



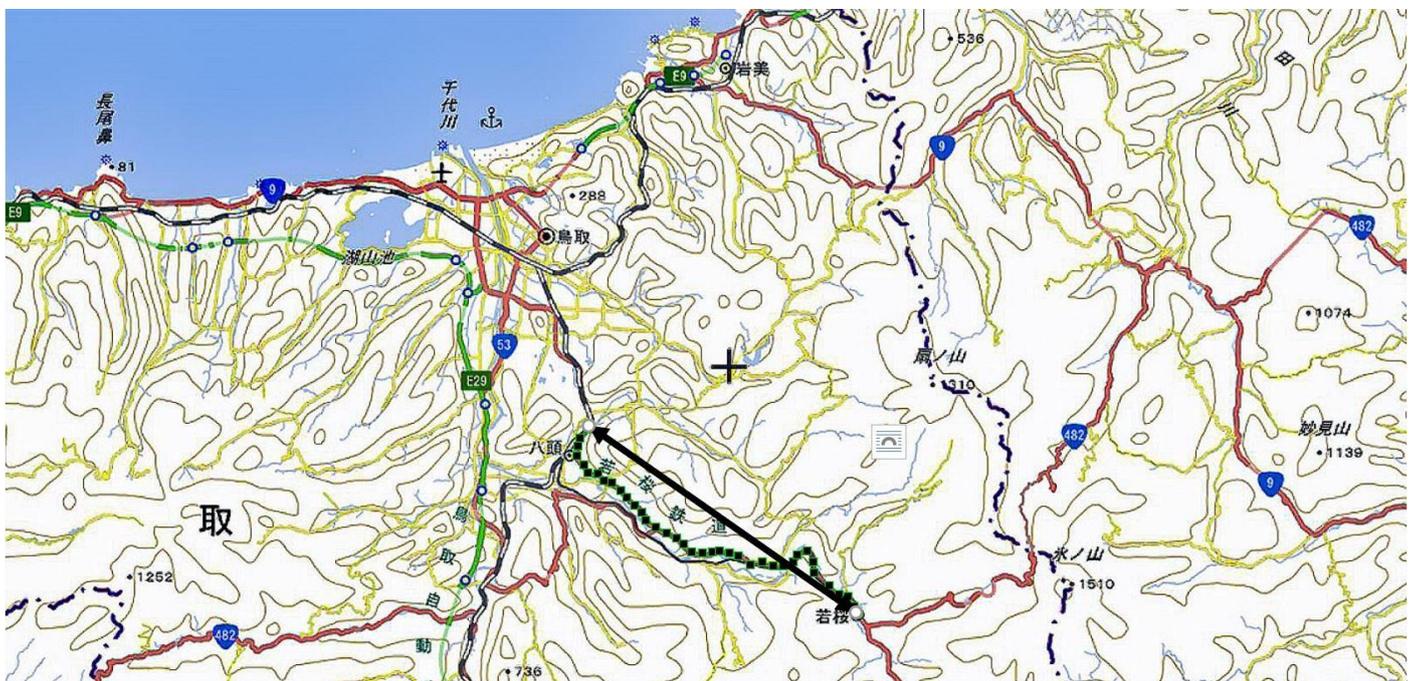
若桜鉄道 小さな地方鉄道を使って沿線の地域活性化を！

渡辺 一正
NPO 市民文化財ネットワーク鳥取 理事長

はじめに

若桜鉄道は、総延長 19.2km の短い盲腸線である（図 1）。因美線（山陰本線鳥取駅から智頭を経て東津山駅を結ぶ）の郡家（こおげ）駅から分かれ八頭町を経て若桜に至る支線、国鉄若桜線として 1930 昭和 5 年に誕生した地方鉄道であったが、1987 昭和 62 年 10 月に JR から分かれ、沿線自治体による第三セクター鉄道、若桜鉄道となった。沿線自治体は、2008 平成 20 年 7 月に全線の鉄道施設を一括して国の登録有形文化財に登録して若桜鉄道保存の意思を明確にし、2009 平成 21 年には鉄道施設は沿線自治体の所有とし、列車の運営を若桜鉄道株式会社が行ういわゆる上下分離方式を採用することで延命を図った。若桜鉄道の上下分離については、2008 年 4 月、若桜町、八頭町からの委託によって NPO 市民文化財ネットワーク鳥取が開催したフォーラム「日本の知が集う若桜フォーラムーみんなの宝・若桜鉄道ー」において、若桜町、八頭町、鳥取県、国土交通省鉄道局が合意した。

図 1 若桜鉄道の位置



出典 google maps 加工

1. 鉄道省による国鉄若桜線の敷設根拠

鉄道省は、1917 年大正 6 年頃から活発になった若桜線建設運動に応えるべく、1923 年大正 12 年に鳥取～郡家～若桜～八鹿の路線の測量の第一歩を郡家～若桜間で開始し、「若桜線建設概要」に示すように「本線は、地勢概ね平坦にして短区間なるを以て特筆すべき名勝都邑なきも終端なる若桜の奥地には豊富なる森林あり全通の暁は運輸の便により林産物増加し地方開発と相俟ちて良好の栄養線たるを失わず」とこの沿線は林業のポテンシャルが高く、地方振興の効果も期待できるので若桜線を敷設すると述べている。

実際、若桜のスギ材の質の高さについては定評があり、1964 年昭和 39 年に着工され、1968 年昭和 43 年に竣工された皇居の豊明殿（床面積 915m²）の天井には、特殊な木馬道で搬出された樹齢 250 年～350 年、目通り 1 丈（目の高さで直径約 1m）、枝下 18m の若桜吉川集落のスギの立木 27 本が使われている（写真 1）。

写真1：皇居豊明殿に使われたのと同じ若桜吉川集落のスギの切株



写真提供：若桜町教育委員会 津川尚貴氏撮影

1927年昭和2年12月より郡家～若桜間の若桜線の工事に着手し、1929年昭和4年3月頃に竣工し、1930年昭和5年1月に郡家～隼間の開業を見た。隼～若桜間の工事は、1929年昭和4年3月に着工となり、1930年昭和5年12月に全線開業に漕ぎつけた。氷ノ山を越えて延伸する話しは、そのために必要なトンネルが長過ぎ、実現困難として消えた。

当初から予定されていた日下部（くさかべ）集落近辺の駅の開設は、この駅の帰属先についての意見がまとまらなかったため若桜線全通より1年強遅れ、1932年昭和7年2月となった。

若桜線は、1974昭和49年に貨物営業を廃止するまでは貨物輸送も多く、貨物の積み下ろしのために各駅に貨物停車場と引き込み線が設けられた。林業・木材関連業は若桜の奥地ばかりでなく沿線全体で活発であったが、それ以外にも因幡船岡駅の牛馬市に出品されたり競り落とされたりした牛馬の運搬、八東駅では木材と共に農作物の運搬、安部駅では宿場への旅客の便など様々な形で沿線の産業上重要な運送手段となった。

2. SL機関車の動態保存と鉄道博物館の夢

若桜線には長期にわたって大きな投資がなかったことも手伝ってか全線にわたって建設当初の姿が留められており、その機能が建設当初のまま生きていた。ディーゼル列車となってSL施設が使われなくなり、地中に埋められていた転車台も1人の駅員が始めた発掘作業に地域住民ボランティアが協力し、清掃・修理によって建設

当初の機能を活かし得ることが判明した（写真2）。

写真2 転車台の排水路の発掘作業を行った市民文化財ネットワーク鳥取のメンバー



写真撮影：筆者

全線の施設を国の登録文化財に登録することとなったのは、この発掘の結果、沿線自治体も若桜鉄道が地域の貴重な歴史遺産であることに気が付き始めたからであった。国の登録有形文化財に登録することは、沿線住民がその歴史的な価値に目覚め、その遺産を大切に活用しようという住民の意思表示であるが、若桜鉄道の歴史的特殊性に対する社会的な注目が増し、転車台や給水塔など初期のSL時代の施設が維持されているので、小さな鉄道博物館的な意味が明確になった。

SL施設の発掘に協力した人の中には遠隔地から駆け付けた鉄道マニアも多く、彼等から兵庫県の多可町に若桜線を走っていたのと同系のC12型SL機関車が展示されているという情報が住民ボランティア団体にもたらされた。ボランティア団体は、早速、多可町と接触し、この機関車の入手可能性を打診し、若桜町に多可町と折衝することを提案すると共に町民に譲り受けに必要な輸送経費の募金を開始したところ、多額の寄付が寄せられ、2007平成19年8月若桜町として多可町からこれを譲り受けることが出来た（写真3）。

写真3 多可町から譲渡された C12 型 SL 機関車の搬入



更には NPO 市民文化財ネットワーク鳥取のメンバーからエアークンプレッサーでこの SL 機関車を動かし得るという情報がもたらされ、住民ボランティア団体は早速、専門のエンジニアと接触し、圧縮空気によって SL 機関車を動かすことに成功した。これによって沿線の自治体も住民も歴史的な鉄道の動態保存の可能性を強く感じ取ることが出来た。

3. 登録有形文化財登録のための調査

文化財登録のための調査にあたって詳しく見たことは、各種土木構造物の劣化の度合と修理・補強の必要な場合にはその可能性であった。幸いに鋼材の劣化は少なかった。柱脚の鉄筋コンクリートの劣化も比較的軽度であった。今日の鉄筋コンクリート造の基準から見れば補強が必要に見える部分もあったが、元来コンクリートの設計強度をかなり低く見積もっていたものと考えられ、断面積にゆとりがあるので、比較的軽微な補強で済むものと考えられた。橋梁の柱脚の補強が主となるが、基本的には繊維材のベルト巻きとその保護を主体とする補強を施すなら比較的安価に改修可能と考えられた。設計強度の低いコンクリートであるが、施工はかなり良好で、近年の高強度コンクリートによる橋脚より優れた耐久性が認められたことは驚きであった。施工の良否は、突き固めで決まるので、当時の施工ではコンクリート打設時の突き固めが丁寧に行われていたことの証左と言えよう。この調査の結果、2008 平成 20 年、国の登録有形文化財に登録になった若桜鉄道の施設は、以下の 26 物件である。

- 1.第一八東川橋梁
- 2.因幡船岡駅本屋
- 3.因幡船岡駅プラットホーム
- 4.隼駅本屋
- 5.隼駅プラットホーム
- 6.安部駅本屋
- 7.安部駅プラットホーム
- 8.八東駅本屋
- 9.八東駅プラットホーム
- 10.岩淵川橋梁
- 11.第二八東川橋梁
- 12.丹比駅本屋
- 13.丹比駅プラットホーム
- 14.細見川橋梁
- 15.若桜鉄道の雪覆
- 16.若桜鉄道の落石覆
- 17.若桜川橋梁
- 18.若桜駅旧東西転轍手箱番所
- 19.若桜駅本屋
- 20.若桜駅プラットホーム
- 21.若桜駅機関車転車台
- 22.若桜駅給水塔
- 23.若桜駅諸車庫
- 24.若桜駅物置
- 25.若桜駅灯室
- 26.若桜駅流雪溝

他所ではあまり見掛けない施設としては、若桜駅流雪溝が挙げられる。これは若桜の町中に細かに巡らされている水路の延長であるが、多雪地、若桜としては重要な施設である。面白いのは落石覆いで、コンクリートスラブの上に土を載せて落石の衝撃・リバウンドを和らげている。注目度の高い施設は、SL 機関車の転車台である。面白い駅舎の設えとしては、因幡船岡駅の牛馬のための庇がある。敢えてもう一つ挙げれば、緩やかな曲線を描く第一八東川橋梁がある（写真4）。

写真4 緩いカーブを描く第一八東川橋梁を走る若桜鉄道



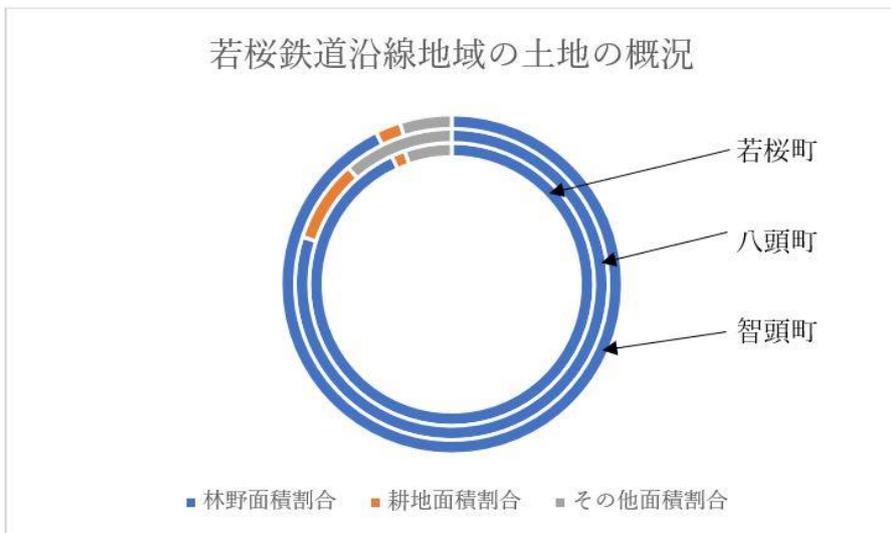
4. 若桜鉄道沿線の林業のポテンシャル

(1)土地の条件

国鉄若桜線敷設の理由が、沿線の林業のポテンシャルが高いとの判断だったので、これを検証してみよう。八頭町においてはやや林野が少なく、耕地が広い。これに対して若桜町では林野割合が最も高く、耕地が極端に狭い。若桜町は、八頭町や比較して林野としても急勾配であり、しかも、中国山脈の中では独立峰的な大山(1,729m)

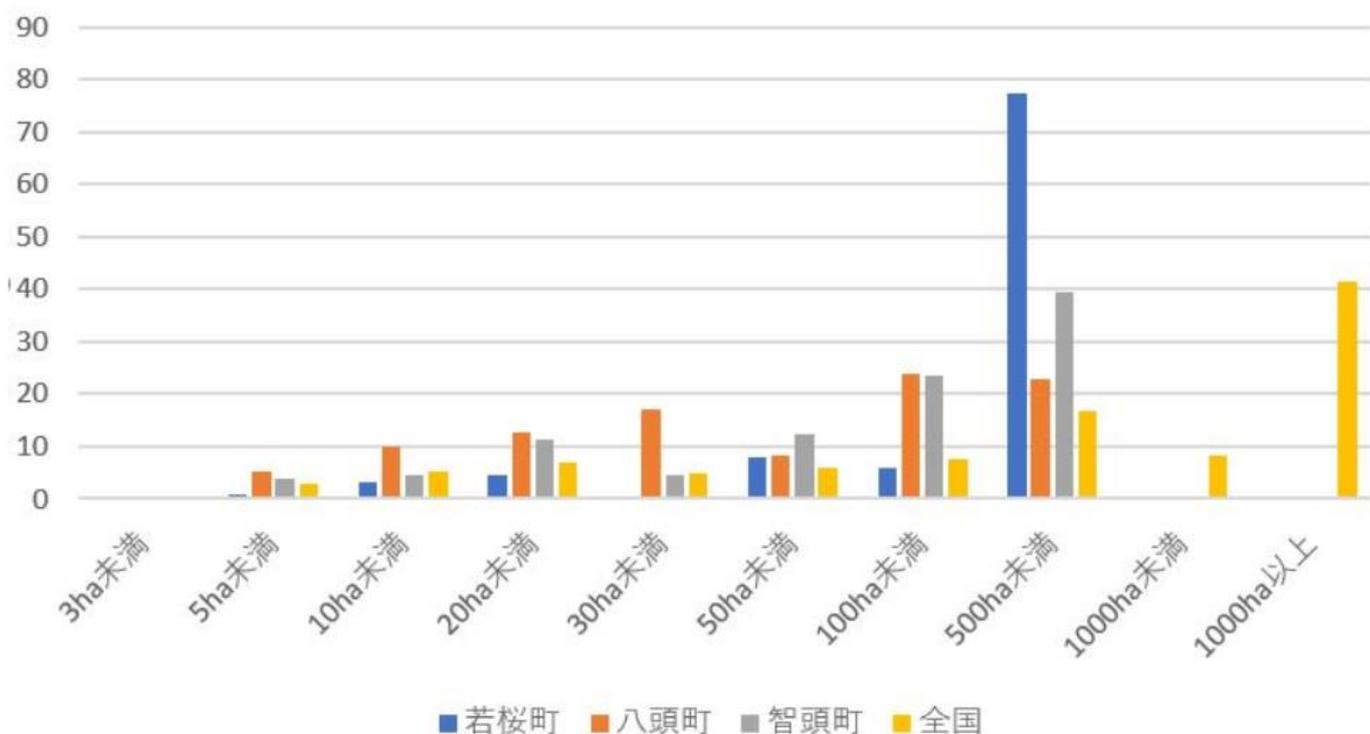
を除くと中国連山一の高山、氷ノ山（標高 1,510m）に連なる山々の斜面なので、標高が高く、降雪の影響、林野の凍結の影響をより強く受け易い（図 2）。

図 2 若桜線沿線地域の土地の概況



日本の山林全体を見渡すと 1,000ha 以上の大規模林家が全山林面積の 40%程度を占めていることと比べると若桜鉄道沿線の林家は、決して大規模ではない。八頭では 50ha 以上の林地と 30ha 未満の小規模林家も林地もかなり多い。これに対して若桜では 100ha 以上の中規模の林家が全林地の 80%近くを占めており、他地域とは著しく異なる様相を呈している。若桜に樹齢 200 年余のスギの美林が維持されているのはこのためと考えられる（図 3）。

図 3 若桜鉄道沿線林家の所有地規模分布 (%)



若桜ではこのような厳しい環境のため江戸期以前からの伝統を守り、密度の高い植林が行われてきた。高度な職人の助けを借りて枝を切り落とし、長く通直で節の少ないスギ材の供給を目指して育林されてきた。これに対して八頭の山林は勾配が緩く、降雪・凍結の影響も少ないが、比較的雑木が多く、紅葉が美しい。八頭は比較的気候が穏やかなので、索道を一人で扱う職人や木馬道（きんまみち）というような技術で奥山の木材を伐り出す職人もいて多様な木材の注文伐採に応じてきた（写真5）。

写真5 八頭町才代（さいたい）の山中で見かけた木馬道：ここでは谷を渡るため橋を造ってあった



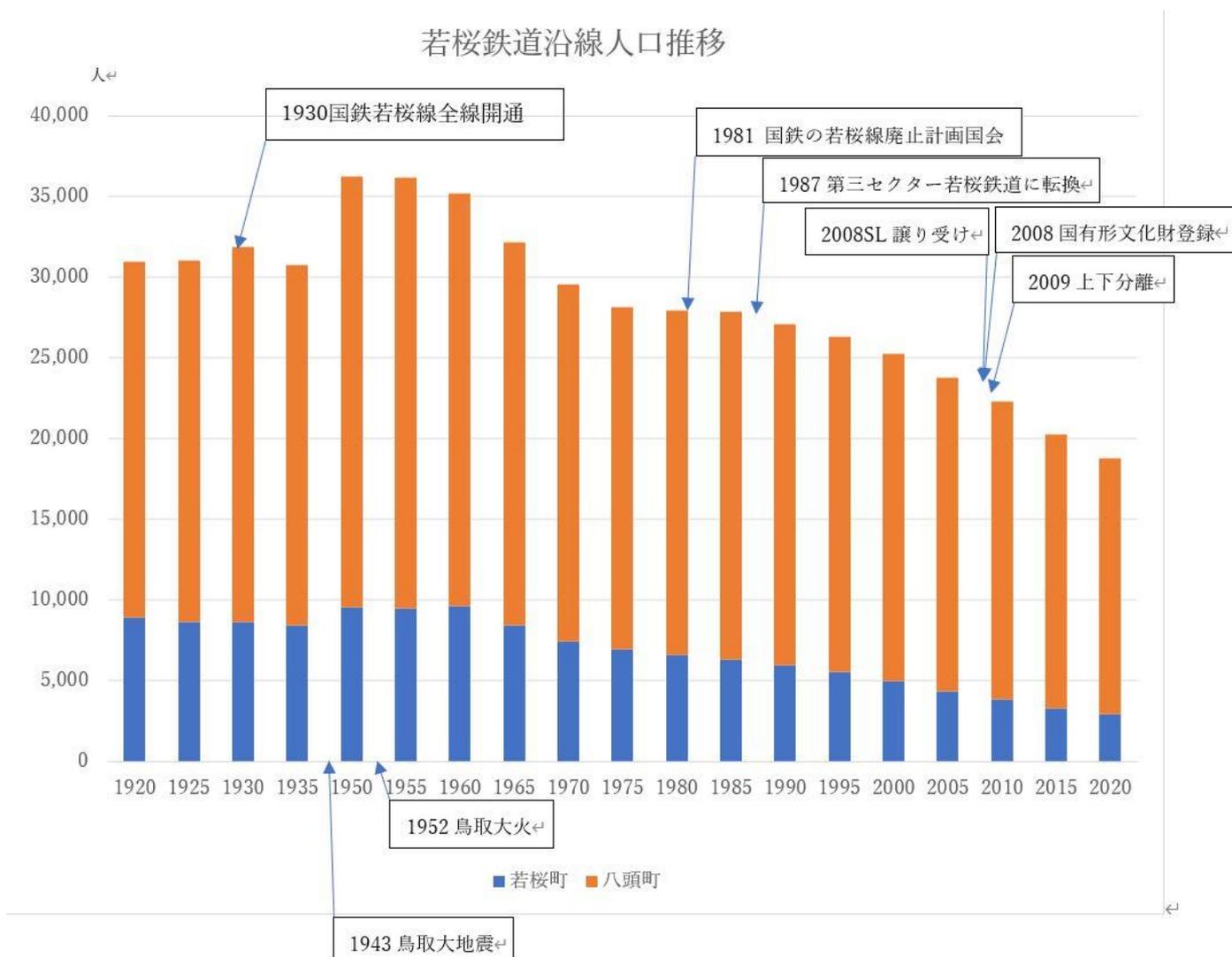
（2）若桜鉄道沿線人口の推移

太平洋戦争終結までは山林需要に軍需の影響も強かったが、軍が求めた木材は、鉄砲の台尻などに使われた広葉樹の堅木に力点があったので若桜の山林への影響は少なかったが、多くの山林で無計画に伐採が進められ、全国の山林は荒廃する一方であった。このため戦後直ぐに各地で洪水が頻発し、若桜の林業職人は各地のはげ山緑化の出稼ぎに向かった。このような状況は 1956 昭和 31 年から本格化した林地の所有者がその伐採した空地に植林するのを助成する拡大造林事業によって一層顕著になり、針葉樹植林に長けた若桜や八頭の林業職人は全国で引っ張りだこであった。

沿線人口の推移を見ると国鉄若桜線の敷設以前から人口が減少しつつあったが、1960 昭和 35 年までは沿線人口が増大した。1950 昭和 25 年～1952 昭和 27 年の朝鮮戦争に伴う特需によって日本経済に生まれ、全国の都市部の復興に勢いが付き、1943 昭和 18 年の鳥取大地震、1952 昭和 27 年の鳥取大火災といった災害からの復興の

影響も加わって 1960 昭和 35 年頃までは若桜線沿線は未曾有の活況を見た。1951 昭和 26 年には諸鹿（もろが）への上り口、沢川から諸鹿まで 8km 強の森林鉄道が敷かれたりもしたが、1960 昭和 35 年頃から沿線人口はほぼ一貫して減少している（図 4）。

図 4 若桜鉄道沿線の人口の推移



林業・農業従事者の最大の転業先は建設業であり、1955 昭和 40 年～1975 昭和 50 年の沿線人口の減少は、建設業の伸長により、1975 年～1985 年までの沿線人口の安定は、建設業の不況期によったと見ることが出来る。しかし、1990 年～2010 年では建設業が不況であったにも拘らず若桜鉄道沿線の人口が減少し続け、これは単に建設業との関係では説明できない。

他の要因の一つとして考えられることは、日本の林業政策の問題である。具体的には、1960 昭和 35 年頃から木材の大量輸入が行われ、輸入に歯止めがなくなり、国内産木材の市場が大幅に縮小したことが挙げられる。1973 昭和 48 年に設けられた林道規程によって林業振興のために林道整備が推進され、木材輸送をトラック輸送に大きくシフトさせた。勾配の急な道をトラック輸送するために木材の長さを短くせざるを得ず、玉切り寸法 4m が標準となり、それ以上の中長寸法の木材の搬出が困難となった。この結果、実際の建築現場では中長部材の輸入材が基本骨組みを構成し、国内産木材は、樹齢 200 年余の目の詰まった若桜スギも単なる補足材となった。このような傾向は、1991 平成 3 年から 2016 平成 28 年に至る各種の林業合理化施策によって一層助長された。200

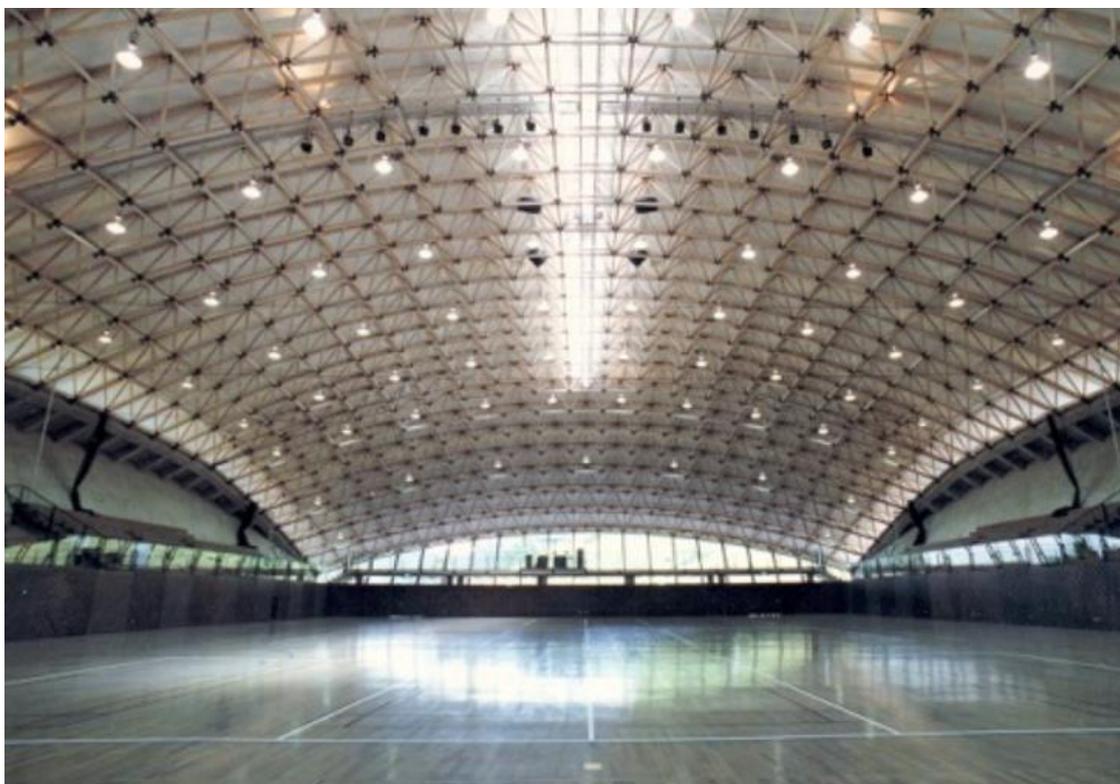
年余の長伐期施業で育成された良質の木材の価値が否定され、立地条件から困難な大型伐採・集材機械の導入の上に集成材・CLT 加工設備を導入せねばならないとする国の林業施策は若桜鉄道沿線の林家を休眠させることとなった。林家が休眠してしまえば、林業職人は地元を離れざるを得ない。若桜鉄道沿線の林業のポテンシャルは失われたとも言えるが、長伐期の施業で育てられた長く、通直で節の少ない良材は手付かずのままで、これを活用する条件を整えば生き返るに違いない。

5. 若桜鉄道沿線における林業再生の可能性

国の林業政策の影響は大きく、若桜鉄道沿線ばかりでなく全国の中小林家を休眠に追い込んだが、2010 平成 22 年制定の公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律は、林業振興を促す可能性の高い林業政策と期待される。

着目すべきは、このような施策の生まれる前にも数多くの木造公共建造物が造られていたことである。その先駆的事例として、熊本県阿蘇郡小国町に 1988 昭和 63 年に建てられた小国ドームが挙げられる（写真6）。

写真6 小国ドーム



写真撮影・提供：小国町

小国町という人口1万人程度の林業専門の町のスギ材を使った立体トラスによるアーチ構造の縦44メートル、横34メートル、延べ面積が木造建築に許される3,000m²を超える体育館である。これが実現できたのは施主、小国町の強い情熱があったからであると設計者の葉祥栄氏は言っている。

若桜鉄道の場合、終着の若桜駅に隣接して道の駅がつくられていながら若桜駅と道の駅若桜を結ぶ道が無く、この2つの駅が分断されている。この間に跨線橋を設けるなら、若桜駅と道の駅が互いに不足する機能を補完し合う上に駅構内のSL施設などを一望出来る展望スペースとなるに違いない。

この跨線橋を、若桜のスギで造るなら、林業の活性化にも役立つ。写真7は、平安神宮の神苑にある泰平閣

(別名、橋殿)と呼ばれる橋で、1895 明治 28 年に博覧会のために建てられたものである。

写真7 平安神宮の神苑にある泰平閣



写真撮影：NPO 市民文化財ネットワーク鳥取 事務局長 太田縁

跨線橋がつくられ、道の駅に隣接してバスの発着所をつくるなら若桜鉄道が終点でなく、若桜町内の各集落や更には関西方面への中継点となり、若桜鉄道の利用者も増えるに違いない。

6. 若桜鉄道の保存による地方再生の展望

(1) 若桜鉄道増便計画

若桜鉄道は、経営状況を回復することを目指して上下分離制度を適用したが、SL 機関車を修理し、動態保存をより本格化するには経費が掛かり過ぎると判断したためか、乗降客数を安定的に増大させる方向を見失った感があった。

若桜鉄道は、一回限りの観光イベントに力点を置きすぎ、乗降客数を安定的に増大させる努力を見失った感があったが、この程、実現しようとしている若桜鉄道増便計画には乗降客数を増大させる潜在力が認められる。

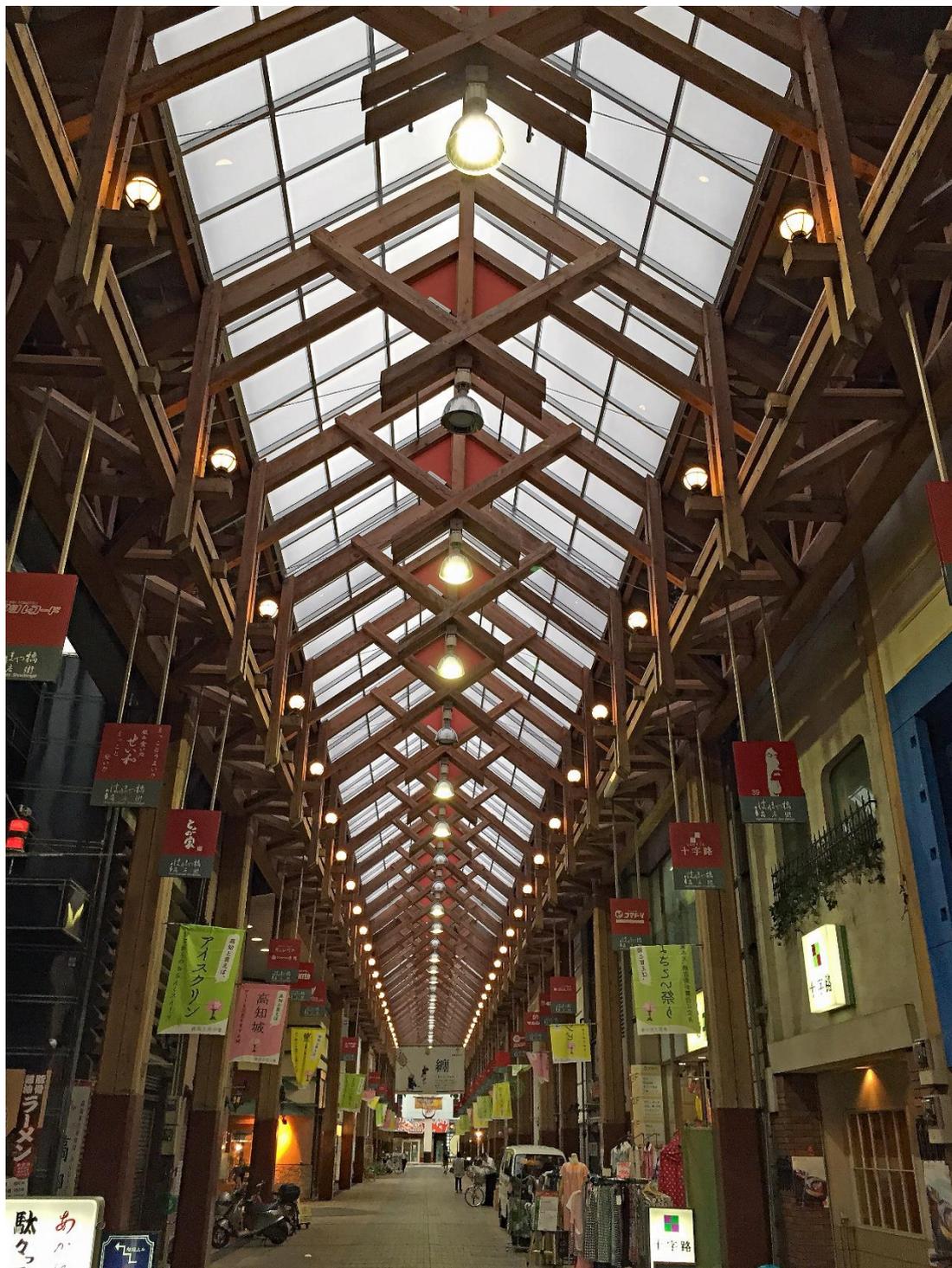
国鉄若桜線時代には貨物輸送が大きなシェアを占めていたので、全ての駅に引き込み線があった。これらを利用すれば、運行計画の自由度を増すことが可能となる。これと共に安全システムの強化が必要であるが、昨今の自動車の自動運転技術を活用すれば、安全性は飛躍的に向上する可能性がある。

(2) 若桜鉄道沿線の林業の振興

若桜鉄道沿線の地域振興のためには国の方針に囚われることなく、地域の条件の中で林業の振興を目指すべきであり、そのための道具としては公共施設への木材利用の促進がある。

熊本県小国町については既に述べたが、1998 平成 10 年に竣工した高知市のはりまや橋の木造アーケードも高知県産の杉を主体に造られた公共施設である（写真 8）。

写真 8 高知市はりまや橋商店街に架けられた木造アーケード



写真撮影：NPO 市民文化財ネットワーク鳥取 事務局長 太田縁

(3) 歴史まちづくり

重要なことは、若桜駅ばかりでなくそれぞれの駅周辺、沿線周辺の歴史的な趣の大切さに沿線自治体が気付き始めたことである。若桜町が、伝統的建造物群としての調査を実施したこともその動きの一つと考えられよう。

若桜町は、明治 18 年の火災後に復興計画を宿議会で決定・実現した市民が行政と一体となって町づくりを行ったモデル都市とも言える。城下町から宿場町へと変遷し、更に防火都市に作り替えられた歴史的経緯を見れば、町全体を重要伝統的建造物群とすることも無理ではない。若桜の宿には歴代城主の菩提寺が並べられ寺町が構成されている。この寺町と屋敷との防火遮断帯となっているのが蔵通りである。また、飲料水の上水、庭水とされた中水、生活排水の下水の 3 系統の水路が町の隅々まで巡らされ、町の安全と衛生が確保されている。冬季には深い雪に覆われることの多いこの町では、主屋から前面の通りに庇が突き出されたカリヤがあり、このカリヤと水路で独特の景観が生み出されている。

水路を利用した町並み整備は、隼の町並み、安井宿の豪邸群等、沿線の各集落に認められる。殊に安井宿の町並みは、同様な性格を持ち得る用瀬宿などより屋敷規模も大きく、屋敷密度も高く、十分に重要伝統的建造物群としての文化財的評価を与え得る地区であるが、この点に関する研究は不十分である。更なる調査・研究を行えば、この宿の特性が明らかになるものと期待される。

若桜鉄道の起点は、郡家であるが、この地名は古代の八上郡の郡役所、郡衙（ぐんが）を意味する。縄文時代、現在の鳥取平野は、大きな入江であったが、湾の最も奥が八上地区でその周辺が早くから発達した穀倉地帯であった。郡家辺りがその中心だったので、この地域の歴史的調査を行えば、因美線から若桜線を分岐させる起点となった理由が明確になるものと期待される。

2018 平成 30 年の改正文化財保護法に基づけば、これら歴史遺産を単なる文化財として評価するだけでなく、それらを活用して歴史的な趣を一層高める整備、即ち、「歴史まちづくり」を推進するのが望ましい。その際、若桜鉄道をそれらの歴史地区を貫く動脈として機能する文化財と位置付けると郡家から若桜まで一体的な「歴史地区づくり計画」が可能となる。既に国の制度があるので、沿線自治体と住民が一体となった推進体制の構築が必要であろう。

沿線地域の活性化を目指す時、上記のような種々の工夫を凝らすと共に立地のハンディを乗り越える工夫としては、隠岐島前の海士町の町おこしが有名である。それを参考に若桜鉄道沿線独自の工夫を加えれば、地域振興も達成されるかも知れないが、それ以前に若桜鉄道が国の登録有形文化財として登録された理由と地域の歴史を沿線住民、殊に地元の小中学校生に正しく伝え、地元を誇りに思う若人を増やすことこそ地域活性化の基本ではなかろうか。