

伊香保ケーブルカー鉄道廃線跡地における土木遺産と観光資源の可能性

西武建設(株) ○ 正会員 成島誠一 武下良彦

正会員 辻田陽一郎

1. 緒言

観光事業は、多様化する人々の志向から流行、廃りがあり伝統的な観光地においては、景気やその時代背景により特に戦前から戦後復興、そして高度成長期に至る過程で廃業した土木遺産的なものがある。たとえば、急峻な山岳地帯にある観光地においては、その基幹となる観光客の輸送手段として、戦前から戦後まもなくは、ケーブルカーが全国に敷設され、土木構造物である隧道、橋梁などが建設されている。しかし高度成長期とともに廃線となった事例が多く、時代に翻弄された感が否めない。そこで、筆者らは、数ある事例のうち歴史のある伝統的な温泉地である伊香保温泉に敷設され廃線となった伊香保ケーブル鉄道について、時代背景と廃線までの経緯と跡地に関する現況を調査し土木遺産と観光資源としての可能性を示したい。

2. 伊香保ケーブル鉄道の変遷

伊香保ケーブル鉄道があった渋川市伊香保地区は渋川市の西部、榛名山の東側に位置し、首都圏の奥座敷として知られている。伊香保地区は旧伊香保町にあたり、2006年(平成18年)2月20日に近隣5市町村とともに合併し渋川市となった。伊香保ケーブル鉄道は、旧伊香保町内の榛名山麓に山麓駅舎を構え、そこから榛名山に向かって約2.1km離れたヤセオネ峠までの標高差約440mを結ぶ路線であった。伊香保と榛名湖、榛名山神社を結ぶこの地区一帯は、江戸時代から観光地として栄えていたが、湯元からヤセオネ峠までの道りは山にかかり、折れ曲がりながらの道程で、およそ三時間を要していた。そこで、旅行者の障害をなくし、榛名山を世に知らしめたいとの観光地化計画が上毛電鉄を敷設した実業家大川平三郎氏により提唱され、その一環としてケーブルカー設置が画策された。山麓は新伊香保駅、山頂は榛名山駅と称し1929年(昭和4年)に関東鋼索鉄道(株)として開通させ資料-1に示す当時の上毛新聞に特集記事が一面に掲載され当時の歓迎ぶりがわかる²⁾。開通以降、旅客数年間11万~14万人程度に推移していたが、開通から11

年が経過した1940年(昭和15年)に、第二次世界大戦の悪化に伴い営業休止となった。さらに1944年(昭和19年)には金属回収法により客車2両、線路、鉄橋などを戦争資源として供出し一端姿を消した。その後、1960年(昭和35年)頃になると時代は平静を取り戻し、伊香保においても観光地としての賑わいを取り戻すようになったことから、ケーブルカーの復旧に対する気運が高まり、同年7月に復旧工事に着手し、伊香保ケーブル鉄道(株)として翌年6月には竣工し、1961年(昭和36年)8月13日に開通した。

利用状況は1963年(昭和38年)に旅客数10万人程度と、戦前の実績を下回り最終的には、モータリゼーションの趨勢に太刀打ちできず、1966年(昭和41年)にわずか5年で廃線となった(表-1参照)。このように伊香保ケーブルカー鉄道は、浮沈の歴史を激しい世情とともに歩んできたといえる。

資料-1 上毛新聞



表-1 年表

西暦	年号	月日	事柄
1929年	昭和4年	9月7日	関東鋼索鉄道としてケーブルカー開通
1940年	昭和15年	2月19日	第二次世界大戦の悪化に伴い営業休止
1944年	昭和19年	9月	金属回収法-客車二両、線路撤去し戦争資源として供出
1945年	昭和20年	8月15日	終戦
1960年	昭和35年	7月	ケーブルカー復旧工事着手
1961年	昭和36年	6月	復旧工事竣工
		8月13日	伊香保ケーブル鉄道営業再開
1966年	昭和41年	7月13日	営業廃止

キーワード：土木遺産、ケーブルカー廃線、銘板、観光資源

連絡先：所沢市くすのき台1-11-2 西武建設株式会社 土木本部 Tel 04-2926-3414

3. 現況調査

ケーブルカーの概要は、延長(2,100m)、高低差(440m)最急勾配(19°)でケーブルカーの勾配にしては、緩斜面である。山麓駅、山頂駅には現在、それぞれ民間宿泊施設、旧高原学校があり(高原学校は現在閉鎖中)駅舎が撤去されているため、当時の外観を確認することはできない。また、ケーブルカーは榛名山麓中腹に設けられていたため、軌道があったと考えられる斜面は、廃止後40年経過しているため樹木に覆われており、当時をよく知る関係者でなければ判別不能であった。軌道敷をインフラ(揚水、電気、電話)の敷設に使用している以外には、跡地利用されている施設は確認できなかった。今後もケーブルカーの施設そのものを利用する計画はないようである。なお山頂までは県道33号線で結ばれており、約8kmの道程である。

残存している土木構造物は唯一隧道が1箇所あり、坑門には銘板が写真-1に示すように当時のまま残っており、上り坑門と下り坑門では、銘板が違い隧道名ではないことが推察された。この隧道は、1929年竣工なため、第二次世界大戦以前までに造られ現存しているものを近代土木遺産とした定義に合うため、土木遺産としての価値がある可能性があった。そこで、この隧道の銘板についてさらに調査した。上り坑門銘板は、「通天洞」、下り坑門銘板は、「利澤無窮」とある。また、銘板の左端には、宇野哲人と明記されている。銘板については、漢学から引用されていると考えられ命名されたと考えられる宇野哲人氏についてさらに調べた。宇野哲人氏は、熊本県熊本市出身1875年(明治8年)～1974年(昭和49年)享年98歳で熊本旧制第五高等学校～東京帝国大学卒業後東京帝国大学漢学・中国哲学教授、東京大学名誉教授、東方文化学院院長、実践女子大学学長など歴任したわが国における中国哲学研究の権威であった³⁾。その功績は、皇族の名前と幼少時の呼び名である称号において宮内庁の依頼を受け「勘申(かんじん)者」を拝命している。例えば皇太子の子どもの場合は、識者らが複数の称号候補を選び、その中から天皇が決定する形式であるが、この候補の選定大役を担い、皇太子さまの名前「徳仁」と称号「浩宮」、秋篠宮さまの名前「文仁」と称号「礼宮」などの称号に寄与したのである⁴⁾。

写真-1 銘板現況



4. 結語・土木遺産的な価値

近代土木遺産は、幕末以降、西洋の近代土木技術が導入されてから第二次世界大戦以前までに造られた土木施設のうち、現存しているものと定義しており後世に残すべき資産であるようなものを選んで「土木遺産」としている。伊香保ケーブルカー鉄道唯一の残存構造物である隧道は、山麓駅だった至近に位置し上り坑門の銘板「通天洞」は、天に通じる洞穴の如く観光客が伊香保から榛名山へと楽園への通り道をイメージした思いが推察される。一方下り坑門の銘板「利澤無窮」は、和訳では「慈しみは尽きることはない」との意味であることから、家路に向かう観光客へのメッセージと考える時、当時の伊香保ケーブルカーへの事業を推進していた実業家の思いが偲ばれる。現存しているものは隧道しかないが、構造的には強固かつ坑内温度も一定であり、銘板称号の由来から伊香保の古きを知り地域性溢れる土木遺産になり得る可能性が示唆される。現在では立ち入り禁止措置を講じているが、アクセスが容易な場所に位置していることから、伊香保近代観光の歴史を提示し、土木遺産を観光資源として活用できる可能性があると考えられる。謝辞:本調査では、渋川市伊香保総合支所まちづくり対策石坂實室長、伊香保土産杉本売店杉本幸子店主、ほか多くの関係者の皆様から協力、貴重な資料、ヒアリングを頂きまとめることができた。ここに多大なご尽力を頂いた関係各位の皆様に対し、心から敬意と謝意を表します。

[参考文献]1) 伊香保町教育委員会：伊香保誌、伊香保町役場、pp290～294、1970。、2) 上毛新聞「祝伊香保ケーブルカー開通」1929.9.8

3) 熊本市名誉市民「宇野哲人」抜粋、4) 共同通信社トピックス「雅子様女子ご出産」2001.12.7 抜粋