

1920年代における局地鉄道の計画と建設

山形県村山地方を事例にして

岡島 建¹⁾・宮下智宏²⁾

1) 本学地理・環境専攻教授 2) JA さがみ

はじめに

歴史上、近代交通機関が社会に与えた影響はきわめて大きい。中でも鉄道は最も代表的な近代陸上交通機関であり、近代化の過程において、その導入・整備が進められてきた。近代日本においては1872年の新橋・横浜間をはじめとする開港場路線や重要輸出品である生糸を積み出す路線などがまず建設され、次いで東北日本に偏重しつつも幹線路線網の整備が行われ、1900年頃までには全国的な鉄道網がつけられた。そしてこのことは、個々の地域の発展に大きな役割を果たすことになる。また、各地域社会においても地域発展の手段として鉄道開通が望まれることとなってきた。

鉄道史研究は、日本史学・社会経済史学・経営史学・歴史地理学などの分野で行われ、多数の研究蓄積がある。その対象や視点も多様であり、鉄道史学会なども組織されて学際的な研究が進められてきた。これまでの研究動向については青木(1990, 1991, 1998)や三木(1996, 2000)などにまとめられているので、特に鉄道と地域社会に関する研究についてまとめている青木(1998)と三木(2000)の要旨を紹介し、その後の研究動向にも若干触れた上で、本研究の目的を示す。青木(1998)は、地域社会を通じての鉄道史研究の中で地方史および歴史地理学的研究の論点・視点として(1)地域産業と鉄道との関連、(2)幹線または亜幹線鉄道の建設過程、(3)地方の局地鉄道の成立と展開過程、(4)大都市鉄道史へのアプローチ、(5)総合的な地方鉄道史の作成、を挙げた。また、従来の鉄道史研究の大部分が単一の鉄道や

ミクロな地域社会を論じるものが多いことに対して、メソスケール研究の意義を指摘した。三木(2000)は局地鉄道研究の課題と成果を、青木(1973)で提起された課題に従って、局地鉄道の本質論に関する研究、局地鉄道政策の意義に関する研究、局地鉄道と地域社会に関する研究、路線選定、局地鉄道と地域社会に関する研究、資金調達、鉄道政策の変化と局地鉄道の变化に関する研究、局地鉄道技術に関する研究、の6項に整理した上で、近年の新しい動向についても述べている。その後の研究成果には、「軽便鉄道建設ブーム」期の研究として清水(2006)が岐阜県東濃鉄道を事例として地元主導で建設された民営鉄道の建設推進者の特性を、地域産業との関連から再検討している。また1920年代の鉄道計画に関する研究としては、大島・石関(2007)が上毛電気鉄道の広範囲に及んだ計画の展開を取り上げた。未成業の鉄道を取り上げた研究は少なく、特に大都市以外の地域に関するものは管見の限り、森口(2001)に1例取り上げられているに過ぎない。

従来の局地鉄道に関する研究は、いわゆる「軽便鉄道建設ブーム」とされる1910年代に関する研究例が多い。そこで本研究では「軽便鉄道建設ブーム」について再検討した上で、ブーム後とされる1920年代に関する事例について、その計画・建設の地域社会における意義・役割を明らかにする。研究に用いた主な資料は、『鉄道院(省)年報』『鉄道統計資料』などの統計類、国立公文書館所蔵の『鉄道省文書』、当時の新聞記事、その他文献類である。

1. 1910～20年代における民営地方鉄道計画の展開

1. 全国的展開

1907年の鉄道国有化以降、私設鉄道の計画や建設は激減した。そこで、鉄道免許認可の条件が厳しい私設鉄道法に対して、民営鉄道の免許認可条件の緩和を目的として1910年に軽便鉄道法が施行された。それによって各地で鉄道計画が立てられるようになり、「軽便鉄道建設ブーム」が到来したという。図1は1910～20年代における民営鉄道（および軌道）の免許距離と新規開業距離を経年のみたものである。1910年代前半と1920年代にブームのピークがあることが分かる。このことについては既に青木・老川（1986）の指摘があり、後者（1918年以降）は大都市近郊に計画されたものや鉱工業関係のものが増加しており、前者（特に1911～13年）のみが地域社会における軽便鉄道のピークであるとしている。また、1919年には私設鉄道法と軽便鉄道法を合わせた地方鉄道法が施行され、前者と後者では依拠する法律が異なると

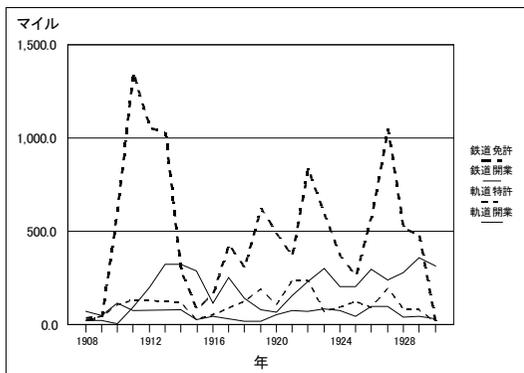


図1 全国における軽便鉄道・軌道の免許（特許）および開業距離の年次別推移

「鉄道院年報」「鉄道統計資料」（各年版）により作成

いう事情もある。

そこで、前者のブーム期（1910～1919年度）と後者のブーム期（1920～1929年度）における府県別の免許・開業に関する表を作成した（表1・表

2）。民営鉄道の区分は三木（1993）に依っている。すなわち、資本金額0円以上2,000千円未満で営業哩数0哩以上20哩未満を「局地鉄道型」、資本金額3,000千円以上を「大手地方鉄道型」、それ以外を「中小地方鉄道型」とした。また、府県別の完成度の比較のための成業率と、局地鉄道型の分布を考察するために局地鉄道型成業率も示した。

1910年代の方が1920年代に比べ免許取得数が多く、そのうち局地鉄道率も高い。成業率は変わらないので、1910年代には局地鉄道が簇出し、1920年代に大指指向が高まっていることから前述の青木・老川の指摘は妥当といえよう。しかし、1920年代に増大する（表2）大手地方鉄道型と中小地方鉄道型は北海道と大都市地域（東京、愛知、大阪）に多いが、成業率は低く、資本金の巨大なものも多いので、現実的な計画を持って免許取得を望んだというよりは、余剰資金投機先として計画されたものが多いものと考えられる。次に局地鉄道型について検討する。これらは全国各地で計画され免許取得がされた。免許取得数は大手地方鉄道型や中小地方鉄道型と比べて多い。距離が短く、資本金も少なくすむためである。1つの地域社会の需要だけで鉄道を計画することができ、容易な建設計画が可能だったと考えられる。1910年代に引き続き1920年代においても局地鉄道型の計画・建設が進められたといえる。

次に1920年度以前に開業した地方鉄道と軌道の分布について考察する（図2）。日本の幹線鉄道である東海道・山陽・東北線などに接続して地方中小都市クラスの街へ繋がる鉄道及び軌道が比較的早く計画及び完成したことが推察される。特に近畿から関東においては1920年以前に鉄道計画が多いといえよう。また、中国地方瀬戸内側や東北地方太平洋側においても1920年末現在までは鉄道建設は多い。つまり、これらの地方では既に地方中心都市から、その周辺部への都市や幹線鉄道のルートから外れた地域への鉄道整備が済んでいたことが考えられる。また、1920年末までに鉄道建

表1 1910-19年度免許取得鉄道の府県別状況

	北海道	青森	秋田	山形	岩手	宮城	福島	茨城	栃木	群馬
大手地方鉄道型免許	1	0	0	0	0	0	0	1	2	1
大手地方鉄道型開業	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
中小地方鉄道免許	2	0	1	0	2	1	0	2	1	0
中小地方鉄道開業	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0
局地鉄道型免許	6	2	6	1	2	4	5	2	7	4
局地鉄道型開業	2	1	1	1	2	1	1	2	2	2
免許取得数	9	2	7	1	4	5	5	5	10	5
成業数	4	1	2	1	3	1	1	3	2	3
成業率	44%	50%	29%	100%	75%	20%	20%	60%	20%	60%
局地鉄道型成業率	33%	50%	17%	100%	100%	25%	20%	100%	29%	50%

	埼玉	千葉	東京	神奈川	新潟	富山	石川	福井	静岡	山梨
大手地方鉄道型免許	0	1	8	3	0	0	0	1	1	1
大手地方鉄道型開業	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0
中小地方鉄道免許	1	3	2	0	1	0	0	2	2	0
中小地方鉄道開業	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
局地鉄道型免許	7	6	9	5	17	5	4	2	12	0
局地鉄道型開業	1	2	3	2	5	3	3	2	5	0
免許取得数	8	10	19	8	18	5	4	5	15	1
成業数	1	3	5	2	6	3	3	3	5	0
成業率	13%	30%	26%	25%	33%	60%	75%	60%	33%	0%
局地鉄道型成業率	14%	33%	33%	40%	29%	60%	75%	100%	42%	

	長野	岐阜	愛知	三重	滋賀	京都	大阪	奈良	和歌山	兵庫
大手地方鉄道型免許	0	1	0	1	2	0	1	0	1	0
大手地方鉄道型開業	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
中小地方鉄道免許	5	2	6	1	0	1	1	1	4	3
中小地方鉄道開業	2	1	0	0	0	1	0	0	0	2
局地鉄道型免許	6	8	20	11	3	2	5	10	6	17
局地鉄道型開業	5	5	4	4	2	0	1	4	6	6
免許取得数	11	11	26	13	5	3	7	11	11	20
成業数	7	7	4	4	3	1	1	4	6	8
成業率	64%	64%	15%	31%	60%	33%	14%	36%	55%	40%
局地鉄道型成業率	83%	63%	20%	36%	67%	0%	20%	40%	100%	35%

	岡山	広島	山口	鳥取	島根	香川	徳島	高知	愛媛	福岡
大手地方鉄道型免許	0	1	1	0	0	1	0	0	1	4
大手地方鉄道型開業	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
中小地方鉄道免許	2	2	4	0	0	0	0	0	1	1
中小地方鉄道開業	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
局地鉄道型免許	24	12	12	0	2	2	8	1	3	12
局地鉄道型開業	4	4	7	0	2	2	3	1	2	5
免許取得数	26	15	17	0	2	3	8	1	5	17
成業数	4	4	8	0	2	3	3	1	2	8
成業率	15%	27%	47%		100%	100%	38%	100%	40%	47%
局地鉄道型成業率	17%	33%	58%		100%	100%	38%	100%	67%	42%

	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	沖縄	全国計
大手地方鉄道型免許	0	0	1	0	0	0	0	35
大手地方鉄道型開業	0	0	0	0	0	0	0	10
中小地方鉄道免許	0	2	2	3	1	2	0	64
中小地方鉄道開業	0	2	1	1	1	1	0	20
局地鉄道型免許	2	3	4	7	1	3	1	291
局地鉄道型開業	0	3	1	4	1	2	1	120
免許取得数	2	5	7	10	2	5	1	390
成業数	0	5	2	5	2	3	1	150
成業率	0%	100%	29%	50%	100%	60%	100%	38%
局地鉄道型成業率	0%	100%	25%	57%	100%	67%	100%	41%

「鉄道院年報」「鉄道統計年報」(各年版)により作成
 鉄道の類型は三木(1993)による

表2 1920-29年度免許取得鉄道の府県別状況

	北海道	青森	秋田	山形	岩手	宮城	福島	茨城	栃木	群馬
大手地方鉄道型免許	5	2	0	0	1	1	0	1	0	2
大手地方鉄道型開業	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1
中小地方鉄道免許	7	0	0	0	0	1	1	3	0	2
中小地方鉄道開業	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0
局地鉄道型免許	9	5	2	5	0	3	0	9	3	4
局地鉄道型開業	5	4	1	4	0	0	0	5	1	1
免許取得数	21	7	2	5	1	5	1	13	3	8
成業数	11	4	1	4	0	1	0	6	1	2
成業率	52%	57%	50%	80%	0%	20%	0%	46%	33%	25%
局地鉄道型成業率	56%	80%	50%	80%		0%		56%	33%	25%

	埼玉	千葉	東京	神奈川	新潟	富山	石川	福井	静岡	山梨
大手地方鉄道型免許	1	1	10	2	0	0	1	0	1	1
大手地方鉄道型開業	0	0	1	2	0	0	1	0	1	1
中小地方鉄道免許	1	2	1	4	0	0	1	0	2	0
中小地方鉄道開業	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
局地鉄道型免許	4	4	6	5	2	6	5	6	5	2
局地鉄道型開業	1	2	4	3	1	3	4	3	1	0
免許取得数	6	7	17	11	2	6	7	6	8	3
成業数	1	3	5	5	1	3	5	3	3	1
成業率	17%	43%	29%	45%	50%	50%	71%	50%	38%	33%
局地鉄道型成業率	25%	50%	67%	60%	50%	50%	80%	50%	20%	0%

	長野	岐阜	愛知	三重	滋賀	京都	大阪	奈良	和歌山	兵庫
大手地方鉄道型免許	4	0	5	1	1	0	3	2	2	3
大手地方鉄道型開業	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1
中小地方鉄道免許	1	1	3	0	0	2	2	1	0	2
中小地方鉄道開業	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0
局地鉄道型免許	7	11	7	3	1	7	7	2	3	8
局地鉄道型開業	3	4	2	1	1	4	2	1	2	2
免許取得数	12	12	15	4	2	9	12	5	5	13
成業数	4	5	5	2	1	4	2	1	3	3
成業率	33%	42%	33%	50%	50%	44%	17%	20%	60%	23%
局地鉄道型成業率	43%	36%	29%	33%	100%	57%	29%	50%	67%	25%

	岡山	広島	山口	鳥取	島根	香川	徳島	高知	愛媛	福岡
大手地方鉄道型免許	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
大手地方鉄道型開業	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
中小地方鉄道免許	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
中小地方鉄道開業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
局地鉄道型免許	3	1	3	3	1	5	1	0	2	5
局地鉄道型開業	1	0	1	1	1	5	1	0	0	0
免許取得数	3	2	3	3	2	5	1	0	3	6
成業数	1	0	1	1	1	5	1	0	1	1
成業率	33%	0%	33%	33%	50%	100%	100%		33%	17%
局地鉄道型成業率	33%	0%	33%	33%	100%	100%	100%		0%	0%

	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	沖縄	全国計
大手地方鉄道型免許	0	2	0	1	0	0	0	56
大手地方鉄道型開業	0	0	0	0	0	0	0	17
中小地方鉄道免許	0	0	0	0	0	1	0	39
中小地方鉄道開業	0	0	0	0	0	0	0	10
局地鉄道型免許	1	3	2	3	1	3	0	178
局地鉄道型開業	0	0	0	1	0	1	0	77
免許取得数	1	5	2	4	1	4	0	273
成業数	0	0	0	1	0	1	0	104
成業率	0%	0%	0%	25%	0%	25%		38%
局地鉄道型成業率	0%	0%	0%	33%	0%	33%		43%

資料・注は表1に同じ

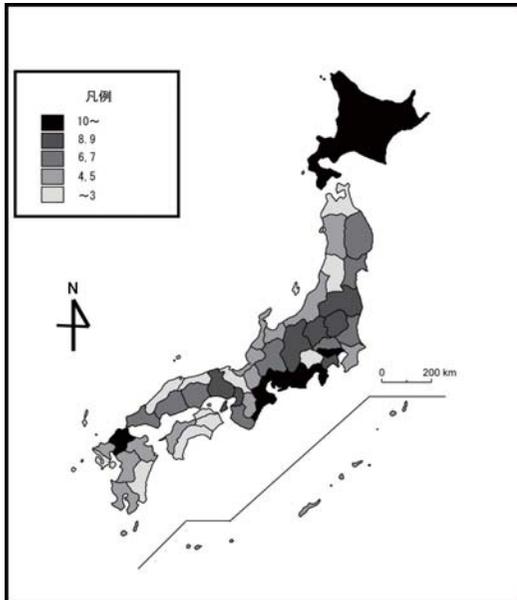


図2 1920年度末における府県別地方鉄道・軌道数
「大正10年度鉄道省統計年報」により作成

設が少なく、1920年代に鉄道計画が多く行われている府県も存在する。主に日本海側の幹線鉄道整備が比較的遅れた北陸地方や山形、青森がこれに当たる。

最後に1920年代の府県別局地鉄道型成業率について考察する(表2)。成業率については主に日本海側の府県が高い傾向にある。これらの府県は1920年末までは局地鉄道建設が少なく1920年代になってから鉄道計画を行った地域である。後発地域であるため先例にならうことも可能であったと考えられ、また成業にいたる綿密な計画の策定もできたのではないかと考えられる。それに比べ、1920年末までの鉄道建設が多い地域では1920年代の成業率は低い傾向にある。特に九州地方から瀬戸内にかけてと東北地方太平洋側である。これらの地域は局地鉄道網整備が比較的早くから進められ、1920年代に新たな鉄道計画の需要が低い地域といえよう。また近畿から関東にかけては1920年末時点で鉄道建設が多く、1920年代以降も計画が多い。人口密度が高く、局地鉄道の需要も多い地域であるといえる。

以上のことをまとめて1920年を境として鉄道建設の全国的な展開を府県別にみると、以下のグループにまとめられる。

1920年代に鉄道網整備が始められ、成業率が高い府県

青森、山形、富山、石川、福井、香川

1920年以前に鉄道網整備が行われ、1920年代は計画も少なく成業率も低い府県

岩手、福島、岡山、広島、山口、福岡

1920年以前に鉄道網整備が行われ、1920年代も計画が多い府県

関東地方・近畿地方の各府県、長野、愛知、三重、岐阜

2. 対象地域の選定理由

本研究の対象地域は前節で分類したうち、の各県が適当と考えられる。このうち一つの地域内で1920年代に開業した鉄道と成業できなかった鉄道があり、両者を比較できる地方として山形県の村山地方を対象地域として選定する。対象とする鉄道は三山電気鉄道と村山電気鉄道である。三山電気鉄道は1923年免許1926年開業、資本金70万円、営業距離9.01kmである。村山電気鉄道は1925年免許1927年解散、資本金45万円、予定距離7.40kmである。

研究対象地域の概観

1. 山形県村山地方の概要

山形県は村山地方(東・西・南・北村山郡)、最上地方(最上郡)、置賜地方(東・西・南置賜郡)、庄内地方(飽海、東・西田川郡)の4つの地方に分けられ(図3)、それぞれ気候・文化などの面で違いがある。またそれぞれに県の出先機関として総合支庁が置かれている。4つの地方はそれぞれ山形盆地、新庄盆地、米沢盆地、庄内平野と周辺山地から成り、ほぼ全域が最上川の流域に当たる。このうち村山地方は県都山形市を中心



図3 山形県全図

の対象地域は寒河江市を中心とする地域であり、西村山郡と北村山郡・東村山郡の一部が含まれる。

この地域（図4）は西に信仰の場、出羽三山がある朝日連峰があり、そこから流れる寒河江川が最上川と合流する。最上川はこの地域の東側を南北に流れる水運路として重要な日本有数の河川であった。またさらに東には宮城県との県境に奥羽山脈があり交通往来の峠として関山峠、二口峠、笹谷峠など何箇所かの陸運主要交通路が存在する。特産物として現在はさくらんぼがあるが、過去には紅花の産地であり両方ともに非常に有名な特産品として全国に名をとどろかせている。それ以外にも米、草鞋表、醤油、清酒の生産が盛んであった。またこの地域は銅が多く産出される地域でもある。

都市とし旧村山郡にあたる。西村山郡は寒河江市を中核とし、東村山郡は天童市、南村山郡は山形市、北村山郡は現在の村山市が中核となる。本稿

2. 近代における村山地方の流通

全国的流通体系の中で山形県および村山地方をみると、近世は最上川舟運によって酒田港から西

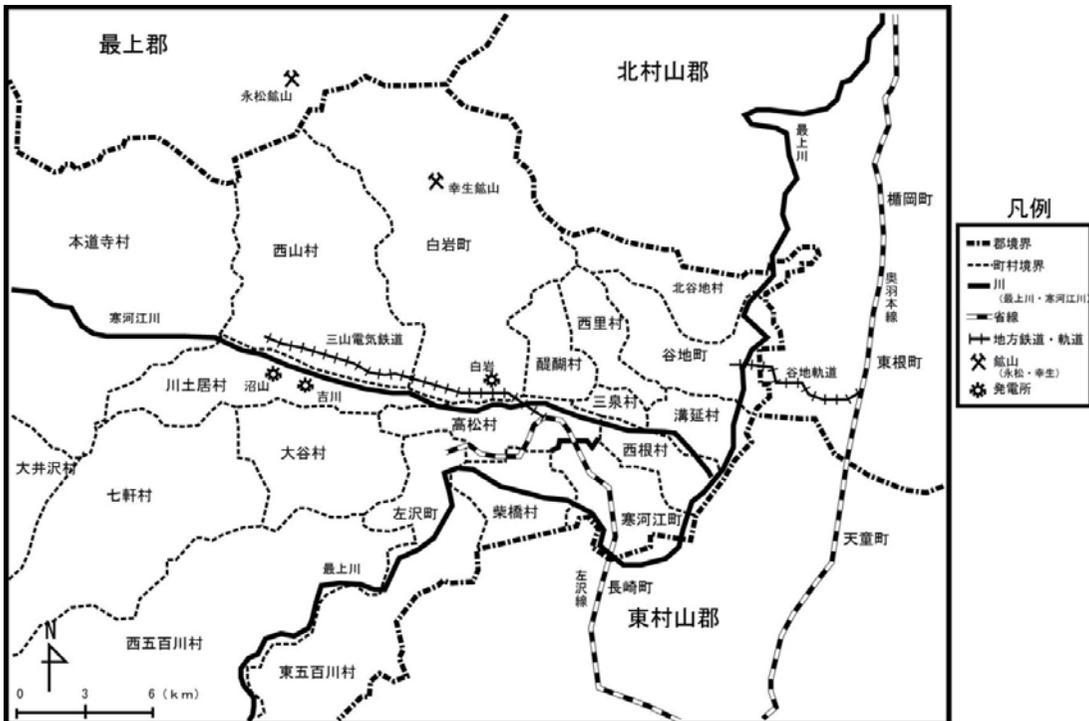


図4 対象地域の概観図

「山形県統計書」（昭和4年度版（1929））により作成

回り航路、すなわち日本海側の帆船交通によって大坂に結ばれていたが、近代に入り太平洋側からのルートも整備された。1870年代には仙台湾への汽船航路の開通と奥羽山脈越えの道路開通によって東京や横浜へと結ばれるようになった。さらに1887年には日本鉄道の東北本線が開業し、奥羽山脈を越える物流ルート利用は一段と増えた。しかし、日本海側物流ルートの酒田及び大阪商人との強い関係も維持され、最上川の物流は衰えなかった、すなわち両方のルートを利用できる村山地方の流通は盛んであったといえる（葛西 1997）。

このように最上川の舟運の集積地として発展し、また近代における新しいルートの開発により、むしろ地域の拠点としての役割を強めたのが、谷地、寒河江、左沢などである。

長井（1941）によると谷地は中世末期に市街地が整備され、この当時から最上川を利用した物資の流通や集積が多かったという。近世は寒河江に代官屋敷が置かれ行政の中心地となり、寒河江の外港として本楯が利用されたが、谷地も商業自由の特権が与えられ、市が月に18回開かれるなど繁栄は村山地方随一であったという⁽¹⁾。その後、近代になると船着場制限が撤廃され、各地に新しい船場が出現するようになったが、村山地方では東村山郡長崎と谷地に運船が集結している状況であり谷地は舟運を活かした物資集積地として村山地方の中心地としての地位を固めた。一方、寒河江は郡役場が設置されるなど行政的な中心地としての機能を持ち続けたのである。

山形県村山地方における鉄道建設の過程

1. 最上川舟運と左沢線開通（図4）

山形県内陸部の幹線鉄道である奥羽本線は1901年に山形まで開通し、同年中に北村山郡大石田まで開通した。これにより沿線の北村山郡楯岡や東村山郡天童の地域産業や経済にも大きな影響を与えた。それにより最上川の舟運による物資輸送が

鉄道へ変わっていったと考えられる。しかし葛西（1998）によると鉄道開通後すぐに最上川流域の舟運輸送と鉄道輸送が競合し始めたわけではなく、徐々に変わり始めたという。また、内陸の各盆地と最上川河口の酒田港を結ぶという舟運の役割は、1915年前後の庄内地方への鉄道開通まで維持された。しかし、鉄道輸送力の大きさは次世代の交通手段としての鉄道への期待を地域社会にもたらし、誘致の動きに向かったと考えられる。

まず1912年に村山地方1市4郡の有志から鉄道大臣宛へ西村山郡への鉄道として寒河江を中心に山形、天童、谷地、東根、左沢を結ぶ村山軽便鉄道速成要望が出された。これは当時の政権政党政友会が建設計画を進めた。とくに政友会代議士西沢定吉はこの地方に広く有力な人脈を持ち、様々な協力を得た。さらに叔父の非政友会系県議で山形電力社長荒木恒太郎にも協力を求めた。すなわち地域発展の為に政党の枠を超えて協力したのである⁽²⁾。

この村山地方初の鉄道計画は山形県での電力開発の取組みに通じていた床次竹二郎鉄道院総裁の就任や県議、実業家、地主の理解も得て帝国議会にて可決された。この鉄道は政府によって建設されたことにより地域社会としては財政負担もなく、計画決定してからは比較的スムーズに建設まで進んだと考えられる。しかし、開通したのは山形市から東村山郡の物資集散地である長崎と寒河江、高松を経て左沢までの路線である。この結果、建設ルートから外された谷地では多くの請願書を県会から政府に提出した。その理由として「彼の寒河江町に於て分岐し谷地町に通ずる線の如きは、西村山郡の二都市を連結する有利の路線にして、谷地の繁栄及び富の程度、産業の発展は、寒河江に譲らざる次第に御座候」と述べている⁽³⁾。

この政府が建設した鉄道、すなわち省線左沢線は1921年には寒河江町まで1922年には左沢町まで完成した。当時の新聞には左沢線開通までの苦心談と他地域への鉄道の早期完成の期待、さらには

地域の生産増大への期待が述べられていた⁽⁴⁾。つまり、地域社会において大きな期待を持った鉄道であったと言える。一方、奥羽本線開通時には駅を起点とする地域の物資集散機能として残った最上川の舟運が、左沢線開通によってその機能を失い、この地域においては終焉を迎えたと言えよう。

2. 鉱山開発・電源開発と谷地軌道の開業

村山地方をはじめとする山形県にはいくつもの鉱山が存在する。江戸時代に採掘されて個人や民間資本に引き継がれた鉱山や新たに採掘された鉱山が1880年頃まで個々に操業していた。しかし、1890年頃から大手資本が進出し鉱山経営に加わってきた。この村山地方でも江戸時代からの銅の大鉱山である永松鉱山が1891年に古河資本の手に渡った⁽⁵⁾。翌年にはこの地に精錬所も建設されるなど本格的な鉱山開発が行われた。その後、1917年には第一次世界大戦（1914～1918）の影響と鉱況という好条件もあり従業員1200名、産銅100万斤あまりの全国でも有数の鉱山となった。また同年に白岩町と幸生間の索道の完成があり、1911年に完成していた永松と幸生間の索道と併せ西村山郡方面に銅を輸送していたこともわかる⁽⁶⁾。そして1916年に谷地町升川氏が中心となって開業した谷地軌道は株主の大部分が古河鉱山で占められていた（表3）ことから、谷地軌道も銅輸送の一端を担う目的があったといえる。実際に谷地軌道には永松鉱山がある白岩町への延長案も持っていたが、左沢線開業と1918年頃からの銅需要変化による生産量減少によって延長案は消滅、鉱山経営者から軌道への経済的援助も破棄されたという⁽⁷⁾。この

表3 谷地軌道 100株以上株主(4400株中)

古河鑛業株式会社	1400
升川勝作	523
細谷巖太郎	310
檀久右衛門	237
小関全土郎	182
五百川作助	100
鈴木富太郎	129

鉄道省文書「村山電気鉄道」により作成

ように村山地方の鉄道網整備には銅山の影響があったと考えられる。

次にこの地域を東流する寒河江川の電源開発について述べる。寒河江川とは西村山郡西側の山深く本道寺村を水源とし西山村、白岩町などを通り溝延村にて最上川に合流する河川である。沿線地域の物資輸送を担っていたが、鉄道開通による最上川舟運縮小の動きによりその輸送は次第に陸運に取って代わられることになった。その寒河江川において第一次世界大戦前後の1910年代からの電力需要急増期に山形電気株式会社が発電所を造り電源開発を行った。山形電気は1911年に白岩発電所の拡張にて460kw、1914年に西五百川村の朝日川に発電所を建設して1720kw、1919年に吉川発電所建設で3090kwと大拡張した。しかし、この時期の電力需要の伸びはそれ以上であり、早くも翌年には電力不足気味に陥った。さらに1925年に大規模な沼山発電所を完成させて8190kwの発電力を持つようになった⁽⁸⁾。ところが、このように大きな発電能力を持った山形電気は電力過剰気味に陥った。そこで電力供給先として確保することになるのが、三山電気鉄道、村山電気鉄道、そして仙台への供給である⁽⁹⁾。その後も積極的な電力需要拡大を見据えた山形電気は宮城県塩釜に火力発電所や寒河江川のさらに上流に水ヶ瀬発電所の開発を進めていった⁽¹⁰⁾。

3. 三山電気鉄道の成立

1) 三山電気鉄道の建設と開業

三山電気鉄道は西村山郡高松村から西山村間で、1923（大正12）年5月に免許が認可され1926年12月に開通した。主に沿線の木炭や鉱石の輸送と月山、湯殿山、羽黒山の出羽三山参詣者を運び、地方産業発展のために地域社会で計画された鉄道であった。

三山電気鉄道の計画が1922年7月16日の新聞（図5）に掲載されている。それによれば、三山参詣者の便宜と林産物の運搬で地方産業の一大開

表4 三山電気鉄道発起人一覧

住所	氏名	土地建物	貸金預金現金	職業	会社組織重要役職
山形県山形市	三浦権四郎	110000	900000	呉服太物商 醤油商	両羽銀行、山形貯蓄銀行、 山形電気株式会社
山形市三日町	長谷川吉三郎	1300000	700000		両羽銀行、山形電気株式会
山形市旅籠町	塚田正一	40000	60000		山形電気株式会社、社団法人 電気協会
山形市六日町	稲田善兵衛	280000	260000	綿係太物商	山形市知事、両羽銀行、山 形電気株式会社
南村山郡東沢村大字小白川	長谷川仁	600000	700000	製糸業	山形電気株式会社、福島電 燈株式会社、山形製紙株式
西村山郡川土居村大字沼山	荒木勤也	30000	70000	農業	村長、山形電気株式会社
山形市旅籠町	三浦新兵衛	20000	220000	呉服太物商	三浦銀行、山形電気株式会
山形市横町	浜村勘太郎	10000	40000		山形電気株式会社
米沢市信夫町	戸田虎雄	30000	70000		米沢商業銀行、両羽銀行、 山形電気株式会社
山形市旅籠町	渡邊正三郎	60000	20000	薪種商	山形市会議員
山形市七日町	大沼保吉	90000	220000	酒醸造業	山形産業会、山形酒造会
山形市旅籠町	高橋倫之助	90000	6000		山形市会議員
山形市七日町	庄司鶯次郎	20000	120000	和洋あい物商	山形市会議員、山形電気株 式会社
山形市鍛冶町	石原末郎	10000	60000	銅鉄工業	山形銅鉄会
山形市十日町	長谷川吉四郎	130000	70000	呉服太物商	山形商業銀行、山形電気株 式会社
西村山郡大谷村大字大谷	鈴木清助	500000	100000	農業	山形電気株式会社
西村山郡高松村大字米沢	工藤八之助	1000000	200000	農業	村長、県会議員
西村山郡高松村大字八鉞	国井門三郎	850000	300000	農業	郡会議員
西村山郡西山村大字海味	佐藤啓	200000	150000	農業	衆議院議員、左沢銀行
西村山郡川土居村大字吉川	笹島長左衛門	220000	150000	農業	羽前製糸株式会社
西村山郡川土井村大字吉川	工藤三九郎	180000	120000	農業	郡会議員、村会議員、左沢 銀行
西村山郡白岩町大字白岩	田中弥太郎	10000	10000	酒造業	町会議員
西村山郡西山村大字網取	古浮久右夷	200000	130000	農業	村長、羽前製糸株式会社
西村山郡谷地町甲	折川勝作	100000	200000	土木請負業	建築議員
東村山郡天童町大字全甲	西沢定吉	6000	4000		町長、衆議院議員

国立公文書館所蔵「鉄道省文書」三山電気鉄道、「敷設免許の件」により作成

通した三山電気鉄道は鶴岡市への延長の期待や寒河江川鉄橋の新名所紹介また沿線紹介などが大々的に報じられたことから、沿線地域や山形県内で大きな期待を持たれていたことがうかがえる⁽¹⁸⁾。

2) 発起人と地域社会

前節で三山電気鉄道計画から建設の過程について明らかにしたが、次は会社としての詳細を述べる。まずは発起人について示したのが表4である。この表から発起人の住所をみると、山形市と西村山郡が大部分である。沿線外である山形市の発起人は山形電気関係者が主である。これは電力安定供給先として鉄道経営に賛同した理由を裏付けるものであろう。さらに沿線地域の西村山郡の発起人を町村別にみると、起点の高松村と終点の西山村及び対岸の川土居村が多い。沿線地域の住民が

発起人であり、鉄道が開通することで便益を得る期待をもって鉄道経営に賛同した者が多いのであろう。また、大谷村の発起人は山形電気関係者であり、谷地町の発起人は建設業有力者であることから鉄道建設の関係として参画したと考えられる。以上のように三山電気鉄道は沿線地域社会による鉄道誘致と電力供給のためによって成立したのである。

次に免許申請書（資料1）について考察する。

< 資料1 > 三山電気鉄道免許申請書

三山電気鉄道敷設免許申請書

三山電気鉄道株式会社
高松村地内左沢線高松駅西山村字海味間電気鉄道
敷設免許申請書

今般三山電気鉄道株式会社を企図し山形県西村山

郡高松村地内省線左沢線高松駅を基点とし同郡白岩町を同郡西山村海味を終点とする巨長五哩之拾鎖間二軌道を敷設致し出羽三山参詣者の利便に供へ且つ一般旅客及貨物の運輸業を営み度依て地方鉄道法に遵ひ別紙書類及図面相添へ御願任候間特別の御詮議を以て免許相成度比?及申請候也
大正十一年十月三十日

三山鉄道株式会社發起人

山形県山形市四日町四拾七、八、九番地

三浦権四郎

(他24名)

運輸数量説明書

一、標準人口 貳万貳千〇九拾五人

本鉄道勢力範囲は地形及省線左沢線の関係上一定の法則に準拠するは至難なるを以て地形上交通系を同せる左記諸村落人口を以て標準人口とす

	利用予測 (人)	人口比	人口(人)
高松村	2616	7割	3738
醍醐村	1175	5割	2347
白岩町	5799	10割	5799
西山町	6499	10割	6499
川土井村	3866	10割	3866
本道寺村	1242	10割	1242
大井沢村	900	8	1126
合計	22095		

(大正八年末の人口とする)

二、標準人口に抛し乗客人哩 7拾万7千0四拾人哩 (一人につき3拾貳人哩)

(標準人口) × (人口一人に付きての乗客人哩)
= 22095 × 32 = 707040人哩

三、登山乗客数 6万9千零四拾人

但し、大正十年に於て月山、湯殿山及羽黒山に参詣登山せるもの社務所の調査に依る時は拾七万貳千六百餘人を註せられ其の全登山者の四割は本計画鉄道を利用するものと見做す将来は六割以上を吸収すること明かなり

登山乗客人哩 7拾9万参千9百6拾人哩

但し登山乗客は全線往復乗車

(乗客数) × (全線迎長哩程) × 2
= 69040 × 5.75 × 2 = 793960

四、建設費

(略) 建設費 1哩につき121739.13円

五、標準人口による貨物頓哩

拾壹万04百7拾5噸哩

寒河江川流域で土地肥沃なため1人年5噸哩とすも過大ならさると信ず

22095 × 5 = 110475

但し本鉄道沿線諸村落附近の平地は寒河江川流域に属し一般に土地肥沃にして米穀及養蚕に適し其生産額も亦多し従て地方には酒造業及製糸業の経営或にして米穀酒類礪石炭肥料及日用品の輸出入量の大きなるは農村として他に比類なく故に標準人口一人に付き年五頓哩と見做すも過大ならさるを信ず

六、特殊貨物

本鉄道沿線地域は鉱山地帯にして鉱遍八ヶ所を有し就中古河及久原経営に係る銅山等々の経営盛なりしが現時財界の不況に連れ漸次削息の状態なるも其の将堀し続けて製煉域は売鉱するありて其の出貨量日々馬車数拾輛を使用し居れり且つ本鉄道終端は有名なる森林地帯に覗むを以て木材及薪炭の出発も亦果多し従て本鉄道開通の暁は其の出貨量の増大すること計り知るべからず而して是等の諸数量は運輸数量表貨物の部に記載す

(国立公文書館所蔵『鉄道省文書』三山電気鉄道、「敷設免許の件」による)

三山電気鉄道は出羽三山参詣者の利便と一般旅客及貨物の運輸を営むと明言されている。数値を見ても沿線人口に基づく乗客数よりも登山乗客数(三山参詣者)が多く見積もられている。これは1925年の新聞によれば、同年夏に三山登山者は例年の3倍もあり、左沢線や最上郡新庄と日本海側を結ぶ陸羽西線は3、4両の増結をし、山は白衣の道者に埋る状況⁽¹⁹⁾であることからこの三山参詣者に期待して鉄道を建設するというのも納得で

きることである。貨物の輸送は米穀酒類礮石炭肥料及日用品の輸出入量大とあり貨物量を多く見積もっている。さらに特殊貨物として銅と木材が大きな輸送量の設定がされており、これは鉄道ができることによる利便性の向上によって銅採掘量と木材伐採量の増産の期待もあったと記されている。発起人の職業や地域または会社内での有力役職(表4)をみると、山形市内に薪炭商と銅鉄工業がみられ、このことに関係すると考えられる。

最後に「三山電気鉄道調査書」⁽²⁰⁾について考察する。この資料は三山電気鉄道の地域社会における信頼性や事業の成否、効用、他鉄道との関係などについての調査結果を記したものである。しかし、資料の保存状態から判読できない部分も少なくない。まず、発起人は資産家、名望家であること、事業の成否としては既に述べた運輸数量が記され、「将来の維持上には支障ないものと認められる」とされている。事業の効用についても本鉄道開通により三山参詣者や山地からの資源の開発がさらに増えると期待している。つまり、鉄道開通による利便性が増すことから地域発展の手段としての期待が、調査書によって伺える。「その他の事項」として「地方住民は・・・歓迎し、用地の如きは何れを選定するも異議なき状況にして・・・」とあり、開通を待ち望んでいたことに間違いはない。以上のことから地域社会の住民及び地域産業さらには羽根三山参詣者に恵まれた地域だからこそ鉄道が計画通りに認可され建設、そして完成に結びついたと考えられるのである。

4. 村山電気鉄道の成立

1) 村山電気鉄道の計画

村山電気鉄道は西村山郡寒河江町と同郡谷地町を結んで1925(大正14)年12月に免許が公布されたが、未成業におわった鉄道である。寒河江で左沢線、谷地で谷地軌道に接続する。まずは計画から頓挫への経緯について述べる。

村山電気鉄道の計画は1924年頃に見ることがで

きる⁽²¹⁾。谷地町升川氏をはじめとする有力者が提唱した。同氏は三山電気鉄道の発起人にも名を連ね、鉄道の整備が進むことが谷地町の発展につながると考えたと思われる。西村山郡には寒河江、谷地、左沢の三つの中心地があるが、省線左沢線の誘致に失敗した谷地だけが鉄道の整備が十分ではない。当時の新聞にも「実現のあかつきには谷地町の面目を一新する事であろう、元来何事にも保守的であった谷地は他町村に比較して商工業が遅れた感があった其の最大の原因は交通機関の不備にあると云うても過言で無かった、…」と書かれている⁽²²⁾。省線左沢線を誘致した1910年代と比べて明らかに発展が遅れた谷地町の人々が自ら鉄道を計画したことは、町発展を目指す鉄道誘致に向けての本格的な動きであると言えよう。

しかし、村山電気鉄道は建設ルート選定に非常に苦心することになる(図7)。まず資本金振込み不足の問題があり、谷地中心部の荒町部落に予定された停留所の位置を女学校前大町部落に変更することと引き替えに大町部落が500株引き受けたため、両部落間での誘致運動が激しくなった⁽²³⁾。このことが他の場所でも停留所位置争奪戦を激化させることになった。次に問題となったのは三泉村と溝延村で、当初三泉村を通る予定であったが、溝延村が全村一致し停車場位置期成同盟を組織し猛烈に運動を開始した。この動きに対して会社は溝延村に同情したものの、同村に全く株主がいなかったことが弱みであったが⁽²⁴⁾、溝延村は停車場の敷地と工費を寄付することとなった。しかし、変更すれば1マイルの延長と三泉村と西根村、醍醐村の反対各村の株主関係も白紙になることなどルート選定は困難を極めていた⁽²⁵⁾。両村とも地域発展の為に必死になって誘致活動を繰り広げたことがわかる。そしてさらに問題となったのは寒河江町であった。寒河江町議会は将来の町の発展の為に、町中心部を避ける会社の予定線ではなく、町中心部及び東側を通過するルートを満場一致で決議した⁽²⁶⁾。この件に対し会社と寒河江町は互い

に県に陳情を繰り返した⁽²⁷⁾。しかし県では解決方法を示せなかった⁽²⁸⁾。この問題はさらに深刻化し、寒河江町議会は主張が通らなければ鉄道は必要ないとする村山電鉄不要論までに発展し会社側に通達をした⁽²⁹⁾。最終的にこの問題は技師による実地調査の結果などにより経費及び地方事情の関係と会社側の仲裁により町議会側が折れることになった。結局、「...人家は成るべく通過せぬ事とし若し二三軒の宅地を通過せねばならぬ場合には敷地及移転料は相当以上に買収する事...」とし責任は会社側が負うこととなった⁽³⁰⁾。村山電気鉄道のルート選定問題は決着したが多方面に軋轢を生み、建設の際の土地買収や町側の協力などに影響を生むこととなった。さらに問題解決までに時間がかかったことにより不況の時代になり、増資も困難となって解散の道をたどることになる。

2) 発起人の性格と地域社会

発起人の多くは西村山郡の人々であり、特に寒河江町、谷地町が多い(表5)。村山電気鉄道は西村山郡の他の中心地である左沢、寒河江と比べて交通機関が不足した谷地町が中心地として発展することを目論んで誘致したと考えられる。ところで発起人は40名を数え、三山電気鉄道の発起人25名のうち11名が村山電気鉄道の発起人にもなっている。従ってこの鉄道は寒河江町をはじめとする西村山郡において期待度の高い鉄道として位置づけられる。つまり、この鉄道は単に谷地町の勢力拡大のためのものではなく、谷地軌道とも左沢線や三山電気鉄道とも結んで、村山地方の鉄道網を広げ、東・北村山郡とも結びつきを高めるものと期待されたのではないかと考えられる。

次に免許申請書(資料2)について考察する。

<資料2> 村山電気鉄道免許申請書

寒河江町地内左沢線寒河江駅谷地町間電気鉄道敷設免許申請書

今 村山電気鉄道株式会社を企 山形県西村山

郡寒河江町地内省線左沢線寒河江駅を起点とし同郡西根村溝延村三泉村(及西里村)を経て同郡谷地町谷地軌道株式会社谷地駅を終点とする亘長四哩六拾鎖の軌道を敷設致し西村山郡中樞寒河江町に谷地町を連絡し同地方産業開発を資すると共に一般旅客及貨物の運輸業を営み を地方鉄道法に遵ひ別紙書類及図面相添へ御願任候間特別の御詮議を以て免許相成度比?及申請候
大正十三年参月二八日

村山電気鉄道株式会社発起人
山形県西村山郡谷地町甲式千八拾参番地
升川勝作
(他39名)

運輸数量計算書

一、標準人口 参万壹千七百四拾七人

但し本鉄道の勢力範囲は地形及省線左沢線及谷地軌道株式会社線、關係上一定の法則に準拠するの至難なるを以て地形上交通系を同うする左記諸村落の人口を以て標準人口とす

町村名	人口	摘要
西村山郡		
寒河江町	5285	10570 人の五割
西根村	3604	全部
醍醐村	632	2106 人の三割
西里村	3742	全部
三泉村	2540	全部
溝延村	4061	全部
谷地町	9276	11595 人の八割
北谷地	2607	3259 人の八割
合計	31747	

但し大正七年末現在の人口とす

二、標準人口に縁る乗客人哩 百式拾六万九千八百八拾人哩

但し人口一人につき四拾人哩を以て相当と認む
即ち、

標準人口 × 人口一人につき乗客人哩 =

$$31747 \times 40 = 1269880 \text{人哩}$$

三、標準人口に縁る貨物頓哩



図7 村山電気鉄道関係地域図

1/50000 地形図 昭和6年修正測図「楯岡」より

但し本鉄道沿線諸村落附近平地は寒河江川及最上川流域に属し一般に土地肥沃にして米穀及養蚕に適し其生産額も亦多し、従って地方には酒造業及製糸業の経営盛なり米穀酒類肥料石炭及日用品の輸出多く特に寒河江谷地町を中心として農村は冬季草鞋表の製産多く其価格年二十万円を突破す従いて標準人口に縁る貨物輸出入の人口一人につき年六頓哩とするも過大ならず

即ち、 $31747 \times 6 = 190482$ 頓哩

(国立公文書館所蔵「鉄道省文書」村山電気鉄道、「寒河江町谷地町間鉄道敷設免許の件」による)

申請書には起点寒河江駅から西根村溝延村三泉村に加えて西里村と書かれており、沿線となりうる村々がすべて記されており、このことから村山電気鉄道はルート選定に苦心することが予想される。運輸数量を三山電気鉄道と比較すると、旅客数、貨物量ともにやや多い。三山電気鉄道が山間

表5 村山電気鉄道発起人一覧

住所	氏名	職業	公職	信用程度	参考事項	査接国税年額
西村山郡谷地町	升川勝作	土木建築請負業		信用最厚し	金淵電気株式会社社長	2677
西村山郡高松村	工藤八之助	農	山形県会議員、西村山郡高松村議員	同		6215
西村山郡高松村	國井門三郎	農	西村山郡農会副会長	信用厚し	國井酒造合資会社社長	5006
東村山郡	柏倉九左エ門	農	山形県農会議員、東村山郡農会議員	同	株式会社長崎銀行頭取	8281
東村山郡	柏倉文蔵	農		同	同銀行事務〇〇役	1549
東村山郡	岡崎弥平治	農	東村山郡高楠村長	同	株式会社天童銀行頭取	2976
西村山郡谷地町	畑谷源松	農		同	同銀行支店長、谷地軌道株式会社監査役	59
西村山郡谷地町	浅黄誠一	醤油醸造業		同		4
西村山郡谷地町	宇半半左エ門	農	西村山郡谷地町会議員	信用最厚し	谷地軌道株式会社取締役	994
西村山郡谷地町	高橋内蔵介	農	同郡谷地町長	信用厚し	同会社取締役	333
西村山郡谷地町	鈴木富太郎	農	西村山郡谷地町会議員	信用厚し	谷地軌道株式会社取締役	2824
東村山郡	佐藤精三郎	会社員		信用あり	株式会社天童銀行支配人	151
東村山郡	相沢十市郎	会社員		同	同銀行取締役	86
西村山郡寒河江町	鈴木奥右エ門	酒造業	西村山郡寒河江町会議員	同		1181
西村山郡寒河江町	安達又三郎	農	同	同		1489
西村山郡寒河江町	中村又三郎	商		同	雑貨商	344
西村山郡寒河江町	佐藤総助	農		信用厚し		916
山形市	濱村勤太郎			同	山形電気株式会社取締役	86
西村山郡寒河江町	椎名清人		西村山郡寒河江町長	信用あり		43
西村山郡寒河江町	武田武夫	農	同町会議員	同		55
西村山郡寒河江町	阿部勤太郎	商		同	木材商	199
西村山郡川土居村	工藤三九郎	農	西村山郡農会議員	信用厚し	株式会社左沢銀行取締役	804
西村山郡川土居村	笹島長左エ門	農		信用あり	羽前製糸株式会社専務取締役	1749
西村山郡川土居村	荒木勤也	農	西村山郡川土居村長	同	山形電気株式会社取締役	545
山形市	塚田正一	製材業		同	同会社長	1375
山形市	稲田善兵衛	商		同	綿〇商	4577
南村山郡	長谷川仁	製〇業		信用最厚し		9519
山形市	長谷川吉三郎	呉服商		同	山形電気株式会社相談役	17494
山形市	三浦権四郎	呉服、醤油	山形商業会議所会頭	信用厚し	同上	14525
山形市	長谷川吉四郎	呉服商		同	同会社監査役	3083
山形市	後藤又兵衛	旅館業		信用あり		1265
西村山郡三泉村	日塔一郎	農	西村山郡三泉村農会副会長	同		184
西村山郡西里村	西川彦右エ門	会社員		同	株式会社長崎銀行支店長	84
西村山郡三泉村	安達庄六	酒造業	西村山郡三泉村会議員	同		751
西村山郡溝延村	清野長三郎	農	同郡溝延村会議員	同		639
西村山郡溝延村	若木平次郎	農		同	養蚕業	57
西村山郡西根村	小野啓二		西村山郡西根村長	信用あり		15
西村山郡西根村	齋藤小平治	農	同村会議員	同		872
西村山郡西根村	小野源兵三	農	同村学校〇員	同		900
山形市	五百川作助	金物商	山形商業会議所議員	信用厚し		2919

国立公文書館所蔵「鉄道省文書」村山電気鉄道、「寒河江町谷地町間鉄道敷設免許の件」により作成

部を通るのに対して村山電気鉄道は平野部を通ることによる計算であるといえよう。また、地域の特産として草履表が貨物に書かれているのが特長である。

さらに調査書⁽³¹⁾について考察する。事業の成否に関しては米清酒繭梨など沿線の生産物の多いことから将来が有望と記されている。この貨物の中に西村山郡山地部で採掘される銅の貨物輸送は含まれていない。三山電気鉄道とともに銅輸送を行うことは予定されていないと言える。現存の輸送体系に競合するのではなく新規の輸送体系の形

成を図ったと考えられる。また他の鉄道や軌道に及ぼす影響として、谷地軌道には好影響とされている。谷地で接続するため旅客貨物共に増加が予想される。それを見込んで谷地軌道関係者の発起人も多い。また、楯岡（北村山郡）・寒河江間には政府建設決定線があるので、この村山電気鉄道は区間の一部として買収されることもありうる。しかし、この政府決定線の建設見込みは立っておらず、地域社会は一日も早い鉄道開通を望んで自ら鉄道建設に踏み切ったといえる。さらに株式募集についても「大なる支障なかるべし」とあり、

有望な鉄道として評価されていたと考えられる。1924年7月には、「村山電気鉄道敷設の件を速やかに御免許せらるる様御取計い相成り度儀に付願」⁽³²⁾も発起人から鉄道省宛に出されている。これには付近の学校の通学者利便や物資集積上大切であるということだけでなく、北村山郡方面や東西村山郡にも公利公益ありと書かれており、鉄道に対する地域の期待が強く感じられる。

最後に、このような鉄道建設の期待が高い地域であったが、村山電気鉄道は成立しなかった。その解散認可申請書⁽³³⁾によれば、沿線株主及び居住民の要望により線路橋梁等設計変更になり地価が予想外に高く現在の資本金では建設できないと書かれている。この経緯については、すでに記述した。また、楯岡から寒河江間の鉄道が政府によって建設されれば村山電気鉄道の目的は達成されるとして解散を議決した。

村山電気鉄道は明治期まで西村山郡の中心地的な役割を持っていたが交通の便が悪く商工業発展が遅れた谷地町がその脱却を図って誘致した地域社会期待の鉄道であるが、地域に大きな貨物輸送がないために沿線広く需要を求めた。そのため、鉄道誘致に熱心で期待が高い為に各町村及び集落が建設ルート誘致合戦を繰り広げてしまった。その結果、土地買収価格の高騰が起こった。しかし株の追加募集も集まらない状況になり、建設計画自体が不可能に陥って、未成業になったといえよう。

・ おわりに

本研究ではまず初めに「軽便鉄道建設ブーム」について再検討し、たしかに1910年代がブームのピークであるが、1920年代も引き続き局地鉄道の計画・建設が進められたことを示した。それを踏まえて、1910年代よりも1920年代に計画が進められた、いわば後発の地域として山形県村山地方を取り上げた。

山形県村山地方でほぼ同時期に計画された2つの鉄道、開業に至った三山電気鉄道と未成業に終わった村山電気鉄道について、その経緯と要因について考察した。その結果をまとめる。対象地域は舟運から鉄道への物資輸送手段が変化していく中で舟運に依存していた地域が鉄道開通によって地域の発展を目指したといえる。2つの鉄道は近接する地域にあって、発起人も共通することから電源開発を進める山形電気株式会社を中心として、村山地方を網の目のように鉄道で結ぶ計画であったと考えられる。その意味で両鉄道に大きな違いはなかったともいえる。しかし開業と未成業という相反する結果となった理由もほぼ明らかである。開業した三山電気鉄道の場合には永松鉦山の銅の輸送、出羽三山参詣者の旅客輸送という確かな輸送目的があって、ルート選定と用地買収にもほとんど問題がなかったといえる。建設に至らなかった村山電気鉄道の場合には、平野部であるために一定の輸送物資や旅客が見込めるものの、輸送目的が一つに定まらず、したがってルートも一つに定まることがなく、地元地域社会がまとまって建設に向かい行動を起こすことができなかったということにある。

研究課題としては、まず両鉄道ともに株主名簿が発見できず、鉄道と地域の産業的基盤との関係を発起人からの推測でしか検討できなかった点である。株主資料の所在する地域での検討が必要である。また、発起人についての検討も不十分であり、村山電気鉄道の計画推進をした人物についての解明も必要である。しかしながら、開業できた鉄道とともに未成業の鉄道についても注目することが今後重要であると考えられる。

注

- (1) 河北町誌編纂委員会編 (1966) 『河北町の歴史 中巻』253頁による。
- (2) 西川町史編纂委員会 (1995) 『西川町史 下巻 近代・現代・民俗編』473-476頁。

- (3) 前掲(1)の853頁による
- (4) 大正11年(1922)4月23日付「山形新聞」
- (5) 山形県編(1984):『山形県史 第四巻 近現代編上』526-528頁を参考。
- (6) 山形県鉱山誌編輯委員編(1955):『山形県鉱山誌』83-85頁を参考。
- (7) 前掲(1)857-865頁を参考。
- (8) 山形県編(1986):『山形県史 第五巻 近現代編下』142-152頁による。
- (9) 山形電気株式会社編(1926):『山形電気株式会社沿革史』82-96頁を参考。
- (10) 前掲(5)の152頁
- (11) 大正11年(1922)12月15日付「山形新聞」
- (12) 大正12年(1923)7月19日付「山形新聞」
- (13) 大正13年(1924)2月1日付「山形新聞」
- (14) 大正13年(1924)5月21日付「山形新聞」
- (15) 大正14年(1924)6月27日付「山形新聞」
- (16) 大正14年(1925)10月1日付「山形新聞」及び大正14年(1925)12月26日付「山形新聞」
- (17) 大正15年(1926)12月15日付「山形新聞」
- (18) 大正15年(1926)12月23日付「山形新聞」
- (19) 大正14年(1925)8月19日付「山形新聞」
- (20) 国立公文書館所蔵『鉄道省文書』三山電気鉄道、「敷設免許の件」による。
- (21) 大正13年(1924)5月16日付「山形新聞」
- (22) 前掲(21)
- (23) 大正14年(1925)11月17日付「山形新聞」
- (24) 大正15年(1926)1月16日付「山形新聞」
- (25) 大正15年(1926)1月10日付「山形新聞」
- (26) 大正15年(1926)1月15日付「山形新聞」
- (27) 大正15年(1926)3月10日付「山形新聞」
- (28) 大正15年(1926)3月12日付「山形新聞」
- (29) 大正15年(1926)3月13日付「山形新聞」
- (30) 大正15年(1926)5月15日付「山形新聞」及び大正15年(1926)9月7日付「山形新聞」
- (31) 国立公文書館所蔵『鉄道省文書』村山電気鉄道、「寒河江町谷地町間鉄道敷設免許の件」による。
- (32) 国立公文書館所蔵『鉄道省文書』村山電気鉄道、

「寒河江町谷地町間鉄道敷設免許の件」による。

- (33) 国立公文書館所蔵『鉄道省文書』村山電気鉄道、「会社解散の件」による。

参考文献

- 青木栄一(1973):『軽便鉄道の盛衰』原田勝正・青木栄一『日本の鉄道-100年の歩みから-』三省堂, 144-171.
- 青木栄一・老川慶喜(1986):『軽便鉄道の普及』野田正穂ほか『日本の鉄道-成立と展開-』日本経済評論社, 148-156.
- 青木栄一(1990):『大都市地域における鉄道史研究の視点』鉄道史学8, 43-51.
- 青木栄一(1991):『交通地理学の展開とその系譜』『交通学説史の研究(そのIV)』運輸経済研究センター, 317-417.
- 青木栄一(1998):『鉄道史研究における地方史のアプローチの系譜』明大商学論叢80-1, 2, 1-19.
- 大島登志彦・石関正典(2007):『上毛電気鉄道の設立と創業期の鉄道計画に関する研究』『高崎経済大学論集創立50周年記念号』81-93.
- 葛西大和(1997):『明治・大正期の山形県における商品流通の変化』歴史地理学39-4, 1-24.
- 葛西大和(1998):『1870年代から1910年代に至る最上川舟運の変化』地理学評論71A-11, 824-844.
- 河北町誌編纂委員会編(1966):『河北町の歴史 中巻』河北町.
- 清水孝治(2006):『大正期の岐阜県可児郡における東濃鉄道の建設推進者の特性』人文地理58-2, 42-55.
- 長井政太郎(1935):『最上川の水運 下』地理教育22-2, 45-52.
- 長井政太郎(1941):『最上川の船着場(その二)』交通文化16, 529-538.
- 西川町史編纂委員会(1995):『西川町史 下巻 近代・現代・民俗編』西川町.
- 三木理史(1993):『軽便鉄道事業の地域的展開-明治末期~大正期の動向-』奈良大紀要21 175-186.
- 三木理史(1996):『近代日本の地域交通体系研究-研究

- 方法と問題点をめぐって. 人文地理 48 (1), 69-88.
- 三木理史 (2000) : 『地域交通体系と局地鉄道 - その史的展開 - 』日本経済評論社.
- 森口誠之 (2001) : 『鉄道未成線を歩く (私鉄編)』JTB.
- 山形県編 (1984) : 『山形県史 第四巻 近現代編上』山形県.
- 山形県編 (1986) : 『山形県史 第五巻 近現代編下』山形県.
- 山形県鉱山誌編輯委員編 (1955) : 『山形県鉱山誌』山形県鉱業技術研究会.
- 山形電気株式会社編 (1926) : 『山形電気株式会社沿革史』山形電気.