

# 近現代の交通遺産からみる奈良の産業と地勢

岩 井 洋

## はじめに

本稿の目的は、奈良県における近現代の交通遺産を紹介するとともに、その成立・衰退・廃止を通して、奈良の産業と地勢の変化について論じることである。事例としては、成立年代順に、大仏鉄道、天理軽便鉄道、奈良安全索道、五新鉄道の四つをとりあげる。

ここでいう「交通遺産」とは、簡潔に言えば「交通に関わる歴史的構造物とそれに付帯する装置群」といえるが、本題にはいるまえに、関連する「近代化遺産」「近代土木遺産」「近代化産業遺産」などの諸概念についても簡単にふれておく。

文化庁は、平成二年（一九九〇）より「近代化遺産総

合調査」に着手し、各都道府県の教育委員会を実施主体として調査がおこなわれてきた<sup>①</sup>。平成五年、文化庁は重要文化財の種別として「近代化遺産」を設け、同年、群馬県の碓氷峠にある煉瓦造りの鉄道アーチ橋群と秋田県の藤倉水源地の水道施設が、近代化遺産としては第一号の国の重要文化財に指定された<sup>②</sup>。

「近代化遺産」とは、「近代化を担った各種の構造物や工作物を意味し、土木・交通・産業遺産の三種類がある。これには、施設に係る設備・機械・家具・備品類や機関車・車両・自動車など<sup>③</sup>」もふくまれる。これにしたがえば、「交通遺産」は「近代化遺産」にふくまれる部分もあるが、「近代化を担った」という基準に照らし合わせれば、これに適合しない「交通遺産」も存在す

ることになる。

文化庁の「近代化遺産総合調査」に呼応するように、平成五年から、土木学会は「近代土木遺産」の全国調査をおこなった。<sup>(5)</sup>土木学会は、幕末から第二次世界大戦頃までにつくられた土木施設のうち、現存しているものを「近代土木遺産」と定義している。<sup>(6)</sup>「幕末から第二次世界大戦頃まで」という時代的制約を考えると、これにふくまれない「交通遺産」も多くみられるが、時代的制約のぞけば、「交通遺産」は「土木遺産」と重なりあう部分が多い。

また経済産業省は、産業近代化の過程を物語る、数多くの建造物、機械、文書などを「近代化産業遺産」と位置づけ、その価値を「地域活性化に役立てることを目的」として、産業史や地域史のストーリーを軸に、相互に関連する複数の遺産により構成される「近代化産業遺産群」にまとめている。<sup>(7)</sup>「近代化産業遺産群」のリストには、鉄道をはじめとする交通に関する遺産も含まれているが、「近代土木遺産」と同様に、「産業近代化の過程」という制約をのぞけば、「交通遺産」も「産業遺産」の

一部であるといえる。

経済産業省の場合、「近代化産業遺産」を地域観光資源として活用し、地域経済活性化の一助とするという明確な意図がみえるが、交通遺産を観光資源として活用する可能性について考えるとき、「産業観光」という言葉についてもふれておく必要がある。

須田によると、「産業観光」とは「歴史的文化的価値のある産業文化財（古い機械器具、工場遺構等のいわゆる産業遺産）、生産現場（工場、工房、農・漁業等）、産業製品を観光対象（資源）として人的交流を促進する観光活動をいう」。<sup>(8)</sup>これによれば、本稿で紹介する交通遺産も、十分に産業観光の対象となりうる。<sup>(9)</sup>

筆者は本誌の前稿<sup>(10)</sup>において、青山茂の提唱した「奈良学」についてふれたが、奈良学では奈良の素晴らしさを発信する「レポーター」としての役割も重要視されていた。その意味で、本稿は奈良県の交通遺産に関するレポーターの試みである。なお、本稿でとりあげる個々の事例については、すでに先行研究で明らかにされており、あらたな歴史的発見をここに示すわけではない。むしろ

る、事例を通して交通遺産が産業観光につながるような視点を提供したい。

### 大仏鉄道と路線の変貌

最初に紹介するのは、明治時代に加茂（京都府木津川市）と奈良を結んだ、通称「大仏鉄道」（大仏線<sup>11</sup>）である。その名称がしめすように、この路線は東大寺の大仏への参詣を中心とする奈良への観光客誘致をねらっていた。その意味で大仏鉄道は、特定の寺社等への参詣客輸送をおもな目的とした「寺社参詣鉄道」のひとつであるといえる。

明治三一年（一八九八）、関西鉄道は加茂から大仏までの八・八キロの路線を開通させ、翌年には大仏から奈良まで一・一キロの路線を延長した。大仏駅は、奈良駅（現・JR奈良駅）の北一キロ、東大寺転害門から西に一キロの場所（現在の奈良市立佐保小学校あたり）に設置された。

関西鉄道は、明治二一年（一八八八）に株式会社として設立され、二三年に四日市（三重県四日市市）へ柘植

（三重県伊賀市）へ草津（滋賀県草津市）、二四年に亀山（三重県亀山市）へ津（同津市）の支線、二八年には四日市へ桑名（三重県桑名市）へ名古屋の核路線を開通させた。これで名古屋、草津、津の三方向から柘植まで路線がつながった。そこで関西鉄道は、名古屋から奈良、さらには加茂から木津や四条畷をへて大阪へと西に勢力を伸ばす計画をすすめた。明治三〇年（一九九七）には、柘植へ上野（三重県伊賀市）へ加茂の路線が開通した<sup>12</sup>。そして、その翌年、大仏鉄道が開業した。

大仏鉄道は、当初、伊勢や名古屋から東大寺の大仏に一番近い駅としてにぎわったが、それもつかの間のことで、関西鉄道による路線拡張は、人の流れを大きく変えていくことになる。関西鉄道と同じ年に設立された大阪鉄道は、大仏鉄道開通時には、湊町（現JR難波駅）へ柏原（大阪府柏原市）へ王寺（奈良県北葛城郡）へ奈良、王寺へ高田（奈良県高田市）へ桜井（同桜井市）の路線を開業していた。三三年、関西鉄道は大阪鉄道を吸収合併し、名古屋から大阪まで西進する計画は達成された。これにより、皮肉にも大仏駅の地位は急激に低下した。

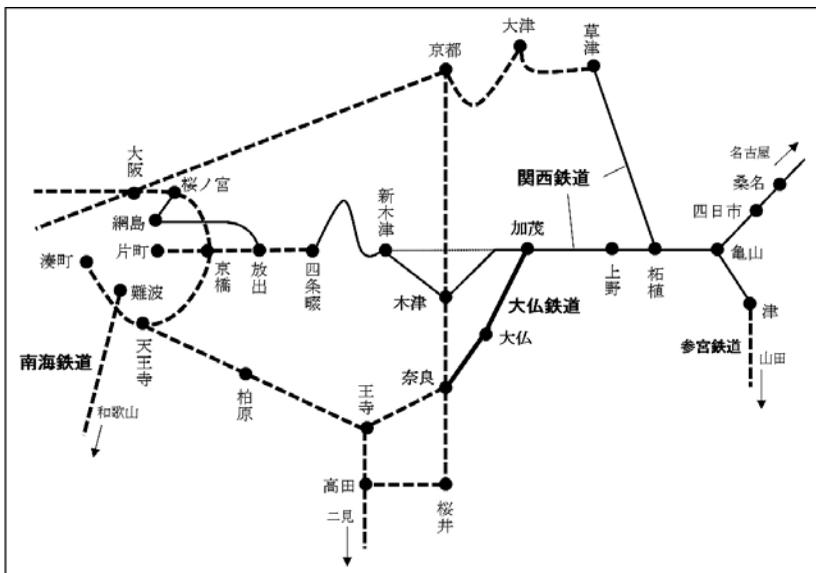


図1 大仏鉄道関連路線図<sup>(14)</sup>

大仏参詣のニーズはあったにせよ、大仏駅よりも奈良駅を利用することとなり、開業から三年後の三四年には、乗降客数が激減している<sup>(15)</sup>。また、大仏鉄道は奈良山丘陵を横切るため、四〇分の一の急勾配（百メートルで二・五メートルのぼる）を上下しなければならず、汽車の速度は遅く、馬力がない場合、黒髪山（奈良市）をのぼることができず、乗客がおりて車両を押し上ったといい、決して快適な路線ではなかったという<sup>(16)</sup>。このような輸送上の難点を克服すべく、平坦な加茂→木津→奈良ルートがつくられ、明治四〇年（一九〇七）、大仏鉄道は存在意義を失い、開業からわずか九年で廃止となった。

関西鉄道は、片町（大阪市都島区）→四条畷（大阪府大東市）の路線をもつ浪速鉄道と、加茂・木津間の路線免許をもつ城河鉄道を吸収合併したことで、名阪間で大きく勢力を伸ばした。関西鉄道は、このほかにも紀和鉄道、南和鉄道、奈良鉄道などを次々に吸収合併していった。しかし、大仏鉄道が廃止になった年、前年に公布された「鉄道国有法」により、関西鉄道が所有する路線は国有化された。同法は、私鉄を国有化し、全国の鉄道網

を国有鉄道に一元化するものである。

この結果、大阪↗奈良↗名古屋は関西本線、奈良↗桜井↗高田は桜井線、そして奈良（路線は木津から）↗京都は京都線となった。これを見るかぎり、奈良は交通の要衝であつたようにみえる。しかし、その後、現在にいたるまで、とりわけ観光産業に関して、交通上の利便性が活かされてきたとは考えにくい。奈良は「滞在地」としてよりも「通過点」として考えられていることは、各種の調査からもあきらかである。<sup>17</sup> 昨今のリニア中央新幹線の新駅設置に関する議論をみると、鉄道路線の変化による地勢の変化について、もういちど歴史を見直す必要性が感じられる。

ちなみに、大仏鉄道の姿をいまに伝える、ランプ小屋、橋台、橋梁、トンネルなどが残され、関連の自治体である奈良市と木津川市が共同で「幻の大仏鉄道 遺構めぐりマップ」を作成・配布するとともに、ウォーキング・イベントも行われている。また、平成三〇年（二〇一八）四月には、「大仏鉄道開業百二十年記念 大仏鉄道フェスタ」（木津川市主催）が開催された。

### 天理軽便鉄道と天理教

次に紹介するのは、大正四年（一九一五）に新法隆寺駅（現斑鳩町阿波）から天理駅（天理市）を結んで開通した「天理軽便鉄道」（以下「天理軽鉄」<sup>18</sup>）である。

「軽便鉄道」とは、一般には線路の幅がせまく、安価に建設された小規模な鉄道を意味するが、厳密には、明治四三年（一九一〇）に公布・施行された「軽便鉄道法」によつて建設された鉄道をさすといえる。同法の条文はわずか八条からなり、規制はゆるやかであり、認可があれば道路上に軌道を敷設することが可能だった。同法が施行された背景には、前述の「鉄道国有法」（明治三九年）により、政府が鉄道を国有化するために多大な費用を要し、地方に鉄道を敷く余力がなかったという実情がある。また「私設鉄道法」（明治三三年）に定める条件も厳しく、民間が新規に鉄道を敷設することは困難であつた。

そこで政府は、比較的ゆるい規制のもとで、地方鉄道の建設を推進するために軽便鉄道法を施行した。さら

に、同法施行の翌年には「軽便鉄道補助法」が施行され、軌間（レールの間隔）が二尺六寸（約七六二ミリ）以上の軽便鉄道路線に関しては、毎営業年度の収益が、建設費に対して一年五パーセントに満たない場合、五年間にかぎり補助をすることが定められていた。このよう

にして、政府は地方鉄道の振興をめざした。その結果、全国で軽便鉄道建設ブームがおこった。ちなみに、大正八年（一九一九）、「地方鉄道法」が施行され、軽便鉄道法が廃止されたが、その前年までに存在した軽便鉄道は全国に一三五路線あった。そのうち、奈良県には天理軽鉄のほかに、長谷鉄道、吉野鉄道、大和鉄道、生駒鋼索鉄道などがあつた。<sup>(19)</sup>

さて、前置きがなくなつたが、天理軽鉄は、大阪方面から天理教会本部に参拝する信者を輸送することを目的に開業された。当時、大阪方面からは関西本線で奈良まで行き、そこから桜井線で丹波市まで南下するか、途中の法隆寺で下車し、そこから丹波市へむかうほかなかつた。そこで、天理軽鉄が建設された。計画段階では、起点は法隆寺、終点は丹波市という名称だったが、

関西本線に法隆寺駅があり、また桜井線にも丹波市駅があることから、それぞれ新法隆寺と天理に変更された。開業時、額田部・二階堂・前栽の三駅が開設されたが、大正五年（一九一六）に新法隆寺と額田部のあいだに安堵が新設された。

天理軽鉄を理解するためには、天理教自体について概観しておく必要がある。天理教は、江戸末期の天保九年（二八三八）、中山みき（一七九八―一八八七）が神の啓示をうけて創始した新宗教である。天理教では、世界を創造した「親神様」（天理王命）が人間を創造した場所を「ぢば」（現在の神殿中央）と呼び、信者がそこに足を運んで参拝することを「おぢばがえり」と呼ぶ。特に、教祖誕生祭（四月十八日）、元旦祭（一月一日）、春季大祭（一月二六日）、秋季大祭（十月二六日）、毎月二六日の月次祭などは重要な行事である。また、教祖の死後十年ごとに年祭がおこなわれている。

折しも、天理軽鉄が開業された大正四年は、翌年に教祖三十年祭をひかえていた。当時、天理教では、「おぢばがえり」に多くに信者が参拝できるように、教会本部

の大規模な拡張工事がすすめられており、それはのちに「大正普請」と呼ばれた。この「普請」のため、奉仕活動に天理教本部にむかう多くの信者を天理軽鉄は輸送した。天理教では、信仰を広めることと建築が密接に関係しており、<sup>(21)</sup> 教団用語にも建築用語が多い。たとえば、信者のことを「ようぼく（用木）」と呼ぶ。これは、教祖の死後、神の言葉を取り次ぐ役割をした飯降伊蔵（一八三四～一九〇七）が大工であったことも深く関係しているといわれる。このように、天理軽鉄の成り立ちを考えるうえで、〈天理教Ⅱ建築Ⅱ奉仕Ⅱ移動〉といった関連性を理解する必要がある。

さて天理軽鉄は、新法隆寺↗天理を一日十三↘十五往復、三四分で結んだが、軌間七六二ミリ、一車両は四人乗りと小さく、大祭のときなどは客車が不足するたため、貨車までが代用客車として使用されたという。しかし、信者だけで採算がとれる路線ではなかったし、往路・復路の両方を利用する客は、当初の見込みよりもすくなくかった。これは、往路は利用しても、復路は天理から奈良に出て、奈良から関西本線で大阪に帰る客が多かつ

たためであると考えられる。<sup>(22)</sup>

さらに天理軽鉄にとって脅威であったのは、現在の近畿日本鉄道（以下「近鉄」）の前身である大阪電気軌道（大軌）の存在である。大軌は、大正三年（一九一四）に大阪上本町↗奈良間（現在の近鉄奈良線）を開業し、六年、西大寺↗橿原神宮間に畝傍線（現在の近鉄橿原線）を建設する申請をだした。そしてこの申請は、天理軽鉄と大和鉄道の買収を条件に認可された。そして、九年、天理軽鉄は大軌に一切の権利を譲渡し、翌年、天理軽鉄の名称は消え、「大軌電車」に名称変更された。<sup>(23)</sup>

その後、大正十一年（一九二二）、畝傍線と大軌電車（旧天理軽鉄）の交点に平端駅（大和郡山市）が開設され、平端↗天理間は天理線、平端↗新法隆寺間は法隆寺線として分離された。さらに、大阪上本町↗天理間に直通電車を運行することを想定し、天理線の軌間を七六二ミリから一四三五ミリの標準軌に拡張するとともに電化した。これで、天理軽鉄のなごりは法隆寺線のみとなったが、それも旅客数の減少と、戦時下で武器生産に必要な金属資源を回収するための「金属類回収令」の影響も

あり、昭和二〇年（一九四五）には運転中止となり、二七年には廃止となった。なお、天理線は、現在、近鉄天理線として運行されている。

天理軽鉄の遺構は、橋台と築堤がわずかに残っており、安堵町歴史民俗資料館（生駒郡安堵町）には関連する資料が所蔵されている。

天理軽鉄の交通遺産としての重要性のひとつは、宗教名を冠した唯一の路線であるとともに、信徒の輸送を第一目的にしていたという希少性である。したがって、天理軽鉄を理解するためには、天理教の動きとも関連させて考える必要がある。もうひとつの重要性は、大仏鉄道とも共通するが、天理軽鉄が、鉄道会社の吸収合併等による路線の変更と、それによっておこる人の流れと地勢の変化について考えるためのヒントとなることである。

### 奈良安全索道と大和高原

奈良盆地のことを「国中」、奈良県東部の高原地帯のことを「東山中」呼ぶならわしがある。東山中は、「大和高原」とも呼ばれ、笠置山地、宇陀山地および室生山

地に属し、奈良市、天理市、桜井市の東部高原地域と、山辺郡山添村、宇陀市および宇陀郡の高原地域をさす。

この大和高原（東山中）と奈良盆地（国中）を結んでいたのが「奈良安全索道」（以下「安全索道」）である。「索道」とは、スキー場のリフトのように、高所と低所にはられたロープ（索条）に輸送機器（搬器）をつりさげ、貨物や旅客を運ぶものである。奈良盆地と大和高原は地形的な制約から、両者を結ぶ交通網の整備が遅れていた。そこで、大正八年（一九一九）十月、奈良安全索道株式会社が奈良市京終町肘塚（現奈良市肘塚町）から添上郡田原村天満（現奈良市茗荷町）までの約八キロの架線を完成させた。続いて、十年十二月には天満から都介野村針（現奈良市針町）までの約六・一キロ、さらに十一年十一月には針から都介野村小倉（現奈良市小倉町）までの約二・七キロが完成し、全線約十六・八キロの安全索道が完成した。中継駅は、京終駅、天満駅、針駅、小倉駅の四駅で、のちに八反田駅（現奈良市矢田原町）と山田駅（現天理市山田町）が設置され、六駅となった。はじめは木製の支柱が百十一基あったが、昭和四

年（一九二九）に全線鉄塔にかけえられたという。運転速度は自転車程度で、一搬器で百五十キロまでの荷物が運送可能だったという。<sup>(24)</sup>

奈良盆地から大和高原への貨物は、大豆、ニガリ、石炭、肥料、土木建築用品、日用雑貨などで、大和高原から奈良盆地へは、凍豆腐、木材、薪炭、米などが運ばれた。<sup>(25)</sup>安全索道は貨物専用であり、搬器への人の乗り合いを禁止していたが、実際には、安全索道で山間部と市街地を行き来する人もいたという。<sup>(26)</sup>

貨物の内容、とりわけ大豆、ニガリ、凍豆腐などをみると、大和高原の産業がよくわかる。大和高原は奈良盆地と比較して年間平均気温が四度ほど低く、二毛作ができにくい土地柄であったことから、冬の副業として凍豆腐がつけられた。「凍豆腐」とは、豆腐を屋外で凍結させたもので、古来高野山でつくられていたこともあり、「高野豆腐」とも呼ばれる。

天保十三年（一八四三）、小倉村（旧都祁村・現奈良市小倉町）の杉本武助が、高野山で凍豆腐の製造技術を習得して帰郷し、その技術をひろめたのが「小倉山凍豆

腐」と呼ばれるもののはじまりである。<sup>(27)</sup>明治以降、凍豆腐製造は活況を呈したが、その背景には、大和高原の立地が凍豆腐製造に適した自然環境であったことがあげられる。天然で豆腐を凍らせるためには、零下五から十度程度の低温が必要である。また、水車を動かすだけの水量、工場で使用する燃料の薪が大量に必要となる。これらの条件を満たすような立地条件が、大和高原にはあったといえる。<sup>(28)</sup>

しかし、明治二十年代に急増した生産量は、三十年代に急減し、その危機感からか、明治三五年（一九〇二）、九〇戸ほどの業者が小倉山凍豆腐製造同業組合を組織する。<sup>(29)</sup>同組合の製造戸数の推移をみると、大正十五年（一九二六）には百十戸だったものが、昭和十三年（一九三八）には六七戸まで減少している。<sup>(30)</sup>第二次世界大戦後すぐは、原料の大豆と交換すれば、安価に凍豆腐を手に入れられることから、凍豆腐製造がピークをむかえた。しかし、天然凍豆腐の製造は天候に左右され、品質を一定に保つことが難しい。やがて自然条件に左右されない人工冷凍の技術が発達し、天然凍豆腐の製造は衰退してい

った。

安全索道も、自動車の普及にとまなう貨物量の減少により、昭和二七年（一九五二）に廃止された。大和高原における産業としての凍豆腐製造も、これを追うように、その数年後には消滅していった。<sup>(31)</sup> ちなみに、凍豆腐にかわって登場したのが、紅茶の製造をふくむ茶業であるが、紙幅の関係で割愛する。現在、安全索道の支柱の痕跡、天満駅の駅舎や搬器などが残されており、大和高原民俗資料館（山辺郡山添村）にも関係資料が所蔵されている。

さて、安全索道以外にも、奈良県にはいくつかの索道が存在した。たとえば、五條市二見の国鉄川端駅から富貴村（現和歌山県伊都郡高野町）を經由して大塔村坂本（現大塔町阪本）までの全長十六キロを結んだ「大和索道」、吉野郡天川村の洞川から下市口駅（吉野郡大淀町）までを結んだ「洞川電気索道」、高野山（和歌山県伊都郡高野町）と吉野郡野迫川村を結んだ「十津川索道」などである。<sup>(33)</sup> 興味深いことに、大和索道と十津川索道では、安全索道と同様に、凍豆腐あるいは高野豆腐が重要

な貨物であった。また、いずれの場合も、道路の整備と自動車の普及により、廃止を余儀なくされた。

### 幻の五新鉄道

最後にとりあげるのは、奈良県五條市と和歌山県新宮市を結ぶ計画であった「五新鉄道」（以下「五新線」）である。「五新線」の名称は、文字どおり路線の起終点の名称からとられたものである。この事例がこれまで紹介したの三つと異なるのは、建設工事がおこなわれたものの、途中で工事が打ち切られた、いわゆる「未成線」であるということだ。

五条駅と新宮駅を結ぶ計画は明治末からあったが、実質的に計画が動きはじめたのは大正八年（一九二〇）のことで、当時の宇智・吉野の両郡会で、五新線実現にむけた国会陳情が決議された。翌年には、奈良県宇智郡、吉野郡、和歌山県東牟婁郡、三重県南牟婁郡の町村長を中心に五新鉄道鉄道期成同盟会が結成された。<sup>(35)</sup> 五新線建設のおもな目的は、吉野川や熊野川流域から伐採した木材の輸送にあった。五條市は吉野林業の集積地であり、

筏による木材輸送のみに依存するには限界があり、安定した物流ルート確保のために、鉄道建設は重要な事業と考えられていた。

同年、政府から測量班が派遣され、殖産興業や軍事面でも重要な路線であると判断されたが、山中であるため工費がかさむと同時に、沿線人口がきわめてすくないこともあり、費用対効果に対する疑問も生じた。そこで、ルートとしては、五条↗野原↗賀名生↗阪本の「賀名生ルート」(二〇、九キロ)と、五条↘二見↘富貴↘阪本の「富貴ルート」(三七、〇キロ)の二つが検討された。しかし、どちらのルートを優先すべきかについて、なかなか調整がつかなかった。<sup>(36)</sup>大正十一年(一九二二)の「五新鉄道早期敷設嘆願書」には、遅々として進まない計画実施に対するいらだちが垣間見られる。そこには、要約すると以下のような内容が記されている。

本鉄道沿線に農林水産物や鉱物をはじめ各種の資源が豊富で、有名な高野・吉野・熊野の三大美林と日本有数の良材を産出しています。熊野には天皇家

ゆかりの霊地(熊野三社)をはじめとして、自然資源も豊かで、もし本線が開通すれば、これらの資源は光を放って、その真価をあらわし、産業と地方振興を促進し、国家の福利を増加させることは間違いないと思います。また、紀南半島で有事の際は、本線は軍事行動にも資するものであります。以上のような事情をご賢察いただき、本線の早期実現を懇願いたします。<sup>(37)</sup>

同年に公布・施行された「鉄道敷設法」<sup>(38)</sup>の別表の第八二号には、「奈良県五條市ヨリ和歌山県新宮ニ至ル鉄道」とあり、五新線は、ひとまず予定線として組み入れられている。翌大正十二年の国会では、全国の新線建設計画が策定され、そのなかには五条↘阪本間(二〇・九キロ)の工費七九八・三万円が計上された。これ以降、五新線は正式には「阪本線」と呼ばれることになるが、地元では「五新線」と呼ばれてきた。しかし、同年九月の関東大震災で財政が抑制され、初年度予算は執行中止となった。さらに、加藤高明内閣が発足し、新線建設より

も既存線の改良を優先する政策が打ち出された。<sup>(39)</sup>

さらに、昭和二年（一九二七）に田中義一内閣に政権交代すると、事態は一変し、昭和五年に五新線建設の工事に着工する方針が決まった。ところが、昭和四年、浜口雄幸内閣が成立するや、緊縮財政の方針が打ち出され、またもや五新線の計画は中断する。その後も、政権交代のために建設再開と中止がくりかえされ、五新線は政権に翻弄された。<sup>(40)</sup>この間、鉄道省は新線建設のかわりに、五条〜上野地（十津川村）間に省営バスを運行する案を提示したが、本来、五新線建設の目的が貨物輸送にあつたため、これも実現しなかつた。また、吉野口〜上市〜熊野〜三重県木本（現・熊野市）間の「吉木線」、吉野口〜三重県相可口（現・多気）間の「吉相線」、さらには橋本〜恋野〜富貴〜阪本間に「橋新線」を建設し、南海高野線と接続させようという案などがだされ、鉄道争奪戦がおこった。<sup>(41)</sup>

やがて、和歌山県出身の前田米蔵が鉄道大臣になると、五条〜賀名生〜城戸〜阪本間の二・三・五キロのルートで建設が決定した。昭和十六年（一九四一）、五条〜

賀名生村生子（現・西吉野村）間が竣工し、残りの区間についても工事が進められたが、戦時下において工費が削減され、昭和十九年には、工事が全面的に中断された。

終戦直後の昭和二二年、阪本線期成同盟会が結成され、建設運動が再開された。昭和三二年（一九五七）、生子〜城戸間六・二キロが着工され、昭和三四年には路盤工事が完成した。これで、五新線も城戸〜阪本間の十キロを残すのみとなったが、先に待ち構える天辻峠は険しく、相当の時間と費用が必要となる。当時、すでに道路整備がすすみ、大型トラックによる木材輸送が主流となっていた。そこで国鉄は、五条〜城戸間での国鉄バスの運行を提案するが、その後、関係する自治体のあいだで、バス推進派と鉄道推進派が大きく対立することになり、またもや工事は凍結された。<sup>(42)</sup>

昭和三五年には、近畿日本鉄道が、吉野口〜五条〜城戸間の電化と追加工事を負担したうえで、大阪阿倍野〜吉野口〜五条〜城戸間に直通電車を運行するという構想を打ち出した。これに対して、関連の自治体や国鉄との

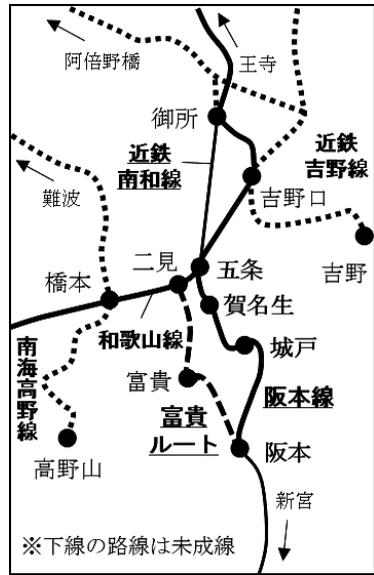


図2 五新鉄道関連路線図<sup>(43)</sup>

調整は進まなかった。この間隙をぬって、南海電気鉄道は、難波―橋本―五条―阪本間にディーゼルカーを運行するという陳情書を提出した。ここに五新線をめぐる近鉄と南海の路線争いがおこる。それだけではなく、昭和三四年には、五条と新宮を結ぶ国道一六八号線の改良工事が完了したことで、大型車やバスの乗り入れが可能になり、近鉄、奈良交通、吉野熊野観光自動車（ともに近鉄系）、熊野観光（南海系）、そして国鉄のあいだで、バス路線をめぐる争いがおこった。<sup>(44)</sup>

結果的には、昭和四〇年（一九六五）、五条―城戸間

の路盤上を国鉄バスが運行することとなった。また、城戸―阪本間の工事については、四二年に着工され、四六年には天辻トンネルが完成した。その後、阪本までの南下工事が進められたが、五四年には予算が凍結された。さらに、国鉄再建問題が浮上するとともに、地方の赤字ローカル線の廃止が打ち出され、五七年（一九八二）、五新線の工事は全面的に中止され、鉄道建設計画は幻となった。<sup>(45)</sup>

五条―城戸間のバス路線は、国鉄バス、民営化以降はJRバスの専用路線として運行されたが、平成十四年（二〇〇二）、JRバスも撤退し、それ以降は奈良交通バスが運行したが、平成二六年（二〇一四）をもってバス路線が廃止された。

以上のように、五新線は時代に翻弄され続け、結局、実現しなかったが、皮肉なことに、工事の中断と再開をくりかえすうちに、林業が衰退し、当初の目的であった木材の輸送という重要性も薄れてきた。現在、五新線跡には、いくつかのトンネルや路盤が遺構として残されている。また、五新線の遺構は、平成九年（一九九七）に

カンヌ国際映画祭でカメラ・ドールを受賞した、映画『萌の朱雀』（河瀬直美監督）の舞台ともなり、注目された。さらに、平成二五年（二〇一三）に「幻の五新線活用有識者懇談会」として発足した、NPO法人「五新線再生推進会議」（平成二七年、NPO法人化。理事長・新名惇彦）は、五新線の利活用を推進する活発な活動を展開している。同NPOの活動が認められ、平成二八には、「旧国鉄五新線（未成線）鉄道構造物群」が土木学会の選奨土木遺産に登録された。さらに近年では、同NPO法人の理事のひとりである毛芝隆将氏が、五條市より使用許可を受け、五新線の西野トンネル（五條市西吉野町。全長五七二・三メートル）内でキノコ栽培をし出荷している。

## む す び

本稿では、大仏鉄道、天理軽便鉄道、奈良安全索道、五新鉄道などの奈良県における近現代の交通遺産を紹介し、その成立・衰退・廃止を通して、奈良の産業と地勢の変化について論じた。

大仏鉄道と天理軽便鉄道は、寺社参詣鉄道と位置づけられるが、ともに鉄道会社の思惑と路線の変更等により、廃止を余儀なくされた。後者の場合、その成立を考える際、天理教の動向と関連づけて理解する必要がある。奈良安全索道と五新鉄道の歴史をみると、前者は凍豆腐製造、後者は林業という産業の衰退があり、ともに道路整備と自動車の普及という時代の流れがあつた。

交通遺産について理解し、またそれを地域の資源として活用することを検討する場合、土木構造物を「単体」としてみるのではなく、ひとつの「事業」を成立させている「システム」として見る視点が必要である。<sup>(46)</sup> たとえば、ダムや発電所を例にとれば、それらは「ダム↓取水口↓水路↓貯水槽↓水圧鉄管↓発電所」というシステムの一構造物である。<sup>(47)</sup>

鉄道交通遺産の場合も、線路、橋梁、橋台、トンネル、車両、駅舎、道具類、時刻表や切符をはじめとする文書類など、事業に関わるあらゆる物質的遺産を、単体としてではなく、たがいに関連したシステム（仕組み）としてとらえる必要がある。また、事業を運営するにあ

たつての人員配置、サービスをはじめとするノウハウについても、あわせて考察する必要がある。さらには、交通遺産を成立・衰退・廃止させた社会文化的状況や、事業が地域におよぼした影響などについても考える必要がある。

このように、交通遺産を広い視野からとらえることで、一部のマニアや好事家のためではなく、地域の教育資源と観光資源としての活用がのぞまれる。

#### 註

- (1) 奈良県においても、二〇〇一年（平成十三）から実施された奈良県近代化遺産総合調査が二〇〇四年三月に終了し、『奈良県の近代化遺産—奈良県近代化遺産総合調査報告書—』（奈良県教育委員会、二〇一四年）がまとめられている。
- (2) 伊東孝『日本の近代化遺産—新しい文化財と地域の活性化』（岩波書店、二〇〇〇年、九頁）。
- (3) 同書、i頁。
- (4) <http://www.jisec.or.jp>
- (5) その成果は、土木学会土木史研究委員会編『日本の近代土木遺産—現存する重要な土木構造物二八〇〇選—改訂版』（土木学会、二〇〇六年）にまとめられている。
- (6) 一九九六年、文化財保護法が改正され、あたらしく登録文化財制度が導入されるとともに、重要文化財の定義のなかに「土木構造物」が明文化された（伊東、前掲書、十九頁）。ちなみに、二〇一九年（平成三二）四月から、文化財を活用した地域振興を促進する趣旨の改正文化財保護法が施行される。
- (7) 『近代化産業遺産群 三三—近代化産業遺産が紡ぎ出す先人たちの物語』（経済産業省、二〇〇七年）、『近代化産業遺産群 続三三—近代化産業遺産が紡ぎ出す先人たちの物語』（経済産業省、二〇〇八年）。
- (8) 須田寛『産業観光—ものづくりの観光』（交通新聞社、二〇一五年、八頁）。
- (9) 産業観光については、産業観光推進会議『産業観光の手法—企業と地域をどう活性化するか』（学芸出版社、二〇一四年）および公益社団法人日本交通公社『産業観光への取り組み—基本的な考え方と国内外主要事例の紹介』（日本交通公社、二〇一六年）を参照。
- (10) 岩井洋『五條からみた近世』（『奈良学研究』第二十号、二〇一八年、四〇—五五頁）。
- (11) 大仏鉄道についての概説は、大仏鉄道研究会『大仏鉄道物語』（飛鳥書房、二〇一二年）を参照。
- (12) 天野光三・前田泰敬・二十軒起夫『関西地方における寺社参詣鉄道の成立と発展について』（第八回日本

土木史研究発表会論文集』一九八八年、八九頁)。なお、寺社参詣と鉄道との関係については、平山昇「鉄道が変えた社寺参詣」初詣は鉄道とともに生まれ育った』(交通新聞社、二〇一二年)を参照。

- (13) 奈良市史編集審議会『奈良市史 地理編』(奈良市、一九七〇年、三四四頁)、加茂町史編さん委員会『加茂町史 第三卷 近現代編』(加茂町、一九九四年、一六三頁)。
- (14) 加茂町史編さん委員会、前掲書、一六五頁の図12をもとに作成。
- (15) 明治三三年から三四にかけて、大仏駅の乗車客数は約四五、〇〇〇人から約一八、〇〇〇人、降車客数は約二四、〇〇〇人から約一七、〇〇〇人に減少している。加茂町史編さん委員会、前掲書、一六七頁。
- (16) 加茂町史編さん委員会、前掲書、一六七頁。
- (17) たとえば、訪日外国人向けICカード「関西ワンパス」の利用状況調査からみる、奈良における滞在時間が参考になる。<http://www.kankaien.or.jp/material/18051release.pdf> (二〇一八年十月五日アクセス)。
- (18) 松藤貞人『奈良県の軽便鉄道―走りつづけた小さな主役たち―』(増補版)(やまと崑崙企画、二〇〇四年)、安彦勘吾「奈良盆地内の東西線建設―天理軽便鉄道と大和鉄道―」(『奈良学研究』第三号、四五～七六頁)、角克明「旅客輸送からみた天理軽便鉄道」

(『総合教育研究センター紀要』天理大学、二〇一五年、一～十八頁)を参照。

- (19) 松藤、前掲書、五～七頁。
- (20) 井上順孝ほか編『新宗教事典』(弘文堂、一九九〇年)を参照。
- (21) 天理教と建築の関係については、五十嵐太郎『新編 新宗教と巨大建築』(筑摩書房、二〇〇七年)を参照。
- (22) 松藤、前掲書、十七頁。
- (23) 松藤、前掲書、十八～十九頁。
- (24) 奈良市史編集審議会、前掲書、三六九～三七〇頁、説田晃大監修『写真アルバム 奈良市の昭和』(樹林舎、二〇一五年、一二三頁)。
- (25) 奈良市史編集審議会『奈良市史 通史四』(奈良市、一九九五年、三九五頁)。
- (26) 説田、前掲書、一二三頁。
- (27) 針ヶ別所村史編纂委員会『針ヶ別所村史』(天理時報社、一九六九年、三五八頁)。
- (28) 都祁村史編纂委員会『改訂 都祁村史』中巻(地理・民俗編)(都祁村史編纂委員会、二〇〇五年、二九〇頁)。
- (29) 奈良県史編集委員会『奈良県史』第一巻(名著出版、一九八五年、四九一頁)。
- (30) 針ヶ別所村史編纂委員会、前掲書、三六五頁。
- (31) 小倉山凍豆腐製造の詳細については、針ヶ別所村史

- 編纂委員会、前掲書、三五八～三七二頁を参照。
- (32) 波多野村史編纂委員会『波多野村史』(波多野村史編纂委員会、一九六二、九六九～九七七頁)。
- (33) 斎藤達男『日本近代の架空索道』(コロナ社、一九八五年)。
- (34) 森口誠之『鉄道未成線を歩く(国鉄編)―夢破れて消えた鉄道計画線 実地踏査』(JTB、二〇〇二年、一一二～一二二頁)を参照。
- (35) 同書、一一二頁、五條市史編集委員会『五條市 新修』(五條市役所、一九八七年、二六二頁)。
- (36) 森口、前掲書、一一二頁。
- (37) 新宮市史資料編さん委員会『新宮市史 史料編下巻』(新宮市、一九八六年、四一四～四一五頁)。
- (38) 国が建設すべき鉄道路線を定めた法律で、一八九二年(明治二五)に制定された旧「鉄道敷設法」を廃止し、あらたに制定したもの。一九八六年(昭和六一)廃止。
- (39) 森口、前掲書、一一二～一一三頁。
- (40) 森口、前掲書、一一三頁。西吉野村史編集委員会『西吉野村史』(西吉野村教育委員会、一九六三年、七一八～七二〇頁)では、大正九年から昭和三五年までの動きを、四期に分けて整理している。
- (41) 森口、前掲書、一一三頁。
- (42) 森口、前掲書、一一四頁。
- (43) 森口、前掲書、一一三頁の図をもとに作成。
- (44) 森口、前掲書、一一四～一一六頁。
- (45) 五條市史編集委員会、前掲書、二六三頁。
- (46) 伊東孝『単体』ではなく『システム』でとらえる「ニッポン産業遺産の旅」平凡社、四二頁)。
- (47) 伊東、前掲書(『日本の近代遺産』、十八頁)。