

書 評

おやけこういち 著
『常磐地方の鉱山鉄道

— 歴史の鉱石を運んだ車輪の響き—』

自費出版 2006年12月

A4版 222頁 3,500円(税込)+送料340円

福島県浜通り南部のいわき市から茨城県北部の高萩市あたりに延びる常磐炭田の炭鉱が1976(昭和51)年ころを最後に全面的に閉山してからすでに四半世紀の歳月が過ぎている。この炭田の記憶も人々の間から次第に消えつつあり、今やその記録を残し、まとめることは歴史学・地理学の研究者の仕事になっている。

炭鉱の歴史は多岐にわたる部門を含んでいるが、掘り出された石炭を運び出す交通機関の歴史・地理は重要な部門史を形成する。しかし、普通の鉱山史・炭鉱史の研究者は石炭を掘り出す事業そのものに調査・研究の焦点を置くから、その輸送部門(その中心は鉄道であった)については、多くは簡単に触れるのみである。一方、鉄道史の研究は近年急速に進みつつあるが、研究の中心を国鉄・民鉄などの公共鉄道に置いているために、炭鉱鉄道のような専用鉄道・専用線についての研究の積み重ねはまだ充分ではない。いわばこの分野は研究の「隙間」分野といってよいと思う。

本書の著者である小宅幸一さんは、いわき市役所に勤務する地方史研究者である。とくに常磐炭田の炭鉱と盛衰をともした鉄道に大きな関心をもち、1987(昭和62)年に『常磐地方の鉄道— 民営鉄道の盛衰をたどって—』を刊行したのを手始めに、小名浜地区の鉄道について『小名浜・鉄道往来記』(1994年)を、石城地区南部の炭鉱について『黒ダイヤの記憶』(1997年)などを次々とまとめてきた。本書は最初の著書である『常磐地方の鉄道』を原点とし、その後の研究成果を加えて前著の修正と大幅な加筆を行なって、新たに書き下ろしたものである。広い分野にわたる史料の収集、精緻な記述と周到な分析によって、ひとつの地域の鉱山鉄道の発達を描写し、日本の鉱山鉄道の歴史地理学研究の積み重ねに大きなステップを画したと評価できよう。

本書の本文は著者が「STAGE」と名付けた全部で13章よりなり、STAGE1の「鉱山鉄道の概況」を別とすれば、北から南への順に地区別に叙述を進め、さらにひとつの地区でも接続する国鉄駅別に各鉱山鉄道の歴史を述べる形式を採用する。地区は双葉、石城北部(5地区に細分)石城南部(2地区に細分)、多賀(4地区に細分)の合計12地区である。各地区・接続駅ごとに炭鉱鉄道の所有者変遷、炭鉱ごとの年別出炭量、機関車の保有状況、重要駅の線路配線、関係論文と著作のリストなどを含み、炭鉱と炭鉱鉄道の変遷が要領よくまとめられる。その後に炭鉱が元気があった時代の写真と地図によって当時の景観を復元し、また同一地点の新旧写真を対比させ、かつ撮影地点を地図上に表示することによってその変容を読者に分りやすく提示する。さらに各STAGEには必要に応じて「Thema」と称する各鉄道の特徴や性格を論じた歴史地理学的小論文ないし研究ノートが全部で12編掲載されている。常磐炭田に存在したすべての鉱山鉄道を網羅し、多岐にわたる視点でまとめられた本書の構成はエンサイクロペディア的であって、個々の炭鉱や炭鉱鉄道について知ろうとしたときには便利である。

最後にSTAGE補として「主要炭鉱における炭鉱施設配置図」が23枚ある。これは各自治体が1960年代中葉に作成した10,000分の1測量図をベースマップとして、これに最盛期の炭鉱施設を著者が記入した地図である。記入された施設は鉄道のみではなく、各坑口、巻上機、炭鉱住宅、浴場、診療所、販売所、集会所、学校、山神社、等々、多岐にわたる。これは著者の現地調査だけでなく、関係者からの聞き取りなどに基づくもので、かなりの手間と時間をかけた作品である。この地図だけからも最盛期の炭鉱集落の性格や景観が見事に表現されている。

最後に年表、参考文献・資料のリストなどが付されている。

最初の「鉱山鉄道の概況」では、監督法規上の鉱山の種類、鉱山の規模による鉄道の動力や軌間との関係、沿線地域社会の鉄道に対する姿勢などが述べられる。これはその後続く各炭鉱と鉄道

の性格の記述から帰納的に導かれたものである。

このように本書では常磐炭田全域にわたる炭鉱鉄道について、総合的な叙述を目指しているが、そのために極めて広い範囲にわたる資料の探索と網羅に努力している。関係する中央官庁や各自治体、炭鉱企業の記録・年報類・社史などはもとより、地方史や地理学の論文（この中には丸井博氏や矢田俊文氏の論文も含まれている）、新聞記事なども丹念に検索・採録されている。また、一部の研究者が「趣味」であるとして、ことさらに無視している鉄道雑誌の探訪記録や研究論文を積極的に活用していることにも言及しなければならない。現代の鉄道史研究において、いわゆる学界の数倍ないし十数倍の蓄積をもつこの分野の研究・資料を活用しないでハード・ソフトの両面にわたる高いレベルの研究を達成することはまず不可能であることをこの著者はよく知っているのである。

さらに特筆すべきことは、本書においては地図が広い範囲で極めて有効に活用されていることである。歴史の研究書では一般に地図の取扱いと利用が下手であるが（経済史分野の論文ではとくにひどい）、本書では正に十二分に地図の活用が顕著に見られ、成功している。しかし、何よりも長年にわたる著者のフィールドワークの成果が本書の内容の基本になっていることは本書を読む誰もが認めるところであろう。

本書については「羅列的である」という批判があるかもしれない。しかし、常磐炭田における炭鉱鉄道について、本書ほど総合的、多面的に記述されたものはこれまでなかったし、今後、鉱山鉄道史を研究する人にとって、本書を知らないで論文を書くことはできないと思う。逆に本書を高度なデータベースとして意義付けることも可能である。

本書に収録された多数の地図には縮尺の数字は入っていても、スケールは記入されていない。やはりこれは入れてほしかったところである。

また大変細かいところであるが、蒸気機関車の

写真説明に、D51形機関車に「1D1 T型」、8620形機関車に「1CT型」などと解説された部分がある。これは機関車の軸配置を表示したものであるが、これを機関車の形式のように取り扱うのは誤解を招くし、このような表示の仕方はあまり聞かない。最後のTを著者はどういう意味で使っているのかよくわからないが、テンダ機関車（炭水車をもつ機関車）の意味であろうか。しかし、タンク機関車（炭水車を持たず、機関車内に石炭と水を搭載する機関車）の1000形を2BT型としているので（p.123）、ますますわからなくなる。このTという記号は、本来は公式の記録にはなく、『機関車』1～7号（1948～51年）誌上に「国鉄蒸気機関車一覧表」が連載されたときに作成者の金田茂氏と臼井茂信氏が用いたものである。例えば、「n2t」のnは飽和蒸気を使用する（過熱蒸気機関車はh）、シリンダ数2個のタンク機関車（t、テンダ機関車の場合は記号を付さない）を意味した。だから軸配置の記号と一緒に用いた例はないし、tは大文字ではなく小文字で表記された。著者に何らかの誤解があるようにも思えるが、軸配置を示したいのであれば、「（軸配置1D1形）」のようにカッコ内に表記したほうがよいのではないか。

本書は上にも述べたように、幅広い綿密な調査に基づく研究書であるとともに、常磐炭田の鉱山鉄道に関する一大エンサイクロペディアであり、高度のデータベースとしての性格をもっている。また鉱山集落の性格や景観研究の面でも貴重な資料を提供している。日本の炭鉱史と鉄道史の「隙間」を埋める貴重な成果として高く評価したい。

本書の購入などについては下記に問い合わせられたい。なお、東京神田神保町の書泉グランデの鉄道書コーナーでも販売されている。

〒974-8232 いわき市錦町大島81 小宅幸一
（電話：0246-62-4610、メールアドレス：oyake@muse.ocn.ne.jp）

（青木栄一）