

地理

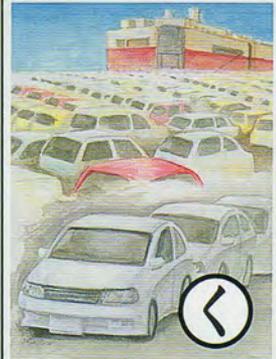
1月号 January

KOKONSHOIN Vol.56,2011

特集 「日本海」という地名

田邊 裕・滝沢由美子・谷治正孝・渡辺浩平

リゾート地 軽井沢の風土 江川良武

<p>や</p> <p>やまぐちけん 山口県</p> <p>カルスト地形の ちけい</p> <p>あきよしだい 秋吉台</p>	<p>や</p> 	<p>ま</p> 
 <p>く</p>	<p>ち</p> 	<p>ゆ</p> 
 <p>き</p>	<p>お</p> 	<p>お</p> <p>おおいた 大分は</p> <p>べつぷ 別府に湯布院</p> <p>ゆふいん 湯の国だ</p>

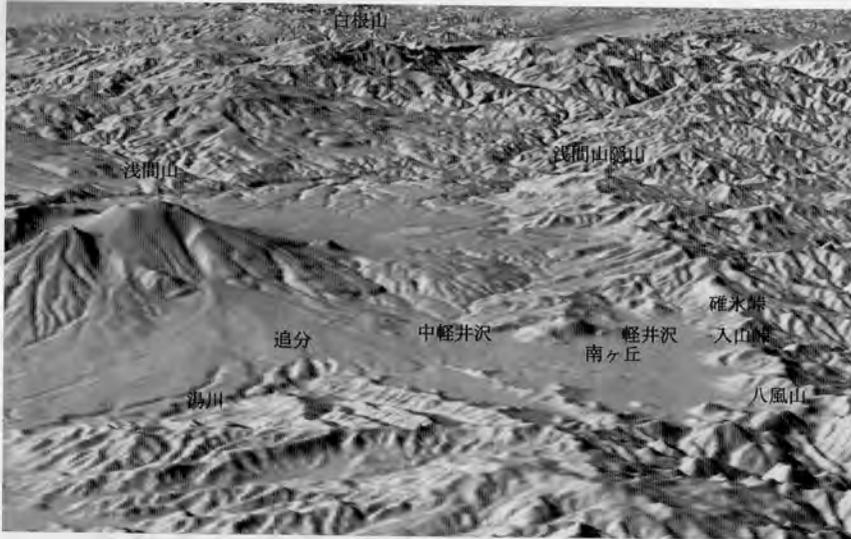


図1 軽井沢高原

浅間山直下の「扇状地」は軽石流堆積物、それより東方は盆地状を成す。

数の避暑地型リゾートとされるが、とりわけ優れた観光スポットがあるわけではない。そして、実際のところ、ミニ東京化、大衆化、俗化が進んでいるが、雑誌などにより、繰り返し高級イメージが拡大生産され、そのブランド力は依然として高い水準を維持している。軽井沢を軽井沢たらしめた理由として、町役場の公的文書や旅行案内書には、英国人A. C. ショーが軽井沢の地を別荘地として再発見し、以後、皇室、高位高官、経済界の大物、文化人の集ったことが繰り返し語られる。それらは事実ではあるが、あまりに強調されすぎると軽井沢の地理的条件、自然条件や長い歴史、それらによって育まれてきた風土を結果的に軽視することになってしまう。私は思うのである。短期の人間の力は、所詮はかぼそいものであって、軽井沢が今日あるのは、長年にわたって培われてきた風土こそがその主要な原因だろうということである。

本文では「リゾート」を、数日以上滞在してゆったり過ごす土地とし、観光地を短時日の滞在の対象とみなして対比させることにする。

リゾート地 軽井沢の風土

その1 特徴的な地形

江川良武



1 風土と地理学

各地で自身のまちの価値を見直そうという動きが強まっている。ミニ東京を目指しても、低経済成長下では自から限界があり、何よりもミニ東京化がそれほど意味のあることなのか、疑問視されてきたということであろうか。

この「見直し」の対象となる「まちの価値」は、できることなら、底の浅い断片的・表面的な特徴よりは、自然からはじまり人文に至る総合的なもの、すなわち「風土としての特徴」が望ましい。それだけ誇りも大きくなり、他の町との差別化を図る際にも重みが違つ

てくるといふものである。また自然と人文は、原理的にも分割して論じられるべきではない。地域によって異なる自然は、社会との交互関係によってさらに独自の発展を遂げてきたものだからである。「風土」は一つの学問部門による分析的探究にはなじまない。むしろ「場」をともにする多くの事象の関連を探る地理学的手法が有効と思われる。そして、そこに地理学の今日的意義があるのではなからうか。

本稿は、自身が居住する軽井沢を取り上げ、風土の一端を論じてみたい。

軽井沢は東京から長野新幹線で約1時間、標高約900～1000mの高原の街である(図1)。日本有

野が高原の西半を構成している(図1)。これは基本

浅間山の直下に扇状地状の地形がみられる。この裾

関東平野と急峻な斜面を介して接している。この特異な地勢故に交通の難所でもあり要衝となったのであるが、その成因がこれまで総合的に論じられることが乏しかった。そこで紙数の許す範囲で簡単にこれを検討することにする。

3 軽井沢高原の成因

軽井沢は図1のごとく広大な高原であり、東の端は

の土地の拡がりを示している。この拡がりが大きいのは、浅間山周辺の軽井沢(北軽井沢を含む)、蓼科などの八ヶ岳の西南斜面、それに富士五湖の3カ所の高原であることがわかる。それら以外の土地は800mの等高線が谷を示すがギザギザを成していることからわかるように、大半は山地・丘陵地であって広大なリゾートを形成する場にはなりにくい。なお、図・右下の箱根、それに図外の日光や那須は上記3カ所に比べはるかに狭いことを指摘しておく。軽井沢は、数少ない広い高原に位置している。

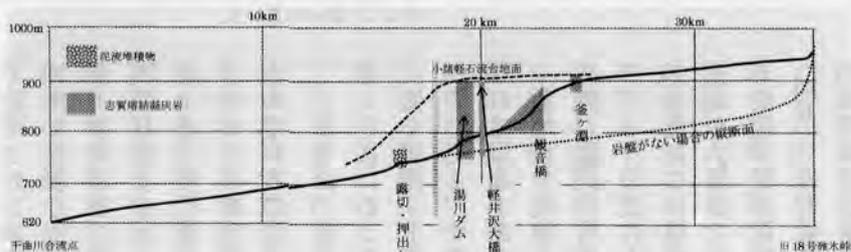


図3 湯川の縦断面と岩盤の露出

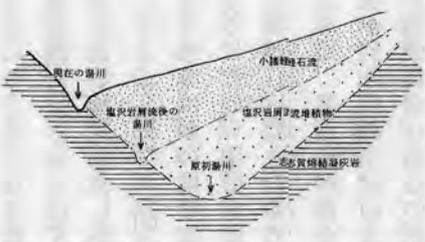


図4 軽井沢高原を谷頭侵食から守ったメカニズム
噴出物などによって湯川が側方に追いやられ、そこでの硬岩が侵蝕を抑えた。

的に軽石流(小諸軽石流、約2万年前)の堆積地である。ほぼ同じ地域に1108年の追分火砕流が堆積したが、層厚数十mであって広がり比べて厚さが小さいから、軽石流堆積地形をわずかに修飾したに過ぎない。高原の東半分は、この「扇状地」の堰き止めによ

2 リゾートに必要な広大な高原

リゾートがゆつたりとした時間を過ごす土地であつてみれば、ホテルなどの商業宿泊施設だけではなく、別荘や企業・学校などの保養所も必要であろう。また、観光、文化、スポーツ、ショッピング、喫茶・飲食などの広範なサービス施設が求められる。しかもそれらが将来にわたつてゆつたりとした空間に配置されなければならない。しかも長期休暇の取得が困難なわが国にあつては、大都市からの時間距離にも一定の制約がある。さらに、都市生活者にとって、非日常的な空間でなくてはならない。こうした条件を満たす土地をみつめることは、人口稠密なわが国では決して容易ではない。結局、寒冷ゆえに農業の制約が大きく、土地利用が粗放であつた標高800m以上の土地が大きな候補地となる。また、この標高以上が避暑に好適であるが、秋から春を考えれば概ね1200mが上限となる。1200mという高度は、菅平、開田高原、戸隠中社などに相当するが、現代の技術によつても、これ

図2は、中部地方における標高800~1200m

以上は牧畜を除けば農業の困難な地域でもある。

低標高域にも伊豆半島、房総半島などの海浜型リゾートが存在する。これは広大な空間を海浜に求めるともいえようが、サービス業などの立地には制約が多いといわざるを得ない。わが国のリゾートは海浜型から始まったが、リゾートの大衆化が進むにつれ避暑地型になつてきた。これは、わが国では高地に空間が残されていたという土地事情も与つていたと考えられる。

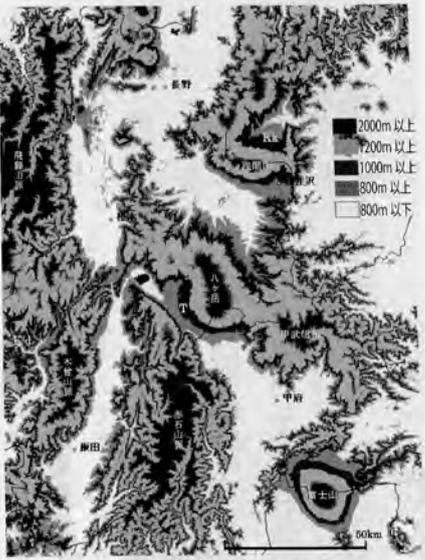


図2 標高800mから1200mの空間

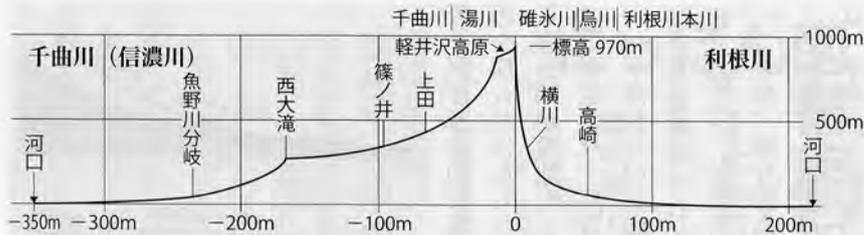


図7 千曲川(信濃川)と利根川の河床勾配
信濃川河口からの距離が大きく、勾配が緩いために「堰き止め」による高原が広大になった。

表1 全国有数であった軽井沢の湿地

都道府県名	区町村名	明治末面積	順位	現在の面積	変化率(%)	変化率順位
群馬県	片品村(尾瀬)	502	1	818.23	62.92	7
栃木県	日光市日光	292	2	187.44	▲35.90	5
岩手県	松尾村(八幡平)	210	3	121.51	▲42.25	4
秋田県	田沢湖町	168	4	116.72	▲30.37	6
長野県	戸隠村	165	5	9.69	▲94.13	2
長野県	軽井沢町	150	6	3.64	▲97.58	1

面積の単位は ha。北海道を除く、標高500m以上に限定。

れ山の地形が卓越することから無理がある。軽井沢高原が広大になったのは、元々の湯川の谷の縦断勾配が比較的緩やかであり、「堰き止め」効果が大きかったことによる(図7)。それは本川の信濃川が350kmもの距離をかけて徐々に高度を稼いできたためである。これに対して東側の碓氷川は対照的である。その本川・利根川の河口から碓氷峠まで200km余でしかない。ことに利根川の大部分は関東平地であって、碓氷川は急勾配にならざるを得なかった。

この高原は広く湿地状をなしていた。国土地理院は全国にわたり明治・大正期に作成した地形図上の湿地を市町村別に計測している。大多数の湿地は沖積低地に発達するが、河川上流部の湿地はそれとは成因や植生なども根本的に異なると考えられるから、標高500m以上の湿地をこのデータを用いて抽出した。すると、明治末期における軽井沢の湿地の面積は150haであり、北海道を除けば全国で第6位の広きであった(表1)。明治11年に中山道沿いに旅行した英国の外交官、ア



写真2 南ヶ丘に見られる流れ山



写真1 黒斑山の崩壊
実線は想定される崩壊前の黒斑山、実線左下端は牙山、白雪を被るのが浅間山、崩壊後に誕生。

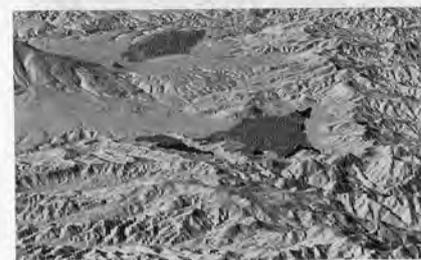


図6 崩壊土石による堰き止め
濃灰色が堰き止めによる湿原。

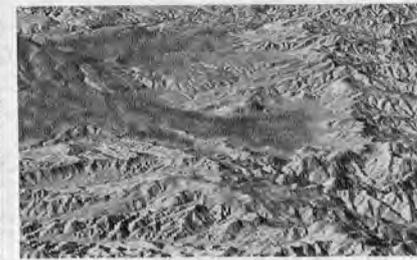


図5 黒斑山の崩壊土石の流れ
濃灰色は崩壊土石、現在は右端を除き軽石流堆積物などで覆われている。

り形成された高原のように見える。ならば湯川の河床には堰き上げた軽石流が見られるはずであるが、事実は第三紀末の志賀熔結凝灰岩しか現れず、実際は堰き止めでないことがわかる(図3)。理屈上も、軽石流のような水流に弱い堆積物が「堰き止め」の原因とはなりにくい。地形的には堰き止めているのに、地質をみれば堰き止めていない……これは、図4のように、軽石流が谷を移動させ、そこにあつた岩盤が河床標高を以前より高い位置で維持、上流部に谷頭侵食が進むのを抑えたからである。すなわち表成谷または谷側積載と呼ばれる現象である。

盆地状の地域には、黒斑火山の大崩壊による岩屑流(塩沢岩屑流、約2・5万年前、写真1、図5、6)の流れ山(写真2)地形が顕著であり、基本的にこの堆積地形である。岩屑流による堰き止めも小規模ではあるが発生しており、これによる湿地が軽井沢の南、発地などに存在している(図6)。なお盆地状地域の全体を、軽石流ないし岩屑流による堰止湖の跡とする見方があるが、流

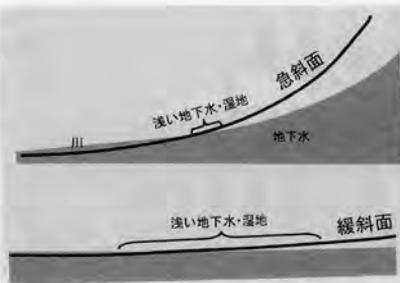


図8 湿原の成因

傾斜の緩やかな高原は地下水位の排出が少なく湿地になりやすい。

1 ネスト・サトウは軽井沢の至るところ湿地であつたと書き残している。

従来、湿地の形成は熔岩流、地すべりの押し出しなどによる堰き止めで説明されるが多かつた。先にも述べたように、

軽井沢は基本的に堰き止めによるものではなく別の原因を探らねばならない。かつて尾瀬ヶ原は燧ヶ岳による堰止湖が湿地化したものと考えられていたが、今日では否定され、阿賀野川最上流の緩斜面(尾瀬ヶ原)が、下流からの谷頭侵蝕の未到達により、地下水位の高いまま維持されているためと考えられている(図8)。軽井沢も基本的に同様である。

この他、軽井沢高原の形成には地殻変動の影響が考えられる。八風山付近から浅間隠山にかけての稜線は、不自然に直線的である(図1)。これより北方、

あるいは南方にこのような地形は認められない。これは山稜の西側が断層活動により沈降したことを暗示している。また吾妻川が想定される断層と交わる付近から下流側は先行谷状をなし、この解釈と調和的である。火山体は噴出の代償として沈降するのが通常であり、浅間火山体も同様の現象を起こしたとみるのが自然であるが、決定的証拠は挙がっていない。

(以下、次号)

[注]

- (1) 日本経済新聞社ほか(2006) 全国リゾートの魅力度と将来性、専門家と消費者による評価調査、調査報告書
- (2) 市川健夫(1966) 「高冷地の地理学」古今書院
- (3) 安島博幸・十代田朗(1991) 「日本別荘地ノート」住まいの図書館出版局
- (4) 荒巻重雄(1993) 浅間火山地質図、1/5万、地質調査所
- (5) アーネスト・サトウ(庄田元男訳)(1992) 「日本旅行記」東洋文庫544、平凡社
- (6) 坂口 豊(1989) 「尾瀬ヶ原の自然史」中公新書928

えがわ よしたけ・軽井沢自然地理研究会代表 1942年京都市生まれ。北海道大学理学部地質学鉱物学科卒業。国土地理院、建設省土木研究所などを経て現職。

地理

2月号 February

KOKONSHOIN Vol.56,2011



特集 多様化する消費と流通

箸本健二・荒木俊之・川端基夫・兼子 純・駒木伸比古・土屋 純・池田真志

京都盲啞院における地理教育と地図 松尾達也

リゾート地 軽井沢の風土

その2 交通の要衝

江川良武

1 近代までの交通の要衝

軽井沢は古来より交通の要衝であった。古墳時代の古東山道、律令時代以降の東山道、江戸時代以降の中山道はすべて軽井沢高原を通過した。この高原の東端に新・旧の碓氷峠、入山峠、和美峠があるが、峠名が変化したという説もあるから、これらを碓氷峠と総称することとする。

碓氷峠より西側は、千曲川沿いにゆるやかに高度を下げ、その上に小諸、上田などの諸都市が並んでいる。これに対し碓氷峠の東側は、急斜面を経て関東平野の縁にある坂本、横川である。小諸駅―碓氷峠間は直線

で20km、標高差280mに対し、碓氷峠―横川駅は8km、標高差550mである。距離は2分の1、高度差は2倍の急勾配なのだ。

「坂東の地」「坂東武士」「坂東太郎（利根川のこ」と）などの表現がある。古代には峠のことを坂と呼んだから、箱根坂、足柄坂、碓氷坂であった。これらの坂の東方というのが「坂東」の意味である（碓氷坂の東を当初は「山東」と呼んだが、次第に使われなくなった）。このことは、上古の交通にとつて箱根・足柄峠とともに、碓氷峠がいかに重要であったかを物語っている。なお「峠」の漢字（国字）や言葉は平安時代もかなり下つてから生まれたといわれる。



都から、あるいは先進地域であった日本海側から、坂東やみちのくに入ろうとする場合、箱根地域を除けば関東山地、三国山地のいずれかを越えなければならぬ。碓氷峠はこれら山地の最も標高の低いところである。さらにいえば、舟運の重要性が再認識されているところであるが、わが国の第1と第2の大河川、信濃川と利根川の最低所の分水嶺である（図1）。

「最低所」はよいことばかりではない。夏期に長野県中央部が熱せられて上昇気流が発生すると、京浜工業地帯の重い汚染空気が這うようにして関東平野を北上、ここを通過して内陸に侵入する。夏期の軽井沢の空気は必ずしも清浄ではない。

軽井沢が交通の要衝になった理由として、最低所だけを根拠とするには無理がある。なぜなら碓氷峠の南方には、内山峠、田口峠、十石峠が、また三国山地には三国峠・清水峠が並び、標高が多少高いとはいえず同小異ともいえるからである。街道、それも長距離を旅するための街道には、宿場が必要である。宿場を支えるものは何であろう。周辺の農村の規模が大きければ宿場間の距離は長く、小さければ短くなる傾向があ

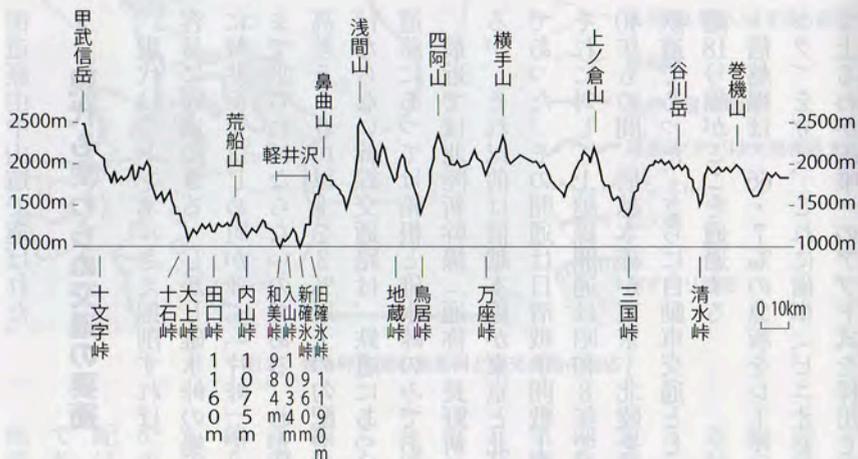


図1 東京から日本海側（中部地方）へ抜ける分水嶺の断面図

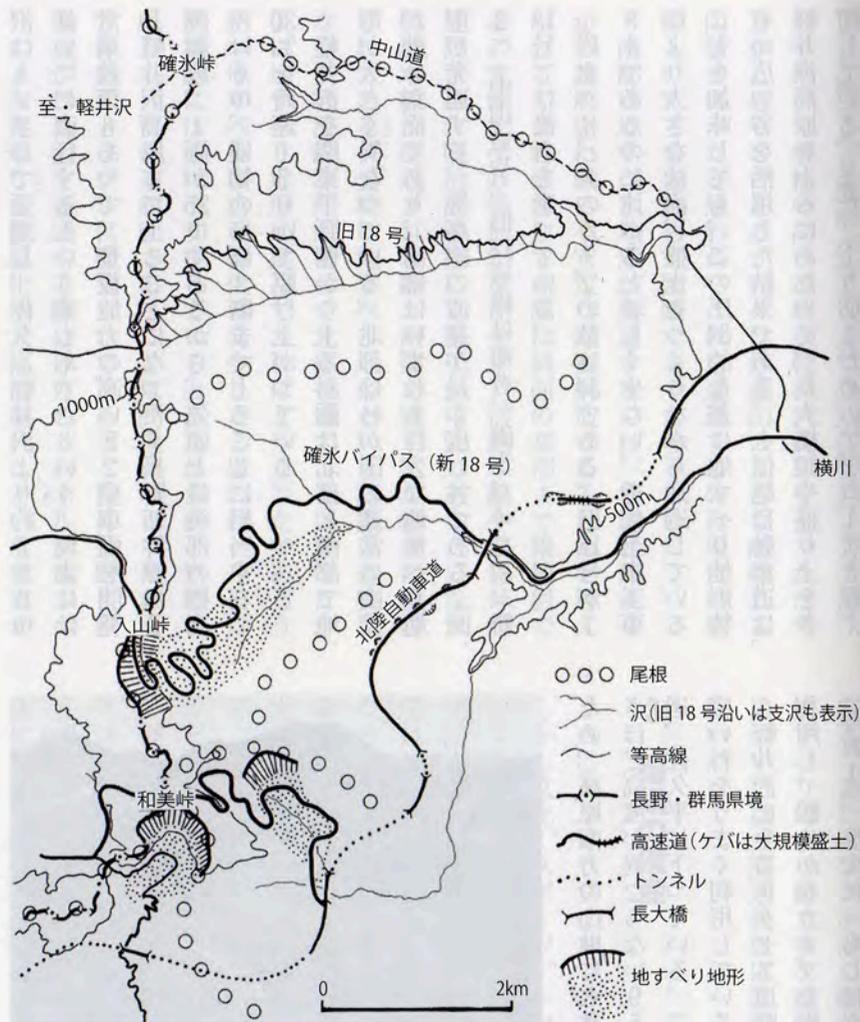


図2 碓氷峠東面の急傾斜と各交通路の対応

それが廃止され、通常のレールと車輪の摩擦に依存する粘着式に切り替えられた後も、特急列車といえども前後に急勾配用電気機関車EF63やEF62を重連で牽引・後押ししなければならなかった。ちなみに長野新幹線は横川のはるか手前から登行を開始し、最急勾配30%である。それまでの新幹線最急勾配は関ヶ原の15%であったから、計画段階では、軽井

る。甲州道中はとくにこの傾向が顕著であって、山中の都留郡の区間では宿場間距離が極端に短い。軽井沢高原の「浅間根越の三宿」といわれた軽井沢宿、杵掛宿、追分宿の距離も、それぞれ4・5km、4・3kmであって、中山道の宿場間平均距離、7・6kmに比べて小さい。豊かな農村地帯は充実した大きな宿場を形成し、小さな農村で成り立つ地域は、必要な収容力を満たすため宿場を数でこなしただけではないかと思われる。もつとも、小さな農村地域は、狭隘な、あるいは標高の高い山地である場合が多く、戦略上の必要性も加味されたのかもしれない。いずれにせよ、農村と宿場が密接不可分の関係にあったことは確かであろうである。

農業は一般には標高800mまでであったが、それ以上であっても高原のように広い土地がある場合、馬の生産による稼ぎで農村が成立してきた。軽井沢はその好例で、第1回の図2（本誌56巻1号82頁）からも、関東山地を越える区間で農村によるサービスを受けることができた、明らかに例外的な土地であった。また三国山地の峠と比べて有利だったのは、冬季の寡雪であったと思われる。佐渡の金も三国峠ではなく、北國

街道經由中山道で運ばれた。

2 現代も変わらぬ交通の要衝

現代は、トンネルさえ掘削すれば、山岳といえども容易に通過できる。しかし碓氷峠の場合は、西側斜面に軽井沢をはじめ町が並ぶ「片峠」であるために高原まで上らねばならないのである。わが国にあって、標高500m以上を3%以上の勾配で上り切らなければならぬ幹線交通路は、鉄道にあっては碓氷峠のみ、道路にあっては箱根と碓氷峠のみであろう。

最近では北陸新幹線（通称・長野新幹線）が通過するが、それ以前は信越本線が東京と北陸を結ぶ大動脈であった。その開通は日清戦争開戦1年前の明治26年、それに対し、上越線開通は昭和8年であるから、実に40年もの間、信越本線が東京―北陸を結ぶ唯一の幹線鉄道であった。さらに自動車交通としては、新・旧国道18号線がここを通過する。

信越線は、66・7%の急坂をレールの間に波板（ラック）を立て、これに歯車（ピニオン）を噛み合わせ、上るわが国唯一のアプト式を採用して克服したし、

沢はトンネルで通過し、佐久（軽井沢より約2500m低い）に直行するという案もあったという⁴。現実には営業政策もあった、登板能力の高いE2型車両を開発し軽井沢高原まで上ることになった。長野新幹線は8両編成、1両が25mであるから、先頭と最後の標高差は6m、建物のほぼ3階まで上ることに相当する。30%を時速170kmで駆け上がっている。

軽井沢を関東平野側から上る斜面は北部と南部で地形が大きく異なっている。北部はわが国の通常の山麓が細い斜面であり、南部はいずれも巨大な地すべり地形が発達する、等高線の波長が長く広い谷である（図2）。中山道や、旧18号線は前者、碓氷バイパス（新18号）は後者を走っている。

碓氷バイパスのカーブの数は34である。旧18号が184であるのに比べると著しく少ない。近代土木工事により大きな法面、盛土をつくりながら通過していることを加味しても、この圧倒的な差は地すべり地形特有の広い谷を活用した結果である。上信越自動車道は、軽井沢高原を上るにあたって、長大橋梁や盛り土を多用している。また、上り切るためのアプローチを稼ぐ



写真1 碓氷・軽井沢インターからアクセス路
地すべりによる広い谷を、道はゆるやかに曲がっている。右奥が滑落崖、一部消失。

ため、高原南方の山地に大きく迂回し、軽井沢高原とさほど高度が異ならない950m付近をトンネルで通過、佐久平に下っている。この道路も地すべりによる広い谷をうまく利用している。碓氷軽井沢インターから軽井沢に至るアクセス道路も同様に地すべり地形を利用し、緩やかなカーブを描いて和峠を上っている（写真1）。歴史に「もしはない」は承知しているが、

「もし地すべり地形がなかったら」が許されるならば、どうやって規格の高い道路が軽井沢高原を上っただろうかと思うのである。元々は妙義山のような峨峨たる山稜であったと思われる、これを通過するのは現代の技術といえどもきわめて困難であつたらう。

南部に地すべり地形が発達するのは、集塊岩が柔らかい凝灰岩に載る不安定な地質構造であるためと考えられる。これに対して北部は斜面の基部まで集塊岩であつて地すべり地形が存在せず、信越本線や旧18号が建設された明治前中期にも施工が可能であつた。なお、信越本線が建設される際、南部を通す案が真剣に検討されている⁵。当時は地すべり地形という認識は確実になく、経済的な理由などで北部を通すことになったが、仮に地すべり地形に挑んでおればどうなつたであろうか。地すべりは古い時代に発生したと思われる、今日は基本的にものはや安定しているとみられるが、岩層で成り立っている斜面であることは間違いなく、それなりの斜面トラブルは発生したであろう。現に長野自動車道が日暮山を通過する際に片方のトンネルが地すべりにより変形し⁶、複線化が大幅に遅れたという事実が

ある。またインターから軽井沢へのアクセス道路も、地すべりによる難工事を経験している。碓氷バイパスについては、開通後ほぼ50年が経過し、状況がわからない。

3 宿場の遺産

人によってリゾートでの過ごし方は多様であろう。しかし文化、スポーツ、ショッピング、喫茶、レストランなどの飲食などの都市的生活の要素が、多くの人来訪者には求められるように思われる。このための環境は、一朝一夕に準備できることではなく、長年にわたるサービシ業の蓄積が必要である。ところが、これまで繰り返し述べてきたように、リゾートのための広大な空間は、農業が困難な高地に求めるしかなかった。そこでは一般に人口の集積は見られず、したがってサービシ業はあり得なかつたのである。

軽井沢は複数の宿場を擁した900〜1000mクラスのひとつと唯一の高原である。そして蓼科、富士五湖、箱根、日光、那須などと見比べても、宿場を母体に発足したリゾートは他にない。

浅間山根越の三宿はまたリゾート客への宿泊施設を是共してゐる。近代交通が幕を開き、街道のシステムが崩壊した後も、沓掛宿は、草津温泉まで馬で越える旅人のための基地として、また木材集積の町として、それなりに維持できていたが、軽井沢宿や追分宿はすっかり衰退し、空き家が多くなっていた。軽井沢宿は幕末の200戸が30余戸となり、追分宿も「寂寞荒寥を極む」⁽⁸⁾有様であった。それが旅館として復活し、あるいは別荘として再利用されることになった。軽井沢高原の原野も、牛馬のためのまぐさ、燃料、刈り敷きなどの肥料、屋根などの建築材を採取するための大切な資源であったが、次第に燃料革命、化学肥料への転換により、その必要性は相対的に低下、土地利用の転換を可能にした。

かつては、東京から到達するのにほとんど1日を要したから、保養生活は1週間、1カ月単位の滞在が基本であった。宿場であったからこそ、衣食住の日常生活の基盤が整えられていた。当時は、水道はなく水汲みが必要であり、オマルの処理も人手によったから、お手伝いさんを要し、また別荘、庭の管理人を頼むこ

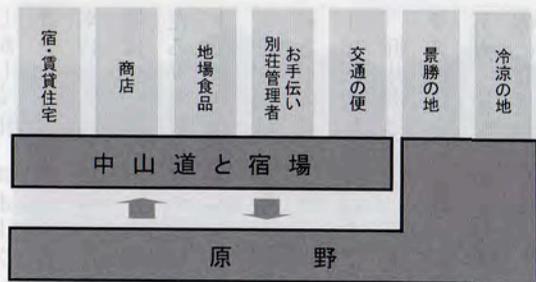


図3 リゾート地軽井沢を支える人文条件
宿場と原野の存在に負っている面が大きい。

とができた。商店のサービスも可能であった。もちろん、生活費は東京より安かった。しかも、交通の要衝であり、宿場という人口の集積があったために、明治中期以降には鉄道の恩恵を受けることができた。籠や馬車、自動車によらない生活が可能だったのである(図3)。

「旧住民」と「新住民」の分裂という負の側面を抱えている。

(以下、次号)

[注]

- (1) 川崎 保(2006) 古墳文化からみた信濃的世界の形成 川崎 保 編『シナノ』の王墓の考古学』雄山閣、所収
- (2) 栗林秀實(1987) 傾度風が弱い場合の東京湾から中部山岳地域への大気汚染物質の長距離輸送(1) 全国公害研究誌12-2
- (3) 市川健夫(1966) 『高冷地の地理学』 令文社
- (4) 日本鉄道建設公団北陸新幹線建設局(1998) 『北陸新幹線工事誌 高輪長野間』
- (5) 谷井敬春ほか(2003) 明瞭な陥没帯を有するボトルネック地すべりの対策工の一例 日本応用地質学会研究発表会講演論文集 日本応用地質学会
- (6) 群馬県松井田町ほか(1996) 『碓氷峠旧線構造物調査報告書』
- (7) 春原平八郎(1923) 『維新後の軽井沢小観』長野県
- (8) 信濃毎日新聞1903年4月17日付
- (9) 佐藤孝一(1912) 『かるるざわ』 教文館
- (10) 富士屋ホテル編(1958) 『富士屋ホテル80年史』 富士屋ホテル

えがわよしだけ・軽井沢自然地理研究会代表

商店も人手もなく、滞在するとなればメイドや召使いを引き連れての大事であった。箱根地域は東海道が通過し箱根宿もあつたが、これを支える周辺村落はなきに等しく、物資を三島や小田原などに依存する完全な消費都市であった。リゾート用地も直線距離でも7 km以上も離れた仙石原を除けばぎわめて限られていた。平地に近い箱根・宮ノ下の富士屋ホテルも、全食材を横浜から取り寄せるほかなかったという⁽¹⁰⁾。さらに鉄道からは離れており、輿や馬車、自動車によるしかなかった。日光や箱根は政府や大使館の高官の保養地であったが、彼らの資力にしてはじめて保養を成し得たのである。富士五湖は昭和8年になって鉄道が到達したが、蓼科、那須などは最後まで鉄道駅から離れていたから、これらも自動車時代の到来を待つしかなかった。軽井沢のみが、エリートでもなかった宣教師にとつて、利用可能なリゾートであったし、その後の日本人化、大衆化に耐える土地であった。さらに他のリゾートに比べて都会的な要素があるといわれているが、それは宿場というサービスマの場を原点にした故であつたろう。一方で、伝統的な強固な社会があつた故の、

1 「種」の豊富な軽井沢

近年は町おこしが盛んである。どの自治体の文書にも大抵は、「わがまちは、美しい自然に恵まれ……」と書かれている。軽井沢も状況はまったく同様であるが、実際は湖を擁する箱根、富士五湖、日光などの山水の美にはかなわないと私は考える。また浅間山はあるものの、3000mを越える八ヶ岳や南北アルプスの山岳美よりも優れているとは言いがたいのではないかし、ものは考えようである。だからこそ、鉄道の便がよいにもかかわらず、膨大な観光客の来訪、それを待ち受ける商業主義、結果としての猥雑さから、それ

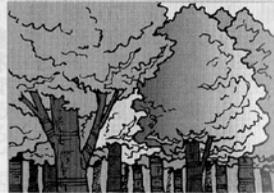
リゾート地 軽井沢の風土

〈最終回〉その3 本来の自然

江川良武

れなりに逃れることができ、落ち着いた状態を維持できているともいえるからである。

軽井沢は、首都圏に近いとはいえ、新幹線や高速道路がなかった時代は、箱根や富士五湖と比べて、首都圏から実距離、時間距離ともに遠く、日帰り圏とは言い難かった。しかしこれも考えようである。程よい距離感があつたからこそ、良好な環境が維持されてきたともいえるのである。しかし、今日では状況は変化している。新幹線は1時間余、高速道路でも2時間もあるれば行ける完全な日帰り圏となり、通勤者も増えつつある。長野県下でほとんど唯一、人口増が一貫して続き、数年前までは全国が住宅不況というなかで、別荘



地理

3月号 March

KOKONSHOIN Vol.56,2011



特集 危機の今、高校地理教育を考える

山口幸男・戸井田克己・吉田 剛・吉水裕也・牛込裕樹・深見 聡・柴田祥彦・吉村憲二

三宅島火山の成り立ち 津川 一



写真1 明治期末? の軽井沢の原野、矢ヶ崎山から離山を望む 家密集地は軽井沢駅付近 (松島松樹 (1987)『軽井沢避暑地100年』国書刊行会より)



写真2 大雪山沼ノ原
1.3万年前の軽井沢の景観はこのようだった。

られるのみであつて、後は原野か、樹高おおむね15m以下の林地である。今日の軽井沢の樹林の発芽年は大半が戦後であると推定されるから、昭和40年代までは林床は比較的明るかつたし、現在はゴルフ場と化した南軽井沢から塩沢に至る地域は大湿地帯を維持して

いた。先の種の多様性が確認された時期は、まさにこの環境においてであつた。
軽井沢の植物種を特徴づけるのは、氷河期の生き残りの大陸要素という。これらは明るい疎林や原野で生息するものであるから、種の減少と、高木に覆われ、

林床が暗くなつたことは関係していると考えるのが自然である。現に「樹木を伐採したら、かつての野草が生えてきた」との経験談はよく聞くとところである。
サクラソウやカタクリなど種子をアリが散布する植物は、その分散速度がきわめて小さく1万年に5kmくらいという。軽井沢にはこれらの植物が繁栄していたから、明るい疎林

建築の活況が続き、ひとり「軽井沢バブル」を謳歌していた。こうした経緯のなかで、近年の環境の悪化、「自然破壊」が指摘されている。しかしその直接の原因となると、人により意見は極端に異なっている。片や、樹の切り過ぎであり、片や森が暗くなりすぎた、である。ここで地理学的にこの問題を検討してみる。

古くからの別荘人のなかには、軽井沢の野草や野鳥が非常に豊かであつて、それを楽しみに毎年来訪したという方が少なくない。専門家の言によつても、軽井沢におけるシダ植物以上の高等植物は、1015種に達し、尾瀬地方の700余に比べても、きわめて多いとされた。これらを食草とする昆虫類も多く、蝶類についてのはわが国で最も種類が多いとの定評があつたといふ。昆虫を食する鳥類についても、日本三大繁殖地とされ、国設野鳥の森が設置されている。このように植物―虫―鳥という食物連鎖のすべてでわが国有数といふことであれば、逆にそれぞれの信びよう性も高いとみなしてよいのではないか。残念なことに、これだけの種の多さは今日では相当程度、失われている。原因としてしばしば主張されるのは、「自然破壊」であ

り、具体的には開発に伴う樹林の伐採だという。しかしそれは正しい見方であろうか。

2 植生環境の変化

ここで、軽井沢における植生を主とした環境の変化を概観してみる。今日の軽井沢は農地や市街地を除けば、ほとんどすべてカラマツやモミなどの高木によつて覆われている。しかし、これは最近数十年に顕著になつてきた現象であつて、明治期の風景写真のなかには、「見渡す限りの草原」といつたシーンも少なくない(写真1)。写真、文献を総合すれば、明治期の高原は、原野が卓越するなかに所々に樹高15mくらい程度の林地が散在する状況であつた。以後、植林によつて次第にカラマツ林を主とする林地が増えていくが、それでも樹齢が30年くらいになれば、用材、パルプとして伐採されたから、今日のように60〜70年生のカラマツなどが、それこそ至る所に見られるということはあり得なかつた。米軍が1948(昭和23)年に撮影した航空写真によれば、樹高20mを越すとみられる高木は、寺社林や明治・大正以来の古い別荘地の一部などにみ

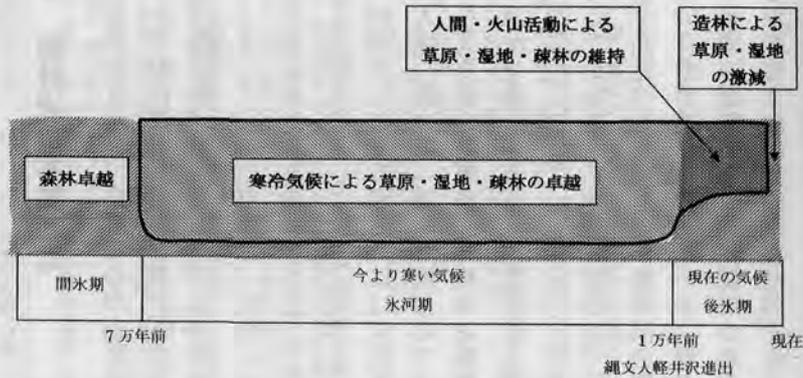


図1 軽井沢の植生の変遷の概念図

よる野焼きの痕跡ではないかという見方が強くなっている¹⁰。軽井沢地域は浅間山の噴出物によって広く覆われているためか、茂沢¹¹・南石堂遺跡¹²などを除いて縄文遺跡は多くない。しかし、噴出物の厚さが少ない西隣の御代田町¹³においては、真栗寺¹⁴を中心に膨大な遺跡群が存在し、浅間山麓も八ヶ岳山麓と同様、当時の人口密集地の1つであったことは明らかである。また、軽井沢高原の南に接して八風山があるが、この南斜面に旧石器時代の大規模な遺跡が認められる¹⁵。軽井沢においても人間活動は盛んであったとみるのが自然であろう。最近では縄文農耕論が定着してきているようであるが、高地の軽井沢においては、狩猟が大きな生業であったろう。軽井沢は人間が分水嶺の最低所を選んで通路としたのであるが、シカなどの動物も同様だったのでないかと思われる。軽井沢は、江戸・明治期まで狩猟の適地であったことは明らかであるが、氷河期以来のことであったかもしれない。狩りを効果的に行うために野焼きを盛んに行い、後氷期以降も基本的には疎林原野が維持された可能性が高い(図1)。これが、軽井沢を尾瀬以上の生物多様性をもたらしたとすれば説

や原野状態は先史時代以来のことではなければならない。江戸時代の景観は基本的に明治期と同様である。村絵図などによれば浅間山麓の過半は原野であったし、古文書によっても高原は採草地であり続けたことは明らかである¹⁶。さらには時間尺度を大きく伸ばし、氷河期以来の古環境を検討してみる。塩沢岩屑流によって形成された1・3万年前の泥炭層について、花粉分析が行われている。それによると、当時は矮小化したマツの類やモミが疎らに生え、それらの間にハイマツやコケ類を主体とする湿原が広がっていた。現在の景観でいうと北海道大雪山中、標高1400m付近にある沼ノ原(写真2)と類似しているとされている¹⁷。1・3万年といえば、約7万年前から始まった最終氷期が、約2万年前の最盛期を経て、温かくなり始めた晩氷期にあたる。そして、無土器の旧石器時代が終わり、縄文時代が始まった時期でもあった。当時は温かくなり始めた時期ではあったが、それでも樹林とは程遠い、むしろ原野、湿地状態であったことは注目されてよい。1・3万年より後になると、気候はさらに暖かくなり、樹林化が進む条件が整ってきた。しかし、軽井沢にお

写真3 黒ボク土
(軽井沢・鶴溜にて)

いては、樹林化は順調には進まなかった可能性が高い。

3 軽井沢の黒ボク土

黒ボク土が軽井沢に厚く広範に分布している(写真3)。黒ボク土は、かつては火山灰土壌とされてきたが、ススキの炭化物が多くみられることから、今日では繰り返された野火の痕跡との見方が一般化している。浅間火山の裾野の場合、火山活動によって山火や野火を発生したことは間違いない。天明の噴火をはじめ、実見されているからである。ところで黒ボク土の形成年代は、全国的にこの1万年にほぼ限定されていることがわかっている。このことから、黒ボク土は人間に

明がつく。

4 軽井沢の本質とは

自然とは何か。哲学者の内山哲氏は、米国流の「手つかずの自然が本当の自然」とする思想を、日本の自然保護運動が直輸入したことが間違いの元だったという。そして日本の自然は、長期にわたる人間と自然の折り合いのなかで形成してきたものであって、急に「手を加えない」ことにすれば、自然が壊れるとする。軽井沢における別荘人には文化人が多かった。彼らの大きな使命は「進んだ西洋の文化の輸入」であったから、それを重視するいわゆる教養主義が色濃い。その意味で教養主義は西洋崇拜と紙一重である。また「日本の中の西洋」を謳うほうが商業主義に都合良かったこともあって、宣教師のA・C・ショーが軽井沢を「発見」したより後が軽井沢の歴史、とする風潮が強い。中山道を「峠通り」や「離山通り」に、その他の多くの道路名を、明治以降の名士の名前に変えたことからもうかがえるように、それ以前の歴史や風土を軽視する風潮を私は感じる。

に論じられているが、実は互いに密接不可分の関係にある。トータルに地域を把握することが必要であるが、その際、時間的、空間的關係を扱う地理学的アプローチが有効と信じている。

〔注〕

- (1) 原 寛ほか(1974)『軽井沢の植物』井上書店
- (2) 原 寛(1981)『尾瀬地方の高等植物フロラ』生物科学33
- (3) 小林繁太郎(1979)『一生を蝶の採集にかけて』土屋長久著『郷の華第4集』所収
- (4) 江川良武ほか(2009)『軽井沢地方の倒木災害―軽井沢の本来の自然を知る』軽井沢自然地理研究会
- (5) 軽井沢サクラソウ会議(2005)『もう一度見たい! 軽井沢の草原・湿地』軽井沢サクラソウ会議
- (6) 前掲(1)
- (7) 守山 弘(1988)『自然を守るとはどういうことか』農山漁村文化協会
- (8) 岩井傳重(1954)『軽井沢町志 歴史編』
- (9) 那須浩郎ほか(1999)『軽井沢の化石藓苔類群集から復元した晩水期の森林樹林の分布立地』植生史研究、7-2
- (10) 山野井徹(1996)『黒土の成因に関する地質学的研究』地質学雑誌 102-16
- (11) 藤森英二(2008)『森に生かされた日々』堤 隆ほか著『考古学が語る佐久の古代史』ほおずき書籍、所収
- (12) 堤 隆(2008)『駆け抜けた水河期の狩人』堤 隆ほか著『考古学が語る佐久の古代史』ほおずき書籍、所収
- (13) 軽井沢サクラソウ会議(2009)『講演記録集 第1集(自然・生態編)』軽井沢サクラソウ会議
- (14) 竹内 洋(2003)『教養主義の没落』中央公論新社

えがわよしたけ・軽井沢自然地理研究会代表

軽井沢の本質は、①浅間山の麓にあって、原野や湿地状態が続いた生物多様性に富んだ土地であり、②坂東に入る高原にして最低所の交通の要衝であり、③宿場が繁栄し、④それを基盤に有数の別荘地になった、というのが私の考えである。

これまで軽井沢を1つとして扱ってきたが、実は多くの火山山麓と同様、地区ごとにさまざまに異なっている。居住地域の地形要素のみを取り上げても、扇状地、段丘、沖積低地、流山、成因のさまざまな湿地、各種の溶岩台地、地すべり跡地などである。それぞれに水理や土壌特性、本来の植生なども変わるはずである。しかしそれらの多くは、地図化も文書化もされていない。当然のことながら、例えば「軽井沢の森」を議論しても、参加者はそれぞれ異なる地区の森を念頭に発言し、噛み合わないという事態が発生するのである。連載第1回で述べたように、現在、それぞれの地域さらにはそのなかのそれぞれの地区の特徴を明確にすることが求められているように思う。今や、ほとんど自治体で市町村史がまとめられ、地形、気象、陸水、土壌、生物、民俗、歴史、産業などが章分けして独立

原稿募集!

特集 江戸の水路の原風景

身近な江戸の水路の原風景をめぐるレポートを募集します。

- ・日本の江戸(地域と時代)の水路のある風景は、戦後経済の高度成長とともにその多くが失われてしまった。日本の原風景の形成には、江戸期の開拓と水路の形成が大きな役割を果たしている。地域の景観形成の原点だ。江戸の水路についてのレポートを募集します。現在に残る江戸の水路をめぐる地域景観/江戸の水路が果たしてきた役割/町おこしに役買っている江戸の水路/時代に翻弄された江戸の水路/江戸の水路をめぐる先人の知恵等々、ふるってレポートをお寄せ下さい。
- ・本文1000〜2000字+写真3点以上+地図(水路の全体がわかる簡単なもの)と、取り上げる地点付近の地形図などをご用意下さい。
- ・文章スタイルは自由です(調査記、紀行文、エッセイ、シヨングイド、地形図説図など)。まえがき、あとがきは不要です。
- ・地名には初出にルビ(都道府県名および百万都市・県庁所在地は不要)を付けてください。本文中に()で入れてください。例:二ヶ領用水(にかりようすい)

掲載号:2011年7月号 締切:5月10日(月)