

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

佐藤良宣*

On the trend of railway construction in Aomori prefecture in first half of the Meiji period

Yoshinobu SATO

Key words: 青森県, 鉄道

昨年度紀要に掲載した『明治期の青森県における鉄道建設に対する世論の考察』では、当時新聞(『東奥日報』)を用いて、東京－青森間の鉄道建設に関する地元の反応について考察したが、今回は、明治13年から14年にかけての時期に焦点を絞り、その時期の経路選定をめぐる鉄道当局と地元の反応を考察したい。

東京－青森間の鉄道の経路については、測量が何度か行われている。

1872(明治5)年11月から翌年8月にかけて、小野友五郎が測量を行っている。本県内の経路については、かつての奥州街道沿いの道筋と、現在の青い森鉄道に近い経路の二通りで測量されたという¹⁾。

また、1880(明治13)年12月には、北海道開拓使に雇われた米国人ジョセフ・U・クロフォードと松本荘一郎が測量を行っている。復命は翌年1月に行われた。クロフォードは、北海道最初の鉄道である幌内鉄道の開業にも関わっていた。彼らの復命書の内容は、『日本鉄道史』に収められている。そのうち、本県に関わる部分を引用し、その内容について検討を加えたい²⁾。

曩ニ閣下ノ命ニ依リ、青森東京間沿路ノ地勢ヲ検閲セシニ付今之ヲ報告セシニ、青森区ハ客月十二日黎明松本荘一郎氏ト共ニ函館ヨリ渡航シテ青森ニ著シ、一日滞在シテ該地沿岸ノ地勢他日鉄道開設ノ挙アル時線路ノ極端ト為スニ適スルヤ否ヲ視察セシニ、全体青森ノ近郊ハ頗ル平坦ニシテ、殊ニ其東郊ニアル小河ノ東岸ニ接シ、広原ノ目下尚ホ荒蕪ニ属スルモノアリ、停車場等設置ノ為ニハ極メテ便ナラン、而シテ港湾ハ岸ヲ距ル千二百尺ノ辺ニテ殆ト四十尺ノ深サニ達ス、故ニ鐵路ヲシテ航路ニ接続セシムルハ亦甚タ容易ナルヘシ、青森ニテ鐵路ニ用フヘキ敷木ハ檜ニテ一本ノ價金三十錢ニ過キス。又橋台建物等ニ用フヘキ石材ニ乏シカラス、但埠頭陸橋等ニ所要ナル巨材ハ北海道ヨリ輸送スルヲ便利トスヘシ

まず、これによると、クロフォード一行は、1880(明治13)年12月12日に、函館から青森に入り、1日滞在して、青森の地勢を視察し、将来鉄道の終点として適するか否かを検討した。その際、青森近郊が極めて平坦で、特に、町の東にある「小河」(文中下線部)の東岸に広い荒地が広がっており、「停車場」、つまり、駅の設置に極めて便利である、と伝えている。ここで言う「小河」とは、堤川を指すと考えられる。これは、鉄道の工事が終盤に入った1890(明治23)年、青森停車場の候補地のひとつとなった場所であると考えられる³⁾。ほか、青森港の水深が深く、航路との接続が容易である点を指摘している。おおむね、青森を鉄道の終点とすることについて、ここではまだ大きな問題は指摘されていない。復命書では、また、枕木(鐵路ニ用フヘキ敷木)や石材が入手しやすいとも述べている。

次テ一行ハ青森ヲ発シテ野辺地ニ至ル、此地ハ青森ノ東二十七英里余ノ所ニアリ、道路ハ青森湾ノ海岸ニ沿フモノニシテ鐵路ヲ建築スルニ甚タ困難ナラスト雖モ小湊村ノ近傍ハ地勢凹凸頗ル甚シキヲ以テ大ニ盛土掘取ヲ要スルナルヘシ。野辺地ハ青森湾東郊ノ海岸ニ在リテ其海口ノ便利上ヨリ言フトキハ青森ト大同小異ナリ。故ニ東京北海道間鐵路ノ幹線ハ先ツ該地ニ基点ヲ置クヲ以テ利アリトス。然ル時ハ殆ト二十六英里ノ距離ヲ短縮スルヲ得。速ニ全線運輸ノ功ヲ見ルヘケレハナリ。而シテ他日鐵路建築ノ事業益々進

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

歩スルニ及ヒ右ノ線路ヲ延長シテ青森ヲ經テ直ニ肥沃ナル津輕郡ニ達シ以テ一ノ支線ト為スヲ得ヘシ。

次に、小湊・野辺地にかけての地勢について報告している。「青森湾」（夏泊半島東岸より東をさしているの
で、現在の陸奥湾であると考えられる）の海岸沿いに道路があり、鉄道を建設するのにそれほど難しくはない
が、小湊付近の「地勢凹凸頗ル甚」（下線部）しく、盛り土や切り通しを作る必要があることを指摘している。
続いて、野辺地については、青森の東の海岸にあり、港（「海口」）の利便性については青森とは「大同小異」
であるから、東京・北海道の幹線交通を確立する上で、鉄道の終点をひとまず野辺地に置けば26マイル（約
43.9キロ）を短縮することができ、速やかに全線開業を向かえることができ、その後に、青森經由で肥沃
な津輕郡への支線を作ることでもできる、としている。小湊付近の工事がやや手間取ることが予想されるため、
野辺地を鉄道の終点とする判断を示していたとも考えられる。また、東京と北海道を迅速に連絡する交通機関
が強く求められていたこともうかがわれる。

なお、1888（明治21）年5月10日に始まった日本鉄道第五区線（盛岡―青森間）の実際の工事では、浅所
村（現 平内町）の海岸を埋め立てて物揚場を設置、ここから小湊までの線路を敷設して資材を輸送したという。
そして、小湊から青森・盛岡の二方面に向けて工事が進められた⁴⁾。

線路ハ野辺地ヨリ南ニ向テ進ミ、海面上凡ソ三百五十尺ノ山脈ヲ横断スヘシ、蓋シ此ノ山脈ハ青森ト小河原
沼ノ中間ニ在ルモノナリ、夫ヨリ同方向ニテ三本木ノ平原ヲ過キ八ノ戸ニ達ス、右山脈ヲ踰ル所ハ別ニ困難ナ
ルモノニアラス、但徐々ニ山腹ヲ迂回シ、凡四英里間ニ其高处ニ上ルヲ要スヘシ、而シテ南方ニ傾斜スル処ニ
テ線路ハ現今電信線路ノ左過キ小河原沼ノ近傍ヲ經テ八ノ戸ノ対岸ニテ太平洋ノ海岸ニ出ツ、蓋シ此見込ノ線
路ハ決シテ大ニ變更スヘカラサルモノト如シ、何トナレハ現今本道ハ其ノ高低頗ル甚シク鐵路建築ニハ甚タ不
利ナレハナリ

野辺地から先の経路は、おおよそ南に進み、小川原湖（「小河原沼」）の西側にある海拔100m余りの山を
越えるという。そのあと、同じ方向に進んで三本木原の平原を過ぎて「八ノ戸」（八戸）に達する。前述の山越
えはさほど難しくはないが、徐々に山腹を迂回して、約4マイル（約6.4キロ）の間でその標高に上らなけ
ればならない、としている。その後、小川原湖の近くを通って、八戸の対岸で太平洋の海岸に出る、というも
のである。おそらく、その場所は百石（現上北郡おいらせ町内）を指していると思われる⁵⁾。

ここで、報告は、この「此見込ノ線路」、つまり、野辺地―八戸近郊間の経路に大きな変更を加えてはなら
ない（文中下線部）、としている。その理由は、「現今本道ハ其ノ高低頗ル甚シク鐵路建築ニハ甚タ不利」、つまり、
急な勾配があるため、奥州街道（「現今本道」）沿いの経路は鉄道建設には非常に不利な条件にあるとしている。
鉄道は極めて勾配に弱い。後に東北本線となる東京―青森間の鉄道のような幹線鉄道では、原則として100
0mを進むにつき25mを超える高さを登る勾配は認められない⁶⁾。

一行ハ八ノ戸ヨリ鮫港ニ赴キ、其地勢ヲ一見セシニ、同所ニハ近來蕪島ヨリ一ノ水堤ヲ築キ、港内ヲ改良
スルノ企アリテ、政府ヨリモ若干ノ資金ヲ出シ、其挙ヲ助クルノ議アリト聞ク、然レトモ沿岸ノ地方及蕪島
ノ地質ノ多クハ岩石ニシテ其水利工業ノ巨大ナルト水堤ノ防護スヘキ碇船場ノ狹隘ナルトヲ比較シ、以テ
觀察スルトキハ蓋シ該資金ハ好結果ヲ生スルニ充分ナラサルカ如シ。故ニ八ノ戸地方人民ハ姑ク鉄道ノ便
ニ依リ他方ト連絡ヲ通スル方法ヲ求メ且青森湾上ノ野辺地ニ於テ水運ト連絡ヲ通スルノ策ヲ用フルヲ優レ
リト思ハルナリ、而シテ漸次東北地方ノ富貴繁栄スルニ随ヒ、八ノ戸近傍ニテ一ノ海港ヲ築造シ、或ハ馬
淵川口ヲ改良スルハ緊要ナルヘシト雖モ、右ハ孰レモ充分ニ水利上ノ觀察ヲ要スルモノニシテ、其工費モ
巨額ニ上ラサルヲ得サルニヨリ、目下該地方商業ノ景況ニテハ未タ施行ノ期ニ至ラサルモノトス

ここで調査の一行は、線路の予定地を離れ、八戸の鮫港を視察している。この当時、蕪島から防波堤を築く
などの港湾設備改良の構想があり、政府からも資金を出す提案があったというが、これは岩石が多い地質で、

工事費がかさむ割に係留場所が狭いことと考え合わせると、良い結果を生むとは思えないので、八戸の住民は鉄道を介して野辺地港を使用した方が良いと考えられる、としている。また、将来東北地方が次第に豊かになり繁栄するのを待って八戸近傍の海岸に港を建設し、または、馬淵川河口を改良することは非常に重要なことであるにしても、水運の利便性について注意深く見る必要があり、またその工事は巨額にのぼるものとなるため、その当時の同地の経済活動の状況では事業に着手するには及ばないものとしている。一行は、この時点で八戸築港工事を実施することに関し、時期尚早との見解を持っていた。

その後、一行は県境を越えて、岩手県内に向かっている。

さて、それからしばらく後の1881(明治14)年9月付で、大道寺繁禎・斉藤璉・本田庸一・菊池九郎・館山漸之進・小林忠之丞など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⁷⁾。これについては、前回⁸⁾も取り上げたが、今回はこれについて、その主張の内容について、以下でより詳しく検討したい。

(前略)

我国維新ノ後政事ニ学芸ニ農事ニ工業ニ諸般皆法ヲ欧米ニ取り、此民人ヲ振作奨励シ、前引後推以テ今日ノ度ニ至ラシムルモ、運輸ノ道ニ至リテハ僅ニ海運ノ便ヲ開クノミ、陸運ハ未タ全ク開ケス、鉄道ノ如ニ至リテハ東京横浜及大坂兵庫其他陸中ノ釜石北海道ノ幌内等僅々一方地ノ数里ニ止マツテ足ルトスル者ノ如ク、普ク全国ヘ敷及スルコトハ吾人ヲシテ河清ヲ待ニ異ナラサルノ思想ヲ抱カシム、然ルニハカラザリキ本年ニ至リ全国ノ西陲東隅ヲ一串シ中央ノ幹線 9)ヲ設クルノミナラス、後日各地ニ支線ヲ繋キ大ニ運輸ノ便ヲ開キ盛ニ国家ノ利益ヲ図ル実ニ雷霆ノ響ヲ破ル者ト謂フヘシ、而シテ其費資之ヲ国库キ求メスシテ之ヲ人民ノ資力ニ貲シ、既ニ日本鉄道会社ヲ東京ニ創立ス、其果行政為我國古来未タ曾テ有ラサル処、其鴻事偉業我國青史ノ未タ曾テ見サル処、誰レカ欣称快賛セサランヤ、

この部分の内容を見るかぎりでは、大道寺らは当時の鉄道敷設の状況をほぼ的確にとらえているといえるだろう。その当時完成していた鉄道は、下線部のとおり、東京(新橋)ー横浜(現 桜木町)間、大阪ー神戸間等、ごく一部の区間のみに過ぎなかった。そのようななかで、日本鉄道株式会社が設立され、同社により、日本を東西に貫く幹線のほか、将来は各地への支線を設けるということを大道寺らは空前の大事業として、大いに喜んでいる様子が見えがわかる。

(中略)

而シテ事業如斯偉ナリ、金額如斯鉅ナリ、況ヤ人民心血ヲ灑キ貯フル処ノ財産ヲ集メテ為ス処ノ者ナレハ、此際大ニ喜フヘキ者アリト雖モ、亦大ニ懼ルヘキ者アリ、当局者ノ尤モ熱血ヲ注キ深く慎密ヲ加ヘサルヘカラサル処ナリ、線路其地ヲ得ルト得サルトノ一儀ニ於テ最モ関係ノ大ナル者ニシテ、今第一着手ヲ東京ヨリ青森ニ至ル者トスト、其西部ヲ後ニシテ其東部ヲ先ニスル所以ノモノハ奥羽ハ運輸ノ最モ難ク、東奥人智ノ最モ進マサル者ヲ先トスルノ精神タル昭々世人ノ知ル処、其ノ里数ヲ問ヘハ二百六十三里、其金額ヲ算スレハ千九百十一万七千六百円、恐ラクハ他日西部着手ノ費用トハ稍々東部其上ニ位スルナルヘシ、同ク全国有志ノカヲ以テ特ニ東部ニ費スルモノ多ケレハ、随テ其利益ノ正鵠ヲ予示セサルヘカラス、然レトモ今日ノ東北ヲ以テスレハ、未タ明指シ易カラサルモノアリ、果シテ明指スヘカラサル乎、線路其地ヲ得レハ地方ノ物産ノ面目ヲ革タメ、後日鉄車ノ軋力ト其凌轢ヲ角抵スルニ至ルノ利ハ必スヘシト雖モ、若シ線路其地ヲ得サレハ大ニ之ニ反シ、其ノ獲ル処其費スルヲ購フニ足ラス、鉄道ハ無用ノ一長物タルヲ免レサルニ至ルヘシ、

ここでは、東京ー青森間の鉄道が、東寄りの経路、いわゆる青森県の南部地方を通過する経路になることについて、異論を述べている。

それによると、鉄道の建設には巨額な工事費がかかり、まして、株式会社という性格から多くの人々から出資を集めているため、慎重に検討しなければならない。大道寺らの主張によると、文化が進まない所（つまり、東に位置する南部地方）に優先して鉄道を建設するという趣旨であることは、世の人がはっきり知っているところである、としている。かつまた、経路が適切なものであれば（「線路其地ヲ得レハ」）、鉄道の輸送実績により、必要経費をまかなうことができるが、そうでなければ鉄道は無用の長物になる、とまで述べている。

以下では、より具体的な考察が述べられている。

是以我儕今貴社ニ向テ地方区々ノ所見ヲ陳述セン、即チ東京青森間之ヲ五区ニ分チ、第五区盛岡ヨリ青森迄凡百五十一英里トス、コノ百五十一英里ハ盛岡ヨリ三戸通、野辺地ヲ経、青森ニ至ル通程ヲ算スルナルヘシ、果シテ然ル時ハ鉄道中央幹線ヲ設クル恐ラクハ其地ノ要ヲ失スル者ト謂フヘシ、因テ顧ラク線路其地ヲ得ント欲スルヤ、岩手県盛岡ヨリ秋田県鹿角郡ヲ経、青森県津軽郡ニ至リ、青森港ニ達スルニ外ナラスト思考ス、①便チ此土地ニ付、鉄道ノ本旨地勢ノ適用、将来ノ利益ヲ計画センカ為ニ、我儕是ニ意見アリ、其要三ツ、請フ之ヲ左ニ陳白セン、

夫レ鉄道中央線ノ要タルヤ、止タ平時運輸ノ便益ヲ要スルノミナラス、異常運輸ノ便益ヲ要ス、②是以テ中央幹線ノ本旨タル務メヲ海湾ヲ避クルニアリ、今青森県三戸通りノ地勢タル三戸駅ヨリ七戸駅ノ間、八戸海湾ヲ距ル僅ニ二三里ノ内ニ傍沿シテ、③野辺地ヨリ青森ニ至ルノ間、直チニ海湾ニ接着ス、一朝変放アリ射丸兵突ニ罹ルトキハ又防止スル所ナカラントス、盛岡ハ海ヲ距ル二十里、鹿角愈遠ク、而シテ津軽郡弘前ハ西鯨ヶ沢港距ルコト九里、便チ東陸東奥ノ中央道路ニシテ、此道路ニ就テ線ヲ設クルトキハ所謂平時ニ異時ニ鉄道ノ便益ヲ得ル本旨ニ適合ス、此即チ岩手県盛岡ヨリ鹿角郡ヲ経、津軽郡ニ至リ青森港ニ達スル意見ノ第一着ナリトス

ここで、大道寺らは、盛岡から三戸・野辺地経由で青森に向かうのではなく、盛岡から秋田県鹿角郡、青森県津軽郡を経由して、青森港までの経路で線路を敷設するべき、と主張している（下線部①）。その理由がそれ以下の部分に3つ示されている。

まず第一は、軍事上の理由である。「中央幹線」は、「異常運輸ノ便益ヲ要ス」（下線部②）、つまり、平時だけではなく、有事の際にも輸送路として機能しなければならないのだという。そのためには、海岸沿いを避けて線路を敷設するべきだ、というのである。また、鉄道の経路と想定される野辺地－青森間は「直チニ海湾ニ接着」しており、一旦大砲による射撃や兵士による突撃があった場合には防ぎようがないのだ、と主張している。

但し、後日若干解明を要する部分もある。「今青森県三戸通りノ地勢タル三戸駅ヨリ七戸駅ノ間」（下線部③）とあるが、鉄道の経路は、前述の通り、クロフォードらによりすでに小川原湖の南西隅近くを通るものとして検討されており、七戸を経由する予定ではない。今のところ、大道寺らが七戸経由と認識した経緯は不明である。ただし、小川原湖以南の部分では指摘されたとおり、海岸まで「二三里」（8～12 km）以内の区間が多いのは確かである。

この東回りの経路に対し、鹿角郡・津軽郡経由であれば、「盛岡ハ海ヲ距ル二十里、鹿角愈遠ク、而シテ津軽郡弘前ハ西鯨ヶ沢港距ルコト九里」といずれも海岸から遠く、地理的にも東北部（「東陸東奥」）の中央を通ることになり、平時・有事を問わず、鉄道の便益を得られなければならないという「中央幹線」の本旨に適合する、これは、盛岡－青森間の線路を、鹿角郡・津軽郡経由とすべき第一の理由である、としている。

夫レ鉄道ハ山ノ險巖惡ムヘク河ノ急激懼ルヘシ、三戸通ノ地形タル岩手県沼宮内駅ヲ過キ中山峠アリ、小繋駅ヲ過キ一戸峠アリ、一戸駅ト三戸駅トノ間ニ至リテ末ノ松山・浪打峠・蓑ヶ阪等アリテ皆險巖峻峭岐嶇羊腸ヲ極ム、而シテ馬渕川・中川及藤嶋川・奥入瀬川等縈回蜿蜒、総テ急湍激流ヲ極ム、鉄路之昇降シ橋梁之ヲ架行スル恐ラクハ、鬼斧神工ノカアルモ一里予算金ノ能ク其成功ヲ得カタカラン、若シ偶々其功ヲ竣フルモ損多ク益少シ、且運輸ノ利修繕ノ費ヲ償ハサルヲ恐ルヘナリ、今盛岡ヨリ鹿角郡ヲ経テ津軽郡ニ至リ、青森港ニ達スルヤ、盛岡ヨリ花輪駅ノ間、安比・八幡・岩手ノ諸山アルモ、山巒嶺脈ヲ分チ、昇降急峻ナラス、田山兄ノ河川アルモ水流激湍少ク架行危胎ナラス、大館ヨリ碓ヶ関ノ間、矢立峠アルモ新道ヲ闢キ来テ力車ノ昇降容易ナリトス、然レハ之ヲ三戸通ノ山川ニ比スレハ、山坦ニ川静ニ其得失日ヲ同フシテ論スヘカラス、但盛岡ヨリ

三戸ヲ経、青森ニ至ルト、盛岡ヨリ鹿角郡ヲ経、青森ニ至ルト、其道程ヲ算スレハ、一里以上遠シトス、然ルト雖モ、急峻ノ昇降橋梁ノ架設ニ減費ヲ致スノミナラス、他日羽越地方ニ向テ支線ヲ接続スルノ日、更ニ青森地方ヨリ工ヲ起スト、大館地方ヨリ工ヲ起スト、其損益又言フ俟タサルナリ、是レ即チ岩手県盛岡ヨリ鹿角郡ヲ経、津軽郡ニ至リ、青森港ニ達ル意見ノ第二着ナリトス

第二の理由は、険しい山や急流があり、鉄道の建設には向かないという点である。勾配については、すでに前述したとおりであるが、橋梁の建設についても当時は困難を伴ったので、避けられる場合もあった様子である¹⁰⁾。盛岡から北の街道筋には、中山峠・一戸峠・浪打峠・蓑ヶ坂などの険しい峠が入り組んでおり、列車が上り下りしたり、橋梁を設置するにしても、予算がかかりすぎて竣工は難しいだろう、もし竣工したとしても、採算を取ることは難しく、利益で必要経費をまかなうことはできないだろう、としている。

ここまでは、当時の状況から考えて、適切な推論である。

だが、そこから先の主張は、疑問が生じる。三戸経由の経路に比べて、津軽郡・花輪郡のほうが地形がなだらかであると主張しているのである。これは、明らかに事実と反する。

のちの東北本線（現 I G R いわて銀河鉄道）には確かに十三本木峠（岩手県）という急勾配区間があり、その前後に人口密度が低い区間もある。しかし、それは大道寺らが主張する鹿角郡・津軽郡経由の場合、さらに条件は厳しい。その区間の一部は現在 J R 東日本の花輪線であるが、そのうち秋田県・岩手県境部は特に険しい地形のために工事は難航し、開業後も竜ヶ森（現 安比高原駅）付近に急勾配が存在した¹¹⁾。さらにそこから北の奥羽本線でも、矢立峠・鶴ヶ坂の勾配はかつて難所であった。

大道寺らがそのような主張をするのは、言うまでもなく、東京―青森間の幹線鉄道を、津軽地方に誘致したいという、強い願望のあらわれと考えることができるだろう。

夫レ鉄道ハ沿海地方ニ利益ナク大陸地方ニ利益アリ、今青森県三戸郡并ニ上下ノ北郡ハ東八戸海、西野辺地海ノ間ニ介在シ、到ル処海港アリ、船舶運輸之便益ヲ致ス、且此三郡ノ土地タルヤ、地曠ク人稀ニ産少ク業貧ナリ、之ヲ津軽郡ノ饒地ニ比較スレハ総テ五分ノ一ニ足スシテ、其鹿角・秋田ノ両郡ニ至ラハ、小阪・白根ノ銀山アリ、尾去沢・阿仁等ノ銅山アリ、其大館ノ如キニ至テハ海距ル最モ遠ク、物ヲ輸ス最モ難シ、而シテ物品輻輳数百村落需要ヲ是ニ資ル実ニ秋田北部ノ一都会タリ、此地方ニ就テ線ヲ設ル時ハ大ニ物産ノ面目ヲ革シテ、大ニ陸土ノ便益ヲ開キ、一ハ鉄道ノ本旨ニ適シ、一ハ鉄道ノ地勢ニ適シ、一ハ鉄道ノ利益ニ適ス、是レ岩手県盛岡ヨリ鹿角郡ヲ経、津軽郡ニ至リ青森港ニ達スル意見ノ第三着ナリトス

第三の理由は、三戸・野辺地経由では、人口密度が低く、生産力が低い地域を通ることになる、というものである。鉄道は、「沿海地方」に利益が乏しく、「大陸地方」（内陸）に利益があるのだという。青森県東部の三戸郡・上北郡・下北郡には、八戸・野辺地の間は海に面しているので至る所に港があり、海運の便は良い。しかし、土地が広い割には産物が少なく、経済的には豊かではないという。これら三郡は肥沃な津軽郡に比べれば生産力が低い。これに対して、鹿角・秋田両郡には小坂や白根の銀山・尾去沢や阿仁の銅山がある。また、大館は海から遠く、物資の輸送は最も困難である。そして、商品があふれており、北秋田郡の中の都会である。この地方に鉄道を設けられた場合、同地の物産は様相が一新し、大いに便利になる、これは鉄道の本旨にかなう、地勢にも適し、鉄道の利益も見込まれるのだという。以上をこの経路を主張する第三の理由としている。

今まで述べてきたように、大道寺らは、盛岡―青森間の鉄道の経路を、三戸・野辺地経由ではなく、秋田県鹿角郡・青森県津軽郡経由とするよう求めている。

これと同様の主張は、明治 20 年代、一関以北の鉄道建設が検討されていた頃、陸軍の大山巖もしている。いわば、大道寺らは、6 年も前から軍部に先がけてこの主張をしているのである。両者の関係については明らかではないが、興味深いところである。

だが、これらの主張はいずれも鉄道局に退けられ、三戸・野辺地経由での建設となった。鹿角郡経由では、工事が長引き、列車の速度も上げられず、営業費がかさむ、ということが理由であった¹²⁾。このことから考え、

鉄道局が大道寺ら、および陸軍の主張が認められる余地はほとんどなかったといえるだろう。

津軽の有志による鉄道誘致への並々ならぬ願いは、この時は聞き届けられなかったが、その後紆余曲折の末、1894（明治 27）年 12 月 1 日に青森－弘前間の鉄道が開業し、その願いが実現したかたちとなった。のちにこの区間は奥羽本線の一部となる。

註

- 1) 『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）63 頁
- 2) 以下、史料の引用文は『日本鉄道史』上篇（鉄道省 1921 年）688～693 頁
- 3) 『青森市史』第 6 卷（青森市史編纂室 1961 年）249～250 頁
- 4) 『日本国有鉄道百年史』第 2 卷（日本国有鉄道 1970 年）447 頁
- 5) 『新編八戸市史』近現代資料編 1（八戸市史編纂室委員会 2007 年）143 頁
- 6) 青木栄一『鉄道忌避伝説の謎』（吉川弘文館 2006 年）43,48～49 頁
- 7) 『青森県史』資料編近現代 1（青森県史編さん近現代部会 2002 年）資料番号 545
- 8) 佐藤良宣「明治期の青森県における鉄道建設に対する世論の考案」（『青森県立郷土館研究紀要』第 40 号 2016 年）
- 9) ここで言う「中央ノ幹線」とは、東京－青森間、東京－大阪間など、国の東西を貫くような幹線鉄道を意味すると考えられる。以下の文章では、「鉄道中央幹線」「鉄道中央線」として現れる。
- 10) 『鉄道忌避伝説の謎』43～44 頁
- 11) 『ものがたり東北本線史』287 頁 および、『日本国有鉄道百年史』第 9 卷（日本国有鉄道 1972 年）31 頁
- 12) 前掲書 94～96 頁

※なお、文中の資料は旧字体を現行の字体に改めている。読点は筆者が補っている。