



# せんもり 線守稲荷

**はじめに**  
明治22年(1889)、東海道本線の開通によって、日本の東西両京は初めて鉄道で結ばれました。この路線選定で問題となったのが、天下の険とうたわれた箱根の山です。

トンネルを掘るか、山を迂回するかなど議論された結果、当時の技術では箱根山を通す長大トンネルを掘ることは困難だったため、国府津駅から山の北側を迂回して、御殿場駅経由で沼津駅へと至るルートが選ばれました。

しかし、このルートは国府津駅から御殿場駅までは急な登り斜面が続き、さらに橋梁を10カ所以上、トンネルを7カ所も通さねばならず、建設においても、その後の運行においても多大な苦勞がつきまといました。

## 線守稲荷

その時に掘られた7つのトンネルは、山北やまきた駅から駿河小山するがおやま駅の間集中しており、順番に箱根第1トンネル、それは第2トンネル工事のことでした。トンネルの西口で猛烈な湧き水に遭遇して大損害を受け、それがもとで現業社は破産してしまいます。そして、水が湧きだした第2トンネルの西口付近こそ、後に線守稲荷が祀られた場所でした。

異名をとった南一郎平が興し、鉄道建設を専門としていましたが、この箱根トンネルの工事で大打撃を受けます。

## 明治28年創建

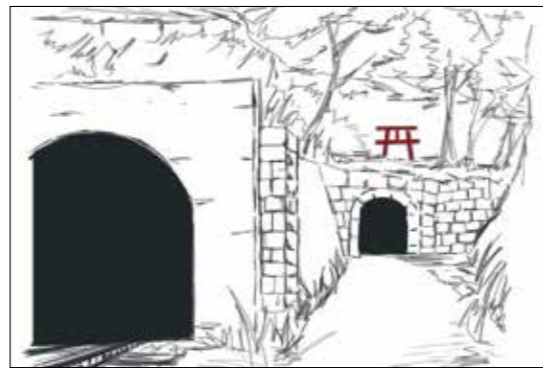
そうしてみると、やはり湧水をキツネの祟りだと恐れた現業社が、稲荷を分霊したようにも思えますが、実は線守稲荷が祀られたのは、トンネル完成から6年後の明治28年(1895)7月10日のことであり、現業社は明治24年(1891)頃には解散していたと思われ、線守稲荷を祀ったとは考えにくいのです。

## 複線化工事

それでは稲荷を祀った親方とは誰なのか。それは先ほど簡単に紹介した複線化工事の際に、明治22年のトンネルの横に、もう一つのトンネルを掘った建設会社だと考えられます。東海道本線は開通後、すぐに複線化工事が開始され、早々に沼津・御殿場間が明治23年(1890)12月に完成。続いて御殿場・駿河小山間が翌24年3月に完成します。

トンネル群が集中する駿河小山・山北間は、10年遅れの明治34年6月

ルから箱根第7トンネルと番号で呼ばれています。そのうち最長の第2トンネルを見ると、明治22年の東海道本線開通時に建設されて現在も使用されているトンネルと、明治34年(1901)の複線化の際に掘られ、その後廃線となった旧下り線トンネルが二つ並んでいます。そして、この廃線トンネルの西口の上には、線



箱根第2トンネル西口イメージ画(画:建設産業図書館 今泉由子)。左が明治22年に造られた現用トンネル。右が明治34年の複線化時に造られ、廃線となった旧下り線トンネル。その頭上には線守稲荷の鳥居が見える

に完成しますが、藤井良晃氏の『山北鉄道盛衰史』によると、この時トンネル工事を請負ったのが、地元松田町の請負業者である吉田組の吉田清太郎でした。

第2トンネルも含めたトンネル群の工事は、明治30年(1897)8月に着工しましたので、工事に先んじて明治28年7月に線守稲荷が祀られたのだと思われ。おそらくは、先の工事での出水事故を重く見て、そのような災害に見舞われないよう、新しい第2トンネル西口建設予定地の頭上に神を祀ることにしたのでしょう。そして、もし伝説の言う通り請負会社が分霊に関わっていたのであれば、それは吉田組もしくはその下請け会社ということになります。

## なぜ稲荷か？

しかし、なぜ稲荷を祀ったのでしょうか。トンネル工事の安全なら通常は山の神に祈るのですが、なぜ稲荷なのでしょう。それを考えるに、伝説にも登場した「山北機関区」がヒントになります。第2トンネルからほど近い場所に山北駅がありますが、鉄道建設以来、この駅周辺は大変な発展を遂げました。

その理由は山北駅から御殿場駅までは、急な上りが続く難所で、その高低差は350mもありました。そのため通常の列車後部に後押し用の機関車を連結するなどの準備が必要となり、それを行うのが急坂手前の

守稲荷という小さな稲荷神社が祀られており、その創建について次のような伝説が語られています。

## 線守稲荷の伝説

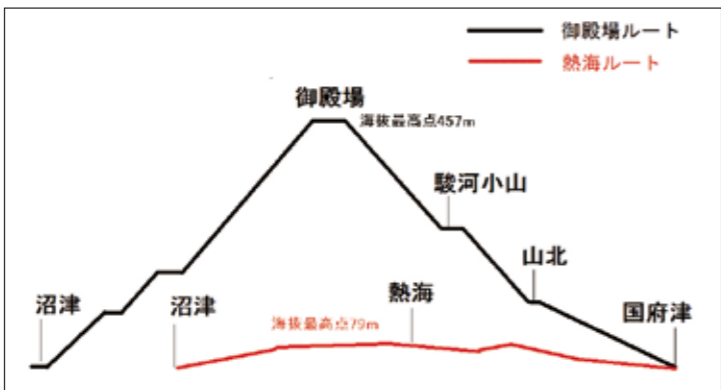
明治22年2月1日、現在の御殿場線が東海道線として開通した当時、足柄上郡山北町の鉄道トンネル工事でキツネの巣が壊された。やがて工事が完成し、列車が通ることになったが、トンネル内に大きな石が置いてあったり、女の人が髪を振り乱して手を振ったりするのが見えた。

機関士が急停車して確かめても、異常はみられず再び発車すると怪異が起るといふありさまだった。ある晩、線路で牛を見つけた機関士はまた幻かと思いい、そのまま突っ走ったところ、何かにぶつかったので、調べてみるとキツネの死体が横たわっていた。

第二墜道工事を請け負った建設会社の親方は、工事中にキツネの巣をつぶしたことを思い返し、当時の山

山北駅だったのです。

山北駅は主要駅として広い敷地が用意され、機関庫や転車台などの施設が建設されました。また多くの鉄道関係者が移り住み、駅を中心として山間の小さな村は大変貌を遂げたのです。



御殿場ルートと熱海ルートの高低差比較図。沼津駅を2つ記しているのは、両ルートの距離が違うため(『日本国有鉄道百年史』第9巻を参考に作成)

## 繁栄を願って

稲荷はいうまでもなく農商工業あらゆる産業の守り神として信仰されています。鉄道開通によって繁栄を遂げた山北の人々は、鉄道関係者が多く移り住んだこともあり、複線化によって鉄道が運ぶさらなる富を期

北機関区と相談して霊を慰めようと伏見稲荷からお札を受け「正一位線守稲荷神社」と命名し、盛大な式を行ったところ怪異がばったりやんだので、それ以来毎年4月には工務区長を祭主として祭祀が行われている。

## 「墜道南」の現業社

明治時代の人々は、現在よりもはるかに迷信を信じており、またトンネル工事に関わる人々は、禁忌や縁起を重んじたため、怪異が本当にあつたかとはかく、伝説のとおりキツネの祟りを恐れた云々も否定はできませんが、もう少し現在の常識で理解できるような範囲で創建の経緯を考えてみたいと思います。

まずは伝説で語られるトンネル工事を請負った親方がだれかを明らかにしましょう。明治22年の東海道線開通時のトンネル工事については、第2から第7までの6つのトンネルを現業社という建設会社が特命で請負いました。この現業社は「墜道南」の待したことでしょう。そうしたことから、さまざまな神々の中から選ばれたのが稲荷神だったのではないのでしょうか。

こうして請負業者や山北駅周辺の鉄道関係者が発起人となり、伏見稲荷から分霊して、新しいトンネルの西口建設予定地の頭上に祀り、山北の発展と工事の安全、その後の順調な運行を祈願したのでしょう。線守稲荷の伝説は、トンネルの上にはぽつんと建つ稲荷を見た人々が、後に生み出したのだと思います。

## おわりに

そうした人々の願い通り、複線化後に山北駅周辺は、大正から昭和初期に最盛期を迎えました。町には「一軒に一人は鉄道員がいた」というほどで、駅周辺はさまざまな商店や料理屋などが立ち並びました。

しかし、土木技術の進歩によって長大トンネル掘削が可能になると、箱根山を抜く丹那トンネルが建設され、昭和9年(1934)に東海道本線は現在の熱海ルートが本線となり、山北駅を通るルートは、御殿場線と名付けられたローカル線となりました。山北のかつての繁栄は影をひそめ、せつかく複線化した路線も昭和18年(1943)に再び単線となり、今も静かに運行を続けています。(文:江口知秀)



吉田組の吉田清太郎氏(『日朝清土木建築業者信用録』より転載)