

【2017. 8. 10 第三回講座】

講演「となみ野の産業革命」 詳録

富山近代史研究会 会長
竹島慎二氏

ただ今、ご紹介をいただきました竹島でございます。いつもプロフィールを紹介されますと、穴があったら入りたいような気持ちになります。言われるようなたいそうなことをやっているわけではありません。強いて言えば、若干、好奇心の塊なのかな、というそれだけでございます。

もともと私は高校の日本史の教員でしたので、いわゆる学者、専門的な歴史の研究者ではありません。今回の連続講座の世話をしておられる須摩さんや、連続講座の1回目を担当していらした富山近代史研究会の仲間の木本さんのほうから、今回の講座のお話をいただいた時は、「私の任ではない」とお断りしたのですが、かつての石原慎太郎さんと真逆の「NO とは言えない日本人」ですので、つい、お引き受けすることにいたしました。

今日はタイミング的にまったく申し訳なかったのですが、知り合いに不幸があったので、ここ2、3日、満身に準備もできませんでした。本来であれば、パワーポイントを使って写真、画像などとともにお話をしようと思っていたのですが、それもできず、大変申し訳なく思っております。

もうひとつ、せっかく、こういう機会にお話をさせていただくのであれば、城端線に実際に乗って来ようと思っていたのですが、きょう午前中に葬儀が富山市内であって、それが終わってからここへ駆けつけましたので、城端線に久方ぶりに乗ることも、かないませんでした。

私は富山市生まれの富山市育ちの人間です。私の母は、黒部川の河口付近の黒部市荒俣というところの出で、叔父なども三日市に、遠縁が朝日町、入善町にいました。ということで、新川の方は小さいときから足を運ぶことがあったわけですが、城端線に乗ったのは、66歳の現在まで2回しかありません。

最初は小学校3年の時に、両親に連れられて、砺波のチューリップフェアを見に来た時で、もう一回は新任教員として富山東高校に赴任した時です。スキー部の顧問を仰せつかり、立野が原で行われたノルディック競技の宿舎だった林道温泉に行ったときでした。当時、私は車を持っていなかったもので、「城端線で城端駅まで行って、あとは何とかしなさい」と言われて、高岡から城端線に乗りました。監督者会議を城端中学校でやっていたので、城端駅から歩いて城

端中学校へ行きました。

その後、用意してあったバスで林道温泉に行くことになっていたのですが、私が城端中学校の人とちょっと話をしていたら、そのバスが出てしまいました。

それで、城端中学校の先生に「林道温泉にはどう歩いて行ったらいいのか」と尋ねたら、「日が暮れるよ」と言われ、城端の駅まで戻ってタクシーを呼んでもらって、林道温泉に行きました。

この時、初めて城端の町を歩いたのですが、一番覚えているのは、やけに木材会社と織物会社が多かったということです。

当時は、まだ近代史に目覚めていたわけではなかったのに、「木材会社で材木がたくさんあったら、カブトムシがたくさんいるのではないか」とか、そんなことしか思いませんでした。現在も古い三階建ての織物会社が、郭龍橋の袂のところに残っていますが、今になって、城端線で高岡、伏木へと運ばれていたいろいろなものが、木材会社とか織物会社で作られていたのだと、思い出しています。

今回、このお話をお受けした時に、城端線が 120 年であるということ、あらためて考えてみました。ちなみに、かつて富山県の大動脈といわれたのは、北陸線だと思います。北陸線が米原から直江津まで全通したのは 1913 年です。今年でまだ 104 年しか経っていないことになります。富山と直江津を結ぶということで、当時は富直線と呼ばれていました。

ところが、城端線、かつての中越鉄道が営業を開始してから大分後になって営業を開始した北陸本線が、線路はあるけども、営業主体があいの風とやま鉄道に代わっています。中越鉄道、現在の城端線より遅く生まれて、早く消えてしまったことになります。

こういった例がたくさんあります。モーターレーゼーションが大きな原因といわれていますが、中越鉄道より後から、いろんな路線がどんどん生まれています。木本さんが研究している加越線なども、中越鉄道よりはるか後に誕生したにもかかわらず、廃業してもう何十年も経っています。

ではなぜ、中越鉄道、現在の城端線がどこよりも早く誕生して、今に至るも存続しているのか。これは考えてみたら、大変大きな問題点だろうと思うわけです。

中越鉄道を作るうえで、努力した人はたくさんいます。私はこういう立場です。いろんなところで郷土史に関する話をさせていただいております。富山県の西部地区のほうでお話をさせていただくときには、「こういう人物をご存知ですか」と、大矢四郎兵衛などの名前を出すわけです。

そうすると、さすがに西部地区に人であれば、大部分の人が大矢四郎兵衛の

名前をご存知です。ただ、その後で、吉田茂勝などになってくると、西部地区の方でもちょっと名前が出てこないということになります。

藤井能三もそうです。藤井能三については、伏木小学校を作ったとか、伏木港の生みの親であるとか、气象台などを作ったとか、そういう別のことで知っている人は多いのですが、中越鉄道の発起人 32 人の 1 人なのだということになると、あまりご存知ないようです。

ましてや、東部地区で大矢四郎兵衛などの名前を出したら、10 人中 8、9 人は、富山弁でいうところの「さ、だれけ」というパターンになってしまうわけです。

実はこういう人だったという、「ああ、そうだったがけ。それで」で話が終わってしまいます。そういうことが何度もあります。

これは逆のこともいえるわけです。例えば、西部地区の人に、「黒部出身の森丘正唯（もりおかまさただ）を知っていますか」と言ったら、ほとんどの方は知らないと思います。「中川幸子（なかがわさちこ）という女性をご存知ですか」と聞いても、ご存知ない方が大部分だと思います。

森丘正唯は、黒部川の治水・砂防の父といわれている人です。先ほど、紹介がありましたが、現在、北日本新聞に隔週日曜付で「富山県ふるさと人物探訪」という連載を書いており、明日が第 2 回目の掲載で、森丘正唯を取り上げました。

みなさんは、寺島権蔵（てらしまごんぞう）という人をご存知でしょうか。手を挙げてみてください。もしかしたら、遠慮されたのかもしれませんが、だれ一人いらっしゃいませんね。

寺島権蔵という人は、現在は黒部市になっている旧三日市町の町長や衆院議員をやっていた人です。この人の名前が付いた橋が、今でも黒部川に架かっています。現在、富山県内に国土交通省管轄の一級河川は、黒部川、庄川、常願寺川、神通川、小矢部川の 5 つがありますが、そこに架かっている橋で人の名前が付いているのは権蔵橋だけです。

現在の権蔵橋は四代目で、一代目と二代目はこの寺島権蔵さんが自分でお金を出して、地域住民の便利のために架けたものです。なので、地域の人たちが、「権蔵さんの名前を将来に残したい」と、権蔵橋という名前を付けたのです。

黒部市や入善町の人はこの人の名前をよく知っているのですが、こちらの方はご存知ないわけです。くどいようですが、大矢四郎兵衛も、そういったような人物なわけです。

私は、郷土史というものを自分なりに細々といろいろ調べたり、話を聞いたりしておりますが、やはり最もやらなければいけないのは、郷土史というものをいかにして郷土に住んでいる人たち、県民に知ってもらうか、ということだ

とっております。

郷土の歴史というのは、何をもって語ることができるかという、私は一番大事なものは「人」。「人」の次が「事件」「出来事」ですね。そして、「物」。この三つがそろって、郷土の歴史というものを知ることができるのではないかと、思います。

だから私は、砺波地方においては、「一人の恩人」という言い方ができるのかもしれない大矢四郎兵衛を、西部地区だけではなく、もっと東部地区の人たちにも知ってもらいたいと、と思っています。

砺波市の郷土史、だいぶ前に作られた『砺波市史』などでは、「中越鉄道の最大の恩人のひとりが大矢四郎兵衛」という書き方がなされていますが、最近では草さんなどがいろいろな資料を調べられて、実は中越鉄道の本当の意味での生みの親というのは、多分、富山市出身の吉田茂勝であったらうと言っておられます。

大矢四郎兵衛という人は、彼の育ちということから言えば、この32人の発起人のシンボルとして、上に戴かれたのではないかと、いう具合に考えられているわけです。

なぜ、そんなことが分かるかという、中越鉄道というのは最終的には氷見の方まで行きますが、伏木まで延ばすというときに、大矢四郎兵衛は反対しています。その反対の理由はいろいろありましたが、大きなものは経済的な面などで、果たして大矢四郎兵衛は、最初から最後まで積極的に中越鉄道に関わっていたのか、という、「どうなのだろう」という面もあるわけです。

だからといって、中越鉄道に大矢四郎兵衛が果たした功績、役割といったものが消えてなくなるわけではないことは間違いなく、思います。ただ、そういう地域の熱い思いを持った人、吉田茂勝とか、藤井能三とか、さらに政治家でいえば、島田孝之ですね。こういった人たちの熱い思いだけで、中越鉄道が作られ、守り育てられて発展してきたのか、という、決してそんなことはないと思います。これは、卵が先か、鶏が先かということになります。

今日、お話しするテーマは「となみ野の産業革命」です。

中越鉄道が開通したから、となみ野地域で産業革命というものが実際に花開いていったのか。それとも、産業革命が、全国的に、あるいは富山県全県的になされていく中で、中越鉄道がその一翼を担うような形になり、育っていったのか。これをよくよく考えてみたら、どっちなのかな、とあらためて思います。

「産業革命 (Industrial Revolution)」という言い方を実際に使い出した人は、アーノルド・トインビーですね。日本でも大変有名な社会歴史学者です。

この人が、本格的に学術用語として使っています。少し古くなれば、誰が使

っているかという、あの共産主義理論、科学的な社会主義理論を確立したカール・マルクスが、『資本論』の中で「産業革命」という言葉を使っています。ただ、マルクスが使った「産業革命」は、いわゆる「産業革命」とは違います。マルクスの言葉を借りれば、世界、社会というものは、必然的に革命の道を進んでいくものです。それはどうしてなのか、というと、資本主義の矛盾というものが表面化することで、資本家階級とプロレタリアート、労働者階級というものに、階級的な対立が出てくるからです。そのところで、彼は「産業革命」という言葉を使っているわけです。

つまり、産業を担っている労働者階級が社会を変えていくというところで、「産業革命」という言葉を使っています。

ですが、今ここでいうところの「産業革命」というのはそうではなく、本当に文字通り「産業の革命」ということです。

普通、産業革命といえば、どこが産業革命の父なのか、母でもいいのですが、それはイギリスということは、皆さん、お分かりと思います。

イギリスでいつごろから産業革命が始まったのかというと、18世紀の後半です。そのころ、機械制工場というものが作られていきます。

機械制工場が作られれば、当然、どうなるかといえば、生産力、生産量がアップしていきます。

生産力がアップしていく、もちろん、機械制ということですから、動力機関が初めて出てきます。

具体的には、蒸気機関です。こういったものによって、大量生産が可能になっていくわけです。それでどうなるかということ、当然、資本の蓄積が可能になります。

資本の蓄積によって、さらなる大規模化が進んでいきます。

この機械制工場が出てくる前はどうかということ、日本の江戸時代を考えてみると一番いいわけです。江戸時代のいわゆる産業、手工業で考えてみましょう。

江戸時代の手工業は、主体の中身によって、だいたい三つの形態に時期区分されています。最初は、農村家内工業というものから始まります。これは、農民が自分の副業で、生活に必要なものとか、隣の家からほしいといわれたものを「では、作ってあげようか」というようなレベルで、極めて小規模な農家の副業的なものです。

それが18世紀、1700年代ぐらいになると、問屋制家内工業というものが出てきます。農村家内工業が小規模とすると、問屋制家内工業は中規模と考えてください。

江戸時代というのは、皆さんご存知の通り、鎖国体制下にあります。そして、戦いらしい戦いはまったくありません。世の中が平和で安定していました。そうすると、当然のことながら、生活を向上させたいという気持ちが出てきます。あれもほしい、これもほしいとなって、いろんなニーズが出てきます。

ニーズが多種多様化していくと、農家の副業的なものでは応じることができなくなります。だから、規模を大きくしていかなければならなくなります。

ただし、お百姓さんというのはお金を持っていません。江戸時代の農村は、原則として自給自足の生活です。お金を持っていないので、規模を大きくすることができません。そこで、誰が出てくるかという、町にいた問屋という人たちが出てくるわけです。

問屋が、お百姓さんに機械を貸したり、お金、軍資金を与えて、大きな規模の生産を行わせるようにしたのが、問屋制家内工業です。

そして、江戸時代の後半、どちらかといえば、末期に近いほうですね。18世紀の末から19世紀の半ばぐらいになると、マニュファクチャーが出てきます。大規模なもので、工場制手工業という言い方もします。

なぜ、大規模なものが出来なければいけなかったか。一番大きな理由は、絹織物の原料の生糸です。そのころ、ペリーが日本に「鎖国を止めろ」といって、国交を開かせます。そして、1858年に貿易条約を結んで、日本はアメリカ、イギリスなどいろんな国と貿易を始めるようになります。

その中で最大の輸出品が生糸だったのです。日本の生糸は品質が良かったうえに値段も高くないので、欧米の国々は争って日本から生糸をオーダーするようになります。そのオーダーに応えるため、大量生産しなければならなくなり、出てきたのがマニュファクチャーです。

この流れ、動きというのは、ある面では世界史的な流れといっしょなのですが、日本の場合、江戸時代の段階では産業革命が起きませんでした。

なぜ起きなかったのかというと、欧米の国々との貿易が始まったのは、マニュファクチャーの段階からで、それ以前はありませんでした。

貿易がないということで、そんなに大量生産しなければならないほどの需要ではなかったのです。だから、イギリスのような機械制工場から資本が蓄積され大規模化するような動きが起きなかったのです。これが産業面における鎖国の一番大きなデメリット、弊害といえると思います。

もし、鎖国をしていなければ、おそらく日本もイギリスに少し遅れて、フランス、アメリカといった形での産業革命を、悪く言えば、欧米の動きに飲み込まれて、産業革命が行われていったのではないかと、思います。しかし、日本の場合は、大きなタイムラグができたわけです。

日本ではいつごろ、産業革命がなされたかということですが、自助努力でな

されたのか、ということになると、ここは難しいところです。イギリスの産業革命は、俗に「下からの産業革命」といわれています。つまり、民間サイドから産業革命がなされていったということです。

それに対して、日本の場合は「上からの産業革命」といわれるわけです。これは産業革命に限りません。江戸幕府が潰れて誕生した明治新政府の一番の基本方針は、富国強兵策でした。

戦国時代の多くの戦国大名も同じような政策を取っていました。より国を富ませなければならぬ。そして、強い軍事力を持たなければならぬ。なぜかという、日本は国際社会の仲間入りをしましたので、下手をすると、いつ何時、どこの国が攻めてくるとも限らなかったからです。

それをはねつけるためには、どうしなければならないか、という、富国強兵、特に富国をやらなければならなかったのです。しかし、それを民間レベルでできるかという、先も言った通りマニュファクチャーのレベルで止まっているわけですから、できません。

できないから結局、どうするかという、いやでも政府主導でやらざるを得なかったのです。その政府主導の中で、殖産興業というのが出てきました。いろんな大量生産ができる工場、優れた品質技術を持つ工場などを、政府がモデルとして作っていったわけです。

これを官営の模範工場といいます。有名なものでは、何年か前に世界遺産となった群馬県富岡の製糸場などがあります。あのようなものはすべて政府が金を出し、優れた技術者を政府がアメリカやヨーロッパから招いて、その技術を日本人に教えさせるやり方を探っていきます。

こういうことがずっと続いた後、1885年ぐらいから、富岡の製糸場などにみられるような官営企業の民間へ払い下げの動きが本格的に出てきます。なぜ、こんなことをやったかという、政府にお金がなくなったから、民間に任せざるをえなくなったのです。

どこかで聞いたような話ですね。歴史は繰り返すわけです。

政府に金がなくなったから、三公社というものを民営化してきましたよね。日本専売公社、日本国有鉄道、電電公社で、その原点が既に行われていたのです。有名なところでは、長崎造船所が三菱に払い下げられました。かつて九州最大の産出量を誇ってきた三池炭鉱は三井に、そして東京の深川セメントが氷見出身の浅野総一郎に払い下げられます。

そういったところが国家の中心企業を自分のものにして、成長していき、やがて財閥になっていきます。こういうような形になって初めて、民間活力というものが出てくるわけです。しかし、これだけではまだ、産業革命にはつながりません。

日本の場合は、これに戦争が加わります。この場合の戦争は対外戦争です。日清戦争は明治 27 年、1894 年です。日露戦争はその 10 年後、明治 37 年、1904 年です。日清戦争は日本が勝って、海外領土を初めて獲得します。それが台湾です。さらには澎湖（ほうこ）諸島、そういったところを清国から自分のものにするわけです。海外領土が手に入れば、当然そこを自分たちの海外市場、マーケットにしていきます。これは世界、どこの国でもそうです。典型的なのが、イギリスです。東インド会社なんていうのが出てきますね。

そうやって、海外市場、海外マーケットができてくると、どうしなければいけないかという、ますますの大量生産です。しかも、海外市場の原料を安い値段で日本に持ち込んで、日本の国内で品物にして、それをまた海外、台湾などに売りつけるということをやっていくわけです。

日露戦争はどうだったか。日清戦争は日本が勝利しましたが、日露戦争は勝利したのか、というと微妙なところですね。私は、授業では「ロシアに負けなかった戦いである」という言い方をしていました。

「日本海海戦で勝ったじゃないか」「奉天の会戦で勝ったじゃないか」と言うかもしれませんが、個別の戦いでは勝ったものの、当時の帝政ロシア皇帝のニコライ二世はただの一言も「ロシアは日本に負けた」とは言っていません。「負けていないのだから、賠償金など一円たりとも払う必要がない」と言っています。

では、何も得ることがなかったのかというと、そうではありません。日露戦争でも、海外領土は一応、手に入れています。それが樺太、サハリンです。樺太の南半分を日本のものにする、というようなことは、一応やっているのです。

ここでも何を言いたいかというと、海外領土というものがさらに増えていったということです。今も大きな国際問題になっていますが、日露戦争の後、日本にとっては念願であった朝鮮を日本のものにするわけです。それが 1910 年です。

さらにその 4 年前の 1906 年。日本は「満鉄」という略称で呼ばれる南満州鉄道株式会社を作ります。こういったものを作って、現在の中国の東北部、かつて満州といいましたが、この満州も事実上、日本のものにするような形で、海外市場を拡大していこうとしていきます。

それが、いつからいつまでか、というと、日清戦争が始まった 1894 年から朝鮮併合の 1910 年辺りまでと考えてください。そして、こういう中で、大量生産をしなければならなくなり、そのために資本の蓄積と工場労働者が必要になっていったわけです。そういったところから、かつてのイギリスと同じような産業革命というものが、日本でもなされていったといえます。

そして何よりも大事なものは、この中越鉄道が全線開通した明治 30 年が、ちょ

うどこの間に入っている、ということです。

私が一番最初に言いました通り、地域の人たちが一生懸命頑張って、社員やいろんな人たちが一生懸命頑張って、その結果として、中越鉄道、城端線が今日まで続いてきているのだ、という側面もないとは言いません。もちろん、それも大きな要因としてあります。

しかしながら、こういった日本における産業革命が、この城端線をずっと今日まで存続させてきた大きな背景のひとつとしてあったということも、言えるわけです。

先ほども言いましたが、「となみ野の産業革命」というような言い方をしますと、中越鉄道ができたことによって、となみ野でも産業革命が進んでいった、という具合に考えがちになります。

ですが、それだけではないということですね。逆の流れ、逆の動きもあったわけです。最初に結論を言ってしまったみたい気がしますが、それが結果的には相乗効果となって、中越鉄道、城端線が発展してきたのではないか、と思っているわけです。

皆さん、お手元の資料を見てください。

ここら辺りは雑学的なものになりますが、世界で初めての鉄道は1825年、あの有名なスティーブソンという親子が作ったロコモーション号です。さらに子どもが作ったのがロケット号です。これで初めて、いわゆるSL、スチーム・ロコモーションが実際に走り出します。

そして、その次はアメリカになります。以下、フランス、ドイツでも出てきます。ちなみにアジアで一番早く鉄道が走ったのは、実は日本ではなくインドです。もちろん、インドが独自に走らせたというわけではなくて、有名なヒマラヤ・ダーズリン鉄道なども、イギリスが金を出して作っています。

日本は明治5年、1872年に、正式に言えば汐留、現在、日本テレビがあるところですが、そこと横浜の桜木町駅の間に、陸蒸気が走ったのが一番最初です。その時に最大の功績があったのが、イギリス人のお雇い外国人技師であったエドモンド・モレルという人で、この人がいなかったら1872年に、鉄道は走らなかったといわれています。まさに日本における鉄道の父といわれる人です。

この人は、激務がたたったのか、完成を見ることなく、29歳で亡くなっています。

お墓は、横浜の有名な観光地、外人墓地にあります。鉄道に乗ると必ず切符を買いますが、なんと墓石がその形をしています。ですから、行くとすぐ、これがモレルの墓だと分かります。

日本は、そのイギリスの力、技術がなかったら、鉄道を走らせることはできなかったということは間違いないわけです。

では、なぜ、鉄道を走らせようと思ったのか、ということです。資料の 1 枚目、「鉄道敷設の政治背景」というところを見てください。

先ほど、チラッと言いましたが、明治新政府は富国強兵策を取ります。その狙いは、「欧米先進国に追いつけ、追い越せ」。そのためにいろんなことをやっていきます。その中のひとつが、鉄道の敷設だったのです。

一番下のところに書きましたが、「鉄道の敷設」の項で、明治政府の最高実力者の一人だった薩摩出身の大久保利通が「鉄道こそ国を興す道である」と言っていたことが書いてあります。この大久保の言いたいことを具現化していったのが、地位としては大久保の下にいた伊藤博文や大隈重信といった人たちで、この時の鉄道敷設の最高責任者になっていくわけです。

伊藤博文は、1871 年から 1873 年まで、不平等条約改正の予備交渉に、アメリカ、ヨーロッパへ行っているのですが、その伊藤博文にだれが鉄道のアイデアを出していたのかというと、これは意外な人で、『学問のすゝめ』の福沢諭吉だったのです。

福沢諭吉は 1860 年にアメリカに渡っています。なぜ、アメリカに行ったのかというと、その 2 年前に結ばれた日米修好通商条約の日本側からの批准書を持って行った人物の一人が福沢諭吉だったのです。アメリカは 1830 年から鉄道が走り始めており、福沢諭吉は多くの物と人を極めて短期間に移動できる鉄道というものを目の当たりに見ていたわけです。

その段階で日本にあった移動手段は何かというと、大部分の人間にとっては、徒歩です。ちょっと贅沢できると、馬。そして、籠です。物を運ぶというと、皆さんの年代だったらお分かりでしょうが、大八車。その程度の物しかないわけです。

高校の授業でこれを話したとき、生徒はぼかんとしているわけですね。大八車と言ったら、「それ、なに」というパターンです。説明するのにえらく苦労したことを覚えています。

ですから、陸上輸送というのは、江戸時代においてはほとんどなかったのです。では、どうしていたかかというと、水上交通なのです。川を利用したり、さらに富山でいえば、北前船などの湾岸航路が使われました。

船の方がいろんなものをたくさん運ぶことができるわけです。当時は、だいたいどれぐらいの貨物船が作られていたかかというと、これも難しいですが、平均すると三百から七百石積みぐらいと言われていました。七百石積みというのはどれぐらいかというと、船の幅はだいたいこの部屋の幅ぐらいでしょうか。長さはざっと見て、この部屋の 2 倍から 3 倍ぐらいでしょう。それにいろんな

品物を載せられるわけです。

もちろん、リスクはあります。嵐にあったらどうなるのか、暗礁に乗り上げたらどうなるのか、そんなリスクはありますが、大八車で「えんや一、こーら」と言いながら運ぶより、よほど大量に早く運べるわけです。そういうものが一般的でした。

福沢は、鉄道というものがこんなに速く、こんなにもたくさん運ぶことができるということ、この目を見て、日本に帰って来てから伊藤博文に話しています。

伊藤博文は、当時、なんという立場にあったかという、現在の通産省に当たる工部省の副大臣でした。そういう立場にあった人が、福沢諭吉から「鉄道というものは、日本にとって、絶対あったほうがいいよ」と言われて、「そうだね」ということで、部下たちに「鉄道を検討せよ」と言って、1871年からアメリカ、ヨーロッパへ渡ったのです。

そして、伊藤博文の言いつけを部下たちが守って、鉄道建設を進めていきました。反対は、政府内部にありませんでした。最高実力者の大久保利通が「鉄道こそ国を興す道である」と言っているわけですから、だれも反対できません。

ただし、何をやっても反対は必ず出てきます。当然、この時もそうです。どういふ反対が出てきたかという、5 ページの一番上を見てください。

この鉄道というものに対して、国民の意識はどうだったのか、いろいろなものを調べてみました。毎日新聞社発行の『日本史雑学事典』という本の中にどんな記事が出ているかという、新橋―横浜間の鉄道の試運転が行われていた時に、いきなりかつての武士が蒸気機関車に目がけて「おのれ この妖怪変化！」と言って突っ込んでいった、という瓦版がばら撒かれていた、というのです。

その時代のこういう類の本の悪いところは、まったく出典が書いてないということです。それは、実はこういう読み物的なものだけではないのです。

昭和 40 年代辺りに書かれた自治体史、例えば『砺波市史』とか『黒部市史』とか、『城端町史』とか、いろいろなものがありますが、ほとんどの記事の出典が書いてないのです。出典が書いてないということは、どこまでこれを信じていいの、ということになってしまうわけです。お陰で、今こうやって、我々はいろんなところで苦勞するという形になっています。

例えば、『砺波市史』にこう書いてあるが、これは本当に信じていいのか、というところから検討していかなければなりません。だから、昔のものというのは、そういう面で色眼鏡で見なければいけないのですが、これなんかは面白いな、と思って書いておきました。

この刀を抜いて、「妖怪変化」と言って突っ込んでいった士族はどうなったか、

というと、答えはもうお分かりですね。即死です。それはそうですね。走っている蒸気機関車に突っ込んでいくわけですから。そして、毎日新聞には、「これが記念すべき日本の鉄道人身事故第一号である」と書いてあります。

こういうように「妖怪変化に見えた」というのは、あながち大袈裟ではないと、皆さん、思われませんか。

だって、考えられないでしょう。人間でもないものが動いているわけです。

江戸時代の日本人が、人間が動かさないもので動いているものを見たのは、極端に言えば、船しかないのです。後はみんな、人間が動かしているわけです。大八車であろうが、籠であろうが、全部、人間が動かしていたのです。

それが、人間じゃないものが動かしているとなると、これは化け物でしょう。まして、夜になると、煙突から真っ赤な火の粉を上げているわけです。そうするとやっぱり、「これは何か」ということになりますよね。

同じようなことが、次にもあります。これは実際に当時の記録に残っています。国の公文書館に記録が残っているので、本当です。汐留の住民たちが、「陸蒸気を走らせることに反対である」と言っているのです。

「陸蒸気の発する火の粉が大火事を引き起こす危険性がある」。これはその通りですね。実際に新橋－横浜間で、火が付いて燃えた家が何軒もあるのです。当たり前ですが、当時は火の粉なんて垂れっばなしです。この時代の住宅は、すべて木造建築です。となれば、火の粉がついて燃えるということは、往々にしてあったのです。

そういったようなことが、この中越鉄道でもないのかと、今日にいたるまで、いろいろな資料を調べたのですが、残念ながら、不思議なくらい出てきません。出てくるのは、中越鉄道が開通、全通した、よかった、万歳といって、式典に参列した人に饅頭とか、お餅、お酒などを振る舞ったとか。そんな話はよく出てきます。そして、昼でも花火を上げたとか。誰が見えるのか、という気がするのですが、そういった記事は出てきます。

しかし、当たり前ですが、例えば、アメリカ、あるいは中国なんかの未開の原野にレールを通すのだったら、誰も文句を言わないでしょう。しかし、こういった平野部であれば、田んぼや畑があったはずですが。そこに鉄道を通すということになったら、少なくともその田んぼや畑を持っていた人は、移らなければならぬし、田んぼ、畑をなくさなければならぬ、ということになります。

それをみんな、もろ手を挙げて賛成するかというと、私はとてもそうは思いません。先祖代々守ってきた土地や田んぼです。それをいかにお上が協力せよと言ったとしても、「はい、分かりました」と言えたかどうか。なぜ、私がこんなことをいうかということ、資料の 5 ページの真ん中ぐらい、*印のところを見てください。

昭和 10 年に完成した富岩運河は何もないところに掘ったのですが、その場所はずっと田んぼで、沿線に奥田村という村がありました。現在の富山市奥田地区です。さらに、もう少し海岸寄りのところに千原崎という村がありました。

富岩運河がここを通るということが地域住民に示された時に、奥田村と千原崎村が猛烈な反対運動を起こしています。その時の奥田村の村長は、実は私の祖父でしたので、間違いありません。祖父が、はっきり言っていました。

なぜ反対したかという、田んぼ、畑の間に富岩運河を通すわけですから、運の悪いお百姓さんは、飛び地になってしまうわけです。富岩運河の手前と向こう側にも田んぼがあることになります。橋はありません。だから、千原崎村も反対したわけです。

当時、富山市内を流れているのは松川で、いたち川と現在の電気ビルのところで合流して、そこから後は、川の名前がいたち川になります。二つの村は「富岩運河を限りなく、いたち川に近づけたところに掘ってほしい。そうになったら、飛び地にはならない」と要望しました。

しかし、残念ながら、その要望は生かされることはありませんでした。その代わり、県と市は、「飛び地になって不便なのは分るから、あなたたちのために橋を架けるよ」と橋をいくつも架けました。

富岩運河に行かれた方は分かると思いますが、天門橋を除いて 10 の橋が架けられています。その間に神通川に架けられている橋は、富山北大橋、中島大橋、荻浦橋の三つしかありません。

それに比べて 10 の橋を架けたのは、こういった住民の不満、反発を防ぐためだったのです。特にこの間にあった上野新という村は最悪で、鎮守の森、神明社という神社が、まさに富岩運河の真ん中にありました。神社をずらす、お墓をずらすといったことは、本来、ありえないことで、大変な問題になりました。この時にはわざわざ、富山市長までやって来て、なんとかなだめていました。

それに近いことが、最近もありました。入善町の小摺戸というところに新幹線が通ることになったのですが、ちょうどそこに墓地がありました。その墓地をずらさなければならないことになって、大変な社会問題になりました。

最終的には住民側が折れて、墓地を移動することになりましたが、今でも「恨みに思った霊が、夜になると出るのではないか」と、真面目に言われています。私もわざわざ一度、夜に通ってみたことがあります。お陰様で何も出ませんでした。こういうことがあるのです。

もう一つの例を下に挙げます。現在の富山市になりますが、旧大山町に中地山というところがあります。どこかという、有峰林道の小口川線、あの祐延湖（すけのぶこ）へ行く有峰林道の出発点になるところで、県はここに県営の水力発電所を作ります。

行ったら分かるのですが、中地山集落のまん真ん中を配水管が通っています。中地山という集落は、いつから記録に見えるかということ、戦国時代からです。ですから、配水管を何も無いところに通して、後でその周りに住宅ができたのではないわけです。間違いなく住宅がある中に配水管を通したので、中地山集落は配水管で途切れるという状況になっているのです。当然、こういった時にも反対論があったと思います。

こういう反対運動が城端線には本当になかったのか、ということ、絶対にあったと思うのです。もう一度、2 ページの裏のあたりを見てください。

かつて富直線と呼ばれていました北陸本線が、黒部駅を出た後が、生地駅になります。黒部駅は黒部の町の真ん中に、魚津駅も魚津の町の真ん中にありますが、生地駅は、生地の町からはるか離れたところにあります。

どうして、そんなことになったかということ、この時に生地の漁師さんたちに、「我々のところに鉄道が通ると、蒸気機関車の音や煙で魚が逃げて捕れなくなってしまふ。だから、反対だ」という声が圧倒的に多く、住民との無用な衝突は避けたほうがいい、ということで、生地の町を通らなかったのです。

城端線、かつての中越鉄道の時も、一番反対の声が大きかったのは、小矢部川水運で働いていた人たちでしょう。結局、鉄道が通ることによって、小矢部川水運というものがなくなるわけです。例外はあります。例えば、流木争議などがあつた庄川では、材木のようなものを上からそのまま流すというようなものは残ったかもしれませんが、それ以外のいろんな品物を運ぶということになると、少なくとも船よりも鉄道の方がいい、ということになります。となると、自分たちの仕事がなくなってしまうということで、反対運動はあつたであろうと思います。

どうもそこら辺りが、本当に見えてこないのです。念のため、県公文書館に行って、中越鉄道、富直線などについて、住民の賛成運動、反対運動が戦前の公文書に出てこないか、と調べてみました。

戦前の公文書、明治年代から大正年代のものは、一冊の厚さがこれくらいあります。そして、今から 100 年前のもので、臭いが何ともいえません。係員に頼んだら出してくれましたが、十数冊ありました。

戦前の公文書とはいえ、昔のもので、江戸時代のミミズののたくったようないわゆる崩し字ではないのですが、現在のワープロ文字に慣れている私などにすれば、なかなか見難いものでした。

この日のために何日通ったのでしょうか。一生懸命に調べたのですが、少なくとも中越鉄道に関して反対云々というものが見られた資料は、8つしか出てきませんでした。しかも、その8つのうち7つまでが氷見市のものでした。残り

のひとつが射水市のものでした。砺波関係のものは一つもありませんでした。ないということは、反対がなかったのか。ないわけではないと思うのですが、私は見つけることができませんでした。

したがって、反対運動というものは、どの程度のものであったのかというと、分かりません。『砺波市史』には、一つの集落が実力行使に出た、ということを書いてありました。しかし、さっきも言ったように、出典が書いてありませんでした。したがって、本当にそれがあったのか、というと、分からないわけです。

もうひとつ、これは富山県全体で考えた場合に、知っておいていただきたいのは、表日本、裏日本という概念です。今、この言い方は使いませんが、一昔前までは平気で使われていました。いつごろまで、使われていたかは分からないのですが、平成 21 年でしたか、滑川市が市歌の歌詞を変えています。この歌の中に「裏日本の」という言葉が使われていました。さすがに今、この言葉は使わないだろうと、「広く日本に」という歌詞に変えたそうです。

なぜ、裏日本、表日本という概念ができたかということで、国語辞典を調べると、「表日本＝太平洋側」、「裏日本＝日本海側」と書いてあります。

「裏」という言葉は、プラスイメージですか、マイナスイメージですか。これを、プラスイメージと答える方はあまりいないように思います。例えば、「裏口入学」、「裏金」。あまりいいものはないですね。木枯し紋次郎「裏街道を歩く」とかですね、そういうような感じで「裏」という言葉は出てきます。

なぜこんな概念が出来上がったのかというと、実は鉄道がきっかけになっていたのです。

1872 年に東海道線の新橋—横浜間が開通します。そして、1889 年に東海道線は、終点の神戸までが全線開通します。

東海道線は最初から政府が金を出して作っていきませんが、現在の山陽本線は山陽鉄道という私鉄の会社で作っていました。それが 1894 年に広島まで完成します。これで東京から広島までが全線が開通します。

この年、日清戦争が起きます。戦争の最高指揮所、最高責任者が指揮を執る場所を大本営と言いましたが、この大本営が、日清戦争では広島に置かれました。ここに明治天皇のほか、伊藤博文とか、政府の高官が全部、行っているのです。

そして、日本は日清戦争に勝利します。その勝利した大きな要因が何だったかということ、東京から広島まで繋がった鉄道によって、兵隊とか、武器とか、兵器とかを迅速に大量に広島まで運んで、広島から下関、そこから朝鮮半島へ迅速に渡ることができたお陰で、日本は日清戦争に勝てた、と言われているわ

けです。

そして、そうやって一本につながったところに、そろそろ産業革命の動きが出てくるわけですから、今度はその途中で多くの労働者が見込めるような人口の多いところに、いろんな工場が作られていくわけです。結果、どうなったかという、のちの京浜工業地帯、中京工業地帯、阪神工業地帯、そして山陽地方という、水島コンビナートなどが出てきます。そういうベルト地帯が作られて行きます。

そうなれば、当然、「太平洋側こそが、今の日本を作り上げているのだ」ということになって、表日本というふうになっていったわけです。

それに対して、我が富山県を含む日本海側はどうかという、先ほど言ったように富直線が直江津まで開業して、東は東京と、西が大阪と繋がったのは、東京―広島間開業の 20 年近く後のことです。

このタイムラグが、「日本海側が表ではない」という意識に繋がっていったのです。吉幾三ではありませんが、ただでさえ日本海側と言ったら、雪国です。雪国と言ったら、暗い、寒い、まさに裏という形になっていってしまったということが言えるわけです。

富山県の第 14 代知事に浜田恒之助という人がいるのですが、この人は、「裏日本などとは、とんでもないことである。よく地図を見なさい。この地図を逆さにしたら、日本の目と鼻の先に朝鮮半島と中国があるだろう。ここをつないだら、どれだけ便利で産業が発展するだろうか」と言っています。

何のことはない、中沖知事、石井知事が言っている逆さ地図と同様で、「日本海は富山にとって中庭である」と最初に言ったのは、浜田恒之助知事なのです。

そういう発想の転換というものが、実際に出て来なければならない状態なのですが、残念ながらそれが主張されるのは、いつ頃の話かという、3 ページを見てください。

富直線がどういう状態になっていたかということは、先にそこに挙げておきました。また、念のため、見ておいてください。ある意味では、これは大変な工事であったということがいえます。

政府の方針というのは、富山で当てはめれば、「東と西を結ぶ鉄道は、官がこれを作る。北と南を結ぶ鉄道は民が作る」。だいたい、こういう形になっていくのです。なぜ、こうなったかというのは、お分かりになりますか。富山県で考えると一目瞭然でしょう。富山県の石動から越中宮崎まで、これは東西です。この間に何があるかという、5つの一級河川のほか、片貝川、小川、境川、早月川など、いろんな川があります。川があれば、鉄橋を架けなければなりません。鉄橋ひとつ架けるのに、どれだけの労力とお金がかかるのか。私が最初にふれた寺島権蔵さんの名前が未だに使われるということを見ても、大変な金

と労力がかかるわけです。

なので、金がかかる東西の鉄道は、官が作る。逆に北と南は、橋を渡ることがあまりありません。だから、こちらの方はそんなに経済力、財力がなくても大丈夫、ということで民間に任せるといったパターンになっていったというわけです。

それを受けての中越鉄道敷設ということもいえるわけです。東西に繋がる鉄道というのは、北陸本線以外に加越線しかないわけです。というわけで、加越線というのも大変な手間暇をかけて、開通したものとイえるわけです。

富山地方鉄道の父といわれる佐伯宗義さんが言った有名な言葉があります。

「鉄道は人体に例えると大動脈のようなもの」。私はこれを読んで、今、鉄道が大動脈と言えるのだろうか、そう言っている人がいるのだろうか、と思うのです。

佐伯さんはこの時、「鉄道は大動脈であり、そして国鉄の路線というものは、まさに大動脈と大静脈。本当に一番の基本のもの」と言っています。また、「それから言えば、私どもの地鉄の路線というのは、毛細血管のようなものである」とも言っています。しかし、毛細血管だって、なかったら人間は生きていけないわけです。県というものを一つの間と例えれば、ですね。

だけど、今考えたら、鉄道は毛細血管でもない場合があるのではないのでしょうか。今、大動脈というと、何が連想されるかというと、富山県で言えば、北陸自動車道でしょう。毛細血管と云えば、8号線、41号線、さらには359号、156号というふうになっていませんか。

もはや、鉄道を血管と位置づけることが、なされなくなっているのではないかと、という思いもするわけです。それをどうやって直せばいいのか、という話は、いずれ今度のシンポジウムか何かでお話されるのでしょうか。さあ、4ページを見てください。

中越鉄道敷設の発起人に、吉田茂勝、島田孝之、大矢四郎兵衛、藤井能三などが出てきます。草さんは、吉田茂勝などが中心人物ではなかったのか、と云っておられます。私もそうじゃないか、と思うわけです。その中で興味深いのは、藤井能三です。この藤井能三が何のために中越鉄道の発起人になったのか。ということです。

淡路憲治さんという人は、『中越鉄道敷設と地主層との関連』という論文の中で、藤井という人の影響力を期待したのではないかと、という具合に言っているのですが、藤井能三は明治24年、1891年に「伏木築港論」という文章を書いています。その中で「シベリア鉄道全通すれば、モスクワから7車中泊9日で

ウラジオストクへ着く。そこから海上、36 時間云々」と記しています。藤井の頭にあったのは、単に砺波から伏木までの鉄道ではなくて、その鉄道で伏木まで来て、そこからさらにシベリア鉄道などを利用して、ヨーロッパにまで市場を広げるといふ考えを持っていたということになるわけです。

これは明治 24 年、1891 年の話です。ここに、藤井能三という人がただ者ではない、という思いがするわけです。

実際に昭和 11 年、ジャパン・ツーリスト・ビューロー、今の日本交通公社が出した時刻表を見ると、欧亜連絡表というのが出てきます。「欧亜」というのは、アジアとヨーロッパを結ぶということです。

この欧亜連絡表と見ていると、「東京駅からモスクワまで 10 泊で着く」と書いてあります。10 泊というとうんざりしますが、当時、船で大西洋からヨーロッパへ行ったら、40 日間もかかったのです。

それを考えると、10 泊というのは、圧倒的に短いということになります。そういったことを考えて、藤井能三は発起人に名前を連ねたのではないか、と考えられているわけです。

だから、32 人の発起人たちは、それぞれの思い、それぞれの狙いをもって、中越鉄道を作っていこうと声を上げたのではないか、という気がするわけです。ここら辺りの詳しい話については、大正 5 年、1916 年に出された『中越鉄道開業二十年史』という本があります。県立図書館にはあるのですが、残念ながら貸出禁止になっています。見ることはできるのですが、家に帰ってゆっくりと見ることは残念ながらできないので、私は丸二日でこれを全部書き写してきました。昔の人はこうやって書写していたのだらうなあと思いながら、苦労がある程度、分かった気がしました。そういったものを見てみますと、いろんな思いで、中越鉄道が作られていったということが分かるような気がするわけです。

5 ページ目の一番最後のところを見てください。「中越鉄道の場合」ということで書いておきました。小矢部川の流域住民の反対、その次が面白いですね。

越中史壇会の機関紙『越中史壇』第 10 号の『越中鉄道史』という特別号に、越中の鉄道に関するいろんな論文、論考が全部で 20 ぐらい掲載されているのですが、その中のひとつに北林吉弘さんの「中越鉄道創業史」という論考があります。そこに大変興味深いことが書いてあります。

「旅客は金銭の貴きを知って、時間の貴さを知らず」。当たり前のことですが、鉄道というのは無料ではありません。ちなみに、10 泊するといいましたシベリア鉄道欧亜連絡は、一等が当時のお金で 660 円でした。当時の大学卒業の初任給は、1 か月約 60 円でした。いったん、ヨーロッパへ鉄道で行くとなると、大卒の会社員はほぼ 1 年分の給料全部をつぎ込んで、やっと思行けたということに

なります。

つまり、鉄道というものは、最初から、ある面、大変高いものであったわけです。

これは、どこも全部そうです。中越鉄道の運賃は、『中越鉄道開業二十周年史』に出ています。『砺波市史』にも引用して出しています。

人間というのは、歩いている分にはタダです。しかも、江戸時代までは、みんな歩くことに慣れていました。だから昔の人はみんな、歩いていました。例えば、有名な農林十号という小麦の銘柄を作った稲塚権次郎さんは、旧城端町と旧井口村の間の西明の人ですが、そこから福野の農学校まで通っていました。どれだけあったかという、往復 4 時間です。それを彼は毎日、歩いて通っていたわけです。

だけど、当時はそういうものが苦ではなかったのでしょうか。今、私に 4 時間、毎日歩けと言われると、火を噴くでしょうね。それ以前に、体がもたないでしょう。それくらいに歩くことに慣れているから、なぜ高い金を払って、そんなものに乗らなければならないのか、ということになりますよね。

北林吉弘さんは、『中越鉄道開業二十周年史』を引用して、「お金をケチって無駄な時間を過ごしていくというこんな無駄なことを分かっていないのだ」、「やがて、その時間を無駄にするということが、それこそ無駄なことだと分かってきたので、だんだん、乗る人が増えていくようになっていった」と書いているわけです。

こうやって、だんだん、鉄道というもののメリットが徐々に分かっていくことになります。結果、どうなったかという、例えば、となみ野のコメとか、城端の絹織物とか、福光の綿織物、福野の麻織物といった沿線のいろいろなものが、どんどん大量生産されることによって、それを伏木の方へ積み出しに行くことになります。藤井能三の理想から言えば、それがさらに海外市場に、というような形で、大量生産が可能になっていったのです。

もうひとつ、資料で見れば、何が分かるかという、となみ野というのは、どちらかという、大規模な工場、工業というものがあまりなかったところです。

でも、もう少し後、産業革命が完全になされた後になりますと、となみ野の場合は、例えば、資本金 5 万円以上の大規模な工場というものが、ぽつぽつと作り出されていくことになるわけです。中越鉄道が存在しなければ、それすらもひょっとしたら、ありえなかったかもしれないということが言えるわけです。

ただ、そこら辺りをなにかで証明できないかと、『富山県統計書』という資料などで調べてみたのですが、残念ながら、となみ野だけでなく県単位での変化しか書いてありませんでした。例えば、県単位での工場従事者、つまり労働者

の変遷を調べてみましたら、明治 42 年には富山県全体の工場労働者は約 7,800 人でした。中越鉄道が開通から 10 年ぐらい経った時で、これだけです。

それが、第一次世界大戦後の大正 9 年になると、約 13,000 人になります。昭和に入ったら約 15,000 人になります。間違いなく、産業革命が完成する過程で、工場労働者が増えています。工場労働者が増えるということは、工場が増えていることになります。

あとは、養蚕戸数と生産高というものでも、ある程度、見えてくるような気がします。蚕を飼って生糸を生産する家というのがどれくらいあったかという、日清戦争が始まった明治 27 年には約 15,800 軒でした。それが、日露戦争が始まる明治 37 年には 25,000 軒になっています。生糸の原料である繭をどれくらい作っていたかという、明治 27 年に 17,000 石、それが明治 37 年に約 21,000 石に増えています。

こういう数字から、あくまで推定にしかすぎませんが、中越鉄道が作られる経緯の中で、おそらくは、となみ野もその中に入っており、県レベルでは間違いなく工業化、産業革命が進んでいたということが言えるのではないか、と思います。

くどいようですが、今日のお話というのは、あまり根拠のある内容ではありません。これを機会に少し腰を据えて、となみ野と産業革命、中越鉄道が果たした役割が、具体的にどういったものであったのかを、もう少し詳しく調べてみたい、と思っています。いつか機会があれば、その成果を皆さんにお聞かせすることができれば、と思っております。

以上で、私のお話を終わらせていただきます。長時間、ご清聴、ありがとうございました。