

50 東海道線の開通

～人々の期待と忌避伝説～

1889（明治22）年7月、東京と神戸を結ぶ東海道線が開通した。東海道線の開通は、静岡県産業や文化の発展にとって、大きな役割を果たすこととなった。当初、東京と京阪神地域を結ぶ鉄道は、防衛上の観点から中山道を経由する計画が進められていた。しかし、山間部を通る中山道計画は、東海道計画に比べて多額の費用がかかることや工事が長期間にわたること、所要時間が長いことなどの理由により廃案になった。

1 鉄道忌避伝説

鉄道の敷設に際し、「汽車が通ると火の粉で火事が起こる、煙の煤で汚れる、農作物が枯れるなどといって人々が反対し、町から離れたところに線路を通すことになった。」という話が旧宿場町を中心に全国各地で伝えられている。いわゆる鉄道忌避伝説である。私自身も、まだ小学生だった1960年代後半に、父から「火の粉で火事になるといって見付の人々が反対したために中泉に駅ができ、見付は発展が遅れて損をした。」という内容の話聞いたことがある。見付と中泉は、それぞれ磐田市の北と南にあって市街地を形成し、互いに競い合っていた。旧宿場町の見付に生まれ育った父にとって、磐田駅前を中心に発展していた中泉のことがうらやましいのだろうと、子ども心に思ったものである。だが、この話のように、はたして明治時代の人々は鉄道に対して無知で頑なに拒否しようとしたのだろうか。全国各地に残る鉄道忌避伝説を丹念に調査・検討した青木栄一氏は、明治20年前後の時期に各地で鉄道の建設計画や誘致が行われた史料が残

されているのに対し、鉄道忌避に関する基本史料がほとんどないことを指摘している。すなわち、鉄道忌避伝説には史料の根拠がなく、むしろ当時の人々は、積極的に鉄道を受け入れようとしていたということである。

2 鉄道誘致運動

静岡県では、1883（明治16）年に、県会議員が上京して政府に鉄道誘致を請願した。そして、1884年3月29日には、鈴木八郎（佐野郡）・海野孝三郎（安倍郡）の両議員が、県下の産業の発達には鉄道が不

〔史料1〕社説「東海道ニ鐵路ヲ敷設スルノ議アリ」
『函右日報』明治17・8・15
国苟クモ開明ノ歩ヲ進メ、文化ノ域ニ達センコトヲ希ハバ、之ガ良器ヲ創造セザル可ラス。何ヲカ良器ヲ創造スルト云ヤ。曰ク他ナシ郵便、電信、鉄道、氣船等ノ如キ至便ノ者ヲ創造スル、是レナリ。（中略）今度愈々東海道ニ鐵路敷設ノ議起リ、在京ノ貴顯某々等五、六氏ガ發議者トナリ、軍吏某々ノ二氏其ノ議ヲ荷フテ近ゴロ本貫ナル遠州ハ帰省シ、頻リ二同志者ヲ募集シ居ルト云フ云々。（中略）又聞カ如ンバ遠州ノ有志丸尾文六、鈴木八郎、氣賀半十郎、竹山謙三、林弥十郎ノ諸氏ハ此ノ事ニ関シテ、浜松ニ会シ評議ノ上之ヲ賛成シテ、東海鐵道会社ヲ設置スルニ決定シタリト。（後略）
〔静岡県史〕資料編17近現代二 595頁

可欠だとして、東海道への鉄道誘致に関する建議を県会に提出した。鈴木は県製茶業界のリーダーであり、この建議には横浜市場に直結する輸送路を確保しようというねらいがあったとみられる。また、このころには、〈史料1〉のように、地域の有力者のなかに、鉄道会社を設立しようとする動きも現れていた。

1886年7月19日の閣議で、中山道計画が廃され、東海道に鉄道を敷設することが決定された。

〈史料2〉は、決定に伴い、有渡郡清水町（静岡市清水区）の人々が駐車場の誘致のために敷地を提供するとして、県知事宛に提出した請願書である。同じ頃、静岡一中泉間で、南部の海岸筋ルートと旧東海道沿いの宿場筋ルートのどちらを通すかをめぐり、誘致合戦が起こっていた。〈史料3〉は、旧東海道宿駅の有志740人余りが宿場筋ルートの採用を求めて県知事に提出した請願書である。当時、鉄道の敷設によって、問屋、旅籠屋、人力車、荷車、人足など従来の陸運に依拠してきた人々が職を失うことを憂える声も上がっていた。請願書では、そのことに

〔史料2〕東海道鉄道停車場御設置願
閣令第廿四号ヲ以テ御布告相成候 東海道鉄道布設ノ
義ニ付、清水全街人民奉懇願候。(中略)今回東海道
鉄道布設ノ発令アルヤ、我カ清水人民ハ勿論常ニ茲ニ
注目スルノ徒ハ、実ニ大早ノ雲霓ニ當ナラサルモノ、
如シ。因テハ、該停車場ノ当町海岸工設置被成下度、
右停車場敷地ニ関スル人民所有ニシテ、相当ノ個所ハ
速ニ之レヲ献地可仕候。然ル上ハ、海ニ汽船ノ便アリ
テ、陸ニ火輪車ノ利ヲ得。海陸両ナカラ完備セハ、独
リ清水人民ノ僥倖ノミナラス、公衆ノ便宜便益タル、
又一層大ナル義ニ付、何卒清水全街人民一同ノ素志ヲ
御洞察、願意御採用被成下度、此段奉懇願候也。
明治十九年八月廿四日
駿河国有渡郡 清水町人民惣代
鈴木与平印
〔ほか九人氏名略〕
静岡県知事 関口隆吉殿
〔静岡県史〕資料編17近現代二 598頁

配慮しつつ、宿場筋ルートを採用の方が、駅周辺での運輸にかかわる新たな職を生み出すことにより、かえって経済的損失の少ないことを強調している。このほかにも、箱根迂回ルートをめぐって、三島・函南地域の人々による請願が行われるなど、県下各地で路線や駐車場の誘致運動が展開した。鉄道を通せば、そこにデメリットも生じる。例えば、線路敷設のための築堤・橋梁設置による水害や農業水利

の変化、土地を収用される地主の反対などである。だが、それ以上に、人々は鉄道のもたらす利益に着目し、地域産業の振興をめざして鉄道の敷設を望んだのである。

3 伝説の再生産

先の見付と中泉の場合、磐田原台地を越える際の勾配の違いと天竜川鉄橋の橋梁の安全性を考慮して、三方を台地に囲まれた見付よりも台地の南縁部に位置する中泉を選択した可能性が高い。当時のルート選定は、その多くが建設費用と技術的な観点からなされた。青木氏は、鉄道忌避伝説が広がった原因として、歴史学における鉄道史研究の位置づけの低さ、地方史誌や社会科副読本の記述などをあげ、現在でも伝説が再生産されていると述べている。鉄道忌避伝説は、根拠のない噂や常識と思われていることなどに惑わされることなく、真実を見つめようとすることの大切さを私たちに教えてくれているのではないだろうか。

〈参考文献〉

青木栄一『鉄道忌避伝説の謎—汽車が来た町、来なかった町—』（吉川弘文館）

森信勝『静岡県鉄道興亡史』（静岡新聞社）

大庭正八「明治中期の静岡県における東海道鉄道建設とそれに対する地域社会の対応」(『地理学評論』67巻A12号)

〔史料3〕東海道鉄道線路之儀ニ付上申
東海道鉄道敷設之儀曩キ二閣令第二十四号ヲ以テ公布相成候テヨリ、本県民人頭ヲ延テ其敷設ノ迅速ナランコト希望セサルハナシ。蓋シ鉄道ハ文明開闢ノ利益ニシテ邦家進歩ノ関鍵タリ。
〔中略〕熱々此機会タル千載ノ一時、沿道地方将来ニ盛衰浮沈ヲ来タス所以ノモノ尽トク収メケル今日ノ機会ニ在リ、沿道地方民人タル者徒ラニ取手傍觀スヘキノ時勢ニ非ナリナリ。〔中略〕富裕者ハ此機会ヲ利用シテ大ニ此等民人ヲ使用シテ、工業製産ノ場ヲ開クコトナランニハ、其ノ邦家経済ニ益スル所ヤ大ナルモノアラントスルナリ。加之某等ノ見所ヲ以テスレハ、駅伝民人仮令ヒ其職ヲ失フコト止ムヲ得サルモノトナシ、其ノ職ヲ失フノ遅速ヲ勘考スルトキハ、宿駅筋線路ハ遅緩ニテ海岸筋線路ハ迅速ナルノ差異アラントス。蓋シ線路宿駅筋二由ルトキハ、各宿駅ノ停車場辺ニハ物産ヲ運輸スル者往キ、人間ノ往來スル者往クヲ以テ旅店ニ宿スル者アリ、車夫ヲ役スル者アリテ駅伝ノ民人、尚ホ其職業ヲ保ツ者アラント雖トモ、線路宿駅筋ヲ通過セサルニ於テハ物産ノ運輸漸ク止ミ、人間ノ往來漸ク減シ、鉄道ノ敷設ト共ニ駅伝民人爲メニ一朝其職ヲ失フニ至ラシコト亦タ疑フ可ラサルナリ。依是觀之ニ一種ノ論者カ線路宿駅筋ニ出ツルヲ見テ、爲メニ駅伝民人ノ苦源ヲ開クコトナスモノハ、事実ニ於テ大ニ違フ所アルヲ發見シ得ヘキナリ。以上ノ陳述ハ、某等カ旧街道宿駅筋ヲ認メテ適當ナル鉄道線路トナス所タリ。〔中略〕
静岡県遠江国佐野郡 南西郷村 山崎 千三郎
〔ほか七四〇人氏名略〕
静岡県知事 関口隆吉殿
〔静岡県史〕資料編17近現代二 600頁