

近代の大垣における都市基盤形成

岐阜大学 学生会員 ○高橋恵介

岐阜大学 正会員 出村嘉史

1.研究の背景、目的

近世の大垣では水門川を利用した水運が開始され、商人たちによって大垣の船町地区に川湊である大垣湊が開かれた。大垣湊では運送業を行う船問屋が多数開業し、湊が発展していくに伴い家屋が増加し、市街地が形成されていったとされている¹⁾。

近代に入ると商人たちは大垣商業会議所という団体を設立した。この団体は大垣の商業の発展を振興する目的で作られ、その活動の一環として『大垣商工時報』が発行された。『大垣商工時報』は一般的なニュースや大垣の商業の状況、商業振興のための提案等を扱う雑誌であった。これらの記事の中には大垣の都市基盤整備事業について言及している記事が多数存在する。また、都市基盤整備事業について大垣商業会議所の会頭であった戸田鋭之助は、当時の書籍の中で大垣に必要な施設について自身の考えを述べている。

本研究では商工業者たちが主体となった都市建設の事業は実際どのようなものであったのか整理することを目的とする。

2.大垣商業会議所の考えた都市像

大垣商業会議所が構想した都市像とはどのようなものだったのか。大垣商業会議所の会頭を務めた戸田鋭之助の考えは、大垣に外部資本による大規模工場を誘致すること²⁾、揖斐川の水を利用して水力発電を行うこと³⁾の2つが見い出される。

次に大垣商業会議所が発行した大垣商工時報からは彼らがどのような都市基盤整備が重要であると考えていたかを見い出した。

大正2年3月に掲載された記事では大垣の町が工場誘致の決定と桑名と大垣を結ぶ養老鉄道の建設によって発展していくだろうと予測している。そして大垣の道幅が狭く屈折が多い不規則な街路が大垣の発展を阻害していることを指摘し、これらを改善する市区改正が大垣の膨張発展のために必要とされていると説いている⁴⁾。

工場誘致と養老鉄道についてはこの後、度々進捗報告が掲載されており、大垣商業会議所の関心

が高い事業だったと考えられる。大正7年1月に掲載された市制の施工を訴える記事においても同様に工場と養老鉄道の二つが大垣のさらなる発展につながると述べられている。同記事では大垣町が工場誘致や養老鉄道によって市制を施工するに十分な発展を遂げたと説明し、今後市制を施工すれば商工業に大きな利益が得られることを訴えている⁵⁾。

これらの記事から工場誘致と養老鉄道は大垣のために必要な事業と認識されていたと考えられる。また、市区改正については大正10年の大垣に都市計画法を適応させることを訴える記事で再び街路整備の必要性を訴えている⁶⁾。大垣商業会議所は大垣の街路の欠点を認識しており、市区改正又は都市計画による改善を目指していたと考えられる。

まとめると大垣商業会議所は大垣を商工業都市として発展させることを目指しており、以下の4つが大垣に必要であると認識していたと考えられる。

- ・電力会社設立
- ・大規模工場誘致
- ・養老鉄道発展
- ・街路整備

3.揖斐川電力株式会社の設立

大垣商業会議所の会頭であった戸田鋭之助は電力事業を重要視し、電力会社を設立すべく行動した。大正元年9月、揖斐川上流に水力発電所を設け、電力事業を行う揖斐川電力株式会社が設立された。この会社は明治39年に戸田鋭之助ほか18名によって計画された。しかし不況の影響などで会社設立は実現しなかった。そのような中、会社の発起人たちは当時東京で電力事業を成功させていた立川勇次郎を社長に迎え、経営を依頼した。立川を迎え入れたことにより設立への動きは大きく前進し大正に入って会社の設立が実現した。揖斐川電力株式会社は大正4年に発電所が完成すると大垣の工場に送電を開始した⁷⁾。揖斐川電力株式会社によって戸田鋭之助が必要と考えた電力事業が実現し、さらに大垣の工業化を支援したと考

えられる。

4.工場誘致と工場数の増加

工場誘致は大垣の発展に必要であると認識されていた。大正3年4月、大垣に誘致された最初の工場である後藤毛織会社大垣工場が開業した。その翌年大正4年7月には摂津紡績大垣工場が開業した。これらの工場は大垣駅の北側に位置し、大規模な工場であったことが地図から確認できる(図1⁸⁾)。大正5年に発行された「大垣案内」ではこれら二つの工場以外に主要な工場として、田中カーバイト工場、合資会社大垣製菓所、朝日カタン糸製造所、佐藤絹織物工場、西濃印刷株式会社等を挙げられている、同書では商業会議所が長年工業振興に努めた後に、これらの大小工場が設立に至ったと説明している⁹⁾。このような記述から大垣商業会議所の考えは大垣の都市に反映されたと考えられる。

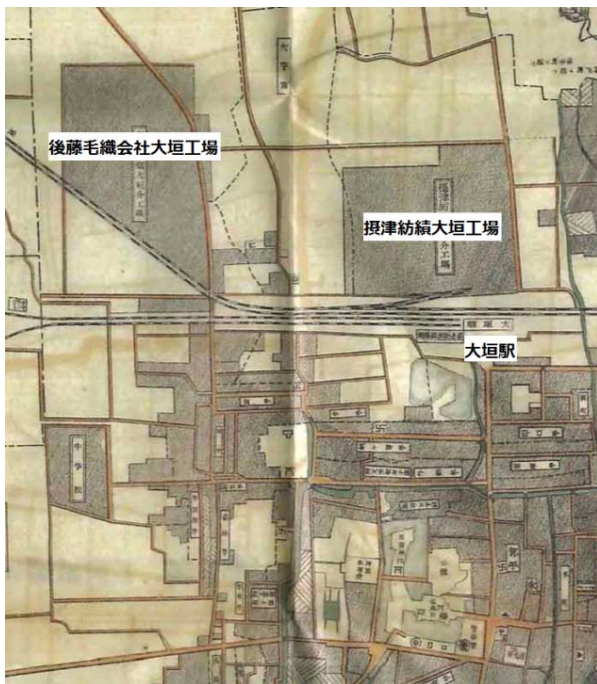


図-1 紡績工場の位置

5.養老鉄道

養老鉄道は大垣と桑名を結ぶ鉄道として重要視されていた。養老鉄道設立趣意書⁹⁾は美濃と伊勢は水運を利用した物資の輸送や開発するに足る名所が多く存在していると指摘し、養老鉄道の開通によって更に旅客や貨物の輸送を増加させることが可能になると述べている。また同書からは最終的に四日市港と敦賀港を連結する南北縦貫鉄道となるという養老鉄道の目標が読み取れる。養老鉄道の発起人は四日市の井島茂作や大垣町の安田和

助、田中清兵衛、戸田鋭之助らであった。大垣町の三人は大垣商業会議所の会頭又は副会頭を務めた人物である。明治44年に会社が創立され初代社長に立川勇次郎が就任した。養老鉄道は大正2年に池野-大垣-養老間が開通し、大正8年に揖斐-大垣-桑名間が開通し全線開通となった。また大正12年には全線電化を完了した。養老鉄道の設立には大垣商業会議所の人物が関わり、鉄道を開通させ大垣と桑名を結ぶことに目的を達成したと考えられる。

5.構想と実施された事業の比較

大垣において実施されていた事業を調査したところ、商業会議所の意向に沿った事業は実現しており、大垣の都市基盤整備に大垣商業会議所の考えが反映されたと思われる。街路整備事業についてはまだ調査が進んでいないため今後調査していく。大垣商業会議所の意向を受けて整備されたと思われる事業については今後更に調査を進めていく予定である。

しかし、大垣の都市基盤整備事業には、大垣-赤坂間の鉄道整備事業や、大垣運河事業など、大垣商業会議所が構想したとは一概には言えない事業も行われている。それらの事業についてはどのような主体の意向が反映されたものなのかを明らかにし、大垣の都市形成に影響を与えた大垣商業会議所以外の主体を把握していきたい。

参考文献

- 1) 清水進：『船町港の歴史』、2012.1.31
- 2) 大垣市：『新修大垣市史通史編二』、pp255,1968.4.1
- 3) 美濃新聞社：『市制施行記念大垣発展史』、pp227, 1918.4.1
- 4) 大垣商業会議所：『大垣商工時報 第三號』1913.3.10
- 5) 大垣商業会議所：『大垣商工時報 第六十一號』1918.1.10
- 6) 大垣商業会議所：『大垣商工時報 第百三號』1921.7.10
- 7) イビデン株式会社社史編纂室：『イビデン七十年史』、イビデン、pp2～6,1982.11
- 8) 鈴木利太：『大垣案内』、大垣商業会議所、1916 付図
- 9) 鈴木利太：『大垣案内』、大垣商業会議所、pp28～29, 1916
- 9) 大垣市：『大垣市史資料編近代』、pp605～606,2009.3.31