仙山線 乗って拡大 地域連携

山形・仙台広域交流推進協議会 公開セミナー

山形市と仙台市を結ぶ鉄道路線・仙山線は、1937年の全線開通以来、山形・仙台両都市圏の交流拡大に重要な役割を果たしてきた。仙山線で山寺を訪れる外国人観光客が増加傾向にあるなど、新しい動きも見られる。仙山線の一層の活用促進策を探ろうと、山形・仙台広域交流推進協議会（会長・山澤進ヤマザワ会長）が去る2月26日、山形市の山形グランドホテルで開いた公開セミナーの内容を紹介する。

仙山線の利用拡大や交流展開について考えた公開セミナー＝2月26日、山形市・山形グランドホテル

機能強化、まず利用拡大

公開セミナーには約100人が訪れた。冒頭、協議会を代表して寒河江浩二・山形新聞グループ経営会議議長（山形新聞社長）が「仙山線は、時代や形は変わっても、重要性は変わらない『鉄の道』。機能強化実現に向け、まずみんなが関心を持ち、積極的に利用することが必要だ」とあいさつした。

続いて、東北土木遺産研究所所長の後藤光亀氏が、仙山線の成り立ちや地形的な特徴、これまでの歩みなどを解説。土木学会選奨土木遺産に選定された意義や、同じく選奨土木遺産に選定されている野蒜築港などを紹介しながら、「土木遺産をきっかけにした交流・連携の拡大」を提案した。パネルディスカッションでは、後藤氏と、関山街道フォーラム協議会副会長で鉄の道部会長も務める加藤栄一氏、山寺観光協会商工事務部長の遠藤正明氏が、仙山線を活用した交流拡大の方策について意見を交換した。

仙山線に関しては、山形市の佐藤孝弘市長が「仙山線の機能強化による都市間交流の促進」を重要施策に掲げ、調査・研究などに取り組んでいる。

加藤栄一氏

遠藤正明氏

パネルディスカッション 仙山線がつなぐ地域と人

◇パネリスト
後藤 光亀氏 （東北土木遺産研究所所長）
加藤 栄一氏 （関山街道フォーラム協議会副会長・鉄の道部会長）
遠藤 正明氏 （山寺観光協会商工事務部長）
◇コーディネーター
小林 裕明 （山形新聞社 執行役員論説委員長）

楽しさ 交流拡大の鍵 機能強化、喫緊の課題

―皆さんと仙山線との関わり、結び付きはどのようなものか。

加藤 関山街道フォーラム協議会は東日本大震災を機に、東北の元気なまちづくりをしようと設立された。「土の道部会」と「鉄の道部会」があり、約20の団体で構成されている。そのうち「鉄の道部会」は「新幹線は仙山線から始まった」という話をきっかけに設けられ、土木学会の選奨土木遺産認定に向けた運動などを展開してきた。仙台、山形両市内でさまざまな勉強会を開催する中、山寺、高瀬両地区の方々との交流が生まれ、現在も続いている。両市民の仙山線に対する関心も、私たちの活動を通して高まってきたように感じている。

私自身はそれ以前から、仙山線の機能強化の必要性を訴え、宮城、山形両県や仙台、山形両市、JR東日本などへの働き掛けを行ってきた。

遠藤 山寺を訪れる外国人観光客が近年、急増している。その様子を見ていると、仙台から仙山線で訪れ、半日から長い人で丸一日滞在している。「観光」の名の通り、まさに「地域の光」を見てくれているのだと感じる。残念なのは、観光を終えた後、多くが仙台に戻ってしまうこと。山寺から蔵王や天童温泉など、山形県内の他の観光地に足を延ばしてもらえればと思う。蔵王温泉でも施設を運営しており、蔵王と山寺の連携強化に向けた取り組みを始めている。仙山線は私たちにとって「当たり前の存在」だったが、その価値のすごさを今回、再認識した。山寺駅の転車台を整備した際は私も参加させていただいた。

後藤 関山街道フォーラム協議会の方々や、山寺、高瀬両地区の方々との交流が続いているのは、それがとにかく「楽しい」から。誰に頼まれるでもなく、「今度また会いましょう」といった感じで、顔を合わせればさまざまなアイデアが湧いてくる。そうした「楽しさ」が下地になった交流、連携こそが長続きするのだと思う。

野蒜築港は、東北を広く見据えた計画だった。初代山形県令・三島通庸は関山峠に「関山隧道」を掘った。三島が陸路での交通網整備に注力した背景に、東北全体を見据えた明治の人たちの壮大な構想があった。

奥羽山脈を越える山形県の鉄道路線には、仙山線のほかに陸羽東線がある。陸性の向上が必要。仙台―愛子間には1時間に4本程度の列車が走っているが、仙台―山形間を通しで走っているのは1時間に1本程度。仙台空港アクセス鉄道との直通運転構想も進んでいない。仙山線の利用拡大と、それを生かした観光誘客の拡大のためには、それらの環境整備が欠かせない。

観光地同士の連携については、話をしているうちに共通の課題がおのずから出てくる。宮城県側の作並温泉、秋保温泉の方々とも、連携の下地として交流を進めたい。また議論に当たっては、何かを一歩でも進めるためにはどうすればいいか、という観点も必要ではないか。

加藤 仙台市と山形市が2018年11月、連携協定を締結した。両市がともに友好都市協定を結んでいる台湾の台南市で合同プロモーションを行うなど、具体的な動きが出ている。今後の展開に期待したい。

中国は2022年の北京冬季五輪を前に、スキーの人気が高まっている。仙台空港をゲートウエーに、仙山線経由で蔵王に行く中国の人たちも今後増えるだろう。その際に問題になるのが、冬場の列車の遅れ。機能強化はやはり避けて通れない課題だ。

南東北3県で育てたい「芽」

後藤 仙山線、奥羽本線、東北本線を利用した「南東北ローカル三線（三県）の旅」を実践する人が増えている。仙台臨海鉄道の紅花を題材に研究を行っている。このように、交流拡大の「芽」がさまざまな形で生まれている。そうした「芽」をうまくつなげるネットワークができれば望ましい。

紅花の若芽や山菜など、山形の人たちが身近に感じているものが、私たちにはとても魅力的に感じられる。野蒜のカキを味わいながら、仙山線・仙石線沿線の方々と土木遺産をきっかけにした交流・連携の在り方を語り合うのも興味深そうだ。まずは、福島県も含めた南東北3県の、土木遺産をきっかけにした交流・連携をやってみたい。

課題と解決策 交流通し模索

―仙山線を山形・仙台両都市圏の連携促進や活性化に生かすための方策は。

遠藤 外国人観光客の受け入れに関しては、やはり利便性の向上が必要。仙台―愛子間には1時間に4本程度の列車が走っているが、仙台―山形間を通しで走っているのは1時間に1本程度。仙台空港アクセス鉄道との直通運転構想も進んでいない。仙山線の利用拡大と、それを生かした観光誘客の拡大のためには、それらの環境整備が欠かせない。

観光地同士の連携については、話をしているうちに共通の課題がおのずから出てくる。宮城県側の作並温泉、秋保温泉の方々とも、連携の下地として交流を進めたい。また議論に当たっては、何かを一歩でも進めるためにはどうすればいいか、という観点も必要ではないか。

加藤 仙台市と山形市が2018年11月、連携協定を締結した。両市がともに友好都市協定を結んでいる台湾の台南市で合同プロモーションを行うなど、具体的な動きが出ている。今後の展開に期待したい。

中国は2022年の北京冬季五輪を前に、スキーの人気が高まっている。仙台空港をゲートウエーに、仙山線経由で蔵王に行く中国の人たちも今後増えるだろう。その際に問題になるのが、冬場の列車の遅れ。機能強化はやはり避けて通れない課題だ。

講演 仙山線の新・魅力発見

地形、歴史…見どころ多い鉄の道 交流通し 物語描こう

東北土木遺産研究所 所長 後藤 光亀氏

四つの「道」

「火の道」「水の道」「土の道」「鉄の道」。道には四つの「道」がある。「火の道」とは、プレートの動きによる引っ張りや圧縮、火山活動などによる地形の成り立ちを指す。真ん中に奥羽山脈などの背梁山脈がある東北の厳しい地形も、長い間の隆起や沈降、火山活動などにより形成された。そして「水の道」、すなわち河川が山々を削り、渓谷や盆地、平野をつくった。「水の道」は舟運という形でも人々に活用された。

人々はまた、厳しい自然条件を乗り越えて、街道という「土の道」をつないだ。そして18世紀半ばに産業革命が起き、鉄道が発明されると、今までに述べた「道」をまたぐ形で「鉄の道」ができてきた。山形県と宮城県の間にはさまざまな「土の道」が開かれてきたが、人・物資の輸送に当たって奥羽山脈が大きな障壁になっていた。

東北開発と仙山線

明治政府が東北開発の「扇の要」として、宮城県の鳴瀬川河口、現在の東松島市に計画したのが「野蒜築港」である。岩手、福島両県とは舟運、秋田、山形両県とは陸路で結び、東北開発の一大拠点とする構想だった。1878（明治11）年に着工し、82年に開港したものの、2年後の台風で被災し、開発は中止され、幻の港となった。

野蒜築港に合わせて初代山形県令・三島通庸は関山峠に「関山隧道」を掘った。三島が陸路での交通網整備に注力した背景に、東北全体を見据えた明治の人たちの壮大な構想があった。

奥羽山脈を越える山形県の鉄道路線には、仙山線のほかに陸羽東線がある。陸羽東線は1917（大正6）年に全線開通したが、仙山線の全線開通は37（昭和12）年と遅れた。その理由は、奥羽山脈をトンネルで貫く土木技術の問題に加え、山形側のルートが我田引鉄の要望に政局も絡み、なかなか決まらなかったことにあった。

仙山トンネルは全長が当時国内3位の5336メートルあり、煙の出る蒸気機関車は使えないため当初から直流で電化されていた。山寺、作並の両駅で機関車を付け替え、山寺―作並間は電気は直流が用いられていたが、交流電化には変電所の間隔が少なくて済む、大きなパワーを送れる―などのメリットがある。仙山線は急勾配の区間がある、電力供給網が充実している、などの理由から試験区間に選ばれ、59年までの試験期間内に予想外の好成績を得た。試験終了の5年後に華々しくデビューした東海道新幹線には、仙山線で確立した技術が生かされている。さらに、長大な海底トンネルである青函トンネルの構想を前進させることにもつながった。つまり仙山線は、今につながる日本の鉄道技術の、先駆となった路線といえる。

交流電化試験の功績

1954（昭和29）年、北仙台―作並間で交流電化試験が始まった。それまで日本の鉄道を電化する際に機関車、それ以外の区間は蒸気機関車を使って運転していた。山寺、作並両駅には蒸気機関車の向きを変える「転車台」が設けられ、現存している。

連携拡大に向け

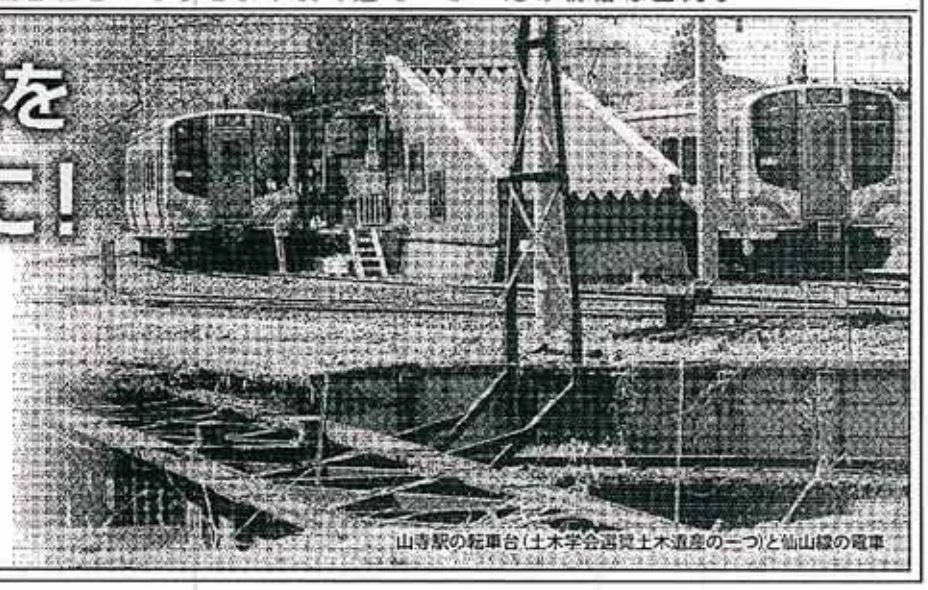
土木学会は2000（平成12）年度から「選奨土木遺産」の制度を設けている。14年は交流電化試験開始60周年、東海道新幹線開業50周年に当たることから、これに合わせて仙山線の鉄道施設群を選奨土木遺産に認定しようという機運が沿線住民や地元関係者の間で盛り上がり、約3年かけて認定が実現した。

その際、山寺、作並両駅の転車台を掘り起こし、周辺を整備し、きれいにして認定に結び付けたのは山形・仙台両市の有志だった。土木遺産認定後も、仙台市の方々を中心に構成する「関山街道フォーラム協議会」の方々が、「土の道」と「鉄の道」が交差する仙山線の47の踏切を全部調査した際に山形市の山寺、高瀬両地区の方々とパイプをつくり、さまざまな交流を展開している。

「電車に乗る機会が少ない」という人も多いと思う。しかし、仙山線は沿線にさまざまな見どころがある路線だ。そうした見どころをストーリーとして構築できれば、鉄道自体が観光資源になる。また、同様に選奨土木遺産に認定されている、野蒜築港や西根堰（福島県桑折町）との交流も考えられる。山形の人たちと今後、そうした交流・連携をさらに深めていきたい。

山形と仙台の地域交流活性化を通して東北を元気に！

山形・仙台広域交流推進協議会
事務局／山形市旅篭町2-5-12（山形新聞社内）



山寺駅の転車台（土木学会選奨土木遺産の一つ）と仙山線の電車

会員企業・団体

株式会社ヤマザワ
株式会社ヤマコー
株式会社山形銀行
東北電化工業株式会社
株式会社ウンノハウス
株式会社でんろく
株式会社山形ビルサービス
升川建設株式会社
黒澤建設工業株式会社
日本の宿 古窯
アサヒビール株式会社
山形放送株式会社
山形市
監事 山形県村山総合支庁
事務局 株式会社山形新聞社