

明治前・中期の弘前における鉄道誘致に関する動向について

佐藤良宣*

On the trend of petition for railway construction in
Hirosaki in the latter half of the 19th century

Yoshinobu Sato

Key words: 青森県, 鉄道

はじめに

明治前半期の青森県における鉄道誘致の動向にかかわる動きについて、以前にも何度か論じてきた⁽¹⁾。それらについて、弘前地区に視点を置き、内容の整理を行いつつ、明治中ごろまでの鉄道誘致運動の動向に関して論じたい。具体的には、日本鉄道成立期から、奥羽本線のうち、青森－弘前間の鉄道開業のころまでを論じる。

1 明治10年代の青森県にかかわる海運・陸運の概況について

浅倉有子氏によると、明治10年代の青森港は、藩政時代以来津軽地方の産物である米穀・味噌・蕪製品などの北海道向け積出港としての特質を持っていたという⁽²⁾。

また、差波重希子氏によると、明治10年代は、三菱汽船による東北・北海道航路の充実がみられ、青森港に津軽地方のほか、野辺地方の荷物も集中することになった。青森港はこうした汽船の寄港地となることで発展したが、青函航路を利用して、北海道方面への出荷が可能であるというほかに、青函航路を介して、三菱汽船の全国的な航路網の利用ができるという特別な地位にあった⁽³⁾。それに応じて、明治前半期には道路網の整備もみられた。明治前半期間には荷馬車の台数が飛躍的に増加し、それと並行し、車両の通行に耐える道路の整備も行われるようになった⁽⁴⁾。

以上のように、明治10年代、津軽地方の産物は、函館を通じて北海道など各地に輸送されることになったが、それが青森－弘前間における貨物輸送の需要を大いに喚起したと言えるだろう。1881(明治14)年2月には日本鉄道株式会社の設立と全国的な鉄道網建設の構想が示され、そのなかには、東京－青森間の鉄道建設構想も含まれていたが、そのことは、弘前地方の人々にも鉄道誘致に関する動機を与えることになったと言えるだろう。

2 明治14～15年頃の誘致運動



図1 大道寺ら弘前有志の主張する
鉄道建設の経路

同年9月、大道寺繁禎・菊池九郎・本田庸一など6名が連名で「鉄道ニ付意見書」を岩倉具視に提出している⁽⁵⁾。

その内容は、盛岡から青森までの区間の鉄道は、三戸・野辺地経由ではなく、秋田県鹿角郡、青森県津軽郡を経て青森に達するべきである、と主張するものであった。その経路は図1のとおりである。その理由は、①海岸に近い区間があり、戦時には攻撃を受ける可能性がある、②険しい山や急流があり、鉄道の建設には向かない、③人口密度が低く、生産力が低い地域を通るということであった。

但し、②については、鉄道の経路を変更し、鹿角郡・津軽郡経由にしたところで解消されるものではない。

これらについては以前拙稿⁽⁶⁾で述べたとおりである。

大道寺らが、②のような無理のある主張をしてまで弘前への鉄道誘致を求めた背景には、青森港と弘前方面を結ぶ道路の馬車等による交通量が多く、新たな輸送手段が求められていたから、と考えられる。

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

現に、その後の東奥日報でも、道路の破損が激しく春のぬかるみで通行に困難が生じている、という記事がみられる⁽⁷⁾。

同年11月、元弘前藩家老の杉山龍江も、岩倉具視に鉄道に関する意見書を提出している⁽⁹⁾。その主張は次の四項目から成り立っている。

「第一 鉄道線路ハ政府ニ於テ定メラレタキコト」

ここでは、東京―青森間の鉄道の経路については政府が決めるべきこと、としているが、これは、この路線の予定される経路については、利害が各々食い違うことがあるので、「私立会社」に判断できないので政府に決めてほしい（「窮竟スルニ人民私立会社ノ能ク断定シ得ル所ニアラス」）、という論旨である。

大道寺は自らが名を連ねる意見書のなかで、花輪経由の道筋が、三戸経由の道筋よりも山がなだらかで川も急流が少なく、鉄道の建設に有利である、と主張しているが、杉山は「此路モ険ナルニ非ス」と、このことを否定している。しかし、杉山は花輪経由の案に反対というわけではない。むしろ、アメリカ人クロフォードが測量した日本鉄道の予定経路について妥当ではないとした上で、「一路三又ニシテ岩手、秋田、青森ヲ兼ヌ其ノ陸羽中央タルハ勿論、他日羽越ヲ聯絡スルニ於テ亦頗ル肯綮ニ当ル、其詳ナルハ繁禎等ノ書ニ在リ、故ニ多言ヲ贅セス」としている。花輪経由の経路であれば、岩手・秋田・青森の三県すべてを經由し、東北地方の中心を通過することはもちろん、将来新潟方面に路線を延長することを考慮すると要所を經由する形になる、というのである。このように、杉山は大筋で大道寺らの意見書を支持しているのである。

「第二 東京・青森間ノ建築ヲ明確ナラシムルカ為メ、速ニ其線路ノ測量ヲ為シ、及ヒ予算ヲ立ル事」（東京―青森間に鉄道が建設されることを明確にするため、測量と予算策定を行うこと）

ここでは、日本鉄道の株主の間に動揺が広がらないように、速やかに鉄道の測量を行い、予算を示すようにしてほしい、という要求が述べられている。前述のとおり、日本鉄道線の予定経路が妥当ではない、という前提のもとに、測量のやり直しと、予算の明示を求めているものとも言えるかもしれない。

「第三 政府ハ全国ノ鉄道幹線ヲ概定シ日本鉄道会社ヲシテ其工事営業ヲ負担セシム可キコト」

鉄道は、平野が連続し、都市が連なっている所のほうが、建設しやすく利益があがりやすいものであるが、その考え方では、日本鉄道は東京―高崎間の鉄道しか建設できない。国としての公益を図るなら、鉄道建設の難易を超越して、大規模な鉄道網を建設しなければならない。そうでなければ、偉業と言えるのだろうか。だから、国は広い視点で各路線を着工する順位を決め、日本鉄道が公益をはかるようにすべきだ、と述べている。ここで、「東北鉄道」についての言及がある。これは⁽⁸⁾、日本鉄道がこの当時建設準備を進めていた東京―青森間の鉄道ではなく北陸地方で作られていた鉄道会社で、敦賀―富山、敦賀―四日市間の鉄道建設をめざしていた鉄道会社であるが、杉山はこの会社のほうが先に着工され、東京―青森間の鉄道計画のうち、本県を含む北端の区間の着工がなされない恐れを抱いている様子である。

「第四 幹線ニ係ル既成鉄道ハ年度ヲ定メ、日本鉄道会社へ払下ケラル可キ事」

人々の鉄道への希望をつなぎとめるため、政府は日本鉄道を特に保護し、強力に指導（「干渉」）する必要があるとしている。

以上、杉山の意見書の内容について説明した。

この意見書から読み取れることは次のとおりである。

まず、杉山は、大筋で大道寺らの意見書を支持し、日本鉄道による東京―青森間の鉄道は、秋田県鹿角郡から、大館・弘前を經由するよう主張している。この点は、この当時、鉄道の誘致をめざしていた弘前の有志の意見の大勢を反映していたものである可能性は高いと言えるかもしれない。

次に、杉山はこの意見書のなかで、建設予定の東京―青森間の鉄道は、本当に青森県域まで開通するのかわるか、という不安が杉山を含め、当時の東北地方に広がっており、それが日本鉄道の株主募集に悪影響をもたらす、日本鉄道の経営を困難にするのではないかと、という懸念を示しているということである。

そこで、この地方のそのような不安を払拭するために、鉄道を建設する経路については、政府が定め、それに関する予算を決め、必ず開通させる、という見通しを人々に示し、株主をつなぎとめる必要性を杉山は指摘

していたのではなかろうか。

大館・弘前を經由するルートが、三戸・野辺地を經由するルートよりも優れている点を列挙し、強力に誘致を訴える大道寺の意見書とは違い、杉山は、この地を通る鉄道の実現性について、強い不安を持ち、その解消のために、政府は大きな役割を果たすべき、と、杉山はこの意見書で訴えていたと言えるのではないだろうか。

さて、弘前の有志によるこの経路での鉄道誘致に関しては、1885(明治18)年に作成された岩手県吏員斎藤左一による復命書のなかでも、1882(明治15)年に弘前の有志が、弘前を經由する鉄道誘致運動を始めようとしたが、資金等の問題により挫折したことが触れられている⁽¹⁰⁾。

いずれにしても、弘前の有志による鉄道誘致運動は、その後、別のかたちをとるようになった様子である。

3 山形県の鉄道誘致運動と弘前

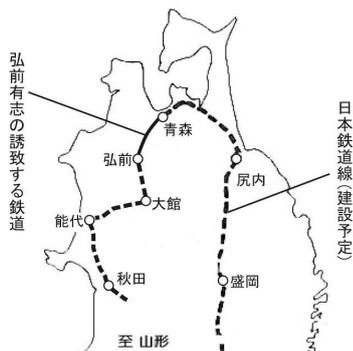


図2 山形県の呼びかけに応じた鉄道誘致の構想

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(「山形鉄道」とも呼ばれる)の誘致を求める請願を行った。その位置づけは、日本鉄道の支線というものではあったが、可能であれば、東京-青森間の鉄道の経路を、山形経由に大きく変更することを求めるものであった。

その後、同県は、秋田・青森両県にも運動員を派遣し、山形県北部から秋田を經由して矢立峠(「秋田鉄道」)、さらに、矢立峠から青森港に至る鉄道の誘致運動を行うように勧誘する運動を行った⁽¹¹⁾。

これに応じ、弘前の有志は、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。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⁽¹²⁾。

4 「青弘鉄道」



図3 「青弘鉄道」

1893(明治23)年3月4日、青森県知事は、武田恒七ほか81名による、日本鉄道線の青森-弘前間延長(「青弘鉄道」とも呼ばれる)についての請願書を送り、日本鉄道にこれについての照会を行っている。同社の理事委員会はこれを認め、同年4月29日の臨時株主総会で敷設を決定し、5月26日に政府に許可を申請したが、翌年10月10日の閣議により、12日に却下されている。その理由は、積立金を工費のために充てるという日本鉄道の方針のほか、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その理由として指摘されている⁽¹³⁾。

その後、青森-弘前間の鉄道は、1892(明治25)年6月21日に可決成立した鉄道敷設法により、「福島県下福島近傍ヨリ山形県下米沢及山形秋田県下秋田青森県下弘前ヲ経テ青森ニ至ル鉄道」である「奥羽線」の一部として、早期に実測・敷設すべき線として規定され、同27年(1894)年12月1日に同区間は開業した⁽¹⁴⁾。

まとめに代えて

以上、明治10年頃から青森-弘前間が開業するまでの、弘前を中心とした地域の鉄道誘致運動について、簡単に振り返った。

弘前における鉄道誘致運動は、おおむね以下のような経過をたどって変容していった。

まず、明治14・15年の段階では、当時着工予定であった日本鉄道線東京－青森間のうち、盛岡－青森間の経路を花輪経由に変更させ、弘前に鉄道を引き込もうというものであったと考えられる。これについては途中経過が明らかではないが、早期に頓挫したものと考えられる。その後、軍部も軍事的理由で海岸に近い野辺地経由ではなく、内陸部を通る花輪経由の経路とするよう主張しているが、却下されている。

次いで、山形県が求める「山形鉄道」に呼応し、ここから「秋田鉄道」を介して弘前に鉄道を誘致しようという動きが現れた。「山形鉄道」は、太平洋側各県より豊かな生産力・経済力をほこる山形県が、民間からの出資を募る株式会社であるという特徴を利用して、出資を募り、その経済力をバックにした強力な運動により、鉄道の予定線路を変更し、日本海側を経由するようにするものであった。しかし、この運動もそのままの形では実現をみなかった。

弘前の有志も、最初は山形県にさきがけ、盛岡以北の鉄道を花輪・弘前経由に改めさせようともくろんでいた。しかし、資金的な理由で早々に頓挫し、「山形鉄道」の運動に相乗りする形での誘致に傾いた。こうして、東京－青森間の鉄道が太平洋側を経由するルートで建設されることが明らかになった頃から、弘前－青森間のルートでの鉄道建設構想が残り、推進され、日本鉄道もこれを受けて弘前－青森間の鉄道建設をもくろむようになるが、すでに奥羽本線建設の意向を固めた井上長官ら政府の手により、阻止された。

このように、弘前の有志も、鉄道を求めるべき切実な事情を背景に、鉄道の誘致を進めていったが、外部の事情により、誘致すべき鉄道の経路について、方針を変更しながら運動を進めていった。

註釈

- (1) 拙稿「明治期の青森県における鉄道建設に対する世論に関する考察」(『青森県立郷土館研究紀要』第40号 2016年) 62～67頁、「明治期前半における鉄道建設に関する動向について」(『青森県立郷土館研究紀要』第41号 2017年) 67～72頁、「明治期青森－弘前間鉄道建設をめぐる新聞記事について」(『青森県立郷土館研究紀要』第42号 2018年) 59～62頁
- (2) 浅倉有子「箱館開港後における青森港と蝦夷地・北海道」(地域史研究『はこだて』第4号 函館市史編さん事務局 1987年) 13頁
- (3) 差波亜希子「鉄道開通以前における青森県運輸網の再編」(『交通史研究』第24号 1990年) 46～47頁
- (4) 前掲 50～53頁
- (5) 『青森県史』資料編近現代1 (青森県史編さん近現代部会1) 資料番号545
- (6) 拙稿「明治期前半の青森県における鉄道建設に関する動向について」(『青森県立郷土館研究紀要』第41号 2017年) 69～71頁
- (7) 『東奥日報』明治24年3月17日付 ほか
- (8) 『日本国有鉄道百年史』第1巻(1969年) 136～137頁、同第3巻(1971年) 621頁
- (9) 『青森県史』資料編近現代1 (青森県史編さん近現代部会1) 資料番号546
- (10) 宇田正「明治前期東北幹線鉄道建設計画と地方事情－資料紹介を中心に－」(『追手門大学紀要』第IV号 94頁)。なお、その論文には「岩手県九等属齋藤左一復命書」のほぼ全文が引用されている。
- (11) 『ものがたり東北本線史』(日本国有鉄道仙台駐在理事室 1971年) 87～89頁
- (12) 『函館新聞』明治19年1月14日付。ただし、前掲宇田論文に引用する齋藤佐一の復命書では、青森県としては、東京－青森間の鉄道がどこを経由するのか示したことはない、という言及がなされている。
- (13) 『日本鉄道史』上(鉄道省 1923年) 736頁
- (14) 『ものがたり東北本線史』123～124頁。