

明治期青森－弘前間鉄道建設をめぐる新聞記事について

佐藤良宣*

About a newspaper article concerning the Meiji period railroad between Aomori - Hirosaki

Yoshinobu SATO

Key words：青森県, 鉄道, 奥羽本線

はじめに

福島－青森間の奥羽本線は1905（明治38）年9月14日に全通する。そのなかで、最初に開業した区間が青森－弘前間であり、1893年（明治26年）7月に起工され、1894年（明治27年）12月1日に開業している。この区間は、当時から旅客・貨物とも大きな需要があった区間であるとみられており、当初から地元の関心は高かった。

本稿では、この区間に関する明治22年から、青森まで鉄道が開通する24年9月頃までの東奥日報に掲載された青森－弘前間の鉄道に関する記事を分析する。

山形・秋田鉄道との連携と挫折

本論に入る前に、山形・秋田両県を経て、青森に至る鉄道の建設運動について述べる。

東京（上野）－青森間の鉄道の経路については、1881（明治14）年に発足した日本鉄道株式会社の手により建設が進められたが、1885（明治18）年10月 山形県は政府の工部卿に対して、宮城県から山形県への鉄道支線の建設を求める請願を行った。これは「山形鉄道」と呼ばれる。その後、同県は、秋田・青森両県にも運動員を派遣してこれに関する運動を行った⁽¹⁾。これに関しては、それに続く秋田・青森県でもこれを青森港まで延長するかたちで鉄道敷設を求める動きが見られた。

うち、本県では、青森港から県境の矢立峠までの「鉄道敷設之義ニ付建議」という建議書が、津軽地方の有志から青森県令に対して出され、函館新聞が陸奥新報を引用するかたちで伝えている⁽²⁾。これによると、「山形秋田ノ有志者」が官民一体となり、「宮城県ヨリ支線ヲ通シ両県地ヲ経テ我青森県ノ境ニ接センコトヲ計画シ」、つまり、宮城県から日本鉄道の線路から分岐して、山形県・秋田県を經由し、青森県境までの鉄道敷設の構想を立てているので、本県においても、青森から秋田県境に至る鉄道を敷設することができれば、本県の将来の発展につながり、秋田・山形両県の希望を満ち、あわせて、東京以北の鉄道の効用を完全なものにすることができ、この地方だけではなく、国家の大計にもつながるものである、として、この提案への賛同と、実現に向けての支援を求めている。次いで、1889（明治22）年4月には、有志が青森－弘前間の鉄道敷設に向けての請願等の事務を、弘前本町倶楽部で取り扱う、という旨を東奥日報の広告で伝えている⁽³⁾。

同紙は、青森－弘前間鉄道誘致に関連する動きについて、大館町鉦山主等による、山形鉄道と日本鉄道線に接続する酒田・青森間の鉄道を建設構想⁽⁴⁾、同年10月11日に行われた鍋島青森県知事による、青森－弘前－碓ヶ関間の鉄道建設候補地の視察⁽⁵⁾、秋田県で秋田鉄道の仮測量が終わり、土崎港－山形県新庄間および土崎－碓ヶ関間の建設予定と、その建設に向けての株主の募集の見通しが述べられ、旧藩主佐竹候をはじめとして、豪商等から1万株以上の募集がはかられることを報じている⁽⁶⁾。また、県内の鉄道に関する噂として、前述の青森から秋田県境までの鉄道計画に関し、碓ヶ関から黒石・弘前を經由して、青森までの測量計画があるが、五所川原でも鉄道誘致の動きがあることも報じている⁽⁷⁾。

なお、「山形鉄道」は、1889（明治22）年9月29日に一部の区間について仮免許が下付されたが、その後、技師が死去し、測量が不能になったために計画は頓挫している⁽⁸⁾。

* 青森県立郷土館 主任学芸主査（〒030-0802 青森市本町二丁目8の14）

日本鉄道による青弘間鉄道敷設計画と青弘間の悪路

同年11月7日付け紙面から、東奥日報には「奈良原氏と武藤氏の対話」という、日本鉄道社長の奈良原繁氏へのインタビュー記事が連載された。これによると、青森―弘前間の鉄道布設に関しては、「一国経済最極の方法」、つまり、日本経済として、最も経済的な方法で建設すべきであるとした上で、この区間を地元有志による私設鉄道で敷設すると、営業収入は国内私設鉄道中で最も大きくなるにしても、経費を差し引くと、日本鉄道がこの区間を経営するよりも利益が小さくなる、という理由で、日本鉄道の手によってこの区間を建設すべきとの考えを示した⁽⁹⁾。

翌23年7月18日、井上鉄道局長官と小野義真日本鉄道副社長は、上野―青森間の鉄道工事の視察のため、青森を訪問している。東奥日報は、その意図について色々推測している。「(前略) 夏天遠路を侵かし来れるもの豈に偶然ならんや (中略) 要するに鉄道開通を急がんと欲するにあることならん (中略) 然れども線路も設計も未だ定まらざる処に於ては、慢 (おろそか) に余人に等閑付すへからず。」

ここで同紙は青弘鉄道 (現在の奥羽本線のうち弘前―青森間) の早期開通について力説している。この記事では、青弘鉄道が、「広漠たる南部地方を走る」「東北鉄道」(後の東北本線) とは違い、「津軽の沃野」を通る、必要性の高い区間であることを強調している⁽¹⁰⁾。同様の主張は、明治14年、大道寺繁禎ら6名が連名で当時の右大臣岩倉具視に対して提出した意見書⁽¹¹⁾にも見える。

また、この記事には、この時点での「東北鉄道」(東京―青森間の鉄道) の建設工事進捗状況について、「東北鉄道は頻りに工事を急ぎ其未だ着手せられざるは僅に野内河以西平坦なる五英里に過ぎず」と、開業を約1年後に控えたこの時期にあっても、青森近郊の野内川以西の区間が未着手であることが示されている⁽¹²⁾。その理由が、候補地の土地買い占めにより、青森駅舎の位置の決定が難航したことであることはよく知られている⁽¹³⁾。

なお、この時の井上長官一行の動きは次の通りである。

18日夜遅く、井上局長一行は浅虫に到着。この時、出迎えの人々も浅虫に宿泊している。翌19日早朝に浅虫を発ち、午前7時、青森大町中島屋に立ち寄ったあと、黒石・弘前方面に向かっている⁽¹⁴⁾。午後5時、一行と佐和知事は石場旅館に到着。そのあと、一行は地元有志百余名と本町の酔月楼での宴会に出席。その模様は「青弘間鉄道架設の事に付、剴切なる種々の講話等を為して散会せしは午後十時になりき」と伝えられている⁽¹⁵⁾。翌20日午前7時に一行は弘前を発ち、午後2時に青森中村政吉宅に宿泊。この日は午後4時から一行と佐和知事、地元政府機関等の代表者とともに、浜町金森楼で宴会が行われている。これとは別に、午後5時から、柿崎青森町長、大坂金助らが浜町丸吉楼で、井上長官と小野副社長を招待しようと宴席を設け、午後8時に散会した、というが、長官らが参加したかどうかはこの新聞記事だけでは判然としない⁽¹⁶⁾。

以上、明治23年の井上鉄道局長官らの青森県訪問に関する新聞記事を見てきたが、この訪問のその後どのような意味を持ったのかということについては、これだけでうかがい知ることは困難である。

なお、翌年3月になると、青森―弘前間の道路事情の悪さを指摘する記事がみられる。これによると、弘前―浪岡間は「泥濘の悪路」で、かろうじて馬車が通じているが、午前8時に出発して午後2時に到着、と、この区間に6時間も要していることを伝えている⁽¹⁷⁾。この年は前年から降り続けた積雪が例年より多かった⁽¹⁸⁾という。同様の記事はこの前後にもしばしば掲載されている。これは、青弘鉄道の必要性を強調するものであるとも言える。

東京青森間鉄道の開業と青弘鉄道計画の足踏み

翌24年7月頃から、東奥日報では、青弘間鉄道に関する記事がしばしば掲載されるようになる。前年まで、同紙では「東北鉄道」の竣工直後に青弘鉄道が起工される、あるいは「東北鉄道」と同時に青弘鉄道も開業するという見込みを示していたが、ここに至り、「青弘間鉄道敷設は殆ど立ち消えの姿となりて」など、工事着手の糸口がつかめないことに対する嘆きが多く記事中に表れるようになる⁽¹⁹⁾。「鉄道問題を軽視する勿れ」という記事では、青森の世論に、青弘鉄道誘致に協力するよう訴えている⁽²⁰⁾。また別の日には、日本鉄道が一向に青弘鉄道を着工しないので、有志による私立鉄道での建設すべき、という提案もあった⁽²¹⁾。

この時期、青弘鉄道が着工されない事情については、明治24年8月8日付けの東奥日報⁽²²⁾が詳細に説明している。

まず、第一の理由は、同社が社債償却について積立金の流用が政府から承認されないことである。日本鉄道は、この頃、水戸鉄道を買収する際、社債を発行して買収費用に充て、その社債の償却を会社の積立金を充てるのは認められない、と大蔵省から指摘を受けた。そのため、同社は青弘鉄道も同様の方法で資金を捻出することができなくなったため、着工の見通しが立たないことを嘆いている。

ところが、それより以前に日本鉄道が建設した日光鉄道については、そうではなかったことが指摘されている。

元来彼の日光鉄道も全会社かその積立金を一時流用し築造せしは、当時の大蔵大臣は何の異議も申し立つることなく、容易しく認許したるも今回に至り云々の理由を申述へこれを拒否するは前後撞着するの処置ならずやと過般全会社より大蔵省に迫りたるに、同省も今は如何ともすること叶はす。これを認許することに内定ありたるよしなれども、内務省鉄道庁にて積立金流用するハ不都合なりとて難く執って動かさるより、奈良原社長は大ひに苦心し、屢々同省に出頭し⁽²³⁾（下略。句読点筆者。）

もともと、日光鉄道については、積立金の流用での建設に大蔵省からの異議はなく、容易に認可されたものと矛盾する措置である、と、日本鉄道が大蔵省に問い詰めたのに対し、同省は、その時どうすることもできなかった。建設の認可は内定していたとのことであったが、鉄道庁が積立金流用は不都合であるとして強く反対したため、日本鉄道の奈良原社長も大いに苦心して、しばしば内務省に出頭した、という。

第二の理由は、井上鉄道局長の「鉄道基本線」に関する考え方が関係している。この記事、井上局長は、すでに鉄道に関する議を帝国議会で提出し、日本の幹線鉄道は官鉄（政府が運営する鉄道）として完成させるべき、という考えを示している。これについて、東奥日報も、井上長官が「青弘間の鉄道が基本線中の有利なるものたるを発見」したので、そういう利益の多い区間を日鉄に営業させることを嫌い、当面この区間の着工を見合わせ、後日、国会決議を経てから、政府自ら鉄道建設に着手する、という観測をしている。

これは、おおむね当時の事情を言い当てているとも言えるだろう。

日本鉄道による青森—弘前間の建設は、1894(明治24)年10月13日に政府が却下している⁽²⁴⁾。その理由は、井上鉄道局長官が、幹線鉄道を日本鉄道のような私設鉄道ではなく、官設鉄道として建設しようという意図を持っていたことが指摘されている。さらに、その少し前、安易な計画で私設鉄道の建設許可申請が乱発され、その多くが実現せず、「鉄道熱」と呼ばれる動きが起こっていたことに対し、井上長官はその風潮に対して批判的な立場をとっていたこともその背景として挙げることができるだろう⁽²⁵⁾。

そのような政府の姿勢に対し、東奥日報は、青弘鉄道については、日本鉄道線として開業した後にでも国が買収すれば良いのではないかと、日本鉄道線として早期に着工されないことに対する憤りを示している。

そして、9月1日には、日本鉄道の東京—青森間の鉄道が全通する。同日付の東奥日報は、これを祝した上で、津軽への鉄道延伸を訴え、「東北鉄道（註：東京—青森間の鉄道）」も、両羽鉄道（秋田・山形方面の鉄道）につながらなければその利益は薄い、と評している。また、積立金を青弘鉄道の建設に流用するのは難しい、と、その筋（おそらく、大蔵省や鉄道当局）から指摘され、青弘鉄道の建設が進まない事情についても説明されていた。そして、8月21日付けで、弘前の有志が日本鉄道の奈良原社長に青弘鉄道の必要性を訴える協議書を提出したことを伝えている⁽²⁶⁾。翌日の新聞にも、青弘間の鉄道は、日本鉄道が新たに社債を発行してでも建設せよ、と、建設を強く訴える記事が掲載されている⁽²⁷⁾。

その後、青弘鉄道は官設鉄道の奥羽本線（福島—青森間）の一部として建設され、1894(明治27)年12月1日に開業し、現在に至っている。

まとめに代えて

以上、明治22年から24年9月までの東奥日報に表れた青弘鉄道の誘致に向けての動きを見てきた。

言うまでもなく、その論調は、弘前を中心とする津軽地方の鉄道誘致有志の声を代弁するものであり、青森から弘前までの鉄道を渴望している様子が極めて顕著である。これは東奥日報の本社が青森に置かれてはいたが、その創立者たちの多くが弘前出身であることも多分に影響していることは想像に難くない。そして、その紙面には、藩政時代以来の、津軽対南部の対抗意識も表れており、人口希薄な南部よりも、「津軽の沃野」にこそ鉄道を建設すべき、という、津軽の豊穡さに対する自負をも見ることができる。また、山形・秋田県とも歩調を合わせて運動しようという動きも見られた。

今後の課題として、今回分析しきれなかった、明治24年9月以降の新聞記事もさることながら、当時の中央省庁等の資料と照合し、さらに踏み込んだ分析をすることが挙げられるだろう。

註

- (1) 『ものがたり東北本線史』87～89頁。なお、前掲書によれば、山形県によるこの請願のなかには、東京－青森間の線路を、盛岡経由から山形・秋田経由とすることは無理だと思うが、という一節があり、山形経由の線路を本線にするという含みもあったと言われる。これを警戒した岩手県では、県令と有力者達が上京し、当初計画通り、つまり、盛岡経由での建設を総理大臣に働きかけたという。結局、本線の経路は変更されなかった。
- (2) 『函館新聞』明治19(1881)年1月14日。(『青森県史 資料編近現代1』547号資料としても掲載。)
- (3) 『東奥日報』明治22年4月25日付
- (4) 前掲紙明治22年7月6日付
- (5) 前掲紙明治22年10月12日付
- (6) 前掲紙明治22年10月24日付
- (7) 前掲紙 明治22年10月31日付「鉄道の噂」
- (8) 『ものがたり東北本線史』121頁
- (9) 前掲紙 明治22年11月7日付
- (10) 前掲紙 明治23年7月19日付け「青弘間鉄道」
- (11) 『青森県史 資料編 近現代1』(青森県 2002年)545号資料。
- (12) 前掲紙 明治23年7月19日付け「青弘間鉄道」
- (13) 『新編青森市史 通史編3 近代』(青森市 2014年)52～53頁。なお、前掲紙23年7月23日付紙面の「青弘間鉄道に付、弘前市民の感想」で、「野内青森間の盤根錯節も円滑に取り纏まり青森停車場の位置も確定し土地の価格も平準に帰し首尾能く諸事整頓して其全通を見るも亦た遠きことにあらざらん」と、青森駅舎位置問題が解決し、早期に鉄道が全通することを期待していることを示す声が紹介されている。
- (14) 以上、前掲紙 明治23年7月20日付
- (15) 以上、前掲紙 明治23年7月24日付 「弘前通信」
- (16) 以上、前掲紙 明治23年7月22日付
- (17) 前掲紙 明治24年3月17日付。
- (18) 前掲紙 明治24年3月21日付。
- (19) 前掲紙 明治24年7月15日付。この記事では、弘前の誘致運動の有志である竹内半右衛門が上京し、盛岡青森間鉄道の工事に続き青弘間鉄道着手をかけあったが、不調に終わったことも伝えている。
- (20) 東奥日報 明治24年7月17日付。
- (21) 東奥日報 明治24年7月18日付。
- (22) 東奥日報 明治24年8月8日付け「青弘間鉄道」
- (23) 前掲紙 同日付「青弘間鉄道と水戸鉄道」
- (24) 『ものがたり東北本線史』118頁
- (25) 『日本史小百科 近代 鉄道』38・54～57頁。なお、第一次鉄道熱は1885～92年、全国各地から50件ほどの私設鉄道設立願書が提出された動きを指す。
- (26) 東奥日報 明治24年9月1日付け
- (27) 東奥日報 明治24年9月2日付け。