

群馬県における産業遺産の総合的点描と考察、 その観光活性化に向けた課題

大島 登志彦

1. はじめに

昭和の時代までの群馬県は、桑園が広域に広がり、富岡製糸場や地域毎の組合製糸、個人経営の座繰り製糸等、近代産業としての蚕糸業¹⁾が、明治以降の基幹産業として発展し、日本の近代化の原動力にもなった。そのことは、群馬が鉄道の先進地域になったことに繋がるが、群馬を通る幹線鉄道は、周囲を急峻な山々に囲まれた地形を克服するため、先進の車輛や土木技術が導入され、鉄道遺産（文化財）の宝庫にもなった。また、地下資源が豊富で、中小坂鉄山（下仁田町）や群馬鉄山（旧六合村、中之条町に合併）が鉄鉱石の国内主要採掘を占めた時代があったし、吾妻郡西部に硫黄鉱山が点在したほか、石灰石やユニークな石材の採掘が行われてきた。県境で隣接する足尾銅山も、全国有数の鉱山として繁栄してきた。

群馬県内の産業遺産は、文化庁による都道府県別近代化遺産の調査報告が始まると、その重点地域と位置づけられ、全国に先駆けた第一陣として報告書が作成された²⁾。この一連の報告書で、文化庁は「近代化遺産」という名称を用い、その呼称がその後普及していくが、これは従来からの産業遺産にほぼ準じている。また、経済産業省は、2007～2008年に認定した遺産を「近代化産業遺産群」と呼称している。本稿では、以下、関連する遺産を総括して、「産業遺産」の呼称で記載していく。

群馬県内では、地元研究者による関連研究も活発に行われきた。そのなかで筆者は、産業考古学の観点から産業遺産を系統的に提示しつつ³⁾、一方で、群馬県の産業遺産と鉄道の発達との関わりを考察した⁴⁾。また、群馬県内各地の歴史遺産や地域を活性化すべく取り組みを紹介した著書⁵⁾では、鉄道や橋梁を基軸に、産業遺産を点描してきた。それらを調査執筆してきた数年後の2014（平成26）年と翌2015年には、明治期の国内の蚕糸業や鉱工業に関わる産業遺産が世界遺産登録され、世界史における重要な位置づけを担うようになった。そうした経緯も踏まえて、今後の観光振興に向けた課題も含めて、群馬の産業遺産を点描してきた⁶⁾。

これまでの筆者の拙研究や、自治体の報告書や観光案内、産業遺産関係の研究論著等で、多種多様な産業遺産が紹介・考察されてきた。それらを総合的に見直すと、個別遺産または種別毎の断片的事項に留まる傾向で、重要遺産と認識されながら、考察やリストアップが乏しかった部分も感じてきた。それらを総括して筆者が概覧すると、群馬の基幹となってきた産業経済、



図1 群馬県内と周辺の主要な産業遺産の分布概要

(各種資料の紹介や筆者の実地見聞をもとに2022年筆者作成)

そして産業遺産の種別としては、大方が蚕糸、鉄道、鉱業に分類できると考察する。

一方で、昨今テレビドラマや新紙幣として日本全体の近代化に貢献した渋沢栄一は、群馬に隣接した現深谷市出身で、富岡製糸場はじめ、群馬の産業の発達にも多大な功績を残し、その遺産は、これら3種類を総合する要素が強いと思う。そして、群馬県に隣接した区域には、渋沢栄一記念館を初め関連する多くの観光スポットが整備されたほか、日本煉瓦製造(株)の事務所棟(史料館として活用)やホフマン釜、駅から同所に連絡した鉄道及びその橋梁が、国の重要文化財などとして保存され、上記3要素を兼ね備える遺産が集積している。

本稿では、群馬県に隣接した栃木県西端の足尾や足利、埼玉県北端の本庄・深谷・熊谷北域、長野・新潟県境にかかる地域なども含めて、3種別各々を2～4章で、主要遺産を点描して、実態や地域的特性、アクセスを概説しながら、各々の歴史的背景や意義、観光資源としての活性化に向けた課題などを考察することを目的とする。併せて、専修大学社会科学研究所で2021～22年に行われてきた群馬県とその周辺の産業遺産に関わる研究会や、実態調査の一端を補完することを目標とした。

2. 群馬県内の蚕糸業の盛衰と「富岡製糸場と絹産業遺産群」・「ぐんま絹遺産」

群馬県では、近代に入ると、1872（明治5）年に富岡製糸場が創業したほか、中小の製糸工場が多数立地し、生糸生産量は、長らく長野県に次いで全国第2位を誇るなど、蚕糸業の主力をなしてきた。全国的傾向として、蚕糸業は、戦後の高度経済成長期に続いたオイルショック以降急速に衰退し、近年稼働する製糸工場も、碓氷製糸(株)（写真1）が全国屈指の機械製糸として存続するだけとなった。

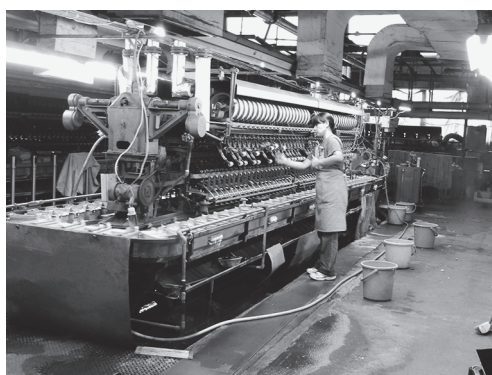


写真 1. 現役の機械製糸工場として操業が続いている碓氷製糸(株)（2015.9.9）

しかし、関連する遺産は、群馬県内各所に残り、後世に伝承すべく、文化財指定や保存措置がとられるものが多くなった。

なお、富岡製糸場の5年後に官営で操業した新町屑糸紡績所は、当時群馬の蚕糸業の一端を牽引して、後に鐘淵紡績に譲渡されて、1970年代半ばまで、食品工場として操業してきた。国の重要文化財や史跡に指定され、「ぐんま絹遺産」に登録されたが、多くの建造物が解体されてしまったことや、富岡製糸場等の世界遺産登録の影に隠れた傾向になり、脚光を浴びる機会は少なくなっている。

蚕糸業に関わる遺産には、繊維関係工場やその事務所、関連機械の他、養蚕民家、繭を保管してきた煉瓦倉庫なども含まれる。また、ユニークな桑の木や蚕種の冷蔵保存を可能にした風穴などが、一部で保存され、蚕糸の歴史を伝承してきた。本章では、それらを節毎に点描して考察する他、蚕糸・織物都市として発達した桐生市の盛衰の一端を考察していく。

（1）世界遺産「富岡製糸場と絹産業遺産群」登録と群馬の蚕糸関係遺産の概要

蚕糸業が衰退に向かう中で群馬県は、蚕糸業を系統的に後世に伝承する展示施設として、



1



2



3



4

写真 2. 富岡製糸場と絹産業遺産群（1 富岡製糸場、2 田島弥平旧宅、3 高山社跡、4 荒船風穴）

1998 年、「日本絹の里」（県立）を開設した。また、富岡製糸場の世界遺産登録を目指す行政サイドの動きが、2003（平成 15）年に始まる。その広報や各方面への働きかけが進むなかで、当初の新聞記事などでは、製糸場敷地内の建造物主体に登録されると認識されがちだった。しかし、工場内の自動繰糸機や設備は操業停止後も解体されずに原形を留め、県内の主要な蚕糸関係遺産の調査・研究が進む中で、2007 年には、「富岡製糸場と絹産業遺産群」として、製糸場の他 10 資産が、世界遺産暫定リストに登録された。さらに 2010～11 年には、対象資産は 11 から 7、そして 4 つに絞り込まれてユネスコに推薦され、2014 年 6 月に世界遺産登録された⁷⁾（写真 2）。そのことは、製糸工場と蚕糸に関わる一連の工程や施設が、世界に誇れる遺産である証となり、同時に、群馬を代表する観光資源にすべく長期的施策や広報が要望されよう。

富岡製糸場への来場・見学者は、世界遺産登録前後から急増し、2014 年度は、前年の 4 倍程度の年間 130 万人を上回った⁸⁾。しかし、翌年度以降減少に転じ、2020 年度以降のコロナ禍に

おいては、年間 30 万人を下回っている。同時に、観光バスによる来場者の滞在時間が概して短いためか、来場者数の割に市街地の賑わいは低調だと考える。今後、来場者の人数の維持と併せて、満足度を高揚させて、富岡・群馬で一定時間滞在させる施策を講じていくことが重要な課題とも言えよう。

（２）「ぐんま絹遺産」とその今後の活性化

群馬県内には、当初世界遺産暫定リストに登録されながら、絞り込みで漏れた 7 資産をはじめ、多数の蚕糸遺産が分布する。群馬県は、2011 年、世界遺産登録 4 資産とそれに準じると認識できる遺産を「ぐんま絹遺産」とする制度を設け、順次指定・登録してきた（当初 30 件、2015 年 3 月には計 91 件）。近年も、少数ながらも新規登録が継続されており、2022 年 2 月現在、計 106 件が登録されている。それには、直接蚕糸業に関わる建物や機器・道具、製品等の他、関係者の墓を含む石碑や文書、神楽などの無形文化財も含み、蚕糸業で栄えた群馬県内各所の将来へ語り継ぐ遺産として、観光振興や教育的意義も大きい。

「ぐんま絹遺産」の分布をみると、前橋と桐生市、藤岡市から甘楽富岡・安中市にかけて数多く、特に藤岡市内の諏訪神社（写真 3）と甘楽町歴史民俗資料館には、各々 4 件が集約している。一方、大養蚕地域だった利根沼田や吾妻地域、邑楽館林地域などでの分布は比較的少ないなど、地域や市町村毎に偏在している。選定の基本条件として、地元市町村や県の推薦が前提となるためだと思うし、まだ埋もれた資産も多数あることを感じる。観光振興と地域活性化に向け、より幅広い視点から考察された上での、追加の認定が望まれる。一方で、各々の遺産への公共交通によるアクセスが配慮されていないことや、自治体相互の連携は乏しく、個別の遺産として紹介されるにとどまっている傾向を感じる。基軸となる富岡製糸場とリンクさせたり、観光モデルコースを提案するなど、アクセスを考慮した地元の取り組みや自治体相互の連携が期待されよう。



写真 3. 「ぐんま絹遺産」4 件が集積している藤岡市の諏訪神社（手前の常夜灯もその一つ、2015.10.2）

（３）群馬県における桐生市の地位と日本遺産

桐生市は、近代以降織物の町として発展して「織都」と称され、群馬県内での人口順位は、戦前は前橋市に次いで 2 位だった。戦災が些少だったためか、戦後数年間は前橋市を抜いて 1

表 1 群馬県の主要 3 市の人口の推移と桐生市の位置づけ

単位:人

	群馬県全体	前橋市	高崎市	桐生市	備 考
1935 年・・・	1,242,453	87,181	64,283	76,145	市制施行:前橋 1892 年、高崎 1900 年、桐生 1921 年
1940 年・・・	1,299,027	86,997	71,002	86,086	桐生市は県内 2 位(以下桐生市の人口順位)
1946 年 4 月	1,524,635	81,406	82,562	86,836	前橋市を抜いて県内 1 位
1947 年 10 月	1,572,787	90,432	88,483	91,482	県内 1 位を維持
1948 年 8 月	1,608,894	94,123	91,002	94,167	〃
1949 年・・・	1,611,769	97,804	91,289	95,147	前橋市に抜かれて県内 2 位
1951 年 9 月	1,605,023	100,411	100,024	96,740	昭和の合併開始直前、高崎市に抜かれて県内 3 位
1986 年 3 月	1,864,732	266,290	223,069	133,329	昭和の合併完了、県内 3 位
2002 年 3 月	2,021,238	283,005	241,672	114,389	平成の合併開始直前、県内 4 位
2016 年 3 月	2,005,320	339,366	375,491	116,934	平成の合併完了、県内 5 位

該当年月における各市の人口を記載

「群馬県統計書」「全国市町村要覧」各年版などにより、筆者作成

位となり、その後も、概ね前橋・高崎市に次いで 3 位を維持していた。しかし、平成の合併が一段落した近年の人口は、県内第 5 位・約 10.5 万人で、市域がみどり市に分断された事も含めて、中心部の賑わいも停滞した都市となっている（表 1）。

桐生市内の鉄道は、まず 1888（明治 21）年に両毛鉄道（後の国鉄・JR 両毛線）が小山から到達し、翌年に全通する。明治末期には、足尾銅山関係物資輸送のための足尾鉄道が創立し、逐次部分開業を重ねて、1912（大正元）年、桐生－足尾間が全通（足尾－足尾本山間は 1914 年の竣工で、1918 年に全線国有化）した。また、明治末期に東京から北関東に延びた東武鉄道は、館林から足利・太田を経由して伊勢崎に延長（1910 年に全通）されたので、当初そのルートから外れたが、同時期に、藪塚石材の輸送を目的とする藪塚石材軌道が創立し、1913 年に東武鉄道に合併して太田－相老間が開通する。1928（昭和 3）年には、前橋－桐生間で両毛線を短絡する線形で上毛電気鉄道が開業し、東武鉄道は、その後相老－新大間々（後の赤城駅）間を延長して同鉄道に接続した（1932 年）。4 つもの鉄道が併存する地方都市は珍しいが、その所以は、織物工業の繁栄による要素が大きかったと考える。

桐生市内には、室内の採光を重視したノコギリ屋根を有した建物が、現在なお数百棟残るといふ。かつての織物工場の名残で、①織物参考館「紫」（ゆかり）では、現在、染色も含めて、その主要な工程を担った空引き機やジャガード織機が展示され、ジャガード織りのカレンダーなどが今でも製造販売される。高機も含めた主要な機織り機も展示され、染色も加えて、織物



1



2

写真 4. 模範織物工場の跡：1 旧模範工場桐生撚糸事務所棟（現在絹撚記念館として資料展示、2022.8.9）
2 足利模範撚糸合資会社（アンタレススポーツクラブとして活用、2022.8.9）

が完成するまでの一連の工程を体験できる設備を備えている。織物業の歴史資料や製品は、②桐生織物記念館に展示されている。また、桐生市街地では、桐生新町地区が③伝統的建造物群保存地区に指定された他、かつて煉瓦造りの繭倉庫だった有隣館（今は展示施設として活用）、織物工場として最後まで残った④後藤織物、旧模範工場桐生撚糸事務所棟（現在⑤絹撚記念館として資料展示）などが残る（写真 4-1）。

2015 年、文化庁主導で日本遺産の認定制度が始まると、その先駆の 1 件として（初回 18 件認定）、桐生市他群馬県内 3 町村の計 11 資産が、「かかあ天下 -ぐんまの絹物語-」として認定された。桐生市には、そのうち上記①～⑤の他、郊外に所在する⑥白瀧神社の計 6 件が含まれ、その構成遺産の中核をなしている。

模範工場は、1902～03 年に、国が輸出絹織物産地を育成する目的で、全国 6 産地に誕生した。県境を挟んで隣接する足利市内には、ノコギリ屋根の足利模範撚糸合資会社の工場の一部が残り、産業考古学会の推薦産業遺産に認定されている（写真 4-2）。

（４）養蚕民家とその観光活性化

養蚕民家は、県内各所に残存し、建築遺産ともいえる特有の景観をなしている。ただしその保存・整備状況には、居住中のもの、文化財指定されて保存措置が採られたもの、空き家で放置または解体待ちのものなど様々あり、産業遺産としての系統的な研究や保存活動は、十分なされてこなかったと考える。

蚕の飼育は、お蚕様と呼ばれて、風通しをよくした 2 階で行われた。茅葺き屋根の場合、その一部を切り落としたり、兜造りとした家屋が多いが、瓦やスレート葺きの場合、屋根の上に



1



2

写真 5. 県内に数多く残る養蚕民家：1 川場村の腰屋根 5 つの民家（2020.12.13）
2 猿ヶ京温泉奥の山里に所在する食事処「姉山の家」（2015.7.27）

腰屋根（地域によって檜や高窓、卯建などと呼称）を付けた独特の造りである。田島弥平旧宅や高山社跡のほか、上記した「ぐんま絹遺産」には、十数件が単体で登録されてきた。

北毛地域には、特徴有る養蚕民家が多数残り、六合赤岩養蚕農家群（4-（3）で考察）をはじめ、旧利根村南郷に残る曲り家風の旧鈴木家住宅、中之条町北城の富沢家住宅、降雪に適した造りとされるみなかみ町内の雲越家住宅等が、「ぐんま絹遺産」に含まれる。県南のユニークな造りの養蚕民家として、同遺産に登録されているのは、ぐんま昆虫の森に移設された赤城型民家や玉村町の渡辺家住宅、上野村の旧黒澤家住宅などがあげられる。しかし一方、川場村では、まだ兜作りの民家の他、腰屋根付民家には、長い一体型と分散型が混在し、それが5つも付いた民家も残り（写真 5-1）、川場村歴史民俗資料館では、その遺産や写真が多数展示され、2015年には、村内の養蚕民家を主題とした企画展示も行われながら、文化財指定を受けたものは少ないようだし、認知されずに朽ち果てていく民家も見られる。

空き家の増加が社会問題化するなかで、古民家の活用が叫ばれて久しい。趣ある外観と生活の工夫が凝縮される養蚕民家は、資料館に活用された事例の他、近年は、宿泊や飲食施設に改装された事例も多い。旧新治村（みなかみ町に合併）の猿ヶ京温泉街から桑畑が広がっていた山里の一角に所在する大養蚕民家だった「姉山の家」（写真 5-2）では、囲炉裏を囲んだ季節料理と手打ちそばなどを提供しており、知る人ぞ知る食事処となっている。また、高崎市の旧箕郷町内では、約 100 年前に建造された養蚕民家を、2018 年、同市が「箕郷矢原宿カフェ」としてオープンした。

県南西部の藤岡市から神流町、県境を越えた旧児玉町内の秋山地区などに、まだ多数の養蚕民家が見られる。この地域では、腰屋根を高窓と呼ぶが、高窓が3基付く大型養蚕民家を改造

した飲食店「大門屋」が、2020年6月に開業した。神流町では、高窓を3基残した養蚕民家が「古民家の宿 川の音」として、2018年にオープンした。内部は高級感のある洋風ホテル並みに改装され、宿泊料金もかなり高価に設定されている。養蚕民家を活用した宿泊施設や飲食店は、最近10年以内に相次いで誕生しており、古民家の有効活用と憩いの場を提供している。

養蚕民家は、鉄道駅からの二次交通は概して不便である。観光巡回バスで産業遺産見学ルートなどを設定して、その中で見学や該当する店舗での飲食をセットにした観光振興を奨励したい（単体見学のインパクトは弱いと考える）。

（５）その他の主要蚕糸遺産

繭を保管した煉瓦造りの倉庫は、県内各地に残っている。富岡製糸場の東西繭倉庫に次いで大規模である前橋市街地跡に残る旧安田銀行担保倉庫跡（写真6）の他、「ぐんま絹遺産」に登録された煉瓦倉庫として代表的なものとして、甘楽町歴史民俗資料館、下仁田倉庫（上野鉄道関連施設の一つ）、伊勢崎市境地区に残る倉庫があげられる。また、絹関係取引が多かった旧大間々銀行本店の建屋は、蚕糸全盛期の銀行の造りを残して、「コノドント館みどり市大間々博物館」として活用されている。



写真 6. 群馬県内最大級の赤煉瓦倉庫である旧安田銀行担保倉庫（前橋市内。製糸や繭取引業者は、資金を借りる担保として繭を預けた。2021.11.20）。

風穴は、涼風が吹き出す岩場に設けた天然の冷蔵庫の役目を持つ施設である。風穴によって、蚕種を冷蔵保存して、年間に亘る養蚕が可能となり、蚕糸業の一層の発達をもたらした。荒船風穴が世界遺産暫定リストに登載されると、風穴の産業遺産的価値は高揚した。中之条町内の東谷風穴や沼田市郊外の利根風穴が「ぐんま絹遺産」に登録され、前者では、町の文化財の一環としての発掘調査と現地整備・研究が行われている。風穴での蚕種保存は、概して戦前に終了していたが、同風穴では、戦後中之条営林署が、1966年頃まで林木種子の貯蔵に活用し、その役目を終えた後に、外壁や地上部分を取り壊した素材を、地下部分に埋め戻した事が判明し、その発掘と関連研究も行われてきた。

風穴に関しては、群馬県内全域や隣接県の分布調査も進められてきた⁹⁾。また、全国的に研究が進んで、「風穴サミット」が毎年開催されるようになった。なお、風穴は、産業遺産として注目されてきた他、特徴ある高山植物の生育にスポットを当てた観光資源もある（福島県の中

山風穴や秋田県の長走風穴など)。そのほか、特異な蚕糸遺産としては、特徴ある桑の木が揚げられ、薄根（沼田市）や下郷（渋川市）の大クワが、「ぐんま絹遺産」に登録されてきた。

事務所棟も、蚕糸遺産として認知されてきた。本章（3）で紹介した桐生市内の他、組合製糸の中核だった碓氷社の事務所や上毛モスリン事務所（館林市）などが「ぐんま絹遺産」に登録されている。

3. 鉄道遺産の宝庫である群馬

群馬県内は、蚕糸業を基盤として、幹線鉄道が早期に開業した。産業遺産への認識が高まった平成以降は、碓氷アプト式鉄道（旧信越線）や碓氷峠鉄道文化むらが、鉄道遺産集積観光施設として脚光を浴びてきた。JR も、高崎から水上・横川まで、定常的に SL 列車を運転するなど、群馬の観光には力を入れてきた。また、私鉄諸施設が多数、登録有形文化財に選定登録された。

近年はさらに、伊香保軌道（明治期に開業した高崎・前橋－伊香保間の軌道で、伊香保電車や渋川軌道とも称される）の電車が伊香保温泉街に保存展示され、長野原線旧太子駅では、鉄鉱石積み出し施設などが発掘・整備される等、鉄道遺産を正式に保存する新たな動きが観られる。一方で、高度経済成長初期に開業して短期間で消滅した赤城や榛名山のケーブルカーなどは、観光の歴史の一端を刻む重要な遺構と考えるが、鉄道遺産としてのインパクトは弱く、忘れられていく傾向にある。

（1）碓氷アプト式鉄道と碓氷峠鉄道文化むら

明治中期、東京と京都を結ぶ幹線鉄道を整備する過程で、まず中山道鉄道として建設が進む。碓氷峠越え区間が急峻な地形に阻まれるなどの理由で、東西連絡幹線鉄道は、程なく東海道ルートに決まるが、この区間は、当時の数々の先端技術が導入されたアプト式鉄道として 1893（明治 26）年に開通した。戦後の輸送力増強期には、新線に切り替わったので、明治期の鉄道遺産が数多く放置されてきた。

旧国鉄は、鉄道記念物保護基準規定によって、1958（昭和 33）年から顕著な鉄道遺産の保存を進め、碓氷アプト式鉄道関係では、「アプト式鉄道」として EC40 型電気機関車（写真 7-1、以下 EL）が鉄道記念物に（1964）、ED40 と ED42 型（EL）が、準鉄道記念物に（1967・68）指定された¹⁰⁾。また、群馬県下で近代化遺産調査が進むなかで²⁾、1993 年、横川－軽井沢間の開業当初からの主要施設が、「碓氷アプト式鉄道」として、近代化遺産に関わる全国初の国の重要文化財に指定された（写真 7-2）。

碓氷峠越えの鉄道遺産が脚光を浴び始めた 1980 年代後半、旧国鉄高崎第二機関区では、準



1



2

写真 7. 碓氷峠の鉄道遺産: 1 鉄道記念物に指定された碓氷線最初の電気機関車 EC40 型(軽井沢駅前、2015.9.5)
2 当時の橋梁建設技術の集大成と言われる碓氷第 3 橋梁 (1995 年頃)

鉄道記念物に指定(1978 年)された EF55 型 EL を 1986 年に営業運転できる状態(動態)に整備し、続いて C58 や D51 型蒸気機関車(SL)が動態整備してきた。D51 は、国鉄分割民営化後の JR 東日本の観光振興の目玉となる SL 列車として、高崎―水上・横川間主体に運行され(近年は C61 が追加、C58 はさいたま博を契機に、以降秩父鉄道で運行)、SL の後世への伝承や鉄道遺産の活性化、沿線の観光客誘致等に貢献してきたと考える。また、貨物や客車列車が減少して旧型機関車も次々に廃車されるなかで、多くの代表的鉄道車両が全国から集められて保存していた¹¹⁾。

北陸新幹線の長野開業(1997 年)に伴って、信越本線の碓氷峠越え区間は廃止され、補助機関車の基地だった横川機関区の跡地に、鉄道技術や遺産を後世に継承すべくテーマパークの要素を兼ね備えた「碓氷峠鉄道文化むら」が、1999(平成 11)年にオープンした。そこには、旧高崎機関区で保存されてきた鉄道車両十数両が移動して展示されたほか、かつての碓氷峠越え最期の補機である EF63 型 EL の運転体験、廃線跡のトロッキ列車乗車設備なども整備されたため、規模・内容とも全国有数の鉄道博物館となっている。

(2) 上越線と吾妻線の主要鉄道遺産

上越線は東京と日本海側を短縮連絡する目的で、1931(昭和 6)年に全通した。県境の清水峠は、碓氷峠より険しく、当時は東洋 1 の長さを誇った清水トンネルとその前後のループ式トンネルで克服している。当時のトンネル開削技術を物語るトンネル群や、複線化に伴って開通(1966 年)した新清水トンネル内の 486 段の階段を有する土合駅などが、近年産業遺産としても脚光を浴びるようになった。

吾妻線（当初長野原線）は、群馬鉄山の鉄鉱石輸送を目的に戦時中に開通するが（4-(3)で考察）、吾妻溪谷の区間が、八ツ場ダム建設によって付け替えられた。東吾妻町は町内の旧線路の払い下げを受け、自転車型レールバイクによる「アガッタン」と称した観光アトラクションを導入した。この区間には、日本最短とされる樽沢トンネル（全長 7.2m、戦時中の突貫工事に際して構築）や、斜張式（架線の素材節約とパンタグラフの摩耗を減らすためにカーブ区間で架線を斜めに張る方式で、それが一部区間に残る）の電化架線に特徴がある。長野原町側の八ツ場ダム湖に水陸両用バスなどが運行されるので、将来それらと接続・連携した観光開発が期待される。

（3）伊香保軌道と草軽電鉄

1880 年代以降、全国的に馬車軌道の建設が進む中で、1890（明治 23）年に高崎－渋川間が上毛馬車鉄道、1893 年に前橋－渋川間が群馬馬車鉄道として開業した。この 2 路線は、前橋市での 1 府 14 県連合共進会開催を契機に、伊香保電気軌道（渋川－伊香保間）開業の前後に電化された（路面電車）。その後これらの 3 路線を統合して伊香保軌道として、高崎水力電気、東京電灯、東武鉄道へと経営主体を変えて運営され続けた。しかし、戦後施設の老朽化や道路整備の進展に押されて、1956 年 12 月までに全路線が廃止された。

渋川市内在住の平方義人氏は、伊香保軌道の 27 号電車を、東武鉄道から個人的に譲り受けて、自宅敷地（渋川市石原）内に保存してきた¹²⁾が、渋川市は、伊香保温泉再生事業の一環として、平方氏から当車輛の寄贈を受けて 2013 年に保存展示を決めた。車体のみの保存だったので、類似の台車を県外から融通して取り付け整備し、2014 年 4 月 30 日から公開した。保存地



1



2

写真 8. 整備されて温泉街の広場に保存された伊香保電車（左）とその車内（右）（2015.11.15）
（毎月第 3 日曜日に車内が公開される）

は伊香保温泉街入口で、旧軌道がカーブして伊香保駅に差し掛かる周囲を峠の公園と呼称し(写真 8)、当時のルートに線路を敷いた状態で保存された¹³⁾。

草軽電鉄は、草津温泉への観光客と硫黄の輸送を目的に(4-(5)で考察)、1926年に軽井沢―草津温泉間が全通した。やはり高度経済成長に差し掛かる1962年に全廃されたが、軽井沢駅前にてL字形電気機関車や北軽井沢駅舎が産業遺産として保存されてきた。近年、長野原町がその駅舎を買い取って、ホーム・駅票や機関車のレプリカを展示したことにより、当時の様子が再現されている。

伊香保軌道や草軽電鉄は、明治・大正期に開業して温泉客が多数利用した全国的にも数少ない高山電車として著名である。当時の駅舎や車両は、途中の線路跡も含めて鉄道文化財としての意義は大きく、伊香保や草津温泉への往来や散策に際して、新たな観光スポットとなることが期待される。

(4) 赤城登山鉄道と伊香保ケーブル鉄道

高度経済成長期以前の観光は、自然観光が主流で、群馬県内でその中核だった赤城山や榛名山へは、県内外から多くの観光客が来訪していた。高度経済成長に向けて、道路整備がまだ不十分だった赤城・榛名山の山岳湖畔観光や冬季のスキー・スケートやワカサギ釣り客の足を確保するため、表記の社名のケーブルカーが開業した(赤城は1957年開業、伊香保ケーブルは戦前に開業して戦時中休止後1958年再開)。しかし、その後まもなく、道路整備とモータリゼーションが急速に進んで、ケーブルカーの利用は激減して、10年足らずで廃止となった。

当時は、大手私鉄が観光開発を主導して勢力範囲を広げる趨勢の中で、赤城山は東武鉄道、榛名山は、東急電鉄が群馬バスを後押しする気運で建設された傾向にあった。しかし、そのケーブルカーとは別途に、地元行政が道路整備を進めたので、観光交通資源として生かせないまま、廃止に至った¹⁴⁾と考える。

群馬県内及び周辺では、妙義山のリフトや日光のケーブルカーなども、同時期に盛衰して廃止に向かった索道で、短期間に類似の歴史を歩んでいる。赤城登山鉄道の遺構は、過半の部分が登山道として残り、山頂駅跡には、当時の資料や写真が展示されていた。近年、自家用車で来る観光客が大半になったのはもちろんだが、観光の多様化や温暖化で冬のスケートやワカサギ釣りを目的とする来訪者は大幅に減少してきたと考えるし、鉄道遺産を観光スポットとして整備・広報する自治体等の支援・協力はないようである。戦後復興から自家用車社会の過渡期に興亡した索道は、全国的に幾つか分布し、遺構や資料が十分調査されないまま、幻の鉄道となつて、忘れ去られる趨勢だと思われる。

(5) 地方私鉄の遺産や登録有形文化財

上信電鉄は、上野鉄道の社名で 1897 年に高崎一下仁田間が全通し、伊予鉄道に次いで現存する国内で 2 番目に古い地方私鉄として知られる。大正末期に電化と改軌で上信電気鉄道（1964 年に上信電鉄）となり、長野県への延伸も計画された。終着の下仁田駅の手前に残る電化前の構造物である鬼ヶ沢橋梁と繭を保管した下仁田倉庫が、「上野鉄道関連施設」（2 資産を含む）として世界遺産暫定リストに登録され、「ぐんま絹遺産」にも登録されてきた。また、電化に際してドイツのジーメンス社から輸入した EL は、鉄道遺産としての価値が全国的に認知され、昭和末期までは、当時の 3 両が貨物列車を牽引し続けた。現在でも、うち 2 両を同社で保管し、1 両が富岡市もみじ平総合公園にて保存されている。

上毛電気鉄道は、1928（昭和 3）年 11 月 10 日、中央前橋－西桐生間で開業した地方私鉄である。開業以来 100 年近くが経過するので、駅舎や施設は、開業当初のままかなり老朽化して



写真 9. 上毛電気鉄道の登録文化財の一つである大胡変電所（大胡駅前、2015.7.10）



写真 10. わたらせ渓谷鐵道上神梅駅舎（みどり市、同鉄道を代表する登録文化財の一つ、2015.7.10）

いた。しかし、それはまた、産業遺産としての価値ある資産となり、西桐生駅舎（写真 4-1）の他、大胡駅周辺を中心に車庫や駅舎、変電所など計 11 件が、2009・11 年に国の登録有形文化財に登録認定された（写真 9）。その後、毎年 3 回程度、登録有形文化財の 8 資産が周囲に集約する大胡車庫で車両や工場内施設を市民に見学・開放するなど、各種企画を盛り込んだイベントが実施されてきた。また、創業当初からの電車（デハ 101）が同社で動態保存され、特別列車として運転されることもある。

わたらせ渓谷鐵道（戦後までの経歴は 2-(3) 参照）は、足尾銅山関係の輸送を目的として 1912 年に全通した。草木ダムの建設に伴って、一部の区間が付け替えられたが、創業当初の施設が多く残り、2008～09 年、計 38 の諸施設が、登録有形文化財に登録認定された。上神梅や神戸、足尾などに開業当時からの木造駅舎が残るほか（写真 10）、神戸・足尾駅に煉瓦の危険品庫が残る。

足尾（日光市）には、銅山閉山後、足尾銅山観光のほか、銅鉱山やその製錬などに関係した産業遺産が多数残っている（足尾地区については 4-(4)参照）。沿線の産業遺産と自社の登録文化財を融合した観光振興を期待したい。

（６）森林鉄道と林業遺産

平野から山間地に差し掛かる群馬は、蚕糸業とともに林業が栄え、湯ノ小屋（みなかみ町）、下仁田、根利（沼田市）の森林鉄道が敷設された。森林鉄道は林野庁の管轄で、その改廃手続きは一般の鉄道や軌道に比べて簡便なため、歴史資料に残る部分は少なく、研究を進めるのに困難を伴うことが多い¹⁵⁾。また、各森林鉄道の形跡は、今や現地に僅かに残るだけと言われる。そのため、林業の歴史は、急速に近代化された中で、関係者からの聞き取りなどに頼る部分が多いし、遺産の保存と併せて、技術の継承も要望されよう。

根利森林鉄道は、旧利根村南郷一事業所（根利）間で 1940（昭和 15）年から 1942 年にかけて沼田営林署によって敷設された。1947 年のカスリン台風の被害後に林道整備が進んで、トラック輸送に置き換わるが、木材運搬は 1962 年まで続いたという。根利森林軌道の終点に当たる利根村根利には、林業機械化センターが立地する。職員研修等を目的とする林業遺産の他、森林鉄道で使用された SL などが保存されており、林野庁が管轄している¹⁶⁾。根利地区は、交通不便なので、今後、利根沼田地域の観光活性化と連携させて、地域の観光スポットに組み入れることを要望したい。

下仁田森林鉄道は、名称とは異なる神流川上流部の上野村の木材輸送のために建設された。開業は 1927 年度とされ、神流川沿いを通じる道路がなかったため、上野村の中心の檜原地区からまず塩之沢峠（上野・南牧村間）を越えて南牧村の中心磐戸までのルートが開通した。同年上信電鉄に下仁田―磐戸間の免許が下付されたため、下仁田への連絡を目指してこの路線名称になったと思われる。しかし、塩之沢峠越え区間は短期間しか営業されず、檜原製材所を起点に、1934 年に神流川上流部開発を目指して、本谷（御巢鷹山の日航機墜落事故近くと言われる）まで延長される。その後、支線の延長や廃止を経て 1964 年に全線廃止に至るが、前橋営林署内で最後まで残った森林鉄道だった。

湯ノ小屋森林鉄道は、湯ノ小屋線と宝川線で計 10km 余りに及んでいたが、藤原ダムの建設工事などの関係で、1962 年に全線廃止に至ったという。

（７）軍需産業に関わる交通遺産

太田市及びその周辺には、戦時中中島飛行機の軍需工場が立地し、航空産業が発達した。それらの過半の施設は、戦後富士重工業→スバルの自動車産業に継承され、それはまた、群馬県

で車社会が顕著に進展した要因でもあった。同社の本社棟は、基礎は当時の航空機の形状を模した建屋となっている。また、航空産業は、バスボディの製造技術に繋がる部分が大きいと言われ、同社はその主要な地位を築いてきており、先駆で開発したリアエンジンバス「ふじ号」が保存されてきた。

また、中島飛行機関係の軍需輸送のため、東武鉄道が国の政策の下で、熊谷から突貫工事で鉄道建設を進め、熊谷―妻沼間が開業（1943 年）したが、利根川橋脚工事の進捗中に終戦となった¹⁷⁾。戦後は、東武鉄道熊谷線として営業されたが、利用客減少の中で、1983 年に廃止された。利根川橋脚は、大方が撤去されたが、群馬県側の一つが残り、地元の大泉町で「幻の大泉熊谷線の橋脚」として脚光を浴びている。戦争遺産とも言われる産業遺産は、地下工場跡など、群馬県内にも数箇所にあると言われる。

4. 鉱業県としての群馬とその周辺

2015（平成 27）年度、九州全域と山口県内を主体とした計 23 資産が、「明治日本の産業革命遺産」として世界遺産登録された。過半が鉄山や炭鉱、造船等、広義の鉄に関する資産である。群馬県内にはその構成資産は含まないが、明治期に下仁田町中小坂、戦中戦後に群馬鉄山が、釜石に次ぐ国内第 2 の鉄山として栄えた群馬は、この世界遺産登録をバネにした鉱業関係の産業遺産の観光振興が期待される。また、群馬県周辺では、足尾銅山、大谷石、秩父の石灰岩、日竈鉱山（秩父市内、各種金属鉱を採掘）等、複数の鉱産資源が採掘されており、国内有数の鉱業地域だったと言えよう。にもかかわらず、群馬県内では、これら鉱業史や鉱業遺産の調査・保存・展示は、地元で資料館等が乏しかったことや、蚕糸遺産の影に隠れて関心が高まらず、積極的に保存・展示・広報されなかったと考える。産業史の記録と遺産調査の促進と展示、観光資源としての活性化と整備が期待されるものである。

（1）小栗上野介と横須賀製鉄所

小栗上野介は、1860 年、日米修好通商条約締結のため、幕府の使節団の一人として渡米し、ワシントン造船所など、先進の鉄鋼や造船業を見聞して世界一周する。その教訓で、幕府に造船所建設を提案し、フランス人技術者の協力も受けながら、1865 年に創業した横須賀製鉄所の建設に尽力した。同所は 5 年後に造船所として発展するが、随所に煉瓦造りが取り入れられ、後の富岡製糸場の建設がスムーズに進んだことは、彼の影の功績と言われてきた。また、製鉄所で必要とする多くの鉄鉱石を確保するため、中小坂鉄山にも注目して、その採掘施設の建設を促したとされる。

同氏は、明治維新に際して幕府側の勢力下にいたため、1868（明治元）年に明治新政府に斬首されるが、領地として住み着いた後の倉淵村（現在高崎市に合併）では、その功績を顕彰して、胸像や顕彰慰霊碑が建てられた。その遺産や関連資料は、同村東善寺で保存され、後に小栗上野介顕彰会が組織され、近年はその功績が認知され、脚光を浴びるようになった。旧倉淵村は、次述する下仁田中小坂と群馬鉄山のほぼ中間に位置する。小栗上野介の功績や日本の近代製鉄の黎明の歴史と群馬の関わりを、地元の観光振興に生かすことが有益と考える。

（２）中小坂鉄山と製鉄所

中小坂鉄山は、下仁田町中心部から北西約2.5kmの国道254号沿いに位置する。江戸時代末期に発見され、幕末に水戸藩が設立した反射炉で使用される鉄を供給する計画となった。しかし、水戸には高炉は建設されず、続いて横須賀製鉄所への鉄の供給源として期待された。一方で、1874年に外国人技師を招いて、中小坂にて民間資本で近代製鉄が開始され、鉄鉱石の産出も、一時期釜石に次いで全国2位を誇ったと言われる（写真11）。鉄山



写真 11. 中小坂鉄山（下仁田町）
製鉄所周辺の近年の景観（2002.12.15）

と製鉄所は、1878年に一旦官営となったが、不振で数年後に民間に払い下げられた。その後数回、経営者の交替と開閉を繰り返しながら、小規模な鉄鉱石の採掘は1961（昭和36）年頃まで続けられたという¹⁸⁾。

昭和末期以降、下仁田町は中小坂鉄山跡を重要な産業遺産と位置づけ、現地に残る製鉄所の土台の石垣や坑口・トロッコ道跡、山頂の神社などを町史跡に指定し、下仁田町歴史館には中小坂鉄山展示コーナーが設けられて、関連する遺品が展示された。地元の郷土史家の間では、中小坂鉄山研究会が組織され、2回のシンポジウムを開催するなど、積極的な調査と広報を進めてきた。また、経済産業省は2009年、中小坂鉄山跡と同館の関連収蔵物を、「産業用としての耐火煉瓦製造の進展と原料開発の歩みを物語る近代化産業遺産群」を構成する重要遺産として認定した。富岡製糸場見学とセットの観光モデルコースを編成するなど、観光振興を期待したい。

下仁田町の西側の南牧村と県境を挟んだその西側の長野県佐久穂町には大日向鉄山が所在する。諏訪鉄山が所在したことなども聞くので、鉄鉱床が周辺に連続していたことを、今後行政の境界を越えて解明していく課題と考える。

(3) 群馬鉄山と太子駅跡、旧六合村の遺産



写真 12. 太子駅跡（旧六合村）：駅のホームやホッパーなどが発掘されて駅舎を復元、無蓋貨車 5 両も保存展示されている（2014.11.7）

群馬鉄山は、第二次世界大戦中に旧六合村（現在中之条町）入山で発見された。戦争で不足する鉄鉱を京浜地方に直送するため、国鉄長野原線が突貫工事で 1945 年に開業した。同線の終着だった太子駅には、鉄山から索道で運ばれた鉱石を一時保管して貨車に積み込むホッパーが設置されていた。当初長野原―太子間は専用線（この間を通称太子線）だったが、1952 年に長野原線に編入されて、旅客輸送も行われた。鉱床規模は大きく、長らく露天掘りで採掘されたが、枯渇や輸入鉱石が

増えて、1966 年に閉山した。太子線及び太子駅は、貨物輸送がなくなり旅客も激減したので、長野原線が嬭恋村へ延びた（吾妻線に改称）1971 年に廃止された。

太子駅跡は、半世紀近く放置されたが、2013 年 3 月、群馬県の補助事業で、駅名票が復元された。その際、ホームの石積みやホッパー、線路止めなどが残っていたことが判明し、中之条町は、翌年度「旧太子駅復元整備推進委員会」を立ち上げ、「太子駅跡」として整備し、2018 年より公開してきた。発掘されたホッパーはほぼ原形の姿を留め（写真 12）、復元・新築した駅舎をミニ展示室としたほか、構内に無蓋貨車 5 両を保存展示している。また、鉄山跡地一帯は、酸性水がわき出て群馬県の天然記念物となったチャツボミゴケが生育する「穴地獄」とも呼ばれてきたが、そこから草津町にまたがる芳ヶ平湿地群は、2015 年 7 月、湿地と動植物保護を目指すラムサール条約湿地に登録された。

旧六合村地域は、吾嬭橋（伊香保軌道の建設に際して明治中期建造の利根川に架かる初期の鉄橋で、その 1 基を転用、選奨土木遺産に認定）や六合赤岩養蚕農家群（重要伝統的建造物群保存地区に指定され、「ぐんま絹遺産」登録、日本遺産の構成資産にも認定）など、群馬の産業遺産の三本柱である交通・蚕糸・鉱山を有する地域でもある。路線バスは不便なので、観光スポットを一巡する回遊バスなどの運行を期待したい。

(4) 足尾銅山の盛衰と現状

江戸時代に開削され、幕府の直轄で繁栄したと言われるが、明治期に入ると、古河市兵衛に払い下げられ、古河鉱業(株)が経営する銅山となって、足尾製錬所が設立された。当時国内には多くの銅山が立地していたが、足尾は全国の銅産出量の 40%以上を占め、東洋一だったと言

われる。明治期には、銅は重要な輸出品で、日清・日露戦争の時期に大增産されてきた。一方で、製錬所が排出する亜硫酸ガスで緑を失い、公害の原点と言われて、大気汚染や水質汚濁による公害問題が継続してきた。

足尾は、桐生から渡良瀬川に沿う国鉄足尾線（現在わたらせ渓谷鐵道）で 40km 余りだが、勾配やカーブがきついので、約 1 時間半を要する山間の鉱業都市である。渡良瀬川上流の栃木県に所在するが、細尾峠や半月峠、粕尾峠等で日光や宇都宮等とは隔絶された地にあるため、生活圏は大間々町や桐生市を指向していたと考えるし、昭和末期まで、郵便番号や電話の市外局番は桐生市に準じていた（現在は日光市に準拠）。

明治・大正期には、足尾は栃木・群馬県内有数の大都市で、1916（大正 5）年には人口 38,000 人以上を有していた。昭和に入ると、銅の需要は激増して輸入に頼る傾向となり、国内の銅山は枯渇気味になりつつ、足尾も戦後徐々に衰退し、1973 年に銅山は閉山した。閉山当時の人口は約 1 万人だった。輸入鉱石による銅の製錬はしばらく続けられ、国鉄足尾線は、鉱石と製錬の副産物で精製される濃硫酸を運搬していたが、わたらせ渓谷鐵道に移管される際に貨物輸送は廃止された。その後の製錬所の業務は、金属のリサイクルに転換されているという。足尾地区は、一層過疎化が進んで 2006 年に日光市に合併、現在人口は 2000 人程度と思われる。本山地区の精錬所、通洞付近の変電所跡や選鉱所跡など、足尾銅山の中核だった大型施設・設備等は遺産的景観だが、まだ稼働している施設も多い。見学施設や保存措置が採られた遺産などを以下に点描する。

足尾銅山観光：1980 年、最大の坑道だった通洞坑の一部を整備して産業遺産を収集展示した施設。坑道をトロッキで走行して当時の採掘現場を満喫できる。坑道の見学も含んだ資料館としては先駆で、足尾銅山管理事務所が運営している。

古河掛水倶楽部：足尾銅山の迎賓館として 1899 年に新築され、接待者の宿泊や幹部社員の憩いの施設とされてきた。古河機械金属の所有・管理で、「鉱山電話ミニ資料館」や「鉱石資料館」も併設される。

足尾歴史館：町営スケートセンター跡地に 2005 年 4 月にオープンし、町内に所在した各種資料や写真が集められ、足尾駅側線や同センター跡には、足尾にゆかりのある鉄道車両が、有志の手で展示されてきた。2020 年より古河機械金属の管理になり、鉄道車両などはあしおトロッコ館として、ボランティア活動



写真 13. 足尾駅側線に保存された足尾銅山関係の保存貨車など（2015.7.10）

が継続されている（写真 13）¹⁹⁾。

断片的に残る遺産として、間藤地区に間藤発電所跡やわたらせ渓谷鐵道の橋梁（第 2 松木川橋梁）が目を書く。前者は、増産と坑道の出水などに備えたポンプでの排水を目指した 400 馬力の水力発電所で、産業用発電所のモデルになったと言われる。本山の製錬所周辺には、近代橋梁の先駆の一つとされて当時のままの姿で現存する古河橋や、愛宕地区に建てられた長屋周辺に鰻（からみ、鉱石の廃棄物）煉瓦防火壁が残る。足尾銅山関係の遺産は、廃村となった小滝地区を除き、大方わたらせ渓谷鐵道の駅から徒歩圏内にあり、本山地区へは路線バスが数回走り、事前の時刻確認をすれば、アクセスはそれほど困難ではない。

（5）金属以外の鉱山と産業遺産

吾妻郡西部、嬭恋村や草津町内には、小串・吾妻・石津・白根・万座等の硫黄鉱山が確認された。その多くは、第一次世界大戦後の大正中期から昭和初期の 1920～30 年代にかけて創業し、高原列車として親しまれた草軽電鉄も、硫黄の輸送が大きな使命だった。県境の峠を挟んだ長野県須坂市にも、米子硫黄鉱山が所在したなど、草津白根山の周辺一帯を、広域的に硫黄の鉱床が広がっていたと考察できる。硫黄は、国内に多数の鉱山が稼働し、自給できる数少ない鉱物だったが、石油精製過程の廃棄物から安価に回収できる技術が確立したため、1960 年代に閉山に追い込まれていった。

硫黄鉱山跡は、その後保養施設やスキー場などが建設される傾向にあったが、施設の老朽化やリゾートブームの陰りで、休眠状態になりつつある²⁰⁾。小串硫黄鉱山跡だけは、長野県境の峠近くに廃墟として残り、毎夏関係者によって「小串の集い 御地藏堂等慰霊祭」が行われてきたが、年月の経過と関係者の高齢化で参加者は先細っており、最近の動向は定かではない。2015 年 6～10 月には、嬭恋郷土資料館で「消えた硫黄鉱山」の特別展が開催され、硫黄鉱山が、産業

遺産として再認識された感があった。



写真 14. 上信鉱山の現地に 2 本残る煉瓦の焙焼炉
（嬭恋村干俣、2014.11.7）

嬭恋村干俣地区の山際には、ロウセキを採掘していた上信鉱山が立地した（写真 14）。現地には焼結のための煉瓦煙突が 2 本残るほか、国道 144 号に沿って、輸送用軌道の石積みやトンネルなどが見られ²¹⁾、新聞でも数回関係遺産が報道されてきた。しかし、現地へのアクセスは、道路が荒廃して殆ど不可能になっている。地元の嬭恋村には、硫黄鉱山や上信鉱山跡地を整備した産業遺構の観光振興

を期待したい。

尾瀬入山口の一つである片品村大清水には、根羽沢鉾山（金・銀鉾）が所在した。1900年代初頭に見つかった金銀の鉾脈の権利を三菱鉾業が買い取り、1935年に採掘を始めた。第二次世界大戦中に休山したが、1961年に再開、1986年頃まで採掘されていたという²²⁾。

甘楽郡南西山麓の下仁田町青倉地区では、石灰石が採掘され、白石工業（株）が操業して、昭和の時代には、石灰の乾燥小屋が道路沿いに見られた。石灰石産地を象徴する構造物であり、産業遺産としても脚光を浴びたが、近年取り壊されてしまった。鑓川上流部の南牧村砥沢周辺では砥石が採掘され、南牧村民俗資料館に若干の展示がある。そのほか、2-(3)で考察した藪塚石材や藤岡市旧鬼石町の神流川沿いの三波石、渡良瀬川沿いの群馬県最上流部の沢入地区（みどり市）の御影石など、特有の砥石採掘も行われてきた。各々庭石などでは知られるが、産業技術や遺産としての社会的認識は乏しい。資料館での展示などを行って、地域の産業史や遺産を後世に継承していく必要を痛感するものである。

5. おわりに

群馬県は、近代初期には蚕糸業が興隆して、鉄道が早期に開通した一方で、地下資源にも恵まれ、蚕糸、鉄道、鉾業が群馬の産業遺産の基軸となってきた。本稿では、2～4章で、群馬に隣接する周辺の主要な遺産も含めて、種別毎に主要遺産を点描して考察してきた。

県内各所に産業遺産が分布する群馬では、「富岡製糸場と絹産業遺産群」の世界遺産登録から数年を経た昨今、産業遺産の主軸を確立させて、観光振興を目指した取り組みを推進することが要望される。しかし、その歴史文化や背景に対する認識は、市民・行政ともまだ低いと思われる。また、群馬県は概して、鉄道交通はそれなりに恵まれているが、その二次交通としての路線バスなどが不便で分かり難いし、その案内や相互の乗り継ぎの配慮は乏しい。しかも、産業遺産の見学に限らず、観光客への配慮がほとんどなされていないことも、大きな課題であろう。本稿で取り上げた産業遺産も、富岡製糸場や碓氷峠鉄道文化むらを除くと、大方自動車がないと、訪問が困難な状況であり、複数の遺産の巡回は、不可能なのである。

二次交通の整備に関しては、今後、従来からの群馬に根付いてきた自然や温泉観光への路線バスなどを生かして、脚光を浴びつつある産業遺産を、観光資源化して再整備する必要があると考える。同時に、市民や観光客に付加価値と教養を享受して、地域産業の歴史文化や遺産を後世に継承していくことによって、地方創生の上でも意義あるものになっていくであろう。

本稿に掲載した写真は全て、筆者が撮影したものである。撮影から年月を経た写真についても、ほぼ現況が描写されていると考える。

参考文献

- 1) 養蚕・製糸及び生糸の染織等も含めて絹布や絹織物ができる一連の工程を総称した用語として、以下こう記載する。ただし、「蚕糸絹」と記載されたり、単に「絹」と記載されることもある。遺産群の呼称である「ぐんま絹遺産」についても、概してこの一連の工程を含んだ遺産を総称していると考ええる。
- 2) 群馬県教育委員会文化財保護課編『群馬県近代化遺産総合調査報告書』（1992 年）
- 3) 両毛産業遺産研究会編集・発行『両毛産業遺産研究会 15 周年記念誌』（2010 年）
- 4) 高崎経済大学附属産業研究所編『群馬・産業遺産の諸相』（2009 年、日本経済評論社）
- 5) 高崎経済大学地域政策研究センター編『群馬の再発見 地域文化とそれを支えた産業・人思想』（2012 年、上毛新聞社）
- 6) 高崎経済大学地域科学研究所編『観光政策への学際的アプローチ』（2016 年、勁草書房）
- 7) 大島登志彦「富岡製糸場の世界遺産登録に向けての動向」『産業考古学』第 120 号（2006 年）
- 8) 大島登志彦・石関正典「富岡製糸場来場者の動向と日本の絹文化」（2015 年、高崎経済大学経済学部 大島研究室）
- 9) 飯塚聡「群馬県内の蚕種貯蔵風穴の設営状況について」『絹ラボ研究成果報告書』（2021 年、群馬歴史文化遺産発掘・活用・発信実行委員会）
- 10) 『鉄道記念物ガイド』（1994 年、交通博物館）
- 11) 大島登志彦「群馬県における鉄道文化財とその意義」『群馬高専レビュー』第 9 号（1990 年）
- 12) 小林茂「伊香保電車盛衰」『レイル No.10』（1983 年、プレス・アイゼンバーン）
- 13) 「なつかしのチンチン電車 伊香保電気軌道」（2014 年、渋川市）
- 14) 原田雅純「伊香保ケーブル鉄道」『鉄道ピクトリアル』No.309（1975 年、鉄道図書刊行会）
大島登志彦「赤城登山鉄道」『鉄道ピクトリアル』No.450（1985 年、鉄道図書刊行会）
- 15) 西裕之『全国森林鉄道』（2001 年、JTB）
- 16) よみがえれボールドウィン実行委員会「機関車の雄姿ふたたび ―修復にかけた 3 年―」『上州風』第 30 号（2009 年、上毛新聞社）
- 17) 『一なつかしの妻沼線 40 年の歩みー 写真にみる東武熊谷線』（1992 年、熊谷市立図書館）
- 18) 大橋周治編著『幕末明治製鉄論』（1991 年、アグネ）
- 19) 大島登志彦「足尾銅山・足尾町の歴史と産業遺産」『地理』53-4（2008 年、古今書院）
- 20) 中川浩一編著『産業遺産を歩く 北関東の産業考古学』（1978 年、産業技術センター）
- 21) 大島登志彦「嬭恋村における交通機関の変遷」『研究紀要 群馬県立嬭恋高等学校』第 10 号（1985 年）
- 22) 「北毛発夏 5 根羽沢鉱山」（上毛新聞 2013 年 8 月 3 日）