石における鉄の含量53%というのは、かなりの高品位である。また、日本の鉄鉱石の推定埋蔵量は、1964年の時点で約5200万トンであった¹⁷⁾。一方、滑川鉱山の埋蔵量は約65万トンと推定され、全国に占める割合は約1.3%にもおよぶ。同鉱山の鉄鉱資源はけっして小さくはなかったのである。

滑川鉱山の配置はどのようなものであったのだろうか。『山形県鉱山誌』¹⁸⁾には、1963年当時の地図が掲載されている(図1)。それによると、「第一鉱床」が久蔵森直下の大滝沢左岸にあり、鉱床最下部には吊り橋が架かって沢の右岸に渡れるようになっている。橋から数十メートル程度登った台地上には、「元山事務所」と2棟の宿舎が建っている。さらに、上流部には「第二鉱床」があり、事務所のそばとのあいだには「鉱石運搬軌道」(全長270メートル)が敷設されている。軌道終点からは、吊り橋の左岸側まで「自動交走索道」(全長230メートル)が架設され、ここからは峠駅まで「青空索道」(全長5300メートル)が架設されているのである(当時の国土地理院の地形図によれば、滑川温泉付近までおよび峠駅までそれぞれほぼ直線的に架設されている)。

峠駅が1976年に発行した『沿革誌』第6節には、同駅の「発送トン数」の推移が記載されている。それによれば、滑川鉱山操業以前の1935年度の385トンが、操業5年めにあたる1945年度には、2桁近く増加して11315トンとなっている。その後も1～2万トンを推移していたが、閉山の年にあたる1970年には4508トンにまで減少した。閉山の2年後1972年には171トンと、操業開始前よりもはるかに低いレベルにまで落ちている。モータリゼーションによる鉄道輸送の規模縮小がここにも垣間みえる。

4. 滑川鉱山遺構群の現況¹⁹⁾

滑川鉱山は、JR奥羽本線峠駅から滑川温泉を経て、吾妻連峰主稜線の東大巔にいたる登山道沿いにあった。滑川鉱山の遺構や遺物は、この登山道付近に見ることができる。この登山道は標高差が1000メートル以上もあるので、遺構へのアプローチとして楽なのは、JR米沢駅からバスとロープウェイ、天元台スキー場のリフトを乗り継いで(標高1850メー

ル付近まで歩かずに行ける), 人形石付近から主稜線を東進し, 東大巔から滑川温泉方面へ下るコースが推奨される。

東大巔から梅森にかけての稜線(その延長上に板谷峠がある)は顕著な非対称山稜であり, 東側の滑川温泉へ下る谷は, 写真1から伺えるとおり, きわめて急峻である。明月荘(無人の避難小屋)から東に針路をとり, 稜線のすぐ下の断層崖を横切って, 標高1500メートル近くまで急な坂を下る。

潜滝の下流の沢を右岸に渡ると, 鉱石運搬用と思われる鋼索があちこちらに出没する。その鋼索とともにもう1本沢を渡り, 比較的平坦な道を行くと, 薬師森への分岐点のさきに, レールが敷設されている(写真2)。軌間は610ミリメートルで, 鉱山・炭鉱, 土木工事などでよく用いられる軌道²⁰⁾としては, 広い軌間である。レールの断面寸法から推定すると, 6キログラム毎メートルの小さなレールである。枕木も一部姿を見せている。これらは, 戦後上流部で操業していた第二鉱床にかかわる遺物である。

薬師森からの沢を渡ってもう少し進むと, 左手の大滝沢と登山道との間に平坦な台地が広がっている。前節に述べたように, 谷の手前側(右岸)の台地には元山事務所などがあった。谷の向こう側(左岸)には, 露天掘りの跡がはっきり見てとれる(写真3)。道端には「滑川鉱山跡 標高1320M」と記した道標が朽ちかけて倒れている。

登山道をもう少し進むと, 右岸の台地と左岸の採掘場とをむすぶとみられる吊り橋が, ほとんど朽ちた状態で残っているのが見える(写真4)。また, 登山道そばには小さな小屋が建っており, 内部には小型トラックが収容されている。

大滝沢右岸の道は, ところどころ崩れかけており, 斜面上方への巻き道を強いられる²¹⁾。また, 小さな沢を渡るためにも上り下りを繰り返して, ややうんざりさせられた頃, 登山道のわきに車輪などの残骸が放置されているのを発見する(写真5)。これは, 鉱石運搬用の索道に搬器を走行させるために支柱に取り付けられた車輪である。

登山道をさらに下ると, 薬師森から大滝沢・前川合流点へ伸びる尾根上に, 大滝を見下ろせる展望台がある。その付近には索道の支柱(鉄塔)が2本立っており(写真6), その間には木造の支柱も立っている(写真7)。支柱の車輪や治具は, さきの残骸と同じであることがわかる。展望台のところをすぐに右へ下ると, ほどなく滑川温泉前の前川にかかる吊り橋である。

温泉の福島屋旅館の玄関前には, 山形交通のベンチが2基置かれている。これはかつて峠駅～滑川温泉間を山形交通がバスを運行していた名残りである。

5. むすび—「鉄の道」の文化的景観

鉄の道と鉄道—滑川鉱山と板谷峠の文化的景観

筆者は、最近「奥羽本線の開通とそれと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、文化的景観にふさわしい」と述べた²²⁾。「文化的景観」について、文化庁記念物課の河村は「棚田や里山など、自然との関わりの中で人びとの日常生活や生業を通じて作り出されてきた景観は、地域の歴史や文化と密接に関わる固有の風土的特色を表す文化的な資産であり、わが国の歴史、文化等の正しい理解のため欠くことのできないものである」という²³⁾。文化財保護法は「地域における人々の生活又は生業及び当該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」と文化的景観を定義している（第12条第1項第5号）。ユネスコ世界遺産委員会は、「自然と人間との共同作品」（combined works of nature and man）と規定する。

日本における文化的景観をめぐる動きは、農林水産業と関わる分野が主であった。この分野は人間が自然と関わるいわば最前線であるから、当然のことといえよう。文化庁が2000年度から2003年度まで実施した「農林水産業に関連する文化的景観の保存・整備・活用に関する調査研究」²⁴⁾が先行していたことにもよるであろう。

しかし、河村によれば、文化審議会文化財分科会の「重要文化的景観選定基準」は、それ以外の分野としてたとえば「鉱山・採石場・工場群などの採掘・製造に関する景観地」や「道・広場などの流通・往来に関する景観地」などもあげている。事実、2007年にユネスコ世界遺産リストに登録された「石見銀山遺跡とその文化的景観」²⁵⁾は前者に属し、2004年に登録された「紀伊山地の霊場と参詣道」は後者に属する。海外をみても、英国の「ブレナヴォンの産業景観」（2000年登録）やドイツの「ドレスデン・エルベ渓谷」（2004年登録）はそうした分野に属する。

こうした点を鑑みると、滑川鉱山から八幡製鉄所にいたる長い「鉄の道」のうち、峠駅周辺までの部分に残る一連の産業技術遺産は、吾妻連峰と板谷峠の急峻な地形と厳しい気候風土のなかで地域の人びとによって生み出されたものであり、山形県のみならず日本の近現代史を物語る文化的景観を形成しているといえよう。

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14023220：「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。鉱石運搬用の軌道および索道について、堤一郎氏（職業能力開発総合大学校）から貴重な教示をいただいた。また、小杉隆秀氏（峠の力餅本店）からは、峠駅の『沿革誌』などの資料を提供いただいた。

注

- 1) 本稿の一部は、「吾妻連峰滑川鉦山遺構群—奥羽本線板谷峠関連産業遺産としての歴史的価値—」産業考古学会第24回（2000年度）総会研究発表講演論文集，2000年5月20日，5ページ；「奥羽本線板谷峠の産業遺産（5・最終回）板谷峠と吾妻連峰，滑川鉦山」『金属』第70巻496ページ，2000年6月；および「板谷峠の『鉄の道』と技術記念物」『山形大学附属博物館報29』2003年3月，2ページ，として発表した。
- 2) 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，1999年，3ページ。
- 3) 板谷街道は，1978年度から1980年度までの山形県教育委員会による「歴史の道」調査事業（文化庁からの補助交付）の対象となり，1995年文化庁により「歴史の道百選」に選定された。山形県教育委員会『山形県歴史の道調査報告書 米沢・板谷街道』，1981年3月，を参照。
- 4) この鉄道が板谷峠を通ることになった経緯については，中川浩一「奥羽線福島—米沢間（板谷峠）の建設，改良史」『鉄道ピクトリアル』第39巻第2号（特集：板谷峠），1989年2月，10ページ，を参照。なおこれは，前出2)の論文集にも収録されている。
- 5) 栗野 宏「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」『山形大学紀要（人文科学）』第16巻第2号，1ページ，2007年2月。
- 6) 前出2)などを参照。
- 7) 小城 齋「奥羽線福島米沢間ノ鐵道」『帝國鐵道協會會報』1の4，1899年，364ページ，を参照。山間部の赤岩駅および大沢駅は，それぞれ1910年12月10日および1906年10月13日に開業している。『米沢百年 市制100周年記念誌』（1989年5月）が「峠駅は明治35年にできた」（28ページ）としているのは誤りである。
- 8) 小城，前出7)参照。
- 9) 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25回（2001年度）総会講演会研究発表論文集，2001年5月，13ページ。
- 10) 栗野 宏「奥羽本線板谷峠の産業遺産（4）スイッチバックの峠駅」『金属』第70巻，408ページ，2000年5月。
- 11) 山形縣編『山形縣鑛山誌』，1955年2月，158ページ。
- 12) 山形県編『山形県鉦山誌』，1977年3月，128ページ。
- 13) 『米沢市史 現代編』，1996年3月，110ページ，687ページ。
- 14) 山形県総合学術調査会編『吾妻連峰 総合学術調査報告』，1966年11月，255ページ。

鉄の道と鉄道—滑川鉱山と板谷峠の文化的景観

- 15) 峠編『開業 77 周年記念 沿革誌』(謄写版), 1976 年 5 月 15 日, 10 ページ。
- 16) 緒方乙丸, 小山一郎『日本の鉱山』(増訂版) 内田老鶴圃, 1968 年。
- 17) 前出 16) 332 ページ。
- 18) 前出 12)。
- 19) この現地調査は 1998 年 6 月 21 日, 同年 9 月 20 日, 2006 年 10 月 9 日に行った。本稿に記述された現況は, 必ずしも執筆時点でのものではないことを付記しておく。
- 20) 前出 16) 212 ページ。
- 21) 谷沿いをゆくこの登山道は, 斜面の土砂崩れが年年進んでおり, 斜面の上方へ巻き道をする箇所が増加している。このように難儀させられることの多い歩きにくい道であり, 登山者の安全のためにも登山道の抜本的な改修が求められよう。
- 22) 栗野, 前出 5)。
- 23) 河村裕美「文化的景観の保護」『月刊文化財』2005 年 5 月号, 16 ページ。
- 24) 文化庁記念物課監修『日本の文化的景観 農林水産業に関連する文化的景観の保護に関する調査研究報告書』, 同成社, 2005 年。
- 25) 鈴木地平「『石見銀山遺跡とその文化的景観』の世界遺産一覧表記載について」『月刊文化財』2007 年 8 月号, 46 ページ。

追記

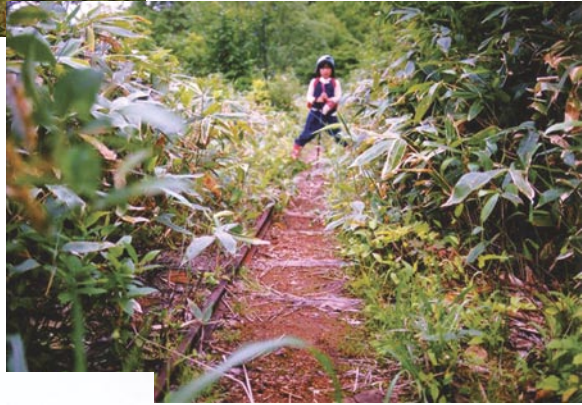
本稿執筆後に, 「石見銀山遺跡とその文化的景観」(注 25) に関して, 注目すべき二つの文献が出た。参考までにあげておく。

- (1) 『月刊文化財』2007 年 10 月号「特集 世界遺産—第 31 回世界遺産委員会と「石見銀山遺跡とその文化的景観」—」。
- (2) 『別冊太陽 石見銀山 世界史に刻まれた日本の産業遺産』平凡社, 2007 年 11 月。



【写真1】

久蔵森（手前左）と葉師森（手前右）、中央奥に高倉山と、さらに遠方には福島盆地が望める



【写真2】

登山道に敷設された鉱石運搬軌道



【写真3】

元山事務所などのあった台地と、対岸の第一鉱床跡



【写真4】 吊り橋の遺構



【写真5】 索道の車輪や治具の残骸



【写真6】 索道の支柱（鉄塔）



【写真7】 索道の支柱（木造）



【図1】 滑川鉦山の地図¹⁸⁾

はじめに

1800 米から 2000 米級の峻嶒が群立する西吾妻の山ひだを縫うようにして、福島から米沢へ通じる街道があった。米沢藩主の参勤交代や、ゆきかう旅人は、関所のあった、この街道の板谷峠をあえぎ、あえぎ越えた。

明治 27 年 2 月、日清戦争が始まった年である。東北裏日本開発の一環として、日本鉄道株式会社の手により、奥羽南線として、福島～米沢間に鉄道の建設が着手された。カモシカの往来する標高 624 米の、この静かな山合いに、昼夜にわたって槌音がこだまし、トンネルまたトンネル、橋梁また橋梁の難工事を見事克服し、5 年 3 ヶ月の才月を要し、明治 32 年 5 月 15 日開業のはこびとなり、こゝに峠駅が誕生した。

自来、奥羽地方の経済、文化の発展向上を一身に背負い、38/1000 の急勾配を、もうもうと勇ましく黒煙をあげて走る S.L から、軽快な気笛をこだまして走る、2 万ボルト、交直流特急電車の、さっそうとした雄姿まで、幾多の変遷はあったが、厳しい自然に育まれた先輩各位の努力と意志を相つぎ、業務の研さんと業績の向上へと励みを重ね、数多くの実績を残してきた。

そして、いま、昭和 51 年 5 月 15 日、開業 77 周年の記念すべき日を迎えることとなった。

この機会に、地元住民の方々の暖いご支援と、数多くの利用者の皆様に親しまれながら、明治、大正、昭和 3 代、77 年間に幾多の辛酸にもめげず、営々とたくましく生き続けた諸先輩の偉業を記念して、「峠駅沿革誌」の中から主要な記事を抜粋してみることにした。

なお、沿革誌の制定が大正 7 年 3 月のため、それ以前の姿が、よくつかめないのが残念であるが、ここに記載された一行、一行の中から、先人の時々の喜怒哀楽を汲みとって頂ければ幸である。

(51.5.15 峠駅長)

目次

1. 駅の沿革
2. 設備及び扱い等の変遷
3. 列車回数
4. 要員の推移
5. 歴代駅長（略）
6. 営業成績の推移
7. 観光
8. 旧跡、名物

1. 駅の沿革

(1) 位置 山形県米沢市大字大沢字峠 848 の 17

(2) 監督機関の変遷

明治 32 年 5 月 15 日	日本鉄道株式会社福島鉄道局出張所。
” 39 年 11 月 1 日	鉄道国有法により国営となる。
” 39 年 11 月 10 日	山形鉄道作業局出張所。
” 40 年 4 月 1 日	帝国鉄道庁福島営業事務所。
” 41 年 12 月 5 日	鉄道院東部鉄道管理局福島営業事務所。
” 42 年 1 月 11 日	” 東部鉄道管理局福島運輸事務所。
大正 2 年 5 月 5 日	” 東京鉄道管理局福島運輸事務所。
” 4 年 6 月 23 日	” 東部鉄道管理局福島運輸事務所。
” 8 年 5 月 1 日	” 仙台鉄道管理局福島運輸事務所。
” 9 年 5 月 15 日	鉄道省仙台鉄道局と改称。
昭和 11 年 9 月 1 日	鉄道省新潟鉄道局と改称。
” 18 年 11 月 1 日	運輸通信省となる。
” 20 年 5 月 19 日	運輸省と改称。
” 24 年 2 月 26 日	運輸省仙台鉄道局と改称。
” 24 年 6 月 1 日	日本国有鉄道法により公共企業体となる。
” 25 年 8 月 1 日	機構改革により仙台鉄道管理局となる。

(3) 駅勢の推移

山形県南置賜郡山上村字峠のところ、昭和 30 年 1 月 1 日米沢市に合併した。

滑川鉱山の専用線から、1 日平均 100 トンの鉄鉱石を出荷していた、昭和 43 年頃の最盛期には、戸数 35、人口 164 人（国鉄宿舎が 20 戸、100 人を含む）ほどであったが、鉱山の廃坑と、国鉄における経営近代化に伴い、昭和 50 年度国勢調査では、全戸数わずか 6 戸、26 人と減少し、山間の小部落となった。

当駅は、福島起点 24 キロ 730、国立公園吾妻連峰の中腹に位し、重畳たる山脈に囲まれた、海拔 624 メートル、奥羽本線随一の高地にある。

昭和 24 年電化完成以来、38/1000 の上り勾配も軽々と、福島駅から約 50 分、途中赤岩、板谷、峠と、この線特有のスイッチバックに、山々のけわしきを十分に物語っている。

峠から、更に 38/1000 の下り勾配を約 30 分にして米沢へ、文字どおり、福島、米沢間の「峠」に当る駅である。

鉄の道と鉄道—滑川鉾山と板谷峠の文化的景観

当地は、東北の軽井沢といわれ、四季を通じて福島より 6 度乃至 8 度も低く、夏の住みよさは格別である。しかし、冬ともなれば、寒気りん烈、積雪 3 メートルに及び、加えて吾妻から直接吹き下す、はげしい風雪と、米沢方面から山合いを吹き上げる風雪が猛吹雪となって、駅構内を荒れ狂い、10 メートルの視界もきかない状態となり、夏の極楽地は一変して冬の地獄と化してしまう。

なお沿革誌から、時、時の駅勢状況を原文のまゝ紹介する。

[旅客]

大正 7 年 4 月 1 日

当驛乗降ノ旅客ハ晩春ヨリ晩秋ニ涉リ、滑川、姥湯両温泉ノ湯治客八分ヲ占メ 7 月中旬ヨリ、9 月下旬迄ハ最モ多ク、残り二分ハ山林事業及炭焼人夫ノ出入ニシテ、冬季ハ乗降悉無ノ状態ナリ。

大正 14 年 4 月 1 日

一般世ノ不況ニ伴ヒ、温泉浴客著シク減少シ、亦木炭、木材等ニ及ボシタルタメ人夫ノ入込モ減少セリ。

爲ニ前年ニ比シ乗車人員ニ於テ 2416 人、降車人員ニ於テ 1922 人ノ減少ヲ見、収入ニ於テ 825 円 96 銭ノ減収ヲ見ルニ至レリ。

[貨物]

大正 7 年 4 月 1 日

明治 43 年以來當驛勢力範囲ニアル山林ヲ伐採シ當驛ヨリ、一里ヨリ三里ニ涉ル地ヲ盛ニ木材ヲ輸出セント企圖シタルモ山元ヨリ當驛迄搬出甚ダ困難、又當驛ハ海拔二千尺以上ノ高地ニシテ、晩春ヨリ初夏ニ涉リ濃霧又ハ降雨多ク、作業豫定通り進行セズ、冬季ハ降雪多量加フルニ寒氣凜冽作業中止ノ外ナク、明治 43 年以來事業ニ着手シタル人ハ田中某（相馬郡ノ人）、金子某（東京ノ人）、野村某（八戸ノ人）、大正 5 年ニハ東京ノ土木請負業遠藤組等、交々来タリテ木材搬出ニ畫作スタルモ孰レモ前記ノ障害ニ逢ヒ収支償ハズ半途ニシテ蹉跎スルノ止ムナキニ至レリ、而シテ木炭事業ハ人背ニテ容易ニ搬出シ得ルヲ以、年々 400~500 屯ノ発送ヲ見ツゝアル。

また、昭和 8 年 12 月 20 日峠驛長から福島運輸事務所長へ提出された沿革に関する報告にはつぎのように記述されている。

イ. 驛勢範囲

山形縣南置賜郡山上村中央最高ノ山地ニテ勢力範囲ニハ、民家八戸ノ外、滑川、姥湯ノ両

温泉アルノミナリ。

ロ. 旅客状況

當驛ノ乗降客ハ滑川、姥湯兩温泉浴客其ノ大部分ヲ占メ、山林事業、鐵道工事等ニ從事スル人夫等之ニ次グ。依ッテ之ガ趨勢ハ地方財界ノ好況ガ、其ノ増減ニ及ボス影響ノ大ナルハ言ヲ俟タザルトコロニシテ即チ大正八、九年ノ財界好況時代迄ハ乗降及収入共逐年累増ヲ示シタリシモ、大正十年頃ヨリ地方財界下況トナリ、年ト共ニ益々其ノ深刻ヲ加ヘ、以来昭和三、四年度ノ鐵道工事人夫ノ出入多カリシニ起因シ、同年度ニ於テ僅少ノ増加ヲ見タルノミニテ、昭和七年度迄逐年減少ヲ繼續シ、好況時代ノ其レニ比シ、殆ド半減迄ニ至リタルモ、昭和八年度ニ入り地方財界ニ漸ク好徵ヲ呈シ、從ッテ漸増ノ傾向ニテ永年繼續シタル減収ノ域ヲ漸ク脱ッセントスルノ状態ニアリ。

ハ. 貨物状況

當驛發送貨物ノ大部分ハ木炭及木材ニシテ、到着貨物ハ、コレラノ生産ニ必要ナル物資並鐵道工事材料品等其ノ主ナルモノトス。

而シテ、木材生産出貨ノ過去ノ趨勢ヲ見ルニ當驛勢圏内ハ三千尺ノ高山嶮岨ニシテ加フルニ冬期間ハ降雪多量ノタメ作業ノ中止等山元ヨリ驛迄ノ搬出全ク困難ニシテ幾多經營者ハ各資金難ニ陥リ中途ニシテ事業中止ノ状態タリシガ大正九年六月、東京市山田鍼次郎氏ニ於テ約六十萬ノ経費ヲ投ジ工事中ノ木材搬出用索道ノ竣成ヲ見、依然出貨ニ活況ヲ呈シタレドモ大正十一年ヨリ以来一般經濟界不況ノ影響ヲ受ケ漸次出貨減少シ逐年之ガ繼續ヲ見ルニ至レリ。

斯クシテ開設当時ヨリ圏内相當遠巨離ノ山林迄伐採シ畫シタルタメ現在ニテハ生産困難トナリ爾後木材出貨ノ優勢ハ期待シ得ズ。

又木炭ハ圏内樹林旺盛ノ開設當時ハ相當ノ發送数量ヲ見タリシモ年ト共ニ生産個所遠巨離トナリ、又材料不足ニ依ッテ生産量ヲ減ジ從ッテ逐年出貨減少シ木材ト共ニ今後益々衰勢ヲ迪ラムトスル悲觀的状态ニアリ。

以上の記録から見てわかるように、当駅は貨物輸送を主に行われて来ている。なお大正9年には1日平均50吨の發送をみている。

昭和9年4月1日

旅客ハ前年度ニ比人員収入共ニ増加シタルハ一般財界漸ク好転シタルニ主因ス。温泉客、又下半期ニ於テ當驛終着ノスキー臨時列車運転ニ伴フスキー客ノ各増加シタルニ起因ス。

ちなみに、昭和8年分の統計をみると乗車人員13411人、収入3177円11銭（出札収入）

であった。

(4) 沿革

明治 32 年 5 月 15 日開業。

「峠」駅とは、昔、関所のあった板谷峠の麓の意から生れたものといわれている。その当時は「助け」といって 1 軒の家屋が、山越えする旅人の難儀を救うために設けられた場所であった。

峠の交通に二つの大きな変革があった。一つは明治 32 年福島～米沢間で鉄道が開通、わらじばきの旅から鉄道の旅に変わったこと。もう一つは昭和 24 年にやはり福島～米沢間が電化され、あえぎあえぎのぼっていた蒸気機関車に代って、強力な電気機関車が登場、峠越えが大きくスピードアップされたことである。

すなわち、明治 32 年、東北裏日本開発の一環として、まず福島、米沢間に鉄道が開通した。しかしその間に吾妻山の峻嶮があり、山また山、トンネルまたトンネルの難所で、魔のトンネルとも言われ、煙にせめられ乗務員がちっそく死まで起こしたこともあった。特に板谷、峠の第 2 トンネルは長さ 2 キロに近く、旅行客にとっても、まことに有難くない煤煙攻めの個所といわれていた。

また 38/1000 の勾配区間に設けられた当駅は、スイッチバック式となり、機関車の給水と補助機関車の付替えが行なわれ各列車が停車し運転上重要な任務を果たしてきた。

しかし、こうした話題を生んだトンネルも、昭和 24 年に福島～米沢間が電化され、また同時に通過線が設けられ、それまで各列車とも 5、6 分ほど停車していたが、之以来主要列車はことごとく通過となった。

この線を通る大半の遠来の客は、標高 624 メートル、奥羽線開発の難事業の名残りを留める峠駅の表看板を、見とどめぬ間に、通り過ぎることは、ちょっと残念とも言えるのである。

2. 設備及び扱い等の変遷

年 月 日	内 容
明治	
5. 10. 14	新橋～横浜間に鉄道開通
20. 12. 15	東北本線上野～塩釜間開通 (367 キロメートル)
24. 9. 1	東北本線上野～青森間開通 (740 キロメートル)
27. 2	福島～米沢間鉄道建設着手
29. 6	板谷、峠ずい道竣工

	32.	5.	15	奥羽南線福島～米沢間開通 峠駅開業
	38.	9.	14	奥羽本線福島～青森間開通（487.4 キロメートル）
	40.	4		峠駅舎竣工 西洋型平家造り 24坪 配線延哩 56 鎖，本線有効長 35 鎖
	40.	4.	15	第 2 種連動より第 1 種連動装置に付換
大正				
	7.	4.	1	公衆電報取扱開始
	7.	9.	25	折返線延長
	9.	7.	13	上り乗降場西方へ百尺延長
	9.	11.	5	貨物線延長（3 鎖）貨物ホーム新設（山田鍼次郎氏請願工事）
	11.	3.	15	急行旅客列車運転開始
	13			福島～米沢間電信モールス現字機が音響機となる
	14.	7.	15	福島～米沢間電話交換 2 番線壁掛から卓上となる
	14.	9.	1	構内電燈新設
	15.	1		構内電話壁掛新設
	15.	8.	15	全国的時刻改正により従来の列車番号 700 台が 400 台に改正
昭和				
	3.	3.	31	21 号 (Y) 双動転轍器を設置し上，下本線を接続
	4.	8.	17	下り遠方場内出発を色灯式に，上り入換信号機を灯列式に変更
	7.	1.	30	列車用特殊表示器設備使用開始（折返線に進入した列車の動向， 出発，場内信号機の現示を確認する目的で軌道回路と表示燈を 設けた）
	7.	9.	27	信号機の名称を一部改正（下り第 1，第 2 出発，上り第 1，第 2 場内とする）
	8.	6.	23	20 号転轍器標識油灯式を電灯式に変更
	10.	10.	16	信号扱所増設
	12.	1.	20	流雪溝新設上り本線，中線間（昭和 11.12.20 起工）
	24.	4.	1	福島，米沢間直流 1500 V 電化完成
	24.	9.	1	連動閉そく式開始
	34.	3.	20	コンクリート作り 4 号宿舎
	34.	8.	12	駅前～滑川温泉間に山形交通バス就行（1 日 5 往復 所要時間 25 分 運賃 40 円）
	38.	1.	11	公衆電報取扱廃止
	39.	11.	7	駅舎火災 23 時 47 分 事務室，待合室，物置，乗降場上屋焼失 （原因 事務室ストーブの煙突から出火）12.25 仮駅舎竣成
	42.	12.	20	新折返線使用開始
	43.	1.	27	自動交換ダイヤル呼出に変更
	43.	2.	15	運転営業用模写電信新設使用開始
	43.	7.	2	西部引上線切替工事完了（4 時 20 分）有効長，上下本線 340 米
	43.	9.	22	○福島～山形間交流電化（20000 V）に切り替え完了（14 時） ○峠構内上りホーム西部に交流変電所（遠隔制御無人）新設送

鉄の道と鉄道—滑川鉱山と板谷峠の文化的景観

			電開始 ○福島～米沢間自動閉塞式に変更（18:00 切替完了） ○信号扱所廃止，本屋に継電連動制御盤新設，第1種電気機甲連動装置を第1種継電連動装置に切替 ○東部，西部スノーセット改築工事完了 ○上，下本線末端隧道工事完了 ○第1，第2板谷峠隧道を廃止，板谷隧道竣成新築切替工事完了 複線自動閉塞式使用開始
46.	9.	20	
47.	9.	1	営業範囲改正，車扱貨物取扱廃止

3. 列車回数

	特急		急旅		普旅		混合		貨物		単機		合計		総本数
	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	
明治32年（開業時）					3	3			1	1			4	4	8
大正6年度					3	3	2	2	10	10			15	15	30
大正11年度			1	1	5	6	2	2	10	8			17	17	34
大正15年度			1	1	6	6	1	1	9	9			17	17	34
昭和5年度			1	1	6	6	1	1	8	8			16	16	32
昭和9年度			1	1	8	7		1	6	6	1	1	16	16	32
昭和43年度	4	4	11	11	8	8			12	12			35	35	70
昭和50年度	7	7	8	8	8	8			9	11			32	34	66

※開業以降大正6年まで及び昭和10年以降昭和42年まで不明

4. 要員の推移

	大正6年	大正10年	昭和元年	昭和5年	昭和9年	昭和18年	昭和24年	昭和32年	昭和39年	昭和50年
駅長	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
助役	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2
予備助役						1	1	1	1	
駅務(出貨)			1	1	1	3	5	3	3	2
信号	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3
採車						2	2			
転てつ	2	2	2	4	4	3	7			
駅手	8	12	11	8	8	7	7	2	2	
予備駅手								1	1	
踏切		1	1	1	1	1	1			
合計	14	19	19	18	18	21	29	11	11	8

※職制改正により駅務は営業係，信号，採車は運転係，転てつは構内係，駅手，予備駅手は

駅務係、踏切警手は踏切保安係、また予備助役は助役に改正。昭和50年は現在員数である。

5. 歴代駅長（略）

6. 営業成績の推移

典型的な山間のため、昭和初期まではわずかに湯治客が乗降する程度であったが、木材の搬出及び滑川鉱山の活況と共に、部落人口も増加し、また、滑川、姥湯両温泉を基地とした登山客、ハイキング客も年々増加してきたが、国道13号の開通と、この13号から峠及び姥湯に通じる市道と林道の整備が行われるに及び、マイカーの利用が増大し、また滑川鉱山の廃坑に伴う部落人口の激減のため、国鉄利用は近年漸減の傾向を示している。

貨物関係は、かつて滑川鉱山が駅構内に専用線をもち、約8キロメートル離れた吾妻山系の山元から索道により、褐鉄鉱（極めて品位が良質で、仙台鉱山監督局の分析報告書によれば鉄が56.16%となっている）を運搬し、主に、八幡製鉄向けに、東新潟港に発送していた。1日平均100トン（冬期1月から4月までを除く）収入は年間1000万円に及んだ。

この鉱山の創業は、昭和17年、戦時中は軍需資源として脚光を浴び、戦後は経済復興の基礎資源として、すべて鉄道輸送に頼っていたのである。

しかし、我国経済に拡大に伴う資源の海外調達と、当鉱山における採算上の問題（気象条件から、冬期間操業不可能となるため）点等とあいまって廃坑の止むなきに至り、また国鉄の営業近代化と共に47年9月貨物営業を廃止し、今日に至っている。

なお、以上の状況のため、収入の確保については、(1)入込客の誘致と乗車券、指定券の増売、(2)職員の居住地を中心とした団体開発を柱に、(1)については駅前に企業努力目標の一環として、大型のハイキング案内漂を全職員で作製建植すると共に、各種パンフレットの作成配布、旅館に対する国鉄コーナーの設置、(2)については昼夜にわたる積極的な活動等が功を奏し、昭和50年度営業成績は年度目標を昭和50年10月26日に達成し、仙鉄及び全国一早い快挙をなし遂げるに至り、峠駅全職員のしっかり腕を組んだ総力の結集の威力を内外に示した。

※ 参考 昭和23年7月25日現在の林山鉱業株式会社滑川鉱山の実態調査報告概要

鉱区、山形県南置賜郡山上村及び南原村地内366,000坪

埋蔵量、確定分250,000トン

採鉱設備及方法、露天掘、手掘1日1人当り能力平均17トン

従業員数、労務員男73名、女7名、計80名、事務員男7名、女1名、計8名、総計88名

鉄の道と鉄道—滑川鉱山と板谷峠の文化的景観

駅までの距離、8 杆（索道 5.3 杆）

小運送設備及能力、架空 1 バケツ 1/4 トン入れ、1 回転 1 時間 20 分を要す、バケツ数 80 箇
貯鉱設備及能力、山元貯鉱舎 300 トン、駅前貯鉱舎 550 トン、専用線 1 本 136 米

年度	乗車人員(人)	降車人員(人)	旅客収入(円)	発送トン数(トン)	到着トン数(トン)	貨物収入(円)
大正6	11451	10832	2,895	1069	235	1,180
大正15	12578	12309	3,809	1083	2176	1,403
昭和10	17314	17501	5,855	385	797	980
昭和20	22995	20075	6,190	11315	1825	56,940
昭和25	38250	37900	605,535	16425	1796	517,280
昭和30	51037	49897	1,487,189	18582	2433	8,915,790
昭和34	57858	58010	2,073,288	21428	3037	12,475,320
昭和40	48757	46952	2,046,090	16528	1838	10,869,000
昭和45	32274	33586	3,628,432	4508	791	1,063,000
昭和47	20796	22374	2,569,547	171	238	53,000
昭和50	12118	14157	4,644,550	—	—	—

7. 観光

(1) 国立公園吾妻連峰北登山口

吾妻山は福島県と山形県の県境にそびえ、那須火山系中、最も広大な火山群峰によって構成され、東吾妻、西吾妻、中吾妻の三大地帯に大別され、現在活動している一切経山を除いては、極めて古い火山で 2000 米級の登頂十余峰は、特に植物景観が豊かである。

当駅からのコースは、滑川温泉、姥湯温泉が基地となっており、滑川温泉からは、霧平、家形山、一切経山を経て、福島方面に至るコースと、大滝、明月湖、東大巔を経て米沢に至るコースがあり、また姥湯温泉からは、三階滝、兵子、家形、一切経山を経て、福島方面に至るコースと薬師森、明月湖、東大巔を経て米沢に至るコースがある。また、尾根縦走のコースもとれる。

また、まだ俗化されていない、当駅からの登山コースが近年心ある人々に親しまれ、若い人々にも人気が出ている。

(2) ハイキング・コース

当駅から萱峠を経て、滑川・姥湯温泉に至るコースは、清楚なこぶしや山桜の咲きほこる春に初まり、目ざめるような新緑を経て、鮮かな錦に彩られる紅葉の晩秋まで自然のたゞずまいを心から愛し、理解できるみなさまへ峠駅が自信をもって推奨できるハイキングコース

である。

当駅から滑川温泉まで約4 K 滑川温泉から姥湯温泉まで約3.5 K

(3) 滑川温泉

前川の溪流沿いにあり、吾妻連峰の登山基地となっており、寛保年間に発見され、春の新緑、夏の涼風に暑さを忘れ、秋の紅葉は特に美観、胃腸病、切傷、婦人病、リウマチに効力がある。旅館1、四季を通じ営業している。

当駅から約4 K 徒歩約1時間15分 例年5月～11月3日の間マイクロバス運行 1日4往復

(4) 姥湯温泉

薬師森と大日岳の溪谷にあり、吾妻連峰の登山基地となっており、天文2年に発見され、海拔1300メートル、風光明媚ですぐれた景観は、吾妻十湯中、首位に推される。脚気、リウマチ、皮膚病、胃腸病に効力がある。旅館1、冬期間雪のため営業せず、当駅から約7.5 K 徒歩約2時15分、例年5月～11月3日の間小型トラック運行 1日2往復

8. 旧跡、名物

(1) 大野九郎兵衛の墓

赤穂藩次席家老大野九郎兵衛は、赤穂浪士の義挙に加盟せず忘恩の徒として世のそしりをうけているが、実は米沢の上杉家に逃亡するかも知れない吉良上野介を、この旧米沢街道の宿場で待伏せ、討ち果たそうとしていたのであるが、赤穂浪士が吉良を討って本懐を遂げたとの報に、主君のあとを追い自刃したと伝えられ、この地に墓がある。丁度、板谷峠のトンネルの上附近で今は訪れる人もなく、旧街道の叢の中にひっそりと立っている。

当駅から約2.5 K、徒歩約45分

(2) 力餅

駅で立売りしている峠の力餅は、明治34年創業、昔、福島から峠までは2時間を要し、果て知らぬトンネルまたトンネルの煤煙に悩まされ、苦しい旅を続けている客を慰めるため、疲れた体に力をつけ、美味しい餅を食べてもらおうという意味で、当時の駅長の助言を得て名付けたものと言われ、旅客にも非常に喜ばれ、各列車が5分停車した当時は売行がよかったが、現在は電化に伴う通過列車が大部分で、又、停車列車も30秒停車では往時ほどの活況はない。しかし当時を知る人達に親しまれ、峠の力餅を名指しして買ってゆく客もまだまだ多い。



Eine Eisenstraße und eine Eisenbahn: Kulturlandschaft Namekawa-Bergwerkes und Itaya-Passes

AWANO Hiroshi

Auf halber Höhe der Nordseite Azuma-Gebirges zu Yonezawa gab es einst ein Eisenbergwerk, das in der Kriegszeit erschlossen worden ist. Es war Namekawa (oder Namegawa) -Bergwerk. Auf dem Bergwerk ist Limonit (Brauneisenerz) in 30 Jahren von 1941 bis 1970 gefördert worden. Namekawa-Bergwerk hat von kurzer Dauer beim ostasiatischen und pazifischen Kriege und bei der nachkriegszeitigen Wiederherstellung und dem hohen Wachstum eine große Rolle gespielt, und ist von der historischen Bühne hastig abgetreten. Das auf dem Bergwerk geförderte Eisenerz hat man mit der Bergwerksbahn und der Drahtseilbahn bis nach Tôge-Bahnhof auf Ôu-Hauptlinie getragen, in den Güterzug geladen, via Yonezawa und Sakamachi bis nach Niigata getragen, und dann mit dem Schiff nach Yawata-Hüttenwerke befördert. Die Eisenstraße, die auf Namekawa-bergwerke begann, hat von Tôge-Bahnhof buchstäblich die Eisenbahn verfolgt. In der gegenwärtigen Arbeit wird eine Kette von industriellem Erbe geforscht, das die Eisenstraße entlang bis nach Tôge-Bahnhof bleibt. Der Verfasser will darstellen, dass das industrielle Erbe eine die japanische moderne Geschichte erzählende Kulturlandschaft bildet.