

## 書 評

三木理史著：

### 『地域交通体系と局地鉄道—その史的展開—』

日本経済評論社 2000年3月

A5版 272頁 5,400円

本書は『近代日本の地域交通体系』（大明堂、1999年）の続篇にあたり、著者自身の言葉を借りれば、「地域交通体系研究の各論篇」（257頁）である。本研究は、地域交通体系の変容という脈絡の中に局地鉄道の史的展開過程を置いて、日本の近代の鉄道建設事業の歴史においてローカル線ながら幹線鉄道を補完する役割を担った局地鉄道の諸側面を、鉄道敷設地域の条件を重視する立場から解明を試みたものである。また、本研究は、近代の鉄道史研究と交通史研究においてこれまで蓄積された研究方法をほとんど網羅的に採用しているのみか、研究の史・資料を徹底的に活用した局地鉄道研究であることを特色としている。

まず第1章「局地鉄道研究の課題と方法」は、日本の局地鉄道に関する研究史の整理を前提とした局地鉄道研究の課題提示部からなる。1910年の「軽便鉄道法」と1911年の「軽便鉄道補助法」によって、鉄道建設事業へ民間資本の投資を誘導する政策の実施とともに本格化した日本の局地鉄道については、青木栄一氏の「軽便鉄道の盛衰」と題した叙述（原田勝正・青木栄一『日本の鉄道』三省堂、1973年）がある。青木栄一氏の見解に導かれながら、著者が提示した局地鉄道研究の課題は、①局地鉄道の本質論、②局地鉄道政策の意義に関する研究、③局地鉄道と地域社会の関係に関する研究—路線選定—、④局地鉄道と地域社会の関係に関する研究—資本調達—、⑤鉄道政策の変化と局地鉄道の変化に関する研究、⑥局地鉄道技術に関する研究、⑦近年の新しい研究動向（地域鉄道史研究および局地鉄道と産業・開発に関わる研究）である。

「局地規模の地域交通体系内部で完結する鉄・軌道輸送機関」（13頁）と定義される局地鉄道の研究は、全国・地方・局地規模の地域交通体系との関わりにおいて検討してこそ意味があるとすれば、局地鉄道研究の舞台は、全国規模の地域交通体系が「海運等基幹型」から「鉄道基幹型」へと顕著に変化した地方となるのは自然である。かくして、その条件を満たす地方の中から、軽便鉄道の建設計画が相次いだ三重県と、路線の競合や産業開発や政策との関

わりといった局地鉄道研究の課題を究明する上で数々の題材を提供してくれる瀬戸内海地域が、対象地域として選ばれる。

本研究の中心的課題は「地域交通体系の変容にともなう地域の変化に関する研究」（13頁）である、と著者は表現している。しかし、この説明はこのままでは分かりにくい。評者なりに理解すると、局地鉄道を不可欠の構成要素とする地域交通体系の変容にともなう、局地鉄道地域の地域構造が変化し、また局地鉄道自体も計画から開業に至る過程で、あるいは、開業後において、個々の局地鉄道をめぐる内と外からの環境変化によって変質していくので、このような視角から局地鉄道を研究することのようである。第3章から第7章がこの中心的課題の検討に充てられる。

中心的課題があれば副次的課題もある。「局地鉄道研究において用いる史・資料について、その性格や問題点を明らかにすること」（17頁）が、副次的課題である。実証研究に先行して、第2章（「局地鉄道研究の史・資料—『鉄道省文書』を中心に—」）が挿入される。著者自身も局地鉄道研究の基本的史料として縦横に活用している国立公文書館所蔵の『鉄道省文書』に関する史料解題がここでの柱をなすが、補完してくれるその他の史・資料類への配慮を忘れていない。「社史さえも満足に存在しない」（31頁）ような局地鉄道の研究においては、「免許申請」・「工事施工認可申請」・「分割認可申請」の過程で作成され添付された『鉄道省文書』に含まれる文書群は第一級の情報源であることなどが指摘されている。

第3章「地方規模の地域交通体系の変化と局地鉄道—三重県の事例から—」では、三重県レベルでは地域交通体系がすでに鉄道基幹型に変化している中で、「安濃鉄道」のみが例外的存在であることに注目して、その原因の考察から「局地鉄道の基本的性格」（77頁）の究明を試みる。

三重県における全国・地方・局地規模の地域交通体系の形成と鉄道基幹型地域交通体系の成立、局地鉄道計画事業と開業状況、局地鉄道が上位の地域交通体系と結びつく路線プランの形態変化、さらには局地鉄道事業と地域社会との関係といった局地鉄道を巡る広範な検討を踏まえて、「軽便鉄道法」施行年の翌年に申請された安濃鉄道を、「路線プラン変

化の要因の解明における格好の題材」（54頁）であるという理由から、検討の対象に据える。そして、安濃鉄道の事業計画と計画の変更、経営状態、資金調達、株主構成の変化などについて分析した結果、計画段階で地域交通体系との接続を欠いた安濃鉄道は当初から鉄道事業としては経営的に厳しい不採算路線であったこと、しかも輸送上の恩恵を期待した（中小地主を株主主体とする沿線）地域と鉄道事業を通じて指導的立場を担おうとした（商人が株主のターミナル）地域間に存在した局地的な利害を克服して、地方規模の地域交通体系との連絡を果たせないままに終わったことが明らかにされている。

第4章「地域交通体系の変容と地域構造の改変—三重県伊賀地方の局地鉄道の形成と再編成の事例から—」では、伊賀盆地を舞台にした鉄道敷設事業を題材にしながら地域交通体系の変容が地域構造に及ぼした影響を問題にする。

伊賀盆地の北部に位置する上野を結節点として外部地域へ連絡するといった独立性の強い地理的単元を構成していた伊賀地方では、関西鉄道敷設を契機に鉄道計画が立案された。1893年に出願された伊賀鉄道の事業計画と投資家構成、関西鉄道と上野町との連絡を企図した1913年に申請された伊賀軌道（1918年伊賀鉄道、1925年伊賀電気鉄道と社名変更）に関連した上野町の投資家の性格、盆地南部に位置する名張への鉄道延長計画と沿線の利害関係、さらには大阪電気軌道の伊勢地方への進出戦略を背景とした昭和初期の参宮急行電鉄による伊賀盆地南部を横断する鉄道の建設と伊賀電気鉄道の統合などが検討される。このように、伊賀盆地での鉄道計画を時間的にも空間的にも広い視野の中において検討することによって、関西鉄道と上野町の市街地を連絡する局地鉄道としてスタートした鉄道計画が、県境を越えた広域的な地域交通体系に再編成され、この地域交通体系の再編が伊賀盆地を地理的単元としていた地域構造の改変をもたらしたことが解明されている。

第5章「地方規模の基幹港湾整備と鉄道計画—三重県四日市市をめぐる地域交通体系—」では、街道と海運を基軸として成立していた近世の地域交通体系において幹線に位置した場所が、鉄道を基軸とする全国規模の地域交通体系から取り残されたことによって、地域交通体系構想や港湾整備がどのように影響を受けたかを検証する場所として、四日市が検討の対象とされる。

伊勢湾岸の代表的な港町として知られる四日市は、

四日市と敦賀とを結ぶ鉄道敷設計画が構想に終わったばかりか、官設鉄道の東海道線のルートからはずれたことにより、港湾整備と鉄道基幹型地域交通体系への対応を迫られた。明治前期から昭和戦前期に至る四日市港修築事業の変遷、関西鉄道開通以後の鉄道計画（大日本横貫鉄道・勢江鉄道・三岐鉄道）、複雑な思惑が絡んだ民間資本による内陸資源の開発と局地鉄道計画、臨海部の開発構想と挫折が検討される。鉄道を基軸とする全国規模の地域交通体系から取り残された四日市は、港湾の修築事業によって地域の再生に活路を見いだそうとした。そして、民間資本による内陸資源開発競争を背景として具体化の動きを示した局地鉄道の建設計画を利用した地域開発に期待をかけたが、諸々の理由からこの構想がついに成就しなかったことが示されている。

第6章「地方港湾修築事業と局地鉄道—岡山県和気郡の地域交通体系からの考察—」では、原料の産出を基盤にして耐火煉瓦産地を形成し、原料と製品の輸送において山陽鉄道を利用できる条件をもっていた内陸の三石地区との結合を前面に出すことで、伊里と片上の港湾再生を企図した備前鉄道と片上鉄道の競願を事例に、瀬戸内海地域での局地鉄道と産業および港湾修築事業との関連が考察される。

岡山県東備地方は和気郡三石地区と片上地区の耐火煉瓦と備前焼の産地として知られるが、屈曲に富んだリアス式海岸と小港が織りなす典型的な瀬戸内の景観が見られるところであると認識する人は少ない。中国地方を横断する山陽鉄道はこの地方では、三石と和気を結ぶ内陸側に敷設されたことから、沿岸部は新たな地域交通体系への対応を迫られた。三石の耐火煉瓦産業、片上湾周辺の片上地区への大手耐火煉瓦資本の進出、原料と製品の輸送、1912年の片上軽便鉄道計画、1918年と1919年の備前鉄道と片上鉄道の競願、局地鉄道と県費支出港湾浚渫事業との関わり、藤田組による柵原鉱山の開発と鉱石輸送問題、片上鉄道と柵原鉱山との関係などが検討される。ここでは、局地鉄道と地域の開発・産業との関連が問題となっている。著者は「地元資本を中心に片上鉄道を自力建設して、その実績によって公費による港湾修築を実現し、地域の産業活性化の基盤整備を進めるといふ、片上町の明治末期以来の宿願はひとまず成功裡に終わった」（197頁）という結論に到達している。

第7章「沿岸都市間競合と局地鉄道建設—両備地域における地域交通体系の考察—」では、検討対象地域を岡山県西部の備中地方と広島県東部の備後地

方に移して、両備地方において展開された鉄道基幹型地域交通体系への対応過程と競合が、瀬戸内沿岸都市と内陸地方との関係を軸に論じられる。また1922年の「改正鉄道敷設法」が競合的状況にあった両備地方におけるその後の局地鉄道建設に及ぼした影響が、鉄道の国家買収の問題として把握される。

瀬戸内海沿岸の本州側には大小さまざまな港が点在している。東に玉島、西に尾道の拠点港湾を控えていた両備地方には、両港の間に笠岡や鞆の港があり、福山も満潮時には船町から大きな舟で海と連絡できた。ともに山陽道の街道ルートからはずれていた笠岡と福山は、一転して山陽鉄道の開通によって新たな刺激を受けた。山陽鉄道開通前後の両備地方の地域構造、笠岡・福山・尾道の経済指標の比較、1890年代後半の局地鉄道計画、軽便鉄道計画と資本調達、局地鉄道の経営状態、笠岡-井原路線を1913年に開業させた井笠鉄道と福山-府中間の府中線を1914年に開業させた両備鉄道との井原-高屋路線を巡る競合、「改正鉄道敷設法」による府中以北の路線計画と地元政界の動き、乗合自動車との競合による鉄道営業収入の減少、両備鉄道神辺線の分離をともなった鉄道の国家買収とその影響が検討される。都市間の競合だけが著者の関心事ではない。鉄道政策の変更と乗合自動車事業の進展下で、両備鉄道に関連して発生した「交通統制」の過程と鉄道国有化の影響が問題にされている。

第8章「総括と展望」では、著者が最初に提示した局地鉄道研究の7つの検討課題に関連して、本研究から得られた新しい知見が要約され、併せて残された課題が指摘される。

さて、鉄道史や局地鉄道の専門家でないばかりか、交通地理学の専攻者でもない評者には、大略上述のような内容をもつ本書を評価することは、正直のところ荷が重い仕事である。しかし、日本の近現代の地理に関心を寄せる研究者にとって、本書は書評に値する内容であるので、専門領域に関しては別の書評に譲り、この立場からの評価を試みたい。

本書は、すでに指摘したように、地域交通体系の変容という脈絡の中に局地鉄道の史的展開過程を置いて局地鉄道の解明を試みた地域研究の集成である。一言で言えば、本研究は「局地鉄道地域の研究」をもって特色とする。局地鉄道研究を志した先駆者達が地域調査を実施した時代は、学割以外には何の特典もなく、唯一頼みとした接写用カメラの入手もなかなか困難で、たとえ研究職に就いたとしても、しばらくの間は研究費の取得が事実上不可能であった

ことを思えば、本書は隔世の感を覚えさせる。さて、「局地鉄道を不可欠の構成要素とする局地鉄道地域の研究」と言い換えられる本研究は、研究の史・資料と研究方法の両面で、局地鉄道研究に貢献している。すなわち、1.局地鉄道の史的展開の具体的様相を解明する上で利用可能な基本的史・資料と関連文献に基づいた研究成果であること、とくに、『鉄道省文書』に含まれる文書群が局地鉄道研究にとって第一級の史料であることを実証研究の中で明らかにしたこと、2.局地鉄道の成立と変容の過程を地域交通体系の中に位置づけるとともに、局地鉄道の帰趨に関連する港湾整備事業などの事柄に配慮して、立体的に局地鉄道地域を分析する研究方法を確立したこと、に要約されよう。

このような特色をもつ本書は、日本の鉄道史において独自の役割を担うものとして政策的に誘導されて国内各地に登場した局地鉄道の本質を掘り下げるためにも、1906~1907年の鉄道国有化政策から取り残された「私設鉄道」や1910年の「軽便鉄道法」公布後のごく短い期間に集中的に申請された局地鉄道に関する、さらには1922年の「改正鉄道敷設法」後の局地鉄道の変容や顛末に関するさらなる解明を促すだろう。また、局地鉄道が計画・敷設された地域社会において地方名望家層が鉄道を始めとする地域振興とどのように関わったか、あるいは、外部資本が局地鉄道や港湾などの社会資本をいかに利用したかについて、再検討の機運を助長するだろう。

本書は、以上のように、日本の局地鉄道研究に「地域交通体系」という研究視角を提出した前著とともに、局地鉄道の成立と変容を解明しようとした意欲的な実証研究であるが、同時にまた解決されるべき課題をも含んでいる。

第1に、局地鉄道研究に関する著者の課題提示部分と結論部分との間に横たわるある種の違和感についてである。著者は、あるところでは、局地鉄道研究の「課題」、別なところでは、「論点」ないしは「研究視角」と表現している7つの検討事項を示した。しかし、局地鉄道の本質論にあたる第1課題については、本研究は「ほとんど新たな知見を加えることはできず」（252頁）と結論している。この表明を局地鉄道研究の体系化を図ろうとしている著者の単に控えめな態度として、理解すべきであろうか。もしかしたら、局地鉄道の本質論は局地鉄道を巡る課題として著者自身が設定した側面の研究とは関係なしに究明できるというのだろうか。あるいは、個別実証研究とは別角度からの研究によって明らかに

できるというのだろうか。それにしても、読者に肩透かしの印象を与えた原因はどこにあるのであろうか。

局地鉄道は言うまでもなく歴史的に規定された存在であるがゆえに、その本質を理解するためには、政策のみならず個別実証研究を必要とする。すでに少なからぬ事例研究を重ねているにもかかわらず、著者のこれまでの研究が局地鉄道の本質論の究明に結びつかないのだとしたら、何のために身を削るような地域研究を実施するのであろうか。本来ならば、地域交通体系という研究視角を提出している前書に収録した方が納まりがよかった内容を、別書とすることにあたって、局地鉄道研究の課題を羅列的に整理したことが、評者のような感想を引き出す原因になったのではない。

第2に、評者は、局地鉄道研究において地域の条件を重視するという著者の研究姿勢に基本的に賛成である。この立場からすると、地域交通体系を重視するのと少なくとも同じ程度に、局地鉄道が地域社会の各方面に及ぼした影響の具体的な側面をもっと掘り下げて分析した方がよいのではないかと考える。また、地理学の立場からの局地鉄道研究は、日本の国土の構成に見られる特質が地域交通体系に反映している側面について、考察を加える必要があると感じている。この問題提起は、すでに本書の内容を逸脱しているかも知れない。しかし、局地鉄道という対象を共有する関連分野と地理学との違いを積極的に示していくことも、日本の近現代の地理を地域に即して研究することの意味ではなかろうか。

第3に、第3章以下の実証分析で疑問に思ったこと、あるいは、説明に工夫が欲しかったと感じた点について列挙しておきたい。第3章で「路線プラン

変化の要因の解明」(54頁)を目的として選んだ安濃鉄道について、沿線株主間の利害対立が問題にされている。ここでは、安濃鉄道の開業後に鉄道事業から手を引いている都市部の商人層が、計画段階ですでに採算を期待できそうもないような局地鉄道の経営主導権をなぜ握ろうとしたのかを明らかにしないと、沿線株主間の利害対立という図式を説明できないのではないかと。第4章伊賀地方の分析においては、1970年代以降に現出した上野の停滞と名張の発展という明暗を1930年代に発生した地域交通体系の再編成の結果と直結して説明してよいものだろうか。また、全国規模での地域交通体系の変化の影響を受けた四日市の港湾修築事業と局地鉄道を取り上げた第5章は、第3章で三重県全体の地域交通体系を論じた後に配置すべきではなかったか、そして安濃鉄道は、第4章で論じた方が効果的ではないか。第6章の結論において、地域の産業活性化の基盤整備に関して、著者は地元の主体性を高く評価している。しかし、片上鉄道の計画の当初から鉄道へ積極的に関与していたのは外部資本の藤田鉱業であり、同鉱業にとっては、片上-和気間の開業が最大の関心事であったのではないかと。片上港と片上鉄道への多額の寄付行為も柵原鉱山からの鉱石輸送の便を確保するための投資ではなかったか。第7章では、地域交通体系の変化という観点からしても両備軽便鉄道と同じ時期に開業した瀬軽便鉄道についても配慮する必要があったのではないかと。

多少の欠点があれば、本書のように、論証の過程が克明に記録されている研究書は、学問の道を志す人にとっては、多くの概説書に勝る指針となることを記して、書評の結びとしたい。

(葛西大和)