

岐阜における電気軌道敷設の影響とその経営

岐阜大学大学院 学生会員 ○岩本一将
岐阜大学 正会員 出村嘉史

1. はじめに

1911（明治 44）年、岐阜市内外を結ぶ電気軌道が初めて開通した。この電気軌道は、2005（平成 17）年の全線廃止に至るまでに、岐阜の開発・発展に貢献してきた。一般的に、電気軌道や軽便鉄道といった新たな都市内外を結ぶ新たな交通機関の整備は、郊外住宅地化を促進したとされる¹⁾。池上²⁾らは、1920（大正 9）年の時点で路面電車を有していた 16 の地方都市を対象として、各都市の人口及びその後の増加率から郊外住宅の開発状況を比較し、その類型を見出している。その中で、岐阜を一大路面電車網を有しているが、郊外住宅地の形成にまでは至っていないと評価している。では、電気軌道を敷設した鉄道会社は、どのような利益を狙っていたのだろうか。三木³⁾は、電気軌道は一般的に旅客運輸が主たる事業内容であり、貨物輸送の割合は低かったとしている。そのため、本研究においても、旅客運輸の側面で考察を行うものとする。

電気軌道が開通したことで都市間を取り巻く環境が変化した明治末期の岐阜において、電鉄会社はどのような開発を行い、利益を求めたのかを明らかにすることを本研究の目的とする。

研究手法としては電鉄会社の営業報告書に加えて、当時の情勢を把握するために新聞記事、当時出版された史料を適宜用いて考察・分析を行う。

2. 市内線開通に対する美濃電鉄の考え

岐阜市に電気軌道を敷設した美濃電気軌道株式会社（以下美濃電鉄とする）は、1909（明治 42）年に大阪の電気商である才賀藤吉を社長として設立されている⁴⁾。才賀藤吉とは、才賀電機商会の社長であり、全国をまたにかけて電気軌道や軽便鉄道の敷設に関する指導を行ったコンサルタントとされている⁵⁾。会社設立の経緯より、美濃電鉄の経営は、才賀藤吉及び上有知町（明治 44 年に美濃町と改称しているが、本稿では上有知町と記載する）有志者が会社経営のイニシアチブを執っている⁶⁾。

岐阜市内に電気軌道が開通したのと同年、岐阜市会にて美濃電鉄の寄附金を主たる財源 5 件の街路改修工事案がとして可決された⁷⁾。これらは、美濃電鉄の電気軌道を延伸させることを前提として、計画された事業であった⁸⁾。しかし、本町から湊町に至るまでの事業路線について、岐阜市と美濃電鉄の間で意見対立が生じ、事業が中断に追い込まれていることが、1912（明治 45）

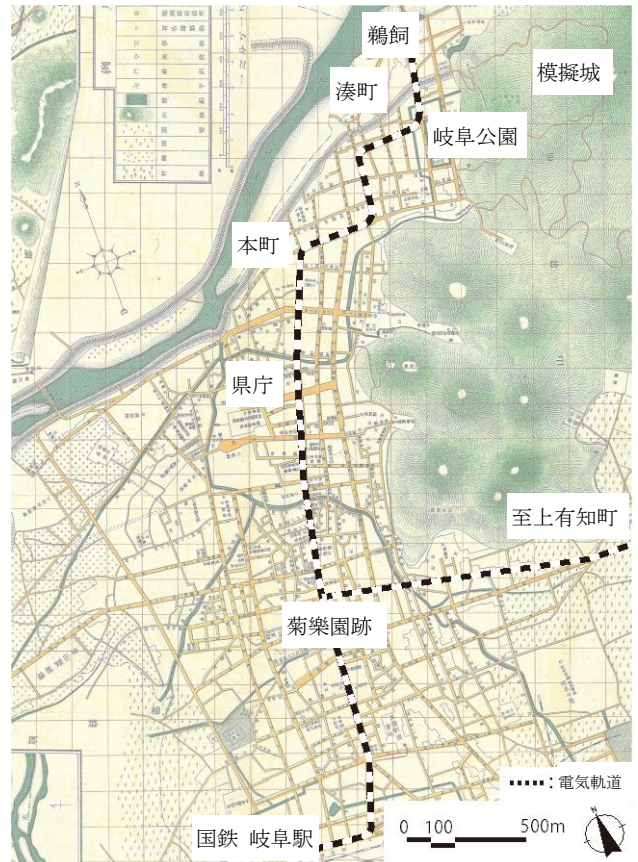


図 1 電気軌道と主要施設及び地名（筆者加筆）

年 2 月 24 日の記事「電鐵線路問題⁹⁾」より読み取ることができる。この記事によると、岐阜市主張の岐阜公園に沿った路線に対して、美濃電鉄側は「開通後収入に莫大なる影響を來たす」として反対し、工事が半年以上中断している。美濃電鉄は、岐阜公園に沿った路線では将来的に戸口増加の余地が無いことを理由としている¹⁰⁾。美濃電鉄は電気軌道の沿線を市街地としての開発適地と認識しており、それに伴う利用客増加を見込んでいたと考えられる。結果として、この対立は岐阜県内務部長及び岐阜県会議長の仲裁を経て、両者の主張する中間を通る路線で敷設される（図 1¹¹⁾）。

3. 公園整備と遊園地開発

岐阜市が事業路線に於いて主張していた岐阜公園は、1888（明治 22）年に倶楽部などの施設と共に整備された¹²⁾。しかし、1897（明治 40）年頃の岐阜公園は、訪れる人々が少なかった¹³⁾。岐阜公園が本格的に整備されるのは 1911（明治 44）年以降だと認識されている¹⁴⁾。

その中で、岐阜市会の人々が岐阜公園の整備を重要視した理由として以下のことが考えられる。街路整備

事業の前年である 1910（明治 43）年，岐阜保勝会によって金華山の山頂に岐阜模擬城（以下模擬城）が建設された¹⁵⁾。そして、模擬城の建設は多くの人々を集めることに成功した¹⁶⁾。この成功を受けて岐阜市保勝会は、模擬城に続く観光施設として、同城の麓にある岐阜公園の整備を計画する¹⁷⁾。従って、岐阜市及び岐阜保勝会は、岐阜公園を模擬城や鶴飼と合わせて集客効果の高い施設として整備するために、岐阜公園に沿った事業路線を主張したと考えられる。

岐阜公園の整備計画に対して、1912（明治 45）年 3 月 18 日の人新聞記事「南部の遊園地¹⁸⁾」では、岐阜市北部（岐阜公園周辺）に対して、岐阜市南部（柳ヶ瀬周辺）も新たに「菊樂園跡を遊園地」として開発することが計画されている。岐阜模擬城建設に端を発したこれら開発の動きは、美濃電鉄の電気軌道敷設計画を契機として、金華山周辺の開発計画，柳ヶ瀬周辺の遊園地開発へと繋がっている（図 1）。

4. 美濃電鉄の乗客誘致へ向けた開発

美濃電鉄は、岐阜市での街路改修工事では公園付近への電気軌道敷設に反対していた一方で、1911（明治 44）年に上有知町の小倉公園の開発を援助している¹⁹⁾。小倉公園の開発では、新たに貴賓館や音楽堂，茶席や鶴飼といった施設が整備されている。これは、岐阜市で街路改修工事の対立が生じた際には、公園整備が乗客誘致へ繋がることを認識していなかった美濃電鉄がその認識を改め，集客施設として公園を開発する意向へと転向したと考えられる。

また、美濃電鉄の第 6 回営業報告書²⁰⁾では、乗客誘致を目的として、前述の菊樂園跡（史料には有楽園と表記）に対して援助を行っており，開園後の成績が良好であると記載されている。第 7 回営業報告書²¹⁾では、鶴飼・松茸狩り・観櫻・観楓に対する「遊客誘致」を目的として，国鉄大垣駅以東の各駅より上有知町及び岐阜市湊町までの区間における電車割引券販売の契約を中部鉄道管理局と締結している。

美濃電鉄は，沿線の遊園地開発に援助し，終点の岐阜公園及び小倉公園といった施設を利用することで，乗客誘致に伴う乗客賃金の収入増加を狙う経営方針及び体制であった（図 2²²⁾）。

5. 結論

1911（明治 44）年に岐阜市内で開通した電気軌道は，市街地開発を利益と捉える美濃電鉄と，観光開発を利益と捉える岐阜市有志者と狙いの差によって，対立が生じながら敷設された事業であった。しかし，その後美濃電鉄は公園を集客効果の高い施設と認識し，上有知町の公園整備に対して援助を行う。また，岐阜市内

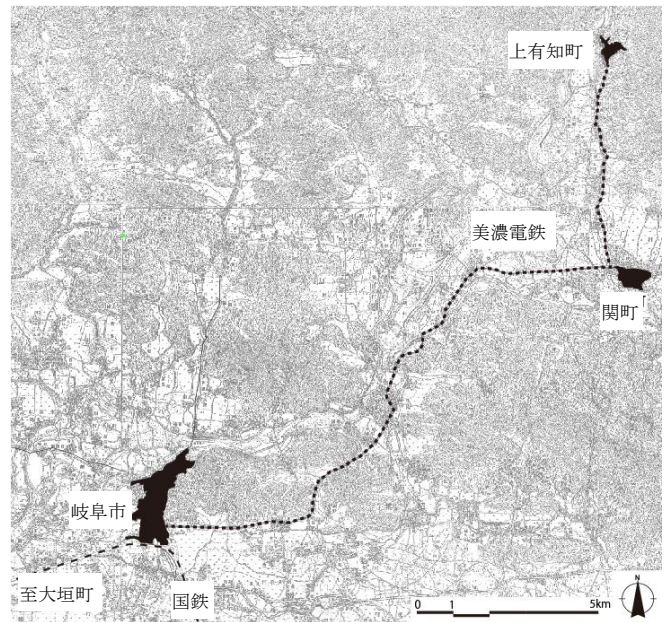


図 2 岐阜市と上有知町を繋ぐ電気軌道（筆者加筆）

の遊園地開発にも援助を行うことで，沿線上の集客施設を整えていった。

美濃電鉄電気軌道敷設と共に，公園や遊園地といった集客施設を開発し，国鉄の利用者を割引券を用いて誘致する手段を整え，旅客運輸の利益を求める開発・経営を進めた。

- 1) 片木篤・藤谷陽悦・角野幸博『近代日本の郊外住宅地』図書印刷 2000.3.30
- 2) 池上重康・木方十根・砂本文彦・鈴木貴仁「近代日本地方中核都市における「路面電車郊外」の成立」住宅総合研究財団研究論文集，38 号，2011，pp.53-64
- 3) 三木理史『局地鉄道』株式会社塙書房，2009.6.1
- 4) 名古屋鉄道株式会社社史編集委員会『名古屋鉄道社史』1961.5.11
- 5) 三木理史『近代日本の地域交通体系』大明堂，1991.11
- 6) 愛知県図書館所蔵「名古屋新聞」1911.2.1
- 7) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1911.2.1
- 8) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1911.2.3
- 9) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1912.2.24
- 10) 岐阜県図書館所蔵『美濃電気軌道敷設転末』1911 年頃に記録されたと考えられる。
- 11) 岐阜県図書館所蔵『最近岐阜市街図』郁文堂，1921
- 12) 出村嘉史「近代岐阜の「市区改正」とその運営」日本建築学会計画系論文集第 77 巻，第 677, pp.1643-1652，2012.7
- 13) 岐阜市教育會『岐阜市案内附長良川鶴飼記』，西濃印刷株式会社岐阜支店，1909.8
- 14) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1987.11.26
- 15) 岐阜保勝会『岐阜市案内』西濃印刷株式会社岐阜支店，1921.8
- 16) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1910.5.17
- 17) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1912.3.17
- 18) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1912.3.18
- 19) 梅谷光『美濃町小倉公園案内』河田貞次郎 1912.3.28
- 20) 美濃電気軌道株式会社『大正元年上半期第六回営業報告書』1912
- 21) 美濃電気軌道株式会社『大正元年下半期第七回営業報告書』1913
- 22) 岐阜県図書館所蔵『大日本陸地測量部五万分一地形図』（岐阜 1911，上有知 1909）