

さいたま市にある鉄道博物館に、国鉄で初の鋼製車体を持つ客車のグループの一例として、オハ3126という1両の車両が展示されている。

1927（昭和2）年製のこの客車は、1961（昭和36）年に国鉄から青森県津軽鉄道に譲渡されて1983（昭和58）年まで運行されていた。その後、旧



芦野公園駅停車中の風鈴列車とオハ31
（平成6年8月28日 白石健二氏撮影）

道開設の気運が高まり津軽地方でも五所川原を中心とした鉄道路線を開設し、地域の産業開発と振興を図ろうという動きがあった。

この動きを受けて地元と中央の共同出資で設立された会社が、資金の払い込み

開通させ、安定した収益を上げていた。だが、国鉄が五所川原と森田間の路線を開業させると、同社の力では増大した輸送需要への対応が困難となり、結局、昭和2年、陸奥鉄道は路線を国鉄に334万円余で売却して解散することとなったのである。

その結果、陸奥鉄道の出資者たちの手元には多額の買収金が残されたが、彼らはその資金で新たな鉄道会社、社の設立を目論んだ。そして誕生したのが津軽鉄道なのである。

津軽半島を貫く鉄路 〜津軽鉄道〜

石塚雄士

（県民生活文化課 県史編さんグループ）

同社は1918（大正7）年に、現在JR五能線の一部となつている奥羽線川部から五所川原までの路線を

同社は五所川原から金木と中里を結ぶ路線の開業をまず目指した。この区間はほぼ平坦線で特段の難工事は予想されていなかったが、一部で用地買収が難航したほか、中里駅の位置で紛糾したことでルート変更が行われた結果、思わぬ事態を招くこととなった。

金木以北の水田地帯は一部で地盤が非常に軟弱なことで知られており、当初の計画はそれを極力避けるものだった。だが、変更後のルートは水田地帯の中を通るものとなり、まさに底なし沼のような軟弱地盤に線路を敷くこととなったのである。そのため、同社は予定の工事費を使い果たし、開業前から大きな負債まで抱えることとなった。こうして重荷を背負うこととなった津軽鉄道だが、1930（昭和5）年には晴れて開業の日を迎えた。しかし、折悪く時は世界恐慌直後、開業後も経営はなかなか安定しなかった。

その後、再建策が功を奏して一時は小康状態を得たものの、国鉄の貨物営業廃止や、乗客数の大幅な減少等により、現在でも同社の経営はけつして楽なものとは言えない。

だがその中でも、新型気動車を導入して輸送改善を図り、ストープ列車や風鈴列車、鈴虫列車など特色ある列車を運行して自らを観光資源として売り込むなど、様々な企業努力を重ねながら同社は今日まで鉄路を守り通しているのである。

鉄道博物館を訪れた際には、幾多の苦難を乗り越えて、津軽平野に広がる一面の田園風景の中を懸命に走り続けている津軽鉄道の奮闘を、ぜひ思い浮かべていただきたい。