

河岸段丘地域における鉄道ルート・駅に関する考察

—山梨県上野原市と群馬県沼田市を事例として—

中牧 崇

キーワード

河岸段丘 鉄道ルート 鉄道駅 幹線道路 上野原市 沼田市

要旨

本研究では、山梨県上野原市と群馬県沼田市を事例として、河岸段丘地域における鉄道ルート・駅に関する考察を行った。上野原市、沼田市とも地形的な制約から、中心市街地からはずれた河岸段丘の下に鉄道ルートをとっていたが、いずれも「鉄道忌避」によるものではない。1918年の沼田町（当時）のように、地元の人びとは「鉄道誘致」の姿勢をとっていた。鉄道駅の周辺環境をみると、市街地の形成は河岸段丘の下に平坦な土地が広がっているか否かによるところが大きく、それは駅のバリアフリー化や駅前広場のロータリー整備の施策にも影響をおよぼしているといえる。鉄道ルートと並行する幹線道路をみると、上野原市、沼田市とも高速道路は河岸段丘の上を通っているが、そこでは急勾配を避けるため切通しになっている。したがって、地形の改変の規模は鉄道や国道より大きいといえる。

1 はじめに

本研究の目的は、山梨県上野原市と群馬県沼田市¹⁾を事例として、河岸段丘地域²⁾における鉄道ルート・駅に関する考察を行うことである。両市における河岸段丘は、地理学ではとくに地誌学（群馬県および山梨県の地誌）の図書（例えば、日本地誌研究所編 1968、1972、斎藤・石井・岩田編 2009）で、地理教育（地理学習）では学校地理の教科書³⁾や地図帳で取り上げられることが多いが、そこでは鉄道のルートに関する内容に言及していない。なお、地理学では上野原市の事例研究（青木 1982、2006）、地理教育では沼田市の事例研究（中牧 2012）のなかで、2万5千分の1地形図も利用しながら河岸段丘地域における鉄道ルートに関する考察を行っているが、鉄道ルートとともに河岸段丘の地形との関係が深い鉄道駅とその周りの環境、鉄道と並行する幹線道路のルートに必ずしも言及していない。

そこで本研究では、地理学および地理教育の視点から、次のように具体的な考察を行う。まず、**2(1)**では青木（1982、2006）、**3(1)**では中牧（2012）の研究成果をそれぞれ踏まえたうえで、筆者なりの問題意識を提示する。次の**2(2)**および**3(2)**では、駅の立地環境

を構内および駅前の様子とあわせて、駅周辺の環境を土地利用の特色に着目しながら明らかにする。また、**2(3)**および**3(3)**では鉄道と並行する道路として、国道と高速道路といった幹線道路のルートを取り上げる。それにより、**2(1)**および**3(1)**で考察する鉄道のルートとの比較がしやすくなると考える。なお、**2**および**3**では2万5千分の1地形図を利用する(図1、図2)⁴⁾。そして、**4**では**2**および**3**から得られた内容を比較しながらまとめる。

2 山梨県上野原市の事例

(1) 河岸段丘と中央本線のルート

1892(明治25)年6月公布の鉄道敷設法で、「神奈川県下八王子⁵⁾若ハ静岡県下御殿場ヨリ山梨県下甲府及長野県下諏訪ヲ経テ伊那郡若ハ西筑摩郡ヨリ愛知県下名古屋ニ至ル鉄道」に基づき、官設鉄道として建設されたのが中央本線である(日本国有鉄道1971)。八王子側は「中央東線」として、1901(明治34)年8月に上野原駅まで開通した。その後、「中央東線」は西へ延伸し、1902(明治35)年10月に大月まで、1903(明治36)年6月に甲府までそれぞれ開通した。一方、名古屋側は「中央西線」として、長野県西筑摩郡(現木曾郡)へ延伸した。なお、「中央東線」と「中央西線」が繋がったのは、1911(明治44)年5月であった。

東京駅(または新宿駅)から甲府方面の下り列車に乗車し、東京都から神奈川県へ入る。神奈川県には相模湖駅と藤野駅(いずれも相模原市)がある。相模湖駅を過ぎると進行方向の左手(南方向)に相模川(山梨県では「桂川」とよばれる)と国道20号が、右手(北方向)に中央自動車道が貼りついたように並行する。この状態は山梨県に入ってもまだ続く。図1をみると、桂川へ注ぐ境川に架かる新境川橋梁(全長35m)を渡ると山梨県上野原市へ入る。すぐに新諏訪トンネル(全長305m)にさしかかるが、国道20号はトンネルの上を乗り越し、段丘崖をのぼって河岸段丘の上に展開する上野原の中心市街地(主に標高250~270m)へ向かうが、列車は河岸段丘の下のルートをとる。段丘崖の部分は等高線の間隔が狭いことから、急傾斜であることがわかる。その途中に設置されたのが上野原駅(標高186m)(宮脇・原田編1986、写真1)で、中心市街地との高低差は64~84mになる⁶⁾。なお、駅のすぐ南はさらに低く、標高170m台である。

中央本線が上野原の中心市街地から離れた河岸段丘の下を通るようになったことが「鉄道忌避」の結果によるものとする記述は、1970年代の上野原町誌、上野原町立小学校の社会科副読本(いずれも当時)にみられた。

「……一般の人々の中には、煤煙のため桑畑に及ぼす悪影響で養蚕に支障を来たすとか、金が流出する。宿(しゅく)がさびれる、足弱になるというような無責任な俗論が流布していたことと、無関心な者も多かったので、現在の中央線の位置(筆者注:河岸段丘の下のルート)に決定されていたといわれている。」

(上野原町誌刊行委員会編『上野原町誌 下』、1975年)

「……上野原町は、明治34年に汽車が通るようになったのです。そのころは黒いけむりをはくじょう気きかん車だったので、町なかを通すことをいやがり島田地区（筆者注：河岸段丘の下のルート）を通すことになったのです。」

（上野原町社会科副読本作成委員会編『わたしたちの上野原町』、1974年）

前者は言い伝えに基づく記述、後者は断定した記述になっていたこともあり、上野原の人びとは「鉄道忌避」をあたかも事実として受け止めてきたといえる。これに対して、青木（1982）は鉄道ルートと地形との関係から、「鉄道忌避」を否定している⁷⁾。すなわち、鉄道における最急勾配の限度とされる1000分の25%を上回ると、機関車が牽引できる車両の数は制限されるうえ、機関車の速度は大きく低下する。したがって、実際に中央本線は中心市街地が展開する河岸段丘の上へすすむことが不可能であった。さらに、青木（2006）



図1 山梨県上野原市の一部（河岸段丘地域を中心に）

（国土地理院2万5千分1地形図「上野原」[2008年更新]の一部に加筆）



写真1 中央本線上野原駅のホーム（2015年9月撮影）

河岸段丘の下に設置されている。

は河岸段丘の上のルートを取った場合、段丘面は桂川へ注ぐ河川（境川と鶴川）により分断されているため、谷を越えるごとに長大かつ高い橋梁を建設しなければならないとしているが、さらに谷の前後の区間では山地が迫っているため、長大トンネルの建設も必要であり、段丘の下ルートよりも遠回りになっていた可能性は高いと考えられる。明治期は土木技術がまだ発達していなかったため、中央本線以外の幹線鉄道でも1000分の25%を上回る勾配、長大かつ高い鉄橋、長大トンネルの建設は極力避けていたと考えられる。

中央本線は大量輸送・高速走行の幹線鉄道として東京府（当時）と山梨県・長野県を結ぶだけでなく、さらに愛知県を結ぶ役割を担っていたため、上野原駅の前後の区間で河岸段丘の下ルートを取ったのは当然の結果といえる。なお、このルートの最急勾配は1000分の20%に抑えられている（宮脇・原田編1986）。

（2）上野原駅とその周辺環境

河岸段丘の下の中なかでも、段麓線（段丘崖に接近する場所）に設置された上野原駅は、1901年8月の開業から115年が経っているにもかかわらず、駅周辺は市街地が形成されていない。図1をみると、駅のすぐ北には段丘崖が迫っているため、建物が疎らな状態である。そのため、北口の駅前広場（標高192m）は狭く、路線バス・タクシー乗場が何とか確保されている状態である（写真2）。さらに、駅前広場は袋小路状であり、路線バスの車両は進行方向の入れ替えによる切り返しを行わなければならない。大型車両の場合、駅前にあるバス案内所の勤務者が誘導員になって対処していた。さらに図1をみると、駅のすぐ南口は中央本線と並行する道路（標高179m）に出るが、道幅が狭い。なお、南口には駅前広場がない。駅の北口と南口で高低差が13mもあるのは、同じ河岸段丘の下でも段差のあ



写真2 上野原駅北口の駅前広場（2015年9月撮影）

手前の路線バスは小型車両であっても、切り返しが必要である。

る地形になっていることによる。南口の中央本線と並行する道路よりさらに低い段（主に標高 173m）には集落の立地がやや目立つうえ、郵便局の存在を地図記号から確認できるが、市街地が形成されるまでに至っていない⁸⁾。これはすぐ南を桂川が流れていて、平坦な土地が少ないためと考えられる。なお、2015年7月と9月の現地調査では、シャッターがおりたまのコンビニエンスストア（1軒）があった。2014年9～11月のセール看板が外されていないことから、セールが終了してから間もなく閉店したことがわかる。

上野原駅と中心市街地との高低差は 64～84m（2(1)を参照）であり、駅の北口から北方向をみると、すぐ目の前に段丘崖が高い壁のようにはだかっているため、段丘の上に建物が複数建っていることを確認するには、駅から南東の桂川橋（県道 35 号 [四日市場上野原線]）の手前まで行かなければならない。このような高低差を克服する形で、駅と中心市街地を結ぶ路線バス（富士急山梨バス）が運行されている。路線バスは中央本線と並行する駅前通り（県道 520 号 [吉野上野原停車場線]）を東にすすんでから、急カーブの県道 35 号で段丘崖を斜めに横切りながらのぼって行かなければならない。段丘崖をのぼりきっても、中央自動車道の上を越えないと中心市街地にたどり着くことができない。

駅舎と改札はホームの中央に、さらにホームと同じ高さに位置している。これらは地形の制約によるものと考えられる。改札口から南北の連絡通路までは階段のほか、エスカレーター（上りのみ）とエレベーターが設置されている。北口へはスロープや4段の階段ですぐ出られる。しかし、南口へは 86 段あるいは 88 段の階段をおりていかなければならない。さらに、南口にはエスカレーターとエレベーターが設置されていないため、移動にはひと苦勞である。このような状況にも対処するため、上野原市では 2018 年度の完了を目指して、「上野原駅周辺整備事業」に取り組むことにした。整備事業ではエスカレーターとエ

レベーターの設置によるバリアフリー化がすすめられる。また、南口には駅前広場（ロータリー付き）を新設したうえで、路線バス・タクシー乗場を北口から南口へ移設し、バス券売機所、観光案内所、物産販売スペースも設置される。さらに、南口にはスーパーマーケットやファストフード店などの店舗が出店予定である⁹⁾。整備事業のさまざまな取り組みが駅の活性化につながることを期待したい。

(3) 中央本線と並行する幹線道路のルート

上野原市で中央本線と並行する幹線道路は、国道 20 号と中央自動車道である。なお、同市内のうち、旧南都留郡秋山村は山梨リニア実験線の起点で、かつ中央本線と並行している区間があるが、実験線の起点は上野原駅から南西へ直線距離で 9 km 離れている。

国道 20 号は中央本線と同様、相模川と並行しながら西へすすむ。図 1 をみると、境川を渡る¹⁰⁾と山梨県上野原市で、標高 207.0m の水準点がある。急曲線・急勾配で中央本線の新諏訪トンネル（下り線）と諏訪トンネル（上り線）の上を越えて、段丘崖をのぼっていく。中央自動車道の新境川橋の下をくぐり抜けることにより、中央本線と離れる。切通しの区間を過ぎると河岸段丘の上であり、上野原の中心市街地に入る。市役所と警察署の前（標高 260.0m の水準点がある）を過ぎると、段丘崖をおりていく。鶴川を渡ることにより、中央本線に近づく。鶴川に架かる鶴川橋の手前の工場付近には標高 205.6m と 202.3m の水準点がある。そして、中央本線の上を越えて、標高 206.1m の水準点を過ぎると、国道 20 号は中央本線、桂川と並行しながら西へすすむ。以上のように、国道 20 号は河岸段丘の下から上へ移動してから、再び河岸段丘の下へ戻り、桂川と並行しながら西へすすむ¹¹⁾。このルートは 1891（明治 24）年に確立しているが、現在の上野原駅の南は桂川の水辺に近く、洪水による被害を避けるため、中心市街地が展開する河岸段丘の上をいったん経由するようになったと考えられる。なお、1960 年代後半から上野原町（当時）では、国道 20 号のバイパス道路の建設を促進する動きが起こってくる（上野原町誌刊行委員会編 1975）が、バイパス道路に必要な 4 車線道路のための用地確保が困難なこともあり、実現していない（上野原町企画課 2001）¹²⁾。

中央自動車道が山梨県にはじめて入ったのは、1969 年 3 月開業の相模湖インターチェンジ～河口湖インターチェンジ間であるが、このときに上野原インターチェンジは設置されていなかった。相模湖インターチェンジ以西の中央自動車道は中央本線、国道 20 号よりも高所を通る。図 1 をみると、境川に架かる新境川橋を渡り、神奈川県から山梨県に入ると、上野原市の河岸段丘の上にさしかかる。ここでは切通しのなかを通るため、中央自動車道は急勾配にならずに済んでいるが、地形の改変の規模は中央本線、国道 20 号と比較すると大きいといえる（写真 3）。なお、上野原市の河岸段丘において、中央自動車道は中央本線と国道 20 号の間に入り込んだようなルートになっている。その結果、上野原駅と中心市街地の間に 1989 年 9 月に上野原インターチェンジが設置されることになった。なお、インターチェンジに隣接して中央高速バスの「中央道上野原」停留所がある。切通しのなかを抜



写真3 中央自動車道（上野原インターチェンジ、2015年7月撮影）

16時15分撮影。下り線（手前）と上り線の自動車通行量の違いに注目。

けると、鶴川に架かる鶴川大橋を渡り、鳥沢（大月市）まで中央本線、国道20号と大きく離れ、山間部の高所を中心としたルートをとる。このようなルートは近世の甲州街道のそれと共通することでも興味深い（新旧のルートが全く同じということではないが）。

3 群馬県沼田市の事例

(1) 河岸段丘と上越線のルート

1918（大正7）年4月に「群馬県下高崎ヨリ新潟県下長岡ニ至ル鉄道」が鉄道敷設法に追加指定されたことにより、国有鉄道として建設されたのが上越線である（日本国有鉄道1972）。群馬県側は「上越南線」として、1921（大正10）年7月に新前橋～渋川間、1924（大正13）年3月に渋川～沼田間がそれぞれ開通した。その後、「上越南線」は北へ延伸し、1928（昭和3）年10月に水上まで開通した。一方、新潟県側は「上越北線」として南へ延伸し、1925（大正14）年11月まで越後湯沢まで開通した。1931（昭和6）年9月に水上～越後湯沢間（越後山脈を全長9,702mの清水トンネル〔当時日本一の長さ〕で抜ける）が開通したことにより、高崎～宮内間が全通した。

高崎駅から水上方面の下り列車に乗車し、沼田市に入ると間もなく、進行方向の右手（東方向）には利根川と国道17号が貼りついたように並行する。この状態は岩本駅を過ぎてもしばらく続く。図2をみると、片品川が利根川へ注ぐ付近が沼田盆地の南端である。「利根川」と記されている部分は段丘崖の南端であり、岩がけの地図記号がみられる。右に大きくカーブして前原トンネル（全長455m）を抜けると、国道17号を乗り越し、第五利根川橋梁（全長144m）を渡る。沼田盆地が広がるなか、列車は左に大きくカーブして河岸段丘の下のルートをとると、車窓から河岸段丘を確認しやすくなる。段丘崖の部分は等高線の



図2 群馬県沼田市の一部（河岸段丘地域を中心に）

（国土地理院 2万5千分1地形図「沼田」[2011年更新、縮小]の一部に加筆）

間隔が狭いことから、急傾斜であることがわかる。段丘の上には沼田の中心市街地（主に標高410～420m台）が展開しているが、上越線は段丘の下のルートをとったまま、直線的にすすむ。その途中に設置されたのが沼田駅（標高332.7m、写真4）である（宮脇・原田編1986）。沼田駅のすぐ西を通る国道291号（旧国道17号の一部）の水準点は標高331.0mであることから、ここから中心市街地との高低差は79～89mになる¹³⁾。

鉄道敷設法中一部改正法律案の可決前の1918年3月に沼田町議会（当時）は、鉄道省に上越線のルートが中心市街地を經由し、その途中に沼田駅が設置されることを要望する旨

の請願書（第二〇号議案）を提出し、「鉄道誘致」の姿勢を取っていたことに注目したい。

「……本鉄道（筆者注：上越線）完成ノ暁ハ本線ノ中央ニ位シ最モ枢要ノ停車場ナラント思惟ス、希クバ本町内最モ利便ナル適当ノケ所ニ設置セラレコトヲ熱望ノ至リニ堪エズ……」

（沼田市史編さん委員会編『沼田市史 第3巻 資料編3 近代現代』1998年）

沼田市史編さん委員会編（2002）では、請願書の内容などをもとに、沼田における上越線のルートは地域の人びとの「鉄道忌避」によるものでないことを明らかにした。当時渋川～沼田間には利根軌道¹⁴が運行していたことから、地域の人びとは鉄道が地域の発展に欠かせない交通機関であることを認識していたと考えられる。しかし、上越線は大量輸送・高速走行の幹線鉄道として、東京府（当時）と新潟県を結ぶ役割を担っていたうえ、1000分の25‰を上回る勾配や遠回りのルートになることから、実際に上越線は中心市街地が展開する河岸段丘の上へすすむことが不可能であった（今尾 2000、大島 2002）。遠回りのルートの場合、段丘面は利根川へ注ぐ片品川や薄根川により分断されているため、谷を越えるごとに長大かつ高い橋梁を建設しなければならないといえる。大正期は明治期よりも土木技術が進歩したとはいえ、上越線以外の幹線鉄道でも1000分の25‰を上回る勾配、長大かつ高い鉄橋、長大トンネルの建設は避ける傾向がまだ強かったと考えられる。なお、利根軌道には1000分の60‰台の勾配が存在していたが、同軌道は少量輸送・低速走行の地域鉄道であったため、このような急勾配でも十分可能であった（中牧 2012）。

すでに述べたように、上越線は大量輸送・高速走行の幹線鉄道として建設されたため、沼田駅の前後の区間で河岸段丘の下の最短ルートをとったのは、当然の結果といえる。なお、このルートの最急勾配は1000分の10‰に抑えられている（宮脇・原田編 1986）。



写真4 上越線沼田駅のホーム（2015年10月撮影）
河岸段丘の下に設置されている。

(2) 沼田駅とその周辺の環境

水田が卓越する河岸段丘の下に設置された沼田駅は 1924 年 3 月の開業により、駅前（東方向）を中心に新たな市街地が形成された。図 2 をみると、現在では市街地が上越線と崖麓線の間を展開している。いっぽう、駅の西では市街地の拡大の影響を受けた形で、国道 291 号沿いを中心に建物が立地するようになったが、駅の東と比較すると市街地の密集度は小さい。また、国道 291 号から国道 17 号（**3(3)**を参照）にかけて建物と田が混在しているが、2015 年 10 月の現地調査では、図 2 で田の地図記号であったところが建物（主に一戸建て住宅）になっていたケースを相次いで確認できた。これは市街地が国道 291 号から西へ現在も拡大していることの現れといえる。沼田における市街地の広がりには崖麓線から国道 17 号にかけて少しずつ標高が低くなっているものの、比較的平坦な土地が広がっていることが大きいと考えられる。このほか、沼田駅のすぐ南（上越線の線路脇）には官公署の存在を地図記号から確認できる。これは群馬県利根沼田振興局庁舎であり、2004 年 12 月に河岸段丘の上の東原新町から移転してきたものである。

沼田駅と中心市街地との高低差は約 80~90m（**3(1)**を参照）であり、駅前から東方向をみると、段丘崖が高い壁のようにはだかっているだけでなく、河岸段丘の上に建物が複数建っていることを確認できる（写真 5）。このような高低差を克服する形で、沼田駅の開業の前後には、沼田駅と中心市街地を結ぶ鉄道（沼田軌道など）の敷設が計画されたが、実現に至ることなく、路線バス（主に関越交通）が運行されている（大島 2002）。実際、乗合バスは駅前から中心市街地の入口（図 1 の沼田市役所のすぐ南南西、「下之町」が示された地点）まで、急カーブの道路（県道 274 号 [沼田停車場線]、国道 120 号）で段丘崖を斜めに横切りながらのぼって行かなければならない。



写真 5 沼田駅前から河岸段丘をみる（2015 年 10 月撮影）
河岸段丘の上からおりてきた路線バス（写真右）がロータリーに入る。

駅のホームには 2003 年 3 月にエレベーターが設置され、2009 年 3 月に列車との段差解消工事が完了するなど、バリアフリー化がすすめられた。また、駅前広場には 2006 年 2 月にロータリーの整備が完了した¹⁵⁾。そして、2011 年 5 月には「既存の駅舎の面影を残す『大正時代を感じさせる駅』、全国からのお客さまを『おもてなしする駅』」をコンセプトに駅舎の改装工事が完了した¹⁶⁾。これらの動きは沼田市の玄関口に見合った改善といえるが、上野～水上間の特急「水上」号（1 日 3 往復、沼田駅に停車）が 2010 年 12 月のダイヤ改定で不定期の季節運行に格下げされたため、2015 年 11 月現在、沼田駅に定期的に停車するのが普通列車（1 日 19 往復、すべて高崎～水上間の区間運転）だけであるのは、少し寂しい感じがする。

(3) 上越線と並行する幹線道路のルート

沼田市で上越線と並行する幹線道路は、国道 17 号と関越自動車道である。なお、西隣の吾妻郡高山村では上越新幹線（全長 14,857m の中山トンネル）が並行している。

国道 17 号は上越線と同様、利根川と並行しながら北へすすみ、沼田盆地に入る。1999 年 12 月まで国道 17 号は利根川に架かる新鷲石橋を渡ってから、上越線に貼りついたように並行するルートをとっていたが、1999 年 12 月から沼田大橋（利根川を斜めに渡る）を経由する沼田バイパスが国道 17 号になったため、従来のルートは国道 291 号にかわった（沼田市史編さん委員会編 2002）。図 2 をみると、沼田バイパスも現国道 291 号も河岸段丘の下のルート（主に標高 320～330m 台）をとっている。このようなルートは近世の沼田街道西通り+清水峠越往還のそれと共通することでも興味深い（新旧のルートが全く同じということではないが）。沼田盆地では河岸段丘の下に比較的平坦な土地が広がっているため、河岸段丘の上を経由するよりも道路の建設は容易であったといえる。なお、現在では国道 17 号から沼田の中心市街地まで、国道 120 号などの道路が上越線の上を越えながら結んでいるので、河岸段丘の下から上への自動車での移動は大きな制約がないといえる。

関越自動車道は 1985 年 10 月に前橋インターチェンジ～湯沢インターチェンジ間（越後山脈を全長 10,926m の関越トンネルで抜ける）が開通したことにより、練馬インターチェンジ～長岡ジャンクション間が全通した。図 2 をみると、関越自動車道は利根郡昭和村、沼田市とも河岸段丘の上のルートをとっているが、上越線、国道 17 号と比較すると東に大きく迂回している。これは沼田ダムの建設（1952 年閣議決定、1972 年白紙撤回）により水没する地域を避けたとする見方がある¹⁷⁾。迂回した結果、沼田市では中心市街地から東に約 2 km 離れた郊外部を経由するルートになり、その途中に沼田インターチェンジが設置された。昭和村と沼田市の境界となる片品川に架かる全長 1,034m の片品川橋の橋高は 89m（うち、橋脚が 70m）である。沼田市の河岸段丘の上にさしかかると、沼田インターチェンジまで切通しのなかを通るため、関越自動車道は急勾配にならずに済んでいるが、地形の改変の規模は上越線、国道 17 号・291 号と比較すると大きいといえる（写真 6）。なお、切通しの区間は沼田インターチェンジを過ぎるとなくなる。薄根川に架かる薄根川橋を渡



写真6 関越自動車道 (沼田インターチェンジ付近、2015年10月撮影)
奥に見えるのは赤城山。

り終えてからも、関越自動車道は上越線、国道17号、国道291号よりも高所のルートをとっていることに変わりない。

4 まとめ

本研究では、山梨県上野原市と群馬県沼田市を事例として、河岸段丘地域における鉄道ルート・駅に関する考察を行ってきた。これらをまとめると次のようになる。

1. 上野原市における中央本線のルートも、沼田市における上越線のルートも地形的制約の大きさにより、中心市街地からはずれた河岸段丘の下をとらざるを得なかった。いずれも地域の人びとの「鉄道忌避」によるものでない。また、沼田市の場合、1918年に3月に沼田町議会（当時）が河岸段丘の上の中心市街地への「鉄道誘致」を求める姿勢もっていたことから、沼田の人びとは鉄道が地域の発展に欠かせない交通機関であることを認識していたと考えられる。
2. 河岸段丘の下の上野原駅周辺では桂川がすぐ南を流れ、平坦な土地が少ないこともあり、市街地の形成がみられない。さらに、河岸段丘の下でも段差のある地形になっていることも関係して、北口の駅前広場は狭いうえ、改札口から南口への移動でのバリアフリー化は不十分な状態である。いっぽう、河岸段丘の下沼田駅周辺では比較的平坦な土地が広がっていることもあり、駅の周辺では市街地が形成されているうえ、駅前広場にはロータリーが整備されている。
3. 鉄道と並行する幹線道路のルートを見ると、上野原市における国道20号は河岸段丘の下から上へ移動してから、再び河岸段丘の下へ戻るが、中央自動車道は河岸段丘の上を通る。いっぽう、沼田市における国道17号・291号は河岸段丘の下をすすんだままであ

るが、関越自動車道は、河岸段丘の上を通る。中央・関越の両自動車道は河岸段丘の上で切通しになっているため、急勾配にならずに済んでいるが、地形の改変の規模は鉄道や国道より大きいといえる。

本研究では、鉄道駅周辺の市街地の発展状況について、河岸段丘の下平坦な土地の広狭から考察し、本章の2でまとめたが、このほかに上野原市と沼田市の中心地としての規模、近隣市町村との結合関係、上野原駅と沼田駅の乗降客数なども関係していると考えられる。これについては今後の課題としたい。

今尾（2000）は、鉄道を通して自然と人文との関係を理解するには地形図が不可欠としているが、これは地理学や地理教育にも当てはまる。デジタル地図のニーズが高まる現在においても、地形図の重要性は基本的に変わらないであろう。なぜならば、地形図の主なメリットとして、全体を俯瞰しやすいこと、現地で見聞きした内容を直接記しやすい（手書きだと頭に入りやすい）こと、新版と旧版の利用を通して、地域の変容を理解しやすいことが指摘できるからである。また、地理教育の現場に限定してみても、教科書、身近な地域の学習、入試問題などで地形図が取り上げられているからである。鉄道を通して自然と人文の関係についてさらに理解を深める場合、他地域での事例研究も行う必要がある。これについても今後の課題としたい。

謝辞

2の内容は、全国地理教育学会第14回地理教育基礎巡検（テーマ：「河岸段丘地形と人間社会との関係を観察・理解するための地理教育基礎巡検—山梨県上野原市の河岸段丘地域をフィールドとして—」、2015年10月4日実施）での事前調査の一部を骨子としたものです。同学会会長の山口幸男先生（群馬大学名誉教授）、同学会巡検委員長の横山 満先生（東星学園中学校・高等学校非常勤講師）をはじめとする巡検委員の先生方には大変お世話になりました。ここに記して厚くお礼申し上げます。

注

- 1)現在の沼田市は2005年2月に旧沼田市と旧利根郡白沢村・旧利根村の合併により誕生した。また、現在の上野原市は2005年2月に旧北都留郡上野原町と旧南都留郡秋山村の合併により誕生した。
- 2)本研究では、旧沼田市および旧上野原町（2005年1月まで）における河岸段丘の上と下、その間にある段丘崖を「河岸段丘地域」として扱う。
- 3)二宮書店発行の高等学校の地理教科書（2012年3月検定済）の場合、『地理A—ひろがる世界とつながる地域—』では「環境地図をつくろう。」の「駅からハイキング in 沼田」（群馬県立沼田女子高等学校新聞部作成）のなかで、沼田市の河岸段丘が取り上げられている（山本ほか編 2015a）。また、『地理B』（4単位）「地形図を読む」の「河岸段丘を読む」の事例として、沼田市の河岸段丘が取り上げられている（山本ほか編

2015a)。

- 4) 本研究での地形図は紙地図をさす。
- 5) 「神奈川県下八王子」とあるのは、1892年当時は八王子を含む多摩地域が神奈川県であったためである。多摩地域は1893(明治26)年に上水源確保と自由民権運動抑圧のため、東京府(現東京都)に移管された(青木・北村2005)。
- 6) 中心市街地のうち、市役所のすぐ東に位置する本町に標高264.2mの水準点があることから、駅と中心市街地との高低差を理解することもできる。
- 7) 上野原を含めた研究の集大成は、青木(2006)としてまとめられた。なお、青木(1982)の論文が発表されたことを受けたのか、その後の『わたしたちの上野原町』には「鉄道忌避」を断定した記述、または言い伝えに基づく記述がなくなった。それは、上野原市制施行後の2007年に発行された『わたしたちの上野原市・山梨県』も同様である。したがって、将来『上野原市誌』が発行されたとき、これらのような記述はまずないと思われる。
- 8) 北口の駅前広場、南口の中央本線と並行する道路、この道路よりも低いところの標高は、上野原市建設経済部駅周辺整備推進課編(2011)による。
- 9) 上野原市建設経済部駅周辺整備推進課編(2011)、2014年7月1日付「広報 うえのはら」第113号、2014年6月26日付「山梨日日新聞」、2015年4月17日付「毎日新聞(山梨版)」による。
- 10) 実際のところ、国道20号の付近では境川が暗渠となっているため、川を渡っている実感に乏しい。
- 11) 国道20号のルーツである甲州街道(近世に徳川幕府により整備された街道)も、上野原では河岸段丘の下から上へ移動してから、再び河岸段丘の下へ戻っている。しかし、その後は桂川と並行しないで、山間部の高所を中心としたルートになる。なお、上野原で国道20号と甲州街道のルートが一致するのは、中心市街地の区間だけである。
- 12) 市制施行後は「国道20号へつながるバイパス機能の確保の検討」(上野原市建設経済部駅周辺整備推進課編2011)、「国道20号のバイパス機能の検討」(上野原市総務部企画課編2013)といったように、「検討」の表現がやや目立つ。
- 13) 中心市街地のすぐ北西に位置する沼田公園(沼田城跡)に標高417.4mの三角点があることから、駅と沼田公園との高低差を理解することもできる。
- 14) 利根軌道は1911(明治44)年4月に開通したが、1924年3月に軌道とおおむね並行して上越線(当時は上越南線)の渋川～沼田間が開通したことにより、同年4月に休止、1925年3月に廃止された。上越線の沼田駅と異なり、利根軌道の沼田駅は河岸段丘の上にあった。なお、利根軌道と上越線のルートを比較した論考は中牧(2012)を参照。
- 15) 2009年4月1日付「広報ぬまた」第764号による。駅前のロータリーの整備では車道と歩道が分離され、さらに、車道ではバス・タクシー乗り場と通過車両が分離された。

16) 一般社団法人鉄道建築協会のホームページの「2012 年度作品一覧 上越線 沼田駅」
<http://www.aran.or.jp/works/5798.html> を参照。改装工事があったものの、駅の開業時（1924 年）につくられた駅舎は健在である。

17) 群馬県議会のホームページの「治水面からみた八ッ場ダムについて」（2010 年 1 月 22 日の八ッ場ダム対策特別委員会）<https://www.pref.gunma.jp/gikai/z1111035.html> を参照。委員会では大熊 孝氏（新潟大学名誉教授・河川工学）が以下の発言をしている。

「……その当時（筆者注：沼田ダムの建設が白紙撤回となった 1972 年）から新幹線の路線とか、それから関越自動車道の路線は決まってきましたから、今たとえ沼田ダムが出来ても水没しない位置に新幹線も自動車道路も通っているのはこの計画の影響ではないかと私は理解しております。……」

なお、沼田ダムの閣議決定から白紙撤回にいたるまでの沼田市における動向については、沼田市史編さん委員会（2002）を参照。

文献

青木栄一（1982）：『鉄道忌避伝説に対する疑問、新地理、第 29 巻第 4 号、pp. 1-11.』

青木栄一（2006）：『鉄道忌避伝説の謎—汽車が来た町、来なかった町—』、吉川弘文館。

青木英一・北村嘉行（2005）：『世界を読む 改定版』、原書房。

今尾恵介（2000）：『地図でたどる鉄道史 東日本編』、JTB。

上野原市建設経済部駅周辺整備推進課編（2011）：『上野原駅周辺整備基本計画』、上野原市。

上野原市社会科副読本作成委員会（2007）：『わたしたちの上野原市・山梨県』、上野原市教育委員会。（2012 年に改訂版が発行）

上野原市総務部企画課編（2013）：『国土利用（上野原市計画） 第 1 次計画』、上野原市。

上野原町企画課編（2001）：『第 4 次 上野原町長期総合計画』、上野原町。

上野原町社会科副読本作成委員会（1974）：『わたしたちの上野原町』、上野原町教育委員会。

上野原町誌刊行委員会編（1975）：『上野原町誌 下』、上野原町。

大島登志彦（2002）：『群馬県における路線バスの変遷と地域社会—第 2 次世界大戦後の東武バスを中心として—』、上毛新聞社。

斎藤 功・石井英也・岩田修二編（2009）：『日本の地誌 6 首都圏』、朝倉書店。

中牧 崇（2012）：『鉄道のルートと地域の環境との関係—地形図の活用に着目して—』、山口幸男編『地理教育・社会科教育の理論と実践』、古今書院。

日本国有鉄道（1971）：『日本国有鉄道百年史 第 3 巻』、日本国有鉄道。

日本国有鉄道（1972）：『日本国有鉄道百年史 第 9 巻』、日本国有鉄道。

日本地誌研究所編（1968）：『日本地誌 第 6 巻 群馬県・埼玉県』、二宮書店。

日本地誌研究所編（1972）：『日本地誌 第 11 巻 長野県・山梨県・静岡県』、二宮書店。

沼田市史編さん委員会編（1998）：『沼田市史 第 3 巻 資料編 3 近代現代』、沼田市。

- 沼田市史編さん委員会編（2002）：『沼田市史 第6巻 通史編3 近代現代』、沼田市。
- 宮脇俊三・原田勝正編（1986）：『日本鉄道名所5 中央線 信越線 上越線』、小学館。
- 山本正三ほか編（2015a）：『新編 地理A—ひろがる世界とつながる地域—』、二宮書店。
- 山本正三ほか編（2015b）：『新編 詳解地理B』、二宮書店。

Abstract

Study on Railroads and Stations in a River Terrace Area: The Cases of Uenohara, Yamanashi and Numata, Gunma

Takashi NAKAMAKI

The aim of this study is to consider the planning and surveying of railroad routes and train stations in places with unique topographies, focusing on river terrace areas in Uenohara (Yamanashi) and Numata (Gunma). The results of the study are summarized as follows:

1. In both Uenohara and Numata the topography of the river terrace area forced construction of railroads away from the city center, under the topographical structure of the river terrace. In neither case was the distance of the railroad caused by rumored opposition to the railroads during the modernization of Japan in the Meiji period; locals desired a rail line through the city center of Numata as early as 1918.
2. When we observe the areas around the station, we find that there was a large difference in station placement and angle depending on whether the land spread out widely beneath the river terrace or if there was only little flat land available. This affects both the development of barrier free facilities and rotaries around the station.
3. When highway right-of-ways are developed parallel to railroad routes, the highways tend to follow the tops of the river terraces in both Uenohara and Numata. To avoid steep grades, construction makes use of open cuts. This represents a larger-scale alteration of the topography by highways than by railroads.