

奨励金No.1569

縮小史観からみた日本鉄道史の再構成

三木 理史
奈良大学文学部 教授

Historical Revues of Railways in Japan from the View Points of Scale-Down

Masafumi Miki,
Nara University, Professor



本研究の目的は、約150年間の鉄軌道休廃止を通じ日本鉄道史を「縮小」史観から再構成することにある。その際、地域交通の利用減少による持続可能性との関係、輸送技術変革に伴う設備更新との関係、の2つを論点とした。これまでの日本鉄道史に関わる研究の多くは、発展・拡大史観にもとづくものであり、近年全国的に鉄軌道の休廃止が取り沙汰されてはいるが、その主潮に変化は認められない。

After the author has picked up various studies about the relationships between abandonment of railways and tramways and their regions along their lines, he has bespeak their controversial points and presented visions for them in this study. Although abandonment of railways and tramways have considered to be taken off by decreased passengers in a lot of their studies, they had also been replacement of facilities. However, railways and tramways has been considered on the premise of expansion and development by overlooking their replacements in the present.

1. 研究内容

コロナ禍以後に特に注目の高まってきた日本の鉄道廃止問題を、コロナ禍や人口減少につなげて考えるにとどめず、歴史的に遡ってその変化から考えることを課題とした。日本にとどまらず、世界的にも鉄道は近代化の象徴と見られてきたことから、地理学はもとより関連分野においても路線網の「拡大」過程に関する研究や言及が数多いのに対し、その「縮小」過程に関する研究は少ない。また交通に関わる研究では、交通の盛衰から人口、都市、農村など他の要因を説明する要素としての言及が多い一方で、交通そのものの盛衰に関わる研究は少数にとどまってきた。それら地理学および隣接分野での交通の取り扱い方にも注意を払いながら、日本の鉄道廃止を考察した。

まず北海道開拓期の釧路鉄道と岩内馬車鉄道の休廃止と北海道の気候条件との関係を明らかにし

た。釧路鉄道は、幹線鉄道さえ未形成の道東地域で硫黄山経営への安田善次郎の参画を機に、専用鉄道を一般運輸に変更し、通年の約3分の1の期間を冬季休業としていた。1896年7月の硫黄山の採掘中止で休止となり、その後北海道庁が釧路鉄道を買収した。それを鉄道買収とみる北海道庁の立場と、車両や資材転用目的とみる会計検査院の見解の相違によって紛糾した。岩内馬車鉄道は、函樽鉄道（北海道鉄道）経路から外れた岩内町の有志が同鉄道への連絡向けに建設したが、操業中から積雪のため通年の約3分の1もの期間に休業を余儀なくされた。同社は、休業によって保線費や車両維持費を節約することで営業収益をあげた。開業から数年で国鉄による軽便鉄道建設が決定し、それへの路線提供によって廃止が決定した。

つぎに十勝平野における局地鉄道路線網を形成した十勝、河西両鉄道と北海道拓殖鉄道の休廃止

経緯を検証した。十勝平野では19世紀末から豆や根菜類と並び甜菜栽培を開始したが、その作付面積は拡大しなかった。国鉄根室（本）線を基軸として、1920年代に北海道製糖が帯広町に、ついで日本甜菜製糖が人舞村に、各々軌間762mmの専用鉄道を建設し、一般営業も行う十勝鉄道と河西鉄道へと発展した。他方近隣関係者や在京資本家などが開拓を目的に1067mmの北海道拓殖鉄道を設立した。当初3つの局地鉄道は、開拓地の輸送機関として機能したが、1930年代後半の拓殖費補助期間満了を機に十勝鉄道が不採算路線整理に着手した。戦中期の糖業統合によって十勝鉄道は河西鉄道を合併したが、1950年代に自動車輸送との対抗困難な旧河西鉄道線を廃止した。また旧十勝鉄道線も糖業原料や製品輸送の意義を失い、1960年代後半には軌間1067mmの北海道拓殖鉄道線でも施設劣化の進行によって、各々廃止となった。

そして高度成長期の北海道における「企業ぐるみ閉山」に伴う集落崩壊と羽幌炭鉱鉄道廃止の関係を考察した。1910年代に鈴木商店が着目した羽幌町域の苫前炭田開発は、輸送手段の不備によって本格的開発は30年代後半にずれ込み、まず国鉄羽幌線の延伸を待って専用鉄道として羽幌炭鉱鉄道を敷設した。その後地方鉄道となった同鉄道と炭鉱の一体経営を担った羽幌炭鉱社は1940年代から基幹炭鉱の築別坑を中心として生産に着手し、また戦後は羽幌坑や上羽幌坑を加えて「中小炭鉱の雄」として発展した。羽幌炭鉱社の石炭産業のピークは、築別坑が1964年、会社全体の出炭高が68年で、60年代後半には益金割合で鉄道部門が石炭部門を含む兼業を主導する状態であった。優良炭鉱という評価を得ていた羽幌炭鉱社も、1970年6月に生産体制合理化の一方で、主力坑の開発途中での断層逢着による大幅な減産が労働意欲喪失につながり、8月には系列の北栄物産倒産を機に、9月に会社更生法適用を申請した。その際、行政は暖房炭の不足を懸念して閉山回避を企図したが、会社更生法適用申請が鉱員の離山ムードを高めた

ため、実際には11月の特別閉山申請を促すことになり、結局その申請は取り下げとなった。中小炭鉱の「企業ぐるみ閉山」による会社の解散は、そのまま鉄道廃止に直結することになった。

特定地方交通線転換の経緯と沿線地域の関係を、筆者が先に対象とした1969年の幸袋線廃止の比較事例として、上山田線の事例を考察した。1895年の開業以来運炭輸送中心に発展してきた上山田線は1960年代の相次ぐ沿線炭鉱のスクラップによって、利用が1965～70年度を境に一変して旅客輸送主導になった。沿線自治体がほぼ飯塚市域で完結した幸袋線に対し、複数の自治体に跨がる上山田線の存続運動は、人口規模で優る山田市と飯塚市を中心に展開したが、飯塚市は終始静観姿勢を採り、山田市を中心に期成会を組織して取り組み、引き延ばし戦略によって国鉄解体まで結論を先送りした。また先に考察した池北線（北海道）の転換時にも協議中は沿線市町に意思決定を委ねたが、三セク化の決定以後に最大株主として道庁の関与と同様に、特定地交線対策においても道府県の役割は制度や枠組み構築にとどまり、協議自体は沿線市町村に委ねる場合が多い点も共通していた。

さらに1976年4月の近畿日本鉄道（以下、近鉄）八王子線の部分廃止問題を、関与した自治体にも着目して解明した。近鉄は、母体の大阪電気軌道を核に第二次世界大戦前・後を中心に多数の周辺鉄軌道の合併によって成立した広域鉄道網型大手民鉄で、1960年代前半まで被合併鉄軌線の合理化に向け重複区間や不要区間の休廃止を推進してきた。そして近鉄は、伊勢志摩の観光開発を軸に「総合多角経営」に着手した1960年代にグループ収益において鉄軌道事業の割合が低下し、70年代は広域展開する事業収益を不採算路線の経営に充当する内部補助の可能な企業体力を有していた。三重県域の局地鉄道の多くは、資本金を抑制して会社を設立でき、建設費も軽減可能な762mm軌間を採用した。1963年に三重交通は八王子線の存廃協議を開始し、65年に移管を受けた近鉄もその

方針を継承した。また、三重交通時代から八王子線は天白川並行区間での道路障害が多発し、列車運行の安全性低下と自動車交通の増加で西日野以西での保安要員配置が人件費増加を招いた。そのため近鉄は、1970年代から八王子線廃止に関する地元との協議を重ねてきたが、74年7月に台風8号と梅雨前線による集中豪雨罹災が発生した。近鉄は、いち早く内部線区間の復旧を決定したが、罹災を契機とした天白川堤防区間の根本的改修の必要を理由に八王子線を運転休止のまま再開保留とした。一方、沿線住民は通学利用を主な理由に運行再開を求めた。そうした沿線住民と近鉄、あるいはそれらと運輸省間の調整は、四日市市が担い、三重県は土木管理者として河川改修への関与にとどまった。罹災から1年近くを経過した1975年3月の最終段階で県知事を交えた意見集約によって日永―西日野間を早期復旧して運行を再開し、西日野―八王子間廃止がほぼ決した。しかし、沿線住民は西日野以西区間の復旧を譲歩せず、他方通学利用者は日永―西日野間の早期運転再開を求めたため、1976年1月に板挟みの四日市市長と運輸省の裁定で上記の区間別存廃が決定した。その後代行バス運賃軽減の前倒しのため近鉄は、沿線住民に解決金を支払い早期解決に舵を切った。

2. 発表（研究成果の発表）

三木理史「北海道開拓期における鉄軌道休廃止―釧路鉄道・岩内馬車鉄道の休廃止をめぐって―」奈良大学大学院『奈良大学大学院研究年報』第29号、2024年2月、1～18頁。

三木理史「十勝平野における鉄道休廃止―十勝鉄道と北海道拓殖鉄道の休廃止を事例に―」奈良大学『奈良大学紀要』第52号、2024年3月、1～22頁。

三木理史「特定地方交通線の転換経緯と沿線地域―国鉄・JR上山田線の転換をめぐって―」奈良大学地理学会『奈良大地理』第30号、2024年3月、13～31頁。

三木理史「『企業ぐるみ閉山』による炭鉱集落崩壊と鉄道廃止―羽幌炭鉱鉄道廃止を事例に―」経営史学会『経営史学』掲載号未定（掲載決定済）。

三木理史「高度経済成長期の水害復旧と旧軽便鉄道廃止―四日市市における近鉄八王子線一部廃止をめぐって―」2023年度第1回交通史学会例会、2023年8月26日（オンライン）。