

岩手の開港と鉄道

「文明の風は鉄道線路に沿って吹くものなり、如何に最新文明を輸入せんとするも交通機関不備なるときは、その目的を達する能わざるなり、岩手振興の先決問題も畢竟するに交通機関の完備にあり。」(略)

これは大正八年一月十七日の「鉄道は地方開発の先駆者」と題する岩手日報社説の一部である。

現在の社会状況は当時とは異なっているけれども、鉄道は産業の開発、経済の発展、国民生活の向上のためには、やはりなくてはならない重要なものであることには変わりない。



日本の経済発展、岩手の経済開発、そして私達の生活の向上のために、鉄道の開港を望んでやまない。写真は花巻と北上間を走る列車。

我が國の経済文化の発達する時期において、その開拓者としての使命を輝かして来た鉄道に、今また東北の、そして、我が岩手振興の重要な役割を果してもうかねばならない。

そこで多年の懸案であった生橋線の着工決定、小本線延長工事の完成、東北本線の複線化等々鉄道の新線建設、改良が強力に進められているのときにあたり、県内の鉄道敷設の経過とそのことに扱われた先輩の努力を顧ることも無駄ではないと思ひ現在の新線計画、改良計画が資源開発に大きな役割を果すものであること等とあわせて記してみることにした。

県内鉄道建設の歴史的推移

東宮より高崎及び青森に至る鉄道を經營することになり、工事の計画は五つの区域に分けて行われることになった。

- 第一区 東京より高崎まで
 - 第二区 右中央(大宮)より白河まで
 - 第三区 白河より仙台まで
 - 第四区 仙台より盛岡まで
 - 第五区 盛岡より青森まで
- 第一区の着工が明治十五年六月五日に行われ、大宮まで開通したのは明治十八年三月十六日で、その後一関までのびてきたのは明治二十三年四月十日で、同年の十一月には盛岡まで開通し、青森までは二十四年九月一日に開通している。
- この東北本線の開通によつて当時の最新式の交通機関で(早カゴ) 十二日間かつた青森と東京間が二十五時間三十分

県内第一線は……

……釜石鉾山鉄道

我が国鉄道の第一線である横浜と新橋間二十九軒が開通したのは明治五年九月十二日であるが、県内鉄道の第一線は、我が國では横浜と新橋間以外には未だレールの姿さえ見なかつた明治七年、今から八十三年前の昔釜石鉾山が鉄道を運ぶために、大橋と釜石間十七軒の専用線の施設工事を始め明治十三年七月に竣功して輸送を開始した釜石線である。

その後明治十四年に日本鉄道会社が創設され第一着手として

十四日の岩手日報は「本日、鉄道会議を

鉄道院に開会し奥羽線に関する分は黒沢尻と横手間に軽便鉄道布設の件大正五年

度より工事着手につき協議し希望条件を附し原案を可決せり」と報じている。

この横黒線の布設案が議会で通過も政

党間の問題もあり、また横手と花巻を結ぶべきだとの運動。更に競争線として盛岡と大曲線等もあつたが、それらに先じて着工されたのは、この線の沿線の鉾山開港に目的がおかれたためでもある。

時あたかも歐洲戦争で金属、鉱物の需要は世界的に急迫してきており、当時の沿線には二百六十軒の鉾山があり、その鉾山からは銅、鉄、金、鉛等多量に産出していた。

鉄道建設の黄金時代……

……橋場線等着工さる

横黒線の着工が論議されていた大正五年当時は鉄道の改良主義と新線建設主義が相当はげしく論争していた。

この頃新線としてあげられていた線では

県内に関係あるものとしては、盛岡と花巻を結ぶ盛輪線布設運動、軽鉄の延長運動(遠野、有住、世田米、高田を経て大船渡に至る線) 大更と好摩軽鉄布設運動久八鉄道問題、大曲線(盛岡より磐石を経て秋田の大曲に至る線)等があつた。

しかしこれらの線の着工はなかなかきまらず、激しくそして根気強く運動がつけられた。

この軽便軌条は日露戦争の際、安東、奉天間に使つた軍用資材で、はじめ一関と大船渡に出る後年の大船渡線に使用するために払下げにきまつたものを岩手軽鉄に使つたともいわれている。

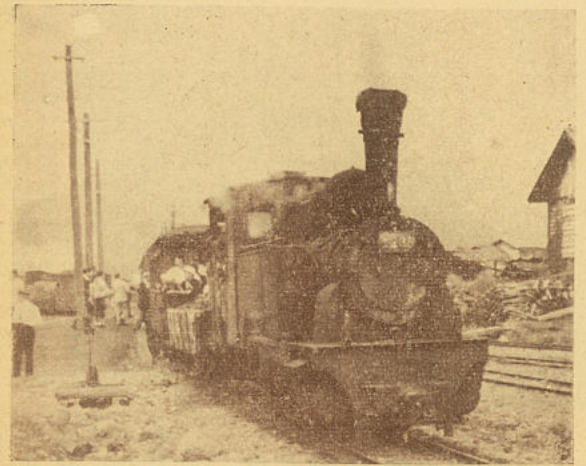
この軽鉄線は大正三年四月十八日晴山と仙人峠間を最後として完成している。その後鉄道に対する認識も次第に高まり、各地に鉄道敷設の誘導運動が盛んに行われるようになった。

大正四年一月十九日付の岩手日報は陸羽横断鉄道の前途と題して「石橋正造なる書記官が来県して物資の集散状況を調査した」と報告、その後大正五年二月二

岩手軽便鉄道会社……創立さる

その後しばらく県内には鉄道の敷設は見られなかつたが、明治四十四年五月十三日、岩手軽便鉄道株式会社が資本金百万円をもつて設立され、翌大正元年九月四日花巻と仙人峠間六十五軒の建設工事に着手した。

当時は東北本線が岩手県の真中を北上川流域に沿つて南から北に縦貫しているだけで現在の太船渡線、横黒線、花輪線、小本線、山田線等の支線もない時であつたから、二呎六寸の軽便鉄道に、どれだけ地方民の期待がかけられたかは想像にか



昭和18年9月17日、花巻～柏木平が改軌されるまで、更に昭和25年10月10日釜石線が全通するまでの花巻線を走つてきた8トンの英国製機関車(ケ231)

当工事請負者がないと悲観し、更に一

関し気仙沼間も大正九年の起工の予定で
あるが、のびるのではないかとわざわざ
れ、今までもり上つてきた新線建設の気
運が一気に下火となり、悲観的な報道が
連日紙上を埋めていた。

一方この年の(大正七年)八月には神
戸の鈴木商店が暴徒におそわれ、放火さ
れたことに端を発した、いわゆる米騒動
が各地に起きこの米騒動を契機として寺
内内閣が倒れ、我が国始めての政党内閣
といわれる政友会の原敬内閣が成立した

原敬内閣成立...

...ぼう大な新線計画

原敬内閣が成立したことによつて鉄道
の改良主義(憲政会)と新線建設主義(政
友会)の論争は当然建設主義が勝を制
するようになった。

そしてこの新設建設主義は陸軍の意見
も加担してますます強くなつていつた。

こうした政治、軍事の面から新線建設
政策が強力に進められることとなり大正
七年十二月二十五日にひらかれた鉄道会
議には、明八年から新に着工すべき鉄道
が附議されたが、そのうち岩手県関係の

新線計画は、

①青森県八戸より岩手県久慈に至る鉄道
大正九年度着工、大正十七年度完成で
工費三百七十万円

②岩手県好摩より秋田県花輪に至る鉄道
大正八年度着工、大正十七年度完成、
工費五百五十一万円

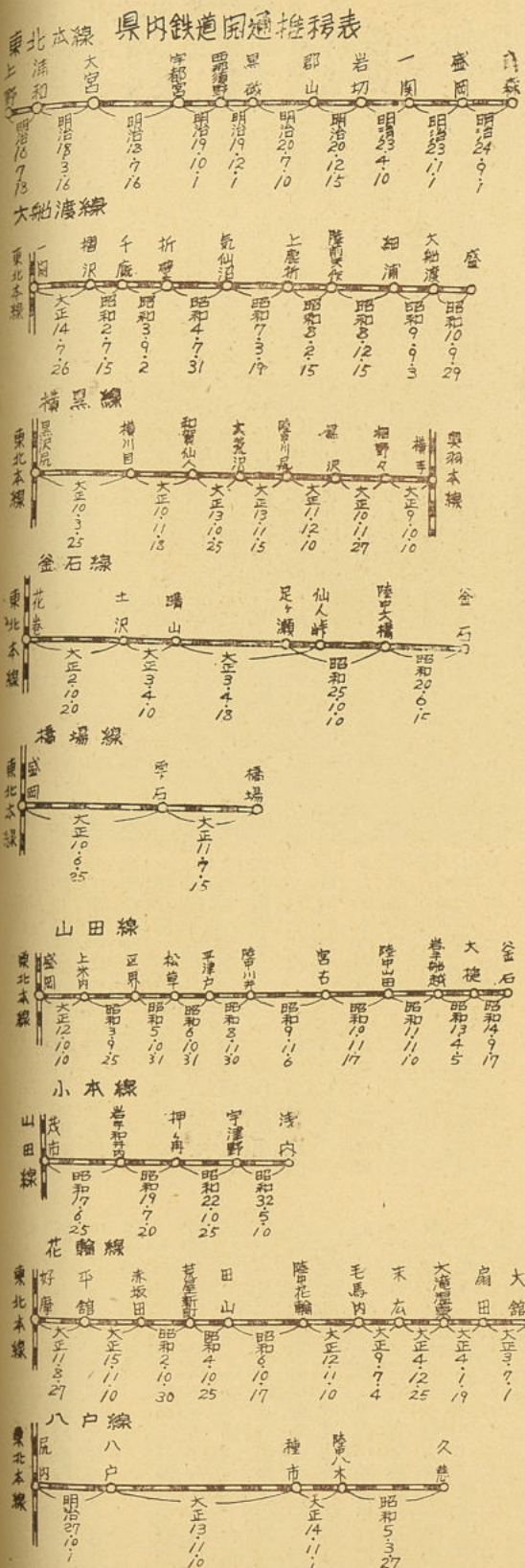
③宮城県気仙沼より岩手県大船渡に至る
鉄道
大正九年度着工、大正十七年度完成、
工費三百八十八万円

その後大正八年三月十一日の衆議院に
おいて八戸久慈間の軽便鉄道速成に關

する建議案が万場一致で可決された。

大正八年五月三十日付の岩手日報には
「盛岡宮古間に新線が発見され、横尾
鉄道技師が出張調査したこと」を報じ当
時の北田盛岡市長は「三十年來の懸案も
漸く目鼻がついて来た云云」とその喜び
を語っている。

とにかくこの当時大正五年から運動さ
れている三陸鉄道問題を始め(久慈大
船渡を結ぶ線、そのため八戸久慈、気
仙沼大船渡間の線を建設するというも
の)盛宮線、等鉄道の施設運動が盛に
行われていたが、地方々々の運動がまち
まちでアブ、ハチとらずになるのではな



いかと心ある人々が憂慮し運動を統一的
にすることが強く叫ばれた。
大正八年の七月十五日、いよいよ橋場
線の起工式が行われた。

一方盛宮線(現在の山田線)の実測が
川島鉄道院技手一行によつて大正八年八
月二十日から始められ九月二十九日に終
つてゐる。

そして同年
の十二月二十
二日の鉄道会
議に建設線と
して附議され
予算額は二千
七百五十万円
とされた。

翌年の大正
九年二月五日
には鉄道敷設
法委員会でも
決され、その
後第四十三回
帝国議会上
提され七月十
二日通過、七
月十七日には
貴族院本会議
に上提された

この貴族院
では、元鉄道
院副総裁であ
つた中村是公
氏などは「斯
くの如き不毛
の地に鉄道を
敷設して何の

横黒・橋場線の一部...

新線計画...国会を通過す

利益ありや、盛岡より山田に至る間は重
要町村なし、茫々たる原野にして猿住め
る国なり、国家は巨額の経費を投じて文
明の鉄道を敷き猿を乗せんとするや...」
という極端な反対論まで述べたことは有
名である。
ともかく七月二十七日にはこの貴族院
本会議を通過して盛宮線(現在の山田線
)の敷設が決定した。
この間郷土出身の原首相の尽力もさる
ことながら大矢具議会議長を始め県民一
致、協力のたゆまざる努力のあつたこと
を見逃してはならない。
そして八月二十九日には原首相を迎え
て提灯行列等盛大な祝賀会が行われた。

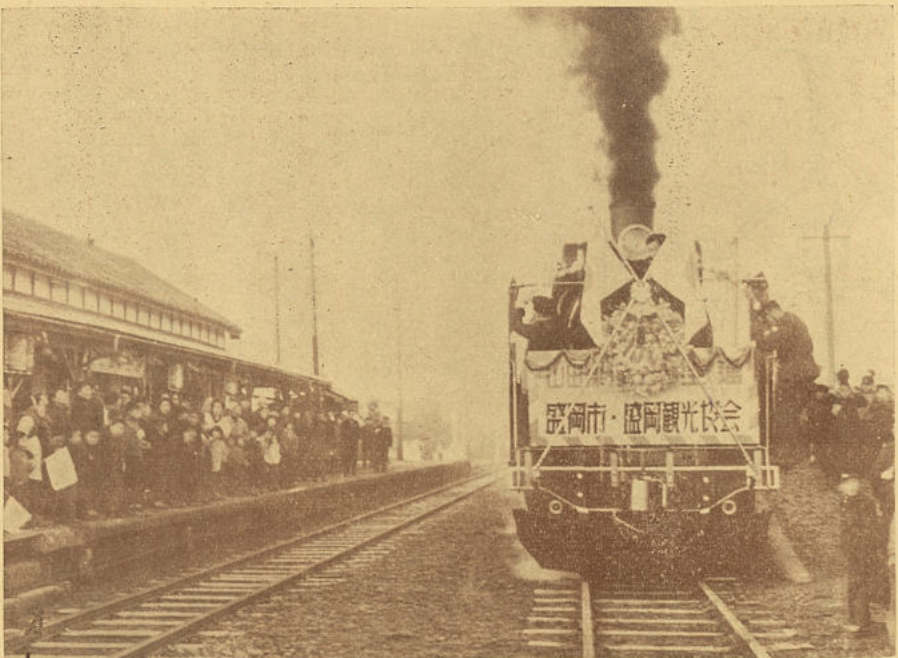
おける祝賀会はいとも盛大に挙行された
が、午後より遂に降り出した霖雨のため
折角の祝賀式も...」とある。
またこの日の喜びの為霽石村の酒造家
大久保千代松氏の如きは「当日の祝賀を
表すためその日何人をも問はず飲み放題
に飲み得るよう数石の清酒を提供するこ
と」としたり、とにかく霽石はじめ西根四
カ村の喜びの大ききことを伝えている。
多年の懸案であつた山田線の起工式も
この年(大正十年)十一月行われ、また
磐仙鉄道(大船渡線)は大正九年の着工
の予定であつたものがのびて、やはりこ
の年の十月七日に起工されている。
また横黒線の横川目仙人間は同じ年の
十一月十八日に開通している。

こえて大正十年三月二十五日には横黒
線の黒沢尻横川目間が営業を開始した
そして更に同じ大正十年の六月二十五
日には橋場線が開通している。
この日の模様を当時の岩手日報は次の
ように伝えている。

このように大正十年は岩手県の鉄道史
に大きな記録を残したのであるが、更に
また国においても第四十四国会に鉄道敷
設法中改正法律として、一躍一四九線一
万二千二百二十一軒(当時の既設線は一万六
百四十四軒)に達するぼう大な新線計画
を提出している。

「八十方県民の鶴首して待つたところの
橋場線、盛岡一霽石間十哩は愈々昨日を
もつて開通し、西行は午前六時十分盛岡
発、東行は午前七時二十分霽石発の混合
列車より運転を開始するに至つた。
この日や朝来曇天にして九時頃よりし
ばしば細雨を誘ひ天候を気遣はせたが、
正午すぎまでは本降りとなり霽石町に

この計画線のうち岩手県に關係のある
鉄道の計画は、
①久慈小本を経て宮古に至る鉄道
②山田より釜石を経て大船渡に至る鉄道
③小島谷より葛巻を経て斐野附近に至る
鉄道及び落合附近より分岐して茂市に
至る鉄道



国鉄史上、類を見ないとまで、いわれたほどの洪水の被害を、受
けた山田線も、関係者の異常なまでの努力と地元民の熱意によつ
て遂に29年11月21日、6年2カ月ぶりに復旧全通した。

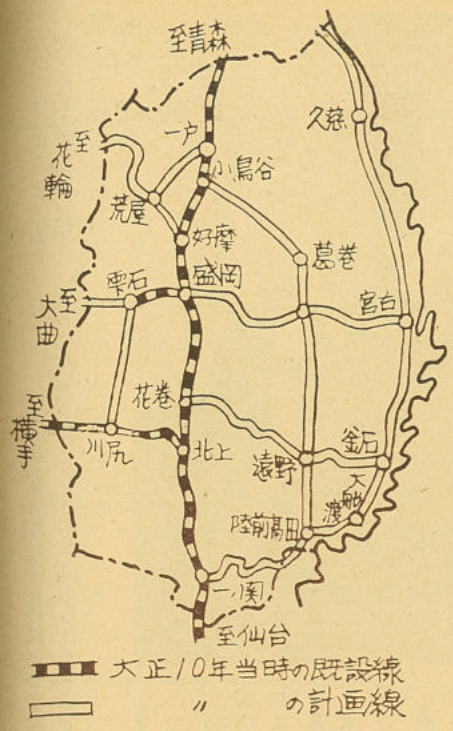
- ④川井と遠野を経て高田に至る鉄道
- ⑤一戸より荒屋に至る鉄道
- ⑥雫石より川尻に至る鉄道

この計画は三十年間に完成するものとして、可決されたのは翌十一年の第四十五議会であった。
大正十一年は橋場線の雫石と橋場間が七月十五日に開業し、
花輪線の好摩と平館間が八月二十七日に開業している。

更に横黒線の黒沢尻と陸中川尻間は十二月十六日に開業している。

山手線が海岸線かと争いをつづけていた久入線も海岸線として決定したのは大正十一年の六月七日であり第一工区、第二工区とも起工したのが大正十一年十一月である。

このように、現在県内に敷設されている



大正10年当時の既設線の計画線

る鉄道(東北本線、大船渡線、横黒線、釜石線、橋場線、山田線、小本線、花輪線、八戸線)のうちほとんどが大正年代それも五、六年から十年前後に着工されている。
この年代に着工されたものは、その後延長、改良が行われているがそれは省略(延長区間開通は別図参照)して戦後完成を見ている釜石線の広軌改良と山田線の復旧、小本線の着工の経緯を記してみよう。

小本線：着工さる

小本線は山田線の茂市から分れて大川内、岩泉を経て小本に至るものとして計画されている線であるが、将来は釜石と宮古と田老と小本と久慈につながるという三陸縦貫線の計画(前述のように大正六年頃すでに計画さる)の一部をなすもの

であり一方この地帯には豊かな下資源とほり大な森林資源があるためこの

鉄でもその重要性を認め、昭和十六年三月に第一期工事として茂市と宇津野間三十二キロ余りを着工し、戦争下の悪条件にもかかわらず、全国で唯一の建設線として工事が継続されたが、戦局の悪化により昭和二十年六月ついに工事が中止された。

しかしその後、この線の重要性から戦後の悪条件にもかかわらず工事が再び継続され、延長二千九百八十七米の押角トンネルの難工事を完成して昭和二十二年十二月宇津野まで開通した。

宇津野と浅内間は二十七年七月に工事が再開され、五年間の歳月と十二億二千四百四十万円の巨額を投じて一〇・九料が去る三十二年五月十六日開通した。

国鉄釜石線の発足から

現在まで

釜石線の前身である軽鉄は大正三年に花巻と仙人峠が開通し営業を開始しているが、貧弱なる軽便鉄道なるが故に花巻から釜石に行く旅客はまる一日を費し貨物は手小荷物が辛じて届く程度であった。

従つてこれを打開するためには、鉄道省が買取の上仙人峠を貫く以外になしという事になつて、買収運動が執拗に繰返された。
国有鉄道花巻釜石間延長九一キロ四分は、地方民多年の要望を充すべく大正十一年四月、法律第三十七号鉄道敷設法八

ノ二によつて「岩手県花巻より遠野ヲ經テ釜石ニ至ル鉄道」として確定し、昭和二年建設線に編入、昭和四年第五十六議会の協議を経たものである。

そして昭和十一年八月一日をもつて岩手軽便鉄道花巻、仙人間六五キロ四分が約一七〇万円で鉄道省に買収された上その経営に移され、同時にこの鉄道の改軌工事も仙人峠の開きくが当時の盛岡建設事務所に命ぜられた。

釜石線の線路選定は全線中最も難工事と予想された仙人峠、大橋間を如何に結ぶべきかを検討することから始められ、軽鉄が買収されない前の昭和四年五月にこの区間の地形測量が実施された。

昭和六年頃まではもつぱら仙人峠經由の路線が研究の課題となつていたが、この路線では工費は比較的安いが片勾配千分の三〇の隧道ができるのが好ましくないので大洞を経由する現在の路線が有望視され研究して本省の承認を得たのが昭和十一年十二月半ばであつた。

この路線は日本でも有数のむずかしい線と比較線は数十本あり地図が真赤になつたといわれている。
昭和十一年六月には土倉、足ヶ瀬トンネルに着工し、足ヶ瀬トンネルは昭和十五年十二月八日全長九百三十一メートルが竣工し土倉トンネルは昭和十六年十二月全長二千九百七十五メートルのうち釜石方二千メートルが完成した。
工事は十一年から五カ年計画でかゝつ

下閉伊郡民の悲願

山田線の復旧なる

山田線が不通になつたのは昭和二十二年五月十五日のカザリン台風に始まり、翌二十三年のアイオン台風では、早池峯山の山崩れが決定的な被害を与えたため六年間にわたるわが国の鉄道にはかつてない長年月の不通に悩む不幸を招いた。
カザリン台風では盛岡と宮古間のうち川内と箱石間を除き浅岸と千徳間が不通になつた。

この時の被害額は当時の金額で一六千六百六十六千円であつた。
この被害箇所は早速三十日から始められ最もひどい被害を受けた茂市と葦目間を除いて十月十九日に完工して列車も運転された。

茂市と葦目間は第三十二、第三十三閉伊川橋梁がケタが流されたり橋脚が傾斜したため応急復旧も長びき二十三年三月五日ようやく開通した。

その後致命的な被害を受けないようにと設計された本格的工事の進行中の二十三年九月十六日アイオン台風が襲来して全線の記録的な被害となり、線路はズタズタ橋梁は流され、被害額の見積も立たなかつたほどである。

この不通によつて山田線沿線の町村は絶海の孤島と化し、地方民は言語に絶する窮乏にあえぎ、甚だしきは生活の途をたゝれて祖先の地を去る者さえあつた。

この苦境から脱出するため山田線復旧促進期成同盟会はじめ全市町村民一致して復旧に総力をあげて早期開通を陳情したがなかなか思うように行かず、一時は放置されるのではないかと落胆したりしたが、民間運輸局鉄道施設課長クレイボ氏は「現状のままでは山田線を復旧することは、大平洋に金を捨てるようなものだ」とまでいつたが、砂防(薬師川の砂防)や洪水調節ダム(御山川ダム)の構築を始めたゆまに地元民の熱意が、そのクレイボ氏始め国鉄当局の認めるところとなつて昭和二十七年二月平津戸と茂市間が着工されるに至つた。

この間正式な陳情書類の書類は四十九件にのぼつたといわれている。
こうして山田線は遂に六年二月廿九日の昭和二十九年十一月二十一日地元民始め県民歡喜のうちに立派に開通した。

この山田線の全通により沿線の資源開発が促進されるとともに、盛岡と花巻と釜石と宮古と盛岡と岩手県では、はじめの鉄道循環線が誕生した。このことによつて、国立公園陸中海岸とともに内陸部の花巻、御所の両温泉郷の存在価値も高まり観光上からも山田線は新しい使命をおびてきている。

そのほか戦後には東北本線花巻と北上間の複線工事等が行われているが、それは次の項にゆずる。

だが戦争のため工事は中止されたり延期されたりした。

昭和十二年六月には花巻と土沢間の改軌工事に着手し、土沢、宮守間は昭和十三年三月、宮守、柏木平間は同年の六月に着工した。

遠野、柏木平間の着工は昭和十四年三月十九日で、その以後は昭和十八年まで残る新期工事は一切中止された。

昭和十七年末までは花巻と柏木平間は一応でき上つたが、軌道工事は昭和十七年八月二十日花巻より着手したが前途全く見透しがかず遠野まではおろか土沢で打切るといふことであつたが、結局当時着工の田瀬ダムの関係から柏木平までのぼすことになり、翌十八年九月十七日に到りようやく花巻、柏木平間三一キロ三分の営業開始を見た。

この当時はこれで全線中止するという噂まで飛んだが、戦争遂行上釜石線が遂行されなければならなくなつた。

即ち戦争の機微化とともに海運を全部陸送に転化する必要が生じ、加えて国内鉄鉱の増産と自給自足対策から釜石製鉄所拡張計画と大橋釜山の鉄石を八幡、広畑等へ陸送する関係から再び工期一年半を目ざす突貫工事が開始された。

この当時は学徒動員その他地方民の懸命な協力もあつた。

十九年十月十一日釜石と大橋間十六キロ五分の開通を見たが旅客は乗せないで鉄石を専らに運搬した。