

# 島根県における鉄道敷設運動の出発

沼本 龍

## はじめに

島根県内に初めて鉄道が開通（鳥取県米子く島根県安来間）したのは明治後期、一九〇八年（明治四一）四月のことである。それは、一八七二年に日本で初めて鉄道が開通（五月、品川く横浜間仮開業。九月、新橋く横浜間開業。）してから三六年後のことであり、一八八八年に開業した山陽鉄道は既に一九〇一年に神戸く下関間を全通させていた。その後、県内を西進する山陰線（山陰本線）が浜田に達するのは一九二二年（大正一〇）、同線の全線開通（京都く幡生間）は一九三三年（昭和八）である。島根県は長い間「陸の孤島」であった。

こうした山陽に対する山陰の鉄道敷設の遅れは島根県の鉄道史を語る上では避けては通れない論点であり、日本近代史においては近年、内藤正中氏・阿部恒久氏・古厩忠夫氏らを中心に地域格差問題——「裏日本」化の問題として論じられている。<sup>1)</sup>こうした研究の動向を受け、地域での鉄道敷設運動の解明も、各府県域や各路線地域といった枠組みにとられない視点が必要とされるであろう。

ところが、現状では鉄道敷設をめぐる地域での動きは未解明な部分が多い。本稿の目的はそうした研究状況に鑑みて、島根県における鉄道敷設運動の実態を解明することである。とりわけ、運動の起源<sup>2)</sup>に始まりに焦点を当てるも

のである。

島根県における鉄道敷設運動について、大正期以降、幹線鉄道（山陰線）形成後に敷設されたJR木次線、JR三江線、一畑電車（一畑軽便鉄道）など支線鉄道の歴史は沿線の自治体史等で取り上げられ、比較的事態解明の蓄積がある。それに対して、冒頭で述べた、幹線鉄道開通に至るまでの時期の実態解明が遅れるというアンバランスな状況にある。そして、県内で鉄道敷設運動がいつ頃からどのような形で始まったかに関しては特に曖昧なままにされてきた。

【表】は、県内の鉄道敷設運動の始まりについて、島根県の近代史・鉄道史に関する代表的な著作での記述をまとめたものである。運動の開始時期に関して著作によってまちまちであるが、一八八七年・一八九二年・一八九九年の三つの時期に大別できる。研究史整理のため、ここで【表】をもとに三つの時期<sup>3)</sup>画期を確認しておきたい。

第一は、【表】中、内藤正中著『島根県の百年（県民百年史三二）』など、一八八七年（明治二〇）以降、鉄道敷設運動が始まるとするものである。これは『鳥取県史』近代第三巻・経済編（一九六九年刊）が、一八八七年九月に松江で島根・鳥取両県の県会議員が集まり、陰陽連絡鉄道に関する協議を行ったとしたのを受けての見解である（これに関しては第一章で疑問を提起したい）。

『松江市議会史』 (1981年)	「明治五年、東京・横浜間に、わが国はじめての鉄道が開通した。それから二十七年後の同三十二年、松江市でも鉄道敷設の促進運動が起こり翌三十三年十二月には山陰鉄道期成同盟会(会長・金尾島根県知事)を結成し松江市に事務所を置いて米子以西の松江、浜田、山口に通じる鉄道の建設を強く中央に働きかけた。」(P. 37)
『島根県大百科事典 上巻』 (1982年)	①「島根県下で、鉄道建設の運動が始められたのは、1899年(明治32)の8月ごろから」(野本晃史)(P. 696) ②(1889年の山陰鉄道計画の登場により)「松江地方でも山陰鉄道の建設を望む声が強くなって来る」(池橋達雄)(P. 691) ③「広浜鉄道…1897年(明治30)ごろ石見部有志が浜田から広島に達する民営鉄道を企画した。佐々木懋らは芸石鉄道会社、恒松隆慶らは広浜鉄道会社を企画し、競争した」(池橋達雄)(P. 580)
内藤正中著 『島根県の百年』 (県民百年史32) (1982年)	「山陰における鉄道建設の動きは、明治二十年の私設鉄道条例の公布を機に同年九月十一日、島根・鳥取両県の県会議員有志が松江で会同して、岡山と境港をむすぶ陰陽連絡鉄道の建設促進を決議したことにはじまる。」 (1890年以降の鳥取県会、米子・日野郡の有志者など鳥取県での鉄道敷設運動に対して)「島根県会では、倉敷・境間の路線を、鳥取県日野郡石見から島根県能義郡内を經由して、安来・米子・境間とすることを決議して政府に建議した。」 「島根県では、三十二年(一八九九)八月に松江市の福岡世徳と岡崎運兵衛の両名が委員になって上京請願して以来運動が活発化した。」(P. 100~101)
『新聞に見る 山陰の世相百年』 (1983年)	「島根県の鉄道建設運動は、鳥取県よりかなり遅く三十二年、松江市と松江商業会議所の有志が鉄道期成同盟会をつくったのが始まり。」(P. 173)
亀井正夫編 『山陰の鉄道建設史』 (1985年)	「山陰線米子以西の開通 山陰鉄道期成同盟(会長島根県知事)を中心とする県民一体となつての請願運動が効を奏し既述のように明治39年2月第22回議会において山陰縦貫線「和田山〜境間」が「福知山〜今市間」に拡大された。」(P. 18・23)
『市制施行100周年記念 松江市誌』 (1989年)	「明治五年(一八七二)十月、東京・横浜間に、わが国初めての鉄道が開通した。それから二十七年後の同三十二年(一八九九)、松江市でもようやく鉄道敷設の促進運動が起こり、翌三十三年十二月、山陰鉄道期成同盟会(会長・金尾島根県知事)を組織し、松江市に事務所を置いて、米子以西の松江・浜田・山口に通じる鉄道建設を強く中央に働きかけた。」(P. 204・205)
『松江余談』 (1989年)	「鉄道は明治五年に新橋・横浜間が開通。明治三十四年には神戸・下関間の山陽本線が全線開通した。しかし、島根県は明治三十二年にやっと山陰鉄道敷設運動が始まる」(P. 49)
一畑電気鉄道株式会社総合資料集 『神々の里を走る電車たち』 (1994年)	「明治29年代には、官設鉄道建設への促進運動も盛んで、県選出代議士や松本欽次郎・糸原武太郎・福岡世徳らにより中央に働きかけていた。明治32年7月、松江市当局を中心として「山陰鉄道期成同盟」を組織し、福岡世徳・岡崎運兵衛を上京委員として、 第一目標 姫路〜鳥取県間 第二目標 山陰縦貫線 第三目標 中国線 の具体案を示して、陳情を繰り返した。 明治33年11月 金尾稜巖(知事)を会長として 1)官設 姫路〜鳥取線の促進 2)米子以西、松江〜浜田〜津和野を経て山口に達する山陰線速成 などについて、明治35年2月・帝国議会で請願書を提出するなどの運動を続けた。」(P. 11)
内藤正中編著 『図説 島根県の歴史』 (図説日本の歴史32) (1997年)	「山陰での鉄道建設計画の具体化は、明治二〇年(一八八七)の私設鉄道条例公布を機に、島根・鳥取両県の県会議員有志が松江で会同して、岡山と境を結ぶ陰陽連絡鉄道の建設促進を決議したことにはじまる。ところが二三年になると、岡山―津山―倉吉―米子―境、岡山―津山―勝山―根雨―米子、玉島―倉敷―新見―米子―境、倉敷―新見―安来―米子など、陰陽連絡の四路線が競合することになり」(P. 199)
山崎弘著 『山陰鉄道物語』 (2002年)	「島根県で鉄道建設の要求が上がったのは、やはり明治二五年のことである。この年に公布された鉄道敷設法が、大きな契機になっているのは言うまでもない。島根県議会では、県としての将来の鉄道構想に基づいて、倉敷―上石見―伯太―安来―米子―境へ至る陰陽のルートを決議し、内務大臣に請願している。同じころ、浜田でも鉄道期成会が結成され、積極的な敷設運動を展開している。」(P. 23・24)
広瀬鉄道株式会社資料集 『歴史の里に消えた鉄道』 (2007年)	「島根県で鉄道建設問題が具体的に表面化したのは、明治25年のことである。「鉄道敷設法」が制定され、帝国議会で「山陰山陽連絡線」の建設が論議され、予定線として「姫路〜鳥取〜境」「岡山〜津山〜境」など9路線が候補に挙げられていた。 「並河理二郎」及び「佐々木善右衛門」の2名は、県知事を訪ね「安来〜倉敷間」の鉄道敷設を要請した。 同年12月の県議会において「並河理二郎議員」のほか4名から、「県下安来地方ヲ陰陽連絡鉄道中央線ニ挿入セラレン事ヲ請フ建議」が県会議長に提出された。」(P. 82) ※以下『島根県議会史』を引用(建議書)

(備考) 各文献の出版元などの詳細は本稿末尾の参考文献一覧を参照のこと。

【表】島根県における鉄道敷設運動の始まりに関する記述(年代順)

<p>上野富太郎・野津静一郎編 『松江市誌』 (1941年)</p>	<p>「松江市に於ける鉄道敷設促進の運動は、明治三十二年に至つて俄然擡頭した、同年七月市当局を中心とし、市内有志者数十名相会合し、鉄道期成同盟を約し、八月に入り実行に着手し、其運動方針の順序は第一姫鳥線、第二山陰縦貫線、第三を中国線とし、檄を県下各郡に飛ばして連絡を図り、委員二名(福岡世徳、岡崎運兵衛)を上京せしめた。第十四議会には、鳩山和夫より「鉄道敷設法改正案」を衆議院に提出、二月には同案は衆議院を通過し、更に姫鳥線速成の件衆議院に提出のことあり、右上京運動の成果も認識せられたのであつた。翌三十三年には、県下各郡鉄道速成委員より、知事金尾稜巖に建議し、之を推薦し統轄の任を託し運動方針を定めしめ、岡崎運兵衛、佐藤喜八郎、三島佐次右衛門、福岡世徳を委員とし、十二月島根県庁に於て山陰鉄道期成同盟会規約を設け、事務所を松江市に置き、会長を推薦(金尾知事を推選)幹事(郷田兼亮、根岸干夫、福岡世徳、村上寿夫、岡崎運兵衛、佐藤喜八郎、三島佐次右衛門)を定めた上、官設姫鳥線の速成、米子以西松江、浜田、津和野を経て山口に達する山陰線の速成を計るを期することとし、又上京委員は次の二項を定めた。(後略)」(P. 1221～1222) ※以下、「山陰鉄道速成ニ関スル請願」(1901年1月11日提出)、「山陰縦貫線中鉄道速成ニ関スル請願書」(1902年2月)など、1906年(建設決定)までの経緯が紹介される。(～P. 1227)</p>
<p>『松江八百八町内物語 白濁の巻』 (1955年)</p>	<p>「(松江の一引用者注)鉄道敷設促進運動は明治三二年八月からはじまつた。岡崎運兵衛、佐藤喜八郎、三島佐次右衛門、福岡世徳と、つまり白濁財閥たちの期成委員たちは、第十四議会に鳩山和夫をして法案提出させ、三十五年法案は通過した。」(P. 162)</p>
<p>『新修松江市誌』 (1962年)</p>	<p>「明治三十三年山陰鉄道期成同盟会ができて松江市に事務所を置き、米子以西の松江・浜田・山口に通ずる鉄道の実現を期すべく中央に働きかけた。同年六月米子に鉄道事務所を置き山陰線の事務を管理せしめ、三十五年十一月山陰で始めて境・米子・御来屋間に鉄道が開通した。米子以西へは三十九年起工、同四十一年松江駅がしゅん工して、十一月八日開通式をあげた。」(P. 331)</p>
<p>内藤正中著 「島根県下鉄道建設関係資料 (一)」 (1964年)</p>	<p>「島根県下の最初の鉄道敷設が、倉敷一境という陰陽連絡にかんするものから関心が寄せられていた」(P. 34) ※以下、『島根県議会史』第1巻・第2巻所収の島根県会による建議・意見書(1892、1895、1896、1900年)を紹介</p>
<p>『新修島根県史』 通史編2 近代 (1967年)</p>	<p>①(山陰線敷設について)「島根県における鉄道敷設促進運動は、明治三十二年八月、松江市の福岡世徳と岡崎運兵衛の兩名を委員として上京させて以来活潑化」(P. 752) ※『松江市誌』1220～1227頁からの引用したとの注記あり(P. 758) ②(陰陽連絡線の敷設に関して)「明治二十年後半には、浜田と広島を結ぶ広浜鉄道、また芸石鉄道の建設が計画され、その実現が要望されていた」(P. 754)</p>
<p>『松江商工会議所七十年史』 (1967年)</p>	<p>「県下での具体的な建設事業着手は、明治の末年まで時期が下がるが、鉄道敷設の要望と運動は二十年代から活潑にはじめられていたのであつた。そうした要望のうち、もっとも早い時期に表明されたのが、島根県会における二十五年十二月六日付「県下安来地方ヲ陰陽連絡鉄道中間線ニ挿入セラレン事ヲ請フ建議」である。」(P. 31) 「松江市における鉄道敷設促進運動は、明治三十二年八月、福岡世徳と岡崎運兵衛の兩名を委員として上京されて以来活潑化」(P. 75・76)</p>
<p>NHK松江放送局編 『島根の百年』 (1968年)</p>	<p>「島根県で、鉄道建設問題が具体化したのは明治二十五年のことである。(中略)島根県会の有志議員から、島根県会の名において内務大臣に建議する「県下安来地方ヲ陰陽連絡鉄道中間線ニ挿入セラレン事ヲ請フ建議」が提案可決される。」(P. 169～170)</p>
<p>松村英男編 『島根百年』 (1968年)</p>	<p>「明治三十二年(中略)になって県民の要望を実現するための鉄道敷設運動が盛り上がり、松江市内の有志数十人が集まって期成同盟会を設けた」(P. 114)</p>
<p>内藤正中著 『島根県の歴史』 (県史シリーズ32) (1969年)</p>	<p>「島根県で、鉄道建設問題が具体化したのは明治二十五年(一八九二)のことである。(中略)島根県会でも、内務大臣にたいして“県下安来地方を陰陽連絡鉄道中間線に挿入せられんことを請う建議”が提案可決された。」(P. 174)</p>
<p>『鳥取県史』 近代 第3巻 経済編 (1969年)</p>	<p>「陸の孤島鳥取県にも、山陽鉄道の進展と二十年の私設鉄道条例の公布に刺激され、ようやく鉄道敷設の要望が高まり始めた。同年九月十一日には、鳥取・島根両県の県会議員が松江で会合し、岡山と境を結ぶ陰陽連絡鉄道の開設運動の方針を定めた。」(P. 746)</p>
<p>内田兼四郎著 『松江交通物語』 (1977年)</p>	<p>「山陰縦貫線実現の統一的運動が進められたのは明治三十五年(一九〇二)以降であつた。松江市に於ける鉄道敷設運動は明治三十二年(一八九九)七月であつた。」(P. 34)</p>
<p>速水保孝編著 『出雲の歴史』 (1977年)</p>	<p>「山陰の鉄道は、はじめは陰陽連絡を考えて企画される。二十六年に鉄道院が立てた官設鉄道計画も姫路・鳥取・米子・境を結ぶものであつて」(池橋達雄) (P. 385)</p>
<p>内藤正中著 『わが町の歴史・松江』 (1979年)</p>	<p>「山陰鉄道の敷設については、一八八七(明治二〇)年頃から話題となり、『山陰新聞』にも記事をみることができる。しかし本格的な鉄道敷設促進運動は、一八九九(明治三二)年八月に福岡世徳(市長)と岡崎運兵衛(衆議院議員)ら四名を代表委員として上京させて以来で、翌年一二月には山陰鉄道期成同盟会も結成された。こうして一九〇六(明治三九)年から、境・米子を起点にして東と西へ鉄道工事がすすめられていった。」(P. 210)</p>

以下右頁に続く

第二は、一八九二年（明治二五）に県内で鉄道問題が「具体化」したとするものである。【表】では『松江商工会議所七十年史』、NHK松江放送局編『島根の百年』などがある。<sup>3</sup>同年六月二日に、全国三三項もの予定線を掲げ政府の全国的鉄道網整備の構想を提示した鉄道敷設法（法律第四号）が公布された。同法は第一期の計画において島根県を度外視するなどの問題があり、<sup>4</sup>県内への鉄道敷設を求めるべく、島根県会は二月六日に「県下安来地方ヲ陰陽連絡鉄道中間線ニ挿入セラレン事ヲ請フ建議」を可決した。こうした島根県会による以後再三にわたる建議・意見書は『島根県議会議史』第一巻・第二巻（一九五九年刊）によってその内容が明らかにされている。<sup>5</sup>一八九二年に「具体化」するとした著作は同書の内容を受けて書かれたものと思われる。

第三は、一八九九年（明治三二）に鉄道敷設運動が活発化、もしくは始まったとするものである。これは『新修島根県史』をはじめ多くの著作が取り上げていること<sup>6</sup>で、上野富太郎・野津静一郎編『松江市誌』（一九四一年刊）の内容を受けてのものと思われる。同書は、松江市では一八九九年に鉄道敷設運動が「俄然擡頭」し、翌年に「山陰鉄道期成同盟会」の設立をもって運動が発展・全県化したことを指摘している。同書の成果は「山陰鉄道期成同盟会」以降、一九〇六年の米子〜今市（現出雲市）間の敷設決定に至るまでの運動の状況を詳細に明らかにしたことである。

【表】中の『松江市誌』・『島根県議会議史』以降の多くの著作はそれぞれ新たな史料を提示してはいない。そして、県内への鉄道開通までの記述（【表】では割愛している）も含めて、出典を詳細に明記していないものが多いが、基本的には前記両書の内容を引用したものである。このように、島根県の幹線鉄道開通までの鉄道敷設運動に関する研究は、『松江市誌』・『島根県議会議史』

以来ほとんど進んでいないと言っても過言ではない。<sup>7</sup>本稿ではそうした地域の鉄道敷設運動に関する研究を両書の水準から一歩進めたいが、問題はそれにとどまらない。

次に、両書の引用のされかたを確認してみたい。『松江市誌』は、一八九九年以前のことに関しては何も言及していない。また、同年に「俄然擡頭」したのは「松江市に於ける」運動と述べている。ところが、その後の著作においては、県レベルでの鉄道敷設運動の始まりを一八九九年とするものが現れる。『新聞に見る山陰の世相百年』は、「島根県の鉄道敷設運動は（中略）三十二年、松江市と松江商業会議所の有志が鉄道期成同盟会をつくったのが始まり」と、一八九九年以前の動きを全く消し去っている。<sup>8</sup>本稿では詳しく述べないが、松江市で本格的な鉄道敷設運動が行われるようになるのは、一八九三年七月に市長福岡世徳<sup>つきのり</sup>を中心に市役所内に「松江米子間鉄道請願事務所」が設置されたからである。<sup>9</sup>となると、『松江市誌』の「俄然擡頭」という表現には注意を要する。しかし、同書以降の特に松江市に関する著作の多くは、こうした点に関して極めて無批判に『松江市誌』の内容を引用してきたと言える。

そして、一八九二年を運動の始期、あるいは画期とするものについても同様に問題がある。鉄道敷設法公布後、県内でも鉄道敷設運動が活発化するが、それは同法が示す予定線を軸に展開された。<sup>10</sup>同法により官設鉄道建設の法的手順が明確化されたので、同法の第一期線を能義郡經由にしようとした先述の島根県会の建議などは、確かに鉄道実現に向けた「具体的」な動きであったと言える。<sup>11</sup>また、鉄道問題が県政の課題として浮上したことは一つの画期であろう。しかし、本稿で明らかにするように、県内にはそれ以前から鉄道敷設に向けた動きは存在した。これまでの研究では鉄道問題が「具体化」

する以前の状況を不問したまま、同年に「具体化」したと述べられてきたのである。

以上のことをまとめると、島根県における幹線鉄道開通までの鉄道敷設運動に関するこれまでの研究の問題点は、地域での鉄道敷設運動の実態解明の作業を抜きにして、『松江市誌』や『島根県議会議史』の内容を引用し、それらを直線的に結びつけて論じようとするため、一向に記述が具体的にならないうことである。<sup>12)</sup> すなわち、「具体化」・「台頭」・「活発化」といった言葉で大雑把に片付けられてきたと言える。さらに、それによって史実を見落としたり、さらには歪めてしまうといった重大な過ちを犯しているのである。

本稿はこうした研究の遅れを取り戻すための基礎的な作業として、これまで曖昧にされてきた地域の鉄道敷設運動の起源を明らかにしたい。特に、島根県内の動きに焦点を当て、出来る限り史料に基づいて論じていくこととする。本稿で主に用いる史料は島根県松江に本局を置く『山陰新聞』（一八八二年創刊）である。

鉄道敷設法の成立をめぐることは、同法が県内への鉄道敷設を遅らせる大きな要因となったことや、地域の鉄道敷設運動が活発化する契機になったことなどの問題があるが、これらの点は別稿に委ねることとする。よって、本稿が対象とする時期は、山陰地域で鉄道に対する期待や関心が高まる第一次鉄道熱期から、島根県内で主体的な鉄道敷設運動が見られるようになる一八九一年までとする。<sup>13)</sup>

## 第一章 第一次鉄道熱と山陰地域

### 第一節 一八八七年九月の松江での会合をめぐって

一八八六年（明治一九）年から一八八九年にかけて、全国的な私設鉄道設立ブームが到来する。これは松方デフレの終息と、日本鉄道会社（一八八一年創立）の好成績に刺激されたもので、関西、山陽、九州などの大私鉄会社はこの時期に設立された。しかし、一八八五年から一八九二年までに出版された私鉄は五〇社にのぼるが、設立にこぎつけたのはわずか一四社にすぎず、<sup>14)</sup> この時期の私設鉄道計画は投機的なものも多かった。そして、このブームは一八九〇年恐慌の到来で一気に沈静化してしまう。こうした私鉄ブームを、日清戦後期の私鉄ブームと区別して鉄道史では第一次鉄道熱と呼ぶ。もちろん、山陰地域もそうした鉄道熱のなかにあった。

島根県における鉄道敷設に向けた最初の動きは、こうした時期の一八八七年九月一日に島根・鳥取両県の代議士が松江に集まり岡山・鳥取県境間を結ぶ陰陽連絡鉄道の敷設を協議したこととされている。これは【表】にも示したように、一九六九年刊の『鳥取県史』近代・第三巻で述べられていることで、近年では老川慶喜著『日本史小百科・近代（鉄道）』（一九九六年刊）、<sup>15)</sup> 錦織勤池内敏編『鳥取・米子と隠岐（街道の日本史三七）』（二〇〇五年刊）<sup>16)</sup> で取り上げられるなど、通説化している。

さて、筆者がこの松江での会合が最初の動きだと「されている」と述べたのは、松江で発行された『山陰新聞』（一八八七年一〇月一九日付）にそれを全く否定するかのような記事があるからである。「山陰鉄道会議」と題する記事は以下のように報じている。

過日來の朝日新聞神戸通信中に当地に於て雲石因伯の県會議員が集合し

て山陰鉄道敷設の爲め会議を開きし旨を二回まで記載せしが這は何角の誤聞にてもあるべし右等の事実は全たく無根なれども早晚此点に着目せんことは吾人の希望する所にぞある

記事にあるように、『朝日新聞』（大阪にて発行）の「神戸通信」には九月二〇日付、一〇月九日付で山陰地方の県會議員らによる「山陰鉄道」の計画が報じられていた。以下はその記事である。

①九月二〇日付『朝日新聞』・「神戸通信」

山陰道の海産物其他重要産物に富むことは世人も已に知了せる所なるが此諸産物は運輸の路未だ開けざるに由りて所謂紅腐陳々相因るの傾なきにしもあらざるにぞ出雲、石見、因幡、伯耆の県會議員は夫の山陽鉄道の布設も遠きにあらざるを以て右四国を連貫したる一線の鉄道を布設して備前の岡山に通じ同處にて山陽鉄道に接続せしめ此鉄道を以て産物の運輸をなさんと計画し線路の調査をなしをる趣なるが此計画にして成立たらんには直ちに株金募集に着手する都合なりといへり蓋し此鉄道遂に落成して産物の運輸を始めなば産物運輸の一事のみは山陽鉄道よりも盛なるべきか

②一〇月九日付『朝日新聞』・「神戸通信」

山陰鉄道布設の計画ある事は已に報道を経たるが猶聞得たる所に拠れば該発起者たる出雲、石見、伯耆、因幡四国の県會議員は去一日出雲の松江に会合し線路ハ右四国を連貫して備前の岡山に入らめし同處にて山陽鉄道と接続するに決議せりとぞ又此山陰鉄道は其長さ山陽鉄道に及ばざれども線路中石見国は巖石頗る多くして施工困難なれば費額は金一千万円を要すといへり

続いて、一〇月二二日付の同紙に続報が報じられた。

③一〇月二二日付『朝日新聞』・「神戸通信」

夫の山陰鉄道布設出願の事は其主唱たる出雲石見伯耆因幡の県會議員及び有志が去十五日出雲の松江に会し出願委員を選挙せりといふ又此工費予算は金一千万円なれども出雲石見の二国には富人頗る多きに付募集し得んこと容易なるべしといへり

これら一連の「神戸通信」によると、「山陰鉄道」計画について一〇月一日と一五日に松江で協議がなされたとされる。さらに、一〇月九日付記事では「費額が「一千万円」との具体的な情報が現れ、一〇月二二日付記事に至っては「出願委員を選挙」したなどと話が独り歩きしていくのが特徴である。なお、これら『朝日新聞』に似たような記事は九月二五日付『山陽新報』<sup>17)</sup>（岡山）、一〇月一三日付の『東京日日新聞』<sup>18)</sup>にも見られる。

前掲『鳥取県史』には典拠が記されておらず、本稿で筆者は典拠となる史料に辿り着けなかった。『山陰新聞』を見る限り、九月・一〇月に松江で陰陽連絡鉄道に関する協議がなされたという記事は見当たらない<sup>19)</sup>。両県に關係する会合としては、九月一五日より松江で島根鳥取両県連合早爾糸共進会が開催されていたことが確認できる<sup>20)</sup>。

当時、『山陰新聞』の紙面には遠くは山陽鉄道に関する情報が掲載（八月二〇日、九月一五日）されるなど、鉄道事業に関する同紙の編集者の関心度は高かったと思われる。松江で陰陽連絡鉄道に関する協議が行われれば一大ニュースとなったであろう。のちの時代に見られる県内外での鉄道敷設運動に対する同紙の詳細な報道のありかたからしても、『朝日新聞』などが伝える松江での会合は「誤聞」の可能性が高いと思われる。

ところで、『山陰新聞』で島根県に関わる鉄道計画を報じた最初の記事は、一八八七年四月二〇日付「広島県下の鉄道」である。これは「県會議長なる」

脇栄太郎と栗村信武（広島商業会議所会頭）ら広島の有志が「同地より出雲の松江へ線路を布設せんと企て」たことに関する記事である。ただし、この記事は広島県側の動きを紹介するのみであり、島根県の人々の動きはわからない。

鉄道に対する期待はもともと早くから『山陰新聞』紙上に見られる。例えば、一八八四年八月二三日付「山陽鉄道」という記事では「頃日大坂に於て神坂の紳士数名相会して山陽道鉄道会社創立の談話ありしと同地の新聞に出たるが、果して然る挙のあるとせば実に賀すべきの事にして、これならば我々がちよつと及び届きも無いとおもひし山陰迎又早晚汽車の煙りを望むに至らんか」と、山陰への鉄道の延伸に対する淡い期待が述べられている<sup>21</sup>。また、一八八七年九月二一日付「山陰鉄道の初耳」という記事では、関西鉄道株式会社が京都・舞鶴間（同社の創立時の計画にあった京都・宮津間の誤りであろうか<sup>22</sup>）の鉄道を計画中であることを紹介しているが、ここでも「此鉄道成功の日に至らば我が松江の如きも交通の便のみならず経済上至大の關係を及ぼす事なるべし」との期待が述べられている。ただし、この記事は冒頭「近時各地に鉄道騒ぎの囂々たるにも拘らず所詮ればかりはと澄して居たる我が山陰道中の一地方へ今日鉄道の計画あらんとは思はざりしに」という言葉から始まり、鉄道熱に対して距離を置いて眺めているかのような印象も受けらる。

これら一連の『山陰新聞』の記事からは、島根県の人々の鉄道に対する関心の高まりや淡い期待といったものがうかがえる。しかし、島根県の側からの鉄道実現に向けた動きは見えてこない。

## 第二節 一八八九年における鉄道計画と島根・鳥取両県

第一次鉄道熱は一八八九年（明治二二）にそのピークを迎えた。同年には山陰地域に関わる鉄道計画が現れる。第一に、関西の実業家たちによる、山陰を東西に結ぶ山陰鉄道計画である。山陰鉄道会社は、兵庫・神崎・舞鶴・久美浜・鳥取・米子・松江間の路線を計画していた<sup>23</sup>。関西地方においては、京都府舞鶴が第四海軍区の鎮守府の有力な候補地と目されるなか、同年四月から六月の間に舞鶴を南から目指す鉄道計画が六社相次いで生まれた<sup>24</sup>。山陰鉄道会社とは、その中の一つ摂丹鉄道（神崎・三田・篠山・福知山・舞鶴）が五月に舞鶴・松江間の路線を延長して出願・改称したものである。ところが、関西の実業家たちによるこれらの計画は山陰鉄道も含め、政府によって全て却下され、計画は頓挫する。池橋達雄氏は、「山陰鉄道」という言葉が最初に出るのはこの計画においてであると述べている<sup>25</sup>。

第二に、関西地方でのこうした動きと連動するかのごとく、六月以降鳥取・岡山両県をまたがる陰陽連絡鉄道計画が登場する。このように一八八九年は山陰地域が鉄道敷設に向けて大きく動いた年となった。本節ではそうした同年の状況を明らかにしていくが、島根・鳥取両県の状況は極めて対照的であった。

### （一）鳥取県での状況

『山陰新聞』からは、一八八九年、鳥取県において四線の陰陽連絡鉄道計画が持ち上がったことがわかる。島根県側の特徴を考察する上でも重要なので、以下は簡単ではあるが、まず、同年における鳥取県での鉄道敷設運動の状況を同紙から概観しておきたい。これらはやはり私設鉄道として計画された<sup>26</sup>。

第一は米子〜玉島間である（「西線」と称された）。同路線は伯耆地域西部の日野・会見両郡の有志者と、岡山県浅口郡の有志者がその実現を目指していた。七月二日には、岡山県より来県した「坂之口谷九郎・辻英三」と、会見・日野両郡有志者が米子にて協議を行っている。<sup>28</sup> 第二の路線は米子〜津山〜岡山県和気間（同地にて山陽鉄道と接続）である。米子〜津山間は日野郡から岡山県勝山を経由するとされ、「国道線」や「西伯鉄道線路」などと称された。<sup>29</sup> この路線には鳥取県の米子・日野郡有志者と岡山県の美作地域の有志者ら関わっている。ここでは、鳥根県との関連で注目すべき動きが見られた。九月二四日に勝山にて鳥取・岡山両県有志者による協議会が開催され、「国道線」実現に向けての委員の選定、仮免許下付請願に向けての方針等が決定されるが、そのなかに日野・会見両郡で「雲石両国に遊説し賛成を得る事」が含まれていた。<sup>30</sup> 「国道線」実現に向けては鳥根県側への運動の拡大も視野に入っていたのである。第三は米子〜倉吉〜津山〜岡山間である。これには伯耆地域の東部四郡（汗入・八橋・久米・河村）の有志者が関わっていた。<sup>31</sup> 最後に、第四は高草郡古海（海徳村、鳥取近傍）〜八上郡河原〜同郡今在家（東郷村）〜同郡船岡〜八東郡福井（隼村）〜同郡若桜を経由して姫路に至る路線である。<sup>32</sup>

そして、これら各路線の有志者は自線の優位性を実証すべく、より具体的な行動を起していた。先に挙げた第一、第二の路線においては帝国工業会社技師で工学士の小田川全之を雇って実地測量を行っていることが確認できる。<sup>33</sup>

## （二）鳥根県での状況

鳥取県において鉄道敷設運動が活況を呈する一方、鳥根県においては「山

陰新聞」を見る限りほとんど動きが見られない。先に述べた、米子〜玉島間の鉄道計画を進めている浅口郡有志者の板谷と辻は、七月二日に米子で協議を行ったのち、松江に向った。そこで二人は「該鉄道に於ける民間有志者の意見を叩かんが為め二三の豪紳を訪問せしが其の最望も希望する所なりとの賛成を得」た。<sup>34</sup> これは、「山陰新聞」紙上において、鉄道敷設に向けた鳥根県の人々の地域での動きが確認できる最初の記事である。記事からは「二三の豪紳」が誰なのか、また、協議の具体的な内容も不明である。そして、こうした記事はこの年唯一この一件のみであった。まるで鉄道熱と隔絶されているかのような無風状況である。

さらに、「山陰新聞」では「山陰地方及び京都府下より続々株券の申込みあるよし」とも報じられたが、<sup>35</sup> 山陰鉄道計画に対して鳥根県の人々が働きかけたことが確認できる記事は見当たらない（この点は鳥取県に關しても同様であった）。同紙によって、同鉄道の工区、<sup>36</sup> 測量の状況、収支概算<sup>37</sup> など計画の詳細は鳥根県へ伝えられており、計画に関する情報が無かった訳ではない。ただし、山陰鉄道では大阪・摂丹地方で株主申込みが殺到し「殆んど満員」のため「山陰地方の資本家より進んで株主たらんことを申込みば格別ならざれば該会社にて山陰地方より株主を募集する事は為さざる筈」であつたらしい。<sup>38</sup>

今のところ新聞以外の史料を見出せないのであるが、山陰地域において同計画に対する関心は低かったようである。それを裏付けるのが、六月二五日付の『山陰新聞』での東都久客・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」である。柳原豊太郎がいかなる人物であるかは不明であるがその肩書から在京者と思われる。

柳原は、「山陰鉄道ノ設企」について「近日接手セル山陰各地ノ新聞及ヒ

信書ニ於テモ一般人民就中資産家カ之レニ対スル感情ノ冷淡灰ノ如キ」状況であると述べている。それは、彼「ヲシテ筆ヲ舎テ、慄然タラシムル」ものであった。

彼は「如此ンバ人アリ若シ山口<sup>(山口)</sup>地方ニ資産家ナシト云フモ吾人ハ何ヲ以テカ之ヲ拒否スルヲ得ンヤ、人アリ若シ山陰地方ノ人民ハ生産社会ノ盲目者ナリト云フモ又吾人ハ何ヲ以テカ之ヲ拒スルヲ得ンヤ」と、地域の有志に対して痛烈な批判を加えつつ、「嗚呼我山陰七州ノ資産家ヨ此鉄道ノ設計ハ決シテ他人ノ為メニアラサル口何ンゾ自ラ進ンテ此挙ヲ賛セサル何ンゾ蹶然奮フテ此ノ成工ノ迅速ヲ希ハサル」と嘆いている。彼によると、鉄道ができた場合、「資本ヨリ生スル百般ノ生産ニ向テ其ノ販路ヲ与へ、爾力掌中ナル山園田野ヲシテ生色滴ルカ如クナラシムル」ことが期待できたのである。柳原がこれほどまでに鉄道敷設を熱望するのは、山陰地方が「各地ノ中最モ下劣ナル生計ノ度ニ於テ在ル」からであった。そして、そうした状況は「実ニ産業ノ発達ニ緩慢ナルニ基因」するものであった。一八八〇年代後半においてこれほどまでにはつきりと山陰地域の不振が表明され、それを脱却する手段として鉄道が浮上している点が興味深い。

山陰鉄道計画に関してはこれまでに池橋達雄氏が『島根県大百科事典』で紹介している。それによると、同計画の登場により松江地方でも山陰縦貫鉄道の建設を望む声が強まったとされている。<sup>39)</sup>しかし、これまで明らかにしたように、『山陰新聞』からは島根県の人々が同計画に応じた様子は見当たらない。そして、翌年の同紙においても島根県内での鉄道敷設に向けた動きを報じた記事は見当たらない。よって、一八八九年の山陰鉄道計画が島根県内の鉄道敷設運動に影響を与えたとは言い難い。

### 第三節 第一議会における動き

第一次鉄道熱は恐慌の到来とともに立ち消えとなり、各地に勃興した私鉄計画は鳴りをひそめた。鉄道熱のピーク時ですら目立った動きの見られなかった島根県であったが、第一議会（一八九〇年一月二十九日開会）翌年三月七日閉会）に臨んだ同県代議士は鉄道問題に関していかなる動きを見せたのであろうか。

第一議会において、政府は、横川く軽井沢間一五〇万円、直江津く柏崎間一〇〇万円の鉄道建設費を要求した。ところが、周知の如く、衆議院は民力休養の立場から政府提出の一八九一年度予算案から六五〇万円を削減するが、その中には直江津く柏崎間の鉄道建設費（全額）が含まれていた。

しかし、第一議会の衆議院では、「鉄道政略」として全国的・長期的な展望を示し、かつ公債による鉄道建設であれば必ずしも鉄道拡張には反対ではないという代議士が少なくなかったことを松下孝昭氏が明らかにしている。<sup>40)</sup>そして、同氏も紹介しているように、<sup>41)</sup>そうした代議士のなかに、島根県選出の佐々田懋（那賀郡木田村・大成会）<sup>42)</sup>がいた。佐々田は鉄道敷設とは「大體の目的を立て」、「全国普く着手」すべきことを述べていた。

一八九一年二月一八日、衆議院本会議では横川く軽井沢間の鉄道建設費に続き、直江津く柏崎間の建設費に関する審議が行われた。松下氏が紹介したのは、佐々田による同路線の建設費削除の意見である。実はその際、山陰地域の鉄道敷設運動に関わる興味深い発言をしていた。その内容をここで明らかにしたい。<sup>43)</sup>

佐々田はまず自らを「本員杯モ鉄道ノ敷設ノ拡張ヲ望ム一人」であると断つたうえで、「一地方ノ利益一部分ニ着目シテ、是ガ敷設拡張スベキモノデナイト考ヘマス、否我々ノ膏血ヲ絞ラレタ租税ヲ以テ、一地方一部分ニ金ヲ費

スモノデナイ」と削除理由を述べている。国費は各地方に均等に分配すべきという論理が底流にある。佐々田によると、直江津く柏崎間の路線は「全体へ関係スルコトハ少クシテ、一地方一部分ニ関係スルコトガ多イ」路線であった。それではいかなる路線に着手する必要があるのだろうか。佐々田は続けて、以下のように述べている。

斯ノ如キ地方へ百万円ヲ投ジテ鉄道ヲ敷設スルトスレバ、是ヨリ<sup>(マヤ)</sup>まだ先キニ着手スル所ガアラウ、(中略)、私モ必ズアルト信ズル、試ニ<sup>(マヤ)</sup>鉄道敷設ヲ熱心ニ希望シ請願シテ居ル一二ヲ申セバ、北陸鉄道ト云フモノトカ、又山陰鉄道トカモ、山形ノ鉄道トカ、東北ノ鉄道ト云フモノモアル、私ガ此ノ四ツノ部分ニ就イテ考察ヲ下シテモ、其ノ関係スル所ハ皆十三四県五六県ニ関係スルモノデアル、即三四県若クハ五六県ノ利益ニナルト云ツテ、此ノ鉄道ヲ熱心ニ希望シ居ルモノデアルト考ヘル(傍点―引用者)

「三四県五六県ニ関係スル」鉄道と言うからには島根県を含めた山陰諸県を貫く山陰縦貫線ということになるのである。佐々田の言う「山陰鉄道」とは、本章第二節で述べた一八八九年の山陰鉄道計画をさすのか、もしくは同年の鳥取県で起こった陰陽連絡鉄道計画をさすのかはわからない。しかし、それまで島根県では地域において鉄道敷設運動がほとんど見られなかったことを考えると、民意を代表する代議士・佐々田のこうした発言は極めて興味深い。

島根県選出の代議士が鉄道拡張に対して前向きであることは次の出来事からも裏付けられる。この議会では一八九一年二月十九日、佐藤里治(山形県選出)によって、私鉄の合併や買収、公債による新線建設といった「我国鉄道前途」の方針を確定すべく、調査を行うための特別委員の設置を求める動

議が一六七名もの賛成を得て提出された<sup>(44)</sup>。閉会が間近に迫るなかこの動議は審議されることはなかったが、賛成者の中には島根県選出代議士全六名中四名(佐々田懋、佐々木善右衛門<sup>(45)</sup>、高橋久次郎<sup>(46)</sup>、吉岡倭文麿<sup>(47)</sup>)、鳥取県選出代議士も全三名中二名(岡崎平内、山瀬幸人<sup>(48)</sup>)がいた。このように、全国の代議士にとって官設鉄道拡張を望む声は強く、それは山陰地域の代議士においても同様であった。

ところで、第一議会では一八九一年二月二十八日付で貴衆両院に武信克三ほか一一九名による「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」が提出された<sup>(49)</sup>。佐々田が「鉄道敷設ヲ熱心ニ希望シ請願シテ居ル」と指摘したのはこの請願のことかもしれない。これは鳥取県の有志者によって作成・提出された請願書であるが、前節で述べた同県の動きと関連するので、ここで簡単にその特徴を述べておきたい。

請願書は岡山く津山く倉吉く米子間の官設鉄道敷設を求めている<sup>(50)</sup>。これは先に述べた一八八九年の鳥取県における陰陽連絡鉄道計画の第三の路線と一致する。『山陰新聞』では一八九〇年になると一月一日・一五日に鳥取市で行われた協議会に関する二件の記事を除いて鳥取県での鉄道敷設運動に関する記事は一旦見当たらなくなる<sup>(51)</sup>。請願書は恐慌により地域の私設方式での鉄道敷設運動が頓挫するなかで、官設方式での実現を目指す方針に切り替えた結果であろう。

請願者で名前がわかるのは鳥取県久米郡倉吉町の武信克三と、会見郡渡村(現境港市)出身の門脇重雄(のちに代議士)である。「紹介」議員は貴族院多額納税議員で倉吉町出身の桑田藤十郎、同県選出代議士の山瀬幸人、「立名岐」(岡山県選出の代議士・立石岐であろう)の三名で、いずれも路線地域に深く関わる人物である。請願書では「該地方有志者ハ数千円ヲ投シテ之

カ計画ヲナシ一昨年工學士小田川全之ヲ聘シテ實地ヲ測量セシメ工費ヲ量ラシメタル」結果、「凡ソ七線」ものうち、この路線が最適と判断したとある。

一八八九年の鳥取県下での鉄道敷設運動の経験は請願書の提出として結実したのである。請願書は末尾に八頁におよぶ各区間の「鉄道建築費予算」と地図を附属している。

このように第一次鉄道熱期から第一議会にかけての山陰地域における鉄道敷設運動は、鳥取県のほうが活発かつ具体的であった。同県では一八九一年になると再び地域での運動が活発になってくる。本章の最後に同年における鳥取県での鉄道敷設運動の動向を確認しておきたい。

『山陰新聞』では、五月頃から鳥取県での陰陽連絡鉄道敷設に関する記事が再び目立つようになる。「作伯鉄道」・「美伯鉄道」・「両山鉄道」と記事上の呼称はまちまちで、これらが同一の動きかどうかは確定できないが、鳥取・岡山両県をまたぐ、岡山く津山く倉吉く米子間の鉄道敷設運動が展開されていることが確認できる<sup>52</sup>。これらは先に述べた請願書で示された路線と同じである。そして、これらは、記事の文面上官設か私設か判然としない面もあるが、恐慌の影響を受けながらも私鉄方式での実現が目指されていたようである。しかし、一方で、「到底私設にてハ資本募集の意の如くならざる実情」があり、来たる「第二期の国会に官設鉄道布設の儀を請願せん」と奔走中であるとも報じられていた<sup>53</sup>。因みに、こうした鳥取県での計画と島根県との関係であるが、島根県の人々が計画に関わったことは『山陰新聞』からは確認することができない。

## 第二章 島根県における主体的な鉄道敷設運動の開始

### 第一節 一八九一年における島根県内の二つの動き

第一次鉄道熱の状況下、地域での鉄道敷設運動の展開ぶりにおいて島根県と鳥取県では全く対照的であった。鉄道への期待感や敷設を望む声が見られても、地域において目立った動きがほとんど見られなかった島根県で鉄道敷設に向けた主体的な動きが起るようになるのは一八九一年（明治二四）のことである。

一八九一年という時期は、山陽鉄道が四月に岡山く倉敷間を開通させるなど、本州の太平洋側には既に一筋の幹線鉄道が形成されつつあった。しかし、前年からの恐慌の影響で私鉄計画は停滞し、既存の鉄道会社の経営も悪化を余儀なくした。そして、こうした状況を打開すべく、地域では官設での鉄道実現を望む動きが強まっていた<sup>54</sup>。そうしたなか、本稿が対象とする島根県では二つ鉄道敷設運動が生まれた。まず、石見地域にて五月頃より馬車鉄道会社設立の動きが現れる。秋以降、出雲地域でも動きが起る。本節では順にその経緯を明らかにしていくこととする。

#### (一) 浜田く広島間における馬車鉄道会社設立計画

石見地域では一八九一年五月頃より、那賀郡浜田町から広島県広島市を結ぶ馬車鉄道計画がもちあがる。島根県内における具体的・主体的な鉄道計画としてはこれが最初のものと思われる。『山陰新聞』によると、岡本俊信<sup>55</sup>ら浜田有志者と南省三・桐原恒三郎（広島市会議長）ら広島有志者は「浜田と広島との間に於ける荷客運搬の便を謀らんが為め馬車鉄道を敷設せん」とを協議した結果「広浜運輸会社」を設立することとなった<sup>56</sup>。

「広浜運輸会社創設主趣」<sup>(77)</sup>によると「浜田ノ広島ニ於ケル旅客ノ交通貨物運輸ノ頻繁ナル両國ノ盛否ニ關係ヲ有スル他ニ口比ヲ見サル」ものであった。そして、以下のように地域交通の改善の必要性がはつきりと述べられていた。

両(広島・浜田―引用者注)運輸交通ノ便否如何ト顧ミレハ只一条ノ道路ニ依リ僅カニ人力車荷車等ヲ利用スルニ過キス何ソ殖産交通ノ便ヲ得タリト称スルヲ得ンヤ今ヤ世運ノ進歩ニ伴ヒ其一大要タル運搬上ノ方法輕便迅速ヲ謀ラサルヘカラス運輸ノ利鐵道馬車ヲ布設スルニ若クモノナシ

馬車鉄道とは、蒸気機関ではなく馬匹を動力源として貨客を輸送する鉄道である。馬車鉄道は速度や輸送力において蒸気鉄道に比べて著しく劣るものの、通常の馬車に比べると格段に優れていた。また、馬車鉄道は蒸気鉄道に比べて資本金が少額ですむため、資本蓄積に乏しい地域において適合的な交通手段であった。<sup>(78)</sup>

広浜運輸会社の計画によると、路線は浜田―後野―今市―坂本―市木―大朝―中山―本地―鈴張―可部―祇園―広島で、島根県内では那賀郡・邑智郡を経由している。いわゆる芸石街道に相当しており、<sup>(79)</sup>現在では浜田自動車道などの高速道路が走るなど、浜田―広島を結ぶ歴史的にも主要なルートであった。

そして、計画では前記の一二ヶ所に駐車場と馬置場を設置し、一日に荷車二度、客車四度の運行を予定していた。<sup>(80)</sup>ただし、線路は「鉄道敷設の目的を達するまで県道を往復し荷客の運搬は馬車を以て」するとされ、一気に鉄道の完成を目指すのではなく、最初は通常の馬車による営業を行い、その利益を鉄道建設に充てる予定であった。この点は「広浜運輸会社創設主趣」にても「初ヨリ事ノ完全ヲ望ムハ却テ成功ヲ期シ難キモノナレハ所謂漸進的ノ運動ヲ以テ暫ク普通ノ馬車ヲ利用シ事業ノ進歩ニ伴ヒ所期ノ目的ヲ達セン

と述べられている。

この計画には、島根県側の有志としては岡本俊信以外に、田村登(浜田物産会社社長)、横山直内、山崎定静(那賀郡今市村、のち県議)、石津平造が関わっていることがわかる。<sup>(81)</sup>一方、広島側では南・桐原のほか、広島―松江間の鉄道敷設を企てたとして第一章第一節で紹介した栗村信武が主要なメンバーであった。<sup>(82)</sup>陰陽の交通改善をめざす広島から動きの根強さを物語っている。こうした浜田―広島間の馬車鉄道計画は、その後長きにわたる同路線での鉄道敷設運動<sup>(83)</sup>のルーツと言うべきものであろう。

さて、広浜運輸会社の計画であるが、八月には路線での馬車を使つての試運転が行われた。<sup>(84)</sup>翌一八九二年一月一五日付『山陰新聞』記事の「広浜鉄道馬車会社」によると、広島県知事より照会を受けた篠崎五郎島根県知事も、那賀・邑智両郡長に対して「敷設の工成りたる暁にハ如何なる貨物を如何なる場所より積出すべきや等のこと」を「詳細取調」べるよう指示を下したようである。しかし、計画はなかなか進捗しなかつたようで、同記事では、岡本ら浜田有志による「協議の結果」を以下のように報じている。

先般石津氏が上京せる際上州碓氷峠の鉄道馬車を視察し其設計の模様を詳細取調へ齎し帰りたる意見に何れ広浜間も馬車を通せんとならハ今日道路を其俣使用することハ六ヶ敷からん依て是非とも鉄道を敷設せざるへからず左りとて之れを敷設せんとせハ六万円を要するなるへし其費用の事に關し又左なくとも今迄広島市の発起者より屢々該地(浜田か―引用者注)に人を派し彼の方より相談を掛けたることなれハ其議に報ふる為め今度ハ相当の人物を彼方に派遣し篤と協議せしむる方可ならんとのことに決せし由

浜田側有志も碓氷馬車鉄道の視察を行うなど計画を具体化させてはいた

が、設計や費用面での課題が浮き彫りとなっていたことがうかがえる。特に資金問題は深刻で、「広島」の周旋家へ浜田に來りて種々有志者に説く所あり株主募集に尽力しつゝあるも案外に賛成者少<sup>65</sup>ない状況であった。

こうしたなか、三月頃より計画は進展した<sup>66</sup>。そして、浜田く広島間の「一等県道に依り毎日定期差立の馬車もて旅客及荷物を運送」<sup>67</sup>する「芸石馬車株式会社」が五月に設立された。同月、同社は創業総会を開き、定款等の決定や役員選挙を行った<sup>68</sup>。五月二〇日付の『山陰新聞』には「有限責任芸石馬車株式会社（広島市中島本町百七十二番邸）」として広告が掲載された<sup>69</sup>。

以上のような浜田く広島間の一連の馬車鉄道計画は島根県における鉄道敷設運動の先駆けとして画期的な出来事であった。ただし、芸石馬車株式会社については、一月には「至つて振ハさる由にて今や会社解散論を唱ふるもの甚だ多き」と報じられ<sup>70</sup>、同月二十七日に「解散」したと報じられる<sup>71</sup>。一方で、一八九三年一月には同社を「分離」し「独立」営業を行おうとする動きが浜田側（浜田支社）から起こっている<sup>72</sup>。地域ではこの時期、広島く浜田間の鉄道（蒸気鉄道）敷設運動も展開されている。馬車鉄道計画については、その行方も含めた一層の実態説明は今後の課題であるが、この地域での陰陽連絡交通に対する関心の高さを裏付ける事件であると言える。

## （二）「軍事鉄道」問題の発覚と『山陰新聞』

次は出雲地域の動きを見ていきたい。時期は一八九一年秋以降のことである。それは石見地域のように地域からの要請として起こったのとは異なり、当時中央にて具体化されつつあった将来の鉄道網構想（計画）に対する反発として鉄道敷設運動が起こった点に特徴があった。運動の火付け役となったのは『山陰新聞』の報道とその独自の鉄道論Ⅱ「山陰鉄道論」であった。

老川慶喜氏が明らかにしているように、一八九一年は井上勝鉄道庁長官や経済学協会の鉄道調査委員会など、中央では官民双方から将来の鉄道網について様々な構想が打ち出された<sup>73</sup>。特に、七月に井上勝によって政府に提出された「鉄道政略二関スル議」<sup>74</sup>は、のちの鉄道敷設法（一八九二年六月二日公布、法律第四号）に結びつくなど、一八九一年は政府の全国的な鉄道網整備の構想が具体化していく時期であった。

こうした動きは『山陰新聞』によって地域にも伝えられていく。同紙は秋以降、中央での鉄道構想や計画の行方を取り上げ、具体的な路線も徐々に明らかとなってくる<sup>75</sup>。同紙の紙上や地域で問題となったのはいかなる点であったのだろうか。以下では同紙におけるそうした報道を順に確認し、同紙が独自の鉄道論Ⅱ「山陰鉄道論」に辿り着くまでの過程を明らかにする。

『山陰新聞』では、一八九一年八月一日付の記事「将来布設すべき鉄道線路」にて、鉄道庁の構想が報じられた。記事によると、鉄道庁は実業協会の求めに応じて「将来布設すべき線路の予定図案」を作成したとされる。「図案」には、山陰地域に関わる路線として、青森から下関にかけての日本海側地域の縦貫線と、倉敷く米子く境間があった。ただし、この「図案」は、鉄道庁においては「大凡そ」の「見込み」であり、まだ充分な「設計」はないと説明されている。

一方で、『山陰新聞』では鉄道庁以外の鉄道構想も報じられる。九月一日付「陸軍省の鉄道問題（日本）」という記事であるが、これは参謀本部作成「鉄道の軍事に関する定義」<sup>76</sup>の要約である。参謀本部は「鉄道政略二関スル議」の登場によって具体化する鉄道庁側の鉄道網整備の動きに対応して鉄道政策への介入の度合いを強めていた<sup>78</sup>。同書の登場に刺激されて参謀本部が作成・発表したのが「鉄道の軍事に関する定義」であった<sup>79</sup>。

陸軍は西南戦争（一八七七年）の頃から鉄道の軍隊輸送能力に着目するようになっていたが、参謀本部は一八八〇年代後半以降、国防上の観点から本州を縦貫する内陸幹線鉄道の実現を要求していた。<sup>80</sup> 参謀本部は、海岸に接近した鉄道は戦時においては敵軍の攻撃を受けやすく軍事輸送に支障をきたすという理由から、鉄道は内陸を経由させることを望んでいた。「鉄道の軍事に関する定義」は、参謀本部陸軍部による『鉄道論』（一八八八年）や川上操六参謀次長の「日本軍事鉄道論」などと同様に、本州縦貫内陸幹線鉄道の完成を主張するものである。<sup>81</sup> 財政上兵力増強が困難な現在、限られた兵力で国防に十分な効果を収めるためには、敵上陸地点への軍隊の「集合の迅速」を可能とする「軍事鉄道」の敷設が必要であった。そして、「鉄道の軍事に関する定義」は具体的な路線を掲げているが、それは海岸から「離隔」した形での青森から下関までの「縦貫鉄道」と、軍港など枢要地を結ぶ一三本の「支線」であった。前者は既存の鉄道についても海岸に接近した区間に對してはより内陸を通る路線を提示していた。

前置きが長くなったが、以下は「陸軍省の鉄道問題（日本）」に記載されている「幹線（縦貫鉄道）」の路線である（「支線」に関しては中国地方にかゝるものがないので本稿では割愛した）。<sup>82</sup>

#### 幹線（縦貫鉄道）

幹線ハ本邦を縦貫するものにして敵の破壊を避くる為め勉めて海岸ハ離隔せしむ其の位置ハ先づ

青森より弘前を過ぎて羽後の大館に出て花輪、新町浄法寺を経て一ノ戸に至るべし若し之を不可なりとすれば大館より陸中の毛馬内、三ノ戸を経〇一ノ戸に至るも亦た可なり

一ノ戸ハ陸前小牛田に至る間ハ現在鉄道を用ゆ小牛田より磐城の白

石に至る間ハ糟川、茂庭、川崎を経て布設すべし（白石東京間ハ現線路）

小山より大宮を経て東京に至り並に大宮より高崎に至る其他小山より足利、熊谷、前橋を経て高崎に至る線路にも縦貫鉄道の性質を与へざる可らず是れ仙台より東京を経ずして直接に名古屋と連絡し以て大に其運搬速度を増加せんが為めなり（現線路）

高崎より上田（現線路）松本を過ぎ洗馬に出て福島、中津川を経て名古屋に至るへし（新線）若し然らざれば洗馬より諏訪、飯田、足助を経て名古屋に至るも可なり（新線）

名古屋より岐阜、米原、大津、京都、大坂、神戸、明石を経て姫路に至る（現線路）

大坂、姫路間の海岸鉄道万一不通となりたる時交通の確実を期する為め京都、園部、笹山、高岡、姫路間に複線を布設するを可とす（新線）  
姫路より岡山、尾の道、広島、廿日市、津田、六日市、朽木、津和野、山口、上郷、岩永、吉田、田部内、日下、小野を経て下の関に至る（広島までハ山陽鉄道選定の線路と同じ以西ハ全其選を異にす）

この「幹線」のうち、姫路〜下関間に注目してほしい。のちに山陽鉄道が敷設する路線（現在のJR山陽本線）が、広島から山口県にかけて柳井・徳山など海岸沿いを經由するのと大きく異なり、かなり内陸を迂回していることがわかる。ここでは、島根県内の六日市〜朽木〜津和野といった鹿足郡各地を経由している点に注意したい。

ところで、井上勝の「鉄道政略ニ関スル議」では、①敷設すべき予定線の調査・測量、②敷設すべき官設鉄道の選定と工事、③政府による私鉄の買収（九州、讃岐、山陽など計八社）が主張されている。そのうち、②に関しては、

第一期に起工すべき官設線として、八王子く甲府間、三原く馬関（下関）間、佐賀く佐世保間、敦賀く富山間、福島く青森間、直江津く新発田間の六路線をあげていた。「鉄道政略二関スル議」は九月一四日の閣議において採択され、以後審議を経て、第二議會に提出される鉄道公債法案と私設鉄道買収法案の土台となつていった。<sup>83)</sup>

山陽鉄道は一八九一年三月に岡山まで開通させていた。しかし、同鉄道は恐慌による資金難の影響を受け、同年五月二日に、同年末までとしていた広島市までの竣工期限延長の申請を行うなど同鉄道の新線建設は停滞していた。<sup>84)</sup>「鉄道政略二関スル議」において三原く馬関間が官設予定線の一つに含まれるのはそのためであり、鉄道庁側は同社の買収を合わせて行うことで幹線鉄道網の早期完成を目指していた。<sup>85)</sup> 参謀本部はこの山陽鉄道の未成区間を極力内陸に經由させることを目論んでいた。九月一七日には鉄道問題について井上勝や川上参謀次長らを招いて閣内で協議がなされたことが『山陰新聞』によつて報じられる。<sup>86)</sup>

以上のように、将来の鉄道網のあり方をめぐつて井上を中心とする鉄道庁と参謀本部が協議しているという情報が『山陰新聞』によつてもたらされた。その際、同紙ではこうした国家機構内部での議論が、参謀本部の構想を軸に報道された点に特徴があった。

さて、これ以降も『山陰新聞』紙上では様々な情報や憶測が飛び交つた。九月三〇日付の記事「鉄道政略」では、政府には、山陽・九州両鉄道会社の買収と未成線の建設着手のほか、日本海側地域を縦貫する「複線」敷設の構想があることが報じられた。それは「馬関より山陰道に入り長門、石見、出雲、伯耆、因幡、但馬、丹後、丹波、越前、加賀、越中越後、羽前、羽後、陸奥に至りて現在の日本鉄道に合する」もので、先に述べた鉄道庁の「凶案」の

構想に近い。こうした「複線」構想は「鉄道政略二関スル議」にはなく、その情報源は不明であるが、参謀本部が強く主張する「縦貫鉄道の旨趣と相撞着する」ものであると説明されている。

そして、『山陰新聞』が次に具体的な路線を報じたのは一〇月四日付記事「軍事鉄道会議の結果」である。内容は過日來の鉄道庁と参謀本部の協議がまとまつたとするものであるが、同紙が独自の鉄道論を発表するきっかけとなつた。以下はその記事内容である（「幹線」部分のみ）。

川上参謀次長と井上鉄道庁長官が軍事鉄道の問題に就て種々協議する所ありし由ハ屢々之れを報道せしが同會議の結果ハ略ぼ左の如く定めりと云ふ

#### ○幹線

一 縦貫鉄道ハ悉く之れを複線とす但し新設線路ハ予じめ地所を買上げ置き既設線路ハ進んで布設に着手す

一 青森より弘前に至り大館、能代を経て秋田の東部を過ぎ新庄を経て山形に至り米沢に出で、福島と連絡する線路を新設す但し福島より東京に至る日本鉄道会社の線路ハ之れを買上げ幹線と為す

一 東京名古屋間に新設する幹線ハ未だ実測を経ざるを以て近々鉄道庁より技師を派し調査の後之れを決すべし但甲武鉄道会社線より信州諏訪を経て洗馬を過ぎ名古屋に達する参謀本部の説と直江津線路上田より分れて洗馬を過ぎ名古屋に達する鉄道庁の説と二派に分れ居れり

一 名古屋以西広島島以東の間ハ既設線路及び計画中なる山陽鉄道を用ゆ故に現在の山陽鉄道線ハ悉く買上ぐへし

一 広島以西馬関迄ハ全く参謀本部の設計通り廿日市、津和野、山口、吉田を経て馬関に達す

こうした「結果」を受けて、次号一〇月六日付「県下鉄道問題」<sup>(87)</sup>では、これまで計画の紹介にとどまっていた同紙が初めて強い懸念を表明した。

其計画に據れば県下を通過するものハ唯鹿足郡津和野の一部へ一寸顔出しするのみにて其他一線の更に県下を貫通する者なきを奈何せん若し此の議にして不幸議会の協賛を得ば今後県下へ鉄道を敷設するの希望ハ且らく絶えたりと謂ふも決して誣言にあらざるを知る嗚呼我島根県下ハ遂に軍事上経済上鉄道の必要を發見せられざるか

参謀本部による本州縦貫内陸幹線鉄道の構想は、敷設の段階で後退させられ実際には思い通りに貫徹できなかったことを松下孝昭氏が明らかにしている。<sup>(88)</sup>しかし、鉄道敷設を求める地域からの陳情書類の多くが軍事的な観点から路線の意義を説明しているように、こうした陸軍の意向は地域社会において絶大な影響力をもった。<sup>(89)</sup>この時点で同紙が突如として懸念を抱いたのは「計画」が陸軍側のお墨付きを得たと見たからであろう。

次期帝国議会の開会は目前に迫っていた。「山陰新聞」は記事「県下鉄道問題」の最後に、鉄道問題に関して「近日を期して大に所感を吐露し以て県下七十万の同胞に訴ふべし否な山陰地方の人士に質さんこと」を期した。これが特集「山陰鉄道論」となる。

## 第二節 『山陰新聞』による特集「山陰鉄道論」

嗚呼吾が山陰道果して鉄道の要無きか之を国防上より觀、之を殖産交通上に察する嗚呼吾が山陰道果して鉄道の要無きか、近時軍事鉄道の問題起る而して其の設計に付て眼の及ぶ所ハ終に山陰道を見ざるものゝ如し

『山陰新聞』は一〇月一四・一五・一六・一七日に「山陰鉄道論の社告」を掲載し二〇日に特集「山陰鉄道論」を發表することを予告したが、前記はその

一節である。また、同論を「普ねく配布」するため、当日は一〇〇〇部を増刷するとした。<sup>(90)</sup>それは「自ら揣らず奮って山陰鉄道の為に挺んでて曉鐘の任に膺」るといふ同紙の決意表明であった。

『山陰新聞』一〇月二〇日付「山陰鉄道論」は政府（鉄道庁）・参謀本部による「軍事鉄道」計画のあり方を批判した、およそ二頁におよぶ特集記事である。これは請願書ではないが、石見地域での馬車鉄道計画に続く島根県における主体的な鉄道敷設運動の契機になった重要な記事なので、本節ではその内容を明らかにしていきたい。

同論は、「嗚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觀るの冷淡なるや」という一文で始まるように、山陰地方が鉄道政策の埒外に置かれたことに対する怒りが込められていた。「山陰鉄道」を必要とする理由は「軍事鉄道」・「経済鉄道」の二項から説明されている。以下、順番にその内容を確認していくこととする。

「軍事鉄道」の項の要点は「日本海の警備は国防上最も緊急必要」であり、「西伯利亞鉄道成功」後はその必要性が「更に増加」するということである。シベリア鉄道は同年五月三一日にウラジオストクにて起工式を挙げたばかりで、「山陰鉄道」はロシアの脅威に対する国防上の備えであった。しかし、「我山陰道一線の以て有事の日に備ふるものなき」状況であった。すなわち、現状では山陰に兵員を送るには「広島よりするも大阪よりするも三日程を要する」一方、「浦塩斯徳よりするときハ僅かに二日程に過ぎず」、「山陰鉄道」により兵員輸送を迅速化しなければならない。「山陰鉄道」が無ければ「一旦有事の日に際して大阪広島の師団□遂に山陰地方に其用を完ふすること能はざる」と断言している。

また、「海軍碇泊所」<sup>ネーデルステーション</sup>としての隠岐の重要性を挙げ、同所の防衛のために

山陰道の交通を改善する必要があると述べている。シベリア鉄道の全通によりその「利害」は「日本全国に及ぶ」とされ、対馬のみが海防上重要ではなかった。このように、「山陰鉄道」は「軍事上の必要」から不可欠であった。

次は「経済鉄道」の項である。前の項を受け、冒頭で「交通上又た山陰鉄道を棄れること能はず」とあるが、山陰は「地最も其理を得ずして交通最も不便なる」地域であった。「経済上」山陰が鉄道を必要とする理由はこの点に集約される。しかし、この項で山陰の地域経済の実態が具体的に説明されているわけではない。「軍事鉄道」の項でシベリア鉄道起工を契機とする環日本海地域の軍事的緊張の高まりから鉄道の必要性が説明されていたのは異なっていた。例えば、地域の産物名が出てくるのは以下の部分のみである。

彼の山陽の天然に其幸福を恣にするものあるハ吾輩が各節に於て詳述する所の如し今復た贅するを要せずと雖之れを大にしてハ山陰道物産に富まざるも猶ほ数百万石の米穀あり、其他之を小にしても海産物に雑品に以て鉄道を利用するの途なしとせず

一方で、鉄道の必要性や地域の状況を説明するのに常に念頭にあるのは太平洋側地域である。東京・大阪・京都が「智識商業の中心」となり「海陸交通の不便を感受」しないのは「太平洋地方天與の恵」のためであった。そして、「関係地方」の「活機」(発展)は「中心」の勢力如何によるとされ、鉄道は「中心」と「関係地方」とを「双方関連」させるものであった。

そして、この項が最も意識し、多くの字数を割いているのが山陰と山陽の差である。山陽線の沿線には鉄道が無くとも、「尽く海に沿ふて汽船の最大好便」(兵庫県南部)や「海路最幸の至便」(瀬戸内)があった。よって、「海に陸に天然の最大幸福と最大利益とを有し而かも軍事上左まで緊要ならざるべし」と思惟せらるゝ山陽道既設の鉄道を政府が買収の対象としていること

は大問題であった。「山陰鉄道論」は、交通不便な山陰地域が他地域に比べて冷遇されていることを強烈に批判した。ところで、こうした同論は、先に述べた馬車鉄道計画とは異なり官設での鉄道敷設を念頭に置いているのであるが、『山陰新聞』では一〇月二九・三〇日に「非鉄道買上按」(三一日に同按「補遺」を掲載)を連載した。そこでも政府の私設鉄道買収策に対して、私設鉄道買収よりも鉄道未設地方への鉄道敷設を優先すべきことを訴えている。

以上のように「山陰鉄道論」は近代日本の中央・地方の問題や、地域格差問題に立脚した鉄道論であった。「山陰鉄道」とは「國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。すなわち、「山陰鉄道」とは山陰地域が近代日本國家の一員たりうるための条件であった。

この時期の鉄道構想には民間の鉄道技術者・佐分利一嗣の「山間鉄道」論のように日本の鉄道網の地域的な偏りを問題視し、今後は日本海沿岸などの鉄道未設地域への鉄道敷設を優先すべきとするものもあった<sup>9)</sup>。國家機構内部での地域を度外視した鉄道構想の議論に反発した「山陰鉄道論」は、そうした鉄道構想と同一の流れを汲むものと言える。まさに地方からの鉄道構想であった。

ところで、「山陰鉄道論」で言う「山陰鉄道」とはいかなる路線を想定していたのであろうか。その最終的な「能事」は「山陰道を全通する一線」にあつたとされる。また、「軍事鉄道」の項では広島・大阪の地名が挙がっている。しかし、それ以上具体的には言及されていない。同論はこの点について、「山陰鉄道の議未だ天下の公論に上らざる」現状では「山陰鉄道」の具体的な路線に関しては当面は確定する必要がないとしている。今日優先すべきは「偏

へに山陰鉄道の利益と必要とを知らしむる」ことであつた。これは石見地域の馬車鉄道計画が地域の交通改善を第一に掲げ、路線も明確に示されていたのと大きく異なっている。「山陰鉄道論」の発端は、地域からの具体的な要請・計画に基づくというよりは、地域が鉄道政策の埒外に置かれたことであつた。同論の常に念頭にあるのは太平洋側地域であり、そうした他地域との差異によって自らの地域を説明している。同論は巨視的で近代日本の鉄道政策の問題点を見事に突いた内容ではあつたが、具体性に欠け、地域の内的な議論という性格は乏しいと言わざるをえない。

### 第三節 「軍事鉄道」問題発覚後の鉄道敷設運動と第二議会

#### (一) 地域における鉄道敷設運動

『山陰新聞』による「軍事鉄道」問題の報道と「山陰鉄道論」は、出雲地域に鉄道敷設運動を巻き起こした<sup>92</sup>。本節ではこの一八九一年秋以降に展開された鉄道敷設運動の実態を明らかにしていきたい。まずは地域での動きである。

『山陰新聞』が「軍事鉄道」計画を問題視して以降、まず動きが見られたのは、一〇月二五日に神門郡今市町（現出雲市）で開催された出雲有志地主農談会・第五回談話会でのことである<sup>93</sup>。これは先述の「社告」発表の直後である。談話会閉会直後、松江市の佐藤喜八郎<sup>94</sup>は「各郡の有力者に就き山陰鉄道の忽諾に付すべ□らさることを説いた。これは周囲の同意を得て「相当地に運動する所あらん」ことを約した。続いて、「予てより鉄道論にハ熱誠を凝し居り既に神門郡の有志者等へハ束を通じて其意を明かにせし」代議士の高橋久次郎（神門郡神原村）<sup>95</sup>が懇親会に出席し、「最も熱心に滔々数千百言、山陰鉄道の必要と利益とを開陳」した。これも「大に同意の注意を喚起

し」参加諸氏が各郡内を取りまとめ、請願その他に務めることを約したという。ただし、ここでの決定が各郡に持ち帰られ、その後どうなったかは不明である。そして、高橋は一月三日に今市町で行われた帝国議会前の送別会の席上にも、「山陰鉄道論」として鉄道問題について以下のように言及している<sup>96</sup>。

山陰道ハサイベリア鉄道の成功の暁にハ軍事上民業上共に焼点となるへきにより山陰鉄道論は目下必要と認るに新聞紙上によれば政府ハ山陰を度外視するものゝ如し故に余の上京期限を十日後迄に延期し出雲国の大地主即財産家及其他有志家ハ一応協議を遂げ其目的を達するの考なり  
(傍点—引用者)

以上のことから、県下出雲地域の大地主や代議士らがいち早く「軍事鉄道」問題に反応していることがわかる。そして、引用史料に「新聞紙上によれば」とあるように、彼らを突き動かしたものは『山陰新聞』の記事であつた。

一方、県内では松江市にて鉄道敷設運動が起こつた。一月八日付『山陰新聞』記事（原紙破損により表題不明）は以下のように報じている。

近日佐藤喜八郎福岡世徳等の諸氏が発企者となり先づ当市の輿論を一定し都合に依らハ請願書をも直ちに起艸して各郡へ参考かたぐゝ廻付し互に提携することに為し尚ほ進んでハ鳥取県と聯合するも可なるべしとの商議も既に整ふたる由

福岡世徳<sup>97</sup>とは初代松江市長である。記事からは、他地域との提携を視野に入れるなど、松江市を運動の中心地としようとする姿勢もうかがえる。『山陰新聞』によると、同地にて一月二〇・二七・二八・二九・三〇日に協議がなされたことがわかるが、佐藤と福岡以外に協議に参加したことがわかるのは三島佐次右衛門（市議、白湯魚町）<sup>98</sup>、高城権八（市議）<sup>99</sup>、岡本金太郎（市議、

山陰新聞主筆<sup>10)</sup>であり、いずれも同地を代表する有力者である。佐藤・福岡・三島・高城・岡本が「取敢ず発企者」<sup>11)</sup>となった二七日の市内末次本町臨水亭での協議では請願を行うことが決定したようである<sup>12)</sup>。

其請願書ハ発起人に於て之を負担し起稿の上ハ直ちに有志者の調印を求めて成るべく速かに取り絡め請願手続を為す事とし発企人諸氏ハ各々其最寄々々を担当して勧誘の勞を執ることを約せり

協議会場は料亭である。運動の拡大方法をめぐり、まずは各々の「最寄」を頼ろうという、地域での組織化の時間的余裕のない彼らの切迫した様子がかがえる。そして、この時期には一八八九年の計画とは別の私設「山陰鉄道」計画が鳥取県人の森田幹<sup>13)</sup>によつて松江市にもたらされた。この計画は、舞鶴（もしくは敦賀）↗鳥取↘島根県（全通）↘山口県三田尻間の三〇〇哩を一〇〇〇万円で敷設するというものであった<sup>14)</sup>。この計画に対する松江市側の意向は不明である。森田に対しては、二八日に佐藤、二九日に岡本、三〇日に松江市「発企人」五名がそれぞれ接触している<sup>15)</sup>。

以上が「軍事鉄道」問題の発覚と「山陰鉄道論」の発表を契機に島根県内に展開された鉄道敷設運動である<sup>16)</sup>。運動に関わつたのは主に出雲地域の大地主、県議・代議士層である。そのなかで、松江市では市長を中心とした市の政財界の中心的メンバーが先頭に立っていた。彼らは地方名望家としての公私両面のネットワークを生かして運動を展開していた。

ところで、この時期は本章第一節で述べたように石見地域では馬車鉄道計画が進行中であつた。しかし、『山陰新聞』を見る限り、石見地域では一連の《「軍事鉄道」問題》↓「山陰鉄道論」を受けた動きは確認できない。同紙は鹿足郡津和野地方について、同地方が「軍事鉄道」の一部にかかるということ、「該地の人ハ何と無く今から前祝ひに一盃てふ感情を吹き出し居るが

如し」状況であつたと報じている<sup>17)</sup>。これまで明らかにした一八九一年における島根県内での二つの動きは必ずしも連動してはいないようである。

## (二) 第二議會での動き

それでは、これまでに明らかにした地域での動きは、第二議會（一八九一年一月二六日開会、同年二月二五日解散）に向けて結びついていったのだろうか。次は帝國議會での動きを見ていきたい。

第二議會において、政府は二月一四日に「鉄道公債法案」と「私設鉄道買収法案」の二法案を衆議院に提出した。官設鉄道の建設のための公債募集（九年度で三六〇〇万円）を定めた前者には六つの予定線が掲げられているが、これは「鉄道政略二開スル議」と同じ路線であつた<sup>18)</sup>。そのうち、島根県に關係しそうなものは三原↗馬関間のみであり、『山陰新聞』が恐れていた事態は現実のものとなりつつあつた。しかし、衆議院は私設鉄道買収法案を否決し、鉄道公債法案も議會の解散に伴つて審議未了となるなど、政府提出の二案は廃案となる。ここではこうした詳しい経緯の説明は先行研究に譲ることとして、島根県選出代議士の動きを追っていきたい。

この議會では、二月一〇日に佐藤里治らによつて「鉄道拡張法案」が提出された<sup>19)</sup>。第一議會での代議士に見られた、全国規模での官設鉄道拡張を望む傾向はより強まっていた。官設鉄道の拡張を定めた同法案は、政府案にはない全国の各路線（全国二三路線、工費計一億三五〇〇万円）を掲げており、山陰地域についても、「山陰線」として、①官設鉄道京都線路↗舞鶴↘宮津↘鳥取間、②姫路（もしくははその近傍）↘鳥取↘松江↘浜田↘山口間、③岡山（もしくははその近傍）↘米子↘境間、④広島↘浜田間の計四線を掲げている<sup>20)</sup>。そして、同法案提出者全一四名のなかには佐藤のほか、山陰地域

から佐々田懋<sup>(11)</sup>と山瀬幸人の二名が名を連ねている。また、賛成者全六十九名のなかには佐々木善右衛門、高橋久次郎、岡崎運兵衛<sup>(12)</sup>(松江)がいた。地域での動きとの関連では、石見地域出身(那賀郡)の佐々田が法案提出者として深く関わり、馬車鉄道計画が進行中の広島・浜田間が同法案中に含まれている点が注目される。

山陰地域の代議士たちが同法案に賛同する理由は単にその計画の規模だけではないであろう。「鉄道拡張法案理由書」<sup>(13)</sup>によると、現在の鉄道網は「本州ニ在テハ太平洋ニ面シタル一帯ノ平地ヲ東西ニ横貫シタルニ止マリ中央及日本海ニ面セル部分ハ敦賀、信越ニ線ノ僅カニ南北ヲ縦貫シタルモノ、外ハ未タ鉄道アルヲ見ス」という状態であった。「理由書」は次のようにそうした交通の地域的な不均衡の是正を訴えていた。

中央及日本海ニ面セル部分ハ陸ニハ嶮悪ノ道途アリ海ニハ航運ノ不自由アリテ鉄道ノ便益ヲ待ツノ外ハ交通ノ方便極メテ全カラサルナリ故ニ必要ノ程度ヨリ觀レハ太平洋ニ面セル部分ハ暫ク之ヲ後ニスヘキモ中央及日本海ニ面セル部分ハ寸時モ早く鉄道ヲ敷設シテ其天嶮ヲ破ラサルヘカラス

鉄道とは「国ノ血脈」であった。鉄道が「一地方ニ偏シテ局部ノ利便ヲナスノミ」では「国民ノ幸福ニ格段ナル不平均」をきたしてしまう。このように、「鉄道拡張法案」は山陰地域などの鉄道未設地域の実情を汲み取った性格をもち、「山陰鉄道論」にも通じるものがあつた。

そして、秋以降出雲地域(特に松江)を中心に作成された請願書であるが、その内容と行方はわからない。のちに『山陰新聞』で「当市の如きも第二期議会に対し山陰鉄道布設の件を請願せんと議あり、有志者ハ熱心に奔走せしも解散と與に立ち消同様の姿にてありし」とあり、衆議院解散の犠牲となつ

たようである。<sup>(14)</sup>

以上のように、地域での動きと議会での動きの明確な連動性は史料的に明らかにはできなかった。しかし、第二議会において島根県の代議士は、独自の動きではないものの、官設鉄道拡張を望む衆議院の動向に乗じるなかで前議会に比べてより強力に地域の利害を訴えていた。

## おわりに

本稿では先行研究でこれまで実態が不明確なままにされてきた島根県における鉄道敷設運動の始まりについて、主に『山陰新聞』を用いて明らかにしてきた。島根県では少なくとも一八九二年より以前に鉄道敷設に向けた動きは始まっていたことがわかった。最後に論点をまとめておきたい。

第一に、島根県では、一八八九年に運動が活発化した鳥取県とは対照的に、第一次鉄道熱期においては目立った動きがほとんど見られなかったが、一八九一年になって主体的な鉄道敷設運動が台頭した。その際、石見地域と出雲地域とで二つ運動が起こったが、特徴的だったのは前者(馬車鉄道計画)が地域経済の具体的な要請にもとづく動きであつたに對し、後者は地域の軍事的重要性や鉄道政策の不均衡性を訴えるなど、地方・中央の問題に端を發した動きであつたことである。運動の契機となつた『山陰新聞』の「山陰鉄道論」からは地域経済からの具体的な要請は見えてこない。また、二つの運動は必ずしも連動したものではなかつた。

第二に、帝国議会においては、県内代議士が地域での動向に比べて一足早く鉄道の必要性を表明していた。さらに彼らは鉄道政策に地域の利害を反映させる動きを強めていった。地域の動きとの連動性は不明な点があるものの、

第一議会と第二議会では活動の徹底度が異なる。そして、第三議会(一八九二年五月六日開会)六月一四日閉会)においても島根・鳥取両県の在京有志によつて山陰鉄道期成会が結成(五月二日)され、「山陰鉄道布設請願書」が作成・提出されるなど、山陰地域の「陸の孤島化」阻止の動きは続けられていく。

ところで、何故島根県での主体的な鉄道敷設運動の開始は隣の鳥取県よりやや遅く一八九一年であったのであろうか。これは推論の域を出ないが、明治一〇年代後半から二〇年代前半にかけて、島根県では地域交通の発達の一画期を迎えていたことが、ある程度関係すると思われる。

まず、内藤正中氏は『島根県の百年』にて、一八八四年(明治一七)に大阪商船会社による大阪と松江間の山陰航路が開設され、運賃コストと物価の低減が見られたことを一八八八年の『島根県農事調査』から明らかにしている。また、一八九一年五月に島根県知事籠手田安定が後任の篠崎五郎に宛てた『事務請渡書』(計八冊)は鉄道敷設運動のことには触れていない。その一方で、県内の交通に関して籠手田は「宍道湖及中海沿岸各地ノ間ヲ往復スル小形汽船ハ近来大ニ其数ヲ加ヘ、随テ其間ニ競争ヲ生シ競争劇甚ノ極」と伝えている。<sup>(10)</sup>そして、一八九一年と言うと、島根県の懸案であった県下三大道路(米子と松江と山口線、松江と広島線、浜田と広島線)が完成した年である。

このように、当該期の島根県では主要道路の改修が一段落し、運輸面で汽船(特に中海・宍道湖圏域で)が力を伸ばしていた。特に地域における船運の強弱が鉄道敷設運動の開始時期に影響を与えたと思われる。

因みに、地域における鉄道の必要性については、当該期の『山陰新聞』記事からは地域の商工業者の意向が見えてこなかった。同紙にて一八九一年六月

より三度にわたり連載された社説「松江の商業」<sup>(11)</sup>では「山陰鉄道」(ここでは陰陽連絡線)が松江市にもたらす商業上の影響が論じられている。ここでは鉄道に対する期待ではなく、大阪商人・大阪資本の進出により松江の商業は蹂躪され、松江が「小売地」となりかねないという危機感が述べられていた。「山陰鉄道」の開通により、松江の商業は大阪商人との「生存競争」に立たされるといっているのである。地域の商工業者の意向についても今後の課題である。

以上のように、本稿では地域での実態を解明することにとどまったが、今後は第三議会以降の鉄道敷設運動の実態解明に加え、鉄道敷設法と山陰地域の関係について地域格差問題も視野に入れた検討を行っていきたい。

#### 注

(1) 内藤正中『島根県の百年(県民百年史三三)』(山川出版社、一九八二年)、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)、古厩忠夫『裏日本―近代日本を問いなおす―』(岩波書店、一九九七年)など。

(2) 「表」では他に、内藤正中編著『図説島根県の歴史(図説日本の歴史三三)』(一九九七年)があげられる。「表」記載の各文献の出版元などの詳細は本稿末尾の「参考文献一覧」を参照のこと。

(3) 「表」では他に、内藤正中『島根県の歴史』(一九六九年)、山崎弘『山陰鉄道物語』(二〇〇二年)、山陰鉄道研究会・祖田定一『島根県・安来市 広瀬鉄道株式会社資料集 歴史の里に消えた鉄道』(二〇〇七年)があげられる。

(4) 鉄道敷設法は、今後官設で敷設すべき路線に関して、第二条で全国三三項もの予定線を列挙し、その中から第七条に掲げた九路線を第一期の計画(一二年間)として

建設することを定めていた（本稿ではこれを第一期線と呼ぶこととする）。以下は同法第二条に掲げられた山陰地域に関する路線である（日本鉄道史編『日本鉄道史』上編（一九二二年、清文堂より一九七二年に復刊）九五五〜九六一頁）。

#### 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（傍線―引用者）

一 広島県下広島ヨリ島根県下浜田ニ至ル鉄道

このうち、傍線で示したものが第七条に記載され、第一期線となる（厳密には第七条の文面では「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」となる）。この路線は三本の比較線を含んでいるが、いずれも島根県内には及ばない。そして、第二条で予定線として掲げられながら第一期線には外れた路線が第一期線に昇格するには、帝国議会での協賛（法律改正）が必要であつた。

(5) 島根県議会史編さん委員会編『島根県議会史』第一巻・第二巻（島根県議会議務局、一九五九年）。島根県会では鉄道問題に関して以下のような建議・意見書が可決されている。一八九二年一月六日「県下安来地方ヲ陰陽連絡鉄道中間線ニ挿入セラレン事ヲ請フ建議」（第一巻、一〇九二頁）。一八九五年二月一日「島根県下ニ鉄道布設ヲ請フノ建議」（第一巻、一一九五・一一九六頁）。一八九六年一二

月「島根県下へ鉄道ヲ敷設セラレン事外二件ニ関スル再建議」（第一巻、一二三三頁）。一九〇〇年二月十九日「島根県下ニ鉄道ヲ敷設セラレンコトヲ請フ意見書」（第二巻、三八三頁）。一九〇二年二月「山陰鉄道敷設ニ関スル意見書」（第二巻、四六九・四七〇頁）。

(6) 【表】では他に『松江八百八町内物語 白濁の巻』（一九五五年）、『島根百年』（一九六八年）、内藤正中『わが町の歴史・松江』（一九七九年）、『松江市議会史』（一九八一年）、『島根県大百科事典上巻』（一九八二年）、前掲内藤『島根県の百年』（一九八二年）、『新聞に見る 山陰の世相百年』（一九八三年）、『市制施行一〇〇周年記念松江市誌』（一九八九年）、『松江余談』（一九八九年）がある。

(7) このほか、県内では一九〇八年の山陰線の開通までには、日清戦後期の芸石鉄道や大社両山鉄道など、実現に至らなかった私鉄計画も多数存在した。こうした計画に関しては【表】の『新修島根県史（通史編二）』・『出雲の歴史』・『島根県大百科事典上巻』などが紹介しているが、その路線や時期といったことにとどまり、実態解明は進んでいない。

(8) 【表】では他に、『島根県大百科事典上巻』（一九八二年、野本晃史担当部分）、『市制施行一〇〇周年記念松江市誌』（一九八九年）、『松江余談』（一九八九年）があげられる。

(9) 松江市役所所蔵『松江米子間鉄道請願事務所 記録』。

(10) 『山陰新聞』からは、鉄道敷設法公布後に島根県内には以下の三つの鉄道敷設運動が台頭したことが確認できる。これらはいずれも、自らの路線を同法の第一期線へ組み込もうとするものである。第一は鳥取県境〜島根県能義郡〜岡山県倉敷間である。これは能義郡を陰陽連絡線（鉄道敷設法第一期線）の経由地に組み込もうとする動きであり、先述の建議（前掲『島根県議会史』第一巻）はそうした動きの一環であつた（注11参照）。第二は那賀郡浜田〜広島間である。この路線は前掲鉄道敷設

法の第二条に「広島県下広島ヨリ島根県下浜田ニ至ル鉄道」として記載されている(注4参照)。同法公布後間もない七月五日付の『山陰新聞』(那賀郡浜田の要報(二日発))に、同路線の鉄道敷設法第一期線昇格を目指すための請願事務所設置の動きが報じられている。県内の同法公布後に見られる動きとしては早いものである。第三は、鉄道敷設法第七条記載(第一期線)の「広島県下三原ヨリ山口県下赤間関ニ至ル鉄道」を内陸の鹿足郡津和野経由へと導こうとするもので、九月頃よりその動きが確認できる(『山陰新聞』一八九二年九月二十九日「防州山口通信(九月廿六日発)」、同一八九二年十一月二十九日「石州鉄道に関する運動」など)。この運動には堀礼造らを中心とする鹿足郡有志が関わっており、彼らは路線の優位性を実証すべく独自に技師を雇って路線の実地測量を行った。この運動に関しては、宇田正氏が『近代日本と鉄道史の展開』(日本経済評論社、一九九五年)の第四章「明治中期一地方鉄道計画にかかる路線調査とその背景——津和野線関係実地測量をめぐって——」において詳細に明らかにしている。

- (11) 島根県会の「県下安来地方ヲ陰陽連絡鉄道中間線ニ挿入セラレン事ヲ請フ建議」は、鉄道敷設法第七条記載の「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」のうち、倉敷と境間の採用を求めるものであった。そして、建議はさらにこの路線を「鳥取県下日野郡石見ヨリ霞印賀及本県下能義郡赤屋井尻母里安田大塚宇賀荘ヲ経テ安来ニ至リ島田ヲ過キ米子境ニ通スル」ものにすることを求めた(前掲『島根県議会議史』第一巻、一〇九二頁)。
- (12) こうした傾向をよく表わしているのが前掲山崎『山陰鉄道物語』の以下のような記述(二六・二七頁)である。

松江市の鉄道敷設運動が加熱してきたのは、明治三二年(一八九九)になってからであった。島根県では、かつて明治二五年(一八九二)に、島根県議会議

から内務大臣に陰陽連絡線を請願している。また明治二八年(一八九五)には松江市を中心に、県議会議に働きかけ「島根県下に鉄道敷設を請う」という建議を国会に提出した。だがいまひとつ、本格的な運動までには至らなかった。それが三年になって急に火がついたのは、三三年に着工し、山陰を東へ延びて行く、陰陽連絡の境——鳥取——姫路線に大きく影響されたからだ。

- (13) 山陰地方の鉄道敷設の遅れに関しては、阿部恒久氏が前掲『裏日本』はいかにつくられたか』の第六章「山陰地方の「裏日本」化」において、鉄道敷設法公布後の帝國議會での山陰地域への鉄道建設に関する議論と、実際の鉄道建設の実施状況を整理・検討し、山陰地方へ鉄道を建設することに対する政府の一貫した消極姿勢を指摘している。阿部氏は、島根県選出代議士恒松隆慶による帝國議會での鉄道敷設の要求など地域の側からの動きも明らかにしているが、鉄道敷設法公布以前の山陰地域の状況に関しては、一八八七年九月の松江での島根・鳥取両県議による会合のこと(前掲内藤『島根県の百年』からの引用)と、第一議会議に貴衆両院に提出された鳥取県有志武信克三ほか一一九名による請願(本稿第一章にて後述)のことしか触れていない。

- (14) 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。
- (15) 老川慶喜『日本史小百科・近代——鉄道』(東京堂出版、一九九六年)一三五頁。
- (16) 錦織勤・池内敏編『鳥取・米子と隠岐(街道の日本史三七)』(吉川弘文館、二〇〇五年)一一二五頁。

- (17) 『山陽新報』(一八八七年九月二十五日「山陰鉄道」)。
- 山陰道の海産物其他重要産物に富むことは世人も已に知了せる所なるが此諸産物は運輸の路未だ開けざるに由りて所謂紅腐陳々相因るの傾なきにしもあらざるにぞ出雲石見因幡伯耆の県會議員は夫の山陽鉄道の布設も遠きにあらざるを

以て右四国を連貫したる一線の鉄道を布設して此の岡山に通じて山陽鉄道に接続せしめ此鉄道を以て産物の運輸をなさんと計画し四国は線路の調査をなしをる趣なるが此計画にして成立たらんには直ちに株金募集に着手する都合なりといへり

(18) 『東京日日新聞』(一八八七年一〇月三日「山陰道鉄道」)。

同鉄道(山陰道鉄道―引用者注)布設の計画ある由ハ曾て聞く処なりしが其發起者たる出雲石見伯耆因幡四ヶ国の県會議員諸氏ハ本月一日出雲の松江に集會を開き右布設大体の協議を為せし由なるが其線路ハ右四ヶ国を連貫し備前岡山まで布設し山陽鉄道に連接せしむべき見込みなりとの報知あり

(19) 当時『山陰新聞』は隔日刊行であった。一八八七年九月二日は休刊、一三日(第八八八号)はマイクロフィルムにて原紙が全頁欠号であった。

(20) 『山陰新聞』(一八八七年九月一日「兩県勸業共進会開場式」)など。

(21) この『山陰新聞』での「山陽道鉄道会社」が、のちに神戸く下関間の鉄道を敷設する山陽鉄道会社に繋がる動きであるかどうかは本稿では明らかでない。後者の山陽鉄道会社の創立願書の提出は一八八六年(明治一九)二月二七日である。そして、最初の営業区間である兵庫く明石間が開業するのは一八八八年一月一日である(前掲『日本鉄道史』上編、八二〇く八二八頁)。

(22) 関西鉄道は京都く名古屋間を連絡すべく滋賀県の有志によって企画されたが、京都の有志の賛同を得るためもあり計画に京都く宮津間が追加された。一八八七年三月に提出された「関西鉄道会社創立願書」は大津く四日市間、四日市く桑名く熱田間、伏見く奈良く大阪間、京都く宮津間の路線を掲げている。これに対して、鉄道庁長官の井上勝は他の計画との競合等の面から再出願を指令した。そして、翌年一月に再出願をした際の路線は草津く四日市間、桑名く四日市間、河原田く津間であり(この三区間は三月に敷設の免許を得た)、京都く宮津間は計画から消去された

(日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』第二卷「大日本印刷株式会社、一九七〇年」五三九く五四二頁)。

(23) 『山陰新聞』(一八八九年六月二日「山陰鉄道会社」)。

(24) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』第四卷(大日本印刷株式会社、一九七二年)四三六・四三七頁。宮川秀一「阪鶴鉄道の敷設をめぐる」(『兵庫史学』第四七号、兵庫史学会 一九六七年)一二・一三頁。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』第二卷第一号、一九七一年)五三く五六頁。

(25) 島根県大百科事典編集委員会・山陰中央新報社開発局企画・編集『島根県大百科事典上巻』(山陰中央新報社、一九八二年)六九一頁(池橋達雄氏担当「山陰鉄道」)。

(26) 一八八九年の鳥取県における鉄道敷設運動の状況について、二年後の『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)」)は以下の四路線を紹介している。①「山陰鉄道(舞鶴く但馬く因幡く伯耆く出雲(松江間)」、②「因幡鉄道(播磨與井く因幡く伯耆く松江間)」、③「備前和氣く津山く倉吉く米子く松江間」、④「備後尾道く鳥取県日野郡く米子く松江間」。

(27) 玉島の有志者の二名は浅口郡選出の県會議員の辻英一と板谷九郎と思われる(岡山県編『岡山県会史』第一編、中国民報社 一九〇六年)。

(28) 『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」)。

(29) 『山陰新聞』(一八八九年九月二七日「日野郡根雨宿通信」)。同(一八八九年一〇月七日「西伯鉄道の隧道」)。

(30) 『山陰新聞』(一八八九年一〇月九日「鉄道設計決議書」)。

(31) 『山陰新聞』(一八八九年七月二七日「伯州有志懇親会の結果」)。同(一八八九年九月三日「三国有志者の会合」)。

(32) 『山陰新聞』(一八八九年九月一三日「鳥取の鉄道」)。

(33) 『山陰新聞』(一八八九年九月二十七日「日野郡根雨宿通信」)。同(一八八九年一〇月七日「西伯鉄道の隧道」)。同(一八八九年一月二日「伯州根雨通信 鉄道問題」)。

(34) 『山陰新聞』(一八八九年七月二十七日「岡山及玉島の鉄道有志者」)。

(35) 『山陰新聞』(一八八九年六月二十三日「山陰鉄道会社」)。

(36) 『山陰新聞』(一八八九年六月一日「山陰鉄道会社」)。それによると、第一区は撰州神崎、丹後国多紀郡八上新村間、第二区は同所、舞鶴間、第三区は同所、久美浜間、第四区は同所、鳥取間、第五区は同所、米子間、第六区は同所、松江間であり、以上計三二六哩余であった。

(37) 『山陰新聞』(一八八九年六月二十三日「山陰鉄道会社」)。同(一八八九年六月二十七日「山陰鉄道」)。

(38) 『山陰新聞』(一八八九年六月二十七日「山陰鉄道」)。

(39) 前掲『島根県大百科事典 上巻』六九二頁(池橋達雄氏担当、「山陰鉄道」)。

(40) 松下孝昭『近代日本の鉄道政策——一八九〇—一九二二年——』(日本経済評論社、二〇〇四年)二八・二九頁。

(41) 前掲松下『近代日本の鉄道政策』二八頁。

(42) 佐々田懋(一八五五—一九四〇)。那賀郡木田村(現浜田市)出身の政治家・実業家。佐々田は同村大庄屋佐々田類三郎の子として生まれた。若くして木田・追原両村連合戸長、浜田県県会議員(官選)、浜田県十五等出仕、島根県第一区会議員(↓議長)を務めた。一八八一年、雲石隠三州の新制島根県の初代県会議長となり、以来一八九〇年まで一〇年間議長を務めた。県会議長時代は国道改修に尽力している。一方で、佐々田は一八八二年、石見立憲改進黨を浜田に結成しその党首となるなど、県会議長・政党党首として自由民権運動に深く関わった。その後、佐々田は、第一回総選挙に第五区(那賀・美濃・鹿足)から立候補し当選した。以後第二回(一八九二年二月)、第三回(一八九四年三月)と連続三回の当選を果たした。そして、県内有数

の大地主であった佐々田は一九一一年に貴族院多額納税議員に当選し一九一八年(大正七)まで務めた。佐々田は衆議院議員時代、大成会、協同倶楽部、独立倶楽部、溜池倶楽部、自由党に所属した。こうした政治活動の一方で、佐々田は第五三回立憲銀行、浜田県産紙会社の設立などに関わるなど実業界にも尽力している。特に、鉄道事業に関心が高く、山陽・中国・成田・京浜電気・王子軌道・芸備などの諸鉄道会社の設立に関わっている。そのうち、地域に深く関わるものは日清戦後期の芸右鉄道会社計画(浜田、広島間)がある。

#### 《参考文献》

島根県教育委員会編『明治百年島根の百傑』(報光社、一九六八年)。衆議院・参議院編『議院制度百年史 院内会派編衆議院の部』(大蔵省印刷局、一九九〇年)。

山陰中央新報社・島根県歴史人物事典刊行委員会編『島根県歴史人物事典』(山陰中央新報社、一九九七年)。前掲『島根県大百科事典上巻』五八〇頁。

(43) 以下、佐々田の発言は『帝国議院衆議院議事速記録』第二巻(東京大学出版会、一九七九年)七五六・七五七頁による。

(44) 『東京日日新聞』(一八九二年一〇月一日「鉄道買上に関する衆議院議員の意向」)。

(45) 佐々木善右衛門(一八五二—一九一七)。能義郡荒島村(現安来市)出身で、一八六五年(慶応元年)広瀬の山村勉斎のもと皇漢学を学んだ。一八八一年(明治一四)島根県会議員に当選し、一八九〇年まで在任した(この間、副議長に二度就任。衆議院議員選挙では第一回(一八九〇年七月)、第二回(一八九二年二月)総選挙で当選。第一議会にては大成会、協同倶楽部、第二・三議会にかけて独立倶楽部に所属した。そのかわり、一八九〇年に松江日報社の総代、また、山陰製糸、松江銀行、松江電灯会社の設立に関わり、山陰生命保険株式会社、求待石製品合資会社、松江汽船会社の社長を務めた(前掲『島根県歴史人物事典』。前掲『議院制度百年史 院内会派編衆議院の部』)。

(46) 高橋久次郎(一八五八〜一九二六)。神門郡稗原村(現出雲市)の出身の政治家。戸長、県会議員(常置委員三期)を務める。衆議院議員としては、一八九〇年に第一回総選挙で当選(第三区、大成会)した。このうち簸川郡会議員(↓同議長、郡蚕業同業組合長、郡講農会総裁などを歴任した。そして、一九二二年の第一回総選挙で再び衆議院議員に当選した。以後一九二〇年(大正九)の第一回総選挙まで連続四回の当選を果たした。高橋は中央倶楽部↓立憲同志会↓憲政会に属し、岡崎運兵衛(後述)とともに県内の非政友系の中心的存在であり、憲政会島根支部の支部長も務めた。

《参考文献》

前掲『島根県歴史人物事典』。内藤正中「島根県関係衆議院議員選挙候補者別得票一覧」(『郷土』第二三号、島根郷土研究会 一九六二年)。柳葉義雄「島根県衆議院議員選挙史(一)」(『郷土』第一四号、一九六二年)。

(47) 古岡倭文麿(一八四九〜一八九七)。隠岐国周吉郡矢尾村に生まれる。式内社水祖神社神職で、隠岐騒動の中心的人物であった。衆議院議員としては第一回・第二回総選挙に当選。大成会、協同倶楽部、独立倶楽部に所属した(前掲『島根県歴史人物事典』。前掲『議会制度百年史 院内会派編衆議院の部』)。

(48) 『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」)。

(49) 鉄道博物館所蔵。

(50) 請願書では官設での実現を希望しつつも、一方で「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」とあるように私設での実現にも含みを持たせていた。

(51) 『山陰新聞』(一八九〇年一月四日「鳥取の鉄道論」)。同(一八九〇年一月二〇日「鉄道にかゝる協議遂に纏らず」)。

(52) 『山陰新聞』(一八九一年六月二日「立石代議士来らんとす」)。同(一八九一年七月七日「両山鉄道に就て(鳥取新報)」)。同(一八九一年八月五日「作伯鉄道の布設請

願」)。同(一八九一年八月二日「作伯鉄道」)。

(53) 『山陰新聞』(一八九一年六月一八日「官設鉄道布設を請願せん」)。また、一〇月五日の記事(「伯州鉄道の成行(再記)」)でも「今度(第二議会——引用者注)ハ純然たる国家鉄道として請願」する予定であると報じられている。

(54) 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。

(55) 岡本俊信(一八四九〜一九二三)。那賀郡後野村(現浜田市)の出身。後野村戸長を務めたのち、一八八七年に県会議員となり、一八九〇年には県会副議長に就任した。一八八二年に石見立憲改進黨を結成したり、浜田銀行の初代頭取となるなど地方政財界の重鎮であった(前掲『島根県歴史人物事典』)。

(56) 『山陰新聞』(一八九一年五月八日「浜田広島間馬車鉄道を敷設せんとす」)。

(57) 同前の記事に記載。

(58) 前掲老川「日本史小百科・近代・(鉄道) 一一七〜二〇頁」。

(59) 前掲『島根県大百科事典 上巻』五三八頁(山藤忠・畑勉担当、「芸石街道」)。

(60) 『山陰新聞』(一八九一年五月八日「浜田広島間馬車鉄道を敷設せんとす」)。

(61) 『山陰新聞』(一八九二年三月二七日「浜広馬車鉄道に就て」)。同(一八九二年三月二九日「広浜馬車会社設立に就て」)。同(一八九二年五月一日「芸石馬車株式会社」)。同(一八九二年五月一日「芸石馬車株式会社」)。

(63) 日清戦後期の浜田〜広島間の鉄道敷設運動に関しては、【表】にあるように『新修島根県史(通史編二)』・『島根県大百科事典 上巻』によって私設鉄道計画(広浜鉄道、芸石鉄道)の存在が明らかにされている。そして、そうした私設鉄道計画の挫折後、それに代わって盛り上がる官設方式での鉄道敷設運動を、松下孝昭氏が代議士・恒松隆慶の活動を軸に地方政治史の視点から明らかにしている(松下孝昭「地方鉄道

の形成過程―広島県の場合―」（山本四郎編『近代日本の政党と官僚』、東京創元社一九九一年）、前掲松下『鉄道建設と地方政治』一四九―一五一頁。

- (64) 『山陰新聞』（一八九一年八月七日）「広浜馬車会社」。同（一八九一年八月一日）「広浜馬車会社馬車の試運転」。

(65) 『山陰新聞』（一八九二年三月五日）「広浜間の馬車設計」。

(66) 『山陰新聞』（一八九二年三月二九日）「広浜馬車会社設立に就て」。

(67) 『山陰新聞』（一八九二年五月三日）「芸石馬車株式会社（設立開置かる）」。

(68) 『山陰新聞』（一八九二年五月二五日）「芸石馬車株式会社」。同（一八九二年五月二〇日、芸石馬車株式会社広告）。創業総会の開催日については二つの記事で異同がある。

(69) 広告によると、芸石馬車株式会社の取締役は栗村信武・岡本俊信・岩崎永助・横山直内・保田八十吉、監査役は岡野七右衛門・桐原恒三郎・山崎定静、支配人は田村登・中野庸介である。また、広島本社は五月二五日、浜田支社は二〇日より開設とある。

(70) 『山陰新聞』（一八九二年一月二九日）「芸石馬車会社の存廃」。

(71) 『山陰新聞』（一八九二年二月一日）「芸石馬車会社の解散」。

(72) 『山陰新聞』（一八九三年一月四日）「芸石馬車会社石州浜田支社の株主臨時總會」。同（一八九三年三月二日）「芸石馬車株式会社支社の株主臨時會（浜田）」。後者の記事によると、浜田支社は「浜田郷津間」の営業を目標としている。

(73) 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）第三章・第五章。

(74) 前掲『日本鉄道史』上編 九一五―九四六頁。

(75) 政府の私鉄買収計画については九月頃より、同月二日付「鉄道問題相定まる」・同日二〇日付「鉄道買上の議決す」等の記事によって報じられている。

(76) 実業協会とは帝国実業協会のことである。同会は、かつて第一議會での佐藤里治提議の動議に共鳴していた、政府の積極的な鉄道事業に関心をもつ代議士らが第二議

会に向けて活動を強化するために結成していた議員集団である（前掲松下『近代日本の鉄道政策』四三頁、前掲松下『鉄道建設と地方政治』三七・三八頁）。

(77) 参謀本部調査「鉄道の軍事に関する定義」（一八九一年）。同書は小谷松次郎（編発行）『鉄道意見全集』（東京堂、一八九二年）に収録されている。そして、『鉄道意見全集』は、野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『明治期鉄道史資料』第二期第二集・第一九巻「鉄道意見全集」（日本経済評論社、一九八八年）に復刻されている。

(78) 松下孝昭「鉄道経路選定問題と陸軍」（『日本史研究』第四二二号、一九九九年）二六・二七頁。前掲松下『近代日本の鉄道政策』三三頁。

(79) 前掲松下「鉄道経路選定問題と陸軍」二六・二七頁。

(80) 同前二五・二六頁。

(81) こうした一連の文献の内容やその比較に関しては前掲松下「鉄道経路選定問題と陸軍」を参照のこと。

(82) 「陸軍省の鉄道問題（日本）」は「鉄道の軍事に関する定義」の要約であったが、「縦貫鉄道」と「支線」の項目は要約されておらずほぼ同様のものである。同書記載の「幹線鉄道」は以下の通りである。

青森より弘前を過ぎ大館に出て花輪、新町、浄法寺を経て一ノ戸に至り或ハ大館より毛馬内、大湯、田子、三戸を経て一ノ戸に出るも可なり

一ノ戸より盛岡、磐井、南小牛田、松山、糟川、七北田、仙台、茂庭、川崎、圓田、宮、白石、福島、宇都宮を経て小山に至る

小山より大宮を経て東京に至り並に大宮より高崎に至る其他小山より足利、熊谷、前橋を経て高崎に至る線路にも縦貫鉄道の性質を与ふるを要す是れ仙台より東京を経ずして直接に名古屋と連絡し以て大に其運搬速度を増加せんか為めなり

高崎より上田、松本を過ぎ洗馬に出て福島、中津川を経て名古屋に至り或ハ洗馬より諏訪、飯田、足助を経て名古屋に至るも可なり

名古屋より岐阜、米原、大津、京都、大坂、神戸、明石を経て姫路に至る

大坂姫路間の海岸鉄道万一不通となりたる時交通の確実を期する為め京都、園部、笹山、高岡、姫路間に副線を布設するを可とす

姫路より岡山、尾の道、広島、廿日市、津田、六日市、柿木、津和野、山口、上郷、岩永、伊佐、吉田、田部、内日下、小野を経て下の関に至る

(83) 両法案の条文は前掲『日本鉄道史』上編(九四九〜九五二頁)を参照のこと。両法案については、井上の「鉄道政略ニ関スル議」の趣旨を、政府部内での審議を経るなかで変更した箇所があることを松下氏が明らかにしている(前掲松下『近代日本の鉄道政策』)。

(84) 前掲松下『鉄道建設と地方政治』二七・二八頁。

(85) 「鉄道政略ニ関スル議」にて「三原馬関線」は「本線へ延長凡百五十九哩ニシテ山陽鉄道会社力布設ノ権利ヲ得タルモノナレトモ同社ハ三原以西ノ工事ヲ中止セルヲ以テ後条ニ論スル私設鉄道買収策ヲ実施スルモノトスレハ直チニ布設ノ起工ヲ要ス」と説明されている(前掲『日本鉄道史』上編、九二〇・九二二頁)。

(86) 『山陰新聞』(一八九一年九月二日)「政府鉄道の方針を発表せんとす」。こうした動きについては前掲松下『近代日本の鉄道政策』三三頁。原田勝正「鉄道敷設法制定の前提」(『日本歴史』第二〇八号、一九六五年)三九〜四一頁を参照のこと。

(87) 『山陰新聞』は一八九一年一〇月五日(月曜日)が休刊であり、この号が次号となる。  
(88) 前掲松下「鉄道経路選定問題と陸軍」。前掲松下『鉄道建設と地方政治』第五章。  
(89) 青木栄一「鉄道忌避伝説の謎 汽車が来た町、来なかった町」(吉川弘文館、二〇〇六年)一一二頁。

(90) 『山陰新聞』(一八九一年一〇月一四日「山陰鉄道論の社告」)。この時点では一九日に発表としているが、翌日付「山陰鉄道論の社告」にて二〇日に訂正される。また、同論発表当日はさらに急遽三〇〇部を増刷したとされる(『山陰新聞』一八九一年

一〇月二〇日「山陰鉄道論」)。

(91) 前掲老川『近代日本の鉄道構想』第三章第二節。

(92) 「山陰鉄道論」では、帝国議会前で、政府、自由・改進黨各とも「鉄道国是」が一定しない今(未決の間)こそその目的を達成させる好機だとしている。同論では今後の運動(「山陰鉄道」の緊要性の周知)の方策についても言及している。それは、①政府各部署、軍部、貴衆兩院へ請願書を「山陰道連合して」提出↓②山陰道出身の貴衆兩院議員・高等官・有志者、島根・鳥取兩県知事らによる「一大山陰道会」を東京に設立(来月上旬)↓③「山陰鉄道期成同盟会」を設立し絶えず運動を行うというものである。

(93) 『山陰新聞』(一八九一年一〇月二〇日「当国鉄道論の消息」)。

(94) 佐藤喜八郎。松江市(白濁本町)の大地主。このとき松江市会議員であり、このうち二代目市会議長に就任する(一八九二年三月〜一八九七年)。また、松江商業会議所の特別会員に名を連ねるなど、松江を代表する有力者である。一方で、佐藤家は一九一九年に九三町歩の土地を所有するなど、県内有数の大地主でもあった。こうした佐藤は、鉄道敷設運動のみならず、帝国議会にて農事試験場設置の請願を行うなど地域振興に対して関心の高い人物である(この請願に関しては前掲阿部『裏日本』はいかにつくられたか)二五五・二五六頁で触れられている)。

《参考文献》

渋谷隆一編『都道府県別資産家地主総覧 島根県編二』(日本図書センター、一九九八年)所収、「日本全国商工人名録第二版」(一八九八年)。同上所収、島根県農会調査「島根県の大地主」(一九一九年)。

(95) 高橋久次郎に関しては注46を参照。

(96) 『山陰新聞』(一八九一年一月七日「高橋代議士の送別会」)。

(97) 福岡世徳(一八四九〜一九二七)。初代松江市長。福岡は松江藩士吉田蔵六の次男と

して生まれ、藩士福岡至仙の長女松と結婚。同家を継いだ。松江藩士としては砲術士御番方に属している。その後の一八七〇年一〇月に松江藩権大属、一八七二年八月には島根県権大属に任じられ上京した。帰郷後は教育界に転じて松江雑賀南小学校教員などを務めた。一八八三年には司法省の試験を受けて代言人の免許を取得し市長就任までその職を継続している。そして、福岡は地域の自由民権運動において指導的役割を果たした。出雲国有志人民総代による国会開設請願の松江での会合では議長として議事を運営し、請願書を決定し上京委員を選任した。一八八一年一月には同志らと山陰自由党を結成し、福岡は党幹事となった。また、翌年五月創刊の『山陰新聞』に参画し、印刷長として自由党系の論陣を張った。そして、一八八九年四月に松江に市制が施行されるや、市長に選ばれ、以後一九一一年七月まで四期二年間務めた。なお、福岡は政治的には自由党↓政友会に属した。市長退任後の一九一二年五月の第一回総選挙では市部から政友会の候補として立候補し当選した(前掲『島根県歴史人物事典』、前掲『明治百年島根の百傑』)。

(98)三島佐次右衛門(七代目)(一八五二〜一九一〇)。松江の山口家に生まれ豊三郎と言い、藩政時代蠟座を営んだ三島家の養子に入る(一八八七年、七代目佐次右衛門となる)。一八八九年、松本歎次郎らとともに松江銀行を創設し、一八九八年には松江商業会議所二代目会頭となるなど地方経済の中心的人物であった。このほか山陰貯蓄銀行や島根県農工銀行の各頭取となったり、馬潟港浚渫や松江駅開設に尽力した(前掲『島根県歴史人物事典』)。また、三島家は一九二四年時点で五九・八町歩の耕地を所有するなど、県内有数の地主でもある(農商務省編『五十町歩以上ノ大地主』、一九二四年)。

(99)高城権八(生年不詳〜一八九八)。もと松江藩士で、維新後は勝部本右衛門とともに松江城の存置に尽力したとされる。一八八九年、松江市会議員選挙に当選(二級議員)、一八九二年に議長代理となる(前掲『島根県歴史人物事典』ほか)。

(100)岡本金太郎(一八六〇〜一九二六)。島根一中、東京専門学校にて学ぶ。卒業後、山陰新聞社に入社。同社では主筆、一九〇一年頃から社長に就任する。新聞記者の一方で、松江市会議員、県会議員(一八八七年、大原郡)となり、衆議院選挙にも出馬した。衆議院選挙では第一回から四回連続次点で落選、一九〇四年の第九回総選挙にて当選した(前掲『島根県歴史人物事典』)。

(101)『山陰新聞』(一八九一年一月二七日「本市の山陰鉄道協議会」)。

(102)『山陰新聞』(一八九一年一月二八日「山陰鉄道協議会」)。

(103)森田幹(一八四五〜一九一七)。岡村平一の長男として邑美郡今町に生まれ、同郡上町の鳥取藩士森田麗蔵の養子となり家督を相続した。維新の際上京し正親町三条殿の守衛、さらに海軍に移り、徳島県警部を奉職した。征韓論が起ると政府に不満を抱き帰郷して邑美義塾・共立社に参加した。鳥取中学校校長(一八七四年)、島根・鳥取両県併合時代の島根県学務課長となり、鳥取県再置後には汗入・会見、岩美の各郡長を歴任した。島根・鳥取両県併合時代には境県令の側近として因伯二州の人心慰撫に努めた。また、一八九〇年の第一回総選挙で県会議員の門脇重雄を推し、部下の郡吏員を奔走させて問題を起した。同年に依願免官(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』(新日本海新聞社、一九八四年))。

(104)『山陰新聞』(一八九一年二月一日「私設山陰鉄道論」)。

(105)『山陰新聞』(一八九一年一月二十九日「山陰鉄道敷設を謀議せんとす」)。同(一八九一年二月一日「私設山陰鉄道論」)。

(106)本文では省略したが、以下のような県会議員の動きも報じられている(『山陰新聞』一八九一年一月一日「山陰鉄道問題の消息」)。この「請願」の行方は不明である。一八九一年一月一日「山陰鉄道問題の消息」)。この「請願」の行方は不明である。県会議員諸氏中にハ五六の人々幸ひに当市(松江)引用者注)にハ寄々有志者中に鉄道問題も起り居ることなれば各郡々の同志会ハ後日に譲り取敢ず当市の有志と連合して請願せばやとの意見を有するものありし由なれども一二の人物

が故障を入れ県会議員ハ議員だけにて請願することに略定せしと

また、一月二八日に鳥取県米子町で開催された島根鳥取両県懇親会の席上において、岡本金太郎が「山陰鉄道布設の今日に緊急切迫せること」を述べていることが確認できる（『山陰新聞』一八九一年二月一日「両県懇親会の詳報」）。

(107) 『山陰新聞』（一八九一年一月三日「津和野の軍事鉄道に付き」）。

- (108) 前掲『日本鉄道史』上編 九四九〜九五二頁。「鉄道公債法案」第一条記載の官設鉄道予定線は以下の通りである。①「神奈川県八王子ヨリ山梨県甲府ニ至ル鉄道」、②「広島県三原ヨリ山口県下ノ関ニ至ル鉄道」、③「佐賀県佐賀ヨリ長崎県佐世保ニ至ル鉄道」、④「日本鉄道会社鉄道白河仙台南線路ヨリ山形県山形秋田県秋田ヲ経テ青森県青森ニ至ル鉄道」、⑤「官設鉄道敦賀線路ヨリ福井県福井石川県金沢ヲ経テ富山県富山ニ至ル鉄道」、⑥「新潟県直江津ヨリ新発田ニ至ル鉄道及本線ヨリ分岐シテ新潟若クハ其近傍ニ至ル鉄道」、⑦「既成官私設鉄道ニ要スル軍用停車場及其接続支線」。
- (109) 前掲『日本鉄道史』上編 九五二・九五三頁。和田洋「初期議会と鉄道問題」（『史学雑誌』第八四編第一〇号、一九七五年）。前掲松下「近代日本の鉄道政策」第一章。
- (110) 国立公文書館所蔵『公文雑纂 明治二十四年 卷三十九』所収。
- (111) 「鉄道拡張法案」第二条記載の山陰関係路線は以下の通りである。

#### 山陰線

- 一 官設鉄道京都線路ヨリ同府舞鶴及宮津ヲ経テ鳥取県鳥取ニ至ル鉄道
- 一 山陽鉄道会社鉄道姫路線路若クハ其近傍ヨリ鳥取県鳥取、島根県松江及浜田ヲ経テ山口県山口若クハ其近傍ニ至ル鉄道
- 一 山陽鉄道会社鉄道岡山線路若クハ其近傍ヨリ鳥取県米子及島根県境ニ至ル鉄道
- 一 広島県広島ヨリ島根県浜田ニ至ル鉄道

(112) 佐々田は第一議会で私設鉄道買収法案審査特別委員に選ばれている（大日本帝国議会誌刊行会編『大日本帝国議会誌』第一卷（一九二六年）一四四二頁）。

(113) 岡崎運兵衛（一八五〇〜一九一九）。明治期の県政財界のリーダー的存在。岡崎は神

門郡神原村の地主高橋佐十郎の二男に生まれ、一〇歳にして松江堅町の岡崎家の養子に入り、家督を継いだ（五代目運兵衛襲名）。岡崎は地方政界にては、一八八三年には県会議員（翌年副議長、一八九〇年には議長となる）、一八八九年に松江に市制が施行されると初代市会議長となった。そして、岡崎は衆議院議員として第一回総選挙に立候補し当選した。以来、第二回、第七回、第八回（繰上げ）、第一〇回、第一二回、第一三回と計七回の当選を果たした。岡崎は当初自由党系で、県議時代には佐々田懋・佐々木善右衛門などの改進黨系に接近したこともあった。しかし、衆議院議員となつてからの所属党派は、大成会↓独立倶楽部、帝国党↓大同倶楽部↓立憲同志会↓憲政会と、岡崎は県政界における非政友系の重鎮であつた（前掲『明治百年島根の百傑』、前掲内藤「島根県関係衆議院議員選挙候補者別得票一覧」）。その岡崎は一八七九年の「松江新聞」以来新聞事業に深く関わるが、一九〇一年には非政友系の『松陽新報』を創刊させている。また、岡崎はこうした政治活動の一方、産業資本家として交通・産業などの地域振興にも尽力している。なお、岡崎家は一九二四年時点（岡崎国臣）で五七・六町歩の耕地を所有する県内有数の大地主でもある（前掲農商務省編『五十町歩以上ノ大地主』）。

(114) 「鉄道拡張法案」は帝国実業協会に属する議員によつて提出されたが（前掲松下「近代日本の鉄道政策」四三頁。前掲松下「鉄道建設と地方政治」三七・三八頁、「山陰新聞」（一八九一年二月一七日「実業協会の代議士」）は、島根県選出代議士のなかでは佐々田と菅了法（邑智郡、独立倶楽部）の二名が実業協会会員であつたと報じている。

(115) 前掲「鉄道拡張法案」に付属。

(116) 『山陰新聞』（一八九二年五月二四日「山陰鉄道布設の請願」）。

(117) 『山陰新聞』（一八九二年六月一日「山陰鉄道布設請願の件に付き」）。

(118) 鉄道博物館所蔵。

(119) 前掲内藤『島根県の百年』九五〜九七頁。

(120) 島根県所蔵古文書簿冊一二七〇(八・八)『籠手田知事・篠崎知事 事務請渡書』。

(121) 『山陰新聞』(一八九一年六月一七日・二四日・七月二日)『松江の商業』。

【表】に關係する参考文献一覽(年代順)

上野富太郎・野津静一郎編『松江市誌』(松江市、一九四一年)(一九七三年、名著出版より復刻)

山陰日日新聞島根支社編『松江八百八町内物語 白鴻の巻』(山陰日日新聞社、一九五五年)

松江市誌編さん委員会編『新修松江市誌』(松江市、一九六二年)

内藤正中『島根県下鉄道建設關係資料(一)』(『島根地方史研究』第一九号、島根郷土研究会 一九六四年)

『新修島根県史』通史編二 近代(島根県、一九六七年)

高尾幸吉編纂・内藤正中執筆『松江商工会議所七十年史』(松江商工会議所、一九六七年)

NHK松江放送局編『島根の百年』(報光社、一九六八年)

松村英男編『島根百年』(毎日新聞社、一九六八年)

内藤正中『島根県の歴史(県史シリーズ三三)』(山川出版社、一九六九年)

『鳥取県史』近代第三卷・経済編(鳥取県、一九六九年)

内田兼四郎『松江交通物語』(松村印刷株式会社、一九七七年)

速水保孝編著『出雲の歴史』(講談社、一九七七年)

内藤正中『わが町の歴史・松江』(文一総合出版、一九七九年)

松江市議会編集・発行『松江市議会史』(渡部印刷、一九八一年)

島根県大百科事典編集委員会・山陰中央新報社開発局企画・編集『島根県大百科事典 上

巻』(山陰中央新報社、一九八二年)

内藤正中『島根県の百年(県民百年史三三)』(山川出版社、一九八二年)

山陰中央新報社百年史編さん委員会編『新聞に見る 山陰の世相百年』(山陰中央新報社、一九八三年)

一九八三年)

亀井正夫編『山陰の鉄道建設史』(美保土建(株) 文化部、一九八五年)

松江市誌編纂委員会編『市制施行一〇〇周年記念 松江市誌』(松江市、一九八九年)

松江まちづくりプロジェクト・社団法人 松江青年会議所編『松江余談』(松江今井書店、一九八九年)

山陰鉄道研究会・祖田定一『島根県・松江市 一畑電気鉄道株式会社総合資料集 神々の里を走る電車たち』(みどり印刷、一九九四年)

内藤正中編著『図説 島根県の歴史(図説日本の歴史三三)』(河出書房新社、一九九七年)

山崎弘『山陰鉄道物語』(今井出版、二〇〇二年)

山陰鉄道研究会・祖田定一『島根県・安来市 広瀬鉄道株式会社資料集 歴史の里に消えた鉄道』(米子プリント社、二〇〇七年)

〔付記〕

本稿は、島根大学法文学部山陰研究センターの二〇〇九年度山陰研究プロジェクト「初代松江市長・福岡世徳文書の解説・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。なお、本稿執筆にあたり島根県総務部総務課の谷口啓子氏および鳥取県立公文書館の清水太郎氏には、史料等に関して懇切なる御教示をいただき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。(ぬもと りゅう)

