

歴史を語る建物たち

第7回

今日、20世紀型の開発優先社会は終息を迎え、文化、景観、観光などの側面から歴史的建造物が見直されるようになってきた。平成8年の登録有形文化財制度の発足などは、その象徴である。しかし、一方で、文化財指定を受けていないがその価値は十分にある古い建物が、道路の拡幅などで無造作に壊されていく現状もある。本シリーズでは、文化財指定を受けた有名建造物から、街中にひっそりとたたずむ建物まで幅広くスポットを当て、それらの歴史的経緯やエピソードなどを紹介する。

旧高畠鉄道高畠駅舎（高畠町）



高畠町の中心部、高畠町商工会館脇を少し入った高畠広場の一角に、今は使われなくなった石造りの建物がある。

昭和9年に完成した、旧高畠鉄道（山形交通高畠線を経て昭和49年に廃線）の高畠駅舎である。

鉄の塊が走った

明治維新によって新政府が発足した当時、アジアでは欧米列強諸国による植民地化が進んでいた。

日本はそれを避けるため、富国強兵による近代化を図った。鉄道の敷設も、その一策であった。

当初は日本に鉄道技術がなかったため、外国人技師の指導を受けていたが、明治5年には、早くも新橋－横浜間に日本初の蒸気機関車が走った。そして、その後の30年間で、わが国の鉄道網は7,000kmを突破した。

山形県に最初に鉄道が敷かれたのは、明治32年の奥羽線（明治42年、奥羽本線に改称）・福島～米沢間で、明治37年には同線が県内を全通した。

しかし、県内でも比較的早く町制が施行され、東置

賜郡役所も置かれていた高畠町（当時）には地理的条件から鉄道は敷かれず、西方の糠野目村（現・高畠町糠野目地区）に鉄道が敷かれた。

そこで、大正10年に、地元の名士たちによって高畠鉄道株式会社が設立され、大正11年に奥羽本線糠ノ目駅（現・JR高畠駅）から高畠町まで鉄道が開通した。



大正末期の高畠駅。沿線住民の利用のほか、ホームには積み出しの荷も見える。当時の駅舎は木造であった。なお、左から奥へ延びる線路は、片倉製糸紡績工場への専用線。
資料：目で見える米沢・置賜の100年

その後、大正13年には高畠町から東方の二井宿村（現・高畠町二井宿地区）まで鉄道が延長された。

なお、町長・県議も務めた初代社長の新野弥文次は、役員を退く昭和3年まで無報酬を通し、鉄道運営による地域振興に情熱を傾けたと伝えられている。

駅舎の改築

昭和初期は、日本の多くの鉄道で電化工事が進み、高畠鉄道も昭和10年に全線が電化された。これによって、蒸気機関車は姿を消すことになる。また、昭和15年には自動踏切警報機が設置されたが、電化も警報機も、当時の地方の私鉄では比較的先進的だったようだ。

一方、昭和9年には、高畠駅が、木造駅舎の老朽化により現存の石造駅舎に建て替えられた（他の駅も同時期に建て替えられた）。なお、建て替えに使われた高畠石は、多孔質の溶結凝灰岩で柔らかいが、鉄分が非常に少ないため、黒く変色しないという特徴を持つ。実際、町でも現存駅舎の清掃は行っていないというが、冒頭の写真に見るように、70年以上たった今でもほぼ往時の姿を残している。

さて、日本が本格的に戦争に突入すると、国策によって全国で企業の戦時統合が行われた。

高畠鉄道も、昭和18年に、尾花沢鉄道株式会社（尾花沢－大石田間）および三山電鉄株式会社（羽前高松－間沢間）と合併した。その際、自動車会社など他の交通業者との合併も行われ、同年10月1日に山形交通株式会社（現・山交バス株式会社）が発足した。そして、高畠鉄道は「山形交通高畠線」と名称を変更した。

戦後も、高畠線は旅客・貨物の輸送に活躍していたが、昭和40年代頃から、モータリゼーションの発達などによって、次第に斜陽の様相を見せ始めた。

折しも、昭和41年の水害によって、高畠－二井宿間が不通になり、結局復旧を見ないまま、昭和47年に廃線となった。そして、昭和49年には糠ノ目－高畠間も廃線となり、高畠駅舎（以下、「旧高畠駅舎」と表記）は駅としての役目を終えた。

都市公園として再出発

高畠線の廃線後は、線路敷地は無償で、駅舎周辺敷地は有償で、町が山形交通（当時）より譲渡を受けた。そして、昭和51年から、国や県の補助を受けて都市計画事業に着手し、旧高畠駅周辺は都市公園として整備された。

一方、線路跡はサイクリングや散策ができる小道として整備され、「まほろばの緑道」と名付けられた。

なお、まほろばの緑道は、昭和62年に、建設省（当時）から第2回手づくり郷土賞（ふれあいの並木道30選部門）の表彰を受けている。

高畠線の廃線により、他の駅舎は取り壊されたが、



線路跡は、「まほろばの緑道」として、現在はサイクリングコースになっている。春には満開の桜並木が見られる。

旧高畠駅舎は、廃線後もバスの待合室や米沢地方森林組合の事務所利用されたため、そのまま残ることとなった。

しかし、バス路線の変更や森林組合事務所の移転によって、1990年代半ば頃から駅舎は全く利用されていない。駅舎前にあるバス停や丸形の郵便ポストも、使われないまま今も残っている。

まるで、そこだけ時間が止まってしまったかのようだ。

ただそこにあるだけの価値

旧高畠駅舎には観光案内板がなく、町の観光パンフレットやHPなどにも、旧高畠駅舎は紹介されていない。しかし、町によれば、今まで住民などから取り壊しの要望が出たことはないようだ。

駅舎の前には、平成4年のべにばな国体で利用されたプランターが置かれ、今も商工会婦人部によって花の世話がされている。おそらく、声には出さなくても、住民からは愛着を持たれているのだろう。

ところで、旧高畠駅舎から少し歩いたところに、昔ながらの商店街があり、「昭和縁結び通り」（昭和ミニ資料館）として、レトロ感を売りにしたまちづくりを行っている。高畠線が走っていた頃は、旧高畠駅前にも商店があり、商店街（昭和縁結び通り）と動線でつながっていたが、廃線後はそれらもほとんど姿を消し、現在では、旧高畠駅舎は完全に孤立した状態になっている。

町では、旧高畠駅舎を活用して、商店街（昭和縁結び通り）との動線を復活させたい意向だが、耐震性の問題で、補修には数千万円かかることから、予算面で実現は難しいという。

このように見てくると、旧高畠駅舎は、観光資源としての役割はあまり果たしていないように思われるが、不思議なことに、駅舎の前に立つと、鳥肌が立つような感動を覚える。それは多分、「ただそこにあるだけ」のものが持つ無限の価値に、知らず知らずのうちに魅了されているからかもしれない。

（荘銀総合研究所 研究員・山口泰史）