

青森県における新聞事業と鉄道輸送の歴史研究

—— 特定研究の中間報告として ——

四 宮 俊 之

1 はじめに

本特定共同研究の統一テーマである「高速交通体系の整備に伴う青森県経済の変貌に関する研究」という視点から、今日の青森県に關係する高速交通体系を見た場合、言うまでもなく、新幹線を除く在来の鉄道路線は、既存の道路網とともに除かれる。事実、今日の在来鉄道路線は、青森・東京間をとっても、旅客輸送が夜行特急列車（直行）によって辛うじて高速道路利用のバス輸送などに対する時間距離での競争上の優位を一応保っているが、貨物輸送になると著しく競争力を欠くに至っている。これは、在来鉄道路線による貨物輸送が旧来のヤード経由方式で東青森・隅田川貨物駅間で57時間余、1984年からの貨車直行方式でも36時間と多大な時間を要しているためである。¹⁾尤も、急行荷物列車になると、13時間台の運行がなされているので、トラックなどの高速道路利用に対して時間距離における競争力の劣性を多少挽回できると見られるが、荷物形状の規制や駅構内での繁雑な積換えの必要、また運行の系路やダイヤの非弾力的制約などを考慮すると、依然競争力回復の決め手となり得ていない。

こうした今日の実態を反映したかのように、在来の鉄道路線による交通・輸送については、動もすれば歴史的にも大量交通・輸送手段の側面が重視されて、もう一方の迅速な手段としての歴史的意義が未だ経済史や産業史などの領域における研究で十分検証されてこなかったと言ったら過言であろうか。例えば、南亮進著『長期経済統計(2) 鉄道と電力』は、「鉄道開通の直接的な効果」として「貨客の大量かつ迅速、しかも低廉な輸送」（傍点、引用者記）をあげているものの、その中で「鉄道と最も密接な関係にある産業の一つ」とされた石炭産業などの指摘に見られるごとく、何よりも「大量」と「低廉」の2面を重視している。困って、そこでの分析も、量的な輸送需要と輸送実績、および運賃の問題が主たる対象とされて、迅速性の問題になると、旅行や輸送日数の短縮例が若干示されるだけで、後者の具体的な経済効果などについて殆んど手が付けられないままとなっている。²⁾

しかし、他方でアルフレッド・D・チャンドラー、ジュニアが『ザ・ビジブル・ハンド』にお

いてアメリカの近代企業成立を可能にした重要なインフラストラクチャーの1つとして論じたように、鉄道は、歴史的に見ると電信などの通信手段とともに、近代的な産業活動の中核となった大量生産や大量流通の成立に不可欠な「迅速」かつ「規則的」、そして「天候に左右されない」信頼度の高い輸送手段となって、産業活動に多大の革命的影響をもたらしたのである。その場合の鉄道の経済的効果に関して、チャンドラーは、輸送規模のような量的側面よりも、むしろ「速度の経済性」³⁾として示される速度の問題を強調している。勿論、こうした鉄道の経済的効果は、日本とアメリカとで地理的あるいは市場的条件に相当の差異があるのを考慮しなければならないが、それでも速度面の効果が時代を遡るほど他の代替手段との比較などで大きかったのを容易に肯定できるのであろう。換言するならば、今日の国内における在来の鉄道路線も、歴史的に見れば最初の「迅速」な交通・輸送手段としてかつて君臨していたのであって、その速度面の経済的効果の検討は、今日の「高速交通体系の整備に伴う青森県経済の変貌」を考える場合の1つの歴史的参考事例を提供することになるであろう。

このような問題意識のもとで、本研究は、青森県における新聞事業の歴史的展開について、鉄道を中心にした輸送・通信の発達史との関連から考察しようとするものである。というのは、新聞事業が商品とする新聞の形態をとった活字情報は、時事的、社会的問題や事件の速報媒体としての報道記事を中心にして、時間の経過とともに著しく商品価値が下がるのを重要な特性としている。既に1890年代頃の日本でも、新聞は、朝刊が夕方になると半値で売買されていた。つまり、「午後になれば腐るのが新聞種」⁴⁾であった。そのため、新聞事業の発展にとっては、新聞の商品としての記事内容あるいは購読者層のリテラシーなどの問題に加えて、いかに短い「時間」で購読者の手元に新聞を届けるかが必須の課題であったといって過言でない。特に新聞事業発展の歴史的大勢が早くも明治期から報道紙を中心として、「ローカル紙」、次いで大都市を拠点に周辺地方を掌握した「ブロック紙」、さらに「全国紙」へと展開を示してくる中で、その「時間」の克服は、取材によるニュース情報の収集から編集・印刷に至る生産過程、および新聞の発送から配達に至る流通過程の両方で「時間距離」の問題として個別新聞企業の事業活動の成功に戦略的意義をもったのである。そして、この「時間距離」の克服は、生産過程での電信や電話の利用による遠隔地からのニュース情報収集の迅速化（また印刷の高速化も時間短縮を実現）や、流通過程での鉄道の利用による遠隔地への短時間配達によって最初の本格的な実現がなされていくのである。また、それだけでなく、個別新聞企業間の競合関係も、「中央紙」と「地方紙」との間では、こうした「時間距離」の克服を1つの軸にして展開されたのである。本研究が青森県における新聞事業の歴史的展開について、鉄道を中心とした輸送・通信史との関連で検討しようとする所以も、こうした点にある。

2 青森県における地元新聞事業と鉄道

—— 第2次大戦前の東奥日報紙を中心に⁵⁾ ——

東奥日報社の発行になる「東奥日報」は、青森県において明治中期以来今日に至るまで第2次大戦期の「1県1紙」時代も含めて最多購読紙の地位を保ってきた。その理由の1つは、本稿の結論を先取りして述べると、1975（昭和50）年における県内弘前市での朝日新聞と日本経済新聞、そして青森市での読売新聞と毎日新聞による東北北部3県向け現地印刷の開始⁶⁾に至るまで、東京の「中央紙」が「地元紙」に対してかかえていた新聞の流通過程を中心とした「時間距離」の劣位が鉄道の利用によっても十分克服されなかったためと考える。しかし、それでも、東奥日報紙側は、1928年に社長の山田金次郎が「新聞事業の将来」として「東京、大阪の大新聞はますますその大を致しつつある。その販売上については大量印刷なるがため、…原価を低廉ならしめうる可能性がすこぶる大きい。そのうえ編集上においては地方版を発行し、交通機関の発達とともに今後ますますその増大せる資力をもって地方紙と競争せんとしている。また販売以外の財源である広告吸収上からすれば、…地方紙が彼らに敵対しえないことは、あまりに明白」（傍点、引用者記）と述べ、「守りつつ進撃する、これが永久にわれわれの戦法でなければならぬ」と唱えた⁷⁾ように、既に第2次大戦前から鉄道を利用した東京紙の北進に神経を尖らせていたのである。

但し、鉄道は、東奥日報社の新聞事業にとって、県外からの競争紙の進出を一方通行的にもたらず外圧的存在としての面だけでなく、当初単に青森町（市）の小ローカル紙であったのが県内最有力紙の地位に上っていくのに重要な手段の役割もはたしたのである。そこで、先ず東奥日報社による新聞事業の歴史的展開と鉄道との係わりから概略を検討しよう。

青森県における新聞事業の嚆矢は、1877（明治10）年頃に青森町で約1年間ほど続けられたとされる「北斗新聞」の刊行であった。その後単発的に青森や弘前で新聞が創刊されたものの、人口の稀薄、教育の未普及によるリテラシーの低位、生活水準の劣位などから多数の購読者を得られずに、ほとんどが短期間で廃刊に追込まれた。こうした状況のなかで、東奥日報社は、1888（明治21）年末に東奥義塾（1872年開学。現東奥義塾高校の前身）系の政治結社（自由党系）機関紙として「東奥日報」を刊行すべく設立された。当初の1ヵ月購読料は、青森、弘前、黒石の本支局周辺区域が28銭、それ以外が郵便税18～26銭の加算であった。紙面には、当初「電報欄」が設けられて、既に1887年頃架設されていた青森・東京間の電信線を利用した東京方面のニュース速報もなされていた。尚、その頃の青森県には東京紙が既に若干流入していたが、鉄道未通のために横浜から函館を経由した青森までの海路輸送で購読料が1ヵ月35～55銭、陸路の郵送で46～76銭と割高な上に、両者とも4～5日遅れの到着であった。

ところで、東奥日報紙の創刊時における発行部数は、当時の人口が青森2万人弱（3300戸強）

弘前3万人強（6200戸強）に過ぎなかったも⁹⁾とで、推定によると1日平均1000部、無代配付分を除くと600～700部に止まって、採算がとれなかったようである。そのため、東奥日報社は、屢々同紙の休刊を繰返し、最初の共同経営形態が1890年に当時の第3代社長による個人経営へと改められたのに続いて、その後支局の全廃や人員整理なども進めて事業の存続を辛じて図っていくようになった。

しかし、他方で、東奥日報社は、日本鉄道が1891年（明治24）年青森・盛岡間に鉄道を敷設して青森・上野間の路線を全通させると、鉄道による新聞の新たな郵便輸送を利用して当時人口が1万人強（2000戸弱）の八戸での販売拡張を努めるとともに、東京紙の進出に先手をうって購読料の引下げを行なった。但し、こうした販売拡張の努力によっても、東奥日報紙の発行部数は、1892年頃も依然1日平均750部に過ぎなかった。尤も、東京紙は、上野・青森間の鉄道全通によっても27時間余、1893年でも26時間前後の輸送時間を未だ要したため、前日の夕刻頃に上野から発送して早朝に青森県内で配達するといった新聞輸送の「速度の経済性」を実現するのに十分でなくて、直ちに青森県での販売部数を伸ばすまでにならなかったと見られる。また、「地方版」などが未だ¹⁰⁾発行されていなかったのも、地方ニュース中心の地方紙との間で記事面の競合関係も弱かった。

然るに、1894（明治27）年からの日清戦争は、その後1904年からの日露戦争とともに、全国規模での軍隊の海外派兵によって、新聞の戦況速報に対する購読需要の増大を地方にまでもたらした。一般国民にとって、1925（大正14）年の東京でのラジオ放送開始までは、戦時公報を除くと、新聞報道のみが戦況を迅速に知り得る手段であった。そこで東奥日報紙は、経費削減のために一旦中止していた電報利用による情報収集を日清戦争期に再開して、鉄道によって輸送されてくる東京紙を凌ぐ戦況の県内速報記事によって発行部数を1895年の2200～2300部へと伸ばした。

この時期の販売伸長には、また1894年末の青森・弘前間の鉄道開通も貢献していた。その開通によって、弘前方面への新聞発送が馬車利用から鉄道便に切換えられて、輸送に要するコスト削減とともに時間の短縮が実現し、同方面への速報化が一段とはかられた。さらに、八戸方面の販売についても、それまでの購読者向け郵送を止めて、弘前方面と同様の鉄道便による輸送および取次販売店による配達制を採用するようになった。但し、早朝配達は、未だ青森市内に限られて、周辺部になると、午後配達であった。

東奥日報社は、その後1899年に弘前方面のニュース情報の収集を強化する目的で弘前支局を再び開設して、鉄道便利用のニュース原稿輸送（1908年電話利用開始）を実施する一方で、1902年から青森と弘前で自社による新聞直販制を採用した。また、1901年末から紙面に「電報欄」を常設化して、県外ニュース情報の速報を強化するとともに、翌年から県内各地に「通信員」を配置し、県内ニュース情報の収集も緻密化させて、平時においても次第に報道紙の性格を強めていったようである。ちなみに、東京紙は、この頃になると旧来の1版制を改めて2版以上に印刷版数を次第に増やしつづいて、早版を前夜の11時頃に上野などから鉄道便で遠方へ発送するようになったが、当

時青森までの鉄道所要時間が依然20時間位であったので、1日遅れの配達が続いたと見られる。したがって、東奥日報紙に比べた速報媒体としての劣勢を免れなかったと思われる。それでも青森市では、1901年の調査によると1日当り「報知新聞」249部、「中央新聞」200部、「二六新報」165部など、東京紙を中心にして「中央紙」合計22紙の1341部（購読者への直接郵送分を除く）が取次販売店経由で購読されていた。但し、これらの「中央紙」は、未だ青森県向け地方版などを発行しておらず、また「万朝報、東京朝日新聞、時事新報」などの東京有力紙へは、東奥日報社々員が副業的に嘱託通信員となって県内のニュース情報を当時提供していたのから推して、未だ地元の東奥日報紙との競合がそれ程深刻化していなかったと思われる。¹¹⁾

東奥日報紙は、次いで日露戦争期になると、電報を利用した東京からの戦況速報を一段と強化するとともに、新たに2版制を採用して第1版を前夜の終列車で弘前や八戸方面に発送し、当日の早朝発送の青森市内向け第2版と同様に早朝配達を実現した。また、八戸や黒石に自社直販地域を拡げる一方、その他の県内各地に取次販売店の数を増やした。かくて、当時既に発行部数が1日当り10～14万部になっていた「報知新聞」などの東京有力紙に比べると遥かに及ばないまでも、東奥日報紙は、同部数を4000部位に増やして、印刷機の動力を人力より石油発動機（1910年電動機導入）に転換するなど、青森県の地元最有力紙としての足場を固めていくようになった。同紙の発行部数は、その後1907年頃に4500～5500部、1912年に7000部位へと増えた。そこで、1912年に当時1万部の印刷が採算点と言われたマリノニ式輪転機を仙台の「河北新報」（1897年創刊）に次ぐ東北地方で2番目に導入して、一層の増刷体制を整えていった。¹²⁾但し、その印刷能力が既設の平版印刷機1台分の5倍を上回る1時間当り5000部以上であったので、導入当初には2版制を一旦中止しなければならなかった。また、この年以降「不偏不党」を標榜するようになって、創刊以来次第に希薄化させつつも持っていた特定政党の政論紙的性格を払拭していった。¹³⁾

東奥日報社は、こうした一層の商業新聞志向の鮮明化によって、その後所有・経営権をめぐる関係者間の確執を生じたが、1919（大正8）年に従来の個人企業形態を株式会社に改組して、それまでの経営陣の主導権確立を見た。また、1919年には、青森・東京間に直通電話線が開通したので、翌年から紙面掲載の「電報欄」を「電話欄」に変更するとともに、当時青森以北におけるニュース情報の通信事業展開をめざして青森市に支局を開設させた日本電報通信社や帝国通信社と特約を結び、国内だけでなく海外ニュースの速報化も一段と強化した。

こうしたニュース情報の一層迅速かつ多量の収集化を背景に、東奥日報紙は、当時東北の代表紙に成長していた河北新報紙よりも2年前の1921年に夕刊の発行を開始するようになったのである。その夕刊は、当初青森市内のみを即日配達としたが、1925年に朝刊3版、夕刊2版制を実施して、周辺の弘前方面などへも即日配達区域が拡大されていった。この間1923年には、関東大震災で「東京日日新聞」と「報知新聞」以外の東京有力紙が被災して新聞発行を中断したので、県内の東京紙購読者が震災ニュースを速報した東奥日報紙に購読紙を切替えるケースも多数見られ

たと言う。但し、大正、昭和初期の東奥日報紙発行部数は不明である。それでも1924年の色刷輪転機導入に続いて、1926年と1929年に自動折式輪転印刷機を各1台増設しているので、かなりの発行部数増加を伺えよう。ちなみに、この増設された輪転機は、1台当り1時間2.5万枚の印刷能力であったという。また、この増設に合わせて、それまで青森市内、津軽、南部方面別に「地方版」の性格も付与させていた朝刊の3版制が編集の繁忙を理由として2版制に戻された（1933年に3版制復活）。その他に、1931年から記者を東京に常駐させて、同地での自社によるニュース情報の収集と迅速な本社向け伝達の強化がはかられた。

ところで、大正期になると、東京紙も、「時事新報」が青森市、「東京朝日新聞」が弘前市というように直営の通信部を開設し、青森県での自社によるニュース情報の収集と通信体制を強化した一方で、「東京朝日新聞」が1925年に東北北部3県向け「北部版」、次いで1926年から「青森版」、また「東京日日新聞」が1925年に同様の「東北版」、次いで1927年から「青森版」を発行して、青森県向け「地方版」の発行を開始した。¹⁵⁾しかし、こうした地方版の発行は、東京で編集や印刷がなされたので、依然として東京・青森間の時間距離的制約を抱えていた。但し、この時期の青森県における地元紙と東京紙の競合関係については、史料の不備で詳細を知ることが出来ない。けれども、後の1941年になると第2次大戦での新聞用紙不足化によって県内諸紙が「1県1紙制」のもとで東奥日報紙に統合、次いで1945年に東奥日報紙が青森県向けの「読売新聞、毎日新聞（1943年東京日日を改題）、朝日新聞」の東京3紙供給分に対する戦時肩替り発行までも政府の指令で行なっていくことから推して、東奥日報紙が依然青森県における最有力紙の地位を保ち続けていたと見て差支えないであろう。そこで、次に第2次大戦期前の東京紙の鉄道を利用した東北方面への進出について、東京紙の側から検討しよう。

3 東京紙の東北進出と鉄道 ― 第2次大戦前 ―

日本で最初の日刊新聞は、1870(明治3)年創刊の「横浜毎日新聞」、東京での最初は、その2年後に創刊の「東京日日新聞」であった。東京を中心にした初期の新聞事業は、後者の東日紙に代表される政論主体の「大新聞」を主流に、他方で通俗記事が主体の「小新聞」も独自の展開を示した。これらの諸新聞は、都市部での配達や販売だけでなく、郵便によって地方へも送られた。

新聞の郵送は、政府が1872(明治5)年に新聞を郵便輸送の対象と認めた(翌年新聞原稿の無料郵送も認める)後、1873年に郵送料を距離と無関係に目方で定めると改め、次いで1889年に新聞郵送料の半額化、1892年に第3種郵便制の適用など一連の優遇策をとったことで、郵便事業が全国に拡大された1878年頃から普及していった。例えば、1879年に「小新聞」として創刊された「大阪朝日新聞」は、1882年下半期1日平均発行部数約2万部のうちで、約10%が地方郵送分であった。¹⁶⁾しかし、郵送による新聞の販売は、郵送料が購読者の負担とされただけでなく、配達の

遅れと不規則化を避けられず、後の取次販売店経由の地方進出に比べると散発的であったと言える。

ところで、1880年代後半以降になると、「大新聞」の中から従来の政論だけでなく報道を重視する新聞が現われ、また「小新聞」の中からも通俗記事だけでなく言論や報道を充実する新聞が現われて、やがて両者が「中新聞」として競合関係を次第に強めていった。かくて、新聞が営利商品としての商業紙の性格を強めていく過程で、東京紙や大阪紙は、当初から都市市場を商圏とした優位を背景に、その頃に相次ぎ開通されつつあった鉄道の新聞輸送（新聞の鉄道輸送料は、1889年に小荷物運賃の半額、1890年に25%相当へと下げられ、さらに1898年重量1斤当り1銭となった）を利用して、一層の地方向け販売の拡大をはかるにいたった。その際東北方面に販路開拓を進めたのは、東京紙であった。「大阪朝日新聞」と「大阪毎日新聞」（1884年創刊）の2紙が東京紙に先駆けて「ブロック紙」、次いで「全国紙」への展開を見せていく大阪紙は、1889年の¹⁷⁾東海道本線全通後も時間距離の長さから東北方面への直接的進出が困難であった。但し、大阪朝日は、1888年に「東京朝日新聞」を創刊、また大阪毎日も、1910年に「東京日日新聞」を買収、それら系列紙によって東北方面への進出をはかってくるのである。

東京紙の東北進出は、最初のうち陸路か船便による郵送であった。陸路の郵送は、馬車が行われたりしていた。また、東京紙の取次販売業者も、山形で1882年に現われたりしていた。この郵送による東京紙の進出は、その後日本鉄道（1883年上野・熊谷間開業）が路線を1887年に仙台まで、次いで1891年青森へと延長開通させたのに応じて、鉄道便利用に切換えられていった。その間、政府は、郵便事業の育成を目的として1888年に新聞や雑誌の鉄道便利用を禁じて郵便利用を義務化する法令施行の動きを見せたが、新聞業界による輸送コストの割高と遅配化を理由とし¹⁸⁾た強硬な反対で見送らざるをえなかった。

尤も、東京紙は、早くから報道紙が主流となった大阪紙と異なって、日露戦争前まで報道紙、政論紙、通俗紙、家庭紙などが乱立し、その中で「東京朝日新聞」や「時事新報」（1882年創刊）などの報道紙を除くと速報性を重視しないものが多かったのもので、鉄道便の利用も時間距離の短縮より輸送のコスト引下げや定時化に主眼があったかと思われる。しかし、日露戦争期になると、東京紙においても、戦況の速報によって報道紙が台頭し、やがて主流を形成してくるようになったのである。これらの報道紙は、既に1900年頃から開始していた2～3版制に加えて、電報による地方からのニュース情報の収集を強化しながら「地方版」を新たに発行し、鉄道輸送の利用で先ず関東地方の「ブロック紙」となり、さらに早版の前後夜発送を通じて東北地方の南部へ本格的に進出していった。例えば、山形県向けとして、1902年から「報知新聞」が地方版を、1907年から「国民新聞」が紙面の一部変更を、その後「中央新聞」や「東京日日新聞」も地方版を発行していったのである。¹⁹⁾

しかし、こうした東京紙の東北進出は、山形・宮城県までが一応限界であったように思われる。

というのは、それより北になると、東京での早版の鉄道による前夜発送をもっても、現地における早朝配達が困難と考られるためである。例えば、列車の運行速度が引上げられた1930年においても、上野発午後7時10分の準急行に積込まれた東京紙の第1版は、仙台に翌朝午前4時23分に到着したが、青森になると午後3時13分着であった。また上野発午後10時半の常磐線経由の半急行では、青森着午後4時10分であった。その上、北になるほど、東京紙の速報紙としての進出は、鉄道の沿線に限られて、面的な広がりをもてなかったと思われる。その場合、「地元紙」は、東京方面のニュース情報を電報や電信の利用で迅速に収集出来る体制をとっておけば、東京紙を凌ぐ速報性をもつことが可能であった。さらに、こうした鉄道による時間距離短縮の限界は、1906年の「報知新聞」による夕刊発行の成功以後大正期にかけて有力紙が盛んに「夕刊」を出すようになると、一段と大きく立ちはだかってくるのである。朝日新聞社が日露戦争後に仙台で「東北朝日新聞」の創刊を目論んだと言われるのも、鉄道利用による東京からの時間距離短縮における限界を考慮したためであろう。但し、その計画は、東北地方の購読予想人口が稀薄で分散していた理由によると思われるけれど、結局実現されずに終わった。そして、「東京朝日新聞」が1921年頃に福島、宮城、山形の3地方別地方版を発行したのに続いて、後に東北北部3県向けの「北部版」、更に「1県1版刷」²⁰⁾のもとで「青森版」などを発行していくに止まった。それとともに「中央紙」の地方進出における重点は、鉄道利用による時間距離の短縮効果が大きかったものの、「東西紙」がほぼ互角の競争条件をもって対峙していた中部地方、更に一層遠方で両紙とも進出が容易でなかった九州地方に移っていったのである。

かくして、東北地方の鉄道利用による新聞輸送の時間距離短縮は、東京を起点とした限り、東北地方北部にまで速報紙としての十分な効力を第2次大戦前に及ぼしえず、そこに「地元紙」が優勢な「独自の局地的市場圏」の形成を第2次大戦後に至るまで許していくのである。その点で、1903（明治36）年に「万朝報」の黒岩涙香が『中央公論』で述べたといわれる「東京の諸新聞の勢力範囲は東京、東京近県、東北地方並に西は名古屋以東で、……今は東京の諸新聞、東北へ延びる余地がない……」（傍点、引用者記）との意見も、東北地方が全て掌握されたという意味でなく、鉄道利用による進出が同地方の北部になると難しかったと解されねばならないのである。²¹⁾

4 結びにかえて

以上のごとく、青森県におけけ新聞事業の歴史的展開、とりわけ東奥日報紙に代表される地元紙の東京紙に対する優位の形成を見る時、それが歴史上で最初の「迅速」な交通・輸送手段として登場した今日の在来鉄道線による東京紙の東北進出と深く係わっていたのを知れよう。すなわち、東京紙は、鉄道輸送のもつ「迅速」性によって東北地方南部で東京を中心としたニュース情報の速報媒体として十分優位を保ちえたが、北部になると地元紙に対して必ずしも優位を実現出来なかつ

た。そして、東奥日報紙のような地元紙に東京紙と対抗出来る東京を中心としたニュース情報を一層「迅速」に伝達したのが、電報や電話といった通信手段にはかならなかったのである。

但し、こうした「地元紙」と「中央紙」の競争関係解明には、更に当該新聞企業の経営史的比較分析も必要であるが、史料の渉猟を含めて未だ課題として残されている。このことは、本稿で取上げなかった第2次大戦後の展開についても同様である。

注

- 1) 『朝日新聞（青森版）』1982年2月1日。
- 2) 南亮進『長期経済統計(2) 鉄道と電力』東洋経済新報社、1965年、7—9, 11—24, 56—63頁。
- 3) Alfred D. Chandler, Jr, *The Visible Hand: Management Revolution in American Business* (Cambridge: The Belknap Press of Harvard University Press, 1977), pp.207—208.
(鳥羽欽一郎他訳『経営者の時代』1979)。
- 4) 山本武利「新聞産業の形成過程」(『東大新聞研究所紀要』第19号, 1970年, 182頁)。『万朝報』1905年2月1日。
- 5) 東奥日報社関係の記述は、特に注記しない限り以下の文献に依拠した。伊藤徳一編『東奥日報と明治時代』東奥日報社、1958年。同『東奥日報と大正時代』1966年。品川弥千江編『東奥日報と昭和時代(前期)』1979年。
- 6) 新井直之「現代の新聞戦争」(『歴史への招待 19』日本放送出版協会, 1981年, 242頁)。
- 7) 前掲『東奥日報と昭和時代(前期)』12頁。
- 8) 鉄道院編『本邦鉄道業の社会及経済に及ぼせる影響』1916年(商品流通史研究会編『近代日本商品流通史資料』第12巻, 日本経済評論社, 1979年, 1318頁所収)。
- 9) 『日本帝国第十統計年鑑』記載の明治22(1889)年末調査(藤原謙二郎編『日本歴史地理ハンドブック(増補版)』大明堂, 1972年, 347—348頁所収)。
- 10) 同上調査。野田正穂他編『明治期鉄道史資料 第2集(2) 日本鉄道株式会社沿革史(第2篇)』日本経済評論社, 1980年, 付表。鉄道史録会編『史料鉄道時刻表(明治4—26年)』大正出版, 1981年。
- 11) 前掲「新聞産業の形成過程」148—149, 153頁。前掲『東奥日報と明治時代』285頁。
- 12) 前掲「新聞産業の形成過程」123—124頁。
- 13) 東奥日報社のマリノニ式輪転機導入の2年前である1910年末において、全国の新聞社(日刊)223社の中で48社が94—95台の同型輪転機を使用していただけと推定されている(内川芳美『新聞史話』社会思想社, 1967年, 47頁)。
- 14) 全日本新聞連盟『新聞大観』第1集, 1973年, 巻頭掲載写真中の説明文。
- 15) 日本新聞販売協会『新聞販売百年史』1969年, 49, 370頁。
- 16) 同上書, 364, 367, 370—371頁。前掲『本邦鉄道業の社会及経済に及ぼせる影響』(『近代日本商品流通史資料』第12巻, 1301頁所収)。朝日新聞社『近代日本の新聞広告と経営—朝日新聞を中心に』1979年, 54—59頁。
- 17) 前掲『新聞販売百年史』367頁。山本武利『近代日本の新聞読者層』法政大学出版局, 1981年, 83—90頁。前掲「新聞産業の形成過程」157, 165頁。
- 18) 前掲『新聞販売百年史』54, 365頁。前掲『新聞史話』29—30頁。
- 19) 前掲「新聞産業の形成過程」119, 131—132, 134, 148, 180—181頁。前掲『新聞販売百年史』54頁。
- 20) 日刊新聞通信社編『日本新聞販売史』1931年, 592頁。前掲「新聞産業の形成過程」147—148, 156—157, 174, 178—179頁。前掲『新聞大観』243頁。朝日新聞社『朝日新聞小史』1961年, 68頁。
- 21) 前掲「新聞産業の形成過程」175, 179頁。