

序 文

宮崎県立図書館主催の「宮崎県文化講座」は、昭和四十九年度から「宮崎県地方史講座」として開設し、平成十九年度から地域の歴史のみならず、自然科学などの分野にも範囲を広げることにより、幅広い文化の発信と理解を目指して、「宮崎県文化講座」と改称し現在に至っております。

これまで、宮崎県の歴史・民俗をはじめとした人文社会学や自然科学・文化・芸術など、様々な分野で活躍され、県内文化に影響を与えていらつしやる方々を講師として招聘し、講座を開講しており、令和五年度は、新型コロナウイルス感染症が五類に移行し、日常生活を取り戻しつつある中、宮崎地域史研究会会員（郷土史家）松浦 祥雄氏「宮崎県鉄道史の諸問題―大正期を中心に―」、宮崎大学名誉教授 岩本 俊孝氏「宮崎県の動物の天然記念物」、宮崎大学名誉教授 岡林 稔氏「太宰治と中村地平―北方文学と南方文学―」の三名の講師の方々による講座を開講しました。

講座の内容は、宮崎の歴史・文化等に関する調査・研究に資するため講師の方々から文章としてまとめていただき、「宮崎県文化講座研究紀要」（第三十三輯までの名称は「宮崎県地方史研究紀要」として毎年発行しております。本年度は、講座を実施しました三名の講師の方々の原稿を掲載いたします。

今回刊行しました「宮崎県文化講座研究紀要」が、「ふるさと宮崎」の歴史や文化の研究の一助となり、県民の皆様が生涯学習に役立つことができれば、幸甚に存じます。

結びに、今回刊行の「宮崎県文化講座研究紀要」第五十輯に御寄稿いただきました三名の講師の方々と、講座開催にあたり御協力をいただきました関係各位に対しまして、厚く御礼申し上げます。

令和六年三月

宮崎県立図書館長 平山 文春

目次

一 松浦祥雄

「宮崎県鉄道史の諸問題―大正期を中心に―」
・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
1
）
24

二 岩本俊孝

「宮崎県の動物の天然記念物」
・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
25
）
42

三 岡林稔

「太宰治と中村地平―北方文学と南方文学―」
・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
43
）
52

「宮崎県鉄道史の諸問題——大正期を中心に——」

宮崎地域史研究会会員（郷土史家）

松浦 祥雄

目次

はじめに

一 宮崎県の鉄道抄史

(一) 本格的な鉄道は吉都線であった

(二) 全国に三県しかなかった県営鉄道

1 南満州鉄道の蒸気機関車が使用された飫肥線

2 難問が続いて工期が遅れた妻線

(三) 民営宮崎軽便鉄道

1 ドイツ製の蒸気機関車が使われた内海線

2 見切り発車された内海線

二 鉄道の普及と産業発達の特徴

三 宮崎県の鉄道と軍事の問題

(一) 鉄道に関する宮崎県会の動向

(二) なぜ、肥薩線は建設困難な内陸部へ進入したのか

(三) なぜ、宮崎線は敷設されたのか

(四) なぜ、吉都線は突然路線変更されたのか

(五) 日豊南線の路線問題

四 試論―日豊本線開通の意義

おわりに

はじめに

宮崎県の鉄道に関する論稿はすくない。一九五二年『宮崎県経済史』（宮崎県）、一九八三年『宮崎県の鉄道と産業の発達史』（拙稿）、最近では、二〇一五年『南九州における私設鉄道の形成と地域社会―宮崎軽便鉄道の成立をめぐる』（柗木郁朗）の論稿が尤も新しいと言える¹⁾。

一九二三年（大正十二）十二月十五日、佐伯―延岡間（当時は、日豊北線と称した）が開通し、延岡で盛大な祝賀会が挙行された。いわゆる日豊本線の全通である。丁度、百年前の出来事で本県が「陸の孤島」から脱出した瞬間であった。

宮崎県の国有鉄道敷設の特徴を見ると、まず一九〇九年（明治四十二）十月に開通した吉松―人吉間の鉄道が宮崎県西部（現えびの市）の地域を通過した肥薩線であった。以後、宮崎線（吉松―都城―宮崎）が一九一六年（大正五）十月に全通し、つづいて宮崎県の「東海道」と評された日豊線が大正十二年十二月に開通した。該線は、日本縦貫線と九州循環線の完結という二重の歴史的意義をもった鉄道であった。また一九一一年（明治四十四）三月、朝鮮総督府総務長官から第十三代宮崎県知事に就任した有吉忠一が独自に推進した県営軽便鉄道妻線（宮崎―妻）・飢肥線（油津―飢肥）・川口貨物線（広島―川口）を一九一三年（大正二）八月から同一九一四年（大正三）十一月にかけて敷設した。さらに宮崎軽便鉄道株式会社社長水間比農夫等が民間資本を投じて民営の宮崎軽便鉄道内海線（大淀―内海）を一九一三年（大正二）十月に敷設した。県都宮崎町に初めて鉄道が敷設され駅が設置された。三年後、一九一六年（大正五）十月二十五日には宮崎線（宮崎―都城）が全通し同月三十日、全通の式典が宮崎駅で挙行された。七年後の一九二三年（大正十二）十二月に

念願の日豊本線が全通し、同月十五日、延岡で盛大な開通式が挙行された。

宮崎県の大正期は、こうして国有・県営・民営の三形態の鉄道が集中的に完成したのである（地図1）。実に鉄道ブームに沸いた「鉄道の時代」の到来であった。これらの鉄道敷設は、宮崎県の経済・社会・文化・交通等の諸分野にわたって大きな影響を与え、宮崎県の風景は大きく様変わりしていった。

本稿では、宮崎県の大正期に集中した鉄道の敷設が与えた影響やいくつかの特徴と問題点について叙述を試みた。本県の鉄道史研究の一助となれば幸いである。

大分県

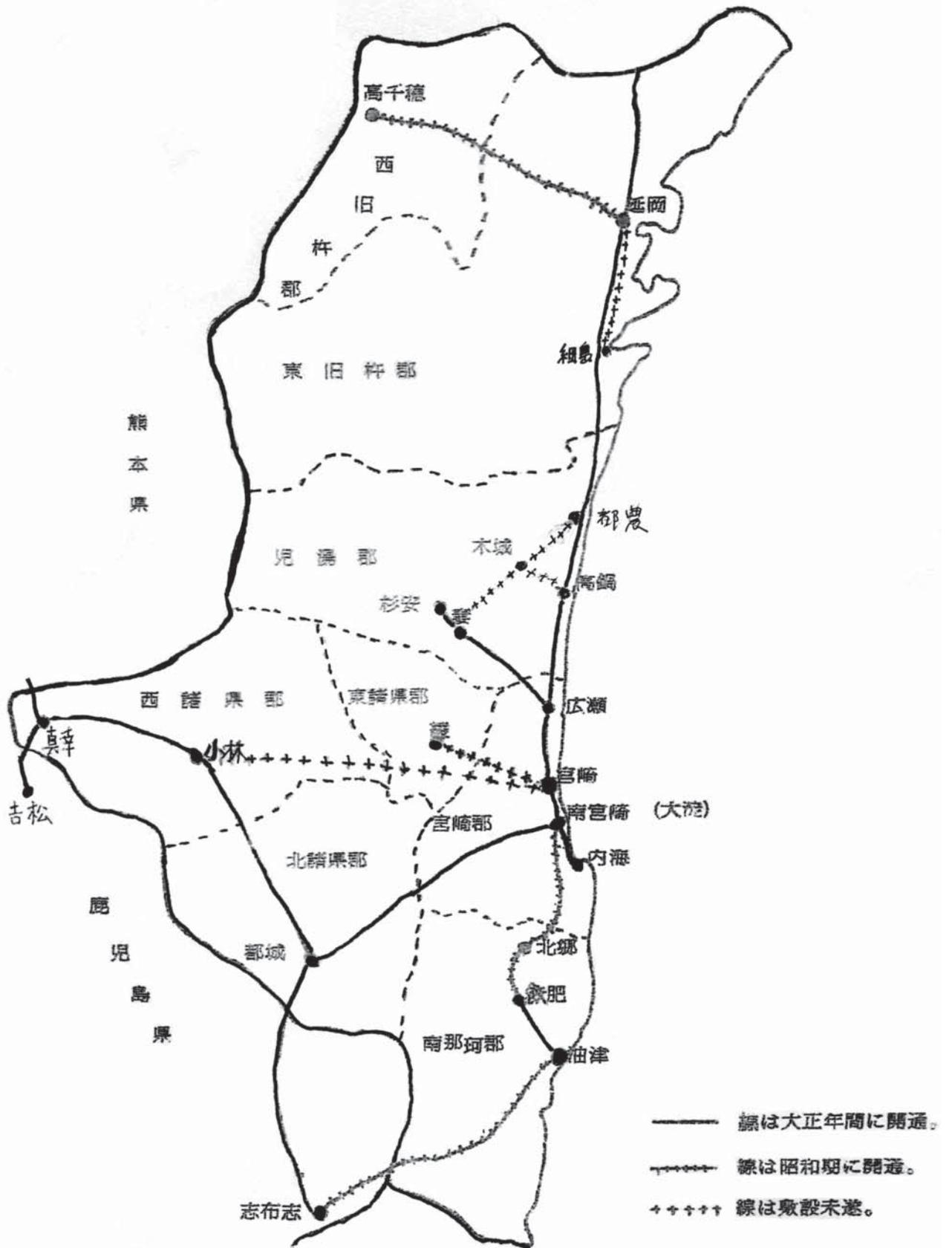


図1 宮崎県鉄道敷設の推移

一 宮崎県の鉄道抄史

(一) 本格的な鉄道は吉都線であった

宮崎県で最初に敷設された鉄道は肥薩線である。しかしこの鉄道は八代から九州山脈に進入して人吉を経て吉松に至る線路で途中、肥薩線の一部が西諸県郡真幸村(現えびの市)を通過した鉄道であった。この肥薩線は、一九〇九年(明治四十二)十一月に完成し、一九一一年(明治四十四)五月に真幸駅(えびの市)が開業した。その後、肥薩線は吉松―小林―高岡―宮崎を経由するはずであったが、予定路線が変更されて突然、吉松―小林―都城に至るいわゆる現吉都線の敷設となった。この吉松―都城まで線路は一九一三年(大正二)十月八日に開業した。従って吉都線は、宮崎県での本格的な鉄道時代の到来を告げる鉄道でもあった。つづいて都城から宮崎に至る宮崎線(吉松―都城―宮崎)が一九一六年(大正五)十月三十日に開通し、宮崎駅で祝賀会が挙行された。宮崎線の建設総額は七百六十万六千八百五十円であった。こうして宮崎県の鉄道は西部方面の山間地から本格的に開発されたのである。当時、宮崎から延岡に至る日豊南線が一九二二年(大正十一)五月一日、建設費七百五十九万九千二十七円を費やして竣工した。翌年一月、都城から志布志に至る都志線(志布志線の一部)が開業した。政府の推進する日本縦貫線・九州循環線の完結は、あと延岡―佐伯間の日豊北線の完成を待つだけとなった。日豊北線は、一九一七年(大正六)三月に着工し、一九二三年(大正十二)十二月十五日、千百五十七万七千四百七十九円を費やして全通した。所謂日豊線(当時は小倉―佐伯―延岡―宮崎―都城間)と命名されて完成した。日豊線の語源は、小倉(豊前)―大分(豊後)―宮崎(日向)の旧三ヶ国を通過することから「日豊」と名付けられた。日豊線敷設は、実に十四ヶ年かかった一

大事業であった。この日豊北線の工事は、「死亡六名・重傷一六名・軽傷六六名・合計八八名」の犠牲者を出した難工事であった。日豊線の完成は、宮崎県会では日豊線を宮崎県の「東海道」と評していたほどの重要な意義を持つ鉄道の開通であった。

当時、「陸の孤島」にして交通不便な宮崎県は、九州の北海道とか、貧弱なる宮崎県とか、後進県などと指摘されていた。それだけに宮崎県の海陸交通運輸の近代化は県民の熱望するところであった。なかでも鉄道は、経済上・国防上もつとも重視されていた交通運輸機関であった。

(二) 全国に三県しかなかった県営軽便鉄道

県営鉄道とは、自治体としての県が独自の目的で鉄道敷設事業の主体となって推進・経営した鉄道のことである。

一般的に敷設された鉄道は国有か民営であったが、県営鉄道は全国的には珍しく千葉県・沖縄県・宮崎県の三県であった。沖縄県を除く千葉・宮崎両県の県営鉄道は、当時は吉忠一³が県知事時代に推進した鉄道である。

有吉忠一は、一九〇八年(明治四十一年)三月、千葉県知事に就任し、続いて朝鮮総督府総務長官となり、一九一一年(明治四十四)三月、朝鮮総督府総務長官を退任して、第十三代宮崎県知事に就任した。知事に就任してから八カ月後の同年十一月二十五日の通常県会で鉄道敷設の方針について次のように演述している(傍線筆者)。

本県ハ退イテ守ルト云フコトヨリモ進ンデ開クト云フコト力急務テアル(中略)本県ノ東海道トモ謂フヘキ宮崎ヨリ高鍋延岡ヲ経テ大分県ニ達スル所謂日豊線ハ何時之カ政府ノ予算ニ載セラレルカ殆ント其時期ヲ予期シ難キ状態デアリマス(中略)本県ニ於テモ尚ホ此日豊線ノ線路以外ニ飢肥ヨリ油津ニ達スル線、宮崎ヨリ佐土原ヲ経テ妻ニ達スル線ト云フカ如キ各地ノ小

地方的中心ヲ連合スル所ノ鉄道ヲ敷設シエタナラハ偉大ナル効果ノアルコトテアラウト信シタノテアリマス（中略）各種港湾ノ計画ノ中カラ内海港力最モ適當テアルト云フ考ヘヲ持ツタノテアリマス（中略）本県ノ開發ノ上ニ最モ必要テアルトシマシテ鉄道及港湾ニ向ツテ大ナル力ヲ注クト云フ方針ヲ採リマシテ（中略）鉄道及港湾ニ関スル特別會計ヲ設置シマスルニ付テ（中略）其地方ノ寄附ニ求メル計画テアリマス⁴

要約すると、県民性を鼓舞し、遅れている国有鉄道の内敷設の実現は、まだ先の事で予想もできないので、早急に独自の県営妻線・鉄肥線を敷設しようというものであった。その場合、妻線は内海港と、また地方的局部の鉄肥線は油津港と連帯輸送する鉄道構想であった。鉄道と港湾を結びつけた「小地方的中心ヲ連合スル所ノ鉄道敷設シエタナラハ偉大ナル効果」をもたらしことを信じた構想であった。この構想を実現するための予算は、県債で特別會計を組み、また鉄道敷設周辺の自治体からの寄付金等で資金を調達する計画であったが、一九一三年（大正元）になると「新二道路ヲ開鑿シテ鉄道又港湾トノ連絡ニ因リツツアルヲ以テ本県生産額力将来頗ル増加シ従テ内海港ヨリ出入スル物ノ数量モ亦長足ノ進歩ヲナスハ明ナリ」と、宮崎県を發展させるためには鉄道と港湾とさらに道路の三位一体の施策の重要性を提案し、内海港の發展を想定した計画であった。

有吉知事が提案した油津港と連帯した鉄肥線（鉄肥―油津間）また内海港と連帯した妻線（宮崎―妻間）、さらに川口貨物線（広島―川口）は、赤江港と連帯した鉄道構想であった。この構想は「本県生産額力将来頗ル増加シ（中略）出入スル物ノ数量モ亦長足ノ進歩ヲナスハ明ナリ」と、鉄道と港湾と道路の連帯輸送体制の構築が宮崎県の経済的な効果を展望する施策であった。

知事の鉄道構想演述の中に内海線敷設が欠けているが、この点に

ついでには次のように演述している（傍線筆者）。

既ニ御承知ノ如ク内海港、宮崎間ハ本県企業家ノ計画ニ依ツテ輕便鉄道ノ会社モ組織セラレ株金ノ募集セシツツアツテ今ヤ土地買収ニモ取掛ツテ居ラルル狀況テアリマス此鉄道力出来上ツタナラハ本県ヲ通スル鉄道ノ効果ヲ全ウセシムル上ニ遺憾ナキコトテアラウト信シマシテ（中略）内海港ノ浚渫ヲ為ス所ノ計画ヲ立テマシタ。

要約すると、一九一一年（明治四十四）十一月二十五日、知事が通常県会で鉄道構想を提案した時には、すでに二か月前の同年九月一日に民間資本によって設立された宮崎輕便鉄道（株）によって内海線の鉄道敷設は推進されていたのである。従つて今では株金を集めて土地買収に取り掛かつており、この鉄道が完成したら「鉄道ノ効果」を果すために内海港の浚渫の重要性を構想したのである。有吉知事は大正二年十二月の県会で内海港と赤江港の貨物の出入りについて次のように分析している。

現在内海港ニ於テ吞吐致シマスル貨物ガ商船会社ノ船ニ依ツテ出入スル物ダケデモ一ヶ年四萬噸ヲ下ラザル現状デアリマス、又宮崎ニ出入スル貨物ニシテ内海港ニヨラズ此大淀川河口デ吞吐サレル貨物中デ特ニ宮崎本庄綾高岡清武田野方面ニ向ツテ捌ケマスル物ヲ除キマシテ之ヨリ県ノ鉄道ノ便ニ依ルヲ便利トスル所ノ地方ニ向フ貨物ノ数量ヲ吏員ヲ派遣シテ調べマシテ結果ヲ見マスト四萬五千噸ヲ下ラヌノデアリマス（中略）此大淀川デ扱ヒマスル貨物ガ確カニ一ヶ年六萬噸ヲ下ラヌト云フ狀況デアリマス。

県の吏員を派遣して内海港・赤江港の貨物の出入り調査をした結果、一ヶ年に内海港で四万トン、赤江港で四万五千トン、のちに六万トンの多量な貨物の出入が可能になると分析した。県会で鉄道構想を提起した有吉知事の問題点があるとすれば、鉄道と港湾と道路

の三位一体としての鉄道構想であったが、何故か軍事との関係は捨象されているのである。今後の課題である。

県会が鉄道と軍事との関係を持ち出してくるのは一八九一年（明治二十四）十二月であった。当時の県会議長小林乾一郎が内務大臣品川弥二郎宛てに「営利的私設鉄道ヲ布設ス可キ處ニアラス（中略）本県下ノ如キ軍事ヲ主トシテ大分県、鹿児島県ト相連貫シテ当然官設鉄道ヲ布カサル可ラサル場所」⁸であると、本県の鉄道は軍事主要としての官設鉄道を布設すべきであると建議したのが最初であった。

1 南満州鉄道の蒸気機関車が使用された鉄肥線

宮崎県で最初に開業した県営鉄道は、一九一二年（大正元）二月十日に敷設が許可され、一九一三年（大正二）八月十五日に開業した「地方的局部」としての県営輕便鉄道鉄肥線（六、二八^キ）であった。有吉知事が通常県会で鉄道構想を提案してから二年後に完成した。鉄肥線敷設の背景には、旧鉄肥藩一帯に広がる豊富な林産資源、その他の農産物・水産物を油津港へ積み出す連帯輸送体制の構築にあった。

この鉄肥線で利用されたのが米国のフィアデルフィアに工場を持つポールド・ウイン社製14tC形タンク式の二軸の小型の輸入蒸気機関車であった。軌間は762mm（2呎6吋）の狭軌道であった。この蒸気機関車は、南満州鉄道株式会社（以後満鉄と略す）所有の蒸気機関車である。日露戦争の時に、日本軍が奉天（現瀋陽）―安東（現丹東）間（安奉線）に敷設した軍用輕便鉄道で使用していた。一九一一年（明治四十四）十一月一日、安奉線の狭軌道を新たに国際標準軌道1435mmに全面改軌を終了したために不用となったのである。同月四日、沙河鎮駅構内で軍用輕便鉄道車輛の告別式が行われている。この後、不用となった狭軌道の機関車は、内地に向

けて船積みされた。この機関車を購入したのが国内では宮崎県のほか愛媛鉄道・岩手輕便鉄道の三県であった。

有吉知事は満鉄で不用となった蒸気機関車等の鉄道材料を取得して鉄肥線に使用したのである。この蒸気機関車の取得過程を見てみると、安奉線で不用となった狭軌道の機関車の告別式が十一月四日に挙行され、それから二十日後の同月二十四日付で「貴社安奉線不用品売却相成候」と、いち早く「貴社」（満鉄）宛に安奉線で不用品となった鉄道用品売却の照会文書を作成している。すなわち有吉知事は、いち早く安奉線で不用品（機関車その他鉄道材料）となった機関車等を満鉄から購入する照会文書を作成していたことになっている。この時点ではまだ購入が正式に決定していなかったのがある。正式に購入が証明されたのは照会文書を作成してから六日後のことであった。すなわち、翌一九一二年（大正元）十一月三十日であった。満鉄は、有吉知事宛に

左記諸材料ハ当会社ニテ曩ニ奉天―安東間ノ輕便鉄道ニ使用シタルモノニシテ今般宮崎県知事有吉忠一氏ニ左記ノ金額ヲ以テ売却シタルコトヲ証明ス

大正元年十一月三十日

南満州株式会社¹⁰

右記は満鉄が安奉線で不用となった鉄道材料を売却したことを証明した知事宛の公文書である。「左記」の諸材料とは安奉線で不用となった機関車・車輛等の鉄道材料のことで、その請求金額は二万五千七百七拾壹円八拾八錢也¹¹であった。購入した蒸気機関車二輛（車体番号49・80）とその他の鉄道材料は、十月二十四日に大連港から厚田丸で、十一月三日に天草丸で二つに分散して神戸港經由で油津港へ運送された。運送を請け負ったのは宇都宮回漕店（神戸市）であった。翌一九一三年（大正二）六月二十一日に油津港停

車場に荷卸しされ、二ヶ月後の八月十五日に鉄肥線は開業した。掛かった運送賃は、四千四十二円四十二銭であった。

2 難問が続いて工期が遅れた妻線

妻線（宮崎—佐土原—妻間）二十六、五キは、一九二二年（大正元）二月十日、敷設許可が下り、一九一四年（大正三年）六月一日に1067mmの準軌道で全通した。準軌道は、当時国有幹線鉄道の軌道と同じである。有吉知事は、

宮崎ヨリ広瀬ノ福島ニ達スル間ノ線路ハ他日日豊線力完成サレ
ル曉ニハ之ヲ原価ヲ以テ鐵道院ニ買上ケルト云フ交渉ハ進ンテ
居ル次第アリマス（中略）唯宮崎・福島間ノ線路ハ他日国有
鐵道ニナリマシテモ其儘利用ノ出来ルヤウニシタイト云フ希望
ヲ以テ普通ノ鐵道ト同シ軌道即三呎六吋ニスル積リテアリマ
ス¹²

と、一九一一年（明治四十四）の通常県会で演述している。

妻線の軌道を準軌道としたのは、将来的には日豊線の開通を見込んで政府に売却する構想であった。実際には、一九一六年（大正五）十月二十五日、宮崎線（都城—宮崎）全通の翌一九一七年（大正六）九月二十一日、政府は、妻線と川口貨物線（広島通り—川口）を百十七万七千五百五十円で買収した。その後、延長された妻—杉安間五、八キは、一九二二年（大正十一）八月二十日に開通した。

妻線は、当初「小地方的中心ニ連合スル」鐵道として児湯郡一帯の林産物・農産物・畜産物等の諸産物を宮崎駅に運送・集荷する役割を担った鐵道であった。宮崎駅に集荷された諸産物は、民営内海線で内海港まで運送された。一九一三年（大正二）八月、翌年六月のわずか十ヶ月の間に、県営鉄肥線・民営内海線・県営妻線の三線が順次開通したのである。県営鐵道の工事過程で一番問題が多く発生して工期が遅れたのが妻線であった。

妻線の問題は

（一）枕木が期日内に二度も収納できなかった問題

大正二年二月十四日、宮崎郡佐土原町長児玉任蔵が有吉知事宛に「枕木納付再度延期願」の公文書を提出している。それによると以前枕木が集まらないので本年の二月二十日までの延期願をしたが、「再度延期之義歎願ノ止ムナキ窮境ニ陥リ」¹³ましたので、納付の再延期の許可を歎願した。再延期の期限は本年四月二十一日迄。再延期の理由となったのは左記の通りであった。

一旧節季並二旧正月ニテ山師悉皆解散帰国ノ途ニ就キ若シクハ
休業シ其後約束ノ日程ニ帰山セス為メニ多数ノ日子ヲ空過セリ
一今日ニ至ルモ人数過半解散ノママ帰来セス或ハ他ニ転業セシ
モノナラン其不足人数ノ雇入レ頗ル困難ニシテ補充ノ見込ナ
シ¹⁴。

枕木用の木材を伐採・搬出して妻線の鐵道敷設事業に従事していた「悉皆」の山師たちが旧節季（年末）・旧正月休暇に殆んど帰国した。「帰国」であることは、日向国以外の山師が就業していたのであろう。その後、期日が過ぎても過半数の山師たちは約束の日程までに帰山せず、なかには転業をしたものも居り、それで生じた不足の人数を急速に雇入れることが非常に困難であると嘆いている。そのため二月二十日まで枕木納入の延期願をしていたところ、その期日を二か月後の四月二十一日まで再度の延期願を佐土原町長が県知事あてに歎願したのである。休暇が終わった山師たちは、何故帰山・帰国しなかったのか、その理由は未詳であるが、数多の山師たちが帰国・帰山しなかったのは、事実のようである。そのため多くの日数を無駄に過ごしてしまったのである。徹底した山師たちの不帰国と不帰山行動はあまりにも一斉的すぎないだろうか。何らかの問題があつて、一種の「サボタージュ」（就業拒否）ではなかったのではなかつ

たのか。妻線は、枕木納入の再延期歎願によつてさらに工期が遅れてしまったのである。

妻線と飢肥線は、一九一二年（大正元）二月十日、同時に鉄道敷設の認可を得ている。妻線は認可から七ヶ月後の九月に着工し、十五ヶ月後の一九一四年（大正三）六月に全通した。因みに飢肥線は、認可から五ヶ月後の七月に着工して、十三ヶ月後の一九一三年（大正二）八月に営業を開始している。飢肥線に比べて妻線の完成は三ヶ月という予想外の遅れとなっている。飢肥線の営業開始も予定では本年の二・三月であったのが八月となっている。

当時の飢肥線と妻線に起つていた問題について通常県会で有吉知事は次のように釈明している（傍線筆者）。

飢肥油津ノ鉄道モ本年ノ二三月ヨリ収入ヲ得ル見込デアリマシタガ、遂ニ八月ニナリマシタ又宮崎妻間ノ方モ予想外ニ工事が遅延シマシタ¹⁵

妻線は「予想外ニ工事が遅延」したと、有吉知事は県会で釈明している。

（二）鉄道敷設の寄付金が予定通り集められなかった

寄付金は、県営鉄道敷設のために県会で承認を得た資金調達である。

大正二年六月十三日、佐土原町は、寄付金納入の延期及び免除を有吉知事に申請している。県営鉄道が通過する諸町村に寄付金の要請と金額が割り当てられた。各町村は、町決議・村決議として県の要請額通りの金額を「願」形式で寄付金の募集を図つたのである。

寄付願

一金式千円也

但宮崎県営輕便鉄道用敷地買入費
ノ内□寄付金

右町会之決議ニ依リ寄付致度此如相願候也

大正二年六月十三日

宮崎郡佐土原町長植村從義^⑧

宮崎県知事 有吉忠一殿¹⁶

佐土原町は二千円の「寄付願」の金額を町議で決定した。ところが同年六月三十日、日も経たないうちに「本年五月初旬以来数十名ノ赤痢患者続発シ非常ノ町費ヲ要シ町民一般困却致居候」と、町内に数十名の赤痢患者が発生したという理由で「相当御延期相成候様致度此段申請候也」と、二千円の寄付金納入の延期を有吉知事に申請したのである¹⁷。

ところが今度は一年後の大正三年六月一日、妻線全通後の六月十七日付で植村町長は有吉知事に寄付金納入の「免除願」を申請してきたのである。

寄付金納入免除願ノ件ニ付申請

今般県営輕便鉄道敷設ニ付テハ該工事費ノ内、金千九百余円寄付願已ニ御認可済ニ付速ニ納付可致ノ処（中略）抑モ鉄道工事ノ如キハ未タ曾テ此ノ経験ヲ有セス（中略）今回仲村技師力竣工検査ノ際、示メサレタル処ニヨレハ（中略）二千円ノ損失トナリ斯クシテ到底町経済ノ許ササル所ナルヲ以テ今更不都合ニハ有之候得共曩ニ御認可相成居リ候寄付金全部ノ御免除ヲ仰キ度何卒特別ノ御詮議ニヨリ事情御洞察前頭免除相成候様致度此段申請候也

大正三年六月十七日

宮崎県佐土原町長 植村從義^⑧

宮崎県知事 有吉忠一殿¹⁸

表1 妻線寄付金納入額

(単位：円)

地域名	納入額	地域名	納入額
宮崎郡	14,500	三納村	850
宮崎町	1,000	上穂北村	1,400
大宮村	500	下穂北村	6,500
佐土原町	500	三財村	850
広瀬村	2,000	西米良村	500
新田村	850	東米良村	700
住吉村	500	都於郡村	850
		計	31,500

佐土原町の寄付金予定額2000円。佐土原町のみ減額納入となっている。
 (『土木関係特別調査 鉄道軌道 大正三～五年』宮崎県文書センター蔵)

この度の県営軽便鉄道(妻線)敷設の工事費の寄付金を速やかに納付しなければならぬ、鉄道工事は未経験なので今回仲村幾夫技師が妻線竣工検査を実施した結果、二千元の損失となり、これは到底町経済では負担できない所であるので「今更不都合」なことですが、先に認可された寄付金二千元納付の全額免除を佐土原町長は県知事に申請した。その結果、佐土原町は、納付金の免除には至らず五百円が納入とされている(表1)。

県営妻線の敷設は、枕木問題・寄付金問題等が続出して工期も長期に亘っている。因みに妻線は、一九一二年(大正元)九月に起工し、一九一四年(大正三)六月に苦難の上、着工してから二十一ヶ月をかけた長期工事となった。この遅延した工事のために「収入二於テ約六万円トイフモノガ一文ノ収入モ出来ナカツタノデアリマス」¹⁹と、知事は県会で報告している。

(三) 民営宮崎軽便鉄道

民営軽便鉄道とは、民間資本によって会社経営された鉄道のことである。宮崎県において民間資本で完成した鉄道は、内海線(大淀―内海間)だけであった。内海線は、宮崎軽便鉄道株式会社(社長水間比農夫)によって一九一三年(大正二)十月十三日、営業を開始した鉄道である。内海線は、宮崎県で唯一で最初の民営鉄道であった。

宮崎県で軽便鉄道の敷設が始まった背景には、一九一〇年(明治四十三)四月、軽便鉄道法の公布があった。民営軽便鉄道の敷設が容易になったからである。以前のように仮免許・本免許、あるいは第一期線・第二期線など二段階の手続きは不要となり、一回の免許で敷設が可能となり、軌間も国有鉄道の一〇六七mに合わせることも不要になり、七六二mの狭軌間でも容易に認可されるようになった。その他の設備(車両・停車場等)も簡便なものでも認可された。翌年三月の補助法では、益金の割合が規定に達しない時は、政府から不足額の補助金が出されることになった。

「軽便鉄道の普及は、鉄道網の拡大という点で、わが国鉄道史上に新しい一つの時代を画することになった」²⁰。

1 ドイツ製の蒸気機関車が使われた内海線

有吉知事の民営内海線の構想は、宮崎郡や妻線から宮崎に集荷される児湯郡の諸産物やさらに宮崎線によって輸送されてくる西諸県郡・北諸県郡の一部の物資を宮崎町に集荷して、そこから内海線を利用して内海港まで連帯輸送する「要」となる鉄道であった。

内海線を実際に敷設したのは、日州銀行・日州貯蓄銀行等の要職の経歴をもつ水間比農夫（政友会）を初代社長とする宮崎軽便鉄道株式会社であった。日州銀行は、一九〇七年（明治四十）八月、資本金百五十万円は県内でも有力な銀行であった。また日州貯蓄銀行は、一八九九年（明治三十二）四月、資本金三十万円で創立され、支店十一を有する銀行であった。

宮崎軽便鉄道（株）は、一九一一年（明治四十四）九月一日に資本金五十万円で設立された民営内海線は、宮崎県唯一で最初の民営鉄道であった。会社の構成員は宮崎県九名、大阪市三名、松山市三名計十五名で県内外の民間有志が株式を募集して敷設した鉄道であった。一九一二年（大正元）三月十五日、敷設の認可が下り、一九一三年（大正二）十月十三日、総工費五十八万三千四百三十八円をかけて竣工した。県都宮崎町に汽笛一声を真つ先に鳴り響かせたのである。宮崎郡大淀村大字太田字千代寺原から同郡青島村大字内海字前坂間に、すなわち大淀駅（現南宮崎駅）から内海駅までの軽便鉄道は、はじめ762mmの狭軌道であったが、一九一一年（明治四十四）十二月に変更届が認められて国有幹線と同じ1067mmの準軌道に改軌した。客車・貨車のほか一輛六千二百円のタンク八、五トンのコッペル社製（独）の輸入小型蒸気機関車であった（写真1）。その他、枕木三千二百本（単価七百円）を購入している。内海線も鉄肥線と同じように外国産の機関車が使用された。

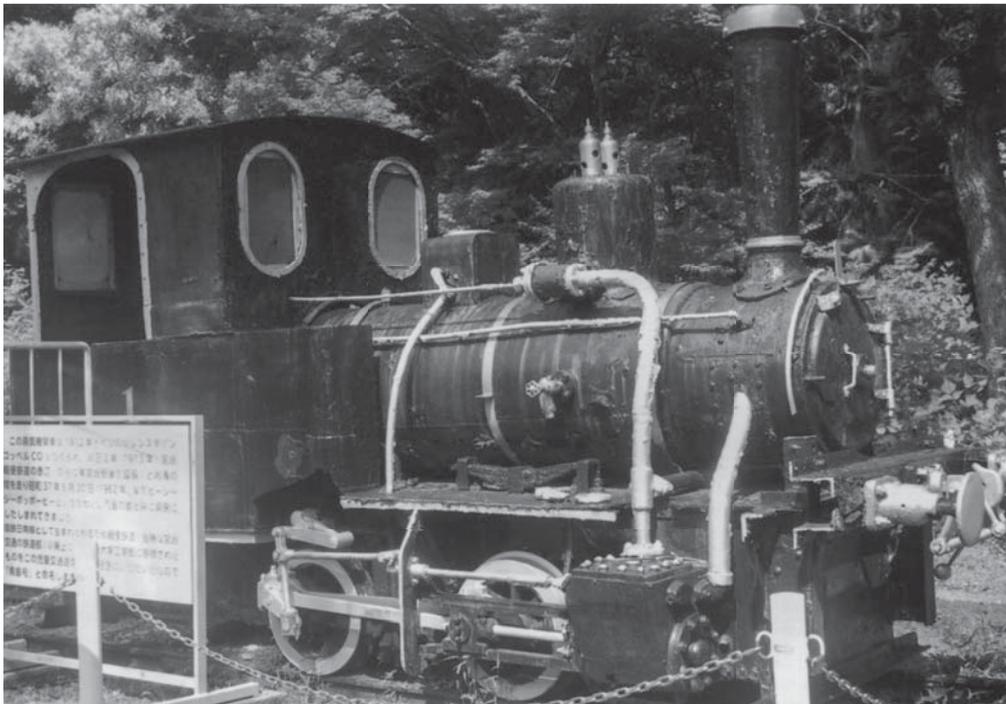


写真1 旧内海線を走ったコッペル社製（ドイツ）の小型蒸気機関車（現在、宮崎県社会福祉総合センター児童遊園内に展示されている。）

2 見切り発車された内海線

内海線建設の途中、一九一三年（大正二）二月二十五日付で宮崎軽便鉄道（株）社長水間比農夫は、内海線の「工事竣工期限伸長ニ関スル申請」²¹書を総理大臣山本権兵衛宛に提出している。

工期延期の理由は、「一、用地買収力予定期間内ニ終ラス、二、建設材料ノ蒐集困難ニシテ、三、金融ノ状況一般円滑ヲ欠キ（中略）資金一時渋滞ヲ来セリ為メニ工事ニ充分ノ投資ヲ為ス能ハサリシコト」であった。このため、工期竣工の予定期限であった同年三月十日付で申請したのである。申請は認可されて工事は急ピッチで進められていくことになったが、それから七ヶ月後に今度は建設工事の在り方を憂慮する「直訴」上申が起きている。

直訴人は、同会社の株主のひとり小倉貞四郎（当時内海在住）で、当時の鉄道院総裁床次竹二郎宛に上申書を送っている。少し長くながるが紹介しておきたい。

宮崎軽便鉄道株式会社

工事之義ニ付上申

（前略）不肖株主ノ一人トシ將又多少工事上ノ經驗有之候ニ付会社工事ノ施行ニ関シテハ常ニ注意ヲ払ヒツツ有之候処日一日工事ノ進捗スルニ從ヒ設計ト符合セサルモノ甚タシク試シニ其一例ヲ挙クレハ（中略）会社ノ線路ハ約二尺ノ低下ヲ示シ洪水ノ際ハ到底原状ヲ保ツ能ハサル（中略）又石垣ハ設計ニ符合セサルモノノミニテ一朝大雨ノ際ハ直ニ破壊スルノ恐アルカ如キ其他材料ハセメントヲ使用セルカ如キ（中略）事実斯ノ如クニシテ設計ト符合セサル所アリト言ハンヨリハ寧口別個ノ設計ニ依リテ為シタル工事ト言フノ外ナキ状態ニ御座候（中略）右ノ状態ナルニ係ラス之レカ開通ハ將サニ目睫ノ間ニ迫リ貴重ナル人命貨物ノ輸送ヲ開始セントス茲ニ於テカ人命財産ノ保護上最早一日モ黙視スルニ忍ヒス前記ノ通事情開陳仕候（中略）本件

ハ以上ノ如キ危険状態ノ伴フアルニ付人命財産ノ保護上特ニ嚴重ナル御検査アランコトヲ希望ノ至リニ堪ヘス右謹テ及上申候
大正二年九月十八日

宮崎県宮崎郡青島村大字内海

小倉貞四郎印

鉄道院総裁 床次竹二郎殿²²

宮崎軽便鉄道（株）の株主でもあり、また鉄道工事に多少の経験を有する内海村住の小倉貞四郎は、内海線の工事が杜撰で危険な状態にあることについて会社を通り越して直接床次鉄道院総裁に上申「直訴」したのである。すなわち人命財産の保護上、もはや一日も黙視できず「特ニ嚴重ナル御検査」を要求したのである。この上申を受けて同鉄道を検査した土木技師仲村幾夫は同年十月十六日付で次のように有吉知事に復命書を提出して報告している。

（前略）概括スレハ線路ニ大ナル欠点ナキヲ認ム然レトモ橋梁及溝橋ノ躯体内容ノ根入及ヒ基礎等最重要ナル諸点ハ僅力ニ一片ノ視察ノミヲ以テ充分ナル判断ヲ下ス能ハサル之等ハ工事施工者ノ自信ニ任スルノ外ナク小官ノ容易ニ保証シ得サル所ナリすなわち概括的な点検では「大ナル欠点ナキヲ認ム²³としながら橋梁・溝橋などの専門的・基礎的な箇所については「充分ナル判断ヲ下ス能ハサル」として、工事施工者の自信に任せるほかなく「小官ノ容易ニ保証シ得サル所」である。今回の簡単な検査だけでは十分な判断をすることは困難である。また橋梁・溝橋などの基礎的な最重要な箇所については工事施工者に任せるほかはない。小官では最重要箇所の工事の安全性については容易に保証することはできないと上申した。その後、最重要箇所についての十分な検査が行われた形跡は不明で、それから二週間後の同年十月三十一日に宮崎軽便鉄道（株）は疑惑を残したまま見切り発車的に営業を開始したのである。

表2 大正年間の内海港貨物移出・移入表 (単位：円)

年代	移出	移入
大正元 (1912)	1,107,898	1,477,114
大正6 (1917)	2,285,885	1,700,654
大正8 (1919)	4,045,507	985,820
大正10 (1921)	3,350,895	1,117,648
大正11 (1922)	186,682	567,157
大正13 (1924)	16,876	344,368

(『宮崎県経済史』(宮崎県)より引用)

便鉄道内海線が営業を開始した。つづいて一九一四年(大正三)六月一日、県営軽便鉄道妻線が、同日に県営軽便鉄道川口線が全通した。次に一九一六年(大正五)十月二十五日に、都城―宮崎間の宮崎線が開通した。同年十月三十日、国有鉄道宮崎線(吉松―都城―宮崎)の全通した式典が宮崎駅で催行された。続いて一九二二年(大正十一)五月、日豊南線が竣工した。さらに一九二三年(大正十二)十二月十五日、日豊北線が全通した。所謂日豊本線の開通である。宮崎県は、わずか十

政府は一九一九年(大正八)四月、私設鉄道法と軽便鉄道法を廃して地方鉄道法を公布した。このため翌年六月、宮崎軽便鉄道は宮崎鉄道と社名を改称した。

二 鉄道の普及と産業発達の特徴

宮崎県の主要な鉄道は、初めに国有幹線宮崎線(吉松―小林)が一九一二年(大正元)十月一日に開通し、つぎに一九一三年(大正二)八月十五日、県営鉄線が営業を開始した。同年十月八日、小林―都城間が開通し、これで吉松―都城間が通じた(現吉都線)。次に一九一三年(大正二)十月十三日、大淀駅から内海駅までの民営軽

一ケ年の間に国有・県営・民営の三形態の主要な諸鉄道が大正期に集中的に敷設されたのである。宮崎県の大正期は実に「鉄道の時代」であったと言える。鉄道の普及は、当然産業の発達に多大な影響を与えた。

先ず初めに宮崎県で唯一の民営鉄道内海線と連帯した大正期の内海港貨物取り扱いの動向について見ると、(表2)の通りである。

内海港から移出される貨物取扱額は、一九一二年(大正元)百十七万七千八百九十八円であったのが一九一九年(大正八)には四百四万五千五百七円と僅か八年の間に約四倍の移入の増加を示した。一方、移出を見ると一九一二年(大正元)、百四十七万七千七百一十円であったのが、一九二一年(大正十)は百一十一万七千六百四十八円、大きな増減の変化は見えないのである。しかし、同十三年には一万六千八百七十六円と移出は激減したのである。移入も同じく同十三年には三十四万四千三百六十八円と激減した。

内海線は、宮崎郡の物資と県営妻線から運送されてくる児湯郡の物資、さらに予定されている宮崎線によって運送されてくる西諸県郡・北諸県郡の一部の物資を宮崎町に集荷して、内海線で内海港まで連帯運輸する鉄道と港湾の構想であった。有吉知事は、宮崎県の中心地たる宮崎に近いすべての点で便利である各種港湾計画の中から「内海港力最モ適当テアル」²⁴と、内海港に白羽の矢を立て特別に予算を組んで港湾の浚渫を推進した。従って内海港の取扱高が、一九二三年(大正十二)、日豊線が開通する前年まで増大しているのは、内海線・妻線、宮崎線の開通で輸送されてくる木材・木炭・蚕糸・鉱物・工産品・樟脳等の諸物資を宮崎に集中させ、内海線と内海港の連帯輸送を機能させて大阪・神戸方面へ移出したからである。因みに移入品は機械器具・陶器・織物等が増加した。ところが日豊線の開通によって貨物機関車に搭載された物資は、宮崎駅または大淀駅から内海港へ運送することは手間のかかる時間となった。

表3 大正年間の宮崎県移出金額 (単位：円)

年代	鉄道	海路	陸路
大正6 (1917)	9,775	12,109	1,084
大正9 (1920)	22,574	20,587	2,284
大正10 (1921)	24,249	23,149	1,603
大正13 (1924)	45,148	11,514	1,797
大正14 (1925)	53,815	13,463	2,515

(『宮崎県経済史』(宮崎県)より引用)

貨物機関車に搭載された物資は、荷卸しをせず直通で目的地としての大坂・神戸方面に運送することが可能となったからである。このため日豊線の開通は、貨物船で阪神方面に運送するより大幅な時間短縮を可能にしたのである。例えば延岡を起点にした場合の東京・阪神方面への輸送距離と運賃は「(距離で)二十マイル節約、東京迄で一噸の運賃現在木炭・木材に就き十四円を要したるもの開通後は十二円八十銭となり、即ち一噸に付き一円二十銭の運賃を軽減す²⁵ることができるようになったのである。

従って宮崎駅・大淀駅は日豊線の開通によって通過駅化したのである。日豊線の開通は、日向灘沿岸の各港の営業にも影をおとすことになった。例えば、宮崎線・妻線・内海線と三線の「喉首」に位置づけられて連帯運輸に深く関わった内海港・赤江港が日豊線開通後に一番の打撃を蒙ったのである。従って宮崎線と日豊線が開通したあとの内海港と赤江港の一九二四年(大正十三)の貨物移出量は共に激減していくことになった。

次に大正年間の宮崎県の陸路・海路・鉄道の各交通機関による移出額を見てみると(表3)の通りである。すなわち内海線・妻線・宮崎線開通後の大正六年から日豊線開通後の一九二五年(大正十四)迄の陸路と海路の移出額には大きな変化は見られない。しかし、こ

の間の鉄道を利用した移出額は、一九一七年(大正六)、九千七百七十五円が大正十四年には五万三千八百十五円と五、五倍の著しい増加であった。鉄道利用が急速に増加していったことが判る。

次に国有宮崎線(吉松―都城―宮崎)の開通直後の一九一七年(大正六)から一九二二年(大正十)年間の旅客・貨物の営業の推移を見てみたい(表4)。

先ず旅客利用額を見ると、一九一七年(大正六)四十四万九千三百七十七円が一九二二年(大正十)には百二十九万九千三百七十四円と、約三倍の増加であった。

また貨物利用額は大正六年七十七万千百十円が、同十年には、百六十六万七千十六円と二、三倍増加している。国有鉄道においても、わずか五ヶ年の間に旅客・貨物ともに利用額は著しく増加しているのである。

次に産業の消長を一部の主要な産業を抽出して見てみたい(表5)。先ず農産物を見ると、一九一五年(大正四)一万八千八百八十五円であったのが、一九二五年(大正十四)には六万八千七百五十七円と約三、六倍に、林産では五千四百九十九円九角が一万九千五百八十六円と三、五倍に、水産では千八百三十三円が五千二百七十六円

表4 国有宮崎線の営業(真幸―宮崎間) (単位：円)

年代	旅客合計	貨物合計	平均1日乗車賃金
大正6 (1917)年	449,037	701,110	1,186
大正7 (1918)年	641,245	837,862	1,670
大正8 (1919)年	887,504	1,111,273	2,308
大正9 (1920)年	1,109,857	1,233,822	2,809
大正10 (1921)年	1,299,374	1,667,016	3,392

(『宮崎県統計書 大正10年』(宮崎県立図書館蔵))

(単位：円)

表5 大正年間の宮崎県生産額

年代	農業	林業	水産	畜産
大正元 (1912)	25,906	5,590	1,838	934
大正4 (1915)	18,885	5,419	1,803	886
大正5 (1916)	24,174	6,477	1,135	1,053
大正9 (1920)	64,369	22,213	3,654	3,687
大正13 (1924)	60,570	21,507	4,489	3,692
大正14 (1925)	68,757	19,586	5,276	3,936

(『宮崎県統計書 大正10年・大正14年』(宮崎県立図書館))

と二、九倍に、畜産では八百八十六円が三千九百三十六円と四、四倍に急増している。各産業において大正期の生産額は順調に増加していったのである。

延岡を起点にして東京地方への輸送距離と運賃は、「東京迄で一噸の運賃現在木炭・木材に就き十四円を要したるも通後は十二円八十銭となり、即ち一噸に付き一円二十銭の運賃を軽減す」²⁶と。

宮崎県の主要産物の木材・木炭の輸送運賃が鉄道の開通によって低減されることを示した。宮崎県の大正期に集中した鉄道の普及は、宮崎県の豊富で大量の諸物産の県外搬出を可能にし、鉄道輸送の単価を引き下げ、さらに県外市場を拡大し、産業の発達を促進させたことは確かかなことである。

あった。一九一一年(明治四十四)、通常県会で有吉知事は、「此鉄道ノ開通ト云フコトハ地方ノ産業ニ非常ナル發展ヲ与フルト云フコトハ言フマテモナイ次第アリマス」²⁷と、演述して鉄道の開通が地方産業に与える発展的影響についてかたく信じて疑わなかったのである。

三 宮崎県の鉄道と軍事の問題

鉄道の役割として三つの形態が指摘されている。一は、鉄道の経済的役割。二は、鉄道の軍事的役割、三は公共交通機関としての社会的役割である。ここでは、宮崎県に敷設された鉄道と軍事的関係について見てみたい。

(一) 鉄道に関する宮崎県会の動向

宮崎県会で鉄道の建議が初めて取りあげられたのは、一八九一年(明治二十四)十二月であった。この時の県会議長は小林乾一郎(東臼杵郡・民権派)であった。県会は「治水並ニ鉄道道路調査ノ議ニ付建議」を内務大臣品川弥二郎宛に提出した。鉄道関係の箇所を抜粋すると(傍線筆者)

(宮崎県の)地勢上営利的私設鉄道ヲ布設ス可キ處ニアラス況ンヤ方今私設鉄道買上論ノ熾ンナル今日ニ於テオヤ故ニ本県下ノ如キハ軍事鉄道ヲ主トシテ大分県、鹿児島県ト相連貫シテ当然官設鉄道ヲ布カサル可ラサル場所タル(中略)閣下我県会ノ希望ヲ容レ速カニ鐵道路線ヲ調査測定シテ他日鐵道布設ノ設計ヲ遂ケラレンコトヲ希望スル
右県会ノ意見ニ依リ建議候也

明治二十四年十二月十七日

宮崎県会議長 小林乾一郎

内務大臣子爵 品川弥二郎殿²⁸

一八八一年(明治二十)五月、私設鉄道常例が公布されて全国的に私設(民営)鉄道が盛んに敷設された。

宮崎県会の当時の鉄道に関する認識は、私設鉄道買上論が盛んな今日、本県において地勢上、営利的な私設鉄道敷設はすべきではな

く「軍事鉄道ヲ主トシテ」鹿児島県と大分県と連環して速やかに官設鉄道を敷設する場所の調査測定を県会の意見として政府に建議した。宮崎県は、鉄道の軍用論（軍事的役割）だけを主張したが抽象的であった。翌年六月二十一日、第三回帝国議会で鉄道敷設法が通過して第一期線の指定が全国的に決定された。

しかしそれに漏れた宮崎県会は、十二月十五日「鉄道敷設工期線上ノ儀ニ付決議」を内務大臣井上馨宛に提出して一期線繰り上げの建議をした（傍線筆者）。

本年縦貫ノ鉄道ヲ敷設スルハ国家ノ經濟上ヨリスルモ亦国防上ヨリ見ルモ目下緊急ノ要務（中略）九州東部線即大分、宮崎縦貫ノ鉄道ハ第一期以外予定セラルルニ至リシノミナラス熊本県ヨリ本県西諸県郡加久藤ヲ経テ鹿児島県ニ達スル線路モ亦同シク第一期以外ニアリ九州東西両部ノ縦貫線（中略）以上両線方国家ニ与フル所ノ利益ニ至リテハ殖産的經濟ヨリ觀察スルモ亦国防的須要ヨリ觀察スルモ目下最大急務タル（中略）共二第一期敷設年限中ニ編入セラレ速ニ之ヲ鉄道敷設工事ニ着手アラントハ是県民ノ熱心希望スル所ニシテ実ニ本県民衆ノ世論ナリ（中略）両線ヲ第一期敷設年限中ニ繰上ラルルノ閣議アラントヲ（後略）

明治二十五年十二月十五日

宮崎県会議長 四屋俊平

内務大臣伯爵 井上馨殿²⁹

我が国の縦貫鉄道を敷設することは、国家の經濟上・国防上緊急の要務である。しかし大分県から宮崎県を経由する九州東部縦貫線（のちの日豊線）と、熊本県から本県加久藤を経て鹿児島に至る西部縦貫線（宮崎線）すなわち東部線と西部線の二方面から宮崎に迫る鉄道が第一期線の予定から外されているが、東西両部の縦貫鉄道の敷設は、経済的・国防的にも目下最大の急務である。至急第一

期線に繰上げて、鉄道敷設の工事が着手できるようにすることは「県民ノ熱心ニ希望」すると。前県会では軍用論だけで鉄道誘致のための測定調査を訴えたが、今県会では、鉄道の軍用論のみではなく經濟上の利益と政府が推進している日本鉄道縦貫線を完結することが「目下最大急務」である、と視野を広めて訴えた。また第一期線繰り上は「本県民衆ノ世論」であるとともに九州東西両部の縦貫線（後の東は日豊線・西は吉都線）の工期繰上げを目指した。この時点で宮崎県会は、初めて鉄道の經濟と軍事という二面性を強調し、この時、また東部線と西部線の二方面路線のあることを提起していた。

一八九六年（明治二十九）五月、鉄道局の全国鉄道調査では、吉松飯野小林高岡宮崎（七五、五キロ）・建設費三百四十九万九千六百七十二円の路線が有力視された一つの鉄道であった。しかし、この路線提示は、帝国議会で採択されたものではなかったので宮崎県会は議長石川清をして一八八九年（明治三十二）十二月、左記の「宮崎県鉄道ヲ第一期予定線中ニ繰上ルノ建議」書を提出した（傍線筆者）。

不幸ニシテ我宮崎県ヲ縦貫スル鉄道ハ該法中第二期線ニ編入サレタル何ソ夫レ黄河ノ清ヲ待ツト（中略）嗚呼我県ノ富源ト軍事上ノ關係トハ如斯遲緩ナルヲ許ササルナリ之本県会力情ヲ具シテ其一期予定線繰上ノ建議ヲ為ス所以タリ

第一 富源開発ノ必要

（中略）

第二 軍事上ノ必要

（一）我日向洋ハ茫漠トシテ島嶼海口ヲ有セス一帯ノ長汀遠ク走りテ守備スヘキ要害ヲ有セサルナリ陸ニ鉄道ノ備アラサレハ九州ノ東南岸夫レ危カラスヤ

（二）熊本師團ニ到ルニハ行程五日ヲ費シ霧島山脈ノ嶮路ヲ通セサルヘカラス鹿児島分營ニ到ルニハ行程三日ヲ要シ同シク半腹ノ峻坂ヲ経ルノ不便アリ応急ノ道全ク杜塞ス軍備ノ薄キ斯ノ

如キアラサルナリ一日モ速ニ之カ設備ヲナササル可ラス要之我
県ノ鉄道敷設ノ急要ナル(中略) 国富開発上ヨリスルモ之ヲ軍
事ノ警備ヨリスルモ第二期線ヲ以テ満足スルヘキニアラサルナ
リ然レトモ此線路タル大分県ニ出ツルモ熊本県、鹿児島県ニ出
ツルモ重畳セル山谷ヲ魚串セサルヘカラスヲ以テ従フテ経費ノ
増加ヲ来シ私設会社ノ得テ能クスヘキ所ニアラス

明治三十二年十二月九日

宮崎県会議長 石川 清

内務大臣西郷従道殿³⁰

一八九二年(明治二十五)六月に制定された鉄道敷設法下におい
て不幸にして宮崎県を縦貫する鉄道が第一期線から漏れ、第二期線
に編入されたのでわが県の富源と軍事上の関係を考慮して第一期線
編入の建議を起した。日清戦争後に作成されたこの建議では、宮
崎県における鉄道と軍事の関係が「軍事上ノ必要」という項目をわ
ざわざ立てて初めて具体的に述べられたのである。

日清戦争後、極東の情勢が厳しさを増してくるなかで「陸ニ鐵道
ノ備アラサレハ九州ノ東南岸夫レ危カラスヤ」と、九州地方に鐵道
が敷設されていないことは国防上、危険なことである。また、徴兵の
兵士が宮崎県の在地から兵営に至るまでの苦勞が指摘されている。
熊本師団(熊本市)に着任するまで五日間、鹿児島分営までは三日
間もかかり、徒歩で九州・霧島山脈の嶮路を経て兵営地に着任しな
ければならなかった。兵士の苦勞を解消するために、また恐らく徴
兵兵士をいち早く円滑に召集するために鐵道敷設の具体例を提起し
て強調したのである。徴兵兵士の所属する兵営所在地までの兵員輸
送のために鐵道のあることが初めて明記されたのである。この兵士
徴集の問題を解決することが「我県ノ鐵道敷設ノ急要」であると、
鐵道の軍用論を展開した。この背景には、日清戦争の教訓があった
ことは疑いを入れないだろう。日清戦争後、鐵道ブームが起きたこ

とはそのことを物語っている。また県会は、私設(民営)の鐵道會
社が、霧島山脈の峻嶮重畳な山谷に鐵道を敷設することは経費の増
加のため不可能なことであるという認識であった。県会は私設の鉄
道を敬遠していた。この時点で鐵道敷設の経路が九州幹線と称され
た吉松—宮崎—大分の路線地名が提示された。今日の日豊線・吉都
線にあたる鐵道である。この九州幹線の経路は、すでに第十三回帝
国議會で衆議院を通過し、私設日南鐵道(株)が敷設の仮免許を受
けていたが、貴族院で審議されず廃案となった鐵道路線である³¹。
廃案になったとはいえ、東西両部から迫る九州幹線の主要な地名が
明記されたのである。

(二) なぜ、肥薩線は建設困難な内陸部へ進入したのか

当時、肥薩線は熊本(肥後)と鹿児島(薩摩)を結ぶ国有幹線鉄
道で八代—人吉—吉松を経由する鐵道であった。一九〇〇年(明治
三十三)より鹿児島と八代から南北同時に工事がはじまった。この
時、八代から川内經由で鹿児島へ向かう海岸線派と人吉・吉松經由
で鹿児島へ向かう内陸部派との問題が生じた。結果は、難工事が予
想され、経費も維持費も莫大にかかる九州山脈の峻嶮な山奥に進入
して人吉を経て吉松に達する路線が選択された。内陸部に決定した
背景には、一八八八年(明治二十一)七月四月には参謀本部が『鉄
道論』を公刊し軍部の鐵道構想を公表した³²ことがある。軍部の意
見の一つに、海岸線に鐵道を敷設すると敵艦隊から攻撃・破壊され
るので出来るだけ海岸から離れた場所に敷設した方が良いという考
えがあった。肥薩線の八代から内陸部への鐵道敷設は、国防上の理
由という軍部の意向が反映された鐵道であった。

(三) なぜ、宮崎線は敷設されたのか

日露戦争直前の一九〇三年(明治三十六)九月、鹿児島線が吉松

に達した。この情勢の中で宮崎県会は二年後「肥薩鉄道線一部変更ノ儀ニ付内申」書を政府に提出した。肥薩線八代―人吉―吉松經由を吉松から加久藤―飯野―小林―高岡―宮崎經由にする変更を訴えた。ところが、翌年二月に始まった日露戦争によってこの変更路線の内申書は、一時宙に浮いた形となった。しかし、宮崎県会は日露戦争直後、内務大臣清浦奎吾宛に「鉄道線路二関スル意見書」を提出して肥薩線を前述の經由地に変更する理由を次のように述べている（傍線筆者）。

吉松ヨリ加久藤、飯野、小林ヲ経テ人吉ニ至ル線路ニ変更スレハ（中略）生産力最モ豊富ナル前述ノ各村落ヲ経過シ且民有林、県有林、国有林等広大ナル森林ヲ線路付近ニ有スル力故ニ之カ製材ノ搬出等ニ多大ノ便益ヲ得テツテ鉄道ノ収入非常ニ増加スルモノアルハ信シテ疑ハサル所ナリ（中略）今茲ニ肥薩鉄道線路ノ変更施設アラン事ヲ熱望ス

（中略）

明治三十八年十二月一日

宮崎県会議長 山下虎雄

内務大臣男爵 清浦奎吾殿³³

すなわち吉松より小林を経て人吉に至る迂回線の沿線にある西諸県郡等の各村落には広大なる民有林・県有林・国有林を有している。その沿線に鉄道が敷設されれば鉄道の収入は非常に増加することとは疑いを入れない所である。従つてここに肥薩線路の変更を熱望するものであった。

さらに日露戦争後

明治三十七八年戦役以来各種物品非常ニ騰貴シ就中要具タル砲火砲車弾薬車輜重車等ノ原料タル櫛樺等ノ堅木類ハ其昇騰一層甚タシク平時ノ六倍ニ達シ尚其需用ニ不足スル状態ナリ³⁴

櫛・樺などの軍用材が不足するほど急速に需用が増大し、価格も

平時の六倍に高騰している状況を指摘している。木材の戦争特需があった。

宮崎県は、「当初ノ目的タル軍需ノ需要ニ応シ県有林地ノ整理ヲ為スヲ得予期以上ノ収益アルハ既ニ確信スル所ナリ」³⁵と。軍用材は予想以上の利益を得ることを確信したのである。当時、県有林は、樫樹の立木面積は五百二十七町余歩、其材積約三万四千余尺を蓄積しているが、その伐採利用方法の良案がないことを遺憾とするところであった。

この問題解決の一つの方法として宮崎県が取った政策が「他府県ヨリ事業視察ニ来タルモノ頗ル多ク大ニ本県林業ヲ世間ニ紹介スル」³⁶広報活動をするのであった。その結果、一九〇六年（明治三十九）四月、邦人と外国人の合資による東洋製材会社が西諸県郡飯野村に³⁷、その他清国人が児湯郡木城村に、大阪製材会社が東諸県郡綾村に、また個人として大阪商人和久伊兵衛等が県下各地に伐木製材などの経理に着手した。特需に応じようとするものであった。

肥薩線路の変更を可能にしたのは、宮崎線の沿線地に広がる豊富な森林から生産される軍用材の確保と戦後国民の「軍需ニ応シ奉公ノ義務ヲ尽」くす義務観であったことが窺える。

因みに宮崎線の一部に当たる吉都線（吉松―小林―都城）が全通するのは一九一三年（大正二）十月であった。肥薩線路変更の意見書を政府に提出してから八年後の事であった。

（四）なぜ、吉都線は突然路線変更されたのか

一九一三年（大正二）十月に開業した吉都線は、今日では吉松―加久藤―飯野―小林―都城を經由する鉄道で、かつては西部線または宮崎線の一部が吉都線と称された。しかし吉都線の經由地は最初から吉松―小林―都城ではなかった。

日清戦争後の一八九六年（明治二十九）の鉄道局全国鉄道調査で

は、吉松・飯野・小林・高岡・宮崎と、のちの吉都線に当たる経路・距離・建設費が具体的に明記された（前述）。当初の予定線は、小林から高岡を経て宮崎に入る鉄道敷設計画であった。ところが小林―高岡經由が小林―都城經由へ突然変更になったのである。

日露戦争を契機にして国有・県営・民営の鉄道を問わず鉄道の軍用を法制的に義務づけた鉄道軍事供用令（勅令十二号）と鉄道軍事輸送規定（陸軍省令第三号）が一九〇四年（明治三十七）制定された。以後、右記の二項が付帯されて鉄道敷設が許可されることになり、兵士や軍事物資を輸送する鉄道の軍事的役割が厳しく規定されたのである。

一九〇六年（明治三十九）十一月二十七日、県会議長山下虎雄は内務大臣原敬宛に「兵営設置に関する意見書」提出した³⁸。長文なので要約して置きたい。

日露戦争後の第一次西園寺内閣において軍備拡張のため師団増設の計画が進められた。そこで「軍備拡張の結果、内地師団増設の事を企画せられ、今や兵営設置の場所に就き審議中（中略）」でも、もし我県に兵営設置が叶うならば「県民は熱誠を捧げて其便宜を図り、所要の土地を献納し、将校宿舍の供給等、国費の幾分を補ひ、微哀を献ぜん事の覚悟を有する」ものとして「早晚師団増設の事実として顕れん事は深く信じて疑はざる所」である、という兵営誘致の熱烈な陳述に及んだ。一年後の一九〇七年（明治四十）十月、都城連隊区司令部が宮崎町で事務を開始し、一九〇八年、都城町に移転する。同年十月、歩兵第六四連隊の留守隊が大阪市より熊本を経て都城の新兵舎に入った。いわゆる都城歩兵第六四連隊の設置である。まだ交通不便で鉄道敷設の予定もない都城に軍都が成立したのである。県会の兵営誘致運動が功を奏した形となった。この軍都都城の成立が鉄道誘致の誘因になったことは疑いをいれない。一方で、都城に「兵営の設置を見るに至りたるは、本県当局並に先輩有志等の

奔走尽力の功は勿論ながら、亦都城出身の大先輩たる、後の元帥上原勇作、並海軍大将財部彪等の之れに効したる力は、最も多きにあるを忘れてはならない³⁹と、指摘している。

一九〇九年（明治四十二）十二月、帝国議会第二十六議会（桂内閣）で宮崎―吉松間（宮崎線）の事業追加が成立した。翌一九一〇年（明治四十三）三月、法律二十二号を以って鉄道敷設法において吉松―小林―高岡―宮崎の「宮崎線」が第一期線に編入された。この計画が実施されたならば、宮崎線は小林―高岡―宮崎經由となったのである。

ところが翌一九一一年（明治四十四）二月、第二十七回帝国議会第一期線の区間予定を変更して小林―都城―宮崎に突然決まったのである。

背景には地域民からの強い都城迂回線誘致運動があったという。しかし、予定線から除外された東諸県郡綾村々長田中友連ほか六人と県会議員菊池武明（広瀬）ほか十七人が都城迂回線反対と貴族院に請願・採択されたが路線変更を止めることはできなかった。なかでも菊池武明は一九〇六年（明治三十九）一月に結成された日向鉄道期成同盟会（会長堤長発）の副会長で、宮崎県の鉄道誘致活動に積極的に参加していた人物の一人である。一年で国策が突然変更になった背景には後方で大きな力が働いたことは推測に難くない。

すなわち既定線小林―高岡經由の鉄道路線を小林―都城（軍都）に迂回させることを可能にしたのは陸軍元帥となった都城出身の上原勇作の存在があったといわれている。上原は、一八九七年（明治三十）十月に鉄道会議議員に命じられ、一九一六年（大正五）十二月には鉄道会議議長に任命されており明治三十年以降、一貫して鉄道にも深く関わってきた経歴を持つ人物であった。鉄道会議とは、一八九二年（明治二十五）六月二十一日に公布された鉄道敷設法に基づいて設置され、鉄道敷設の基本事項を審議した。一九二三年（大

正十一) 七月、新しい鉄道会議官制公布のもと鉄道大臣の諮問機関となり、鉄道政策に強い影響力を持った組織に改正された。また都城經由に変更されたのは「都城に連隊がおかれ有事の際の輸送の必要性から鉄道が布かれる」(落合五郎談)と、地域住民は、路線変更は都城連隊が設置されたことが理由であったと率直に伝えている⁴⁰。以上から都城連隊の設置が吉都線の小林―高岡の予定線が小林―都城へ突然変更になった背景があったことは間違いないといえる。

(五) 日豊南線の路線問題

吉松―都城に至る吉都線が一九一三年(大正二)十月に開業し、続いて都城から宮崎に至る宮崎線が一九一六年(大正五)十月に開業した。残るは宮崎から佐伯に至るいわゆる日豊線の完成だけとなった。当時、この佐伯―宮崎間を南北に分けて、宮崎から延岡間を日豊南線、次に延岡から佐伯間を日豊北線と称した。日豊南線は、一九二二年(大正十一)五月に竣工し、日豊北線は、一九二三年(大正十二)十二月に開通して南北合わせて日豊線と称された。

ところが日豊南線を宮崎から延岡へ敷設する時に、海岸線と山手線との二路線の問題が生じた。前者は県営鉄道福島駅(広瀬)より分岐して富田村を経て高鍋町字蚊口村に出て川南村を経て都農村に達する線路。後者は県営鉄道妻駅より延長して上穂北村及び木城村川南村を経て都農村に達する二線の選択の問題である。宮崎県会は、山手線を採用せんとして一九一六年(大正五)十二月、県会議長坂元重俊は内務大臣後藤新平宛に「意見書」を提出した⁴¹。

県会は山手線を選択した。その理由は、まず海岸線は、路線地が「不毛ノ地ニシテ殆ト何等物資ノ供給ナキノミナラス」、北進すれば一ツ瀬川・小丸川の大河が「氾濫シテ交通ヲ杜絶シ沿岸ノ村落及農作物ノ被害頗大」になることを憂慮する所で、保線上も多大なる困

難が生じ、民力の消耗、国富の疲弊を醸成することは明らかである、と。一方、山手線は、物資豊富で利源の開発、産業の振興上有利で、妻駅まで鉄道も伸びており鉄道工事の難易保線も成算の見通しがあり「希クハ深ク百年ノ利害」を考慮して「速ニ山手線ヲ採用」することを内務大臣に意見したのである。児湯郡山地一帯の富源開発と産業の振興上有利な「百年ノ利害」となる路線として強調した。特に山手線は、敵の攻撃から鉄道を守るために肥薩線が八代から人吉の山奥に敷設されたように山手線が軍事的な観点から見ても有利な路線を選択したはずであった。ところが結果は、宮崎県会が主張した山手線は採用されず、政府は海岸線を採用したのである。

政府が山手線より海岸線を選んだ理由は、今後の検討課題であるが、ただ当時、すでに時代が変わっていたという指摘がある。原田勝正氏は『鉄道と近代化』⁴²の中で次のように時代の変化を指摘している。「それまで外国の軍隊が攻め込んで来るという前提で戦略を考えていた陸軍が、今度は外国に攻め込んでいくという戦略に転換します。そうになると、沿岸に鉄道線路を建設しても、それほど恐れることはないという結論が出てきます。そういった日本の戦略の転換、すなわち防衛戦略から外征戦略への転換が線路のルート変更決定的な力になったのです」と、日本の対外戦略方針の転換が路線選択の背景にあった、と評している。

四 試論―日豊本線開通の意義

一九二六年(大正十二)十二月、日豊本線の開通は、宮崎県を「陸の孤島」から解放し、宮崎県の諸産業の発達や交通運輸の進歩に多大な貢献をした。特に鉄道は進歩の象徴であった。なかでも民営内海線はドイツ・ケッペル社製造の、県営鉄肥線ではアメリカ・ボー

ドウィン社製造の外国製の蒸気機関車が宮崎の平野を黒煙を上げて疾走した。日本で最初の国産蒸気機関車は、すでに一八九三年（明治二十六）に製造されている。また日豊本線の開通は、宮崎県縦貫鉄道（安奉線等）の統一された標準軌間（一四三五m）によって一貫した連絡運輸体制が完成した（地図2）。これによって日本から中国東北への兵力・軍事物資・旅客等の一貫した鉄道輸送が同一軌間によって可能になったのである⁴⁴。

日本が極東アジア侵入の一環として始めた日清戦争（明治二十七八）で割譲を受けた台湾では、一九〇八年（明治四十一年）四月、台湾総督府が台湾縦貫鉄道（軌間一四三五m）を基隆（キールン）―高雄（カオシュン）間に完成させた。

日清戦争に続いて日露戦争（明治三十七―三八）が始まった。九月ポーツマス講和条約を締結して終戦した。日本は戦地でも軍用色の強い鉄道敷設を推進した。一九〇五年（明治三十）五月京釜鉄道（釜山―京城）が全線開通。続いて翌年四月、京義鉄道（京城―新義州）が全通して朝鮮縦貫鉄道（軌間一四三五m）が完成した⁴³。

戦後、一九〇六年（明治三十九）十一月、南満州鉄道株式会社（満鉄）が設立された。満鉄は、日本が日露戦争中に敷設した安東（現丹東）―奉天（現瀋陽）間の安奉線軍用軽便鉄道（軌間七三二m）の経営権を得て戦後、清国政府と激しく対立して確保し、一九一一年（明治四十四）十一月、安奉線鉄道を全面改軌して一四三五mとした。

これより先、一九〇五年（明治四十四）九月以降、下関―釜山間の関釜航路が開業し、翌年十二月には国営化された関釜航路と軌道を統一した朝鮮縦貫鉄道と日露戦争によって獲得した南満州鉄道（安奉線等）の統一された標準軌間（一四三五m）によって一貫した連絡運輸体制が完成した（地図2）。これによって日本から中国東北への兵力・軍事物資・旅客等の一貫した鉄道輸送が同一軌間によって可能になったのである⁴⁴。

それでは九州の鉄道敷設はどうであったのかを見てみていき

い。政府は軍部や野党と対立しながら日本幹線（縦貫）鉄道の普及に紆余曲折しながら推進していた。理由は、日本の地形は千島・沖縄諸島を除いても東北青森より西南鹿児島に至り一朝有事の外患が起きたときは四面悉く戦地になる形勢となる。従って鉄道を貫通し平時・戦時に備えることが必要であったからである。

どの時点で縦貫鉄道が完成したのか。まず日本縦貫鉄道は、一九〇九年（明治四十二年）十一月、鹿児島線（門司―八代―人吉―吉松―国分経由）の全通開通式が盛大に催行された。この時、首相桂太郎は祝辞で鹿児島線全通の意義を左記のように評価している。

（明治四十二年）今茲十一月人吉吉松間鉄道工竣ル九州幹線ノ接続ト共ニ北ハ釧路ヨリ南ハ鹿児島ニ至ル縦貫線ノ大成スルノ
関鍵ニシテ我鉄道ノ発達上特記ニ値ス⁴⁵

すなわち桂首相は鹿児島線肥薩鉄道の開通が日本縦貫線の完成線であったと評価したのである。鹿児島線はその「関鍵」であったのである。この時点では九州を一周する九州循環線及び九州の東部海岸線を縦貫する日豊線は未完成の路線であった。当時、門司から鹿児島へ至る縦貫線は三路線が設定された。一つは八代―川内―を経て鹿児島に至る西海岸線（鹿児島川内線）、二つは八代―人吉―吉松―国分を経て鹿児島に至る山間中央部線（鹿児島肥薩線）、三つは大分―宮崎―都城―国分を経て鹿児島に至る東海岸線（日豊線）である。ここでの鹿児島線の完成は、山間中央路線、すなわち鹿児島線肥薩鉄道であった。しかし九州循環線は日豊線を残して未完成となっていた。したがって宮崎県は、残す東海岸線鉄道を敷設することは、日本縦貫線の一翼と九州循環線の完結線の完成を意味した。遅れていた日豊線速成にかけた民間や県会の鉄道敷設請願が激しく展開した。

宮崎県では、一九〇六年（明治三十九）一月、堤長発を会長とした民間の日向鉄道期成同盟が設立され、二年後の一九〇八年（明治

四十一) 三月、「宮崎県下縦貫鉄道速成ノ件」を衆議院に提出して宮崎線・日豊線の敷設を請願した。一方、宮崎県会は一九一二年(大正元)一月、「日豊線鉄道ニ関スル意見書」⁴⁶を県会議長浜田政壮から内務大臣原敬宛に提出して「本県交通機関ノ整備完了センコトヲ」熱望した。続いて一九一三年(大正二)一月、「日豊線完成ニ付キテノ意見書」⁴⁷を提出して日豊線の速成を政府に請願していった。こうして官民一体となった日豊線鉄道の敷設運動を展開した。その結果、一九一四年(大正三)、第三十七回帝国議会において日豊線(佐伯—宮崎間)という名称で予算が成立した。翌年八月、宮崎県知事有吉忠一が神奈川県知事に転任した。宮崎県で鉄道政策を積極的に推進した有吉知事は、日豊線の完成を見ることはなく翌年(大正四)八月、神奈川県知事に転任した。日豊線は一九一三年(大正十二)十二月十五日、日豊北線(佐伯—延岡間)五十八^キが開通して祝賀式が延岡で盛大に催行された。以後小倉—吉松間を日豊本線と改称した。日本縦貫線の一翼と九州循環線の完結であった。

日豊本線が開通した大正十二年十二月十五日から僅かに十日後の二十五日付で政府は「鉄道省告示第三百九号」⁴⁸でもって日本・朝鮮・中国に至る東アジア一帯の鉄道・船舶等に関する「国際聯絡運輸規則」の大改正を実施した。こうして下関—釜山—京城—奉天間を航路と一四三五mmの統一軌間で直通運輸する朝鮮—中国經由の縦貫鉄道が完成したのである。統一された軌間鉄道で東京—奉天間は八時間短縮されたという⁴⁹。日本の国有幹線の軌間は、戦後新幹線が敷設されるまで一〇六七mmであった。

すなわち政府は、日豊本線の開通を見越して鉄道の大改正に踏み切ったのである。日豊本線の開通祝賀会に出席できなかった当時の鉄道大臣山内一次は坂口秘書官をして祝辞を代読させた。

惟ふに九州循環線は経済上・国防上多年朝野の久しく翹望せし
 処曩に大分・佐伯・宮崎各線の開通を看、今又日豊南北線完成

し交通上の革命を来す⁵⁰
 すなわち九州循環線は経済上・国防上多年に亘り待望するところ
 で日豊線の開通は「交通上の革命」であると評価した。山内大臣が
 高く評価した「交通上の革命」とは東アジア連絡運輸の完成であっ
 たことを窺い知ることができる。このことは鉄道循環線の完成とい
 う狭い意味ではなく「鉄道」を「運輸機関」に改正したように、実
 は東アジア連絡運輸体制の確立であったところに日豊本線開通の
 「革命的」意義があったことを指摘したいと思う。

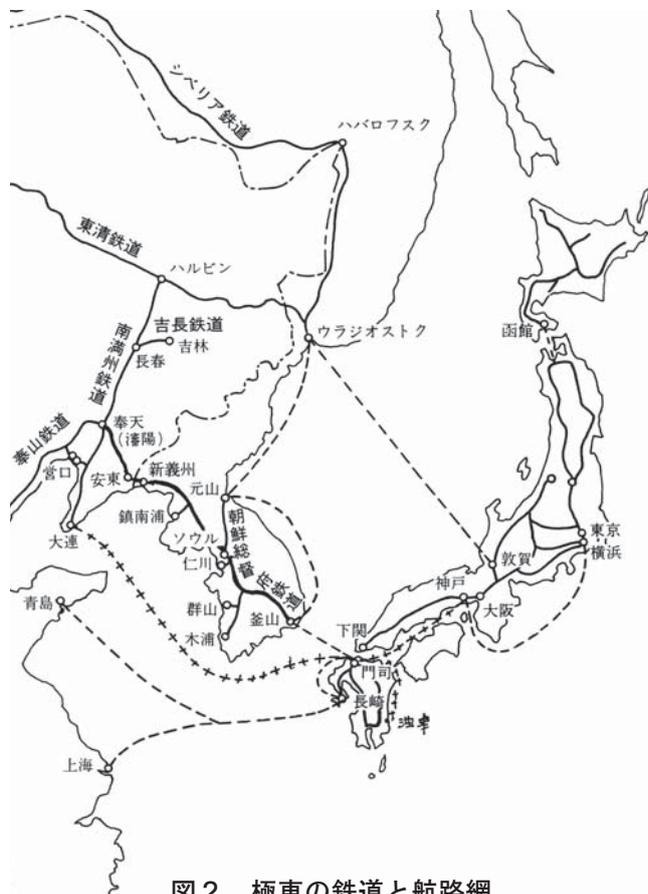


図2 極東の鉄道と航路網

「日本・朝鮮・中国東北部の連絡鉄道網」(原田勝正『日本の鉄道』吉川弘文館)を一部補足して使用。

おわりに

本稿は、宮崎県鉄道史の特徴と意義についての若干の問題点の提起を試みた。

まず特徴としては一、国有・県営・民営という三つの経営主体の鉄道が敷設された。二、使用された蒸気機関車等は外国製（米・独）であった。三、経営主体の相違から軌道が統一できなかった。四、経営主体の差異があったにもかかわらず宮崎県の主要な鉄道は大正期に集中的に敷設された。五、鉄道の敷設は宮崎県の諸産業の発達に寄与した。六、鉄道は八代・人吉から吉松に至る肥薩線の一部が現えびの市にかかり、吉松から都城へ至る現吉都線（当時宮崎線）が本格的な敷設となった。七、肥薩線の山間部へ進入した鉄道と宮崎線の敷設中に小林―高岡路線が突然、小林―都城へ路線変更された背景には軍事的要因があった。

次に意義については、日豊本線の開通は、一、宮崎県を「陸の孤島」から解放し、宮崎県交通運輸体系の完成であり、二、また九州循環線及び九州東部縦貫線の完了であり、三、ひいては東アジア運輸体制の成立、すなわち山内一次鉄道大臣が評価した「交通上の革命」的出来事であった。

註

- (1) 拙著『宮崎県地方紙研究紀要 第一〇輯』（宮崎県立図書館、一九八三年）。
初木論稿『宮崎県地域史研究 第三〇号』所収。その他概説書として『国有鉄道百年史 第六巻』（日本国有鉄道、一九七二年）。『日本鉄道史』上・中・下編（鉄道省、一九二二年）、『宮崎県経済史』（宮崎県、一九五四年）、『佐土原町史』（佐土原町、一九七九年）。県内の鉄道略史については、特に註書がない限りこれらの概説書によった。
- (2) 『日豊北線建設概要』（鉄道省大分建設事務所、一九二四年）五一頁。
- (3) 佐藤信之『鉄道と政治』（中公新書、二〇二二年）。
- (4) 『宮崎県会史 第二輯』（宮崎県庁、一九一六年）。
- (5) 前同。
- (6) 『宮崎県会史 第二輯』（宮崎県庁、一九一六年）一五五頁。
- (7) 『宮崎県会史 第三輯』（宮崎県庁、一九二二年）三六頁。
- (8) 『宮崎県史』（宮崎県庁、一九二二年）二五一頁。
- (9) 宮崎県文書センター蔵「土木関係特別調（鉄道軌道）」明治・大正三年。
- (10) 宮崎県文書センター蔵「土木関係特別調査（鉄道軌道）」大正三年。
- (11) 宮崎県文書センター蔵「土木関係特別調（鉄道軌道） 飫肥油津間線」大正三年。
- (12) 『宮崎県会史 第二輯』（宮崎県庁、一九一六年）一五四頁。
- (13) 宮崎県文書センター蔵「鉄道軌道」大正三年～五年。
- (14) 右同。
- (15) 『宮崎県会史 第二輯』（宮崎県庁、一九一六年）四〇頁。
- (16) 宮崎県文書センター蔵「土木関係特別調査（鉄道軌道）」大正三年～五年
- (17) 前同。
- (18) 前同。
- (19) 『宮崎県会史 第三輯』（宮崎県庁、一九二三年）三九頁。
- (20) 原田勝正『日本の鉄道―成立と展開―』（日本経済評論社、一九八六年）一四九頁。

- (21) 宮崎県文書センター蔵「土木関係特別調 鉄道間線」大正六年ノ六。
- (22) 右同。
- (23) 右同。
- (24) 『宮崎県会史 第二輯』（宮崎県庁、一九一六年）一五五頁。
- (25) 『日州新聞』大正十二年十二月十五日付。
- (26) 右同。
- (27) 『宮崎県会史 第二輯』（宮崎県庁、一九一六年）一五三頁。
- (28) 『宮崎県会史』（宮崎県庁、一九一二年）二五一頁。
- (29) 右同。二五二頁。
- (30) 右同。二七二～三頁。
- (31) 松下孝明『近代日本の鉄道政策』（日本経済評論社、二〇〇四年）一二四頁。
- (32) 松下孝明『鉄道建設と地方政治』（日本経済評論社、二〇〇五年）一〇六～七頁。
- (33) 『宮崎県会史』（宮崎県庁、一九一二年）二七九～二八〇頁。
- (34) 右同。七五五頁。
- (35) 右同。七七一頁。
- (36) 右同。七七一頁。
- (37) 『宮崎県の鉄道と産業の発達』（『宮崎県地方史研究紀要 第一〇輯』宮崎県立図書館、一九八三年）
- (38) 松尾宇一編著『宮崎縣五十年史』（一九三四年、宮崎縣五十年史編纂会）二五二～三頁。
- (39) 右同。二六四頁。
- (40) 『佐土原町史』（佐土原町、一九八二年）六四九頁。
- (41) 『宮崎県会史 第三輯』（宮崎県庁、一九三二年）三〇〇頁。
- (42) 吉川弘文館、一九七九年。八〇頁。
- (43) 朝鮮総督府鉄道局編『朝鮮鉄道四十年略史』（大空社、二〇〇四年）
- (44) 高木宏之『満州鉄道発達史』（潮書房光人社、二〇一二年）。
- (45) 『日本国有鉄道百年史 第六巻』（日本国有鉄道、一九七二年）一四一頁。
- (46) 『宮崎県会史 第二輯』（宮崎県庁、一九一六年）二六二頁。
- (47) 『宮崎県会史 第三輯』（宮崎県庁、一九三二年）二九〇頁。
- (48) 宮崎県立図書館蔵『官報 第三千四百三号』大正十二年十二月二十五日付。
- (49) 朝鮮総督府鉄道局編『朝鮮鉄道論纂』（大空社、二〇〇四年）。
- (50) 『日州新聞』一九三三年（大正十二）十二月十七日付。

「宮崎県の動物の天然記念物」

宮崎大学名誉教授

岩本 俊孝

目次

- 一 はじめに
- 二 天然記念物とは
- 三 県内の動物の天然記念物
 - 三の一 カモシカ（国指定特別天然記念物）
 - 三の二 幸島猿棲息地
 - 三の三 岬馬およびその繁殖地
 - 三の四 アカウミガメおよび産卵地（宮崎県指定天然記念物）
 1. 宮崎野生動物研究会のウミガメ調査の経緯
 2. 天然記念物指定の効果
 3. 海岸線の変化
 4. アカウミガメ上陸産卵回数 of 年次変化
 5. 砂浜の保全についての最近の動き
 6. 移植や人工化の弊害
- 四 その他の動物の天然記念物
- 五 まとめ

一 はじめに

宮崎県立図書館で令和5年度「第2回文化講座（10月21日）」の講演を行う機会を得たので、本稿ではその講演内容を紹介する。動物や植物、地質等の自然資源の文化財を天然記念物とよぶ。本稿ではまず、天然記念物とは何か、どのようなカテゴリーで天然記念物が分類されているのか、また国と県あるいは市町村の天然記念物指定はどのような関係があるのか、さらには指定された天然記念物は現在いかなる状況にあるのか、またそれら天然記念物の保護の課題は何か、などについて詳しく説明していきたい。

筆者は動物生態学を専門分野とし、もともと幸島のニホンザル群などを対象とした霊長類の研究を行っていた。しかし、宮崎県では他に大・中型動物を扱う研究者が少なかったこともあって、ニホンザルの他、ニホンカモシカ、アカウミガメ、各種大小哺乳類の生態研究および個体群管理についての調査研究・保全に関わってきた。

また、平成26年度ごろから県文化財保護審議会の動物担当委員として委嘱を受けた後、県内の動物の文化財保護、保全の状況について何らかの意見を求められることが多くなった。そのような立場の中で感じたこと、あるいは動物文化財の保護、保全が今後どうあるべきかについての考えを、この本稿の中で述べて来たい。

二 天然記念物とは

文化財は、「我が国の長い歴史の中で生まれ、はぐくまれ、今日まで守り伝えられてきた貴重な国民的財産」であり（文化庁HP、2023）、その中には無形文化財、有形文化財、民俗文化財、記念物、文化的景観、伝統的建造物群が並ぶ（図1）。さらに、記念

物のカテゴリー内には、史跡、名勝、天然記念物が含まれている。また、天然記念物としては動物、植物、地質鉱物が挙げられている。これら天然記念物は、「動物、植物及び地質鉱物で我が国にとつて学術上価値の高いものうち重要なもの」と定義されている。より詳しくは、天然記念物は日本列島の成り立ちを示す地質現象や、過去の生物の姿を知ることのできる化石、日本列島の生物地理学的な特性を示す固有種等の動植物などで、日本列島がたどってきた「自然史」としての意義を持つっていると述べられている（文化庁HP、2023）。

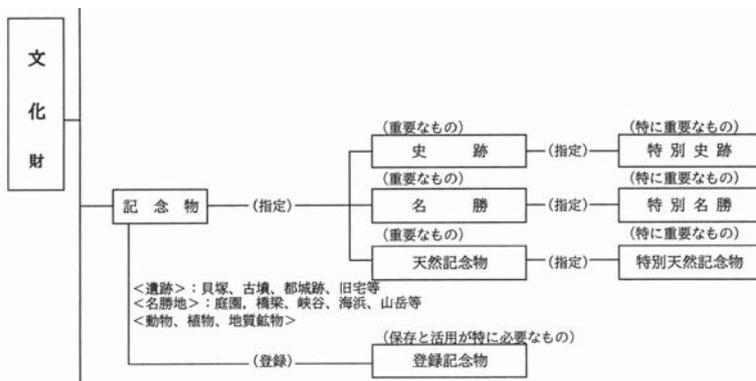


図1 文化財保護の体系図（令和5年度宮崎県文化財行政要覧より抜粋）

さて、動物や植物の天然記念物（図1）については、地域を定めないうちで、地域を定める天然記念物（いわゆる地域指定）とがある。種指定はその動植物をどこで見つけても保護の対象となる。たとえば、動物で言えばニホンカモシカやヤマネがこれに当たる。それに対して地域指定では、その指定された地域内でのみ保護の対象となる。これも動物でいうと、都井岬の野生馬や、高崎山のニホンザル群がこれに当たる。要するに、指定名の前に土地名がつく。

さらに、天然記念物のうち、世界的にまた国家的に価値が特に高いものとして、保護・保存がより徹底される『特別』天然記念物があり、ニホンカモシカ、イリオモテヤマネコ、オオサンショウウオなどがこれにあたる。

代後半にカモシカが増えすぎて植林地被害が始まった後、1985年から、全国のカモシカ生息地で生息実態を詳しく調べる調査が始まった。全国16の「カモシカ保護地域（および調査対象地域）」で8年に一度の「特別調査」を2年間実施し、その後の6年間は毎年地元調査員による「通常調査」を実施するというスケジュールであるが、これをすでに38年間も続けている。なお、九州と四国の生息地では、「カモシカ保護地域」が未設定であるため、従来の「種指定」の枠組みで「調査対象地域」として広範囲での調査が進められている。

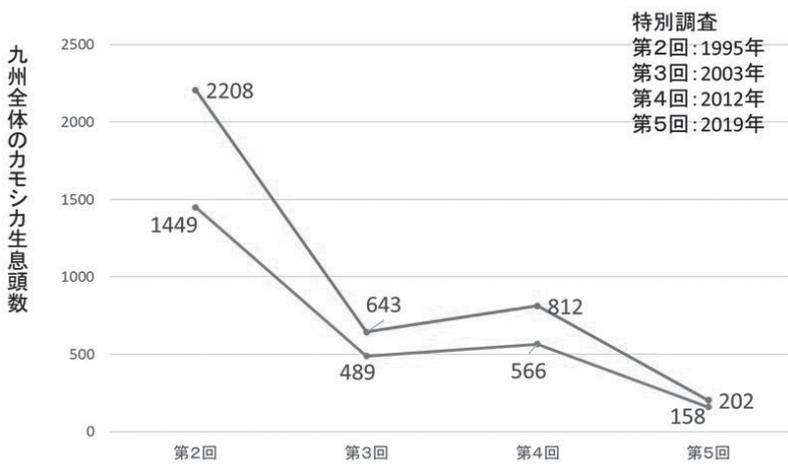


図3 第2回～第5回特別調査でのカモシカ生息数の推定結果

図3に九州山地（大分・熊本・宮崎3県）での生息数調査結果の推移を示す。1994～1995年に実施された第2回特別調査では、多く見積もって2000頭以上、少なく見積もって1500頭程度と報告された。しかし、次の第3回調査報告書ではそれが約3分の1以下に激減した。その後の第4回特別調査では第3回調査結果とほぼ同レベルを維持していたが、つい最近の特別調査（第5回、2018～2019年）では、九州全域で200頭～

150頭前後と推定された。この24年間（第2回～第5回特別調査）の推定生息数激減の原

因は何であろうか。もちろん多少の調査誤差もあると思うが、このトレンドとしての大きすぎる変化は単なる誤差では説明できない。合理的には、カモシカの生息環境に大規模な変化が起きたと考えざるを得ない。

この原因を第4回特別調査報告書は明確に記述している（大分・熊本・宮崎県教育委員会、2020）。それはシカによるカモシカの生息環境の破壊である。全国に展開された拡大造林の林業政策は九州でも例外ではなく、1980年代までに自然林の伐採事業は標高1000m近くまで到達した。そこはもともとカモシカの生息地であった。伐採後植林したとしても、伐採後約10年位は伐採地がちょうどシカの背丈くらいの藪で被われる。その若くて柔らかい植物で被われた藪はシカに恰好な餌場を提供することになる。このような好適な環境下では、シカは年率20%前後の速度で増加する。実はこの時期、カモシカもその恩恵に預かっていたのである。というのは、第1（1986～1987年）～第2回（1994～1995年）特別調査では九州全域に亘って顕著にカモシカ密度も上昇していたことが分かっている（大分・熊本・宮崎県教育委員会、2020）。高標高まで達した伐採は、シカを増やす好適な藪を生むと同時に、ちょうど同じくらいの背丈をもつカモシカにも豊かな餌条件を提供したようである。問題は、なぜシカがカモシカ生息地の環境破壊に猛威を振るつたのか、である。これは両種の繁殖速度の違いで説明できる。シカの好適な環境下での増加速度は年率20%にも上るが、カモシカではせいぜい4%前後である。どうもナワバリを保有するか、しないかがこの繁殖速度の違いに関わっているようだ。オスもメスも独立したナワバリをもつカモシカは、基本的には単独生活で、他者がナワバリに入ることを嫌い、追い出そうとする。すなわち、個体数増加のストッパー（ナワバリ）がカモシカには存在する。それに対し、繁殖期のオス以外はナワバリを持た

ないシカは、餌が多い所に大挙して集まり、そこで餌を食べつくすまで個体数を増やす。

2000年以前、伐採され藪となった高標高地でシカは限界まで個体数を増やし、あふれた個体は周囲の自然林に侵入して本来はカモシカの餌であった低木の新芽や葉、草本を食べつくすことになったようだ。その現象は2000年を過ぎた頃から顕著となり、その効果は2020年を過ぎた今日まで続いている。現在、高標高地の林内には下生えや下層植生は全くない状態である。

カモシカについては1980年頃からの特別調査・通常調査の継続があり、カモシカ個体群の消長や生息環境の変化について、40年以上にも亘るかなり詳しい調査結果の蓄積がある。すなわち、これまで述べてきた現在のカモシカ個体群の状態についてのデータ蓄積・評価、過去からの生息状況の変化およびその因果関係についてある程度推測可能な調査結果もある。もし、過去からの調査研究の継続がなかったらならばそれも難しく、カモシカ個体群の今後の保護について有効な手立てを一切の提示できないことになる。天然記念物行政においては、地道であるが指定種についての状況把握の継続がいかに大切であるか、理解して頂けると思う。

三の二 幸嶋猿棲息地

「幸嶋猿棲息地」は現在かなり良好な状況にあると考える。島内の環境変化（劣化）が激しい訳ではなく、また観光客が多すぎてサルの管理が難しいという状況ではない。島の対岸には、京都大学野生動物研究センターの施設である附属幸島観察所があり、職員数が過去の3名から1名に減少してはいるが、継続して活動することができている。島内の群れのサイズ（個体数）も適正に管理されている。

この天然記念物は昭和9年1月22日に告示されている（宮崎県

串間市教育委員会、1997年）。その説明文（図4）には「猿島とも称し古来猿の生息地として著名なり。猿は本島に祀れる弁財天の使として愛護せられその数百五十有余頭に及ぶ。蓋し九州地方に於ける代表的棲息地なり。美林を以つて被われ亜熱帯性の植物に富む。」とある。また「保存の要件」欄には「公益上必要曰」（やむを得ざる場合の外、猿の捕獲その他猿の生息を脅かすところある

種別	名称	所在地	指定年月日	指定種	指定理由
第一種 天然記念物	幸嶋猿棲息地	宮崎県南那珂郡	昭和九年一月三日	猿	猿島とも稱し古来猿の棲息地として著名なり。猿は本島に祀れる弁財天の使として愛護せられその数百五十有余頭に及ぶ。蓋し九州地方に於ける代表的棲息地なり。美林を以つて被われ亜熱帯性の植物に富む。
第二種 天然記念物	幸島	宮崎県	昭和九年一月三日	猿	公益上必要曰ムヲ得サル場合ノ外 猿ノ捕獲 其他 猿ノ棲息ヲ脅グス 遺棄スル 行為ハ之ヲ許可セザルニテ 要ス

図4 「幸嶋猿棲息地」指定の際の説明文（串間市教育委員会、1997）

行為は之を許可せざることを要す。」と書かれている。

この当時百五十有余頭いたというのは島の大きさが、らあり得ないが、多分五十頭前後は棲んでいたと思われる。地元の人たちは、この弁財天を守っている猿

（わかさまと呼んでいる）たちを大切にしてきた。しかし、戦後進駐軍の司令官がペットとして猿を飼いたいと要望したため、地元の人などがかなり多くの猿を捕獲したようだ。天然記念物指定の「保存の要件」は守られなかったことになる。わかさまの逸話や、天然記念物指定の経緯、戦後の捕獲などについては三戸サツエ氏の著書「幸島のサル」に詳しい（三戸サツエ、1984）。後に京都大学の著名な生物学者の今西錦司博士が幸島でサルの研究を始めた頃は、わずか20頭前後であったという。

この京都大学研究グループによる幸島でのサル社会や行動の研究は、世界で最も早い霊長類学のスタートであった（伊谷純一郎ら、

1972；河合雅雄、1969)。そのため、幸島は霊長類学の聖地 (Holy place) とよばれており、いまだに外国人研究者の訪問が絶えない。もう一つのこの島のサルの著名な点は、宮崎の方なら多くの方がご存じの、イモ洗い行動に代表される文化ザルという呼び方である。京都大学グループの革新的な研究方法は、野生のサルの餌付けであった。これにより自然状態ではほとんど見ることができないサルの行動を、餌付け場で、十分な近さから長時間観察することが可能となった。そのため、ニホンザルの個体間関係がはっきり見えるようになり、その成果は世界で初めて霊長類の社会構造を明らかにした研究となった。この調査を継続的にお手伝いしたのが、三戸サツエ氏である。その過程で、三戸氏は世界の動物学の中でも画期的発見をすることになった。それはサルが芋洗いを始めたこと、またイモ洗いだけでなく様々な学習に基づく行動を獲得するようになったことである。動物はおしなべて本能や反射に基づく行動を行うだけで、生活の上で新しい複雑な行動パターンを獲得し、他個体あるいは次世代にそれが伝わるという知見は全くなかった時代での観察結果である。現在でこそ、様々な高等動物でこのような新しい行動パターンがあることが常識となっているが、当時は京都大学研究者による国際学会の発表で、外国人研究者からはほとんど見向きもされなかったと聞いている。

さらに、これら新しい行動パターンが群れ内に拡がり (伝播)、かつ世代を通じ次世代に受け継がれていく (伝承) という現象が河合 (1969) により明らかにされ、幸島のサルは「文化ザル」として世界的に有名な群れとなった。ただ、注意が必要で、伝播、伝承が個体間で意図的に行われる訳ではないことで、真の意味での文化行動とは言えない点である。そのため幸島群のイモ洗いなどの行動は、「文化的行動」「前文化」などとよばれている。

図5上にイモ洗い行動を初めて行い、のちに「イモ」という名前

を拝命した個体の写真を掲載する。また、その初めての行動を記録した三戸サツエ氏の野帳のページを図5下に示す。この野帳のページは現在も宮崎県総合博物館にコピーが展示されている。ちなみに図5下の次のページには、「もうだれの目から見ても洗っているのだ。彼女 (※イモのこと) が川で芋をころばして遊んでいると思っただのは、あれは遊びではなく泥をおとす方法をしきりに考えていたのだ。すごい すごい」とある。この野帳は総合博物館の宝だと思いう。また、このコーナーには、河合 (1965) による文化的行動の伝播、伝承の道筋が示された家系図も展示されている。県民の方が博物館においでの際は、ぜひご覧いただきたい。

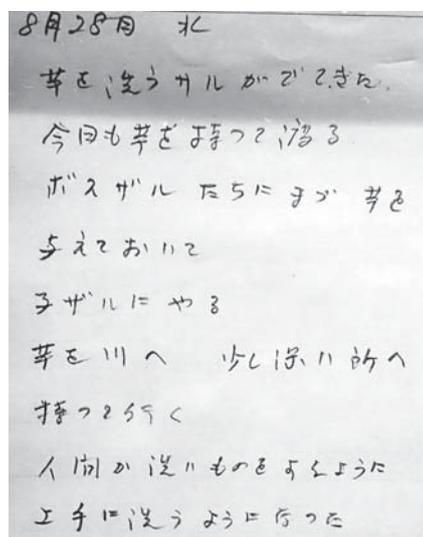


図5 「イモ」の芋洗いの写真 (上) 三戸サツエ氏の野帳 (下、宮崎県立総合博物館蔵)。

このように国の文化財に指定されたため、サルの群れおよびその生活環境が保全されてきた幸島で、世界初となる動物の自発的な学習に基づいた文化的行動の発見が可能となった点は、特筆すべき文化財指定の効果だと思う。幸島は串間市の所有地であり、そこに京都大学幸島観察所が設置され、職員1名が常駐して、群れの研究と保全管理をしている。それらの仕組みによって、現在でもきわめて良好な文化財管理が可能となっている。過去の研究者や三戸サツエ

氏のような地元の方の努力、京都大学野生動物研究センター（※前身は京都大学霊長類研究所）附属幸島観察所、および串間市生涯学習課の役割の大きさを再確認すべきだと思う。

三の三 岬馬およびその繁殖地

都井岬の野生馬の国天然記念物指定は昭和28年11月14日であった。カモシカの指定より1年と少し前ということになる。都井岬の馬繁殖地は、江戸時代、高鍋藩の軍馬生産牧場として開かれた。そのころ串間市周辺には80カ所以上、6千頭の馬がいたということである（秋田、2019）。この馬には、モンゴル系の遺伝的特徴を残す「鰻線・まんせん」（背中 of 背筋に沿って尾部まで通る黒い毛筋）というものがあり、形態的にかなり古い系統の特長を残しているようだ。

この馬は自由な行動ができる放牧状態での飼育方法（半野生）が特徴である（図6）。保護・管理は、明治7年10月、4組合の宮之浦155名で結成した御崎牧組合が、政府から払い下げを受け、現在まで続けている（秋田、2019）。ただ、現在は、都井御崎牧組合（とおんさきまきくみあい）と名称が変わっている。牧組合の役割は、ダニ駆除、健康管理、個体数把握、行動観察記録などである。ただ、馬の健康管理（定期的な血液検査や、病気や怪我の治療）、社会構造・行動観察、草地生態等についての専門的な作業や研究は、伝統的に宮崎大学農学部が担ってきた。従って、馬の親子関係も相当昔からの資料が揃っている。

2020年4月には、都井岬観光交流館 PAKALAPAKA（パカラパカ）がオープンし、野生馬の資料の展示や、ガイドを行っている。一時期、都井岬にあった大きなホテルが廃業した後、この観光客は激減したが、串間市などの様々な努力によって徐々に訪問客が回

復しつつあるという。

明るいニュースとは別に、暗いニュースもある。2011年7月23日の日本経済新聞で、御崎馬12頭が馬類だけに広がる貧血病に感染したことが分かったため隔離施設内で薬殺処分した、とのニュースが報道された。これらの馬を隔離飼育しても他の馬に広がる可能性があるためやむを得ず殺処分にしたと報道されている。このような伝染病の診察、処置については獣医師による協力が必要になる。

さらに、2023年5月8日にショックなニュース（NHK）が報道された。すなわち、4月30日に都井岬の馬が車にはねられ後ろ足を骨折して、治療を受けたというものである。県内の動物病院



図6 都井岬の野生馬

や大学病院から獣医師がかけつけ、接骨治療を行い、回復、リハビリの後、現在は元気に草原を動き回っているという。

このように深刻な病気や事故に対する対応は、獣医師の専門家集団の協力および組織的支援が必須である。都井岬馬についてはこの対応システムが構築できていると考えるとよいと思う。さらに、貴重な古くからの野生馬個体群を文化財として将来的に保存するためには、牧組合や獣医師の専門家集団の外、市の行政担当、行動や生態、草地管理の研究者、また地元の馬の愛好家の力の結集が必要である。地元で活動している一人として、宮崎大学農学部の大学院を修了し、串間市に職を得て、御崎馬一筋に活動してきた秋田優さ

んの存在を挙げることができると。今後、都井岬の観光がどのように回復するかは大きな課題であるが、今のところ国の文化財としての保護管理については憂慮すべき点はないと思う。

三の四 アカウミガメおよび産卵地 (宮崎県指定天然記念物)

1. 宮崎野生動物研究会のウミガメ調査の経緯

宮崎県指定天然記念物で動物の指定はアカウミガメのみである。宮崎県におけるアカウミガメの調査は1973年に始まったという。この当時のメンバーは3名で、竹下完(フェニックス自然動物園副園長)、中島義人(宮崎大学農学部技官)、石井久敏(こどものくに職員、写真家)である。この後、本稿の著者である岩本が1975年に宮崎大学に赴任してきてすぐ、宮崎大学農学部教授中島茂



図7 産卵を終え、海に帰る途中のアカウミガメ

氏を会長として宮崎野生動物研究会の会則が制定され、会が正式に発足した。同年、宮崎市が「アカウミガメおよびその産卵地」を市天然記念物(繁殖期限定)に指定した。その翌年(1976年)から、研究会が宮崎市の海岸全域でウミガメ(図7)調査を開始した。

2. 天然記念物指定の効果

調査を開始した当時、宮崎市周辺では海岸に産卵されたアカウミガメの卵塊を、地元の住民

の方々が食用のため盛んに採取していた。あるいは、東京などの市場に出荷していた。そのため、海岸線は卵の採取権を主張する住民により区画割りされていた。当然、宮崎野生動物研究会の調査員がウミガメの上陸産卵調査を行っている、これら卵採取者と言いつい合いに、結構険悪な状況となったものである。ただ、市天然記念物に指定されて卵採取が違法となったことがマスコミなどで報道されたこと、また会の調査員が毎日回ってくるため、採取者も大手を振って盗掘ができなくなったことが影響して、年々盗掘率は減少した(図8)。なお、「アカウミガメおよび産卵地」が市から県天然記念物に格上げになった1980

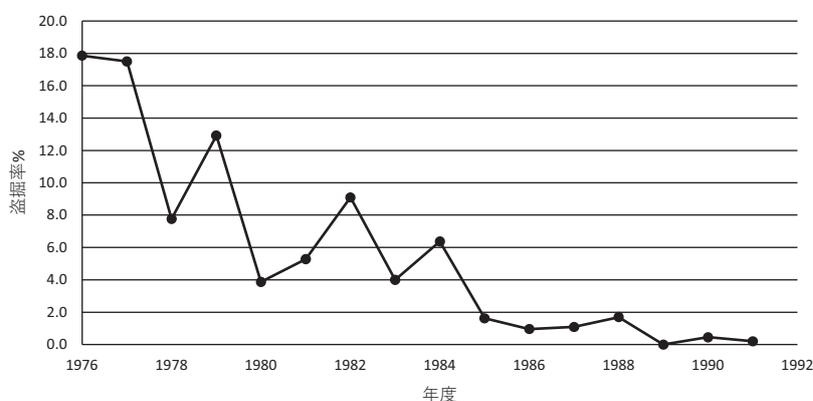


図8 宮崎市海岸におけるアカウミガメ産卵地の盗掘率年変化

念物に格上げになった1980年以降、その盗掘率の減少は著しい。1990年以降はほとんど盗掘が見られなくなっている。天然記念物指定の効果がよく分かる。

1980年における県の天然記念物指定は、宮崎市(約17km)の他、高鍋町(約2km)と新富町(約3km)でも実施された。その後、1996年に延岡市(約4km)と日南市(約3km)、2017年に日向市(約5km)でも県指定となった。宮崎県内の天然記念物指定地の総延長は合計約34kmとなる。

3. 海岸線の変化

さて、ウミガメが上陸する宮崎市周辺の海岸の状況をまずみていきたい。過去からの航空写真を基に海岸の砂浜の状況の変化を調べて見た研究結果がある（木下、2010）。国土地理院の航空写真サイトから、1948、1971、2005年に撮影された一ツ葉海岸北部（フェニックス自然動物園から明神山海岸まで）の航空写真をダウンロードできた。図9はそのうち、1948年と2005年の同じ範囲の海岸を並べたものである。縮尺は同じである。陸側の線は海岸沿いの防砂林（あるいは植生）と砂浜の境界線を示している。それに對して海側の線は、波打ち際は示している。1948年の航空写真では、植生境界の線と波打ち際の線の線との間は、ひろびろと空いている。広い所は砂浜の幅は100m以上もあり、広い砂浜が南北に続いている。しかし2005年になると、植生境界の線と波打ち際の線はほとんど

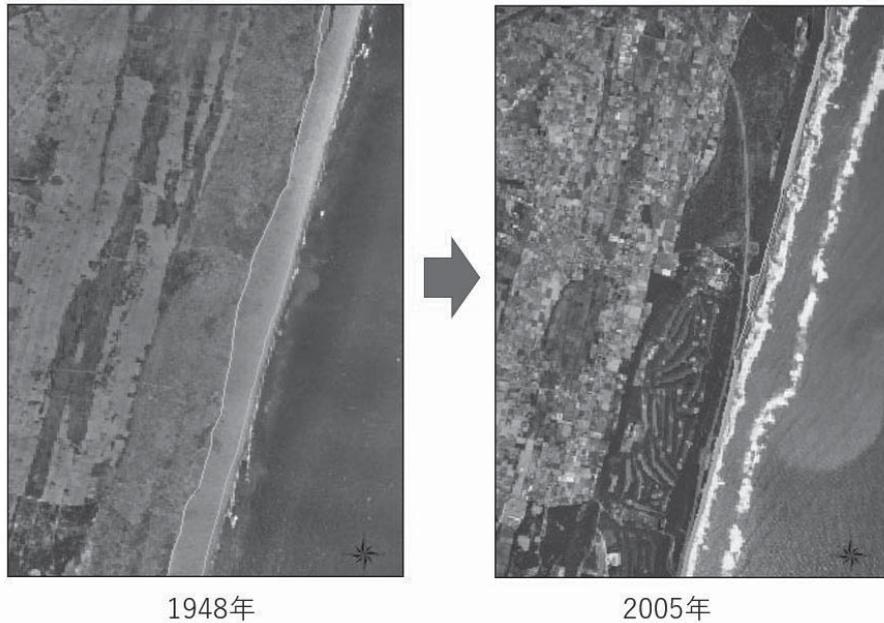


図9 宮崎市一ツ葉海岸北部の航空写真比較（1948年と2005年）。国土地理院「地図・空中写真閲覧サービス」より。

の線はほとんど

区別がつかないほど狭くなっている。さらにこの波打ち際の線が、太い線に変わっている部分がある。太い線はコンクリート護岸が設置されている部分を示している（南部と北部の海岸線）。2005年になると、砂浜の幅はほぼ10m以下であるか、あるいは浜の崖や護岸に直接波が打ち寄せる状態となっている。

さてわずか半世紀の間に、これほどまでに砂浜が後退してしまっただ原因は何であろうか。航空写真では分かりにくいので、変化の模式図で見てみよう。図10は宮崎市海岸線（一ツ葉～明神山海岸）の国土地理院地図から等高線を取得し、その標高を元に地理情報システム（GIS）で1948、1971、2005年の立体図を作成して、それらを並べたものである。縮尺と海岸線の位置は3つの図で合わせてあるので、直接海岸線の位置を比較できる。図10の北は石崎川河口附近、南側は一ツ葉海岸の南端くらいになる。

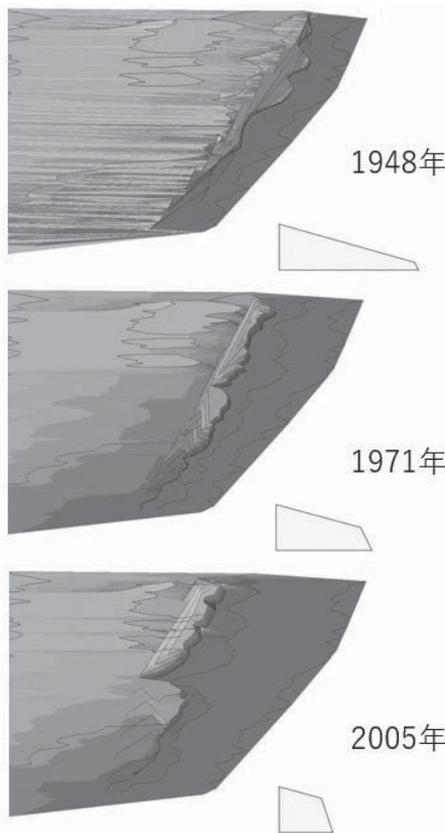


図10 宮崎市海岸（一ツ葉～明神山海岸）の形状変化（1948、1971、2005年）。立体図は地理情報システムGISにて作成。

陸地部分には等高線図が薄く見える。それを基準にして3つの図でどこまで海岸線が変化したかを容易にみる事ができる。年を経るごとに、砂浜に相当する部分がどんどん陸側に後退し、2005年には、砂浜の平たい部分がほとんどなくなり、海岸線では浜崖（は

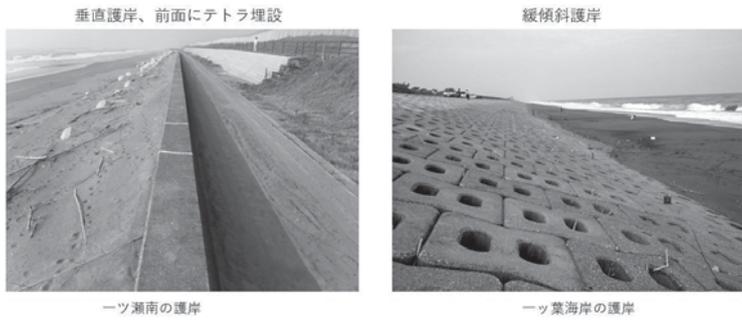


図11 宮崎市海岸に建設されている護岸の写真(左、垂直護岸+テトラ； 右、緩傾斜護岸)

川の護岸工事や山間部での砂防堤が盛んに行なわれた時期でもある。そのような河川からの土砂の流入を大幅に減少させる一連の工事が、砂浜の後退を引き起こしたことは想像に難くない。また、1970年代から、宮崎市海岸のあちこちで、テトラ護岸、垂直護岸、緩傾斜護岸、導流堤などの建設が始まり、それが現在も続いている(図11)ことも併せて、砂浜が痩せてきた原因と考えることができる。

本来、海岸の砂浜は動的平衡で一定の位置を保っていると言われている(ウエラランド、2011)。すなわち、河川から砂浜への土砂の流入で

まがけ、ひんがい)が大変高くなって、陸地の崖と海とが直接接するようになってきている。図10の右側に各年次の浜の断面図(台形の図)を示している。1948年には浜の斜面が長く海まで延びていたものが、1971年にはその斜面が削られて短くなり、かつ波打ち際の際が高くなっている。2005年にはそれがもっとひどくなっている。

さてこのような変化は何故生じたのだろうか。これらの海岸線の後退を河川の上流部の大規模工事の時期と比較したところ、大淀水系のダム工事は1953年から1967年頃に実施されている。また、一ツ瀬ダムの工事は1960年に着工し、1963年に竣工している(木下、2010)。すなわち、図10に示した大幅な海岸線の後退の前に大規模ダムの工事が終了している。当然、この頃は河

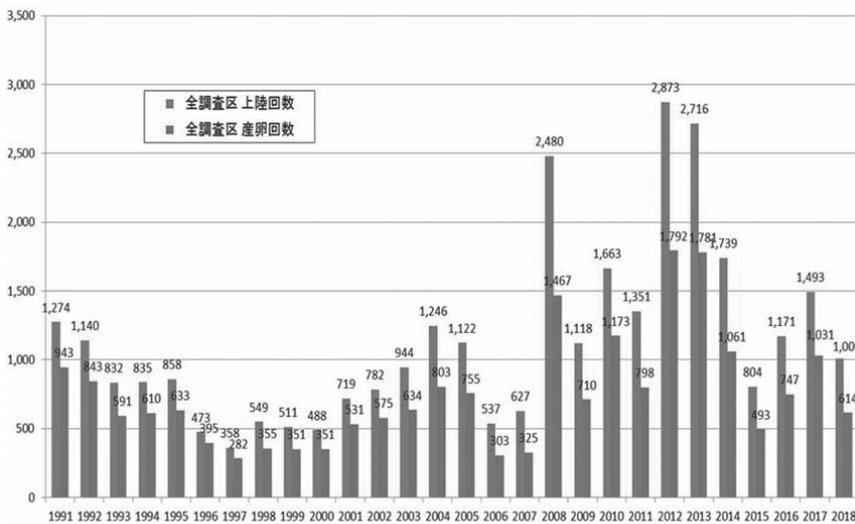


図12 1991年から2022年までの宮崎市海岸におけるアカウミガメの上陸回数と産卵回数の年次変化

分のみである。問題は、これらの大掛かりな砂浜の後退に対しては、文化財指定だけでは全く効果的な対応力を持たないことである。

4. アカウミガメ上陸産卵回数の年次変化

それほど海岸の状況が悪化したのだから、さぞやウミガメの上陸数も減少したのではないかと思われる方も多いと思う。図12に現在の宮崎市に属する海岸(一ツ瀬川〜青島白浜海岸)での年毎の上陸回

砂浜は発達し、逆に離岸流や大波による砂の海底への流失によって砂浜は痩せる。そのため、河川からの砂の流入が大幅に制限されると、離岸流や大波による砂の持ち去り速度の方が勝り、砂浜は痩せ始める。その砂浜や陸地の後退を止めようと護岸を整備すると、ほとんど海岸線の砂浜は消失する。

以上の理由から、特に宮崎市周辺の海岸では、現在、ウミガメの上陸産卵地として良好な条件を備えた浜辺はほとんど残っていない。大淀川河口から一ツ瀬川河口までの約17km区間で、人工建造物のない海岸線はわずか2km(12%)程度である。それも、それらの砂浜は一ツ瀬川河口と石崎川河口に発達した短い砂州部

数と産卵回数をグラフにして示す。

各年の棒グラフの内、左の棒が上陸回数、右が産卵回数となっている。「回数」と表現しているのは、1年に同一個体が複数回上陸するし、その上陸個体がすべて個体識別されている訳ではないことによる。また、すべての上陸した個体が産卵する訳ではなく、戻る場合もあるため、上陸回数の方が産卵回数より常に多くなっていることに注意して欲しい。

全期間をとおして、宮崎市周辺の海岸では、ほぼ400回前後の産卵となっている。ただし、時期によりその回数が少なくなったり、

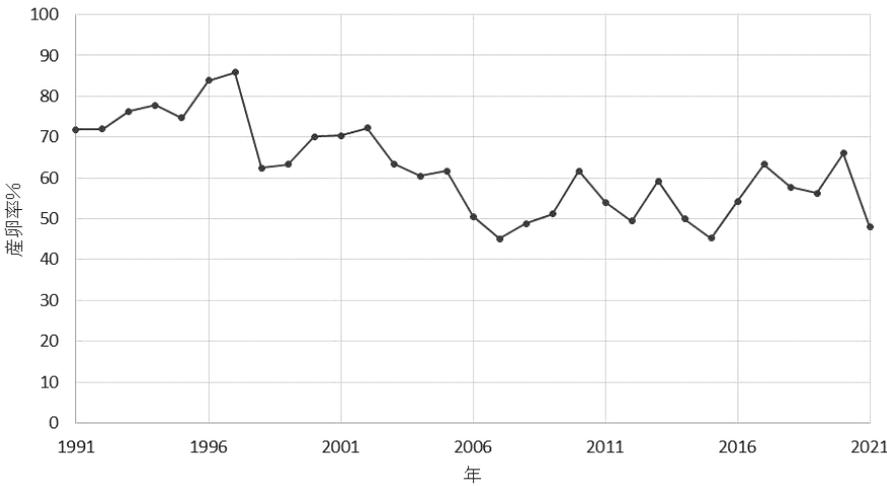


図13 宮崎市海岸における1991～2021年までの産卵率の年次変化

多くなったりしている。とくに1996年～2000年にかけての産卵回数は200前後と少ない。逆に、2008年～2017年にかけては600回前後の産卵回数となっている。これらの上陸・産卵回数の年次による変動の原因は分かっていないが、一定の傾向で漸次的に増えたり減ったりしている訳ではないということ、何らかのカメ個体群の年齢構成あるいは日本への回帰個体数の変動が関わっていると考えられる。この点については現在分析中であり、説明が待たれる。

さて、最近上陸・産卵回数はそう減少してきた訳ではないことがお分かりだと思う。ただ、問題はこの内訳である。図12において、2006年以降の上陸回数の棒グラフの方が、1990年代のそれより産卵回数を大きく上回るようになってきている。すなわち、上陸回数に対する産卵回数の割合、これを産卵率と呼んでいるが、その率が2006年以降低迷している。図13に旧宮崎市海岸における産卵率の年次変化を示す。1991年から2005年までは産卵率は85～60%程度(平均72%)であったが、それ以降は65～45%(平均54%)の間を変動している。すなわち、2006年以降、かなり大幅な海岸状況の変化があり、上陸してきたウミガメが産卵しにくい状況が生まれたのではないかと考えることができる。

この急激な産卵率の減少は何に起因しているのだろうか。実は2005年9月上旬には、宮崎県に大きな被害をもたらした台風14号が接近している。この台風は九州の南東から北上し、九州の南側を通過した後、急に北よりに進路を変え枕崎方面から熊本を西海岸を通って九州北部に上陸した。台風14号は、最低気圧925hPaを記録し、広い暴風域を維持したままゆっくりとした速度で進んだため、九州各地に甚大な被害をもたらした。宮崎市でも富吉浄水場が浸水して市内全域で給水が止まったことはご存じの通りである。しかも、進路は宮崎県の平野・山間部や海岸にとって雨、風共に激しくなる最悪のコースであった。この進路のため、台風接近前から長期にわたり大波が海岸線を洗い、宮崎市周辺の海岸線は大幅に砂浜が削られてしまったのである。この浜辺への影響は、容易には回復できず、その後ずっとウミガメの産卵率の低迷(上陸したが産卵できない海岸が多い)を引き起こしたと考えられる。今後、南東側から九州に近づき、九州の南側をかすめて九州の西海岸沿いに北上する台風は、宮崎市周辺海岸の砂浜の大幅な後退を引き起こす可能性が高いことに注意をする必要がある。

5. 砂浜の保全についての最近の動き

後退する海岸線に対するこれまでの保全対策は、単にコンクリート製のテトラポットや垂直護岸、緩傾斜護岸を海岸線に沿って設置するというものであった。これらの建造物は海岸線の物理的後退に対しては有効であると思うが、砂浜の保全には全く役に立たない。というのは、いったん波打ち際にコンクリート製の硬い壁が作られると、高波の際、波が壁に当たって砕け、砂を巻き上げて海中に持ち去ってしまうからである。すなわち、コンクリート製護岸を設置すると、砂浜は永久に回復しない。そのため、離岸堤や突堤、T字ヘッドランドなどの建設がさらに必要となる。

最近、宮崎市の海岸にサンドパック工法による保全工事が国土交通省の事業として実施された。住吉海岸、明神山海岸、大炊田海岸にプラスチック製の大型袋に詰められた「堤防」が海岸線に沿って敷き詰められた。構造は国土交通省九州地方整備局宮崎河川国道事務所HP（2023）をご覧いただきたい。サンドパック1本の高さは1.5mで、これを下段に2本、その上に1本を重ね、海岸線に沿って並べて堤防とする。このままだと、砂浜を回復したことになるので、サンドパックの上に厚さ1mほどの砂で覆って、住民の波うち際での活動やウミガメの上陸産卵を可能としている（図14）。この設置によって、砂が残っている年には、かなり数のウミガメが上陸して産卵できるようになった。ただ、台風などの高波がくると当然この砂が流され、サンドパックが裸になるので、多くのウミガメは、上陸したが斜面を登れず、産卵できずに海へ戻ってしまうことも多い。

宮崎河川国道事務所はこの工事を始めるに当たって、アカウミガメの調査を実施している文化財課や宮崎野生動物研究会に詳しい説明を行った。また、工事中あるいは終了後も、サンドパック上の砂の養浜工事の仕方について調査員と議論を重ねてきた。今後この砂

養浜をいつまで続けることができるか不明ではあるが、少しでも文化財であるウミガメの産卵環境を改善しようとする国の方針は、有り難いと思う。ただ、サンドパックの上に砂の養浜を毎年行うには膨大な予算がかかる。いつまで、この養浜が続けられるかは、予断を許さない。

6. 移植や人工ふ化の弊害

宮崎県文化財課では、県内の「アカウミガメおよび産卵地」として天然記念物指定されている海岸において、2021年より移植及び人工ふ化を基本的に行わないよう指導している。

この理由は、それまでは上陸する海岸環境の悪化に対しウミガメのふ化を促進するため全国各地で行われてきた卵塊の移植や、人工ふ化、あるいはふ化した稚ガメの放流会が、逆に卵の発生や稚ガメ



図14 サンドパックの上にウミガメが上陸産卵しやすいように砂の養浜を行った状態。砂の下のサンドパックは見えない。

の生存に悪影響を与えるという研究結果が蓄積されてきたことによる（岩本、2021）。その理由をまとめると、①荒っぽい移植をすると物理的ショックが、卵の体組織の発達過程を阻害すること。通常、移植をした産卵巣は自然ふ化の産卵巣より10〜20%ふ化率が落ちる。②巣穴に卵が産み落とされた直後から胚は発生を始めるが、その中でも特に重要なのは磁場の獲得期で、卵を移植のため

に動かすと稚ガメの磁場獲得を攪乱してしまう、すなわち稚ガメの採餌海域への移動を困難にすることと、成体となった後の生まれた海岸への回帰を不可能とすること。③稚ガメはふ化後、巣穴から這い出し海に向かって急ぐが、その際のエネルギーはふ化後わずかの時間しかじ持続しない。そのため、ふ化場などで長時間留め置くと、その時期（フレンジー期という）にエネルギーを使い果たし、海に入ってから活動力が弱まり、大型魚類などの餌食となってしまう。これらの理由により、もし未だに移植、人工ふ化、放流会を行っている産卵地があり、放流会の報道があると、全国のウミガメ関係者から批判の電話やメールが殺到するという状況にもなっている。その意味で、宮崎県文化財課の指導は時宜を得たものと考ええる。

なお、移植等の弊害については最近興味ある書籍が出版された。「ウミガメは100km沖で恋をする」（菅沼弘之、2021）である。菅沼氏は長年世界中のウミガメ繁殖地とその保全事業に携わってきた方であるが、次のように述べている。「じつは、卵の移植によってウミガメが増えた地域は世界中、どこにもない：ウミガメが増えている地域は、ほったからしにしている繁殖地だけだ。」

四 その他の動物の天然記念物

表1に宮崎県における動物の天然記念物のリストを掲載したが、この中でまだ触れていない動物について簡単に現在の状況を説明しておきたい。

- ・狭野神社ブツポウソウ繁殖地（国指定）：宮崎県高原町皇子原公園近くに位置する長い並木道の参道をもつ神社であるが、最近はこの繁殖しているという情報はない。
- ・薩摩鶏（国指定）：二元々は薩摩地方で闘鶏、鑑賞用に飼育されていた鶏である。宮崎県でもえびの市や日向市などで広く飼育繁殖

されている。飼育されている鶏種なので、とくに絶滅危惧などの心配はない。

- ・イヌワシ（国指定）：1999年頃に宮崎県綾町掃部岳付近で初めて発見されたが、2012年以降観察されていない。イヌワシは過去大分県の黒岳の生息個体が有名であったが、それが宮崎県の掃部岳で発見されたため、宮崎県の関係者は驚いたようだ。掃部岳周辺では、広域の自然林伐採が終わり、その後そこに広い面積の伐採後の草原や藪が広がって、イヌワシに餌場を提供したようだ。ただ、今のところ、イヌワシの情報は少ない。

- ・オカヤドカリ（国指定）：筆者が最初にオカヤドカリを見たのは宮崎市内海の中着島の外洋側海岸であった。夏になると、このオカヤドカリのメスが水辺に下ってきて海中に入り、卵を海水中に放出するところを観察することができた。すなわち、宮崎県でも繁殖していることが明らかになった。その後の各種情報で、結構広く県内の海岸沿いに生息していることが分かってきている。なおこのオカヤドカリは三浦（2011）によって、ムラサキオカヤドカリと同定されている。とくに、乱獲されているという情報は少ないので、現在でも繁殖個体群を維持できていると考えられる。
- ・カラスバト（国指定）：県内では門川町枇榔島の個体群が有名である。この島に渡るとほぼ確実に目にすることができ（図15）。この種は海岸沿いの森林に生息することが知られている。日南市大島も生息地として有名である。現状としては特に生息環境に変化はないと思われる。通常カラスバトは樹洞などで繁殖すると言



図15 枇榔島で撮影されたカラスバト

ある。この島に渡るとほぼ確実に目にすることができ（図15）。この種は海岸沿いの森林に生息することが知られている。日南市大島も生息地として有名である。現状としては特に生息環境に変化はないと思われる。通常カラスバトは樹洞などで繁殖すると言

われるが、枇榔島のカラスバトは全て地上繁殖である。恐らくカラスの食害を回避するためだという報告がある（中村・児玉2001）。

・ゴイシツバメシジミ（国指定）…シジミチョウの仲間であるが、希少なチョウである。幼虫時期の食草がシシンラン（イワタバコ科）という植物であるため、この植物の生育地でないと、繁殖できない。宮崎県では小林市などで観察情報があるが、多くない。

・ヤマネ（国指定）…ヤマネは手のひらに載る程度の小さなげっ歯類である。深い森林があるところによく観察される。最近ではセンサーカメラが様々な動物調査で利用できるようになり、森林にセットしたカメラで時々撮影される。よく冬眠中のヤマネが見つかるが、そのような個体しか見ることがない我々にとって、夏季



図16 第5回カモシカ特別調査時に設置されたセンサーカメラで設置されたヤマネの写真（宮崎県文化財課提供）

活動中のヤマネの動きの素早さは驚くものがある。図16にセンサーカメラに映ったヤマネの画像を掲載する。背中の中心を走る黒い毛の筋が特徴的である。最近では自然林の伐採が全国的に止まっている状況なので生息状況はそれほど悪化し

ていないと考える。

・カンムリウミスズメ（国指定）…宮崎県での唯一の繁殖地は門川町の枇榔島である。ここで繁殖するこの種の個体数は世界一ともいわれる。カンムリウミスズメの調査は児玉純一、中村豊氏およびそのグループが継続してきた（中村、2017）。その間多くの貴重な発見をしてきた。特に重要な発見は、脚に装着したジオ

ロケータ（日の出、日の入りの時刻から大体の地球上の位置を記録できる機械）を装着した個体が太平洋を北上した後、津軽海峡などを西へ横切り、さらに日本海を南下して1年でこの枇榔島に帰るといふ発見である。また、これまでカンムリウミスズメの寿命は全く分かっていなかったが、標識調査用の足環を装着することで、25年以上の寿命があることが今年の調査で分かった。

枇榔島は無人数島かつ孤島であるため、人間の生活による悪影響はほとんどない。ただ、本来なら生息していなかったドブネズミやクマネズミが難破漁船から移り住んでくるのが心配されている。また、カラスが本種のかんりの個体を捕食しているようなので、このことも危惧される。

五 まとめ

以上、宮崎県の動物の天然記念物の指定の経緯、その動物の生態や特徴、現在の状況、今後の課題などについて記述してきた。

まとめとして、これらの天然記念物の管理体制、状況、これらの動物の大きさなどについて表を作成し（表2）、今後の天然記念物保護についての在り方について簡単に議論したい。

表2で、カモシカ、幸嶋サル生息地、岬馬およびその繁殖地、アカウミガメ及びその産卵地では、対象動物が基本的に中型か大型(10〜300kg)である。こ

種類	管理体制	状況	体重
国指定天然記念物			
カモシカ(特別天然記念物)----地域を定めず	○国・県	生息地減少	40
幸嶋サル生息地-----	◎串間市	問題なし	10
狭野神社ブッポウソウ繁殖地----	生息なし	—	—
薩摩鶏----- (えびの市他)	◎(飼育)	問題なし	3
岬馬およびその繁殖地-----	◎枚組合	問題なし	300
イヌワシ-----地域を定めず	生息なし	—	—
オカヤドカリ-----地域を定めず	管理なし	問題なし	0.01
カラスバト-----地域を定めず	管理なし	問題なし	0.4
ゴイシツバメシジミ-----地域を定めず	管理なし	不明	0.001
ヤマネ-----地域を定めず	管理なし	問題なし	0.02
カンムリウミスズメ-----地域を定めず	○保護区	問題なし	0.2
県指定天然記念物			
アカウミガメ及びその産卵地----宮崎市・高鍋町・新富町	○県・市・町	産卵地浜悪化	160
アカウミガメ及びその産卵地----日南市・延岡市	○県・市	産卵地浜悪化?	160
アカウミガメ及びその産卵地----日向市	○県・市	産卵地浜悪化?	160

表2 宮崎県の動物の天然記念物(国、県)のリストとその管理体制、状況

のような中・大型の天然記念物動物については何らかの系統的な調査、管理が昔から継続的に行われてきた。例えば行政による定期的な生息状況把握、管理、生息地の保全などである。そのため、問題があればその都度対策が施されてきた。しかし、生息地で大規模な自然環境の破壊が進んでいる場合は、単に数個体を守る程度の対策では不十分であることは論を待たない。例えば、山域全体におよぶシカ食害によるカモシカ生息環境の劣化、またアカウミガメの産卵地である海岸線の砂浜の後退など

例えば幸嶋のサル、都井岬の野生馬などは、比較的管理が容易である。いったん管理組織、ないし管理方針が定められれば、将来的な不安はなくなる。従って、表2の「状況」については、「問題なし」と判定した。カンムリウミスズメは幸いなことに、宮崎県の繁殖地は門川町の枇榔島に限られているため、とくに危機的な状況ではないと考える。また、門川町は「町の鳥」に指定しており、生息調査を行っているグループと日常的に連絡をとりあっているため、これも「問題なし」と判断した。ただ、町の、できれば県あるいは国の天然記念物として格上げ指定し、より綿密な管理体制を構築する必要があると思われる。

より小型でかつ自由に移動できる動物の場合、生息状況の把握が難しい。生息状況が分からないので、対策を立てようがない。オカヤドカリ、カラスバト、ゴイシツバメシジミ、ヤマネなどがそれにあたる。オカヤドカリ、カラスバト、ヤマネについては県内のあるところでは生息情報を聞くし、これらの動物を捕獲して違法な捕獲や飼育をしている状況とは言えないので「問題なし」とした。ただ、ゴイシツバメシジミはチョウ類の専門家によると、相当希少化しているようであるし、違法捕獲、シンラン分布範囲の減少などの問題も聞くので、もし多少の広さで分布域が特定できる地域があれば、そこを何らかの保護区に設定することも可能であろう。その意味で状況は「不明」とした。

なお、狭野神社のブッポウソウ、イヌワシは現在観察されないとのことである。繁殖集団が再度形成されるまで待つ以外にないであろう。

本県の動物の天然記念物指定の問題点は、国の天然記念物指定に大きく依存している状態であることだと思ふ。積極的に、県や市町村の天然記念物指定を増やし、豊かな自然を標榜する県に恥じない指定数に増やしていく必要があると考える。

は、単なる文化財行政だけではとうてい抜本的な対策の立案は不可能である。このような場合は、文化財行政が、積極的に、関係する例えば林務行政、土木行政などに働きかけて共同施策を立ち上げる必要があると思われる。実際、カモシカ、ウミガメともにその方向で動いているが、より連携を密にして長期的また効果的な対策を実施する必要がある。さもないと、カモシカ、ウミガメともに近い将来、宮崎県に生息する天然記念物ではなくなる日があるかも知れない。動物の体が大きくても地域指定で生息範囲が限られている場合、

謝辞

まず、本稿を執筆するに当たり、文化講座での講演機会を与えてくださった宮崎県立図書館の担当者の方々にお礼申し上げます。また、お忙しい時期にも関わらず原稿の内容をチェック下さった串間市役所の秋田優氏、宮崎野生動物研究会の中村豊氏、日本野鳥の会宮崎支部の岩切久氏、京都大学野生動物研究センター附属幸島観察所の鈴木崇文氏にお礼申し上げます。さらに、ニホンカモシカの調査や、アカウミガメの調査結果は、宮崎県や宮崎市の文化財課の委託により、宮崎野生動物研究会のメンバーが長年蓄積してきたデータに基づいている。ただ、ウミガメの調査員は多すぎて全メンバーのお名前は到底リストできないが、この場を借りて調査の努力と、データの提供について謝意を表したい。とくにウミガメの調査データは、出口智久氏（宮崎野生動物研究会事務局長）、中村豊氏（同、副会長）岩切康二氏、古中裕隆氏が毎年我慢強くまとめてきたものである。この場を借りて特別にお礼申し上げます。

文献（ABC順）

- ・秋田優, 2019. 都井岬の野生馬と串間エコツーリズム. 宮崎の自然と環境, No.4: 40-45.
- ・文化庁 HP, 2023. https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkazai/seisaku/bunkazai/shokai/tenen_kinenbutsu/
- ・伊谷純一郎・徳田喜三郎・今西錦司, 1972. 日本動物記 3 幸島のサル. Pp.285, 思索社, 東京.
- ・岩本俊孝, 2021. アカウミガメ卵の移植に関する2021年度宮崎県説明会. わんざいのすけ (Wildlife), N.52:1-3.
- ・河合雅雄, 1969. ニホンザルの生態. Pp. 300, 河出書房新社, 東京.
- ・木下麻貴, 2010. 一ツ葉海岸における砂浜の後退と人工環境改変との関連性に関する研究. 平成21年度宮崎大学教育文化学部卒業論文, Pp. 34.

- ・国土交通省九州地方整備局宮崎河川国道事務所HP, 2023. https://www.gsr.mlit.go.jp/miyazaki/site_files/file/html/kasen/sskondan/images/documents/others/kengaku/02/131213-2.pdf
- ・三戸サツエ, 1984. 幸島のサル. ポプラ社文庫, Pp. 238, ポプラ社, 東京.
- ・三浦智之, 2011. 宮崎県におけるオカヤドカリ類の生息状況. 宮崎大学農学部研究報告, 第57巻: 71-77.
- ・宮崎県串間市教育委員会, 1997. 「幸島猿生息地」保存管理計画書. Pp. 115, 串間市.
- ・宮崎県教育委員会, 2003. 宮崎県文化財行政要覧. Pp. 106.
- ・中村豊・児玉純一, 2001. 宮崎県の枇榔島と小枇榔におけるカラスバト *Columba janthina janthina* の地上営巢例. 日本鳥学会誌, 50巻1号: 37-41.
- ・中村豊, 2017. 枇榔島における標識調査の結果. 宮崎の自然と環境, No. 2: 18-27.
- ・大分・熊本・宮崎県教育委員会, 2020. 平成30年・令和元年度 九州山地方モシカ特別調査報告書. Pp. 140.
- ・菅沼弘行, 2021. ウミガメ100km沖で恋をする. Pp. 250, 方丈社
- ・ウェラント, マイケル (林裕美子訳) 2011. 砂・文明と自然. Pp. 419, 築地書館, 東京.

「太宰治と中村地平——北方文学と南方文学——」

宮崎大学名誉教授

岡林 稔

目次

- 一 はじめに
- 二 二人の出会いから
―友情・反発・絶交・和解・離反―への展開
- 三 離反から生まれた新たな作品
- 四 太宰の北方と地平の南方
- 五 おわりに

一 はじめに

太宰治と中村地平は、ともに昭和五年（一九三〇年）に東京帝国大学文学部に入学しているが（太宰が仏文科・地平は美術史学科）、生年は地平が一九〇八年で一年早く生まれている。そして学生時代から共に井伏鱒二の門下生として青春の一時期を過ごしたこと、その後、二人が『日本浪曼派』に同じように属していたこと、そして両者とも津軽（青森）と日向（宮崎）の、地方の素封家の息子であったことなどが共通項としてあげられよう。これとは反対に、対立項として両者を分ける項目は数多くあるなかで、「北方文学」と「南方文学」という風土的な対立項は、ある意味では両者の文学の世界を象徴的に分けるものといえるのではないだろうか。

かつて中村地平と旧制宮崎中学校で同窓だった国文学者長嶺宏は、宮崎出身の若山牧水と山形出身の斎藤茂吉の対比を、例えば茂吉の、「みちのくの蔵王の山のやま腹にけだものと人と生きにけるかも」や「しろがねの雪ふる山に人かよふ細ほそとして路みゆるかな」と、牧水の「なつかしき春の山かな山すそをわれは旅人君おもひ行く」や「地（つち）ふめど草鞋声なし山ざくら咲きなんとする山の静けさ」など、『赤光』と『別離』の歌数十首を取り上げて、「ここにみられる（茂吉の）自然と人間の関係は、牧水におけるように調和的親和的ではなく、違和的対抗的である。そうしてこのような関係の原型は、まさしく温暖湿潤な南方風土における自由民と、寒冷乾燥の北方風土における農民とのなかにあった、と考えられる」としている。この比較論が直接に太宰と地平に通じる訳ではないが、両者の北方と南方を手がかりとして対比される作品として、小山書店が戦前に出した新風土記叢書の『津軽』（一九四四年）と『日向』（同年）がある。そこ描かれた両者の世界には、単なる自然環境ではな

く、人間の「自己了解の仕方」としての「風土」²の違いがあつて興味深い比較ができるが、これについては後で触れることにする。その他に、童話のジャンルに入る両者の作品も対照的で、個性の違いが顕著である。「何の遠慮もなく、思う存分そのお伽噺をきりきざみ、奔放な空想力をはばたかせ」て「子供向きのお伽草子はたちまちしゃれた近代小説」³とされた太宰の「お伽草子」と、ひたすら民話の世界に没入しようとし、子供たちの、情操教育に腐心した地平の民話集『河童の遠征』（全国書房、一九四四年）との違いも、長嶺の言う「違和的・対抗的」と「調和的・親和的」な違いに加えられるであろう。

二 二人の出会いから

―友情・反発・絶交・和解・離反―への展開

太宰治と中村地平を比較し論じた先行研究としては、森永国夫の『太宰と地平』（鉾脈社、一九八五年）、そして新しいところでは、松本常彦の「中村地平と太宰治」―「活字」の「手紙」（『太宰治研究14』（和泉書院、二〇〇六年））がある。前者は二人の交友関係を中心に、地平とも面識のあつた、宮崎市在住の森永国男が、皆美社の中村地平全集からはもれている「失踪」などの作品も頁数も多く引用し、とくに太宰治へのオマージュ的な要素が強い著書である。後者の、地平に関する項は短いものだが、太宰の「喝采」と地平の「失踪」を軸にして、それに付随して両者の間に交わされた書簡（伝記的資料としては残っていないが）と、「君への御返事雑誌へ掲せることにした」で始まる「太宰治へ」という『日本浪曼派』に発表された地平の作品を中心に論じている。一方、松本論文は、「彼らの文章を「活字」の「手紙」として読み直す必要がある」として、この時期に集中して書かれた地平の作品（「悪夢」や童話「茗荷谷雑

記三)の「私秘的メッセージ」性を読み取る作業の価値を説いた論考である。

さて、サブタイトルの「北方文学と南方文学」という表題は、両者の比較文学的な論調を期待させるが、この講演の趣旨は、中村地平がいかにして南方文学樹立に向かうことになったかの背景に触れることであり、ちょうどそのターニングポイントの時期に当たる、昭和十年から十一年にかけての事件―「太宰治と中村地平の衝突」―が重要な鍵になっていることをお話しすることである。

そもそも二人の出会い、昭和五年東京帝国大学に同時に入学するところから始まる。実際の交友は二年後の昭和七年頃であるが、共に井伏鱒二の門下生となり、熱く文学を語り、将棋を差し、飲み食いし、それぞれの下宿を訪問しあうことも頻繁にあった仲であり、極めて「近接的」であったのだ。

そんな二人が友情・反発・絶交・和解・離反という熱い感情でもつれ合うようになったのは、地平がまず昭和十年三月の、太宰の、鎌倉での縊死未遂事件を素材にして、「失踪」を書いたことに始まる(同年八月一日発行の九月号の『行動』)。それに対して太宰が長い手紙を書き、地平がその手紙の返事の代わりに「太宰治へ」(同年十月一日発行の『日本浪漫派』七号)を書いた。そして昭和十一年十月号の『若草』に、太宰が「喝采」を書いて、まさに「活字」の「手紙」の応酬が行われたわけである。

しかし実際には二人には実は次のような「蜜月」の時期もあった。

「僕は北方津軽の生まれだが、君は南国日向の産だ。君よ。君はこういう愛誦すべき句をしっているか。君は西枝の赤き花、僕は北枝の白き花」

「君はシルレルにして、僕はゲエテ。ああ、僕はゲエテにして君はシルレル」(「失踪」)

このように二人はエールの交換をし、お互いの才能を認めあう好敵手同士であった。そんな二人が、しかし、寄ると触ると喧嘩を始めることがよくあったらしく、「なぜそんなに喧嘩していたか今だに私にはわからない。この二人の喧嘩は、酒の気がなくても毒舌の応酬を交わす点が珍しかった」と、二人が師事した井伏鱒二が回想している⁴。また、あるとき、二人は創刊号で終わった雑誌『青い花』を巡る意見の対立で激しくやり合ってしまった。この事件は当時の仲間うちでも相当話題にもなったようである。中谷孝雄の回想⁵では次のような太宰の話を証言している。

「青い花がつぶれたのは僕と中村がケンカしたからなんです。」
「中村が芸術家なら太宰は俗物です。太宰が芸術家なら、中村は決定的な俗物です。」

あのエールの交換が嘘のようで、両者の個性の併存がありえないとするほどの激しい太宰の剣幕である。地平は地平で「太宰治は一生僕の友人ではない」とまで言い合うことになってしまう。

その喧嘩の後、太宰は地平が勤めていた都新聞社までやって来て、その仲たがいを修復すべく飲みに出ようと誘いだそうとしたのである。しかし、地平は、まだわだかまりがとれずに、一月前の「永久に太宰とは友人ではない」と言った言葉を思い出しながら、「ほんとは今日は君と語りたかった」と懇願する太宰を冷たく拒絶してしまったのだ。

その直後に太宰の失踪騒ぎが起こったのである。

この年(昭和十年)三月には太宰は、地平の勤める都新聞社の入社試験に失敗し、同月十六日に小善四郎と遊んだあと一人鎌倉に行き、郷土の先輩作家深田久弥を訪問、その夜八幡宮近くの山中にお

いて縊死を計る。しかし未遂に終わり、十七日深夜、井伏鱒二や地平が待つ自宅に帰宅するという事件であった。「自殺する決意で失踪をしたのが本当だとすれば、彼は最後の訣別に、一杯の酒を汲むために、僕を酒場に誘ったのに違いない」と思った地平は、失踪騒ぎで皆が集まっている太宰の家に、「胸いっぱいの焦燥や悔恨」を抱きながら駆けつけていたのである。

このときの事件が「失踪」に描かれ、『行動』の九月号に発表されたのであった。太宰はこの作品を読んで地平に相当長い手紙を出した（残念ながら、地平は後年この手紙を宮崎相互銀行（現宮崎太陽銀行）に入る時（一九五七年）焼いてしまったと言われている）のだったが、地平は、直接返事を書くかわりに、「太宰治へ」と題したこの文章を『日本浪漫派』に、参加後初めての作品として発表したものであった。

「僕の小説読んで戴いたそうで有難う。あの小説は君と喧嘩するつもりで書いた。悪意をもって書いたわけでは、勿論ないが、善意をもって書いたわけでもない」と書簡体で書き出されるが、最後には「君の病気が癒くなつて、そのうちに東京に出て来たら、早速電話してくれないか」と、穏やかな閉じ方をするだけでなく、「君と半歳以上も会わない間に、僕にもいろんなことがあつたんだよ」と、友人太宰に内緒話でもしたような雰囲気である。

その当時は太宰が麻薬の効果があるバビナール使用とその中毒に苦しんでいたりと、八月の第一回芥川賞は石川達三の「蒼氓」が受賞し、太宰の候補作「逆行」が落選したことなどで、尋常ではない心理的背景があつたことも事実である。また、太宰は雑誌『行動』の発売直後に「失踪」を読んで、すぐに地平に長い手紙をしたため、その返事を地平は十月号の『日本浪漫派』の原稿締切に間に合うように「活字」の「手紙」として「太宰治へ」を書くという慌ただしさであった。そして太宰は今度は、翌十一年の『若草』十月号に「喝采」を

発表したわけである。

この「喝采」及び、後に触れる地平の小説「悪夢」（『日本浪漫派』第二巻十号（昭和十一年十二月））こそ、太宰と地平との間にあつた「友情」と烈しい「反撥」の証左となるものであり、それが契機となつて地平の文学が、男女の悪性を描いた都会の心理小説から、一転して、劇的に南方文学に向かうこととなつた。「悪夢」はその方向性を決定的なものにした、いわくつきの作品であり、一連の衝突は、一つの文壇的「事件」が一つの作品を生み出したものであつたとも言えよう。

「喝采」は、地平は常日頃から太宰の道化じみた言いがかりに馴れていたかもしれないが、読む当事者には刺々しい毒のある文章である。この時期は太宰がバビナール中毒に苦しんでいる最中の時であつたこともあるが、「喝采」は作品とは言い難く、戯作者の舞台口上のごとき戯れ文で、「失踪」が「モデル小説」であるなら、これは名指しの、戯文・道化を交えた「暴露本」のようである。奥野健男は、「自虐道化の文体とデカダンスの姿勢の中に、中村地平との交友の真情あふれた美しさがいつまでも心に残る」と述べているが、「中村地平という少し気のきいた男」という言い方からして尋常ではない。「真情あふれた」二人の関係がどこかに読み取れるにしても、とても「美しい」とは取りがたい部分も多い。少し引用してみる。

わたしは中村地平という少し気のきいた男と、のべつまくなしに議論していて半年ほどをむだに費やしたことがございます。そのころ、かれは、二、三の創作を発表し、地平さん、地平さん、と呼ばれて、大いに仕合わせであつた。（中略）その地獄の日々より三年まへ、顔あわせるより早くも罵詈雑言…お互いの身なり風俗、殺したき憎しみもて左右にわかれて、あくる日は又、

早朝より、めしを五杯たべて見苦しい。いや、そういう君の上品ぶりの固陋頑迷、それから各々ひらき直って、いったい君の小説——云々と、おたがいの腹の底のどこかしらで、ゆるせぬ反撥、しのびがたき敵意、あの小説は、なんだい、とてんから認めていかなかったのだから、うまく折り合う道理はなし。

地平の「太宰治へ」の文面から想像するしかないが、「失踪」を読んだ後に出したと言われる、あのとときの太宰の手紙とはうってかわって、公に晒した文章としても極めて揶揄的であり中傷的である。

地平自身がそれに対して感想を述べた二十年後の「喝采」前後（『太宰治全集第二巻・月報2』昭和三十年十一月）によれば、「その作品を読んだとき、僕は自分がカリカチュアライズされているという理由からだけでなく、文章にあらわれている僕への好意らしきものも、じつさいは口さきだけの、おべっかにすぎないとひがんだ。読後の印象として、ひどく不愉快なものをうけとった」と述べている。先にあげた奥野健男氏の他には、井伏鱒二が「モデルの中村地平には相すまぬが、友愛の情と皮肉の目の五分五分で、当時の中村君の動静に活写を試みている」という感想もある。⁷

そして、「喝采」掲載（『若草』十月号は九月十日発売）の直後に当たる『日本浪漫派』第二巻十号（昭和十一年十二月）に発表された地平の「悪夢」もその発表のタイミングからして、また松本氏の指摘する「私的メッセージ」性の意味も含めて、ここで取り上げておかなければならない。確かにこの作品のテーマは「白い雲と黒い牛」（『作品』昭和十年六月）、「花子」（初掲載誌不詳）、「イルゼとその母」（『日本浪漫派』第二巻七号（昭和十一年九月））などの作品の中でこの数年地平が取り組んでいた、「生と死」や「男女の悪性」であり、いわゆる「意趣返し」として書かれたわけではない。女性を巡る関係も、裏切り行為があつたわけでもない。しかし、友情と

反撥の繰り返しの末に、修復不可能な「離反」という化学作用がおきてしまったと言うしかない事件であり、その渦中に書かれた作品だったと言えよう。

三 離反から生まれた新たな作品

実は地平はこの後に大きな転機を迎えることになる。地平が郷土を舞台にした作品「土龍どももぼっくり」（『日本浪漫派』昭和十二年五月）、「南方郵便」（『文学界』昭和十三年四月）を発表し、さらには台湾を舞台とした作品で本格的となる「南方文学」への第一歩を踏み出すのはこの直後のことであつた。やがて精神科に強制入院させられ、麻酔中毒下にあり、尋常な精神状態ではない太宰からとはいえ、蔑みの感情を露わにして、「喝采」にあれほどまでに書かれて、地平も絶交状を突きつけたいほどであつたろう。創作面ではモデル小説や深刻めいた都会小説への決別を本気で考え、あえて太宰とは全く違う方向への転換を図つたと考えられるタイミングであつた。

ここで、件の「喝采」や「悪夢」が書かれた昭和十一年前後までの中村地平の経歴を辿ってみると、明治四十二年に宮崎市に生まれ、旧制宮崎中学校を卒業した後、創設されて間もない台北高等学校に大正十五年（一九二六年）入学している。台北高等学校を選んだのは「九州の中学を卒業すると、僕は台湾にある高等学校を受けたい。佐藤春夫氏の影響などで南方に憧憬する気持ちが強かつた為である」とあるように、同じように神経衰弱に悩まされていた佐藤春夫に憧れ、文字通りその指向線上に「南方文学」があつた。その後東京帝国大学に入学した二年後には、学生時代の台北の下宿を舞台に「熱帯柳の種子」（『作品』昭和七年一月）を発表し、その佐藤春夫から絶賛されて文壇にデビューすることになる運命的な出会いで

もあつた。

その後も井伏門下にあつて、「廃港淡水」(『四人』二号、昭和七年)、「白雲はなぜ窪地のうえに鬩いているか」(同三号)、「南海の紀」(同五号、昭和八年)などの台湾生活の素材を作品化した。大学院を中退し都新聞に入社した後さらに創作に専念するようになって、先に挙げた「失踪」、「太宰治へ」、「イルゼとその母」、「悪夢」などの作品を手がけるが、いずれも地平の代表作と位置づけられるものではない。むしろ悪戦苦闘しながら自己の文学の進むべき道を模索していた混迷の時期と見るべきであろう。そして、その苦悩の最底部で書かれたのがこの「悪夢」であつたのだ。

「悪夢」は、「カリエスの原因である結核菌と、それ以外に遺伝性の梅毒菌が巣くっている」花子との関係を、「男の悪徳によって女は永久に救われない」として、女が救われないことよって、男も永久に救われない」という男女の関係を、「宿業から逃れられない人間存在」として描いた作品である。作品が書かれた時期は昭和十一年も後半になり、真杉静枝との愛のない生活を思わせる私小説の雰囲気である。八歳年上の真杉との同棲は、「夫婦としてのおさまり方にはなれない」¹⁰共同生活であり、「あなたはわたしを喰い物にして、あなたの文学を育ててゆけばいいんだわ」(「発端」)¹¹という、愛よりも芸術を至上と考える、尋常ではない夫婦関係であつた。この男女の関係は戦後の作品の主題としてふり返えされ、昭和三十年の作品では、女は河童に姿を変えて登場し、「河童とのにごつた生活を精算することを、僕は心に誓つた。魍魎魍魎よ、去れ」(「山の古の池」(『群像』)とまで主人公に言わせ、作者の執着の深さが窺われる。

作家としての経歴からすると、地平はこのテーマの作品化には相当難渋していたようで、この「悪夢」は「陽なた丘の少女」(『新潮』昭和十三年)に改作されるし、この時期に書かれた「花子」も「土

龍どんもぼっくり」としても改作されていく。自らの問題として「女の悪性」を手元に引き寄せ苦悩し続けた結果であり、地平の小説にはおなじみの、主人公の名前「山名」や「三吉」(「失踪」では「山名三太」)が頻出するのは、「私」と置き換えてもいいほどに、都会小説の世界からの脱却を図る地平自身の苦悩が「分身」としてそこに展開されていたのである。

こうして、一つ屋根の下で「互いに小説を書くための神経を練る勉強をしよう」と、バスケット一つの支度で上がり込んできた真杉との「神経戦」の苦渋を背景にもつだけではなく、この「悪夢」には、「喝采」を書いた太宰への私憤とともに、陰湿な自作との「近接性」があつたのも確かである。¹²夢の中で花子を足蹴にして暗い海の中へ沈めてしまう場面だけでなく、心中の相手が死に、男の方が生き残る場面も描き出されている。

海へとびこむと、女は苦しまぎれに山名の腰にからむように抱きついてくる。その時どういうわけか「女を生かして置くわけにはいかぬ」¹³という考えが、まるで天の啓示のごとく、山名の頭にはひらめいてきた。からみついてくる女をふりほどき、つきとばし…

誰もが、太宰治の、熱海での田辺あつみとの心中事件を連想するであろうし、たとえ、地平が常用する「山名」という名前でカムフラージュされようとも、松本氏言うところの太宰を相手とする「私秘的メッセージ」性が否定できない。それまで書いて来た「男女の悪性」を描いて来た自作との、自縄自縛の「近接性」がここにはあつた。

四 太宰の北方と地平の南方

このように後味の悪い友情の破綻からも、この自らの文学世界の行き詰まりからも脱却を図らざるを得なかつた地平は、結果として、「土籠どんもぼつくり」や「南方郵便」という郷土の文学を経て、一気に「霧の蕃社」を中心とする「南方文学」への方向に転じて行くことになる。

一方で、この衝突の後も、太宰は太宰で芥川賞への執念を燃やし、戦後も「斜陽」や「人間失格」といった代表作を書き、やがて山崎富栄との心中事件で没することになる。上で述べた修復不可能な「離反」という化学作用には、「悪夢」という作品が更なる触媒の働きをなして「南方文学」の誕生へと導かれたとも言えようが、お互いに意識こそしてはいなくても、両者には、互いに弾きあう水油の性格の違いも何処かにあったのではないか。改めて両者の北方性と南方性の差異に話題を戻してみたいと思う。

最初に言及した太宰の『津軽』の入り口には一つのヒントがあった。「都会人としてのわたしに不安を感じて、津軽人としての私をつかもうとする念願である。言い方を変えれば、津軽人とはどんなものであったか、それを見極めたくて旅に出たのだ」（蟹田）として津軽に帰った時のことだった。「あれは春の夕暮れだったと記憶している（中略）ひとりで弘前城を訪れ、お城の広場の一角に立って、岩木山を眺望したとき、ふと脚下に、夢の町をひっそりと展開しているのがつき、ぞつとしたことがある」／「万葉集などによく出てくる「隠沼（こもりぬ）」というような感じである。わたしは、なぜか、その時、弘前を、津軽を、理解したような気がした」と太宰の「自己了解」の仕方が述べられている。結局、太宰のすべでの罪の意識は、「生まれてすみません」・「罪、誕生の時刻に在り」

（二十世紀旗手）に集約され、貧しい農民を搾取した新興の地主の家に生まれた負い目、数々の女性との心中事件や不倫などの罪意識の集大成が、太宰文学の世界だと言っても言い過ぎではない。

一方、地平もまた、「故郷は、ひつきよう自分自身である」として書き出された『日向』の中では、「その土地に実際に脚を一步みれば、人は誰でも、暗さとは反対のもの、つまり非情な明るさを感じるにちがいないのである（中略）日向の自然は、訪問者たちが言うように、もの柔らかで、暢びりしているというのが事実のようである」と述べている。

ここに二人の対照的な作品を、上にあげた風土的な側面からあげてみよう。太宰は「魚服記」（『海豹』創刊号、昭和八年）において、父親に陵辱され滝壺に身を投げた娘スワの描き方には、人間の罪に目を背けず「隠沼（こもりぬ）生い茂った草などに隠れて水面の見えない沼」『日本語大辞典』（講談社）に沈下しつづける、執拗な罪の存在への拘りがあった。

疼痛。からだがかしびれるほど重かった。ついであのかさい呼吸を聞いた。

「阿呆。」

スワは短く叫んだ。

ものもわからず外へはしつて出た。

吹雪！それがどつと顔をぶつた。思わずめためた座つて了つた。

みるみる髪も着物もまつしろになった。

スワは起きあがって肩で息をしながら、むしむし歩き出した。

着物が烈風で揉みくちやにされていた。どこまでも歩いた。（「魚服記」）

一方、地平の「南方郵便」における最後の場面は、罪の追及は極

めて淡泊であり、大らかさを主題とした地平の南方文学の象徴的ともいえる取り扱いである。

早い南国の菜の花が、部落の畑いっぱい咲きそろった頃、小浜は女の子を産んだ。赤ん坊の父親は死んだ源吉爺さんであった。併し村の百姓達は一本松の地蔵様かもしれない、と曰くありげな含み笑いをしながら噂しあった。

共に男の悪性をとらえながら、その違いは、二人の育った北方と南方の風土性と関わるものがあるとも言えるが、ここでは地平の南方文学への方向性から見てみよう。地平はこの時期の創作の方向を次のように述べていた。「現在日本に行われている文学の大部分は、東京的な、植民地的な都会文学か、さもなければ北方的な、観念的な心理主義文学かである（中略）日本文学の大部分がすべて安手な都会主義か、深刻癖のつよい心理主義ひといろに塗りつぶされているのを眺めて、憂鬱でないというわけにはいかない」。そして、反動として、「楽天性、行動的描写の卓越さ、感覚的な詩情、神話的空想力、熱情的な飛躍性」を特徴とする「南方文学」（『新しさの方向』（『知性』昭和十五年九月号））を提唱することになるのである。自分を今まで苦しめてきた「男女の悪性」に関わる苦悩の主題も、都会生活の中での「深刻癖の強い心理主義」、あるいは「北方的な、観念的な心理主義文学」から解放して、全てを南国の風土に帰せようとする文学の姿勢であった。悠久の昔から民族が営んでいる生活様式や世界観を包含した郷土の「風土」そのものに、「男女の悪性」のテーマを埋没させようとした試みであった。

五 おわりに

しかし、上にあげた「南方郵便」について補足すれば、「白痴じみた」一人の女性に老人の「性」が吹き込まれ、そのすべてが肯定される「南方郵便」のいわば積極的「ヒリズム」¹³という問題性があった。これは家郷のある宮崎からさらに南下して「南に向かう」時代思想と無関係ではなかった。当時の軍部の「南進政策」の背景と重なり、「こうした異郷においてこそ、人間の欲望は限りなく官能的に、限りない不倫の夢へ」¹⁴と向かうものとして、川村湊が指摘する同一軸の批判が及ぶ場合もありうる。

明治初年に喘息の転地療法のためにシンガポールに渡った女性もいたが、¹⁵神経衰弱を患い南の島に癒しを求めて渡った佐藤春夫や中村地平の時代は、そこが植民地であったことと決して無関係ではあり得なかった。太宰治との離反を生んだ衝突事件が地平を南に向かわしたとすれば、一人の作家が時代とは無関係には在り得なかった事実も物語っている。

「隠沼」の底に潜む人間の罪を写しとる北方の太宰治と、南国の菜の花畑に降り注ぐ陽光のなかで、大らかな人間の罪悪が解き放たれる南方の中村地平との対比は、和辻の「自己了解の仕方」に沿って風土的な両者の特性の一端を覗いた結果に過ぎない。中村地平の文学の本質は、この風土的な違い以上に、改めて「南に向かう文学者」の視点で検討されなければならないと思う。

1. 長嶺宏「牧水と茂吉」(『逍遙・鷗外論考』風間書房、一九八五年)
2. 和辻哲郎『風土』(岩波文庫、一九九四年)
3. 奥野健夫『太宰治論』〈決定版〉(春秋社、一九六六年)
4. 井伏鱒二「解説」(『太宰治全集・別巻』筑摩書房、一九七二年)
5. 「昭和文学の青春群像」(中谷孝雄氏に聞く)(『太宰治』8号・井伏鱒二特集、洋々社、一九九二年)
6. 奥野健夫『太宰治論』〈決定版〉
7. 井伏鱒二「解説」(『太宰治全集・別巻』)
8. 単行本『熱帯柳の種子』(版画荘、昭和十三年)には所収されている。
9. 「南方への船」(『仕事机』筑摩書房、一九四一年)
10. 真杉静枝「或る女の生立ち」(『新潮』昭和二十八年五月)
11. 未完の遺稿作品として『ポリタイヤ』(第十号、一九七一年)に掲載された。
12. 井伏鱒二『風貌・姿勢』(講談社、一九六七年)
13. 岡林稔『南方文学』その光と影』(鉾脈社、二〇〇二年)一〇七―一〇八頁参照。
14. 川村湊『南洋・樺太の日本文学』(筑摩書房、一九九四年)
15. 矢野暢『「南進」の系譜』(中公新書、一九七五年)