

赤城山南麓からわたらせ渓谷鐵道沿線にかけての 交通史と歴史遺産

大島 登志彦

1. はじめに

2021 から 2022 年度にかけて、専修大学社会科学研究所が主催した埼玉県北辺から群馬県にかけて分布する近代化遺産を主テーマとする研究会や実態調査において、筆者は、「近代化遺産から学ぶ社会変化」と題して講演させていただいた後、実態調査では、バス移動する道中を主体に、経路や群馬県全体の近代化遺産に関わるつたない概説をさせていただいた。また、その関連研究と報告論考として、群馬県全体の産業遺産の分布事情を地図上にプロットし、群馬の大方の産業遺産が、蚕糸・鉄道・鉱山に大別できる特徴を見出して考察してきた¹⁾。

春に続く夏の実態調査では、前半2日間にて、渋沢栄一の故郷である深谷市北城から世界遺産の田島弥平旧宅が所在する伊勢崎市境島村、桐生市内と岩宿遺跡などを見学し、3日目には、日本絹の里（高崎市）から東進して桐生市内で昼食をとり、渡良瀬川に沿って北上、足尾銅山観光を見学した後、日光市の中禅寺湖畔（英国大使館別荘記念公園を見学）まで赴き、多くを学ぶことができた。その一方で、経路途上の赤城山南麓から渡良瀬川に沿う地域は、途中下車して見学する余地はなかったが、足尾銅山や赤城山観光に至る交通路に当り、ユニークな観光スポットや歴史・交通に関わる遺産が点在する地域でもある。それらは、地元でも歴史的背景や実態解明の考察は十分なされてこなかったと思われ、概して遺産としての知名度も薄かったと考える。

筆者はこれまで、研究初期段階で、群馬県内に現存する全ての鉄道の概要を調査報告し²⁾、経年研究の中で、交通と地域の関わりや歴史遺産を含めて、数地域・交通の考察を行ってきた。本稿では、上記した夏の実態調査を踏まえた群馬の交通の歴史と産業遺産を組み合わせた研究の一端として、特にこの地域に顕著な交通・産業の盛衰や今に残る遺産を、地理歴史的背景と関連させながら考察していく（以下本文では、産業遺産・歴史遺産の用語は、考察項目に準じて混在）。

研究対象地域の行政区画は、概ね、前橋市北東域（旧大胡町、富士見・宮城・粕川村）からみどり市北域（旧大間々町と東村）、及び桐生市への合併地域（旧新里・黒保根村）を包括する（図1）。このうちの旧大間々町は、桐生市域の背景と考えられる旧山田郡だったが、他の町村は、赤城山南東麓にあたる旧勢多郡だった。勢多郡は、昭和の時代までは、赤城山を取り囲む

広大な郡で、9 町村を含んだが、平成の合併で全町村が、前橋市（4）やみどり市（1）、桐生市（2）の他、西部は渋川市（2）に合併（括弧内の数字は各々の市へ合併した旧勢多郡に所在した町村数）して、消滅した。

具体的調査・考察事項として、本章に続く 2 章では、赤城山南麓を横断する上毛電気鉄道（以下上毛電鉄）の歴史と地域的意義、その遺産を点描する。3 章では、赤城山の観光開発と交通路の変遷を概観したうえで、その盛衰と関連遺産を考察する。4 章では、足尾銅山とそのアクセスとなったあかがね街道と足尾鉄道→国鉄足尾線→わたらせ渓谷鐵道（会社名は鐵の字）の変遷とその遺産、5 章では、渡良瀬川流域の特徴ある産業遺産を点描したうえで、地域の特徴を考察する。なお、産業遺産の集積する足尾地域については、これまで多くの文献で研究・紹介されているので、地域の過疎化に関わる人口や学校関係の話題などを考察するに留め、6 章で本研究を総括する。

2. 上毛電鉄の歴史と特性、その産業遺産

赤城山南麓の東西を走る大動脈として、上毛電鉄が前橋市と桐生市を結んでいる。この地域の主要交通路であると共に、電車は終日 30 分毎に運行され、自家用車による移動が主流で、公共交通の貧しい群馬県にあって、都市間連絡輸送機関としては、県内最大の運行頻度を有している（写真 1）。



写真 1. 上毛電鉄の電車：大胡―樋越間の粕川橋梁を渡る（登録有形文化財に認定、2015.7.10）

（1）開業期の背景と路線網

大正後期、陸の孤島と言われていた赤城山南麓集落に、大間々を起点に新里・粕川・大胡を通して、前橋市街地西端の総社地区まで軽便鉄道を敷設する計画が地元で生じ、1922（大正 11）年、東毛電気軌道が発足した。一方、大手財閥資本の中で、電力会社と連携して、利根川を挟む上武地域に広範囲に鉄道網を敷設する計画が起こり、上毛電鉄の設立が、群馬県に出願された。群馬県では、赤城山を軽井沢に勝る避暑地にしようとする開発計画も湧き起こり、前橋市などがこの 2 社を調整した上毛電鉄として、1923（大正 12）年 2 月 25 日、免許を次の区間で申請した。

第 1 期線：前橋―（大胡）―（伊勢崎）―本庄間、大胡―桐生間

第 2 期線：本庄―（藤岡）―吉井間、新町―（藤岡）―鬼石間

翌年6月7日、第1期線の免許が下付されたが、必要資本金を地元で集めることができなかったため、王子製紙他数十社の社長を務めて、「製紙王」と言われた大川平三郎を社長に迎えて、1926年5月27日、資本金400万円で、会社創立にこぎつけた³⁾。

時代はすぐに昭和に入り、逐次工事が進められて、第1期線のうち、前橋（中央前橋）－（大胡）－桐生（西桐生）間（25.4km）は、総工費250万円をもって1928（昭和3）年11月10日に開業し、現在の上毛電鉄の路線が完成した。当初、両ターミナルを含めて17駅が設置され、デハ101～106の6両の車両でスタートした。始発は西桐生5:16発・中央前橋5:52発、両駅間で所要:下り53分・上り52分で上泉と粕川交換、5両使用して46分毎のネットダイヤで、1日直通45便（他大胡発着3便）が運転された。そのうち混合列車が6本あったという。当時の運賃は、中央前橋－西桐生間全線で45銭だった。運行間隔や時間帯とも、当時の地方鉄道としては、格段に利便が良かったと思われる。

その後、第1期線の残りの区間である利根川を挟んだ大胡－（伊勢崎）－本庄間は、坂東大橋が鉄道道路併用の鉄橋で建設されるなど、一部で着工された。しかし、昭和の経済不況の中で、鉄道建設工事は途絶えたまま、免許は失効して、現在の前橋－桐生間のみに留まってきた⁴⁾。

（2）その後の上毛電鉄の盛衰

第二次世界大戦中は、工場の従業員輸送などが盛んになって、輸送人員は急増し、終戦の1945年度に年間777万人の極大となった。戦後、戦災に加えてカスリン台風による被害が追い打ちをかけ、一旦減少したが、1950～65年頃にかけて、高度経済成長と高校進学率の急上昇などで急増し、1965年度には年間950万人以上に達した。この前後には、国鉄や大手私鉄から十数輦の電車を譲り受けて、朝夕20分・日中でも30分毎に運転されたが、終日混雑し、朝は乗り切れない程混雑していた。しかし、以降自家用車の普及に加えて、両毛線（国鉄→JR）の電化に伴うスピードアップと増発などで、前橋－桐生間の交通移動が、両毛線にシフトしたことなどが響いて、減少していった。さらに、乗客の減少と諸経費の増加による運賃値上げが続き、運賃面でも、上毛電鉄は両毛線に比べて不利になっていった（国鉄運賃は、1970年前後、値上げ法案の度重なる廃案で据え置かれていた⁵⁾）。

平成以降、高校生の減少傾向の中で、多数の女子生徒が上毛電鉄を通学利用してきた前橋東商業高校（女子校で大胡駅から徒歩、2009年閉校）、前橋市立女子高校（1997年に新校舎に移転して共学の市立前橋高校に改組）が、沿線から姿を消した（男子は自転車利用の傾向が強い）。新たな桐生西高校（天王宿駅、後に新設の桐生球場前駅が最寄）の開校や前橋工業高校の市街地から江木駅近くへの移転もあったが、少子化も含めて、上毛電鉄の最大利用層である高校生の絶対数の減少と女子生徒の比率の激減も、利用の減少に拍車をかけたと考えられる。

2000（平成 12）年以降、年間輸送人員は最大時の 1/8 程度の 150 万人以下に落ち込んだ。苦難の経営が続く中で、群馬県や沿線市町村の支援が強まり、上毛電気鉄道沿線協議会が設立、1998 年度からは、群馬県などの公的支援による群馬型上下分離方式によって運営されるようになっている（鉄道会社の経営を基本として、下部に当たる施設の保全や車輛購入等を公的資金で支える）。

公共交通の活性化と市民への広報の重要性が行政レベルでも盛んになると、群馬県は、毎年 1 回秋に公共交通フェアを県庁で開催し、その数年後は、それに代わる中小私鉄フェアを、群馬県内の該当 3 社が、会場持ち回りで開催し続けてきた。また、各種イベントや企画旅行・ハイキングなどを募集して、鉄道利用者を増やして活性化し、地域貢献していく姿勢が強まっている。

上毛電鉄は近年、中小私鉄フェア以外にも、自社独自で、大胡電車庫にて各種企画を盛り込んだイベントを年 3 回程度実施したり（2020 年以降はコロナ禍で中止）、電車運転体験などの催事を行って、さらなる鉄道活性化や利用促進を図っている。

（3）上毛電鉄の産業遺産（登録有形文化財と選奨土木遺産、車輛など）

上毛電鉄は、1960 年代後半以降、旅客の大幅な減少が続き、経営状況は厳しさを増していったと思われる。それは同時に、古い施設や機材を大切に活用する精神も芽生え、遺産的施設や工作機械などが長年使用され続けてきた。とりわけ、開業当初からの駅舎の建て替えはまなならなかったと思われるが、歴史遺産としての価値は高まり、2005 年 12 月 26 日、西桐生駅舎と同駅プラットフォーム上屋の 2 件を手始めに、2009 年までに計 12 件が国の登録有形文化財に認定された⁶⁾。最初に認定された西桐生駅舎は、木造平屋だが、中央改札口付近に腰折屋根（マンサードといわれる）を有する。駅舎では他、創業時の建造で当時の面影・機能を残した大胡



写真 2. 大胡駅舎（左）と大胡電車庫（いずれも登録有形文化財で車庫右側の電車がデハ 101、2015.7.10）

が認定されている。そのほか、大胡電車庫や電気設備、橋梁の多くが認定されてきた（写真 1・2）。いずれも創業時に、当時の技術を駆使して、美観も考慮されて造成されており、外形的改造は殆どなされずに今日至っていることが、文化財として評価できるものであろう（写真 1・2）。

2018 年 11 月 18 日には、登録文化財に認定されたうち、橋梁や駅舎等の主要 5 件が、公益社団法人土木学会の選奨土木遺産に認定された。同遺産は、2000 年から同学会が遺産群として毎年十数件ずつ認定してきたが、土木関係の構造物は、直接市民の目にとまり、私たちの生活にも関連する遺産が多いので、認定のインパクトは大きいと考える。

産業遺産として貴重な車輛も在籍する。1977 年以降、大手私鉄からの中古車輛の転用が進み、戦後の増備車輛も含めて、旧来の車輛は大方廃車となったが、創業時の 6 両（デハ 101～106）のうちデハ 101 と 104 は、齒車比を変えて貨物牽引用として、貨物営業が廃止された 1986 年 10 月末まで、運用されてきた。この頃から、折しも鉄道文化財が全国的に脚光を浴びるようになったなかで、デハ 101 はイベントや貸切列車用に車籍を残し、デハ 104 も、廃車にはなったが、解体せずに車庫に留置し続けてきた。

昭和末期以降、全国の中小私鉄は、上毛電鉄同様、大手私鉄の中古車輛で自社の旧型車輛を代替する傾向の中で、戦前からの特徴あるユニークな車輛が次々に廃車となり、デハ 101 は、わが国最古の現役の電車となっている（一部路面電車等で改造を重ねた古い車輛はある）。また、東京急行電鉄の東横線で貨物牽引用に走ったデキ 3021 を鉄道遺産の一環として入籍させた。これらの車輛は、前記した中小私鉄フェアや自社イベントの際には、デハ 101 の臨時列車を運転し、デハ 104・デキ 3021 を車庫から屋外の留置線に出して展示している。

3. 赤城山の観光開発の盛衰と歴史遺産

（1）赤城山の概要と公共交通による観光ルートの盛衰

赤城山は、群馬県を代表する上毛三山の一つで、戦前から重要な観光スポットだった。標高 1828m の休火山で、火口湖は大沼（おの）・小沼（この）と称する火口湖を取り囲む外輪山の一つである地蔵岳からの展望は素晴らしく、新緑・紅葉時はもちろん、レンゲツツジやシラカバの名所で、冬は、スキー・スケートやワカサギ釣りも盛んで、四季折々にぎわってきた。

近代以降、平地から赤城山にさしかかる二十数 km の道中を、前橋からは一杯清水（当地地蔵鉱泉が所在）、伊勢崎・大胡からは忠治温泉、桐生・大間々からは梨木温泉等、隠れた秘湯の一軒宿で疲れを癒して、登山していたという。

東武鉄道は、第二次世界大戦後、赤城山観光開発に力を入れ、大間々と前橋からの巡回観光ルートの一環として、1953（昭和 28）年 1 月 15 日から、上毛電鉄に乗入れて浅草一（新大間々）

表 1 赤城登山鉄道の輸送・収支の概要

年 度	乗車人員 (千人)	運輸収支 (千円)	運輸支出 (千円)	兼業収入 ¹⁾ (千円)	兼業支出 ¹⁾ (千円)	営 業 外 経 費 ²⁾ (千円)	純益金 (千円)
1957	51	2,989	4,178	2,548	2,616	2,977	▲ 4,060
1958	156	8,884	6,750	10,445	3,956	6,175	2,451
1959	183	10,233	6,136	10,446	6,941	6,006	1,630
1960	186	10,281	9,384	9,897	5,044	5,739	13
1961	208	11,580	10,906	11,637	6,574	5,992	▲ 151
1962	231	13,029	11,286	12,177	8,568	6,020	▲ 405
1963	222	12,810	11,502	12,358	9,447	6,045	▲ 1,426
1964	213	12,101	10,988	10,218	9,071	6,406	▲ 3,685
1965	174	9,752	13,336	11,327	9,026	6,965	▲ 6,203
1966	137	7,782	14,835	22,643	15,033	9,012	▲ 8,390
1967	88	5,004	9,062	22,593	23,651	10,400	▲15,514

資料：各年度の『私鉄統計年報』より筆者作成、(参考文献7)より引用)

注：乗車人員、走行キロ、運輸収支の各項目は、鋼索鉄道部門のみの数値

1) 主としてロープウェーとリフト

2) 主として支払利息

中に休止)され、戦後初期の観光に貢献したが、やはり有料道路が整備されて、赤城山以上に短期間で廃止に至っている。妙義山は、麓の下仁田まで上信電鉄が走り、麓の神社の参詣と岩山登山観光で賑わい、神社から登山口まで連絡するリフトが建設されたが、やはり短期間で廃止になった。群馬県内では、百数十の温泉が湧き、山岳観光は、戦前から栄えて、高度経済成長前期の始動期に、日光や箱根、三浦半島などと共に、首都圏に近いことを好条件として観光開発が進んだ。しかし、自家用車社会の弊害も重なって、日光や箱根の開発や賑わいに遠く及ばないまま、公共交通や乗り継ぎ観光ルートとしての使命は長続きせず、衰退に向かったと考察できる。

(2) 赤城山南麓の変容

赤城山南麓は、純粋な農村地帯だったが、桐生市や前橋市の背後に当り、一帯に桑畑が広がってきた。昭和初期に上毛電鉄が開業した(2章(1)・(2))後には、畜産試験場や赤城農場等、農畜産関係の公的施設が立地し、戦後開拓農民集落が幾つも誕生した。また、高度経済成長期には、つくば・那須地方と並んで、国の学園都市計画の候補地になるなど、脚光を浴びた時期があり、バス路線も拡充した。その後、この地域を横断する国道 353 号に沿って、国や県が、「ぐりーんふらわー牧場・大胡」(道の駅として整備)や「ぐんまフラワーパーク」、1956 年から3年間の緑化推進事業の一環で整備されて桜並木が続く「赤城南面千本桜」等、市民の憩いの場としての施設が整備された。オイルショック以降の安定成長期に入った後も、施設運営会

社によるドイツの食文化を取り入れたレジャー施設としての「赤城クローネンベルク」、中之沢美術館（NPO 法人）、「ぐんま昆虫の森」（群馬県立）など、趣向をこらした観光スポットがオープンした。これらは、裾野の雄大な眺めと群馬の車社会を生かしての広域観光地域を形成してきたが、赤城山頂の自然観光とうまくリンクしなかったし、各々の施設が異なる志向・年齢層や階層に跨がったためか、自家用車による個別観光に留まる傾向にあり、広域的な知名度や人気は十分に育ってこなかったと感じられる。

4. 足尾銅山への交通路の形成と興亡、その歴史遺産

（1）あかがね街道とその歴史遺産

足尾銅山は、1610年に足尾の農民が、鉱脈を発見して採掘が開始されたとされ、以後幕府直轄の銅山になった。当初銅は日光方面から江戸に送られたが、日光東照宮などの造営が盛んになると、渡良瀬川に沿って江戸に送られるようになり、1649年、徳川家光の時代に、産出された銅を輸送するために、生活道路を拡幅してあかがね街道として整備されたとされる。「銅街道」「銅山街道」と書かれることもあるが、いずれも「あかがねかいどう」と読む慣例であり、本稿では以下「あかがね街道」と記す。銅の輸送が重視され、道幅は4尺（約1.2m）、広い宿場の区間で9尺あったといわれ、今で言う産業道路だった。足尾から沢入・花輪・桐原（旧大間々町西部）・大原本町（旧藪塚本町）・平塚（旧境町）に宿場が置かれ、平塚河岸からは利根川の舟運で江戸に下っていた。

東村誌編纂室が作成した冊子⁸⁾やみどり市観光課が作成したルートマップ⁹⁾によると、あかがね街道は、平塚河岸からほぼ直線で北上し、旧大間々町内では、大間々宿と桐原宿に分岐していたようだ。改修されてはいるが、桐原には銅蔵と郷蔵が残る。一方の大間々宿には、常夜



写真 3. 花輪地区に残る銅蔵「御用銅蔵」（大火後の1850年に再建されたとされる）



写真 4. あかがね街道の面影を伝える沢入地区に残る石畳の道

灯が3か所残り、井戸や道路元標、明治時代にできた大間々銀行の建屋（みどり市大間々博物館として活用）が残り、街道の面影を留めている。

大間々以北は、渡良瀬川に沿うルートと高松・塩沢経由で檜坂峠を越えて水沼に下るルートに分かれていたようだ。花輪は、重要な宿場で、銅蔵（御用銅蔵と呼称）が設置され（写真3）、旧東村の役場も置かれていた（今は支所）。旧東村内は、渡良瀬川の右岸がメインルートで、人家も右岸に多く、街道は人家の中をめぐっていた。中野付近から左側に分岐したルートもあったようだが、神戸発電所（5章（3）で考察）の建屋のあたりで段丘を登って、現在の国道122号に沿うルートを基本としていた。

神戸以北のルートは、沢入までの過半は草木ダムに沈んで確認できないが、沢入地内には、石畳の街道跡の道が通る（写真4）。その北側は、断崖を登って大名（おおな、大きな難所に語源があるという）峠を超えていた。

（2）わたらせ渓谷鐵道の概略史と関連する産業遺産

・足尾鐵道から国鉄足尾線

足尾銅山の経営が古河市兵衛に移ると、銅山は一層活性化して、街道が改修され、細尾峠越えて日光方面へ鉄索が張られた。その後、大間々から足尾・日光経由で矢板に至る両野鐵道が計画されたが、古河市兵衛は資本参加を拒否し、自ら足尾鐵道設立許可願を提出した。1899（明治32）年6月、会社の発起や経路の決定の段階で、多少のトラブルはあったが、1902年5月16日、資本金160万円で、足尾鐵道が発起（当初6年余りは、足尾鉱業鐵道と称した）した。1910年に免許が下付されると、工事は急ピッチで進められ、逐次部分開業をしながら、1912（大正元）年12月23日に足尾に至り、1914年8月15日に足尾本山まで全通した（旅客営業は間藤まで）。群馬県内の鐵道として、当時はまだ、上越・吾妻線は未開通であり、地方私鉄やローカル線の中では全国的にも開業は早かったのも、足尾銅山の重要性は高かったといえよう。

足尾鐵道は、1918年6月1日、鐵道院が190万円で買収して、国有化された。この頃の足尾町は、年間の産銅量が15000トンにも及んで、我が国最大の銅山として著名になり、人口も38000人を超えていた（1916～17年）。しかし、昭和に入ると、産銅量・人口とも減少の一途となり、1973（昭和48）年2月末で、足尾銅山は閉山した。輸入鉱石を足尾に運んで製錬は続けられたので、国鉄足尾線は、その後も足尾に向かう銅鉱石、足尾で副産物として精製される濃硫酸を輸送したが、1970年代末に、特定地方交通線（輸送密度が一定水準に達しないため、当時廃止を前提とした協議の対象となった線区）に選定された。地元では、特に廃止対象を免れる例外規定のラッシュ時の輸送密度をクリアするため、さくら乗車と言われた地域ぐるみの乗車運動が展開された。しかし、国鉄の分割民営化に伴う将来不安や、1986年度末で貨物輸送が廃止さ

れたことにより、第三セクター（以下三セク）鉄道として活性化を図る方針に転換され、1989（平成元）年に、わたらせ溪谷鐵道に移管された¹⁰⁾。

・わたらせ溪谷鐵道

移管当初、三セク鉄道の強みを生かして、国鉄時代に比べて、列車本数を増やしてスピードアップしたことや、地元の支援と住民の間でマイレールの意識が芽生えて、輸送人員は倍増した。しかし、沿線地域の過疎化・少子化、一層の自家用車社会の進展による家族の送迎や高校通学事情の変遷などにも影響された高校生の利用が特に減少し、1990年代に早くも減少傾向に転じた。その対策として、年間1万円のフリーパス「わたらせ夢切符」を導入して利用促進を図ったが、それが逆に大幅な減収を招く裏目となって、当切符は1年余りで廃止された¹¹⁾。

以降、利用者減少傾向の中で、沿線の溪谷美を堪能できるトロッコ列車への誘客を柱として、利用促進が図られてきた。トロッコ列車は、全国的に観光鉄道の先駆となり、一定の収入源を生んで運営されていると考える。一方で、通勤通学客の減少で、朝桐生に8時半前に着く列車は、国鉄時代の2列車から4列車に増やしたが、再度2本に減少している。

（3）登録有形文化財

今のわたらせ溪谷鐵道は、明治末期から大正初期に開業し、足尾銅山に関わる貨物輸送が主力だったことや、高度経済成長以降、赤字ローカル線となって、施設の改修が遅れてきたため、遺産的施設は多く残されてきた。2008（平成20）年7月8日、上神梅駅舎とプラットホームが、他に先駆けて登録有形文化財に認定され、翌年9月25日に37件が答申され、計38件が登録有形文化財に認定されている。その内訳は、駅舎及びプラットホーム、トンネル、橋梁、危険品庫などに大別される。

大間々駅は、本社や車輛区等、当鉄道の中核機能が集積して、トロッコ列車の発着や観光の



写真5. わたらせ溪谷鐵道大間々駅の鉄道遺産（2023.1.16）：登録有形文化財に認定された駅舎（左、開業時に建てられて1978年に改修）と同鉄道の保存車輛（右、わ89型）



写真 6. 足尾鉄道開業当時の木造駅舎（登録文化財に認定）：
上神梅駅舎（右、2015.7.10）と神戸→神戸駅舎（左）

拠点となる駅でもあり、駅舎と上りプラットホームが認定された。駅舎は 1941 年に建て替えられ、1953 年に改造されたが、鉄道を代表する昔の駅舎の面影を残す（写真 5 左）。上りホームは 1911 年建造で、1929 年に雨戸井の上屋を立て替えている。他、開業時に建造された上神梅・神戸・沢入・通洞・足尾駅の駅舎やプラットホームが認定されている（写真 6）。また、煉瓦造りの危険品庫は、JR の高崎線や両毛・東北線などのホームにも幾つか残る鉄道遺産の定番の一つであり（栃木県内には大谷石造りも多い）が、神戸と足尾駅の危険品庫が認定されている。その他、トンネルや橋梁の多くが認定されている¹²⁾。

（４）その他の産業遺産

本社が置かれて、当鉄道の拠点である大間々駅前には、わたらせ渓谷鐵道創業時に新製された 2 両の気動車が保存される。ロングシート的一般型とクロスシート主体のイベント向けで、

創業当時の多客時の対応と観光の活性化に向けた社会的経営指針を後世に伝える代表的な 2 車輦と言えよう（写真 5 右）。



写真 7. 県境付近の渡良瀬川岸の岩盤を削って軌道を通した足尾馬車軌道の片マンブ（左上に見える現在の線路は笠松トンネルに入る）

足尾鉄道に先駆けて、銅山の軽便馬車軌道が、1892（明治 25）年までに、足尾町内から沢入まで敷設された。この県境の区間は、あかがね街道の時代に大名・小名峠という難所があり、渡良瀬川沿いには岩盤が迫っていた。馬車軌道は、川沿いの岩盤をコの字形に切り刻んで敷設され、笠松の片マンブと通称される。足尾線は、その区間

を笠松トンネルで貫通している。笠松の片マンブ跡は、夏場は草木が生い茂って確認できないが、足尾に向かう国道 122 号の足尾トンネル手前から、対岸に見ることができる（写真 7）。マンブとは、トンネルの方言と言われ、珍しい鉄道遺構となっている。馬車軌道が足尾から沢入までしか走らなかった理由は、前記の難所である大名峠の区間の輸送を補完するための交通路だったと考える。

中間の拠点駅で、SL の給水なども行われてきた神戸駅（ごうど、集落の地名は神戸だが、国鉄時代は神戸[こうべ]駅と区別するため神土駅とされていた。三セク化に際して、登録有形文化財となった神戸駅上りホーム横（かつての待避線部分）には、東武鉄道の日光への特急ロマンスカー（旧けごん号）として活躍した車両を活用した「列車のレストラン清流」が立地する。1994（平成 6）年 7 月 29 日にオープンし、当初は「炭火焼清流」と称していたようだが、1996 年に改修されて、上記の名称になったという。車輛は、歴史的建造物や登録有形文化財には馴染まないが、鉄道遺産が有益に活用されている手本と言えよう。

5. 渡良瀬川流域に根ざしたユニークな施設や産業遺産、その地理歴史的背景

（1）野口水車と小平鍾乳洞

「野口水車」は、旧大間々町大間々字遠ノ久保にて、材木商・野口金太郎が 1910（明治 43）年に建造した直径 5.64m の横軸胸掛け 3 軸水車で、精米用の搗臼と杵が 16 セット・製粉用の挽き臼 1 セットを有し、屋内型としては、国内最大級のである。1955（昭和 30）年頃までの約 45 年間として、地元の人々の精米や製粉に役立っていたという。電気が普及して長らく水車小屋共々休止していたが、1990（平成 2）年、金太郎の孫の野口喜平が、水車一式を旧大間々町に寄贈した。町は、市街地の中心部から約 7km 離れた小平地区に新たに整備した親水公園内に、野口水車保存館を建造して、保存展示してきた（写真 8）¹³⁾。当水車と保存館は、群馬県の人口が 200 万人を越えた記念して制作された映画「眠る男」の撮影舞台にもなった。現在も現役で廻り続けて、製粉・精米をした米やうどん粉は、近くの狸穴（まみあな）亭で賞味できる。

小平地区は、小平川に沿って精米水車が数十基稼働していた水車のふるさとだという。また、小平の里親水公園近くには、小平鍾乳

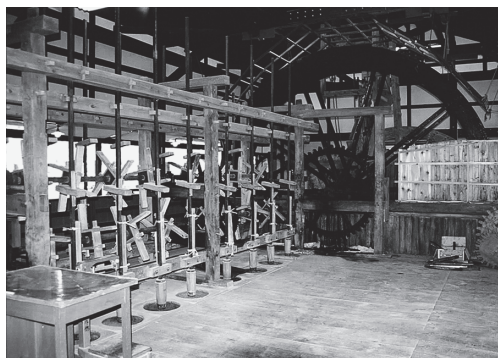


写真 8. 野口水車保存館の中にある野口水車（2001.8.6）

洞が存在する。1874年に地元住民が石灰石採掘中に発見し、まもなく土砂で埋まってしまったが、1984年に発掘作業が行われて、全長93mが発掘されたという。

（２）旧黒保根・東村内のユニークな観光施設

明治初期、黒保根歴史民俗資料館近くに、水沼製糸所が立地した。1870年に開所した前橋藩営大渡製糸所に入所して学んだ星野長太郎が、1873年、前橋藩士の早見健三の助言を受けて工場を建設し、翌年2月操業にこぎ着けた。それは、群馬県内では、民間で最初の洋式器械製糸所と言われ、1876年の米国直輸出に向けて品質を高め、従業員も100人を抱えていたという。その後経営が悪化して、1900年に廃業したが、その実態は解明されず、遺産は殆ど残っていない。そのためか、「ぐんま絹遺産」（本月報No.710・711、参考文献1）を参照）には未登録だが、群馬の蚕糸業の重要な史跡を刻む幻の製糸所となっていると考える。

足尾線がわたらせ渓谷鐵道に経営移管されると、観光客誘致対策としても、ユニークな施設が幾つかオープンしてきた。まず、1989（平成元）年12月24日、水沼駅に日帰り温泉施設「水沼駅温泉センター」が開業した。群馬県内初の日帰り温泉施設で、渡良瀬川に沿う中山間地域にあって、飲食や集会施設も併設されて、多目的に利用されている。

草木ダムのほとりに、1981年に国民宿舎サンレイク草木がオープンした。国民宿舎は、昭和中期に宿泊観光が普及していく中で、低廉で休憩・宿泊できる制度化された施設である。その先駆的位置づけであると共に、1990年には、全国の国民宿舎で利用者数第1位になり、日帰り入浴や宴会客も多かった。みどり市の誕生を契機に2006年度から市の直営となると、利用者は次第に落ち込み、施設の老朽化と時代に対応できない造りであることから、2023年3月限りで休止して、建て替えられるという（写真9）。



写真 9. 国民宿舎の代表格だったサンレイク草木
（2023年3月末で営業休止して取り壊し予定）

わたらせ渓谷鐵道開業後、旧東村村内にオープンしたユニークな施設として、「富弘美術館」と「童謡ふるさと館」が揚げられる。前者は、不慮の事故で半身不随となり、口筆による絵画を描き始めた画家で同村出身の星野富弘の作品を収集・展示した美術館である。全国的に著名となり、自家用車社会の群馬にあって、公共交通来場者が一定の割合を有していたことから、同鉄道の活性化に貢献した施設でもあった。草木ダムのほとりの風光明媚な場所にあった旧社

会福祉会館を改装して整備された（1991 年 5 月 12 日オープン）。ダム你真下に建設された後者は、地元出身の童謡作家の石原和三郎の顕彰と文化振興を目的に建設された（1989 年 5 月 2 日オープン）。

沢入地区は御影石の産地だが、地元出身の実業家が寄贈した東南アジアの陶磁器や良寛の資料を展示した「陶器と良寛の館」が、1995 年にオープンした。沢入駅前立地条件良好な場所にあるユニークな施設だったが、2020 年 12 月に休館となり、翌年 3 月末で閉館してしまった。

（3）発電所遺跡

・小水力発電所の興亡

渡良瀬川は、本流支流とも水量豊富で、戦前には、本流に流れ込む手前の支流からの落差を利用した 3 つの発電所が、小規模電力会社によって建設され、地元の電気供給に貢献した。すなわち、1920（大正 9）年には黒坂石川に沢入発電所及び小黒川に小黒川発電所、1923 年には川口川に川口発電所が竣工している。一方、京成電鉄本社内に本社を置いた渡良瀬水電は、東京電灯から水利権を譲り受けて、福岡発電所と大間々発電所を建設した。同社は、1939～41 年に上記ほか渡良瀬川水系の中小の電力会社を合併するが、1942 年 9 月 1 日には関東配電に統合された。

関東配電から東京電力に移管される中で、小黒川と沢入は 1946 年度、川口は 1964 年 8 月に廃止される。これらは、戦前の電力需給に貢献した電力会社と発電所だったが、その形跡・遺構は、殆ど残っていないようだ¹⁴⁾ ¹⁵⁾。

・神戸発電所

渡良瀬川水系の発電所は、古河鋳業が 1890 年に間藤発電所を建造したのが最初である。足尾地区の遺産は、各方面で解説されてきたので、本稿では省略しているが、古河鋳業は、足尾銅山で活用する電力を自社で賄うため、日光市内に細尾発電所と清滝発電所などの自家用発電所（日光市内へ流れる大谷川水系）を建設してきた。

神戸発電所は、神戸 155-3 に所在し、渡良瀬川水系にて 1940 年に建設開始され、1942 年 10 月 28 日に運転開始した。水車と発電機を 2 台ずつ有し、常時出力 2900kw、最大出力は 8600kw で、戦前建設の発電所としては、高レベルの出力を有した近代的な大規模発電所だったと思われる。昭和に入って、製錬部門の強化と近代化に合わせて、渡良瀬水系にも水利権を取得して建設したものと考えられる。

発電された電力は、渡良瀬上線で、足尾地内の通洞変電所に送電されて、足尾銅山で供用され、余剰電力は、渡良瀬下線から東京電力福岡発電所を経由して、売電されていた。しかし、1976 年 4 月 1 日に水資源公団による草木ダムが竣工したことによって取水不能となって、同年



写真 10. 神戸発電所跡に廃墟に残る建屋



写真 11. 旧東村役場付近に残る防空監視哨
(みどり市指定重要文化財)

3月30日に閉鎖され、三十数年でその使命を終えている¹⁶⁾。

あかがね街道は、当発電所建屋の脇で、川沿いの低レベルから国道122号が走る高レベルに上る山道を辿っており、当発電所が最大限の落差を取って、効率よく立地していたことが考察できる。話題になることは少ないが、あかがね街道のルートや発電所の立地と歴史的意義を語っていると考える。なお、発電所の運転停止に伴い、水資源公団からは相応の補償金が支払われたと思うが、その一部で、公害補償も行われてきたと言われている。

神戸発電所建屋は、内部機器を撤去して、その後しばらく魚料理店に活用されたと言われ、わたらせ渓谷鐵道開業後の短期間は、ホテルとして営業されたという。それ以降は長年空き家のまま放置され、今はホテルの名称だった「二条館」と記された看板がついたまま朽ち果てつつあるのだと思うが、

沿線の貴重な発電所遺跡であるといえよう（写真10）。

（4）防空監視哨

敵機の監視を行った施設で、1941年に防空監視隊例が公布され、群馬県内で約40箇所設けられたという。前橋の防空監視隊本部の管下に設置された10箇所（前橋から東毛にかけて）のうちの一つで、今のみどり市花輪の支所近くの丘に、1942年に建造された。上部がラッパ状に開いた直径約4mのコンクリート製の集音壕に詰所が付いていたが、残っているのは集音壕のみである（写真11）。

哨長1人、副哨長5人、哨員30人の計36人が勤務し、5つの班が24時間体制で、2人1組、1時間交代で警戒に当たったという。防空監視哨は、終戦後に大方が取り壊されてしまい、群馬県内には、他長野原町に残されているだけだと思われる。

（５）沿線人口の推移と学校統廃合

渡良瀬川に沿う自治体は、広域的に人口減少が顕著に進んできた。平成の合併以降の各地域の人口数値は容易に得られなくなったが、桐生・日光市も含めて合併前約 20 年間の推移を見ると、山間の町村ほど顕著な過疎化が考察される（表 2）。過疎化や人口減少に伴って、平成の合併以前から学校統廃合は顕著に進んできた。旧黒保根村内の小中学校は、昭和の時代に統合されて、各々 1 校となっていた。さらに、両校が隣接して建設されたこともあって、2022 年に小中学校が統合されて、群馬県内初の小中一貫校となった（桐生市立黒保根学園）。

旧東村内には、花輪、杲（ひので）、沢入の 3 小学校があったが、合併前に東小学校に統合されている。花輪小学校は、1873 年に開校した歴史ある学校である。日本鋼管の創業者の今泉嘉一郎の寄付で、1931 年に改築された。木造 2 階建てで、学校の手本とも思える歴史ある校舎だったが、2001 年、新設の東小学校に統合された。廃校後、国の登録有形文化財となり、旧花輪小学校記念館として、各種の資料展示やイベントの開催などで活用されている（写真 12）。沢入・杲小学校も、優美な木造校舎だったが、同じく統合され、前者は校舎が残るが、杲小学校は、数年間放置されたまま、取り壊されてしまった。

人口減少は、銅山の閉山も重なった足尾町で最も顕著だった。町内には、6 つあった小学校の内、小滝（1955）、横根山（1974）、神子内（1984）、原（1996）、本山（2005）の 5 つが統廃合されて足尾小学校一つになり、さらに 2022 年度から、足尾小中学校となっている（括弧内は休閉校年）。

わたらせ渓谷鐵道沿線の高等学校は、私立も含めて桐生市内に数校立地するほか、大間々と足尾高校が所在した。同校は、駅から徒歩約 20 分で、ローカル鐵道沿線として不便な立地だったが、1966 年度には最大 880 人の在校生を数えるなど、足尾線を利用して、桐生・大間々方面からも多くの生徒が通学した。また、朝だけ本山（北西端最奥の坑口に近い集落）発足尾高校

表 2 渡良瀬川流域市町村の平成の大合併前約 20 年間の人口の推移

単位:人

市町村・年	1981	2002
桐生市	133,729	114,389
大間々町	23,022	22,232
黒保根村	3,441	2,791
東村	4,556	3,392
足尾町	5,991	3,580
日光市	23,745	17,529

資料：「全国市町村要覧」（第一法規）各年版



写真 12. 小学校として廃校後、記念館で活用されている花輪小学校（国の登録有形文化財）

行きのバスが運行され（東武バス）、町内の高校生は鈴なりになって通っていたという。同校の生徒数減少は銅山閉山後顕著で、2000年以降2桁になっていたが、過疎化や少子化と合わせて、桐生・大間々・今市など、都市部の高校に在籍生徒の余裕ができて、遠距離通学を強要されなくなったことによる周辺校衰退も大きな要因だと考える。足尾高校は、2005年度をもって日光高校と統合して日光明峰高校となって閉校した。同校は、旧日光市内唯一の高校で、アイスホッケー部などが全国レベルで活躍しているが、近年1学年2クラスでも、生徒数は定員の半分に満たない学年もあり、再度の統廃合が検討されているという。元々日光市や足尾町はスケートが盛んで、旧足尾町には、町営で整備されたスケートリンクがあった。その跡地にオープンした足尾歴史館では（NPO法人で運営されてきたが、2020年から古河機械金属の運営になった）、リンクの周遊部分が、トロッキ列車の運転コースとして整備されてきた。

6. おわりに

本稿では、表題の地域における産業や交通の歴史と、遺産を点描して考察してきた。赤城山南麓は、赤城山を核として、日光や箱根に準じた大手私鉄による観光開発が進んだ。しかし、短期間に挫折し、山頂の自然観光やその後の自治体主導の南麓開発も、自家用車に依存した通過型的観光となり、季節毎に異なる要素やスポット毎に対象年齢層が異なることなどにより、日光や箱根、江ノ島などのような広域圏から集客できる観光地域になることに至らなかったのだと考える。また、渡良瀬川に沿うわたらせ渓谷鐵道沿線は、足尾銅山への交通路として、舟運は困難なため、街道と鉄道が開通し、地域の足となってきた。

足尾銅山は、日本の近代化の原動力にはなり、鉾石の富が得られた一方で、公害による負の遺産が蓄積してきた。その長短所を容易に比較することはできないが、古河鉾業の積極的経営と鉾石採掘は約100年で終り、急速な過疎化と公害補償は、数十年間続いており、今後も完全に終ることはないと思われる。また、草木ダムは、首都圏の水瓶などの目的で造られ、この地域を象徴する構造物になったが、用水の需要は頭打ちと言われ、その効能は議論されていないし、その陰で神戸発電所が短命で廃止されたことも、費用対効果が偲ばれるものであろう。

日本の急速な開発と短期間の挫折の歴史は、多くの分野に見られるが、この地域の産業や交通発達と各種施設の興亡、人口過疎化や遺産は、時期を物語る交通史が語られる。その間には、ユニークな施設が建設され、その歴史や遺産は、山間地の盛衰の歴史の縮図を物語るものだと考える。

本稿に掲載した写真は、全て筆者が撮影した。日付の未記入のものは、現況を確認しながら2023年2月8日に撮影したものであり、過去の日付のものも、現況はほぼ同様と思われる。

参考文献・資料など

- 1) 大島登志彦「群馬県における産業遺産の総合的点描と考察、その活性化に向けた課題」『専修大学社会科学研究所月報』No.710・711（2022 年）
- 2) 大島登志彦「群馬の鉄道 歴史と現状」（1991 年 10.31～1992 年 5.30 の上毛新聞に 25 回連載）
- 3) 群馬県立歴史博物館『ぐんまの鉄道 上信・上電・わ鐵のあゆみ』（2004 年）
- 4) 大島登志彦・石関正典「上毛電気鉄道の設立と創業期の鉄道計画に関する研究」『高崎経済大学論集』51-3（2008 年、高崎経済大学経済学会）
- 5) 大島登志彦「上毛電気鉄道の地域社会との関連とその変遷」『鉄道史学』第 12 号（1993 年）
- 6) 上毛電気鉄道「登録有形文化財」（2016 年）
- 7) 大島登志彦「赤城登山鉄道」『鉄道ピクトリアル』35-7（1985 年、鉄道図書刊行会）
- 8) 勢多郡東村誌編纂室編『勢多郡東村誌 東村の銅街道』（1998 年、勢多郡東村）
- 9) みどり市観光ガイドの会「あかがね街道を歩こう」（2017 年頃、みどり市観光課）
- 10) 大島登志彦「足尾線からわたらせ溪谷鉄道へ」『月刊 上州路』16-5（1989 年、あさを社）
（会社名は「鐵」の字なので、表題・本文では、「わたらせ溪谷鐵道」と記載するのを基本とする。
ただし、文献名などの「鉄」の字で書かれている場合は、そのままの表記とした。）
- 11) 大島登志彦・劉智飛「わたらせ溪谷鉄道とその沿線地域の変遷にみる諸問題と考察」『高崎経済大学論集』51-3（2008 年、高崎経済大学経済学会）
- 12) 「わたらせ溪谷鐵道 車窓の旅～鉄道文化財巡り」（2009 年、わたらせ溪谷鐵道連絡協議会）
- 13) 平岡昭利編『水車と風土』（2001 年、古今書院）
- 14) 田村民男『群馬の水力発電史』（1979 年、七月堂）
- 15) 原田雅純「群馬の発電所遺跡」『産業考古学』No.14（1980 年）
- 16) 「日光発電事務所概要」（1980 年、古河鋳業日光発電事務所）

全般的事項や複数箇所参照した文献

- ・坂本寛明『みんなに役立つ足尾銅山の歴史・樺太の歴史』（2021 年）
- ・川田勉編『足尾線 70 年の歩み』（1981 年、足尾町文化財調査員会）
- ・東武鉄道社史編纂事務局『東武鉄道六十五年史』（1964 年、東武鉄道）