

建設技術者のための この一冊

月刊「建設」では2020年3月号より新コーナーとして「建設技術者のためのこの一冊」の連載を開始しました。新旧の学術図書、隋筆、小説等を紹介します。会員の皆様の自己啓発、幅広い見識の形成等にお役立てください。

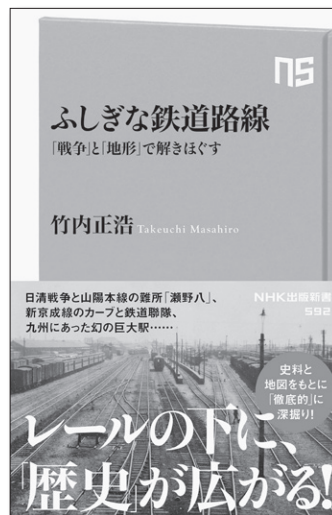
ふしぎな鉄道路線 「戦争」と「地形」で解きほぐす

著者：竹内 正浩
発刊：NHK出版
定価：950円（税別）

明治に入り、新政府は東京から京都まで鉄道で結ぶことを決定する。

当初、ルートは東海道経由ではなく、中山道経由が優勢であった。海岸沿いの東海道は、敵艦からの艦砲射撃や敵兵上陸を招くという軍事上の観点からの危機意識があった。また、東海道には、箱根の嶮や、富士川・安倍川・大井川・天竜川などの大河川があり、工事の難航が予想されていた。特に、橋梁は、建設のための資材をほとんど海外からの輸入に頼っていたため、発注から納品まで年単位の時間がかかり、長い橋梁はいやがられていた。

その後、中山道経由での工事計画が具体化するにつれて、碓氷峠をはじめ予定区間の地形が思いのほか険しく、建設工事が困難であることが判明してきた。中山道経由は建設距離が短く、橋梁数が少ないものの、総工費・トンネル・勾配などの条件は東海道経由がすぐれていた。心配されていた箱根の嶮も、酒



匂川をさかのぼって御殿場に迂回（現在の御殿場線のルート）することで急こう配問題を解決する目処がついてきた。東海道経由の建設が決定された。

私たちがふだん何気なく利用している鉄道には知らないことがたくさんある。鉄道路線の決定には、時代の背景、地域の特性で、様々な過程がある。鉄道がどのルートを通るか、駅がどこに建設されるか、は地域間のつながりや都市の形成に大きく影響し、その影響は現在にまで至っているも多い。

本書は「戦争」と「地形」という視点に着目しつつ、鉄道というインフラの路線決定の過程を掘り下げる一冊である。

主な内容

- 第一章 西南戦争と両京幹線—なぜ中山道ではなく東海道だったか—
- 第二章 海岸線問題と奥羽の鉄道—なぜ奥羽本線は福島から分かれているか—
- 第三章 軍港と短距離路線—なぜ横須賀線はトンネルが多いか—
- 第四章 陸軍用地と都心延伸—なぜ中央線は御料地を通ることができたか—
- 第五章 日清戦争と山陽鉄道—なぜ山陽本線に急勾配の難所があるか—
- 第六章 日露戦争と仮線—なぜ九州の巨大駅は幻と消えたか—
- 第七章 鉄道聯隊と演習線—なぜ新京成線は曲がりくねっているか—
- 第八章 総力戦と鉄道構想—なぜ弾丸列車は新幹線として蘇ったか—