

# 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

佐藤良宣\*

Consideration of the public opinion for the railroad construction in Aomori of the Meiji period

Yoshinobu SATO

Key words : 青森県, 鉄道, 海運

## はじめに

上野・青森間の鉄道は、長い間、首都圏と東北地方、および青函連絡船を介して北海道を結びつける重要な交通機関であった。この鉄道は、私設鉄道ではあったが、元々政府が建設の意欲を示していた区間であった。

このような、半ば国策としての鉄道建設に関し、青森県人として、鉄道路線の経路について様々な意見を巡らせ、意見具申を行う動きも見られた。また、実際に地元の人々の手による鉄道建設の構想が作られた。さらに、鉄道開業後の影響に関して様々な思いを巡らせている様子が当時の新聞記事からもうかがえる。

本稿では、まず明治前期における青森県の交通事情と、を取り上げたあと、1881(明治14)年、本県の大道寺繁禎らが右大臣岩倉具視に対して提出した鉄道建設に関する意見書、旧東北本線の最後の区間である盛岡・青森間が開業した明治24(1891)年における青森県の新聞、東奥日報のなかの主要な鉄道関係記事について述べ、その傾向について考察する。

## 1 明治前期の青森県の交通事情

鉄道開業前の東京ー青森間の交通は、徒歩や馬による陸路か、海路が使われた。陸路については、徒歩で20日、馬車で12日であったが、汽船を使えば函館経由で4～5日で到達することもできたとい<sup>1)</sup>、汽船が最速の交通機関であった。明治4(1871)年11月7日に、青森県権令(知事に相当)に任命された菱田重禧は、東京から赴任するのに、海路をとり、函館経由で着任している<sup>2)</sup>。

その後、横浜ー函館間については、三菱商会により明治8(1875)年に不定期航路が開かれ、15(1882)年以降に定期航路となった<sup>3)</sup>。また、青森ー函館間には、明治6(1873)年に、北海道開拓使は、汽船弘明丸により、函館・安渡(むつ市大湊)・青森の間を結ぶ定期航路を就航させた。明治12(1879)年にこれは郵便汽船三菱会社(三菱商会は、明治8年にこの社名に改称)により改めて隔日運航の定期便となり、さらに後に同社は競合していた共同海運と明治18(1885)年に合併し、青函航路もこれに引き継がれた<sup>4)</sup>。

## 2 上野青森間の鉄道建設開始まで経緯

明治政府内ではその成立間もない1869年(明治2)年10月11日、外務省が東京と京阪地方間とともに、東北地方に向けての鉄道建設を提案していた<sup>5)</sup>。その後、横浜で土木請負業を手がけていた高島嘉右衛門、華族の金禄公債を元手に鉄道の建設を目指す東京鉄道組合、次いで士族を中心として結成された東山社が東京ー青森間の鉄道建設の構想を示したが、そのいずれ実現にはつながらなかった<sup>6)</sup>。

1880(明治13)年2月17日 工部省鉄道局による東京～高崎間の鉄道建設が認可された。国の手による鉄道建設の計画である。しかし当時の政府は西南戦争の時に行った借金のため、財政難にあり、結局この計画は頓挫した<sup>7)</sup>。

そこで、官僚の安場保和らが岩倉具視などを通じ、私設鉄道による鉄道建設を働きかけた。それは、華族・旧大名家に加え、民間からの資金をも集めて、鉄道会社を設立しようという構想であった。それが、1881(明治14)年に設立された日本鉄道株式会社という形に結実する。会社設立の目的は、北方の要地である北海道と本州の連絡を緊密にすることなどであった。この会社は、東京から前橋まで、および、東京から青森までのほか、現在の信越線・羽越線・長崎線・鹿児島線など、日本各地への路線を建設するという、壮大な構想を持っていた<sup>8)</sup>。

日本鉄道は民間企業とはいえ、政府から株主に対して年8%の配当を保証され<sup>9)</sup>るなど、政府による手厚い援助を受けた、いわば半官半民ともいえる会社であった。1883(明治16)年7月28日に上野～熊谷間で営業

\* 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)

を開始し、翌年5月1日に上野～高崎間を開業、同年6月25日には明治天皇を迎えて開業式が行われた<sup>10)</sup>。

### 3 1881(明治14)年の意見具申

1881(明治14)年、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<sup>11)</sup>。その内容は、盛岡から青森までの鉄道は、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、ここに掲げられた3つの理由のうち、地形に関する困難の指摘は、公平とは言い難い。のちの東北本線(現IGRいわて銀河鉄道)には確かに十三本木峠(岩手県)という急勾配がある難所があり、その前後に人口密度が高いとは思えない区間もある。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、さらに条件は厳しくなることも予想できる。その区間の一部は現在JR花輪線であるが、そのうち秋田県・岩手両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)や矢立峠、鶴ヶ坂といったいくつもの急勾配を抱えることになった。さすがに、大道寺のこの論理に無理があったのか、旧弘前藩家老であった杉山龍江が別に岩倉に宛てて送った書簡<sup>12)</sup>では、地形については大道寺らの意見が正しくないことが言及されている。いずれにしても、津軽地方の有力者は、鉄道誘致を強く求めていたことがうかがわれる。

### 4 1891(明治24)年に於ける東奥日報の鉄道に関する記事

さて、明治中頃までのこの時期人々の、鉄道に寄せる期待には並々ならぬものがあつたと想像できる。そして、その鉄道に対して様々な想いを巡らせていたことが想像できる。そこで、まずは、東京-青森鉄道が開業した明治24年1月から9月までの青森県の新聞である東奥日報の記事のなかから、鉄道に関する記事を抽出し、それらを主題別に分類することにする。

その概要は以下のとおりである。

#### a 鉄道の開業準備状況について

東奥日報は、上野から青森までの日本鉄道線の工事の状況について報道してはいるが、直接工程の様子を伝えているものは意外に少ない。この年の開業前では、「鉄道工事の模様」<sup>13)</sup>、「東北鉄道荷揚場の工事」<sup>14)</sup>など、数えるほどである。

上野青森間の鉄道開業日については、この年のはじめの頃は8月1日と地元では考えられていたようだが、水害により8月15日に延期される<sup>15)</sup>、との観測記事が掲載され、事実、7月26日には開業式の延期が正式に伝えられた。8月には、井上鉄道庁長官・奈良原日本鉄道社長やその他日本鉄道社員の来青予定<sup>16)</sup>が伝えられたが、14日になって鉄道開業式が再延長され、9月1日になることが伝えられた<sup>17)</sup>。

#### b 鉄道開業後の状況を予測する記事

鉄道開通により、青森周辺の海上輸送の状況が変化すると予測記事も見受けられる。

横浜函館間の船賃が低下するだろうという予想記事<sup>18)</sup>がある。これについては、10日後<sup>19)</sup>に運賃値下げはないとの予想も掲載されたが、結局9月1日付け記事で日本郵船の運賃引き下げが行われることが報じられている。また、小樽への直行航路を求める記事、函館新聞が報じた記事の引用で、小樽直行航路の開設で函館の衰退を恐れる記事も掲載されている<sup>20)</sup>。

この年の東奥日報の鉄道関連記事の中で圧倒的な紙幅を割いているのが、「青弘鉄道」、つまり、現在の奥羽本線青森-弘前間の建設を訴える記事と、青森-弘前間の道路交通の不便さを訴える記事が非常に目立つ。同紙の関係者に弘前出身者が多く存在することから、彼らがもっとも関心を持つであろうことは容易に予想される。

7月15日には「青弘間鉄道」という記事が有り、鮫港(現八戸市)から横浜への航路があるが人口の少ない南部地方よりも、人口が稠密で産物の多い津軽地方への鉄道整備の必要性を強調している。また、地元では竹内半左衛門らにより、私設鉄道で青弘鉄道敷設への動きがあつたことを伝えている<sup>21)</sup>。また続きが翌日紙面に有り、青森-弘前間は全国でまれに見るほど道路の交通量が多く、そのために道路損壊が多くなっていること、また、青弘鉄道は日本鉄道の手により建設し、さらにその南の秋田・山形方面に向かう「羽陽鉄道」への延伸も展望している<sup>22)</sup>。

これと関連して、青森-弘前間の道路の不便さを訴える記事も目立つ。

## 5 船帰りの記について

これら鉄道関係記事のなかで、鉄道開業直前の交通事情をつぶさに描写しているものが、連載記事「船帰りの記」である（この記事の一部は、末尾に掲げた。）。この記事は1891（明治24）年4月8日から13日まで、6回にわたって掲載された。随所に鉄道開業後の青森に関する展望が見える記事である。

そのあらましは以下のとおりである。

東京に半年滞在した筆者「守愚生」は、現地での用事を済ませ、3月31日に出発し、青森まで帰る事にした。当初の予定では、上野から塩竈（宮城県）までは鉄道で行き、松島を見物したあとに荻浜（おぎのはま、宮城県石巻市）からの船で青森に帰る計画であった。しかし、前日30日は知人への挨拶で帰りが遅くなったためか、翌朝寝過ごして上野発の一番列車に乗ることができなくなった。そこで、横浜からの船に乗ることにして、午後10時新橋からの列車で横浜を目指すことにした。

この部分で、記者は鉄道開業による横浜、および付近にある東海道の宿駅の一つ、藤沢の衰退を記している。かつて数十軒の旅宿妓楼が軒を連ねた宿駅がいまや2軒の旅館を残すのみになったことを伝えている。また、鉄道開業以前は新橋から横浜に下れば横浜駅に数十人の旅館の客引きがあったものだが、現在では旅館の者2～3名が約束の客の出迎えに来るという状況に変わった、かつては、横浜から神戸・半田（愛知県）などに向かう汽船が毎日1・2便あったところが、東海道本線全通で客を奪われた、などと述べている<sup>23)</sup>。

第2回では、横浜から荻浜までの道のりである。乗客の少なさを見て、過半の客が汽船から鉄道に変わったことを察している。青森までの鉄道が通れば、北海道までの客は青函間の船を使うだろう、小樽直航の船に乗るだろう、と述べている<sup>24)</sup>。

第3回では、寄港地の荻浜の衰退を記している。1881（明治14）年、函館東京間の汽船が寄港するようになり、かつて6、7軒の寒村が20余軒の港場になったが、鉄道が開業してから、6軒あった旅館が3軒に減少した、と述べている<sup>25)</sup>。

第4回では、筆者は、冒頭に、英語で号令を掛けるまねをしている日本人船員をみて、独立の気概がない、とこの船員を批判している。船は4月3日函館に入る。鉄道が青森まで開通した暁には、当時繁盛していた函館が衰退し、代わりに小樽と青森に繁栄が移るだろうと予測している<sup>26)</sup>。

第5回では、筆者が函館の旅館に1日滞在し、翌4日早朝に青森行きの船に乗っている。冒頭で、その船の船員が招き入れた娼婦が警察の摘発を受けたことを記し、函館の風紀の乱れを嘆いている<sup>27)</sup>。

第6回では、いよいよ青森に入港する。ここで記者は青森港の将来像を予想する。ここまでの旅で見えてきた横浜・荻浜・横浜3港の状況を見ると、少なくとも、北海道行きに船に関しては、横浜・荻浜から函館行きの乗客需要に加え、青森から小樽に直行する航路も就航するだろうから、当時の寂しい青森の港が一躍繁栄することになるだろうと予想している<sup>28)</sup>。

### まとめにかえて

以上、明治前半から半ば頃までの青森県の人々の鉄道に対する様々な想いを探ってきたが、小生の時間の制約により、十分な考察を行うことはできなかったが、現時点では次のようなことが言えるだろう。

日本鉄道株式会社が設立された1881年には、すでに津軽地方の有力者に鉄道を誘致する強い意志があったということは明らかである。鉄道関係者が示した南部地方経由での建設計画を強く批判し、津軽地方を経由するように変更するように求めている。また、東奥日報では、鉄道開業が、青森港の繁栄に大きく貢献するであろうという見通しを述べている。

今後も、以上のことについて、考察を続けたい。

### 船帰り乃記 〈抜粋〉

#### ●船帰り乃記 守愚生

（前略）翌朝覚むれハ旭日三竿既に上野列車の間に合ふへくもあらず。失敗たり。儘よ、船にて帰らん。この秋東北鉄道全通にも至らは再び船路取ることなし。今の時に最後の船旅をするも亦一興。亦一の経験なれと反動の勢力怖ろしく逢ふべき人の亦多く残れる用の少からぬに渾て宜しくとの一語に抛却して午前十時新橋発の汽車に乗り旅とは云へと住ミ馴れし花の都桜の蕾今一雨に満開なりと浮立つ上野墨陀を後にして横浜を指して旅立たり。

旧横浜



となるも程近しとは横浜停車場に下りたる時の思ひつきなり。今より六七年前東海道鉄道も全通せず東北鉄道の工事も起らず、西は京阪長崎の端より東は奥羽北海道の北に至るまで遙き道を東京へ往き来るさの旅人は、幾万人の限りなく唯横浜の一港に注ぎ来れる繁昌も汽車の延び行く道筋にその繁昌を奪い去り次第へに年毎に不景気となり荒涼寂莫を覚ゆるハ是非もなき勢ひなり。近頃予の昔時東海道五十三駅の其一にて繁昌を誇りたる藤沢に遊びて宿りを求めたる折、宿の主婦哀しげに鉄道開通以前は数十軒旅宿妓楼の繁昌せしに、今は此地に宿れる人なく、昔時の繁昌跡を掃ふて僅に二軒の旅宿を残せるも、之れさへ宿れる人なく烟り細々行末立難し。鉄道は誠に魔物なりと恨める迄を思い合わずれハ、横浜人も鉄道を魔物なりと恨むる人も多からめ。鉄道は実に横浜繁昌の一半を奪い去る盗賊なり。鉄道開通以前は郷地に帰らんとて新橋より横浜停車場に下れば幾十人の宿引ハ出口を填充して口囁しく客を争ひたるに今は其盛状を見る影もなく両三人の名ある旅店の印袴纏を着けたるもの約束ある客を待ち居ると覚ほしきのミ見掛けたり。彼の囁しかりし多くの宿引ハ之を出したる多くの旅店は如何にせしか。客なきに廃業せしか。その業を営むも客少く利薄きを諦めて客待を出すも無用なりと見合わせたるか。神戸行半田行を始め関西九州地方に赴く郵船の往復毎日一二艘の定期航ありて幾百人の客を旅店に送りたるものは変して汽車にその客を奪れ新橋より直ちに西して茲処に立ち寄るものなく船にて関西に行くもの殆んど皆無ともいふへければ、是等を当込ミたる横浜旅店の衰へたるも無理ならず。停車場に客引を送るの擬勢なきも道理なり。(未完)

### ●船帰りの記(第二) 守愚生

盛時には殆んど度外視たる北海道行きの船客を頼むのミなるも其頃多く乗り来れる宮城山形岩手諸県の人は直ちに汽車にて下り北海道行きも塩釜まで汽車にて行くもの多ければ茲処より行くハ上野汽車の乗り遅れ、又は塩釜荻の濱間の小汽船代を惜める人に過ぎず。其員数の少なき其贏利の薄きこと思い遣るへし。今年の秋東北鉄道盛岡以北に延長して青森に開通するの日汽車賃の安くなり函館間の汽船も競争にて壮大堅牢なるを用い其賃銭も安くなり小樽間の直航さへ繁くならんには北海道行の旅人も横浜より乗船するものなく悉く道を青森に取るに至らば沿海航の旅客を当込ミたる是迄の旅店ハ殆んど其業を営続すること難かるへく是等の旅人の消費し来れる幾百千円は他の地に飛び去りてこの地の不景気を招き寄することならん。荷物輸送の中心地位は暫らく失はざるへきも、この地の人心して其繁昌を持続するの策を講せされは横浜も旧ひたりとの歎声を聞くこと程遠からるまじ。万一外国貿易の不振数年引続きて此積弊に乗することもあらは横浜の繁昌ハ三十年の夢とや消へなん。眼を留めて諦視せはいと面白きことも多からめ。瞥見の如く衰頹に傾きたるにはあらざるやも知れず。または衰頹廢亡に傾ける深き原因の潜伏するものあるやも測られず。惜しむべし。

乗船時間迫り匆卒車を走せて一旅店に入れり。大旅店廣良室寂として宿するもの稀れなり。近頃ハヤラさること知るべきなり。昼飯を命じ乗船の用意を為せり。膳盤来り皿汲(吸<sub>ッ</sub>)物椀副膳まで備はれるも甘サウなる者一もなく粗肴箸のつくへきなし。後ちその代を払ふに及び貴きこと驚くに堪へたり。横浜の物価貴きハ其開闢より然り。然れとも近頃に至り其価ひを据置きて其品を下たしたりと見たるは僻目か。更に注文もせぬ品を整へ置き信切らしく取扱ひたるも悉くツマラなきもの其用に堪へずしてその価ひを食ふるに過ぎず。曾て鉄道工事中の山道を過きり(マ<sub>マ</sub>)腕車なくして馬に乗りたるにその価ひ余りに貴きを誇りたるに、馬夫平然として鉄道開通せば駄賃を求むる所なし、故に今まにして高賃を収めされは仕方なしと答へたる言に理あるに感じたることあり。横浜旅店の取扱之れに類する者あるに似たり。信用を以て其業を営む旅店の此の極に至る其心情真に憐むへきなり。

午後二時に薩摩丸に乗れり。乗客甚少なく、これを曩時に比すれば三分一にも及はざるならん。蓋し過半は鉄道の便により塩釜を経て荻の浜に出でたるなるへし。船中寂莫相憐れるは共にも小買と覚ましく(マ<sub>マ</sub>)話相合わされは頗る無聊なり。風ありしも波浪余り高からされは時々甲板に上り遠望自から慰めたり。客年久しく遊びたる館山湾も過ぎ一月前古跡を尋ねたる鎌倉絵島も烟霞の間に隠れぬ見馴れし富士の高峯雲霧の上に聳ゆるは我行を送くるにやあらん。これや此山の見取めにやあらん。房州最南岬を廻転し犬吠埼の灯台筑波の山初航の人に指黙(點<sub>カ</sub>)し教ゆるに至りしは予もなかく此航路に老ひたるに驚きたり。在京六月間、紛絶俗絶なる政治談に面白からず暮らしたる。身の渺漫たる大海に心眼を爽にし激浪間に明滅する灯台檣頭の残月影清きに対し転別世界に生り(マ<sub>マ</sub>)代りたる感あらしむ。倦み来りて西鶴近松の遺著を取りて余念なく熟読したるも実に得難き幽興なりき。四月一日午後三時船は難なく荻の浜に着きぬ。東京を北に距る百余里昨夜来冷氣の更に加わるを覚ゆ。

### ●船帰りの記(第三) 守愚生

荻の浜の衰運山翠に水清く依稀たる好風景も港場の運命は横浜よりも猶果敢なし。茲処にて船より下り船労を慰するものあり。更に塩釜石巻より来りて乗るものあれば旧によりて該船路の喜望峰たる觀を更めず。然とも汽車開通以来宮城山形岩手県の人茲処に來りて塩竈へ行くものなくこの地の繁華を助くる過半の華客を失ひたり。単に北海道行の此地に往來するに過ぎされは寂寞を増し來れるも偶然にあらず。初めて予の此地に來りし頃は六七軒の荒村茅屋俄に二十余軒の港場高樓となりしを喜ひ口を極めて其繁昌を誇りたりしに鉄道開通以来六軒ありし旅店も大に減じ漸く寂寞を歎くの姿となれり。貨物も大に減じ近時石巻より輸出するの貨物殆んど之れなしと云ふ。此地は石巻塩釜の便を謀りて汽船の寄港するに止まればその繁昌全く船客を当込なり。一朝東北鉄道全通して貨物船時に寄港することもあるも一般客の絶へんにハ遂に今日の賑ひすら維持すること能はず。落寞たる旧時の荒村に復すること僅に一年の間を出てさるへし。此地の繁昌を頼める無知の民之れを知るや否なや憐むへし悲しむへし。(後略)

#### ●船帰りの記 (第四) 守愚生

(前略)

##### 函館の盛況

入る船あり出る船あり、帆檣林立旅客輻輳人の往來物貨の運搬頻煩たり匆忙たり。この地は未だ鉄道の影響を受けず。依然北海道の咽喉を扼し横浜青森新潟小樽根室に往還する五船路の要衝に当り兼ねて開港場のその一なれば繁昌富榮偶然ならず。特に出稼人の入込みたる時とて旅宿填充、予も相客の厄に逢ひたるは、その盛況いと愛出度次第なり。然れども静坐沈思鉄道の延長より

##### 函館の将来

を觀しきたれば果して如何ん。又一の横浜たり、荻の浜たらんことを恐るるなり。今日の盛況変して昔時の淒涼に復せんことを恐るゝなり。北海道行の此地に過ぎるもの小樽札幌を始め北部の内地に入るもの多くして室蘭厚岸根室の如き南部に赴くもの少なきハ人の知る所にして現に函館は年々戸数減少し小樽は歳々増殖する傾きあり。全道の治所札幌にあるに連れ、東京に於ける横浜の如く小樽は漸次隆盛に赴きて函館の繁昌次第に移り全道の商業の中点之に遷るハ自然發達の勢ひなり。加ふるに一朝東北鉄道の青森に開通したる暁に青森は横浜荻の浜の繁昌を割きて移つし來ると共に函館の繁昌の一分を奪い去り、青森小樽間直航の汽船の繁きに従ひ北海道の北部に赴く旅客の直ちに小樽に涉り、特更に函館に涉り更らに小樽に赴くの迂路を取るは稀れならん。青森の航路小樽に繁きを加ふるも測りがたく新潟船も中心を小樽に移つすも知るべからず。去れば北部の航海繁昌は少なくとも其一半を青森と小樽に譲つることを避け難からん未來の事、一刻先きも見へず。更らに進説するは天機を洩すの恐れあり。然れとも遠慮杞憂更に大に考ふべきものはなきか。函館隆盛の大陽は高く南天に沖し赫灼として盛光茲処に極まる。之れより西すれば鉄道延長の雨霧漫々として光明を掩蔽し斜陽凄蒼の暮景を早やむるなるべし。函館隆榮の維持策如何ん。臥牛山の好巴港をして漁翁歌中に吊せしむる勿れ。

〈 船帰りの記 (第五) は省略。〉

#### ●船帰りの記 (第五<六の誤り>) 守愚生

(前略)

##### 将来の青森

は果して如何。斯く寂ひしき港湾も帆檣林立商旅輻輳の盛觀に至るべきや。仮令ひ東北鉄道の開通して北海道行の旅客悉く茲に集まりしとて何程の賑ひをか為さん、如何なる程度までその反映進み行くへきやと思へと一寒暖計の見易きに異なれハ何度の熱度と名言し難く幾度の熱度を増すなるへしと思はるゝのみなり。去るにても横浜より荻の浜函館を経て觀察し來れる所によれハ横浜荻の浜不景氣を加へたるハ疑ひもなき鉄道開通の影響なれば、鉄道青森まで全通し來らハ少なくとも北海道行に於ける横浜の繁昌は移り來らん。秋田岩手隣県の旅商は便を逐うて之れに集まり來るなるへく、更に青森小樽間汽船の直航頻繁となり北海道行の根室地方の南部よりハ札幌地方の北部に行くもの多からんには疑ひもなく函館繁昌の過半を移して之れに加ふるを得るなるへし。猶進みて青弘間鉄道延長して他年山形鉄道と連絡し北陸鉄道も開通してこれに相通するに至らハ其終点、又青森にあり。特に北陸両羽諸県より北海道行き多くして是れまで新潟船に函館小樽に直航し來りしもの悉く汽車の易きを取りて青森に至らんにはその繁昌も亦之れに移り來るへし。斯くも繁昌年を逐ふて加はり來るもその位置の汽車と汽船の結目となりて横浜荻の浜の如く汽車の開通によりて其の便を失ひ不景氣を加ふるの憂ひなければ繁昌に繁昌を加へ熱鬧に熱鬧を加へ低き家屋も高くなり穢き町も清げになり、汽車の発着絶間なく船舶の出入いと繁く街衢も広かり人口も増加し彼処に高樓起るあらん。此処に棧橋架するならん。彼も

是れも何もかもいと賑々しく栄ふらん。去るにても青森港の斯くも栄へん。其日にはこの地の繁昌は何国何人の掌裡に落ちなん。日増月増に汽車にも汽船にも絶間なく乗せ来る外敵(マツ)を支え得へきや。寂しき今の青森はいと繁昌なる青森と変り幾千年までもと住へる今の人ハ何処行きけん。跡を絶へて何処の人とも知らぬ移住者の青森に帰せずやなど妄想に迷い入り転々、石頭城下南普志士の感懐を同ふしたる折、汽笛一声高く着港を報じ是までハ曾て覚へなき旅宿の客待人舁にて群かり来り其宿名を呼ふる声もいと勇まし。聞き馴れたる横浜にて此声を聞かず。曾て覚へなき此の地に此声を聞き得たりしは以て繁栄東漸の一斑を想い見るへし。望みらくは早く此声を青森停車場にて聞くに至らんことを。鉄道の海港繁昌を自在に運搬するの力の亦怖ろし。海の汽船に乗り来りて陸の汽車力に驚く。予も亦遂に守愚生たるを脱れ能はざるか。(完結)

※なお、この翻刻文は、原文のなかの旧字体の漢字と変体仮名は原則として現在通用の字体に改めている。また、句読点は筆者が補っている。

#### 註釈

- 1) 小岩信竹、高橋堅太郎、四宮俊之、工藤堯『青森県の百年』87頁
- 2) 『青森県議会史 自明治元年 至明治二十三年』59頁
- 3) 『函館市史 通史編第2巻』864～867頁
- 4) 『函館市史 通説編第2巻』877～879頁
- 5) 日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史第1巻』43頁
- 6) 日本国有鉄道仙台駐在理事室『ものがたり東北本線史』35～49頁
- 7) 前掲書48頁、および『日本国有鉄道百年史第2巻』416頁
- 8) 『日本国有鉄道百年史第2巻』416～417頁
- 9) 前掲書 418頁
- 10) 前掲書 436～437頁
- 11) 『青森県史 資料編近現代1』資料545。
- 12) 前掲書 資料546。
- 13) 『東奥日報』明治24年4月25日
- 14) 前掲紙 明治24年7月28日
- 15) 前掲紙 明治24年7月12日
- 16) 前掲紙 明治24年8月9日、11日
- 17) 前掲紙 明治24年8月14日
- 18) 前掲紙 明治24年8月20日
- 19) 前掲紙 明治24年8月30日
- 20) 前掲紙 明治24年9月4日
- 21) 以上、前掲紙 明治24年7月15日
- 22) 前掲紙 明治24年7月16日
- 23) 以上、前掲紙 明治24年4月8日
- 24) 以上、前掲紙 明治24年4月9日
- 25) 以上、前掲紙 明治24年4月10日
- 26) 以上、前掲紙 明治24年4月11日
- 27) 以上、前掲紙 明治24年4月12日
- 28) 以上、前掲紙 明治24年4月14日