

三木理史 著

『局地鉄道』

搞書房 2009年6月 205頁 2,200円+税

本書の筆者である三木理史氏は、これまで、『近代日本の地域交通体系』（1999年、大明堂）、『地域交通体系と局地鉄道』（2000年、日本経済評論社）、『近・現代交通史調査ハンドブック』（2004年、古今書院）等、歴史や文献調査を重視した地域交通に関わる玉著を多数執筆してきた。本書では、表題となっている局地鉄道の全般的歴史を、わが国の鉄道全体の変遷史の中での役割や意義、地域や人物とのつながりなどを考察しており、目次・構成は、次の通りとなっている。

序章 日本鉄道史と局地鉄道

I 馬力から蒸気機関へ

II 鉄道熱と法的規制

III 軽便鉄道の叢生

IV 局地鉄道の諸相

V 地域統合と戦時体制

VI 高度経済成長から国鉄解体へ

終章 二世紀の局地鉄道

あとがき

序章では、まず、本題の局地鉄道について、沿線地域の狭小規模鉄道と定義し、そこには鉄道省や運輸省が管轄してきた鉄軌道関係法に拠るもののほか、農林省管理下の森林鉄道なども含めて総称するとしている。そのうえで、1920年度（鉄道建設ブームが一段落した時期）の全国私鉄各社の経営規模を図示し、局地鉄道型、地方鉄道型、幹線・大地方鉄道型と区分すると、資本金200万円（局地鉄道が増える1900～30年代の水準で）未満・営業哩（マイル）数20哩未満のものに局地鉄道的なものが集約されていることを考察している。ただし、それは断定的なものではなく、国鉄時代の存廃が議論されたローカル線や現在の地方の第3セクター鉄道も含んでいることが示唆されよう。そのうえで、鉄道史研究の系譜を概観しながら、これまで局地鉄道通史を総括した研究がなされてこなかったことに、本書の意義・目的を述べている。

Iでは、明治・大正期、すなわち幹線鉄道網の

形成期に建設された馬車鉄道と人車鉄道の、1900年、1915年、1930年における分布図を示している。それらが山梨県や関東から東北地方に偏在し、水運との結節をはかったものや幹線鉄道駅から温泉や有名社寺への旅客輸送に供したものが多くと説いている。関連して、馬や人の力を使ってまで鉄道建設を進めた意義を考察している。また、この時代の代表的局地鉄道網が形成されたといえる松山市内及びその近郊について、今日復活運転されている坊ちゃん列車の鉄道史上の意義を唱え、現在まで継承された最古の地方私鉄といわれる伊予鉄道は、JR予讃線より先に鉄軌道網を形成していたために相互に便利な乗換駅が存在しなかった、というユニークな視点を考察している。

IIでは、局地鉄道の勃興初期にあたる1890年代、鉄道建設と鉄道投資熱や泡沫会社の状況を考察しており、それらについて、筆者は「鉄道熱は世情馴れしていない純朴な地方事業家の社会勉強の費用だった」とし、現在の不動産やリゾートバブルに共通した教訓を感じた。また、技術者としての菅原恒覧と雨宮敬次郎の業績をたたえている。雨宮の経営した局地鉄道の集合体だった大日本軌道は、長い年月を経ずして廃止の道を辿るが、その車両を製造した雨宮鉄工所が日本の車両技術の発展に貢献してきたのである。

IIIでは、1910年の軽便鉄道法の創立によって、全国的に鉄道建設ラッシュになるなかで、全国各地で電力事業を拡大して、それをまた電気鉄道の普及に尽力した才賀藤吉（才賀商会）の業績を賞賛している。さらに、軽便鉄道の展開を、県別に開業鉄道件や株式数を図示したり、当時開通していた幹線鉄道と主要街道や城・陣屋の関係を図示し、局地鉄道が興隆していく余地の大きかったことを検証している。また、実際に鉄道建設が進む際に、資金集めや一株株主が多数誕生する状況などを、三重県の伊賀軌道、郡是鉄道、安濃鉄道の事例を解析している。

IVでは、軽便鉄道法で簡易的に建設可能となった局地鉄道に加えて、1920から30年代に建設ラッシュとなった国鉄軽便線の概要と鉄道敷設法の改正を取り上げている。そのなかで、当時の政治的動きと絡めた「我田引鉄」的な鉄道建設の問題を考察している。また、外地の状況も含めて、この

頃までに多数誕生した局地鉄道について、片上鉄道や下津井電鉄（いずれも岡山県）など、港と結節させた貨物輸送事情を紹介しながら、類型化している。

Vでは、1920年代後半の昭和恐慌時代から戦後復興期までを取り上げている。競合してきた交通機関の調整と利用些少な不要不急の局地鉄道の休止、国有化や大手私鉄への統合などが進むなかで、戦時体制に向けて、1938年の陸上交通事業調整法、40年の陸運統制令等によって、1940年代は、前半に私鉄の統合買収件数が急増するが、後半には鉄軌道の収益率が波動していることを図示して考察していることが興味深い。また、昭和戦前には蒸気鉄道における小型内燃動車の導入、戦後は電化に伴う動力分散による輸送の効率化と車両の確保事情を考察している。

VIでは、高度経済成長と自家用車が普及していく中で、まず簡易軌道と地方の中小私鉄が相次いで廃止される。国鉄線についても、国鉄再建計画の中で、諮問委員会が1968年にローカル線83線区の廃止を提案、1980年の国鉄再建法で特定地方交通線が選定されて廃止や転換されていく背景、第3セクター鉄道の出現などで局地鉄道が大きく転換していく状況を、回顧考察している。

終章では、局地鉄道各社は合理化を限界まで進め、一方で団塊世代の大量退職となっていく今後、利用者の大幅増加を見込めない将来、局地鉄道が今後生き残る道として、大井川鉄道や嵯峨野観光鉄道などの事例に触れて、鉄道自身を観光資源化していくことが共通かつ確実な方向性であると唱えている。

全体を通して、本文や挿入された図表から、これまで地域の交通体系や鉄道史の文献調査などの視点から多くの論著を執筆してきた筆者の局地鉄道に対する愛着と研究成果、訴えたいことが凝縮されていることを感じる。また、各章に一つずつ配列されたコラムでは、筆者のフィールド調査に基づいたユニークな事例を紹介していることに興味をそそられる。一方で、鉄道文書に長けている筆者なので、面白い事象を説明できる文書が幾つか引用してあると、一層筆者の特性を生かした内容になったと思われる。ともあれ、筆者の鉄道史に対する鋭い学術的洞察力とこれまでの研究成果を資料的にも垣間見ることができている内容で、楽しみながらローカル鉄道の素養を深められる著作でもある。鉄道史研究者はもちろん、地方鉄道の歴史的教養を身につけようとする経済史や歴史地理研究者にも、格好の書と考える。

（大島登志彦）