**前島密と北越鉄道**

**－鉄道開通と新潟の輸送の変化－**

**3年　高橋史**

**1.前島密と北越鉄道**

前島密は1835年（天保6年）、越後国中頸城郡下池部村（現上越市）の生まれで、生家は上野家、幼名を房五郎と言った。のち、全国周遊に出る際に「巻退蔵」と名乗る。慶應2年（1866）に幕臣の前島錠次郎というものが亡くなり、後継のなかったその家を退蔵が相続し（1）、同時に名も変え「来輔」とした（2）。明治2年（1869）には「密」と名を改めた（3）。余談だが、前島本人は自身の名前の呼び方は「ひそか」が正しいと周囲の人間に言っていた（4）。本論文では最も一般に知られている「前島密」の呼称を用いることとする。

前島密は郵便制度の創設で有名だが、その他数多くの事業に関わっている。東京馬車鉄道と東洋汽船株式会社には監査役で、京釜鉄道株式会社には取締役として、また関西鉄道株式会社と日清生命保険には社長として携わった経験がある（5）。その他にも全てひらがなで書かれた「ひらがなしんぶんし」を創刊したり、商船員の福祉、厚生を図り、日本海員掖済会の結成に尽力した（6）。

日本に初めて鉄道を通そうと意気込んでいた大隈重信と伊藤博文に請われ、前島は明治3年（1870）に『鉄道臆測』を起草した。これは東京－横浜間の鉄道建設がもたらす利点、及び東海道延長敷設案を記したものである（7）。前島の鉄道関連の初仕事はこの『鉄道臆測』の作成であった。

明治24年（1891）に官職を辞した前島は、同27年（1894）に北越鉄道株式会社の創立委員長に推され、会社が発足した同29年（1896）には社長となった。社長としての在任期間は僅か1年あまりだが、社長職を辞してからも取締役として北越鉄道の完成に大変尽力している。前島の努力は以降に記すとして、なぜ前島は北越鉄道の完成に心血を注いだのか。前島が郷里を離れたのは弘化4年（1847）、数え年で13歳のときである。越後との関わりは強いとは言い難い。その理由を前島に親炙していた市島謙吉が以下のように述べている。

翁（筆者注：前島）が越後の開発に大なる関係のある此の北越鉄道を万難を排して遂に成功せしめたのも詰り翁が郷国に対する愛情と事に當つて遂げずんば止まぬと云ふ一徹心に依るものである。（高橋善七『復刻版　鴻爪痕』後半生録　50頁）

**2.北越鉄道株式会社の創立、予定線決定**

北越鉄道は直江津－新潟間は穀倉地帯で、油田も存在していた。冬季には日本海沿岸の各港は気象条件により輸送路が断たれてしまう。これを打開することと、陸軍歩兵第16連隊があった新発田と東京間の軍事輸送路の確保が北越鉄道創設の目的であった。

北越鉄道株式会社は、渋沢栄一ほか県内の資本家を中心に明治29年（1896）2月に発足したが、ここにたどり着くまでには鉄道敷設運動が起こってから10年ほどの歳月が経っている。新潟県内では明治20年前後から鉄道敷設の運動が盛んになっていたが、帝国議会では党派感情からどのルートを通るかで揉め、県内代議士たちの間でさえ意見が一致しなかった（8）。明治27年（1894）にようやく直江津－新潟－新発田間を日本海海岸経由で貫通させるという予定線が決定した（9）。当初、北越鉄道は官設が予定されていたが、日清戦争直前で政府の支出がかさんでいたため、私設鉄道会社のかたちをとることとなった。

**3.全線開通までの多難**

明治29年（1896）3月に着工し、春日新田－柏崎間は翌30年8月に開業した。その後、同年11月には北条まで伸長している。この北条までの区間には米山峠があり、これを貫通するトンネルは大小合わせて8個、計2075メートルにも及んだ（10）。この工事は大変な難工事で、地質脆弱による落盤事故で13人の死者が出ている（11）。

明治29年（1896）の会社発足時には鉄道の終点は新潟の万代橋付近を予定しており、そのように新潟市民には公表されていたが、沼垂は旅客が便利との会社の判断（12）により、終点は沼垂となった。期待がはずれた新潟市民は、万代橋付近に停車場を設置するように請願、沼垂を終点とすることに激しく抵抗した。そして、開業を5日後に控えた同30年11月11日に、桜井市作、渋木政次郎、岩淵長二ら不満を持った新潟市民が沼垂の機関庫と栗ノ木川の橋梁を爆破するという事件を起こした。

北越鉄道敷設における困難はこの他にも資金問題があった。前述した米山峠のトンネル工事費や、海

岸の波浪避けの工事費、さらには物価高も加わり会社の経営を圧迫した。前島はわずか100株程度の株主だったに過ぎなかったが（13）、金策に奔走し、幾多の困難から工事中止を訴える者たちを奮励した。こうした前島の粘り強い努力が報われ、同32年（1899）9月に直江津－沼垂間が開通した。新潟市民の強い要望に応え、同37年には沼垂－新潟間が開通した。38年には新潟－上野間の直行便が運転を開始し、15時間50分（14）で東京まで行けるようになったのである。

**4.新潟における貨物輸送の変化と主要貨物**

北越鉄道が開業したことにより、沿線の商工業は急速に発展した。それまでは輸送の多くを海や川に

依存していたが、その多くが鉄道利用に切り替わった。これにより、新潟港通じて小売り業者に物品を

卸していた新潟商人の必要性はなくなった。新潟県の主要産品である米の移出先は、鉄道開通前は舟で

大阪・北海道などの遠隔地に運ばれていたが、鉄道開通後は大阪・北海道への移出量は減少、東京・神

奈川は増大、そして新たな市場として長野・山梨・福島などが増量している（15）。

北越鉄道の主要貨物は米穀のほか、石油類も同様の割合を占めていた。これは他の鉄道会社と比べて

も特異である。なお、北越鉄道開通前までは新潟県から京浜地方への石油類輸送は不可能であった。石油の発送はそのほとんどが柏崎駅と長岡駅で、原油発送は新津駅が最大である。柏崎駅のそばには西山油田が、長岡駅付近には東山油田、新津駅付近には新津油田が存在していたことが要因である。

**5.北越鉄道の国有化**

人貨の新たな輸送手段として期待された北越鉄道であったが、利用数に伸び悩むようになる。旅客の年間取扱数量は最も多い明治37年、38年で117万人ほど（16）にすぎず、貨物に関しても、明治36年の20万トンが最大で、以降国有化までは18万トンほど（17）でしかなかった。貨物輸送が伸びなかった要因として、運賃高と輸送にかかる日数が見込めなかったこと、貨車・機関車の不足による貨物の滞りなどがあった。明治37年11月上旬の沼垂駅には、申し込み済みの貨物だけで331車分、倉庫に在り申し込む予定でいる貨物が540車分もあり、これらを処理するには3、4カ月を要するという有様であった（18）。

明治39年（1906）に鉄道国有法が制定され、北越鉄道も国有化の対象となった。北越鉄道株式会社は国有化に反対し請願書を衆議院に提出するも、明治40年（1907）8月1日に買収された。国有化により、運賃は全国で統一され値下げが行われ、貨物輸送の滞りも解消された。結果的に、大正2年（1913）には新潟駅・沼垂駅の利用客は2倍に増え、貨物も明治43年（1910）には2倍、大正2年には3倍に増加している（19）。

**6.おわりに**

以上述べてきたように、北越鉄道はその創立、そして直江津－新潟間の開通まで多難の連続であった。開通後も利益のほとんどが借金の利子に消えていく有様であった。そのような状況で、前島の尽力は少なくなかったに違いない。前島自身は北越鉄道に関わっていることを公にしておらず、彼がいかに北越鉄道に関わったかの詳細については先にも引用した「鴻爪痕　後半生録」にその記述があるのみである。同作中では前島が明治21年（1888）頃から越後の先覚者たちと鉄道敷設の協議を重ねていたこと、幾百万という社債の名義人となり度重なる借換の折衝に当たり、金策をしていたことが記されている。前島は性来、責任感の強い人であったそうで、北越鉄道に関しても「若し此の會社が成り立たぬとしたら、自分は真に絶對絶命である（20）」と周囲の人間に事あるごとに言っていた。冒頭にも述べた前島の故郷への強い想いと責任感、そして金策に代表される前島の手腕が北越鉄道の11年を支えたのである。

註

(1)高橋善七『復刻版　鴻爪痕』自序伝　51頁

(2)同上

(3)山口修『前島密』246頁

(4)高橋善七『復刻　鴻爪痕』逸事録　97頁

(5)前掲『前島密』249～251頁

(6)同上　202頁

(7)高橋善七『復刻版　鴻爪痕』後半生録45頁

(8)新潟県史研究会『新潟県百年史』上巻　593～594頁

(9)日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』第4巻　342頁

(10)同上

(11)同上

(12)同上　343頁

(13)前掲『復刻版　鴻爪痕』後半生録　50頁

(14)前掲『日本国有鉄道百年史』第4巻　344頁

(15)新潟県『新潟県史』通史編7　233頁

(16)前掲『日本国有鉄道百年史』第4巻　246頁

(17)同上

(18)新潟市『新潟市史』通史編3　350頁

(19)前掲『新潟市史』通史編3　351頁

(20)前掲『復刻版　鴻爪痕』後半生録　50頁

参考・引用文献一覧

・小林正義『知られざる前島密』（郵研社、2009）

・市史編さん委員会『柏崎市史』下巻（市史編さん室、1990）

・鉄道院『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』中巻（1916）

・逓信省『鉄道局年報』（1901）

・逓信省『鉄道局年報』（1903）

・逓信省『鉄道局年報』（1905）

・逓信省『鉄道局年報』（1906）

・新潟市合併町村史編集室『新潟市合併町村の歴史　基礎資料集4』新潟新聞（明治編　下）（1983）

・新潟県『新潟県史』通史編7（1988）

・新潟県史研究会『新潟県百年史』上巻（野島出版、1968）

・新潟日報事業者出版部『新潟県人物群像3』（1987）

・日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』第4巻（1972）

・高橋善七『復刻版　鴻爪痕』（1984、示人社）　註：元版は1920年、市野弥三郎編、前島弥発行

・山口修『前島密』（吉川弘文館、1990）