

南部縦貫鉄道は上北地域の人びとが建設を切望した鉄道だった。特に上北郡役所の置かれた七戸町は、東

北本線の路線から外れ、結果的に鉄道の恩恵を受けられなかっただけに、その思いが強かった。



ありし日の坪駅と南部縦貫鉄道のレールバス=1985（昭和60）年頃・青森県史編さん資料

1919（大正8）年に地方鉄道法が施行され、全国的に鉄道建設が進む中で、三八上北地域の関係者は鉄道建設の請願や陳情を繰り返した。七戸町でも町の有力者である工藤轍郎などが、この問題に熱心に取り組んだ。彼らが主張した路線は、東北本線の三戸駅から五戸、三本木、七戸を経て、東北本線の千曳駅へと至るものだった。この鉄道は

実現することなく終わったが、戦後の復興政策で鉄鋼増産がはかられ、七戸町の豊富な砂鉄を運搬する鉄道の建設構想が浮上した。1952（昭和27）年7月、南部縦貫鉄道期成同盟会が結成され、翌年に会社設立。1954（昭和29）年には用地を買収して建設が始まった。異例の速さで事が進んだのは、七戸町長の工藤正六が指導力を発揮し、

現したことになる。しかし、砂鉄事業の主体を担うむつ製鉄会社の立ち上げが頓挫するなど、国の巨大開発事業が計画通りに進まず、縦貫鉄道は経営難に陥った。このため千曳から野辺地まで路線を延伸し、国鉄乗り入れによる貨物輸送に命運をかけたが、国鉄の合理化施策で1984（昭和59）年に野辺地駅の貨物扱いは廃止。重要な収入源を失った。

縦貫鉄道の沿線に残っていた遺構は年月とともに風化している。その一方で、七戸の駅舎と一部の車両が動態保存され、毎年実施される体験乗車は鉄道ファンや子どもたちの人気を集めている。南部縦貫鉄道レールバス愛好会を筆頭に、民間有志の人びとの情熱と協力がなければ成り立たないことである。

だからこそ、七戸町内に縦貫鉄道の諸資料がまともな保存されることを望みたい。そして沿線に残る遺構を、保存は無理でも、せめて撮影して画像や映像として残し、後世へ伝えることが重要だ。公私ともに関係者の熱意があれば可能である。鉄道遺産を通じた町興しの例は、全国各地に存在する。

平成の大合併で七戸町となった天間林村も、縦貫鉄道が村を貫徹していた。むしろ沿線距離は旧七戸町より長い。南部縦貫鉄道の遺産を共有することで、七戸町と天間林村を中心に、文字通り上北の地域と人びとを貫く一体感が醸成されるのではないだろうか。

七戸町と天間林村の 思いを貫く南部縦貫鉄道

中園 裕

（県民生活文化課
県史編さんグループ主幹）

周辺の自治体や土地所有者の積極的な協力があったからだ。

建設工事は資金難で何度か頓挫したが、1962（昭和37）年10月に七戸と

千曳の間が完成。10月20日に開通式を挙行し営業を開始した。当時の社長は、かつて期成同盟会の会長も務めた工藤正六だった。彼は

工藤轍郎の孫にあたる。祖父の夢は孫の手によって実

現したことになる。しかし、砂鉄事業の主体を担うむつ製鉄会社の立ち上げが頓挫するなど、国の巨大開発事業が計画通りに進まず、縦貫鉄道は経営難に陥った。このため千曳から野辺地まで路線を延伸し、国鉄乗り入れによる貨物輸送に命運をかけたが、国鉄の合理化施策で1984（昭和59）年に野辺地駅の貨物扱いは廃止。重要な収入源を失った。

この後、縦貫鉄道は東北新幹線の七戸乗り入れに着目し、七戸から野辺地、そして大湊線まで下北半島をつなぐ連絡鉄道を目指した。しかし、肝心の新幹線計画が進捗せず、構想が実現する前の2002（平成14）年8月に廃止された。

国策に翻弄された縦貫鉄道の姿は、近代以降の青森県と国の関係を考える上で重要な示唆を有する。新幹線の七戸十和田駅ができた現在、鉄道と地域の関わりを考える有意義な題材でもあろう。