

〈研究ノート〉

わが国の幹線鉄道の建設と鉄道忌避に関する地理的考察

大 島 登 志 彦

The Construction for the Main-line of the Railway and the Movement against the Railway Construction with Geographical View-points in Japan

Oshima Toshihiko

1. はじめに

日本列島は、地質構造的に新期造山帯に含まれ、火山も含む険しい山地や海岸地形が多い。一方、鉄道は、小さな動力で大量・高速輸送が可能な反面、レールと車輪の摩擦力が小さいため、できるだけ急勾配を回避するルートで建設され、工事が難航した区間も多かった。それでも、重量貨物輸送が要求された幹線鉄道の分水嶺を越える区間などでは、蒸気機関車（以下SL）の時代には、乗務員・乗客とも機関車の煙に悩まされたうえ、牽引定数いっぱいの輸送が要求されたので、列車の運行は、勾配やトンネルに苦闘した区間が多かった。そうした幹線鉄道の建設過程、近代化に伴う鉄道旅行や輸送事情の変化の一端を考察することは、交通地理学や地理教育の観点からも重要な指標とも考える（青木2008）が、勾配や河川の地形による鉄道の敷設や駅の設置に対する制約は、これまで地域の人たちあまり周知されないまま、鉄道忌避として伝承された地域も多かったのである。また、河川は、山間地でなくとも随所に断崖に阻まれて蛇行する部分が所在していた。

筆者はこれまで、幹線鉄道の建設やその後の変遷に関して、峠越え区間を中心に、ルートや方式などを事例考察してきた（大島2001・2007）。とりわけ戦後まで列車運行上苦難な箇所が多かったが北陸本線と東北本線については、戦後の改良やスピードアップの進展などを考察してきた（大島2009・2010）。また、鉄道忌避に関して、伝承地域や信憑性などに、問題意識を持ち続けてきた。

本稿では、鉄道と地域の関わりを捉える交通地理学や郷土史、地理教育などの観点から重要と思われる幹線鉄道の建設ルートに関わる幾つかの観点から、具体的考察を行う。次の2章では、勾配やトンネルとの関係のみた明治期の幹線鉄道建設や、戦中戦後の鉄道の線形改良の一端を取り上げる。3章では、幹線鉄道の建設過程で、地域における鉄道の意義を認識すべく鉄道忌避について、

今までの研究を補充したうえで、筆者の鉄道忌避に関する問題意識や見解を提示する。さらに4章では、急峻な海岸地形のため、建設が遅れて戦後までかかった紀伊半島や四国南部を取り囲む複雑な海岸沿いを結ぶ鉄道建設や、そのルートと国鉄自動車の開業事情の関係などを解明していく。

2. 幹線鉄道の建設ルートと勾配やトンネルとの関係

(1) 鉄道と勾配の克服

鉄道の勾配は、‰（パーミル）で表される。わが国の通常の粘着運転による鉄道の最急勾配は、箱根登山鉄道の80‰である。現在は、勾配線用に設計された強力電車・機関車であれば、この程度の勾配は克服できる。しかし、明治から昭和の高度経済成長期頃までは、牽引定数いっぱいの重量貨物列車が頻繁に運転された幹線鉄道では、機関車の牽引力に余裕がなかったため、概して10‰を超えると貨物列車は補助機関車（補機）が必要となり、25‰を超えると、旅客列車は1両・貨物列車は2両の補機を必要としていた。また、峠越え区間では、スイッチバックの停車場が連続して設置されたほか、ループやアプトを併用して登坂した区間もあった。そのため、急勾配が連続して輸送の隘路となった区間では、戦前から戦時中に、勾配を緩和した別線が建設されたり、戦後は、複線化や電化に際して線形も改良されて、スピードアップが図られる傾向にあった。その結果、おおむね昭和50年代以降、幹線鉄道の山がちで苦難の多かった区間でも、勾配やカーブの緩和や、SLの廃止や強力な機関車・電車の導入もあいまって、峠越え区間などによる地形的制約や列車運行の苦難は、感じられなくなっている。

(2) 幹線鉄道の建設とトンネル

我が国における幹線鉄道網の建設は、明治期に積極的に進められ、大正期にほぼ日本列島を縦断するようになる。明治10～20年代、東海道・山陽・北陸・中央・東北・信越等の幹線鉄道網が開通していく過程で、峠越え区間に多くのトンネルが掘削されるが、当時は最長だった逢坂山トンネル（東海道線）や柳ヶ瀬・山中トンネル（北陸本線の敦賀を挟む両側）でも、全長1500m未満だった。明治30年代になると、同36年に開通した4656mの笹子トンネル（中央本線）はじめ、全長2000m以上のトンネルが建設されるが、5000m以上のものは大正時代まで完成していない。長大トンネルの掘削が、技術的に困難だったことに加えて、SLの煙の人体（乗務員・乗客）への影響が許容範囲に留まる長さ限定されていたのであろう。

昭和に入ってから開通した線区には、清水トンネル（昭和6年開通、上越線、全長9702m）や丹那トンネル（昭和9年開通、東海道本線、全長7840m）、仙山トンネル（昭和12年開通、仙山線、全長 N ）等、全長5000m以上の長大トンネルが掘削されるようになり、逆に開通当初から設置されるスイッチバックは少なくなっている。その際、清水・仙山トンネルでは、その前後区間を開通当初から電化して、長大トンネルでのSLの煙の影響を取り除いている。

（3）幹線鉄道ルートの変更

昭和初期、幹線鉄道の輸送量の増大に伴い、幹線鉄道における急勾配の隘路となっていた数か所で、線路を付け替えて勾配を緩和した区間が発生している。前記の丹那トンネルの開通に伴う東海道本線の付け替えや、鹿児島本線（明治42年に八代以南はループとスイッチバックを含んだ急勾配の現肥薩線ルートで全通する）が、昭和2年に海岸回りの現在線（水俣・川内経由、現在は一部肥薩おれんじ鉄道）に付け替えられたのが、代表事例であろう。

戦時中の付け替えで特記したいのは、貨物輸送の急増と牽引定数の増加を目的に、峠越えの勾配がきつくなっている方向に向かって勾配を緩和した別線を増設して複線化した（駅が新設または移設されたケース）3区間（①東海道本線の大垣－関ヶ原間に新垂井経由ルート、②東北本線の陸前山王－品井沼間に塩釜経由ルート、③函館本線大沼－森間に砂原経由ルート）である。別線増設による複線化は、戦後では、上越線における新清水トンネル（昭和42年開通）、函館本線七飯－大沼間（昭和41年開通）、長崎本線の喜々津－浦上間（昭和47年開通）にもみられる。また、昭和30年以降になると、北陸本線では、前記した柳ヶ瀬トンネルや山中トンネルの区間に複線の新線が建設されて付け替えられるが、その際、深坂トンネルや北陸トンネルなど、全長5000mを超える長大トンネルが掘られている。また、中央本線や東北本線などの特に勾配のきつい区間も、逐次改良される傾向になっていく。

これら戦中・戦後の別線建設や付け替え区間において、新線を複線化した区間（北陸本線や東北本線の上記②区間）の旧線は、しばらく存続した後廃止されている。また、単線別線とした場合は、基本的に上下線を分けて存続させたが、速達を重視する優等旅客列車は、上下列車とも道のりの短い方を通すため、旧線が優位な区間もある（上記①③区間）。

昭和40年代以降は、全国的に新幹線の建設が進むなかで、長大トンネルの掘削技術は成熟したので、勾配緩和とルートの短縮を図って、各地に全長十数kmを超える長大トンネルが掘削された。また、新設（付け替え）道路や高速自動車道にも、全長数千mのトンネルが掘削される傾向にある。その際の高速自動車道の峠越え区間は、本章で記述した北陸本線柳ヶ瀬・山中トンネル、中央本線笹子トンネルや、東北本線福島－白石間なども含めて、明治期に建設された幹線鉄道に近接したルートになっている傾向が強い。明治期の土木技術の限界が、高速自動車道の建設に課せられた勾配やカーブの基準に類似してように感じるものである。

3. 鉄道忌避に関わる従来の研究の補完と課題

（1）鉄道忌避とこれまでの関連研究の主題

鉄道忌避とは、明治期の日本において、該当地域で鉄道建設や駅の設置に関する反対運動が起こり、その結果鉄道予定ルートが捻じ曲げられて、その都市（地域）を通らなかつた状況である。その事情は、各地の郷土史等に記載され、学校教育でも取り上げられるなど、長年地域で伝承されて

きた。

鉄道を忌避する理由として、宿場や運送（水運）業者が、仕事が減ったり町が廃れることを懸念したことや、火事が起こりやすくなる、桑が枯れたり鶏が卵を産まなくなるという危険など、SLの煙による被害の心配が語り継がれてきた。しかし、昭和50年代後半から、青木栄一等によって、鉄道忌避が疑問視され、「鉄道忌避伝説」の用語が使用された研究がなされてきた（青木1982、2001、2006a・b、瀬古1993）。それらの研究では、各地でかなり早い時期から鉄道の有効性は認識され、明治中期には、多くの地域で積極的に鉄道誘致が行われたし、忌避に関わる史料が見つからないため、忌避が疑わしい都市が多いことが考察され、筆者も、各種文献での鉄道忌避関係の記述を参照しながら、鉄道忌避の信憑性やそれが語り継がれてきた理由などを疑問視してきた。

鉄道忌避が唱えられてきた大方の地域は、市街地が丘陵地であって、現在の機関車に比べてかなり出力が劣った当時のSLが登れなかったり（補助機関車が必要）、河川の対岸や合流点に近いなどの地形的制約で、市街地に鉄道を引くことが難しかったと考察されるのである。

鉄道忌避の議論で代表的都市である岡崎市（愛知県、東海道本線）の場合、郷土史などでは、岡崎駅が町はずれに位置していることから、地元で強い鉄道忌避があったとされてきた。しかし、青木などは、町が高台に立地していたことに加えて、忌避が正しいとすれば、東海道本線の周辺ルートは、もっと海岸沿いを經由するのが自然だったことと、矢作川が町の南方で2方向から合流しているため、市街地を通すには2回の架橋が必要のため、駅は、忌避ではなく最大限市街地に近づけた位置に建設されたと考察している。

このように、これまで鉄道忌避が伝承された幾つかの具体的地域や都市に関して研究されてきた。本稿では、以下の（2）で身近な現在のJR高崎線、とりわけ高崎周辺の駅やルートについて、（3）では忌避がまだ十分に考察されていない東北本線沿線の数事例を補完し、（4）では、鉄道忌避に対する筆者の疑問やそれに関する考察を試みていく。

（2）北関東における鉄道忌避とそれに対する疑問

現在のJR高崎線（当初日本鉄道として開通）から信越本線の群馬県内区間は、鉄道としては早期の明治16～18年に開通する。高崎線の鉄道忌避に関わる先行研究の中で¹⁾、沿線の与野、岩槻、川越、行田、藤岡、安中等が考察されている。与野や岩槻は、火事の心配があげられているが、信憑性は薄いとしている²⁾。また、川越は、舟運業者が反対したと言われる反面、都市としての当時の事情、鉄道会社の川越在住人の持ち株数の割合が高いことや、川越を通すには相当キロ数が増えることも含めて、經由する計画自体に無理があったと考察されている。忍城の城下町と栄えてきながら高崎線のルートからはずれた行田についても、鉄道の通過を反対したとする説もあるというのが、経路変更に伴う経費や駅の用地提供を求められて誘致をあきらめたとする史料もあるとされる。いづれにしても、高崎線が概して直線ルートを採用しているのに、上記した4市は、ルートを迂回させるを得ない場所に立地していることが確認できる。

藤岡の鉄道忌避については、やはり伝承されてはきたが、文献等は見当たらないとされるし¹⁾、藤岡を通すこと自体に疑問が生じる。高崎線は埼玉県北の本庄から高崎にかけて、神保原―新町間の県境で神流川を架橋し、新町―倉賀野間では鍋川との合流点以東でSカーブして烏川を架橋している。この区間の橋梁と高崎線のルートとの関係を見ると、藤岡を通すためには、烏川に加えて鍋川も架橋しなければならないことが解るが、逆に藤岡を考慮しないで架橋回数だけで考えると、神保原から北向きコースをとって神流川との合流点以東で烏川を架橋した方が合理的なことが分かる（図1）。その場合、集落の端を通る形にはなるが、玉村（日光例幣使街道の宿場）、岩鼻（陣屋があり明治初期に岩鼻県が設置されるなど重要拠点）、倉賀野（中山道の宿場）を通過した合理的な線形でもあると考える。資料的検証はできないが、筆者の考察として、高崎線のルートは、前記した岡崎の事例のように、藤岡で鉄道忌避が唱えられたり、藤岡に多少とも近づけた新町に駅を設けたというより、中山道を重視してできる限り直線且つ橋梁を増やさないルートとしたものと考えられる。

安中の場合、磯部温泉が鉄道を強力に誘致したといわれ、安中市街地は鉄道ルートから外れることになる。この場合、安中は碓氷川の段丘上に立地するが、信越本線は旧松井田町内で段丘を急勾配で登坂するので³⁾、安中がより鉄道誘致に強力であれば、市街地の手前で段丘を登坂するルートで建設することは十分可能だったと考察できよう。

栃木県内では、東北本線が、北部の中心都市大田原を通らなかったことが議論されてきた。やはり鉄道反対運動の記録はなく、詳細は定かでないようだが、東北本線のルートとなった那須野ヶ原の開墾と関係した鉄道の必要性や、直線的ルートを目指す政府の方針によると考えられる⁴⁾。

（3）東北本線福島以北で鉄道忌避が唱えられてきた地域と橋梁

福島県以北で鉄道忌避が叫ばれたとされる代表的地域として、福島市から岩沼にかけての阿武隈川沿いの伊達地方（旧伊達郡北部）があげられる。この地域は全国有数の養蚕地帯で、SLの煙で桑が枯れたり火事が起こる等の理由で鉄道通過に反対したと伝承されてきた⁵⁾。また、鉄道建設計画が進む時、舟運業者も反対したうえ、不況で鉄道公債を購入できなかったり、用地買収がスムーズに進まなかったことも重なったという⁶⁾。その結果、東北本線は、越河畔を越える白石経由（現在ルート）で建設されたというのである。

鉄道の恩恵から見放されたこの地域では、明治末期、当時鉄道王と言われた雨宮敬次郎の協力なども得て、福島―（保原）―梁川間などに信達軌道（後に福島交通軌道線）を開通させた⁷⁾。しかし、道路に敷設した軌道であり、長らく幹線鉄道の建設が悲願されてきたという。

阿武隈川沿いの地域には、保原、梁川、角田、丸森などの諸都市が連続しており、宮城県側でも、東北本線開通後、そのルートから外れた角田を中心に、角田馬車軌道や角田軌道が開通している。一方、東北本線が通った白石経由ルートは、急勾配が連続し、電化以前には東北本線内有数の難所となっていたことも、阿武隈川沿いの鉄道忌避伝説に拍車をかけたと考える。

勾配を避けるという鉄道建設の鉄則と逆の選択がなされた要因として、ここ伊達地方に東北本線を通そうとすると、阿武隈川を2か所で渡らなければならず、橋梁技術が未熟だった当時、それが困難だったとする考察がなされている⁸⁾。また、筆者は、もう一つの指摘として、阿武隈川は県境付近で蛇行した断崖が狭まるが、現在の阿武隈急行のルートは、この区間を全長2281mの羽出庭トンネルで短絡している。すなわち、東北本線の建設が進む明治中期の鉄道建設技術では、この区間の断崖に沿った鉄道敷設や全長2000mを超えるトンネルを掘削することが、困難だったと考えるのである(図2)。

阿武隈川沿いの鉄道は、大正11年に国の予定線となって、昭和28年に工事が開始、同43年に槻木―丸森間(17.4km)が国鉄丸森線として開通する。しかし、昭和55年に特定地方交通線⁹⁾に指定されてしまう。それでも地元では鉄道を貫通させる要望が根強く、翌年建設中の福島―丸森間を含めて第3セクター鉄道への転換(後の阿武隈急行)が決定、昭和61年に国鉄丸森線は阿武隈急行に転換して、同63年には以南の福島―槻木間が開通した。

なお、この福島―槻木間は、JR東北本線・阿武隈急行とも、営業キロは54.9kmで一致している。工事施行認可された昭和60年の資料では¹⁰⁾、55.1kmと記されており、建設途上でルートが若干変わってたまたま両者が一致したのか、意図的に一致させたのか、疑問が残る。所要時分は、JRは各駅停車で55分程度、阿武隈急行は単線のため列車によって偏差があるが、最短で1時間10分程度である。

岩手県南部北上川左岸の江刺市は、藤原氏や江刺氏の居城として古代から中世にかけて栄え、その後も同川の水運の拠点として、地域の中心だった。そのため、「汽車が通ったらみんな素通りして商売があがる」等の鉄道忌避が唱えられ、その結果、東北本線は対岸の水沢経由で建設されたという¹¹⁾。しかし、江刺市街地は、とくに段丘上にはないものの、北上川左岸に所在し、周辺の大都市である一関と北上が右岸に立地するので、江刺に駅を設置するとなると、上記の伊達地方と同様、北上川を2回渡らなければならないし、駅が設置された対岸の水沢が、明治初頭に設置された水沢県の中心であり、現在人口も江刺より多いので、東北本線はごく自然のルートで建設されたと考察できるのである。なお、両市を含む周辺5市町村は、平成18年に合併して、現在奥州市となっている。

岩手県北端の福岡(現在二戸市の中心)も、鉄道忌避のため、駅(北福岡駅、現在二戸)が市街地から徒歩40分もかかる馬淵川の対岸に建設されたというが、その理由は十分言及されていない¹¹⁾。また、東北本線の岩手県から青森県にかけての沿線都市である三戸と八戸も、駅は、市街地から離れて建設されている。三戸駅は、平成の合併前の旧三戸町内ではなく、隣の旧南部町の端に所在したし、八戸駅は、東北本線電化前は尻内と称していた。この区間、馬淵川が蛇行して、トンネルと橋梁が連続していることは、鉄道建設の苦難を物語ろうが、鉄道忌避や地形との関係などは、現ルートを見る限り、地理的な考察は難しい¹²⁾。

（４）鉄道誘致と鉄道忌避 忌避を唱えた要因の考察

各地で鉄道忌避が伝説だとする検証が強まりつつも、もちろん鉄道忌避が史料で論証される合理的な地域もある。軍事的要因から、鉄道が誘致されたり忌避されるケースも多いといわれる。前記した磯部と安中の関係のように、駅の用地が提供されたり強力な鉄道誘致運動があると、対抗上近接する地域では逆に忌避が唱えられることがあると考える。史料から解明することは難しいと考えるが、鉄道忌避なのか、誘致したが通らなかったのか、通すこと自体が難しかったのか、などを考察することが、鉄道忌避に関連した研究の基礎になると考える。

鉄道忌避が伝説にすぎないと考察される地域が増える中で、筆者は、なぜ鉄道忌避を唱えたのであろうか、という疑問が生じた。そして、その疑問は、今までの鉄道忌避研究には論じられてこなかった。すなわち、もし勾配の克服や架橋が困難なために鉄道のルートから外れた町があったとすれば、「わが町は、高台（段丘上）に立地していたため（〇〇川の対岸に位置したため）、鉄道ルートから外れた。」と素直に語りつがれるはずなのに、という疑問である。筆者は、各地域の文書や史料を調査したわけではないし、仮に調査しても、そのような史料の発掘は難しいと考えるが、次の観点が推察できると考える。

市民にとって、長年住みついた当該地域が、高台に位置したり、河川の対岸に位置することを地域の地形的なハンディと考え、その地域の意地として、あるいはそれを隠すために忌避を唱えたのかもしれない。また、前記した福島県伊達地方のほか、龍ヶ崎や岩槻、流山など（関東地方の事例）、忌避が唱えられた都市では、その後地元資本の私鉄が開業した地域が多い。その場合、鉄道忌避が唱えられることによって、その地に鉄道を開通させた郷土の先人の偉業を湛える効果を増幅させる目的があったのかもしれない。また、前記したように、鉄道を誘致した側の町を通った場合、通らなかった隣町には、僻みの要素が作用した忌避伝説が生じる傾向が強い。聞き取りや史料調査に加えて、社会心理学や民俗学的側面も視野に含めた事例調査も、今後の課題だと考える。

また、鉄道忌避ではなく、勾配や架橋事情などが関係してルートが制約されたとする考察は、岡崎（東海道本線）、阿武隈川や北上川沿い（東北本線）では、妥当と考えられる。しかし一方で、本章で考察した高崎線の本庄－高崎間や青森県内の馬淵川沿い（三戸や八戸）などは、鉄道と河川の関係（架橋回数など）、集落の立地事情などを考慮した場合、建設された鉄道路線は、必ずしも合理的なルートになっていないと考察されるのである。

４．海岸の急峻な地形に制約された鉄道ルート

地理の学習で、わが国の地形・地質は、フォッサマグナで東西日本に分かれ、さらに西日本は中央構造線で内帯と外帯に分かれることを学ぶ。この３区分のうち、外帯には、険しい山々やリアス式海岸が広範囲に多いなど、最も地形が急峻である。とりわけ海岸沿いの鉄道は、勾配を避けるためにも、集落が点在する海岸に沿って鉄道を通すのが合理的であろう。しかし、分水嶺を２回越え

た内陸都市経由で、開通までに多くの年月を要した区間もある。本章では、そうした地理的に特記したい区間の鉄道建設ルートと、それに先行して開業した国鉄自動車との関係などを考察していく。

(1) 紀伊半島東部の海岸と鉄道

外帯の1地域である紀伊半島を一周する紀勢本線は、紀勢東線・西線として東西から逐次開通し、東海岸は尾鷲までが昭和9年、西側からは熊野市（当時紀伊本木駅、下記全通時の34年に改称）まで同15年に開通した。しかし、急峻なリアス式海岸が続くこの狭間の尾鷲－熊野市間（24.9km）が開通して紀勢本線が全通するのは、その約20年後の同34年で、この間の鉄道の線形の概観は、突出した陸地部分を全長2000m以上の長大トンネルで短絡している。

一方、尾鷲－熊野市間の従来からのメインルートだった国道42号は、内陸を走り、今は大又トンネルと矢ノ川トンネルでかなり短絡されているが、鉄道の全通前は、急峻な矢ノ川峠越えのルートだった。この区間の国鉄自動車は、紀南線として昭和15年に開通している¹³⁾。鉄道に先行開業した典型事例であるが、鉄道全通まで、2時間40分かけて走っていたことも、紀伊半島の急峻な地形を裏づける事象と考える（この間は、現在特急列車で30分足らずで、周辺のJRバスは全廃）。

紀勢本線のルートは、尾鷲－紀伊長島間でも、入り組んだ海岸沿いを避けて、川沿いに少し走ってはトンネルを抜けて次の集落を結ぶ線形の区間が多い。また、海岸沿いの紀伊長島からその直北の梅ヶ谷駅にかけての8.9kmでは、Sカーブと複数のトンネルを通して、分水嶺を越えて宮川（支流の大内山川）の上流に達し、その北は、多気に向けて同川沿いを走る線形をとっており、紀伊長島以北の海岸沿いの地形の厳しさも考察できる。それに対して、熊野市から新宮にかけては、平坦な海岸線となっている。

(2) 四国南部

急峻なリアス式海岸が連続しているため、鉄道建設を阻んできたと考えられる事例は、四国南部にもみられる。同様に鉄道の開通と国鉄自動車の状況と関連させて考察していく。

予讃線は、高松から瀬戸内海に沿って西進し、今治・松山等の主要都市を経由して、南西端の宇和島までの区間である。宇和島には、大正期に早くも宇和島軽便鉄道（宇和島－吉野生間で今のJR予土線の前身）が開通し、予讃線も、伊予大洲までは大正7年に開通していたが、その南の開通は、八幡浜までが昭和14年、八幡浜－宇和島間が同16年で、この30km余りの建設に20年以上を要したのである。この間の線形は、大洲から肱川沿いを離れて分水嶺を越えて海岸沿いの八幡浜を経由し、再び分水嶺をトンネルで短絡して肱川上流（支流の宇和川）の卯之町を通り、再度同様に分水嶺をトンネルで短絡して、海岸沿いの伊予吉田へ下っている。3回も山越えしている要因として、海岸沿いはリアス式海岸の断崖に阻まれて建設が困難なこと、肱川沿いでは、内陸に大きく迂回しすぎて幹線鉄道ルートとしては長大になりすぎるためだと考察できるものである。

一方、大洲から肱川をさかのぼって野村（現在西予市）から内陸を南下した近永（前記宇和島軽便鉄道が国鉄予土線に転換、宇和島へ鉄道連絡）まで、国鉄自動車（南予線）が、昭和13年までに開通している。宇和島まで開通見込みとなった予讃線に先行して、比較的平坦な内陸ルートを通ったと考えられる。国鉄自動車はその後、昭和16年に野村から卯之町まで、同26年に大洲－八幡浜間、翌27年には八幡浜－（三瓶）－卯之町間（三瓶線）が開通するが、幹線鉄道開通後は、鉄道を補完・培養する形で、周辺地域へ路線延長されていったと考察できる。

卯之町は、明治初期に開明学校が建てられるなど、地域の教育文化や旧宇和町の中心だったほか、周辺地域最大の集落で、平成の合併では、前記した内陸の野村町や海岸沿いの三瓶町や明浜町なども含めて合体した西予市の市役所が所在する。したがって、海外沿いの後記旧2町から市役所へのアクセスは、リアス式海岸沿いから峠を越えて往復することになる。

土讃線も、須崎までは大正13年に開通したが、その先の開通は、土佐久礼（中土佐町の中心）までが昭和14年、さらに影野までが同22年、そして窪川（現在の四万十町の中心）までが同26年で、この間の30.0kmの建設に30年近くを費やしているのである。

この間の鉄道の線形を見ると、須崎－土佐久礼間では海岸線を縫うように走るが、土佐久礼以西では、トンネルとカーブで分水嶺を越えて内陸へ向かい、四万十川上流（支流の魚の川）の小集落である影野に辿り着く。そこから魚の川を下って、交通路が結節する窪川、そして一旦四万十川本流に沿うが、その先、蛇行する同川沿いを避けて、今度はループ線を含んで、土佐佐賀（現黒潮町の中心）へ一気に下る線形となっている。この間の海岸線は、連絡道路がない程の急峻なリアス式海岸であることや、地域の拠点である窪川を経由させたいことが、鉄道ルートを選んだ要因と考える。

この土讃線末端の沿線地域も、国鉄自動車が、昭和20年に窪川線として窪川－土佐久礼間で、鉄道に先行して開業している¹⁴⁾。続いて同25年・27年には、窪川から海岸近くで断崖となる分水嶺越の悪路を通して、漁港である土佐興津・志和へも開通しており、やはり鉄道ルートから外れた集落へ延長されていったことが特記できる（図3）。

以上、リアス式海岸が続いて地形が急峻な紀伊半島や四国南部の鉄道建設は、断崖に阻まれた一部区間が開通までに年月を要してきたが、鉄道の先行を目的に、国鉄自動車が開通して両端を連絡していた。開通した鉄道の線形が、分水嶺を2回越えた内陸側になった要因として、断崖が迫る海岸沿いを避けたこと、大河が大きく迂回して流れていること、内陸に卯之町や窪川などの地方都市が立地していたことなどが考察できる。また、国鉄自動車（バス）は、幹線鉄道に先行開業し、鉄道開通後は、ルートから外れた集落にも、鉄道の補完・培養を図って、昭和中期まで周辺に延長されていたことが確認された。しかし、その後自家用車の普及などによる利用者の急速な減少し、国鉄の分割民営化に前後して、紀伊半島、四国の南予地域や窪川周辺ともども生活路線は全廃され、自治体主導のバスなどに代替されている。

5. おわりに

筆者は、長年交通地理学を学び、公共交通の歴史の変遷や交通と地理・地誌学に関わる授業（日本地誌、世界地誌、交通論）を担当し、幹線鉄道の建設ルートと勾配・トンネルや橋梁との関係に興味を持ち、研究課題の一端としてきた。そのなかで、断片的ではあるが、これまであまり議論されてこないものの、地理・地形的特徴が鉄道ルートに反映されたと思われる区間を事例研究して、実態や傾向を考察してみた。

2章では、明治期の幹線鉄道建設にみる地形と勾配やトンネルの関係、あわせて特に隘路となった区間の戦中戦後の改修を概観した。3章では、筆者の恩師である青木栄一が先駆となって研究し続けた鉄道忌避に関連して、これまで議論が乏しかった東北地方で該当する事例を主体に考察し、筆者なりの問題意識を提示した。十分な調査には至らず、推測を含んだ考察であり、今後現地の歴史資料などを紐解いていく必要性を痛感したが、新たな視点や課題を提示できると考える。4章では、急峻な地形に阻まれて開通が戦後にずれ込んだ紀伊半島と四国の幹線鉄道について、鉄道ルートや国鉄自動車との関係などを調査した。該当する地域では、国鉄自動車が、鉄道開業に先行して開通しており、戦後の鉄道開通後は、周辺の集落へ枝分かれして延長された傾向が考察できたと考える。いずれも、資料調査は不十分であり、今後、各々の地域史料の解析と地形的な実態調査を今後の課題としたい。

（おおしま としひこ・本学経済学部教授）

（謝辞）このたびの北條勇作教授の本学定年退官に当たり、同教授には、筆者が高崎経済大学に勤務以来の十数年間格段にお世話になり、また経済地理学に関わる教育研究の一端を担ってこられたことに対して、祝福と御礼申し上げます。また、学生時代からご指導いただき、本稿をまとめるに際しても、多くの研究指針を与えていただいた東京学芸大学名誉教授である青木栄一先生には、改めて感謝申し上げます。

参考文献

- ・青木栄一『鉄道の地理学』（2008年、WAVE出版）、全408P
- ・大島登志彦（2001）「わが国を中心とした峠越え鉄道の建設と技術の系譜」『鉄道ピクトリアル』51-2（鉄道図書刊行会）、pp.10-16
- ・大島登志彦（2007）「わが国を峠越え鉄道とスイッチバック停車場」『鉄道ピクトリアル』57-6、pp.10-15
- ・大島登志彦（2009）「北陸本線の歴史の変遷にみる話題」『鉄道ピクトリアル』59-8、pp.10-14
- ・大島登志彦（2010）「東北本線の歴史を振り返る」『鉄道ピクトリアル』60-5、pp.10-16
- ・青木栄一（1982）「に対する疑問」『新地理』29-4（日本地理教育学会）、pp.1-11
- ・青木栄一（2001）「鉄道忌避伝説に対する疑問—補論」『駿河台大学文化情報学部紀要』8-2、pp.35-44
- ・青木栄一（2006-a）「地方史誌と学校教育における鉄道忌避伝説」『新地理』54-1、pp.1-16
- ・青木栄一『鉄道忌避伝説の謎 汽車が来た町、来なかった町』（2006年b、吉川弘文館）、全214p
- ・瀬古龍雄（1993）「鉄道忌避伝説と地域社会」『鉄道史学』第12号（鉄道史学会）、pp.17-25

注

- 1) 桑島裕「高崎線建設に関わる地方の民衆意識」『近代群馬の民衆思想』（2004年、高崎経済大学附属産業研究所編、日本経済評論社）、pp.286-315
- 2) 与野については、高崎線に並列する京浜東北線の与野駅は旧浦和市内に所在しており、与野市の主要部は、数km離れた現在の埼京線武蔵浦和駅周辺である。
- 3) 松井田駅は、かつて22%の急勾配途中にある現在の西松井田駅に近い安中市役所松井田支所の場所にスイッチバックで設置されていた。電化・複線化に際して、駅のスイッチバックを解消するため、勾配手前（高崎寄り）の現在地に移設（昭和37年）された。
- 4) 那須塩原市那須野が原博物館編『近代鉄道事情 —那須野が原に汽笛が響く—』（2011年）、全221p
- 5) 「100年のタイムトンネル 来月全通の阿武隈急行 1」（1988年6月23日河北新報）
- 6) 岡崎真一郎『阿武隈急行物語 —全線開業十周年を記念して—』（1999年、宝文堂）、全134p
- 7) 中川浩一・今城光英・加藤新一・瀬古龍雄『軽便王国雨宮』（1972年、丹沢新社）、全109p
- 8) 浅野明彦『鉄道考古学を歩く』（1998年、JTB）、全191p
- 9) 1980年施行された国鉄再建法案のなかで、輸送密度が低く他の交通機関（具体的には第三セクター鉄道またはバス）に転換することが決められた旧国鉄の赤字ローカル線
- 10) 「丸森線」（日本国有鉄道建設公団盛岡支所・阿武隈急行株式会社）
- 11) 大内豊『いわての鉄道百年』（1992年、盛岡タイムス社）、全176p
- 12) 東北本線（新幹線）の現八戸駅は、馬淵川左岸に位置し、昭和43年の電化まで尻内駅と称した。市の中心（同川の右岸）近くを通る八戸線に八戸駅が設置された（現在本八戸駅）。また、三戸町は中心市街が馬淵川左岸に位置するが、東北本線は、周辺の蛇行する部分を何度も架橋して、三戸駅は左岸から右岸に渡った地点に所在している。
- 13) 当初は省営自動車と称したが、国鉄自動車に統一して記載する。高度経済成長期後半以降は路線バスが主体となるが、それ以前は貨物輸送も重要な使命だった。国鉄自動車の開業年や区間は、日本国有鉄道編『鉄道辞典』（上・下2分冊、1958年、日本国有鉄道）による。
- 14) 日本国有鉄道自動車局編『国鉄自動車50年史』（1980年）による。

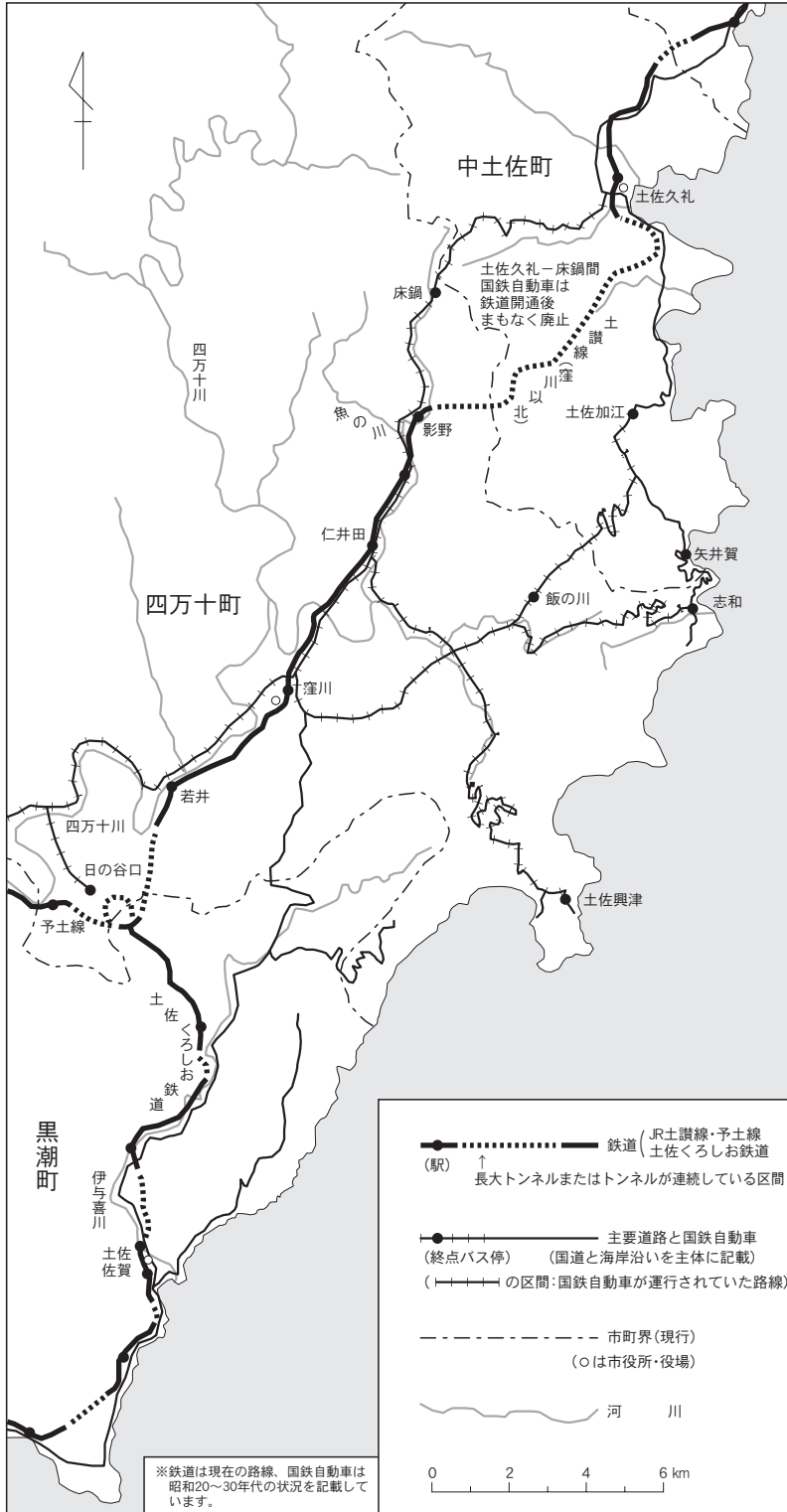


図3 高知県南西部リアス式海岸沿いに建設された鉄道と国鉄自動車（筆者作成）