

鉄道開通と上田地域の人々～鉄道反対運動は存在したのか

小田聖魅

1. 研究の目的

明治以降の日本の急速な近代化に際して鉄道の果たした役割は非常に大きい。一方で、多くの地域では住民が「宿場がさびれる」「煙で作物が枯れる」といった迷信的な理由から鉄道を町から遠ざけたという話が伝えられている。しかし最近では、これらの「鉄道忌避伝説」には根拠となる原資料が乏しく、信憑性の低いものが多いという研究もある¹⁾。

上田にも明治 21 年 8 月 15 日にはすでに官設鉄道が開通している。しかし多くの郷土資料は、上田駅の設置に際しては住民の反対運動があり、そのため駅や線路は当時の町の中心や北国街道を避けるように建設されたと記している。

しかし、明治 17 年には高崎まで、翌 18 年には横川まで鉄道が開通しており、当時の上田住民が鉄道に関して全く無知であったとは考えにくい。鉄道反対運動は実際にあったのだろうか。またもしあつたとして、それは建設計画に影響を及ぼすようなものだったのだろうか。以上について調べてみた。

2. 地域史に記された鉄道反対運動

上田駅付近の鉄道反対運動に関する郷土資料の記述には、およそ次の 3 つのパターンがみられる。

①「足が弱くなる」「風紀が乱れる」「桑が黒くなり蚕に良くない」などの風説により住民が建設に反対、妨害行為も起こったため千曲川の氾濫原だった現在の場所に駅が造られた。

：『上田市誌近現代編(4)変わる人や物の流れ』(2003 年) など (資料 1)

②当初は市街地北方の太郎山麓（現在の大星神社付近）に線路を通す計画だったが、付近一帯が良質の桑葉を産する桑園だったため住民が反対し現在のルートに変更された。

：『上田小県誌』²⁾(1968 年)、『海野町史』³⁾(1978 年) など

③当初は北国街道沿いに建設される計画だったが矢出沢・北塩尻付近に桑園を持つ住民が反対、南方の下川原に土地を求める政府に寄付する運動を展開するも下川原に桑園を持つ住民らが反発し、南北住民が対立する騒動に発展。結局下川原に敷設が決まったが妨害行為も頻発した。

：『上田近代史』⁴⁾(1970 年) など

「と語り伝えられている」などと表現している資料もあるが、ほとんどの資料はこれらを事実として記載している。

①の『上田市誌』は上田駅資料『沿革史上田駅』を根拠にあげている。②の『上田小県誌』『海野町史』、③の『上田近代史』は同様の記述が確認できた資料の中では最も古いものであるが、いずれも出典を記していない。またこれより古い市史・郡史などからは鉄道反対運動に関する記述は発見できなかった。

3. 『信濃毎日新聞』にみる当時の状況

当時の人々は鉄道をどのように迎えたのだろうか。明治 20 年 8 月 31 日から 21 年 8 月 16 日まで約 1 年間の信濃毎日新聞の 1~2 面記事を中心に調査した。⁵⁾

この時期、紙上では鉄道工事の進捗状況が頻繁に報じられているが、鉄道建設に対する反対運動や妨害行為、およびそれらによる計画変更を報じた記事は見つからなかった。それどころか、逆に県内各地で停車場を誘致する動きがあることがしばしば報道されているのである。

明治 21 年 8 月 15 日の長野～上田間開通と同時に開業した停車場は長野、篠ノ井、屋代、坂城、上田の 5 駅である。このうち坂城駅が設置された埴科郡では、南条村鼠宿と坂城村の間で停車場誘致合戦が行われたことが記事にみえる（資料 2）。このことは南条村の代表者が鉄道局に提出し

た「停車場敷地並道敷献納再懇願書」からも裏付けられる⁶⁾。また更埴でも、停車場が篠ノ井と屋代のどちらに置かれるかを巡り関係者の間で様々な憶測や期待が渦巻いていた（資料3）。こうした状況の中で上田だけが駅の設置に反対したとすればむしろ不自然ではないだろうか。

当時の新聞記事から、すでに地域振興への期待から停車場を誘致しようとする動きが盛んだったことは明らかである。同時に、鉄道建設はあくまで「お上」の事業であって、住民が停車場設置を願い出たとしても、その実現は当局の意向次第であったこともうかがえる。たとえ住民が鉄道建設反対の請願書を提出するなどの運動を行ったとしても、よほど合理的な理由がないかぎり却下されたであろうと考えるのが自然ではないだろうか⁷⁾。

4. 『上田郷友会月報』が伝える当時の様子

当時の上田の様子を知る手がかりとして『上田郷友会月報』⁸⁾があるが、明治18年から21年にかけての記事の中に、各町が結束しての組織的な反対運動や、南北住民の対立による騒動事件などがあったことを裏付けるものは見当たらない。工事の進捗状況を伝える記事からは、むしろ鉄道開通による利便や利益を期待する人々の様子が伝わってくる。明治21年3月の「郷里通信」欄は鉄道開通への期待を述べるとともに、「便利と繁盛」のため町民から費用を集めて停車場へ続く道路を開削する計画について報じている（資料4）。また同年6月には、鉄道開通による上田の発展を期待して上田商工会が設立されたことが記されている⁹⁾。

興味深いことに、上田駅開業直前からその数年後にかけて『上田郷友会月報』の一部の筆者はこうした動きに批判的な意見を寄せており（資料5）¹⁰⁾、『長野県政史』はこれを当時あった鉄道に対する反対意見の根拠としている¹¹⁾。しかしこれらはいずれも鉄道誘致に狂奔する世論に苦言を呈する内容であり、組織的な反対運動やそれによる計画変更があったことの裏付けとはなりえない。実際に反対運動が起こっていたならばそのことが真っ先に報じられてもよいはずだが、こうした記事は全く出てこないのである。

5. まとめ

いわゆる「鉄道忌避伝説」は一般に、「人々は最初無知のため鉄道を拒んだが、最終的には受け入れて町は栄えた（または拒否したため衰退した）」という型にそって語られる。しかし、ごく初期ならともかく明治10年代後半から20年代ともなれば、新聞・書籍などのメディアを通じて鉄道に関する知識はある程度広まっていたと思われる。もちろん個人的な反対意見はあったであろうし、政府に対する不満が鉄道に対する妨害行為として現われるといったこともあったかもしれない¹²⁾。だが少なくとも『信毎』や『上田郷友会月報』の紙面から判断する限り、当時の世論は鉄道反対よりもむしろ鉄道誘致が大勢を占めていたと考えられるのである。

汽車を始めて目の当たりにした人々の驚きには現代の私たちの想像を超えるものがあっただろう。しかし一方で、人々は鉄道がもたらす利害を現実的にとらえ、積極的に誘致することで地域振興を図ろうとしていた。このことは現代の新幹線や中央新幹線（リニア）、高速道路などの計画に対する沿線各地の反応を思い起こさせて興味深い。

鉄道開通により、上田はやがて東京を始めとする各地と直接結ばれることになったが、同時に上田の人々もまた東京を中心とする資本主義社会の「生存競争」¹³⁾に否応なく組み込まれていくことになった。人々は便利になった生活を享受しつつも、一方で慣れ親しんだ郷土が急速に様変わりしていくことに戸惑いを覚えはしなかつただろうか。しかしもはや近代化の歩みを止めることはできない。もう鉄道のなかつた時代には戻れないのである。こうした

鉄道に対する相反する思いが、時代をさかのぼって「鉄道忌避伝説」を生み出す一因になつたと考えることはできないだろうか。この仮説にはさらなる検証が必要であろう。

<注・参考文献>

- 1) 青木永一『鉄道忌避伝説の謎：汽車が来た町、来なかつた町』(歴史文化ライブラリー；222) 吉川弘文館、2006
- 2) 上田小県誌刊行会『上田小県誌』第3巻社会篇、小県上田教育会、1968、p.447
- 3) 中沢好富『海野町史』海野町商店街振興組合、1978、p.145
- 4) 上田市史編さん委員会『上田近代史』上田市、1970、p.118-119
- 5) 信濃毎日新聞社『信濃毎日新聞データベース』(<http://db.shinmai.co.jp/Search/php/index.php>) 内の『明治・大正・昭和紙面検索』を利用した。なお、今回は明治20年8月30日以前の記事をすべて確認することはできなかったが、県立長野図書館に依頼したレファレンスでも反対運動を裏付ける新聞記事その他当時の資料は発見できなかったとの回答を得た。
- 6) 坂城町誌刊行会『坂城町誌』下巻歴史編2、1981、p.240
- 7) 字数が足りないためここで詳しく取り上げることはできないが、当時は大規模な土木工事の技術が未熟であったため、線路の敷設にあたっては地形や勾配などの地理的な要素が重視された。上田を含め、屋代から小諸付近までの線路は千曲川に沿い、河岸段丘上に登ることを極力避けたルートをとっているが、これは当時の常識に基づく合理的な判断と考えられる。このことは『信濃毎日新聞』明治21年7月12日号から3回にわたって掲載された直江津～軽井沢間の路線に関する「鉄道局報告」（「官報」からの抄録とある）からも推察できる。
- 8) 上田出身の上京学生らによる組織「上田郷友会」の機關紙として明治18年に創刊。同会の中心的な人物に山極勝三郎、小河滋次郎、勝俣英吉郎、宮下鉄太郎らがいる。
- 9) 『上田郷友会月報』第20号、上田郷友会事務所、1888、p.27-28
- 10) 他の例としては、第19号（明治21年5月発行）に掲載された宮下鉄太郎『利器は経済の調和を破る』などがある。なお、資料5があげている反対意見には『上田市誌』に記されたものと共通する部分が多くみられるため、『上田市誌』が根拠とした『上田駅沿革史』がこの記事を元に書かれたという可能性も考えられる。（今回は『沿革史上田駅』を実際に確認することができなかった。刊行年も不明だが、恐らく後の時代になって編纂されたものと思われる）
- 11) 『長野県政史』第1巻、長野県、1971、p.458
- 12) 10)には、明治23年から25年にかけて鉄道に対する妨害事件が頻発したため、これを防ぐようにとの「長野県訓令」が再三県知事から出されたとの記述がある。また、『長野県史』近代史料編第7巻交通・通信（長野県史刊行会、1981、p.554-555）にも鉄道敷設工事妨害に対して発せられた同様の訓令が収録されている。一方で、『上田郷友会月報』第48号（明治23年10月）に「汽車妨害」、同第72号（明治25年10月）にも「汽車進行妨害」の記事があるが、両記事とも犯人を「悪漢」と呼び、「如何なる心違ひより無法の振舞致し」「實に慨嘆に堪えざるなり。宜しく厳刑に処して後來を戒むべきなり」と述べていることから、少なくともこれらが住民大多数の意思に反する非難すべき行為と考えられていたことがわかる。なお、明治10年代から20年代前半にかけては自由民権運動が高揚をみせた時期でもあった。
- 13) 『上田郷友会月報』第22号、上田郷友会事務所、1888、p.20

◆地域史に記された鉄道反対運動

資料1 【上田市誌編さん委員会『変わる人や物の流れ』（上田市誌近現代編；4）上田市、2003, p. 94-95】

「上田駅の資料『沿革史上田駅』によれば、このころの人々の汽車に対する考え方やうわさは、次のようなものでした。

- ・丈夫な足が弱くなったり、大事な土地が潰れてしまう
- ・石すみ(石炭)を焚くので桑が黒くなり蚕によくない
- ・つちかた(土方)がきて娘や女をさらっていく
- ・流行が入ってきて、売る物は安く買うものは高くなる
- ・吉原や島原に通ずるので、男が益々堕落する

このため、「絶対に汽車は通さない」と地元は強く反対します。柳町、木町、原町を中心に紺屋町、西脇、鎌原が反対同盟を結んであくまでも汽車は通さないという姿勢を示しました。(中略)

当時の上田町の中心は、北国街道が通っていた柳町・木町・原町の土橋付近でしたので、駅は鉄道線路と北国脇街道が交差する諏訪部地籍に計画されます。しかし、諏訪部を中心に絶対反対の態度が強く、設計の棒や杭を抜き捨てるなどの妨害行為まで起こったと語り伝えられています。

そこで、駅の位置は現在の場所になったのです。」

◆『信濃毎日新聞』にみる当時の状況

資料2 【『信濃毎日新聞』明治21年7月31日】

「◎停車場設置願 塙科郡鼠宿地方の人民は、過般本県を経てその筋へ停車場の設置を請願し置きたる処、いま以て何等の音沙汰もこれなきに依り、更にその設置を請願せんとて目下専ら奔走中なりと云う。(以下略)」

資料3 【『信濃毎日新聞』明治21年5月13日】

「◎更埴停車場 当地鉄道筋の中、篠ノ井屋代間に設くべき停車場は当初よりその位置につき種々の説ありて、当局者は屋代に置くべしといひ、希望者は篠ノ井に置きたしといひ、見込区々として実際の話が解らず、吾々かつて果して屋代に置かずはならぬ場合に至らば、篠ノ井にはぜひ特別停車場の設かるべからずと論じもし望みもしたる処なりしが、今聞く処によれば該停車場はこの両地ともに之を設置さるとの内決も在る由にて、未だ判然とせざれども多分その運びに至るならんといえり。」

◆『上田郷友会月報』が伝える当時の様子

資料4 【『郷里通信』、『上田郷友会月報』第17号（明治21年3月）p. 46-47】

「かねてより人も我も待ち構えし信越鉄道線路も、掛員の勉強にて既に直江津長野間は出来上りて荷物の運送も往来來絶えざるよし。されど長野と当地との間は寒氣の支ゆる処、せんことなく鶯の春待つ心地して、暖和の候に更に工を起して本年中には必ず完成の積りなりと聞けば、遠からず北海の鮮魚漬刺として当地の市に上りて膳部の調理其面目を新むるを想えば喜ばしくもまた待遠し。就て停車場は当地車坂下と定まりたるを以て、便利と繁盛とをはかりて原町一直線に貫かんとて、去る頃これを町会に附し議決を以て経費六千円と定まりしが、さて出途方の一段に至って異説まちまちにて纏りの附くべくも見えざりしが、遂に財産に依り出費することと定りて、財産を一等より十等に分ち一等を百円十等を十銭と定めその等級に応じて徵集することとなれり。もしその功を遂ぐるの日は当地の観ざらにその美を増しその盛も見るべきなり。ただ屈指これを持つ。」

資料5 【新介石坊「鉄道布設漫言」、『上田郷友会月報』第76号（明治26年1月）p. 6-11】

「騒哉鉄道問題、彼の比較線路なるもの一度議会に於て決定せられてより、これに關係あるの地方は皆我に線路を取らんと欲し、競争又競争、果ては運動委員、請願委員、上京、奔走、集会、訪問、意見書配布、それよりなお進んでは議員招待、一回の費は百金二百金、多きは一万金、その出所を尋ねれば皆熱にウカサレたる地方人士の囊中より走り出づるなり。(中略)」

アア誰か鉄道を以て文明の利器と云うや、文明とはソンナ物質的の進歩のみの云いにはあらざるなり。知らずや、鉄道は奢侈輕薄を輸入し以て玄朴の美風を滅却するの具にして、取りも直さず東は江戸吉原に通するの土手八丁、西は京の島原に達するの花道なるを。

(中略)上来说法するが如く、鉄道なるものは純朴なる地方の美風を滅却しこれに奢侈輕薄の惡風を与え、毫も經濟上に利益を加ふる処なく、而して彼の貧富の懸隔をますます助長せしめ、併せて人の健脚を暴殄するの具たるに留まるのみとせる。この如きものに向い自ら好んで之が布設を希望するの要は何処にあるや。」

(字体・仮名づかい・句読点等は適宜改めた)