

野辺地町の狩場沢に藩境塚があるように、野辺地町はいわゆる「南部」と「津軽」の境界に位置する。野辺地湾に面した湊があったので、海運で栄えた町だ。町の中心は海岸から伸びる道路沿いの本町や下町、そして新町だった。

1891（明治24）年9月に日本鉄道（後に東北本線、現青い森鉄道）の野辺地駅ができた。本町から離れた郊外の駅は不便も多かったが、駅前には運輸業者が進出。次第に鉄道を中心とする交通体系が整い始めた。



野辺地駅と東北・大湊両線の分岐点。左が新設の大湊線＝1921（大正10）年頃・青森県所蔵県史編さん資料

（大正10）年、野辺地と大湊を結ぶ大湊線が開通すると、野辺地駅は下北方面への接点となり、出入口に位置づけられた。料理屋の飯田屋が駅弁の立ち売りを本格的に始めたのも、大湊線が開業した頃だった。戦後間もない1949（昭和24）年に国立の弘前大学が設置された際、大学

の分校が野辺地町に設置された。青森大空襲で焦土と化した青森市ではなく、敗戦で軍隊が解散し、弘前市にあった第8師団の施設に各種の学校施設ができたことは、青森県の戦後史を考える上で大事な鍵になる。分校を野辺地町に置いた理由は、町が下北半島の付け根に位置し、青森県東部の中心地である八戸市や県都青森市へも比較的近い

から猛烈な反対運動が起こった。反対の理由は教育や人材、県民の英知が「津軽」に偏る点にあった。県内の猛烈な反対運動もむなしく、1960（昭和35）年に野辺地分校は短い歴史を閉じた。しかし、分校が三八上北や下北地域の教員養成や文化の担い手になり、「南部」と「津軽」の対立を融和し、双方の架け橋になった点は歴史的な意義がある。

「境界」と「接点」が野辺地町の鍵

中園 裕

（県民生活文化課文化・NPO活動支援グループ主幹）

位置にあったからだ。 「南部」と「津軽」に对比されがちな青森県の境界に位置し、三八上北や下北との接点を有する野辺地町は、青森県内の調整を果たす上で絶妙な位置にあったのだ。1953（昭和28）年、文部省（現文部科学省）が分校廃止（本校へ統廃合）の方針を示すと、地元の野辺地町を始め、八戸市や三八上北及び下北の各地域か

ら数を減らし青森、八戸、弘前、野辺地の4駅だけとなった。新幹線の到来で新青森駅での販売が始まったのは記憶に新しい。野辺地駅に駅弁があり続けたのは、飯田屋と後継の伯養軒が駅弁の立ち売りを続けてきた成果である。売店やワゴンでの販売と異なり重労働だが、列車の到着ごとに駅のホームに響き渡る弁当売りの声は駅前

の風物詩だった。1968（昭和43）年に東北本線の複線電化で、窓の開かない特急や急行になり、売り上げは激減した。それでも大湊線の乗り換えがあったため、駅弁は売れ続けた。戦前の飯田屋時代から立ち売りを続けていた五十嵐英一さんは、1975（昭和50）年に運輸大臣から、旅客サービスの向上に努めた功績が大きいとして表彰された。販売員たちが熱心に立ち売りを続けてきたことで、野辺地駅の駅弁は知名度を上げた。そのとりめしも伯養軒の経営上の問題から姿を消した。しかし、野辺地駅は地元の関係者が駅そば屋を維持しており、駅の利用客や町民から親しまれている。JRから青い森鉄道となった野辺地駅だが、大湊線の乗り換え時にはホームに人が増える。青森駅や八戸駅からの乗客は、野辺地駅である程度入れ替わる。野辺地駅は「境界」と「接点」の位置にあり、野辺地町の位置づけに与える影響力は無視できないと思う。

東京と青森 624号
東京青森県人会 2020年4月