

近代大垣の都市形成と養老公園

岐阜大学 学生会員 ○ 下杏里

岐阜大学 正会員 出村嘉史

1. はじめに

近代において、戦略的に遊覧地を取り込み、鉄道の運営を行なった事例は数多くある。鉄道網が発達していく過程で、有名な社寺や温泉は観光地として位置付けられており、鉄道は社寺への参拝客や湯治客などの輸送を対象としていた。さらに、明治末頃になると、新たに多くの大衆を誘致できる観光を創造しようとしていく機運が広がるようになる¹⁾。代表的なものとしては、阪神電気鉄道や箕面有馬電気軌道が挙げられる。阪神電気鉄道や箕面有馬電気軌道は、開業当初から兼業として不動産業を行ない、不動産収入と鉄道利用者確保の両面で経営を支え、沿線に積極的に遊覧地の開発をしていた²⁾。大都市とその近郊に路線網を伸ばし、既存の有名社寺への利便性を図るとともに、近郊地域に遊園地や海水浴場などのレクリエーション施設の開設を積極的に推進していくという戦略的な郊外開発が行なわれていた。

明治時代に産業都市として発展していく大垣と、明治時代から遊覧地として存在していた養老をつなぐ養老鉄道もそうした一連の動きの中に位置付けられると考えられる。養老の滝や養老公園などの名所が多数点在し、遊覧地として位置付けられていた養老は、大垣と図-1³⁾のような地理関係にある。地方における都市の郊外開発としての特徴はどのように描かれるのだろうか。当時の地図や観光パンフレット等の一次史料を用いて、関係主体の相互関係に着目し、大垣における養老鉄道を軸とした養老への観光戦略について明らかにすることを本研究の目的とする。これにより、地方における鉄道を軸とした都市発展の一つの形態を見ることができるのではないかと考える。

2. 大垣の発展

安八郡大垣町（現大垣市）は、明治21年に大垣市制施行の上申書を提出したが、市制の要件に満たな

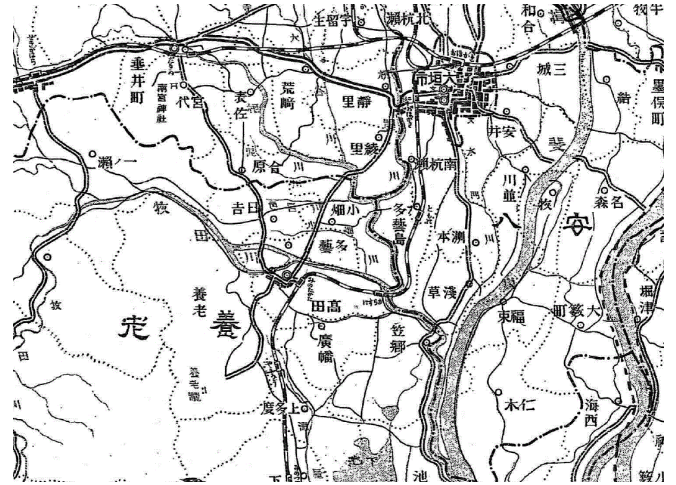


図-1 大垣と養老の位置関係

いため見送られることとなった。その後、大正6年に再び大垣市制施行の上申書を提出し、大正7年に大垣市制施行となった。大垣では、この間に戸田鋭之助らを中心とした工業の振興発展が行なわれ、インフラの普及や大企業の誘致などを成功させ、工業都市として著しい発展をした。

大正7年に大垣市となってから、大正14年に都市計画指定都市になり、大正15年に大垣都市計画区域の決定、昭和5年に道路網の決定、昭和8年に大垣都市計画地域の決定がされる。

3. 養老公園の始まり

養老は古くから遊覧地として位置付けられており、養老公園は、明治13年に開設された。その後、大正12年に、養老郡営から岐阜県営に管理主体が変わりながらも、養老公園保勝会により維持管理されてきたが、開発発展に導く管理経営は困難なものであった⁴⁾。

4. 大垣・養老間を結ぶ養老鉄道

「養老鉄道株式会社設立趣意書」⁵⁾によると、養老鉄道は地方の産業を発達させ、その繁栄を助長するため、四日市港と敦賀港を連絡し、太平洋と日本海をつなぐ南北横貫鉄道となり、経済上・軍事上重要

な鉄道になることを目的に設立された。この計画の発起人は、四日市の井島茂作や大垣の安井和助・田中清兵衛・戸田鋭之助らで、大垣出身の立川勇次郎が初代社長となり、明治 44 年に養老鉄道株式会社が創立された。大正 2 年には池野～大垣～養老間が開通、大正 8 年には揖斐～大垣～桑名間が全線開通となり、その後、大正 11 年に全線電化工事を行なうため、揖斐川電気株式会社と合併した。大正時代、養老鉄道は、当時大垣で盛んであった紡績産業や人・物資の輸送により、経済活動や生活基盤を支えてきた。昭和になり、新しく養老電気鉄道株式会社を創立し、養老鉄道を揖斐川電気株式会社から分離させ、養老電気鉄道株式会社に譲渡した。これ以降、養老鉄道の運営主体は表-1 のように目まぐるしく変わることとなる。

大正 13 年頃、観光事業は第 3 次産業としての認識が一般社会に乏しく、養老公園の維持管理を行っていた養老公園保勝会は経営難に陥っていた。しかし、昭和 3 年に揖斐川電気株式会社から分立した養老電気鉄道株式会社の養老に関する宣伝部門の事業をすべて引き受け、養老の観光事業に力を入れるようになる。

5. 大垣・養老に関わる人物

大正時代、養老鉄道は生活基盤や経済活動を支えてきたが、昭和初期になって、観光事業へ経営方針を転換する。昭和になり大垣市役所が観光パンフレット（図-2⁶⁾）を出していることから、大垣の有力者の意図があったのではないかと考える。

この頃、大垣と養老で中心となっていたとされる人物としては、東島卯八や戸田鋭之助、村上弁二らが挙げられる。東島卯八は、大正 4 年から大正 9 年

表-1 養老線の運営主体の変遷

年代	運営主体
昭和 3 年	養老電気鉄道株式会社
昭和 4 年	伊勢電気鉄道株式会社
昭和 11 年	養老電鉄株式会社
昭和 15 年	参宮急行電鉄株式会社
昭和 16 年	関西急行鉄道株式会社
昭和 19 年	近畿日本鉄道株式会社

まで養老郡長、大正 13 年から昭和 20 年まで大垣市長を務めた人物、戸田鋭之助は、明治 37 年から昭和 12 年まで大垣商工会議所の会頭を務めた人物、村上弁二は、養老公園保勝会に関係のある人物である。

これらの鉄道会社や人物に着目し、大垣が養老という遊覧地をどのように捉えていたのかを大垣・養老公園・養老鉄道をめぐる主体の関係を把握し、地方における郊外開発がどのように形成されてきたのかを明らかにしたい。

参考文献

- 1) 和久田康雄，都市交通の近代化と郊外電鉄の発展，『日本の鉄道 成立と展開』，1986.5.10
- 2) 青木栄一，観光開発と鉄道，『日本の鉄道 成立と展開』，1986.5.10
- 3) 美濃新聞社，『美濃大正新聞 上流改修と大垣市の発展』
- 4) 村上弁二，養老公園の沿革，昭和 42 年
- 5) 『大垣市史資料編近代』大垣市，平成 21 年 3 月 31 日
- 6) 大垣市役所，大垣市観光圖，昭和 14 年 3 月 25 日

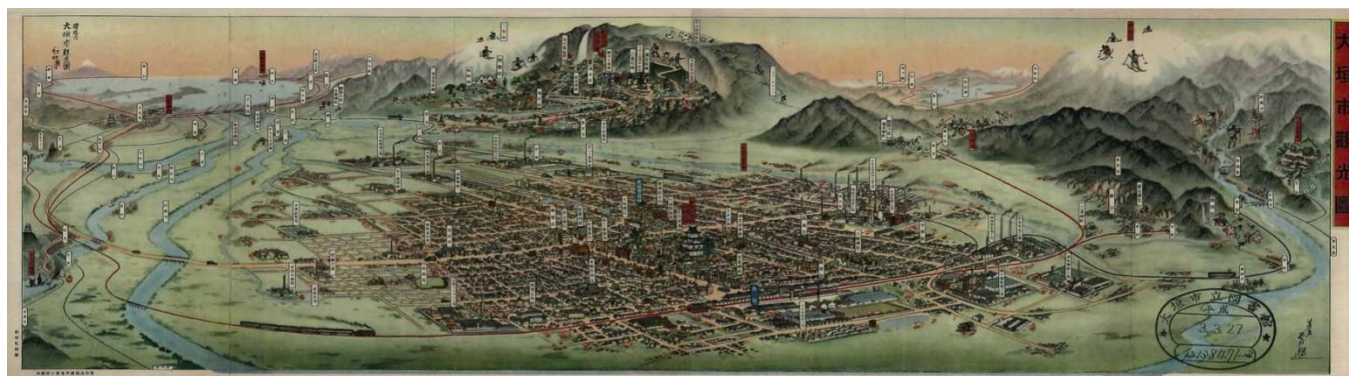


図-2 大垣市観光圖