

信越線の歴史

岡村 普（西本町出身）



十月、信越線「直江津―柏崎間」開通の一〇周年記念イベントでSLEえちご日本海号（C57-180）が、中越沖地震から復旧間もない日本海ラインを快走し、直江津駅には大勢の家族連れや鉄道ファンが出迎えました。鉄道の町「直江津」の一時の復活と言ったところでしょうか。

全国の鉄道ファンの間でも、上越市の名は知らなくても直江津の名はよく知っていると言う人が多いようです。でも、その鉄道ファンでも意外と勘違いしているのが、信越線の起点終点です。Jネットの皆さんなら説明の必要はありませんが、新潟―高崎（注）現在は新潟―篠ノ井横川―高崎に分断）が正解です。それが直江津―高崎と勘違いされることが多かったのです。無理ありません、列車の運行体系が直江津を境に分かれるからです。同じ信越線といえながら、全線直通の列車が皆無に近かったのです。

でも、それはあくまで近年での話。実は今こそ新潟―東京間は新幹線を含め上越線が主要ルートですが、それは昭和六年に上越線が全通してからのもので、それ以前は直江津経由の信越線が新潟―東京の主要ルートだったわけですね。

ここで、面白い事実に気がつきませんか。つまり、信越線は上越線より先に全線開通していたということ。確かに上越線には三国峠という難所がありました。これが開通を遅らせていたことは事実です。でも、信越線も碓氷峠をはじめ、難所が多いのは一緒です。では、なぜ信越線のほうが早かったのだろうか。

今、筆者の手元には明治二十二年の全国鉄道地図（複製版）がありますが、本当はここに転載したいのですが紙面の都合

で割愛、今度Jネットサロンでこちらに入れましょう。この時点で直江津―軽井沢、横川―高崎―上野は開通しています。他地域に目を向けると東海道は全通していますが、山陽線は尾道―下関はまだ建設中、東北線は青森まで全通していますが北海道は小樽（手宮）―砂川だけ開通、北陸線は米原―敦賀だけ開通、九州では門司―熊本、鳥栖―佐賀だけ開通、あと関東、近畿はある程度路線が出来ているが山陰、日本海縦貫路線は、影も形も無し。そして、松本―甲府が建設中となっています。

これから全国的に見ても、信越線（直江津―高崎部分）が相当早い時期に建設されていることがわかります。

この背景は何だったのでしょうか。実は「中山道幹線」計画と関係があります。

東京―大阪を結ぶ路線として東海道線はいち早く開通していましたが、第二東海道として、中山道幹線が計画されていたのです。ルートはその名称の通り旧中山道のルートです。高崎―軽井沢はその一部として、そして軽井沢―直江津はその資材運搬のため建設されたものです。資材運搬とは直江津港を利用することと関係があります。（米原―敦賀が早期に開通したのも同様の理由です。）よく交通の要衝という言葉が全国のあちこちの町に使われますが、その中でも直江津は群を

抜いていたのではないのでしょうか。

一方、直江津―新潟間の歴史ですが、当初直江津―黒井間の関川には鉄橋が無く、対岸の春日新田から民営の北越鉄道が新潟まで開業し、国有化はのちの一九〇七年になります。

興に乗ってきたところで、更に上越地方の他の鉄道の歴史、幻の計画線等にも触れてみたいと思ったのですが、そろそろ紙面の関係でお開き、また次回をお楽しみに、とさせていただきます。ところで、次回紙面作りの為、及び個人の趣味の為、上越地方の明治・昭和の古地図を収集しております。勿論複写でかまいませんので、お持ちの方、ご提供していただければ幸いに存じます。



上越タイムスより