

二〇一〇年十二月 山陰研究 第三号 抜刷
島根大学法文学部 山陰研究センター

鉄道敷設法成立以前の山陰地域における鉄道敷設運動

沼本 龍

鉄道敷設法成立以前の山陰地域における鉄道敷設運動

沼 本 龍

(松江市教育委員会文化財課)

摘 要

近代の山陰地域（鳥取県・島根県）における鉄道敷設運動については、これまで詳しく明らかにされてこなかった。そうした研究動向を踏まえ、本稿は第一に、鉄道敷設法（一八九二年）成立以前の山陰地域における鉄道敷設運動の実態を、地元新聞や請願書などを用いて解明した。また、この時期は第一次鉄道熱期、すなわち企業勃興期であり、日本海側地域と太平洋側地域の地域格差（「裏日本」化）が徐々に明確になっていく時期でもあった。そこで、第二に、鉄道敷設運動に関わった人々には、そうした山陰地域の状況と課題に関するいかなる認識があったかを考察した。

キーワード・鳥取県、島根県、鉄道敷設運動、第一次鉄道熱、地域格差

はじめに

本稿は、鉄道敷設法^①（一八九二年八月二日公布、法律第四号）成立以前の山陰地域（鳥取県・島根県）における鉄道敷設運動の実態を解明し、その特徴を明らかにするものである。そして、その作業を通じて、鉄道敷設運動には山陰地域の状況と課題に関するいかなる認識があったかを考察するものである。

山陰地域の鉄道敷設運動に関する研究については、全国的な研究水

準からの遅れは否めない。筆者はそうした研究の遅れを取り戻すべく、「島根県における鉄道敷設運動の出発」^②（以下、前稿と略記する）において島根県における鉄道敷設運動の起源を明らかにした。そして、そのなかで鳥取県の状況にも触れ、鳥取県では島根県より早い時期から活発な鉄道敷設運動が展開されていることを明らかにした。しかし、鳥取県の状況については、『山陰新聞』（本局・島根県松江）のみでの分析となり、実態解明としては不十分であった。

そこで、本稿では、新たに鳥取県内の新聞も史料に用いて鳥取県に

おける実態を明らかにし、それと前稿での成果（島根県の実態）とを総合することで、山陰地域における鉄道敷設運動の特徴を明らかにしたい。その際、行論上、前稿の内容と若干の重複があることをあらかじめお断りしておく。

さて、本稿では対象とする時期を、山陰地域で鉄道敷設への関心が高まる第一次鉄道熱期（一八八六年）⁵。この意味内容については後述する。から鉄道敷設法の成立前年の一八九一年までとする。というのは、山陰地域に関していえば、鉄道敷設法成立の前後で研究の蓄積に大きな差があるからである。すなわち、成立後の同法に記載された陰陽連絡線については、第一期線の比較線決定をめぐる各地域（路線）間の競合状況や、その際に作成・提出された陳情書類に関してはこれまで詳細な研究がなされてきた³。その一方で、同法成立以前の地域での動向については、その実態はほとんど明らかにされていない。この点についていえば、第三議会で成立した同法が、陰陽連絡線の第一期予定線の路線を確定しえず、複数の比較線を提示するという曖昧なものにならざるをえなかった要因の一つは、同法成立以前の地域での鉄道敷設運動にあると思われる。帝国議会における同法の審議に、代議士を通じて地域のいかなる意向が反映されたかを明らかにするためにも、地域での実態解明は必要不可欠な作業である⁴。以上が第一の課題である。

第二に、山陰地域の鉄道敷設運動の実態解明を通じて、そこに込められた山陰地域の発展の期待や、そこからうかがえる地域の状況認識を明らかにしたい。老川慶喜氏は、企業勃興期（＝第一次鉄道熱期）には、鉄道が及ぼす効用が一般の人々にもかなり認識されていたと指摘している⁵。鉄道敷設運動に関わった人々は、そうしたことを念頭に、各地域独自の課題を模索していたことであろう。

この点を山陰地域についていえば、この時期、徐々に明確になっていく地域格差（「裏日本」化）の形成が問題となる。阿部恒久氏は、「裏日本」が形成されはじめるのは松方デフレ期の一八八四年から一八九一年であるとし、「裏日本」化とは日本の近代化＝資本主義形成の一環であったと述べている⁶。

本稿では、その分析の出発点として、第一次鉄道熱のさなか、いまだ「鉄道」云々の声だに「聞かない山陰地域に向けて、一八八八年に『鳥取新報』で連載された論説「山陰道鉄道論の概要」に着目したい。そして、鉄道敷設運動における地域格差問題の論じられ方の行方を、その他の請願書等も参照して追っていきたい。

以下、本稿で用いる史料は、島根県の『山陰新聞』、鳥取県の『鳥取新報』、『鳥取新聞』などである。なお、鳥取県の新聞が欠号の時期は『山陰新聞』で補った。

第一章 『鳥取新報』による「山陰道鉄道論の概要」の連載

第一節 第一次鉄道熱と「山陰道鉄道論の概要」

一八八一年（明治一四）から始まり、農村に深刻な不況をもたらした大蔵卿・松方正義によるいわゆる松方財政は一八八五年にほぼ一段落した。それに伴い一八八六年以降、金利の低下や輸出急増などにより景気は急速に回復し、日本経済はいわゆる企業勃興の時代に入った。企業勃興の中心は紡績業、鉱山業と並んで鉄道業であった。日本鉄道（一八八一年二月創立）や阪堺鉄道（一八八四年六月創立）の好成績も後押しとなり、全国各地で鉄道計画が起り、関西・山陽・九州・

両毛・水戸など多くの鉄道会社が相次いで設立された⁽⁷⁾。この時期の鉄道会社設立ブームを鉄道史においては第一次鉄道熱（一八八六～一八八九年）と呼ぶ。ただし、一八八五年から一八九二年までに出願された私設鉄道は五〇社にのぼるが、実現にこぎつけたのはわずか一四社にすぎず、この時期の私設鉄道会社は収益の見通しもない投機的な計画が少なくなかった⁽⁸⁾。

老川慶喜氏によると、一八八〇年代初頭には犬養毅が主宰する『東海経済新報』と田口卯吉の主宰する『東京経済雑誌』が鉄道敷設をめぐって激しい論争を展開しており、鉄道の国民経済や地域経済に及ぼす効果については、地方名望家たちに広く認識されていた⁽⁹⁾。老川氏は東北鉄道計画に対する飛騨地方の名望家を事例に、それを明らかにしている。しかし、全国的な鉄道熱とは違うものの、鉄道の効用のとらえ方には地域差があるのではなからうか。当然そこには各地域の実情に即した課題や議論があったと思われる。それらを明らかにするためには、地域にとつて身近な情報媒体である地元新聞に着目する必要がある。

一八八八年三月一日から四月六日、『鳥取新報』において「山陰道鉄道論の概要」(以下、「概要」と略記)が、計一回にわたって掲載された⁽¹⁰⁾。この「概要」とは、筆者である「記者」(氏名不詳。以下、括弧を省略)が、京都と下関を東西の起点として鳥取・島根両県を含む日本海側地域を東西に縦貫する「山陰鉄道」の効用と敷設の必要性を論じたものである。

「概要」の記事連載の日付、各回の項目の一覧は【表】の通りである。表の①～④は論説「概要」を発表した理由や「山陰鉄道」の敷設を必要とする理由であり、⑤～⑧は予想される反論と、それに対する答え

【表】『鳥取新報』論説「山陰道鉄道論の概要」の連載日・項目一覧（いずれも1888年）

	掲載日	表題	項目	備考
①	3月11日	山陰道鉄道論の概要	「今日の気運は鉄道布設に傾けり」	
②	3月13日	山陰道鉄道論の概要二	「山陰道鉄道論の概要と題する所以」 「山陰全道の鉄道輿論を喚起せざるべからざる所以」	
③	3月17日	山陰道鉄道論の概要三	「山陰道鉄道論を起す所以」	「第一理由」、「第二理由」
④	3月19日	山陰道鉄道論の概要四	「山陰道鉄道論を起す所以の続き」	「第三理由」
⑤	3月21日	山陰道鉄道論の概要五	「仮定反対説」	【反対説】山陰鉄道計画は山陰全道での合意（【同意】）を得ることはできない。
⑥	3月23日	山陰道鉄道論の概要 ^(マ) 五	「仮定反対説の続き」	【反対説】山陰全道を貫通させるのは、起工の困難さと経費の問題からして不可能。 【反対説】軍事的な要請を満たすには地勢上工費がかさむ（資本は限られている）。
⑦	3月27日	山陰道鉄道論の概要七	「仮定反対説のつゞき」	【反対説】山陰鉄道は時期尚早（「物産蕃殖」の日を待つて敷設すべき）。
⑧	3月29日	山陰道鉄道論の概要八	「仮定反対説のつゞき」	【反対説】地域の豊富ではない資金を大事業に投入することはできない。
⑨	3月31日	山陰道鉄道論の概要九	「山陰鉄道の里数及其資本の事」	
⑩	4月2日	山陰道鉄道論の概要十	「山陰鉄道の里数及其資本の続き」	
⑪	4月6日	山陰道鉄道論の概要十一	「結論」	

である。⑨・⑩は、「山陰鉄道会社」計画の事業規模や資本調達について論じている。以下、本稿では「大要」各回の引用先の表記に関しては、注の代わりに【表】中の番号(①～⑩)を付けていくこととする。

この論説は「鉄道布設の方法を講ずる」のではなく、「鉄道布設の輿論を喚起すること」(⑩)を今日の急務としたものであるが、「山陰鉄道会社」の設立計画にまで話は及んでいる。こうした内容と規模の論説は同時期の島根県(『山陰新聞』)には見られず、まとまった形で山陰地域における鉄道評論としては、「大要」はおそらく初めてのものだったと思われる。そして、記者は鉄道敷設の議論が今や「甚だ喧しく殆んど日本全国の輿論」となるなか、「鉄道云々」の声すら聞かないのは「唯だ我が山陰の一道あるのみ」であるとして、山陰地域の鉄道輿論を喚起すべく「大要」を発表したとしている(①)。したがって、本稿では、この「大要」の発表を山陰地域における鉄道敷設運動(議論も含めた)の出発点としてとらえたい。以下、本稿では「大要」について、工費概算や鉄道の軍事上の利点の問題には深くは立ち入らず、鉄道敷設運動、地域格差問題を軸に論じていく。

なお、この「大要」がこの時期に発表された要因としては、全国的な鉄道熱の動向に加え、山陽鉄道会社計画(神戸～下関間)の進展が考えられる。すなわち、「大要」発表直前の一八八八年一月四日、山陽鉄道会社に私設鉄道条例による免許状が下付されており、後述するように「大要」には山陽鉄道計画を参考にして考察された箇所が多く見られるからである。

第二節 「山陰道鉄道論の大要」の内容

(1) 記者の見た山陰地域と鉄道熱

「大要」連載初期の①・②では、「大要」を発表した理由が述べられているが、そこから、記者が鉄道熱の状況をいかに見ていたか、そもそも、山陰地域はいかなる状況にあったのかが見て取れる。

記者によると、鉄道敷設の「談」は「甚だ喧しく殆んど日本全国の輿論」であり、各地の有志は鉄道敷設の計画に着手していた。しかし、今日において「鉄道云々の声だに聞かず、恰かも風雨何れの地にある乎と謂はぬ斗りの有様」は「五畿六道」中、「唯だ我が山陰の一道あるのみ」であった(①)。それに対して、記者は「諸事万端総べて他に後る、は我が山陰道の持前」と、厳しい評価を下している(①)。

以上のような山陰地域の状況を打開するために「大要」が必要であった。記者は、「本編には只だ山陰道鉄道論の大要」を述べ、「今日は先づ山陰全道の鉄道輿論を喚起するを以て急務」とし、詳細な議論は後日に譲るとしている。その理由は記者によると「山陰道鉄道」の将来性にあった。すなわち、「山陰道鉄道」は、政治上・商業上・兵略上から見ても「最とも必要欠くべからざるの業」で、創業の当初は収益が出なくとも「将来ハ必ず洪利あるべき」事業であった。ゆえに「早晩是非に」敷設すべきであった(以上②)。

そして、記者の「願ふ処」は「山陰道の人自から相結合して山陰鉄道会社を組織」することであった(②)。それは「起業上特別の便利」を得るのもちろん、「将来の利益」を「他方人」(山陰地域以外の人々)に奪われないためである。それは何故か、記者は「進取を競ふ」今日、すなわち企業勃興期である今日を「進取の社会」と表現し、次のよう

に説明している(②)。

世間少しく時務を知れるの徒は常に虎眼鷹目^(を脱カ)以て進取の旗を翻さんと睥睨する際なるが、故に若し前途に利益あるの事業之れあることを発見せば地の遠近資金の多寡を問はず、即時に計を決して進取の旗を樹つることを猶予せざるなり、且つ果して将来に利益ある事業なるを確認せば、固より一時の利害目前の得失の如きは敢て其の問ふ処にあらず、即ち今日の社会たる概して此の如き勢の社会なれば、苟くも興業殖利の業に志す徒は、須らく所謂臥槽^(臥槽カ)の下他人の軒寝を許さざる事に念慮を注ぎ、以て利益を他人に横奪せられざるの計を為すこそ甚だ肝要なれ(以下、読点は引用者)

今や企業勃興期という空前の企業投資ブームの状況下にあり、各地で様々な計画が起こっていた。「鋭敏なる世の興業家」は一攫千金を狙っており、有望な事業をめぐっては一刻の予断をも許さない。記者は、先述の山陽鉄道会社計画が起こった「一原因」は、この事業を「他方の人々に奪はるべしとの懸念」を山陽道の有志が抱いたことにあると述べている(②)。

鉄道敷設は山陰地域の発展の好機であった。しかし、山陰地域の人々の「有様」は、彼らの眼前の利益(「山陰鉄道」)さえも他地域に「横奪」されかねないという危惧を記者に抱かせる体のものであった。急速に資本主義化が進むなかで、記者は山陰地域の利益を第一に考え、山陰地域の人々が主役となった同地域の発展を展望していたのである。

(2)「山陰道鉄道論を起す所以」——「山陰鉄道」の効用——

次に、③・④で述べられている三項目の「山陰道鉄道論を起す所以(理由)」について検討する。①・②で「輿論」喚起の必要性を説いて

おり、それ自体「所以(理由)」といえるが、③・④で挙げられているのは、「山陰鉄道」が地域や国家にもたらす効用である。

第一は、「大要」の軸ともいふべき論点であるが、鉄道で運輸交通の便を改善することが「大に物産を蕃殖するを得べく、以て大に人智の開發を進速ならしむる」ことができるというものである(③)。①で山陰地域の状況は次のように説明されている。

一般に萎靡不振を極め、物産多からず、資本饒かならず、一言之れを掩へは、実に荒涼肅殺鞞院落の衰状ある、夫れのみか地勢北方に僻して峨然たる山脈□東西南北に延き、中に数線の大河巨流ある等、実に鉄道布設の事ハ思ひも寄らざる事

山陰地域の経済的な不振が指摘されているが、「山陰鉄道」は「間接に直接に有形に無形に、大に我が山陰全道を益し、又大に国家を益す事業であるとしている(①)。鉄道が山陰地域の不振脱却の手段となるという訳であるが、重要なのは、「山陰鉄道」によって交通を改善し、「何事も他道の後に瞠若たりし陋観を一洗して、将さに他道と輸贏(輸贏)勝負——引用者注)を争ひ得るの活澆^(マダ)位置に進む」(③)と述べている点である。すなわち、「何事も他道の後に瞠若たりし陋観」(傍点引用者)とあるように、先に述べた山陰地域の「衰状」が山陰・山陽の地域格差として認識されていることである。

記者によると、山陽と山陰は「其観を異にする恰かも別天地の如きもの」があった。山陰と山陽を比べると、「其面積戸数及人口等の点に於て、山陰は則ち山陽の半数に及ばずと雖ども、而かも山陽山陰等しく八ヶ国を有し、且つ等しく中帯の日本国の西部にありて、僅かに腹背をなし寒暖を異にするのみ」であった(③・⑤)。それでは、何故山陰の「人智」・「物産」は山陽に遠く及ばないのか。それは、記者によ

ると「運輸交通の道に便不便の別」があるために他ならない。山陽は、「地理上自然の便利を有し、海運に陸運に甚だ自由なるもの」がある一方、山陰は、「地理上自然の便利を欠き、連山一帯三方を塞ぎ、北の方僅かに海に瀕すと雖ども、良好の港湾なく、海運に陸運に凡べて甚だ自由ならざる」状況であった。「運輸交通の便不便は大に人智の開否物産の殖否に関係」があり、山陰地域の不振は鉄道敷設によって打開する必要があった（以上③）。

また、「運輸の道は人間百事の利源」⑦であり、このことを、交通機関の改良によって発展を遂げたイギリスとアメリカの事例に基づき説明している⑦。そして、記者は「世界列国中に於て最近の新開国」であるアメリカを例に、鉄道は後進地であるほど、その威力を発揮するとし、「大要」連載後の論説で次のように述べている¹⁵。

鉄道は之れを往来頻多、商売繁昌、物貨輻湊の土地に布設するこそ著るしく公私の利益を感じるものなれ、之れを往来稀少、商売不振、産業萎靡の土地に布設したりとて更に利益あるべからずとハ世人の往々想像する処なれども、其実際は全く然らずして却つて後者の方其利益著るしく前者の方其利益著るしからざるの結果ある（中略）、後者の土地即ち夫の諸事萎靡を極むる避地^{マヅ}に之を布設して其利益の著るしきものあるこそ実に鉄道其もの、固有する処の効力なればなり

このように、記者には鉄道事業に対する絶大な期待と確信があった。一八八〇年代後半の時点で山陰地域の立ち遅れにつき、これほど明確に認識されていること、そして、鉄道が単なる地域開発の手段のみならず、地域格差是正の手段として位置づけられていることは、特筆に値する。

次に、効用の第二は、「山陰鉄道」が山陰地域の利益のみならず国家全体の利益ともなるという点である③。鉄道事業において「国家永遠の利害得失に着目」することは最も重要であり、それゆえに「其地々々の短線鉄道」は、将来の「全国貫通の一大幹線」に大いに妨害を与え、「国家永遠の利」とはならないとされる。この点からも「山陰鉄道」は京都を起点として山陰地域を東西に縦貫して下関に至る大路線とする必要があった。

第三は「山陰鉄道」のもつ軍事上の利点である④。記者によると、既存の「日本諸鉄道」は「兵事上概して不利」であった。すなわち、それらは有事の際に敵の攻撃によって遮断され、各鎮台は孤立無援の状態となる恐れがあった。そこで、「山陰鉄道」は「兵事上究竟の要害鉄道」となる必要があった。そもそも海岸付近まで山がちな山陰地域の地形上、海岸沿いの路線を選ぶのは「難中の難」であり、殊更に海岸沿いの路線を設定することになるといふ。そうすれば有事の際に敵艦からの攻撃を免れ、さらには大阪・広島の両鎮台の連絡をも補う効果もあるとした。

以上、「大要」が指摘する「山陰鉄道」の三つの効用を見てきたが、第一・第三の効用は山陰地域の地勢や経済の状況に即した内容といえる。

（3）「山陰鉄道会社」計画

記者は、これらの効用を備えた「山陰鉄道」を、私設鉄道（「山陰鉄道会社」として実現するべきとし、⑨・⑩でその計画の概要を述べている。記者の考える「山陰鉄道会社」は資本金「概ね」一七〇〇万円、

路線延長四〇〇マイルの事業である(⑨)。これは山陽鉄道会社の計画を参考に記者が推算したものであった。しかし、記者自身、「元來疲弊を極めたる山陰道より此の金額を募集せんこと、実に是れ望外の事と云はざるべからず」(⑨)と述べている。それでは、資金募集はいかに行えばよいのであろうか。記者の考える方法とは、一〇ヶ年の事業とした場合、まず、資本金一七〇〇万円を一〇年(一〇期)に分割し、一年あたり一七〇万円ずつを募集する。次に、その一七〇万円を山陰「七ヶ州」で分割して、「一ヶ州毎に年々二拾四万二千余円づ、を募りて十ヶ年に都合一千七百万円」の資本を募集するといふものである(⑩)。さらに、記者は鉄道を必要とする度合いに応じて、地域ごとの資本金の分担額を調整することも想定している。

記者は以上のような方法を採用すれば、一七〇〇万円という募集金額は「莫大」であるが「世人の想像するが如くにあらず」と述べている(⑩)。なお、山陰地域だけでは資金が不足する場合は、政府からの補助や山陰地域外からの投資を要請することもあり得るとしている(⑩)。

(4) 鉄道敷設運動

ところで、こうした計画を実現させるためには、山陰の各地域の間での合意形成が当然必要となる。この点について、記者は⑤(「仮定反対説」への反論)で、山陰地域全体での合意形成は可能であると指摘している。鉄道敷設をめぐる地域の合意形成の問題は、このあとの山陰地域の鉄道敷設運動を考へる上で極めて重要な論点となる事柄なので、記者の見解をここで詳しく確認しておきたい。

記者は⑤において、山陰地域のなかには、鉄道敷設に「左ほどの必要を感せざる地方」があることを認めた上で、「同意地方」は多数で

「不同意地方」は少数と予想している。その理由は次の通りである。

何となれば、山陰各地方の人々、久しく山陰地方の振はざるを慨歎する者なれば、若し山陰鉄道布設の談を聞かば、必ず山陰の衰状挽回上必要なりとの感を起して、欣々之れに應ずればなり。山陰地域の「衰状」といふ現状を前に、その克服のために山陰地域は一つになれるという考えである。さらに、こうした「大事」のためには少数意見(「区々の小節」)に拘わることとは出来ないと言断している。何故なら、山陰鉄道は「大に國家を益し又た大に山陰道を益する」からである。そして、記者はさらに次のように述べている(⑤)。

所謂山陰鉄道を必要とせざる山陰一二地方も亦た、此の如く既に山陰道の人民たる上は、設(た)ひ法律上の義務ハなくとも、徳義上必ず同意せざるべからざる義務あるべし、之れを如何んぞ、自己の居住する地方の利害のみに着目して、山陰全道の利害を度外視して可ならんや

これは山陰地域に居住する以上、山陰の利害に関わる問題には「徳義上」同意する「義務」があるという、記者の山陰地域一体論ともいふべき指摘である。立ち遅れた山陰という認識が定着しているのであるが、それが山陰地域の結集の要素として浮上してきているといえる。そして、記者は「大要」の最終回にて地域の有志(「論者」)に向けて次のように「切望」している(⑪)。

願くは一層の奮発心を起し、深く自から信じて山陰鉄道の首唱者となり、率先者となり、山陰各州を奔走して、或は同感の士を招き、又或ハ遊説を試みて、以て全道の鉄道輿論を造出せんことを、將た山陰道の人にして常に山陰の、他道の後に瞠若として振ふ能はざるを慨歎するの士ハ(中略)須らく筆に口に齊しく山陰鉄道

の起さざるべからざる所以を唱導して、以て心力を輿論喚起の事に尽さん事を

ここで記者のいう「論者」とはいわゆる地方名望家層をさすものと思われる。それでは、以上のような記者による「大要」の発表という試みは、地域の有志者に対していかなる影響を与えたのであろうか。

早速、「大要」連載中の三月二十五日に、鳥取での政談演説会において、県会議員（気多郡）の中島孝治が「山陰鉄道論」の演説を行った模様である。⁽¹⁶⁾ 続いて、同月二十六・二十七日の倉吉町での政談演説会において県会議員（久米郡）の山瀬幸人が「山陰鉄道論」と題する演説を行っている。⁽¹⁷⁾ これらについて、記者は「大要」の最終回で、「何んぞ凶らん本編の紙上に登りし以来、早くも二三の同論者を出し、而して是等の論者ハ、往々公衆に向つて、山陰鉄道の起さざるべからざる所以を説き、暗に記者の本編に声援を与へたる事誠に予期外の事」と感想を述べている⁽¹⁸⁾。なお、この山瀬であるが、後述するように、鳥取県での鉄道敷設（特に倉吉起点の路線）に向けて、地域と帝国議会の双方で尽力していく人物である。

しかし、これらはむしろ例外的なもので、他に目立った動きはなかったようである。それは、新聞報道から有志の動きが確認できないことや、『鳥取新報』が「大要」に続き、五月から「山陰鉄道論をして竟に立消に属せしむる勿れ」という論説を五回（五月二十四日・二十八日・三〇日、六月一日・五日）にわたり連載している点に示されている。そのなかで記者は、「山陰鉄道論の大要」の発表により、山陰鉄道のことには「意外にも忽ち有志者間の一問題」となるも、すぐに熱が冷め「殆んど馬耳東風毫も亦た奮発の色なきもの、如き」状況となったと述べている（五月二十四日付）。そして、有志者に対しては「沈着の風装を為

すが如き事をば止めて断然山陰鉄道の首唱者となり、以て一日も速かに山陰鉄道論をして実地の問題たらしめんことを切望」（同日付）している。

記者は、有志者に「首唱者」となるべく再三檄を飛ばしたが、そのかいむなく、「大要」に対する反響は地域においてほとんど見られなかった。新聞に県内での鉄道敷設運動の関連記事が確認できるようになるのは翌年以降である。しかし、いまだかつて「鉄道云々の声」すら聞かなかった山陰地域においては、「大要」の発表は鉄道敷設運動にとって大きな一歩であったといえる。

山陰地域が交通不便により不振に喘いでおり、鉄道によってそうした地域格差を是正するという議論は、その後長期にわたる山陰地域の鉄道敷設運動なかで、幾度となく目にする事となる。地域の鉄道敷設運動の萌芽的段階で既にそうした議論が見られるのであるが、ここでは、山陰地域の人々自らによる起業（私鉄計画）を通じた地域格差是正策が論じられている点に注意しておきたい。また、地域格差問題にせよ山陽鉄道計画にせよ、「大要」は全体として、山陽地域の動向を強く意識し、それに影響された内容であるといえる。

第二章 第一次鉄道熱期の鉄道敷設運動

第一節 一八八九年の鳥取県における鉄道敷設運動

企業勃興は一八八九年にピークを迎えるが、鉄道熱もこの年ピークに達した。前章で登場した記者が待ち望んだ、山陰地域の有志による本格的な鉄道敷設運動が展開されるようになるのは同年のことである。

前稿で明らかにしたように、鳥取県では同年に鉄道敷設運動が活発に展開されていた。一方、島根県では、『山陰新聞』を見る限り、各地での鉄道計画の情報が新聞報道で伝えられるものの、地域における鉄道敷設に向けた具体的な動きはほとんど確認できなかった。同県での本格的な鉄道敷設運動の開始は、鉄道熱後の一八九一年以降である。ここに山陰地域の大きな特徴の一つがあるといえるが、本章では、前稿で十分に明らかにできなかった一八八九年（厳密には一八九〇年一月まで）の鳥取県での鉄道敷設運動の実態を明らかにしたい。

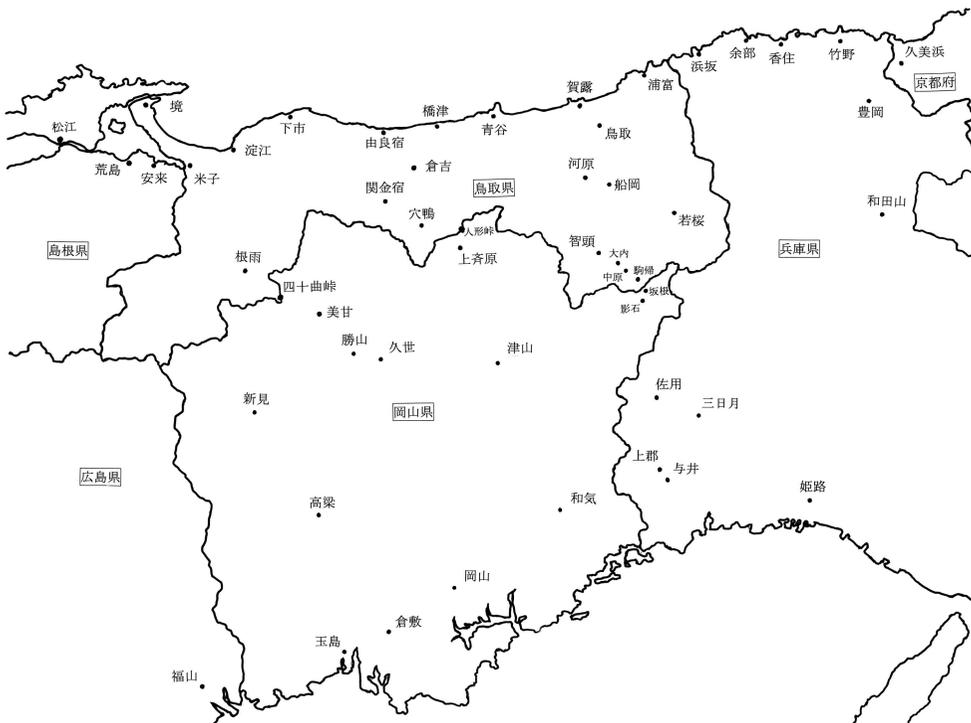
今回、『鳥取新聞』を併せ検討した結果、当該期の鳥取県において計六路線の鉄道敷設運動が確認できた。これらは全て私鉄計画であったが、一八九〇年の恐慌で全て頓挫してしまう。本章では、それらを路線ごとに県西部から順に明らかにしていく。なお、主要地の位置については【地図】に示しておいた。

(一) 米子～玉島間

第一は、米子～日野郡～高梁～玉島間である。これは山陰と山陽を結ぶいわゆる陰陽連絡線である。その計画は会見郡米子と浅口郡玉島（現倉敷市）の有志が中心になって進めていた¹⁹で、鳥取・岡山両県知事も「頗る此計画を賛成し居れり」とも報じられている²⁰。一八八九年七月二日には、浅口郡の県会議員である辻英一・板谷九郎と、会見・日野両郡有志が米子で協議を行っている²¹。辻と板谷は「備伯鉄道」なる会社の計画を携えて来県していた²²。そして、二人の語ったその計画とは次のようなものである²³。

二氏の話によれば、愈々諸方の賛成を得る以上ハ、山陽鉄道会社の常議員たる岡山県人難波二郎三郎氏を惣代として上京せしめ、

鉄道敷設法成立以前の山陰地域における鉄道敷設運動（沼本 龍）



【地図】 鉄道敷設運動関係主要地（山陰東部）

技師の出張を請ハしめ、実地測量を遂げたる上にて、何れにか然るべき線路を決定する予定にて、且創業当初は恐らく利益も少なき事なるべければ、政府に幾分の補助を請ふ覚悟なりと云へり。この備伯鉄道会社計画については不明な点が多いが、同社の資本金は四五〇万円と報じられている²⁴。また、十一月二日の報道では、工事は帝国工業会社に委託するとされ、同社の小田川（全之）工士が「已に測量に着手中」と報じられている²⁵。米子を起点に、岡山県の備中地域を南北に貫くこの路線は、現在のJ R 伯備線を思い起こさせる。

（2）米子↷根雨↷勝山↷津山↷和気間

第二は米子↷根雨↷勝山↷津山↷和気間で、「西伯線路」と称された²⁶。この路線をめぐっては、九月三十一・三二日に、津山の「東線設計事務所」に雇われた技師・小田川全之が鳥取・岡山両県境の四十曲峠を測量している²⁷。その踏査結果は津山の「陰陽鉄道設計事務所」に報告された²⁸。そして、九月二十四日、伯耆（日野郡）・美作（真島・大庭・久米北条郡など）の有志による集会在岡山県勝山で開催された²⁹。この集会は小田川技師によって米子↷勝山間の踏査（「米子より勝山間鉄道布設工事設計見込」）が一段落したことに基づいているようで、集会では、米子から日野郡根雨宿を通り美作方面へ向かう、「国道線」を経由することが決定された。また、日野郡を通じて会見郡を「同意賛成」させ、日野・会見「両郡一致賛成の上ハ協力して」鳥根県に遊説し、計画に「賛成」を得ることなどが申し合わされた。このように、「西伯線路」の敷設運動の拠点（「事務所」）は津山にあったようであるが、計画は岡山・鳥取両県有志の連携のもと進められていた。

なお、先述の小田川技師の工事設計によると、鳥取・岡山両県境の

四十曲峠にトンネルを掘るとしている³⁰。この日野郡根雨↷四十曲峠↷勝山↷津山という路線は、いわゆる「出雲街道」に沿ったものである。この第二の計画のうち、米子↷根雨↷勝山↷津山間は、一八九四年五月に設立される中国鉄道株式会社の子定線（未成線）となる³¹。

（3）米子↷倉吉↷津山↷岡山間

第三は米子↷倉吉↷津山↷岡山間である。このうち、久米郡倉吉↷津山間については河村郡穴鴨から人形峠を経由、もしくは久米郡関金宿を経由すると報じられている³²。このなか、岡山↷津山間は中国鉄道によって一八九八年一二月に開通する。また、倉吉↷関金間も一九四一年（昭和一六）五月に倉吉線の区間として開通する（一九八五年三月廃線）。

さて、この第三の路線も米子を起点とするが、実は先述の第一の路線（米子↷玉島間）と激しく対立した路線であった。一八九九年七月二一日、鉄道をめぐってかねてから「甲乙二派に分れ」ていた伯耆（鳥取県西部）六郡の有志の方針を一致させるため、門脇重雄（渡村、現境港市）・大塚誠太郎（米子町）・持田貫一（大國村）・船越政鏡（原村）ら会見郡の四県議（同年秋季選出）が発起者となり、米子町で伯耆六郡有志懇親会が開かれた³³。ところが、懇親会では「甲論（米子↷倉吉↷津山↷岡山間）を主張する東部四郡（汗入・八橋・久米・河村）の有志者と、「乙論（米子↷玉島）を主張する日野・会見両郡の有志者が互いに譲らず、懇親会発起者の思惑とは裏腹に「分離」という事態に陥った。なお、会合では「甲論」について、山瀬幸人が線路実測の説明を行っている。一方、「乙論」主唱者には、鹿野悠、三谷水哉、目次平次郎、馬淵定正（米子）の名が確認できる。この第三の路線（「甲論」）

については、おそらく八月頃、津山に「備、作、伯（日野会見を除く）三国有志者の相談会」が開設されたようである。³³この会では、「相当技師を聘雇して線路を実測せしむる」ことが決定された。

こうした各路線間の対立はほかにも見られる。³⁵先述の第二の路線である「国道線」支持派は「西線（米子→玉島間）」との対抗上、「東線」支持派（倉吉→岡山間と思われるが不詳）と協力するようになる。一〇月二二日に津山で開かれた線路確定会議において、「西線即玉米鉄道線に對すれば、則ち此二線（東線及国道線）の党派的問題ならざることなれば、之に備ふる為め津山より備前和気迄に共同して布設を出願」することが決議された。一方、これに対抗するため、「西線」側は小田川技師を雇って路線の実測を行っている。こうした激しい対立に象徴されるように、この年の鳥取県の鉄道敷設運動は活況を呈した。

これまで、三つの計画を見てきたが、米子はそれらの陰陽連絡線計画の起源地であり、それに加え、山陰鉄道会社計画（舞鶴→鳥取→松江間、後述）の予定線上にあった。七月一〇日付の『鳥取新聞』（「米子通信 鉄道一件」）は、米子には「米子玉島間の鉄道を利なりと云ふ者」、「舞鶴松江間の鉄道を利なりと云ふ者」、「二鉄道とも同地商人の為めには余り利ならずと云ふ者」の「三派の議論」があると報じている。このように、米子はこの年の鉄道敷設運動の一大拠点地であった。

（4）鳥取→智頭→佐用→与井間

第四は県東部の、鳥取→智頭→佐用→与井間である。他の計画に比べてその動きが新聞記事に現れるのが遅く、一八九〇年一月、『鳥取新聞』に「山陰鉄道」として詳細な計画書が掲載される。³⁶主な経由地は、鳥取→智頭→大内→中原→福原→駒帰→（以下、岡山県）坂根→影石

→小原→（以下、兵庫県）釜坂→中山→大島→仁方→佐用→与井（千種川左岸、上郡村の南東）である。また、工費予算の概算は鳥取県庁の田川県属（田川敬勝か）の調査に基づくものであった。³⁷そして、計画には鳥取市の有志が係わっていることが確認でき、同紙は「今度当市の有志家が愈々熱心に従事する事に相談一決したる」と報じている。その事務委員には秋山忠直（県議、智頭郡）、石原常節（同、邑美郡）、林昇造（同、八上郡）が就任している（この三名の住所は鳥取市である）。この鳥取→与井間の計画は、途中、岡山県美作地域の東北部を通過するが、鳥取から現在のJR因美線と智頭急行智頭線を経由して、上郡に至る路線に極めて近いといえる。

ところで、このように一八九〇年の年明けから鳥取の有志を中心に鳥取→与井間の鉄道敷設の運動が盛り上がるが、これは先に述べた伯耆での動きといかなる関係にあったのであろうか。一月一日、鳥取市川端四丁目翠松軒において鳥取と伯耆の有志の間で協議が行われた。³⁸鳥取の有志は、先述の事務委員の三名と山中祥曹、吉村貞次郎らである。一方、伯耆の有志は山瀬幸人、谷尾甚三（県議、汗入郡淀江宿）、山本春蔵（同、河村郡西郷村）である。議題は鉄道敷設をめぐる両地域間の意見調整であったと思われるが、その席で伯耆の有志の三名は次のような主旨の意見を述べたとされる。

鉄道事業の計画は、昨年以來、備作有志者等と共に奔走約束する処あるのみならず、今日迄は因伯有志者が、其事業の計画を共にしたるも、今日に於てハ、線路の選定上、或ハ個々分離して其目的を合同すること能はざるやも知るべからざる時機ならんか、鳥取有志者が利益ある線路とする所は、吾々（伯耆の有志——引用者注）が認めて不利なりとする所なり、此等の事業は利益上を目

的として起るものなれば、彼我競争の末ハ勿論、将来に於て協議
 合体することあるも、今日ハ遺憾ながら諸氏が協議に従ふこと能
 ハス

このように、鉄道問題をめぐる地域対立は伯耆・因幡の間でも生じ
 ていた。ここでの「鳥取有志者が利益ある線路」は「吾々が認めて不
 利なり」とは、その激しい対立関係を物語っている。「大要」で論じら
 れていた鉄道敷設に向けた地域内での合意形成は、山陰地域はおろか
 鳥取県内ですらも確立できていなかった。

(5) 鳥取↗若桜↖姫路間

第五は鳥取↗若桜↖姫路間である。その経由地は、鳥取近傍の古海
 ↗八上郡河原↖同郡今在家↖同郡船岡↗八東郡福井（隼村）↖同郡若
 桜↖姫路であり、「八東線路」と紹介されている。路線に対しては、秋
 山や岡崎平内ら鳥取の有志のほか、君村邦男（邦雄か）や内田八男ら
 八東郡の有志が関わっている。君村らは、鳥取県庁に対して「山陰鉄
 道線路取調」の「請願」を行うなどの活動を展開していたようである。
 なお、岡崎らは、賀露築港が成功した場合には、鉄道敷設に着手する
 目論見があったと報じられている。この鳥取↗若桜間のうち、船岡以南
 は旧国鉄若桜線（現在の若桜鉄道）の路線に近いといえる。

ところで、『山陰新聞』（一八九〇年一月一四日「鳥取の鉄道論」）に
 よると、一八九〇年一月一〇日、鳥取県（鳥取市と思われる）におい
 て鉄道事業に関する協議会が開かれている。発起人は秋山忠直・林昇
 蔵（昇造か）・石原常節で、当日は「鳥取市及各郡」から五〇余名が参
 加したとされる（会長は岡崎平内が推選された）。協議会では、石原が
 開会の趣意と「播作地方有志者の此事業に付奮発せし景況」を説明し、

この地方に鉄道を敷設する可否を諮ったところ、「衆員何れも大賛成」
 した。そして、敷設の目的を「仮りに鳥取を中心と定め、西ハ米子に
 達し、東ハ山陽鉄道と聯通せしめんとすの計画」と定めて散会したとあ
 る。この協議会は秋山・林・石原・岡崎ら鳥取の有志が中心であるこ
 とから、陰陽連絡線のうち、鳥取起点の路線を支持する者の集会であっ
 た可能性が高い。

(6) 舞鶴↗鳥取↖松江間

さて、以上が陰陽連絡線であったのに対し、第六の路線は、舞鶴↖
 鳥取↗松江間の山陰縦貫線（山陰鉄道会社計画）である。これは先述
 の五者と異なり、関西の資産家の企画によるもので、一八八九年五月、
 摂丹鉄道（神崎↖福知山↖舞鶴間を予定）が舞鶴↖松江間の路線を追
 加し、山陰鉄道会社と改称したものである。筆者は前稿において、『山
 陰新聞』を見る限り、鳥根県では同計画に対する働きかけが見られな
 かったことを明らかにした。同計画の路線は鳥取県を東西に貫くが、
 鳥取県での反応はどうだったであろうか。

『鳥取新聞』は山陰鉄道会社計画に関して、『山陰新聞』よりも詳し
 い情報を地域に提供している。例えば、六月二四日付の記事（「山陰鉄
 道」）によると、舞鶴以西の経由地は、舞鶴↖宮津↖口大野↖久美浜↖
 湯島↖竹野↖訓谷↖香住↖餘部↖浜坂↖浦富↖鳥取↖青谷↖橋津↖由
 良↖下市↖淀江↖米子↖荒島↖松江である。また、別の記事では全区
 間のトンネルの位置・長さや、鉄橋の位置・長さも報じている。さらに、
 鳥根県とは異なり、計画に対する地域での反応や具体的な働きかけも
 確認できる。すなわち、六月二一日、实地視察のため来県した山陰鉄
 道会社創立委員の中澤孝政と、「鉄道の賛成者」の遠藤美代吉（八橋郡

由良宿⁽⁴⁵⁾が行動を共にし、翌日、二人は武井守正知事や他の有志と接触している。また、同紙は、米子では「有志者は大に奮起し屢々会合して右（山陰鉄道会社計画―引用者注）に関する協議を為し、愈々株主募集の日には必ず是れに応ずへしと待ち居る人々も少なからず」と伝えている。⁽⁴⁶⁾

しかし、『鳥取新聞』は論説で、「山陰道人士」が山陰鉄道会社計画の先頭に立っていないことを批判している。⁽⁴⁷⁾ 論説によると、山陰鉄道は「我山陰の爲めには最も喜ぶべき、最も賀すべき、無前の一大盛挙」であった。そして、山陰鉄道が竣工すれば、「我県下は申すまでもなく大に山陰全道の状態を改革」するとしている。その「状態」とは、「是まで運輸交通の不便なるか爲に、何事も常に全国各府県と共に其勢を俱にする能はず、産業は振はず人智は進まず」という、かつて「大要」で述べられていたような山陰地域の立ち遅れの状況である。しかし、肝心の「山陰道人士」というと、「同心努力進取の気象に乏しく、優柔にして事を断ずるの勇氣なきが爲めに、山陰鉄道の如き、必ず起きるべからざる事業も、終に他に先んぜられ、自から主人となりて、他を誘導せざるべからざるものが、主人の位置を他に譲り、却つて客人の位置に立つて、他の驥尾に付くの有様」であった。本来山陰鉄道の計画を起こすべき「肝心の主人公」は、「却つて賛成者の位置」に立たされていたというのである。

ところが、論説は、山陰地域において別個に一会社を起こして、山陰鉄道会社に競争を挑むということは、「最も拙なる」策であるとも指摘している。現に関西で山陰鉄道会社の計画が起こった以上、この「大事業」が「首尾よく竣成」するのを望むなら、「少しの不利」は忍んで、「勇らしく」会社の設立に賛成し、会社に「力を合す」べきであるとする。

る。何故なら山陰道は鉄道のような事業を起こすには「最も至難の地勢」であったからである。

ここで紹介した論説は、五月に山陰鉄道会社の計画が起こつて間もない六月のものであるが、これ以降の地域での鉄道敷設運動を伝える新聞記事（『鳥取新聞』、『山陰新聞』）の大半は、陰陽連絡線に関するものである。以上のようなことから、前稿で明らかにした鳥根県と同様に、鳥取県においても山陰鉄道会社計画に関する地域での反響は少なかったものと思われる。

第二節 山陰地域における第一次鉄道熱の特徴

以上が、一八八九年の鳥取県における鉄道敷設運動の実態である。本節では、それと前稿での分析とを総合し、山陰地域における第一次鉄道熱の特徴をまとめておく。第一に、鉄道敷設運動の本格的な開始は一八八九年からであり、とりわけ鳥取県での動きは極めて活発であった。一方で、鳥根県では第一次鉄道熱期を通じて地域で目立った動きが確認できず、山陰両県の状態は極めて対照的であった。

第二に、鳥取県の特徴は路線の多さ、運動の活発さだけではない。同県では鉄道敷設運動に対する県知事・県当局の動きが確認できる。例えば、『鳥取新聞』では武井守正知事の「山陰鉄道」に関する「意見」が報じられている。武井知事は、「或る筋より聞込たる説」によると、「県下の衰頹を招くの源となる」として山陰鉄道には「大不賛成」で、逆に、姫路―若桜往来―鳥取―米子―玉島線のほうが県下の「便利」・「利益」になると述べたとされ、「本件に関し既に充分の計画」を有していたともされる。⁽⁴⁸⁾ また、先に述べた田川県属による鳥取―与井間の路

線調査のほか、「田川土木課長」による県西部（米子）玉島間線路敷地視察⁽⁴⁹⁾や八東郡への出張も確認できる。

また、こうした県内の状況のなか、ひとさわ目を引く人物は、第一章でも登場した山瀬幸人である。一八八九年五月下旬、山瀬は「后來当地方（山陰―引用者注）に鉄道を布設せんには□所^(何カ)より連絡するの得策なるか、其他山陰鉄道に関する実地の模様を視察」するため近県へと向った⁽⁵⁰⁾。山瀬は備前・摂津・播磨・但馬の各地域を巡って、山陰地域への鉄道敷設について有志者の意向を確かめているが、備前において同地の有志から、「無^(何カ)論山陰に鉄道を布設するの計画なるも、何分鳥取は僻地にして営業上の見込なきを以て、鳥取を通過せしむることハ目下如何んとも答へ難し」という厳しい意見も聴いている⁽⁵¹⁾。そして、山瀬は六月半ば過ぎに帰県した後、七月の伯耆六郡有志懇親会（先述）では「甲論」支持者として活動し、翌年一月には鳥取の有志との協議（先述）にも臨んでいる。こうした山瀬の活動には、まさに「東奔西走」という言葉がふさわしい。

第三に、陰陽連絡線に対する関心が高く、その敷設運動は活況を呈していたのに対し、山陰鉄道会社計画（山陰縦貫線）については、鳥取・鳥根両県とも計画に應じる動きがあまり確認できなかった。しかし、これまで述べた陰陽連絡線の敷設運動については、山陰鉄道会社計画が一定の呼び水になっているのではないかと思われる。その理由は第一に、米子と津山と和気（もしくは兵庫県三日月）間の計画が山陰鉄道の「支線」であると報じられており、また、「山陰鉄道布設の計画ある報^(何カ)導^(何カ)に接せし以来、米子地方は一般に人気引き立ちし有様」とも報じられているからである。第二の理由として、『山陰新聞』・『鳥取新聞』ともに、陰陽連絡鉄道敷設の動きが報じられるようになるのは、

概ね、山陰鉄道会社計画の始動後の六月以降だからである。一方で、山陰地域での鉄道敷設運動に一層の具体性を与えていたのは、山陽鉄道の計画であると思われる。すなわち、これまで見てきた上郡（与井の近村）、和気、岡山、玉島（駅は港より北に位置する）など、陰陽連絡鉄道計画の南側の起点の多くは山陽鉄道の停車場（予定地）である。また、一八九一年五月頃から石見地域で始まる浜田を起点とする馬車鉄道計画（詳しくは前稿第二章を参照）も、目指す先は山陽鉄道の予定線上にある広島市であった。

特徴の第四は、先述の山瀬幸人の活動が示すように、陰陽連絡線の敷設をめぐるのは、山陰・山陽の有志の活発な交流が見られたことである。なかでも陰陽連絡線の多くが岡山県を経由することもあり、特に目立ったのは鳥取・岡山両県有志の交流であった。一方で、これとは対照的に有志の交流が不活発であったのは山陰縦貫線をめぐる敷設運動である。関西で起こった山陰鉄道会社計画に対する関心は、山陰両県とも薄かったといえる。そして、地域間の有志の交流という点で意外に感じられるのが、新聞からは鳥取・鳥根両県有志の交流がほとんど確認できないことである。鉄道敷設運動に沸き立つ米子と、鳥根県の県庁所在地・松江は、現在のJR山陰本線の営業距離にしておよそ二九kmしか離れていないのであるが、松江の有志の動きは確認できない。第一次鉄道熱期の山陰地域での鉄道敷設運動は、県レベル・山陰地域レベル双方において、横（東西）の連携の希薄さという特徴が導き出せる。

第三章 第一次鉄道熱後（一八九〇〜九一年）の鉄道敷設運動

第一節 鉄道敷設運動の方式の変化

本章では山陰地域における一八九〇年恐慌下（一八九〇〜九一年）での鉄道敷設運動の特徴を明らかにする。

第一次鉄道熱は一八九九年にピークを迎えたが、同年下半期には金融が逼迫し金利が上昇し始めた。こうした傾向は同年末に一段と強まり、翌年一月には株式恐慌を引き起こした。⁵⁴ 恐慌の影響を受け、各地の私鉄計画は次々に頓挫し、地域の鉄道敷設運動は官設方式での実現を目指すようになる。⁵⁵

こうした全国的な動向と同様に、恐慌により、山陰地域における鉄道敷設運動も、一八九〇年一月以降新聞紙上から一旦姿を消すこととなる。再びその動きが確認できるのは、これより約一年ほどののちの第一議會（一八九〇年一月二十九日開会〜翌年三月七日閉会）でのことである。⁵⁶

（1）帝国議會での動き

第一議會開会中の一八九一年二月二十八日、武信克三ほか一一九名によって、「山陽道岡山市ヨリ美作国津山及山陰道伯耆国倉吉ヲ経テ同米子ニ至ル鉄道布設ノ請願」（鉄道博物館所蔵。以下、請願書と略記。）が両院議員宛に提出された。

請願者で名前のわかる者は二名で、武信克三（倉吉町、元県議）と門脇重雄（県議）である。山陰出身の「紹介」議員は、桑田藤十郎（倉吉町、貴族院議員）、山瀬幸人（衆議院議員）である。衆議院議員となった山瀬は、一八八八年以来一貫して鉄道敷設運動に関わっていた。請

願書には冒頭に「我カ伯耆国ハ」とあることからすれば、その他一〇〇名近い請願者の多くも伯耆の人物であろう。

路線は表題にある通りで陰陽連絡線である。請願書に付属された「岡山ヨリ米子ニ至ル鉄道線略図」を見ると、津山〜倉吉間は上斎原〜穴鴨を経由する人形峠越えの路線であり、第二章で述べた第三の路線そのものである。請願書では、この路線は「該地方有志者」が「数千円ヲ投シテ」計画し、一昨年、小田川全之を雇って実地測量を行った結果、「凡ソ七線」のなかから最適と判断したとある。詳細な「鉄道建築費予算」と地図を付属したこの請願書は、激しい地域対立を伴いながら展開された、鳥取県下における一八八九年の鉄道敷設運動の一定の成果である。しかし、前稿で述べたように、路線こそ同じであるけれども、請願書は同路線の官設鉄道敷設を求めたものであり、恐慌の影響を色濃く反映した内容となっている。⁵⁷

こうした官設鉄道の拡張を望む声は衆議院内で高まっており、第一議會開会中の一八九一年二月十九日、佐藤里治（山形県選出）によって、私鉄の合併・買収、新線建設といった「我国鉄道前途」の方針を確定するための調査を政府に求める動議が一六七名の賛成を得て提出された。⁵⁸ 山陰地域からは、佐々田懋、佐々木善右衛門、高橋久次郎、吉岡倭文磨（以上鳥根県）、岡崎平内、山瀬幸人、松南宏雅（以上鳥取県）が動議に賛成している。

（2）地域での動き

次に地域での動きを確認していきたい。新聞紙上に再び地域での動きが見られるようになるのは一八九一年五月頃で、米子〜倉吉〜津山〜岡山間の「作伯鉄道」「両山鉄道」とも）の計画が多く報じられてい

る。⁶⁰ 同路線に関して、動きが確認できる人物は山瀬幸人である。山瀬は岡山県側の有志と活発に協議を行っている。⁶¹ これらは一見、一八九九年からの地域での敷設運動を継承しているように見える。しかし、「到底私設にてハ資本募集の意の如くならざる実状」があり、伯耆と美作（津山）の有志は「相結合し更に方法を変して第二期の国会に官設鉄道布設の儀を請願せんと今頃頻りに奔走中」と報じられるなど、⁶² 地域での鉄道敷設運動も帝国議会内と同様に官設鉄道論が強まっていた。

そして、一八九一年秋以降、島根県出雲地域で主体的な鉄道敷設運動が開始されるようになる。これは当時具体化されつつあった政府や参謀本部による全国的な鉄道網構想が鉄道未設地域である山陰地域を度外視したものであるとして、『山陰新聞』が論説「山陰鉄道論」などを通じて地域の有志に鉄道の必要性を訴え、彼らの奮起を促したことに始まる鉄道敷設運動である（詳しくは前稿を参照）。こうした動きの根幹となったのは、『山陰新聞』の一八九一年一月二〇日付の論説「山陰鉄道論」であるが、同論が示す運動の方向性が、まず政府や議会などに請願を行って「山陰鉄道」の「緊要」性を訴えることであることからすれば、これもやはり官設での鉄道敷設が念頭にある。

なお、地域が官設鉄道論に傾く状況のなかで例外的だったのは、浜田と広島間の馬車鉄道会社設立計画と、鳥取県人・森田幹らによる私設「山陰鉄道」計画である。前者は一八九一年五月以降、岡本俊信ら浜田の有志と広島市の有志によって進められた計画（広浜運輸会社と芸石馬車株式会社）で、その後の同区間での鉄道敷設運動の先駆的な動きである（詳しくは前稿を参照）。また、後者の私設「山陰鉄道」計画とは、舞鶴（もしくは敦賀）と鳥取と島根県（全通）と山口県三田尻間の三〇〇マイルを、一〇〇〇万円で敷設するという壮大な計画

である。⁶³ 元鳥取藩士で鳥取県の各郡長などを歴任した森田幹は、同年一月、そうした計画を携えて松江市を訪れ、同地の有力者と協議している（詳しくは前稿を参照）。

第二節 地域格差をめぐる議論の変化

以上のように、恐慌の影響を受けて、鉄道敷設運動は官設鉄道論が主流となっていた。しかし、変化したのはこうした運動の方式だけではない。鉄道敷設の必要性を訴える際の、地域格差問題の言及のされ方も変化した。地域格差の是正をめぐる、政府の鉄道政策への異議申し立てが目立つようになったのである。

それでは、改めて第一議会での武信克三らによる請願書の内容を見てみよう。まずは、山陰地域が鉄道を必要とする理由はいかなるものであったかである。それは、「殖産興ラス智識発達セス」とあるように、「交通不便」のために、経済・文化面で山陰地域が不振に陥っているというものであった。ここまでは「大要」と同じである。⁶⁴

しかし、注目すべき点は、請願書ではそうした地域格差が人為的に、すなわち政策によってもたらされたものだとはっきりと述べていることである。請願書では、まず「東京大阪京都ノ如キ、智識商業ノ中心トナリ、海陸ノ交通完成セル者ハ、皆ナ南方ノ一帯、即チ太平洋地方天興ノ恵ニ因ル、日本海地方文化ノ進歩セザルモノ豈ニ夫偶然ナランヤ」と、日本全体における日本海側地域と太平洋側地域の格差を指摘している。

そして、その日本海側地域において、北陸地方へは半田（愛知県）と敦賀間、直江津と軽井沢間などの官設鉄道が伸びつつあるのに対し

て、「我山陰道地方ハ未タ嘗テ政府カ其敷設ノ計画ヲナシタルヲモ聞カス、我山陰道ハ依然トシテ交通不便ノ境ニ呻吟シ文運ノ隆ナル今日ノ如ニシテ殖産興ラス智識發達セス」(傍点―引用者)と、同じ日本海側地域のなかでも山陰地域はさらに差別的な待遇を受けていると指摘している。

続けて、請願書は「欧米文明ノ恩光ハ開港以來日本國ニ輝キ、國中四千万ノ同胞ハ均シク其恩沢ニ浴スルニモ拘ハラズ、独リ我山陰地方ノミ其恩沢ニ浴スルヲ得ス」と、こうした地域格差は維新以降に生じたものであると、するどく指摘している。

請願書はさらに、こうした山陰地域の状況を「五畿七道中最モ不幸ノ地」と表現している。すなわち、山陰道は「帝國ノ一部」を成すのに「交通機關ノ上ヨリ殖産上ヨリ又智識上ヨリ考察スルトキハ、實ニ日本帝國版図外ニアルカ如ク、日本帝國ノ眼中又山陰道ナキカ如キ」と、悲壮かつ痛烈な表現で政府の政策の姿勢を批判している。交通政策において「大政府」が「尽力」を要し、最も「人為ノ施設」を要するのは「交通ノ便ヲ得タルノ地方」ではなく、「海波險ニ山岳高キノ地方」であった。ゆえに「最モ交通ノ開発ヲ懇望スルモノハ最モ交通不便ノ地方」であった。よって、「二國ノ政府タルモノハ茲ニ注意シ国内ノ民ヲシテ均シク其慶ニ倚ラシムル」必要があった。このように、全国的な鉄道政策やその鉄道網形成のなかに山陰地域を位置付けて地域格差を論じ、その是正をめぐっては政府の責任を追及するようになった。こうした論調は請願書に限らない。次に、前節で触れた『山陰新聞』の論説「山陰鉄道論」(一八九一年一〇月)での訴えを見てみよう。ここでは「嗟呼山陰道ハ日本版図内にあらざるか、何ぞ其れ政府民人俱に我山陰道を観るの冷淡なるや」と、政府や参謀本部の山陰地域を度

外視した鉄道政策(構想)や、山陰地域の利害を顧みない世間一般の風潮を批判している。同論は山陰・山陽の経済的な格差のみならず、日本海警備という軍事上の側面からも「山陰鉄道」の必要性を論じているのであるが、この点について、「財政の枢軸を斡旋し兵馬の大権を掌握する政府が、恬として等閑に付し去り、今日まで更に此の長計を建て、以て東洋他日の虞に供せざるもの」は「浩歎太息の至り」であると述べている。同論のいう「山陰鉄道」とは、「国家共同の必要と利益とを保護し、山陰全道をして独り日本版図外に置かしめざる」ものであった。

山陰地域が他地域に比べて「何事」においても立ち遅れ、不振に陥っており、鉄道敷設によって山陰地域のそうした状況を打開しようという議論は、先述の「山陰道鉄道論の概要」や、一八九九年六月二五日付の『山陰新聞』に掲載された柳原豊太郎による投書(「山陰鉄道ノ企ヲ聞キテ三丹因伯雲石ノ資産家ニ望ム」と共通したものである。しかし、それらは山陽との地域格差を問題視するものの、地域格差は正に向けては鉄道会社の設立やそれへの支援など、あくまで地域の有志の主体的な活動による打開策を訴えているのであって、政府の政策批判にまでは及んでいない。柳原も、山陰地域の現状を「各地ノ中最モ下劣ナル生計ノ度」にあると、生々しい表現で説明している。そして、それは「運輸ノ不便」からくる産業発達の「緩慢」さによるものであるとされた。しかし、そうした状況の打開への道は、柳原によると、山陰地域の資産家が「山陰鉄道ノ設企」第二章で述べた山陰鉄道会社計画)に賛同することにあつたのである(詳しくは前稿を参照)。

こうした地域格差問題に対する言及の変化は、何故生じたのであるうか。もちろん、官設鉄道の敷設を望むのであるから、それまでの鉄

道政策に対する問題点を指摘するのは当然ではあるが、その大きな原因の一つに、第一次鉄道熱を経たことによる、全国的な鉄道網の拡大が考えられる。第一次鉄道熱前の一八八五年から一八九〇年にかけての鉄道営業距離数の推移は、官設鉄道が三六〇kmから八八五kmの増加であったのに対し、私設鉄道は二一六kmから一三六五kmに激増した。⁶⁵

第一次鉄道熱のなかで各地に私設鉄道が生まれ、官設鉄道に勝る勢いで路線距離を伸ばす一方で、山陰地域には鉄道が生まれなかった。そうした状況のなか、山陰地域の人々は、山陰地域がより一層取り残され、地域格差が拡大したとの認識が生まれ、焦燥感が増したものと思われる。中国地方においては、神戸を起点とする山陽鉄道（一八八八年一月開業）が一八九一年三月には岡山に達するなど、山陽との格差はますます拡大していた。

第二議会（一八九一年一月二六日開会、同年二月二五日解散）における、全国二三路線・工費計一億三五〇〇万円という、大規模な官設鉄道の拡張を定めた「鉄道拡張法案」⁶⁶の提出者（全一四名）のなかに、山陰地域から佐々田懋と山瀬幸人が名を連ねているのは、そうした焦燥感の表れであろう。同法案も、交通が不便な「中央及日本海二面セル部分」には、必要によっては太平洋側を後回しにしても、「寸時モ早く鉄道ヲ敷設シテ其天嶮ヲ破ラサルヘカラス」と訴えるなど、⁶⁷鉄道未設地域の実情を十分に汲み取った内容であった（詳しくは前稿を参照）。

おわりに

以上、本稿では、鉄道敷設法成立以前（第一次鉄道熱期）一八九〇

年恐慌期）の、山陰地域における鉄道敷設運動の実態を明らかにしてきた。鉄道敷設運動の嚆矢は、一八八八年の鳥取県における「山陰道鉄道論の大意」の発表と、その連載中に行われた演説だったといえよう。そして、その本格的な開始は一八八九年であった。最後にその特徴をまとめておく。

第一は、陰陽連絡線に対する関心の高さと、その一方で山陰縦貫線に対する関心の低さである。鉄道熱が過ぎ去った一八九一年に石見地域で起こった浜田・広島間の馬車鉄道計画も陰陽連絡線である。これらの陰陽連絡鉄道の計画（運動）は、筆者が確認した限りでは、鳥取・島根両県で六つ存在した。一方、山陰鉄道計画（山陰鉄道会社）が関西の資産家によって計画され、山陰地域の有志へも計画への参加が持ちかけられていたが、鳥取・島根両県の有志の動きはほとんど見られず、陰陽連絡線に比べて盛り上がり欠けていた感は否めない。

第二は鉄道敷設をめぐる激しい地域対立である。第二章で確認したように、陰陽連絡各線の計画の推進者たちは、互いに激しく対立していた。一方、府県レベルで見ると、鳥取・岡山両県有志の交流は多く確認できても、帝国議会内を除いては、鳥取・島根両県有志の交流はほとんど確認できなかった。こうした山陰地域の東西の連携の希薄さは、山陰縦貫線に対する関心の低さとも関連していると思われる。

第三に、J R 伯備線、智頭急行智頭線など、後に実際に敷設される路線に相当する計画や、この後長期にわたって懸案となる路線が、鉄道敷設法以前の敷設運動のなかに、既に多く出現していたことである。そして、そうした敷設運動は、鉄道敷設法に明記される予定線に反映されていたと思われる。同法第二条に掲げられた、山陰地域に関係する路線は次の通りである。⁶⁸

山陰線

一 京都府下舞鶴ヨリ兵庫県下豊岡、鳥取県下鳥取、島根県下松江、浜田ヲ経テ、山口県下山口近傍ニ至ル鉄道

山陰及山陽連絡線

一 兵庫県下姫路ヨリ生野若ハ笹山ヲ経テ、京都府下舞鶴又ハ園部ニ至ル鉄道、若ハ兵庫県下土山ヨリ京都府下福知山ヲ経テ、舞鶴ニ至ル鉄道

一 兵庫県下姫路近傍ヨリ鳥取県下鳥取ニ至ル鉄道、又ハ岡山県下岡山ヨリ津山ヲ経テ、鳥取県下米子及境ニ至ル鉄道、若ハ岡山県下倉敷又ハ玉島ヨリ鳥取県下境ニ至ル鉄道

一 広島県下広島ヨリ島根県下浜田ニ至ル鉄道

このうち、舞鶴く松江間、姫路く鳥取間、岡山く津山く米子間、玉島く(米子)く境間、浜田く広島間は、第二・第三章で見てきた鉄道敷設運動の関係路線である。そして、同法第七条で、陰陽連絡線が「兵庫県下姫路近傍ヨリ鳥取県下鳥取ヲ経テ境ニ至ル鉄道、又ハ岡山県下岡山ヨリ津山ヲ経テ鳥取県下境ニ至ル鉄道、若ハ岡山県下倉敷ヨリ鳥取県下境ニ至ル鉄道」という、複数の比較線を含む形で第一期線に定められたのは、陰陽連絡線への関心の高さと各地域間での激しい対立という、同法以前の山陰地域での動向を反映したからであると思われる。

第四に、地域格差問題について、山陰地域の鉄道敷設をめぐる議論や請願書においては、「立ち遅れた山陰」という地域認識が、既に一八八〇年代後半には存在することが確認できた。そして、鉄道は単なる地域開発の手段にとどまらず、地域格差克服の手段としても位置づけられた。鉄道敷設運動に携わった山陰地域の有志には多かれ少なかれ、

常にこうした地域発展の課題が念頭にあった。鉄道が地域開発の手段として導入されようとする時期、すなわち鉄道敷設運動の開始期は、地域格差が進行する一画期であった。そして、第一次鉄道熱のなか、自らの地域で鉄道を実現できないまま、恐慌期に突入した山陰地域にとって、残された道は官設鉄道論であった。鉄道熱後の官設鉄道論の台頭と政府の鉄道政策への異議申し立ては、地域格差の拡大に対する焦燥感の増大の表れであった。

第一次鉄道熱期に山陰の各地域は、それぞれの陰陽連絡鉄道計画を掲げて激しく争い、結果的に全て失敗に帰した。その意味で、一八八八年に『鳥取新報』の記者が「山陰道鉄道論の概要」において、地域格差克服のためには山陰地域は一つになれる(なるべきだ)と述べたことは、極めて重みのある指摘であった。山陰地域全体の利害と個別地域の利害の調整の問題は、山陰地域の鉄道敷設運動の大きな課題であったといえる。

〔付記〕本稿は、島根大学法文学部山陰研究センターの二〇一〇年度山陰研究プロジェクト「初代松江市長・福岡世徳文書の解読・翻刻・研究」と『初代松江市長・福岡世徳―史料と研究(仮題)』の刊行(課題番号〇八〇三。研究代表者・竹永三男)の成果の一部である。また、本稿執筆に際し、鳥取県立公文書館の伊藤康氏、清水太郎氏、および鳥取県立図書館の網浜聖子氏には、史料等に関して貴重な御教示を賜り、大変お世話になりました。末筆ながら記してお礼申し上げます。

注

(1) 鉄道敷設法(一八九二年六月二日、法律第四号)。鉄道建設を法的手

続にした点や、政府の鉄道建設構想を明らかにした点で日本の鉄道史上画期的な法律で、一八九二年の第三議會での審議を経て成立した。同法は第二条にて三三項にわたり計画路線を列挙し、第七条にてその路線の中からいわゆる第一期予定線の九路線を一二年間（六〇〇〇万円）で建設すると定めた。建設予定線の決定、工事予算、計画路線の変更・増減、計画路線の第一期予定線への昇格、官設予定線での私設鉄道の許認可など、多くの事項に議會の協賛を必要とし、鉄道政策を議會の影響下に置いた点に特徴がある。

(2) 沼本龍「鳥根県における鉄道敷設運動の出発」〔松江市歴史叢書一 松江市史研究 第一号〕、松江市教育委員会 二〇一〇年。以下では本文と同様に前稿と略記する。

(3) 藤沢晋・在間宣久「中国鉄道の設立とその資本・営業の展開過程―私鉄の設立・経営とその国有化をめぐる問題として―」〔岡山大学教育学部研究集録〕第二八号、一九六九年。岡山県史編纂委員会編『岡山県史』第二九卷 産業・経済（一九八四年）五〇・五一頁、八二二～八八八頁。『岡山県史』第一〇巻 近代一（一九八五年）六一～六一五頁。木村辰男「山陰・山陽連絡鉄道の形成過程―鉄道敷設法の公布に関連して―」〔神戸学院大学紀要〕第二巻第一号、一九七一年。老川慶喜『日本史小百科・近代・（鉄道）』（東京堂出版、一九九六年）一三四～一三七頁。阿部恒久『裏日本』はいかにつくられたか〔日本経済評論社、一九九七年〕。老川慶喜『近代日本の鉄道構想（近代日本の社会と交通三）』（日本経済評論社、二〇〇八年）など。

(4) 先行研究には、山陰地域での鉄道敷設運動の起源を、米子・倉吉・津山・岡山間の鉄道敷設を求めた第一議會での武信克三らによる請願書（第三章にて後述）に代表させようとする傾向がある（木村前掲論文など）。阿部恒久氏は前掲書のなかで、鉄道敷設法以前の山陰地方の鉄道敷設に関する「地元の意志」として、この請願書のみを挙げて説明しているが（二六五～二六九頁）、本稿で明らかにするように、それは地域の多様な

「意志」の一つでしかなかった。

(5) 老川前掲『近代日本の鉄道構想』五二～五五頁。

(6) 阿部前掲書二八九頁。

(7) 老川前掲『日本史小百科・近代・（鉄道）』六二～六五頁。老川前掲『近代日本の鉄道構想』四九～五二頁。

(8) 原田勝正・青木栄一『日本の鉄道―一〇〇年の歩みから―』（三省堂、一九七三年）三九頁。なお、老川慶喜氏の分析によると、一八八一年度から一八九二年度までの期間において、出願された私設鉄道は五三社で、そのうち出願却下ないし免許・仮免許の失効が二五社、開業したのは（他社ないし社名変更後に開業したものを含め）二五社であった（前掲『近代日本の鉄道構想』七二・七三頁）。

(9) 老川慶喜「一八八〇年代初期における東北鉄道の株式募集―飛騨地方の名望家の鉄道認識―」〔生駒経済論叢〕第七巻第一号、近畿大学経済学会編・二〇〇九年）五五・五六頁。老川前掲『近代日本の鉄道構想』二六～四二頁。

(10) 『鳥取県史』近代第三巻・経済編（一九六九年）では「山陰縦貫鉄道論」と紹介されている（七四六頁）。

(11) 前掲『鳥取県史』では、一八八七年九月一日に鳥取・鳥根両県の県會議員が松江に集まり、岡山・境間の陰陽連絡鉄道の敷設運動の方針を定めたとの記述がある（七四六頁）。この記述に関して前掲『鳥取県史』に史料の典拠は記されていないが、筆者は前稿において『朝日新聞』の「神戸通信」に先述の鉄道計画と松江での会合に関する記事が見られることを明らかにした（ただし、会合の日付は一〇月一日・一五〇日）。しかし、松江に本局を置く『山陰新聞』には、九月・一〇月にそういった会合を報じた記事が見当たらず、また、同紙は、先述の『朝日新聞』・「神戸通信」での報道が「誤聞」であり「右等の事実は全く無根」と報じていることから、前掲『鳥取県史』が九月一日にあったとする会合が実際に行われたかどうかは疑わしいと筆者は考える（詳しくは前稿を参照）。

今回、筆者は『鳥取新報』を調べたが、同紙においても会合の記事は確認できなかった。なお、『朝日新聞』(一八八八年五月二〇日)「山陰鉄道」によると、一八八七年当時、石見地方の有志者が鉄道敷設を「頻りに之を唱道して尽力」したところ、「何分山陰の僻地に住居して従来斯る大事業に手を出したる事もなきに依り、経験なき新事業を起さんよりは、従来手慣れし事業を守るに如かずと云ふが如きもの多ほく、殆んど立消の姿」となったが、広島^ノの有志者が広島^ノ浜田^ノ松江間の鉄道敷設を主張したところ、石見の有志は「直に之に同意」したとされる。この動きに関しても『山陰新聞』では確認できない。

(12) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』第二卷(一九七〇年)五六〇～五六二頁。

(13) ここでの「進速」の文字は、記者により⑤にて「迅速」と訂正される。
(14) この内容の部分は、誤植があったとして、記者により⑤の末尾にて訂正される。本稿では⑤の訂正されたほうの文章を引用した。

(15) 『鳥取新報』(一八八八年六月五日)「山陰鉄道論をして竟に立消に属せしむる勿れ(続稿)」。

(16) 『鳥取新報』(一八八八年三月二五日)「演題」。

(17) 山瀬幸人(一八五五～一九三五)。鳥取藩士山瀬一の長男として鳥取(鳥取市品治)に生まれた。正墻適処に師事し、彼の研志塾(久米郡松神、現北栄町)で学ぶなかで、県中部に活動の基盤をもつようになった。その後、県師範学校教師、井手畑小学校訓導となるが、一八八〇年以降、国会開設伯耆国委員、鳥取県島根県合併請願委員となるなど、県中部を基盤に政治家としての活動を開始した。一八八五年以降、久米郡選出の県会議員となり、衆議院議員時代を除き、一八九九年まで務めた(一八九四年から一八九七年まで県会議長に就任)。また、一八九〇年の第一回総選挙では鳥取県第二区から当選した(無所属、一八九二年辞任)。こうした山瀬は、倉吉農学校(現鳥取県立倉吉農業高等学校)の存続や、鳥取県勸学会の設立に尽力した。以上は、金田進編『鳥取県百傑伝』(山陰

評論社、一九七〇年)、新日本海新聞社鳥取県大百科事典編集委員会編『鳥取県大百科事典』(一九八四年)、鳥取県教育委員会編『鳥取県郷土が誇る人物誌』(一九九〇年)などを参考とした(山瀬に関して、詳しくはこれらを参照)。

(18) 『鳥取新報』(一八八八年三月二七日)「懇親会と政談演説会」、同年三月三一日「倉吉政談演説会の景況」。

(19) 『山陰新聞』(一八八九年六月三日)「米子玉島間鉄道敷設の計画」。

(20) 『鳥取新聞』(一八八九年六月一日)「鉄道布設談」。

(21) 『山陰新聞』(一八八九年七月二七日)「岡山及玉島の鉄道有志者」。因みに、辻と板谷は七月二日に米子にて協議を行ったあと、鳥根県松江を訪れ、同地の有力者(「二三の豪紳」と接触している。

(22) 『山陰新聞』(一八九二年七月二七日)「玉島港の鉄道運動」。

(23) 『山陰新聞』(一八八九年七月二七日)「岡山及玉島の鉄道有志者」。

(24) 『山陰新聞』(一八八九年一月一日)「備伯鉄道の資本金」。なお、『鳥取新聞』(一八八九年八月一日)「備伯鉄道」では、資金(三〇〇万円)を玉島地方と米子で半分ずつ募集すると報じられている。

(25) 『鳥取新聞』(一八八九年一月二日)「備伯鉄道」。

(26) 『山陰新聞』(一八八九年一月七日)「西伯鉄道の墜道」。

(27) 『山陰新聞』(一八八九年九月二七日)「日野郡根雨宿通信 西伯鉄道線路の測量」。

(28) 『山陰新聞』(一八八九年一月七日)「西伯鉄道の墜道」。

(29) 『山陰新聞』(一八八九年一月九日)「鉄道設計決議書」。以下、この勝山での集会の状況に関してはこの記事に基づく。なお、「国道線」とは、注27の記事によると、「米子より根雨宿を経て作州へ出づるの線路」のことである。

(30) 『山陰新聞』(一八八九年一月七日)「西伯鉄道の墜道」。

(31) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』第四卷(一九七二年)五一六頁。

- (32) 『山陰新聞』(一八八九年九月三日)「三国有志者の会合」。『鳥取新聞』(一八八九年七月二六日)「米子通信 伯州大懇親会」。
- (33) 『山陰新聞』(一八八九年七月一七日)「伯州大懇親会」、同年七月二七日「伯州有志懇親会の結果」。『鳥取新聞』(一八八九年七月二六日)「米子通信 伯州大懇親会」。
- (34) 『山陰新聞』(一八八九年九月三日)「三国有志者の会合」。
- (35) 『山陰新聞』(一八八九年一月二日)「伯州根雨通信 鉄道問題」。
- (36) 『鳥取新聞』(一八九〇年一月二五日)「山陰鉄道」・「其相談役」・「其事務委員」・「其工費予算」・「又」、同年一月一七日「山陰鉄道布設工費予算 承前」。以下、この鳥取と与井間の計画の、主な経由地、工費概算(およびその作成者)、計画に関わった人物(委員名)に関しては、これらの記事に基づく。
- (37) 田川敬勝に関しては、国立国会図書館所蔵・彦根正三編『改正官員録』第一三冊(博公書院、一八八九年八月)で確認した。
- (38) 『山陰新聞』(一八九〇年一月二〇日)「鉄道にかゝる協議遂に纏らず」。なお、『鳥取新聞』(一八九〇年一月二五日)「又」によると、この翠松軒での協議は一月一三日開催とある。
- (39) 『鳥取新聞』(一八八九年九月一〇日)「鳥取の鉄道論」。
- (40) 岡崎平内(一八四八〜一九一七)。元鳥取藩士で、初代鳥取県会議長、初代鳥取市長となるなど、明治期の鳥取士族、政界の指導者として活躍し、鳥取県再置にも尽力した。第一回総選挙では鳥取県第一区から当選した(大成会、一八九一年七月辞職)。このほか、県内の郡長も歴任している。以上は前掲『鳥取県大百科事典』などを参考とした。
- (41) 『鳥取新聞』(一八八九年一月三日)「田川土木課長」。また、『若桜町誌』(若桜町、一九八二年)では、姫路から鳥取県八東郡に通じる鉄道敷設をめくつての、同郡内における委員選出などに関する戸長の書簡(九月八日付)が紹介されている(六三八頁)。
- (42) 『鳥取新聞』(一八八九年九月一〇日)「鳥取の鉄道論」。
- (43) 木村前掲論文五三〜五六頁。
- (44) 『鳥取新聞』(一八八九年七月二二日)「山陰鉄道の隧道」、同年七月四日「山陰鉄道の鉄橋」。
- (45) 『鳥取新聞』(一八八九年六月二四日)「中澤孝政氏」。
- (46) 『鳥取新聞』(一八八九年七月二〇日)「米子通信 鉄道に関する人民の感情」。
- (47) 『鳥取新聞』(一八八九年六月一〇日)「山陰鉄道」、同年六月二二日「山陰鉄道を再論す」。
- (48) 『鳥取新聞』(一八八九年八月一日)「武井知事が山陰鉄道、加露築港の問題に対する意見」。ただし、同紙には「好事家の歯牙より発したる戯言」に基づく武井知事の「意気込」が載るなど(『鳥取新聞』一八八九年八月七日)「武井知事の意気込」、新聞報道だけでは武井知事の意向は判然としない面がある。
- (49) 『鳥取新聞』(一八八九年九月三〇日)「田川土木課長」、同年十一月三日「田川土木課長」。なお、「田川土木課長」とあるが、前掲『改正官員録』によると、土木課長は津田寿昇である(一八八九年八月時点)。
- (50) 『鳥取新聞』(一八八九年五月二九日)「山瀬幸人氏」。
- (51) 『鳥取新聞』(一八八九年六月二〇日)「山瀬幸人氏」。
- (52) 『鳥取新聞』(一八八九年七月八日)「支線布設の計画」。『山陰新聞』(一八八九年七月一日)「山陰鉄道の支線」。
- (53) 『鳥取新聞』(一八八九年七月一〇日)「米子通信 鉄道一件」。
- (54) 老川前掲『近代日本の鉄道構想』四九・五〇頁。
- (55) 松下孝昭『鉄道建設と地方政治』(近代日本の社会と交通一〇)(日本経済評論社、二〇〇五年)六二九頁。
- (56) 『山陰毎日新聞』(一八九一年二月二七日)「鉄道布設の請願書」。
- (57) 一方で、請願書では官設での実現を希望しつつも、「若シ官設鉄道ヲ敷設スル能ハストセハ、日本鉄道会社九州鉄道会社ノ如ク、相当ノ保証ヲ与ヘラレン事ヲ請願仕候」とあり、私設での実現にも含みを持たせてい

た。

- (58) 『東京日日新聞』(一八九一年一〇月一日)「鉄道買上に関する衆議院議員の意向」。なお、この記事から賛成者も判明する。
- (59) 『山陰新聞』(一八九二年五月三日)「作伯鉄道の計画」、同年七月七日「岡山鉄道に就て(鳥取新報)」、同年八月二日「作伯鉄道」など。
- (60) 『山陰新聞』(一八九二年六月二日)「陰陽鉄道論再燃(東伯地方に)」。『山陰新聞』(一八九二年六月二日)「官設鉄道布設を請願せん」。また、同(一八九一年一〇月一日)「伯州鉄道の成行(再記)」によると、「本年の形勢ハ昨年ニ異なり国家鉄道論盛んに行ハレ、加ふるに該地方(備前・美作・伯耆―引用者注)の事状よりするも、私設にて目的を達し併せて軍事有用の時に応せんことハ容易の業にもあらず、故に昨年と其帰を異にせざるも其趣きを同うせず、今度ハ純然たる国家鉄道として請願することに決したる由」と報じられている。
- (62) 『山陰新聞』(一八九二年二月一日)「私設山陰鉄道論」。
- (63) 森田幹(一八四五〜一九一七)。元鳥取藩士で、征韓論後、邑美義塾、共立社に参加した。鳥取中学校校長、鳥根県時代(鳥取県を併合)に県学務課長を務め、境県令の側近として因伯二州の人心慰撫に努めた。鳥取県再置後には県内の各郡長を歴任した。以上は前掲『鳥取県大百科事典』などを参考とした。
- (64) 請願書ではこのほか、日本海での「警備」の問題や、隠岐の軍事的重要性から、陰陽を結ぶ鉄道の軍事・国防上の利点を挙げている。
- (65) 老川前掲『近代日本の鉄道構想』五一・五二頁。
- (66) 国立公文書館所蔵『公文雑纂 明治二四年 卷三十九』所収「鉄道拡張法案」。同法案は予定線のうち、「山陰線」として、(京都)〜舞鶴〜宮津〜鳥取間、姫路(若しくはその近傍)〜鳥取〜松江〜浜田〜山口(若しくはその近傍)間、岡山(若しくはその近傍)〜米子〜境間、広島〜浜田間を掲げている(第二条)。
- (67) 前掲『公文雑纂』所収「鉄道拡張法案理由書」。

鉄道敷設法成立以前の山陰地域における鉄道敷設運動(沼本 龍)

(68) 日本鉄道省編『日本鉄道史』上篇(一九二二年)九五五〜九六一頁。

Movements of the construction of railways before the conclusion of the Railway Construction Act in the San'in Region

NUMOTO Ryu

(Cultural assets section, Matsue City Board of Education)

[Abstract]

The movements of the construction of railways in the modern San'in Region (Tottori and Shimane Prefecture) have never been elucidated in detail. Firstly, in this article we investigated those movements before the conclusion of the Railway Construction Act in 1892, on the basis of the local newspapers and petitions.

This period was also known as the First Railway Boom, that is to say, the Economic Boom of the 1880s. The Regional Disparity between the Japan Sea side and the Pacific Ocean side was actualized gradually ("Ura-Nihon" Tendency). Then secondly, we considered how the people who participated in those movements recognized the situations and problems of San'in Region.

Keywords : Tottori Prefecture, Shimane Prefecture, movements of the construction of railways
the First Railway Boom, Regional Disparity