



東岳の石灰岩を野内駅まで運ぶ架空索道

1959 (昭和34) 年10月13日 (川村昭次郎氏撮影・川村英明氏所蔵)

野内駅は東北本線の全線開通から少し遅れた1893 (明治26) 年7月16日に開業している。その野内駅が、2011 (平成23) 年3月12日、青森駅方面へ約1.5キロ移転新設された。今回は野内駅の歴史を2つの視点から取り上げてみたい。

39) 年のこと。同社は、大湊要港部の開庁や北洋漁業の推進により、軍艦や漁船の石油需要が増加すると見込んでいたのである。

同年、政府は青森港を東北唯一の外国貿易港として特別輸出港に指定した。政府は石油基地が出来たことで、青森港が東北や北海道へ石油を配給する基地に最

あったがために、敗戦前夜にアメリカ軍から空襲されるとは誰も予想しなかったろう。

野内駅といえば上北鉾山との関係も忘れるわけにいかない。1936 (昭和11) 年に日本鉾山株式会社の上北鉾山の操業に着手。鉾山で産出された鉾山産物は、同社の野内出張所がある野内駅まで、架空

## 野内駅を取り巻く

### 歴史的環境

中園 裕

(県民生活文化課)

県史編さんグループ

主幹

適と判断したのである。開港は青森市の政財界が長年希求してきた課題だった。石油タンクの設置で、その課題は実現したことになった。

石油タンクが出来てから、野内駅の旅客数と貨物量は飛躍的に上昇。村内には飲食店も増えにぎわった。しかし、石油基地で

戦中から戦後にかけて隆盛を誇った上北鉾山は、

1960年代以降操業が悪化し、1973 (昭和48) 年に事実上閉山する。架空索道は撤去され、東岳へ向かう索道も廃止された。石油タンクやガスタンクは現在も存在するが、野内駅での貨物利用は自動車輸送に取って代わった。貨物駅としての役割が大きかった野内駅は、集落の外れにあり集客の増加は望めなかった。駅が寂れていったのはいままでの話。