

物流開発に牽引された工業都市大垣の成立過程

岐阜大学大学院 学生会員 ○北田寛明
岐阜大学 正会員 出村嘉史

1. はじめに

岐阜県大垣市は、近世に城下町として栄え、近代には河川改修や利水開発と同時に鉄道敷設、電力開発を実施したことで急速に工業都市へと発展した¹⁾。1925 (大正14)年には都市計画の施行が認められ、街路網計画や駅前広場の建設が都市計画事業として進められた。これらは通常、担当部門別の成果と捉えられるが、各種のインフラ整備(鉄道敷設、電力事業、河川改修、都市計画)が連続的に行われてきたのは、各立場が互いに連携していたことによるのではないだろうか。その連携を束ねる構想は、物流動線の整備された工業都市建設ではなかったか。事業を主導した個人の言動やその意図に焦点を当て、同時代の各種公共的事業の詳細を遺された当時の史料から、各立場がどのような体制によって構想を共有し、それぞれの事業を実施することができたのかを明らかにすることを目的とする。

2. 養老鉄道の敷設と鉄道電化

1911 (明治44)年、四日市商業会議所会頭の井島茂作や大垣商業会議所会頭の戸田鋭之助ら発起人は、「四日市港へ延長シテ、以テ海陸連絡ノ便ヲ完全ナラシメン」ことを目的とした養老鉄道の敷設を計画した²⁾。井島や戸田ら発起人は、大垣町出身の実業家で既に大師電気鉄道(現京浜急行電鉄)を立ち上げていた立川勇次郎に、地元有力者と沿線住民に対する鉄道事業の必要性を説くよう依頼し、立川は自らが社長となって地元有力者を説得したとされる³⁾。1911 (明治44)年7月に養老鉄道株式会社(以下、養老鉄道)が設立され、1919 (大正8)年に全通する。

全通後の1920 (大正9)年9月に養老鉄道が発行した株主總會資料『第拾八回報告書』の「運輸」項目によると、地方特有物産の貨物輸送量が前期と比較して19,286 t増加したため貨車が不足していることや、営業費が前期より18,364円増加したことが「遺憾ナリ」と報告されている。すなわち、貨物の需要が増加する中で、貨車不足により十分な輸送力を発揮できていないことと、鉄道を維持・管理するための経費の増加が課題であった。こうした課題に対して、列車の速度を増して時間当たりの列車往復回数が増えれば、貨物輸送量が增大する⁴⁾と考えられたと考えられる(表-1⁵⁾)。その一方で「営業費」は殆ど変化していない。

電化後の養老鉄道の経営状況(図-2⁶⁾)を確認すると、貨物収入と比較して旅客収入が圧倒的に多いが、情勢に応じて旅客収入は左右されている。しかし一方、貨物に関しては輸送量が増加傾向にあるにも関わらず、収入はほぼ一定である。旅客収入と同様に輸送量に依

表-1 養老鉄道電化前後の営業状況

	1921 (大正10) 年上期	1924 (大正13) 年上期
営業日数 (日)	182	183
営業実哩 (哩)	35	35
旅客人員 (人)	625,351	1,082,078
貨物噸數 (噸)	39,476	41,170
營業費 (円)	139,793	139,696

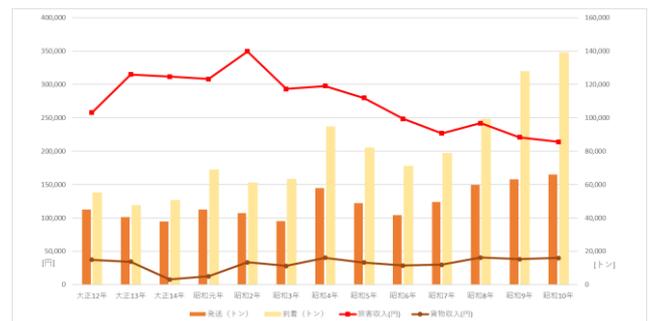


図-2 養老鉄道電化後の貨客収入及び貨物発着トン数

じて料金を得ているのであれば、収入が一定にはならないはずであり、貨物は輸送量に関わらず定額に近い料金設定になっていたと考えられる。養老鉄道は沿線の産業を優遇するため、貨物輸送の料金を低廉にし、物流の便を図る狙いがあったと推察できる。

3. 鉄道と水運の接続

大垣市中心部を流れる水門川は、部分的に川幅が狭く河床も高く通船に不便になっており、河床の整理・水路の改修・堰の撤去などの悪水排除と舟運の利便を図る必要が生じていた⁷⁾。

水門川改修について、都市部の排水改良と水運の利便改善をまとめ具体的な計画に落とし込んだのは内務省技師の坂田昌亮である。その計画内容や、事業に至る経緯は、当時の大垣市長である東島卯八の要望を受けた坂田が1932 (昭和7)年12月に大垣商業会議所で行った講演から知ることができる⁸⁾。

これによると、「清水川の悪水路を擴張し」て「相當潤澤な水を水門川に補給する」ことを計画していた。これは大垣市内に工場を増設することで発生する廃水処理問題を想定したためであり、「別段表面に現してない」が「私共(坂田ら)の考えで百個位の水を取入れ」ることによって水門川の浄化を図ったとされる。

しかし坂田が水を取り入れる理由として筆頭に挙げているのは、「舟の航行を便利にする」ことだった。「水運は陸運の五分の一の費用に過ぎない、左様に経済的である」と水運の経済的利益を指摘し、運河の重要な条件として「後方聯絡即ち陸運との接続を充分便利に

する事」を挙げた。当初の水門川改修計画では、それまで船着きとされていた高橋以南を対象としていたが、坂田らの意志により高橋から大垣駅までの航路を改修して、発動機船が大垣駅まで遡上できるよう「延長する事に」と説明する。

水門川の浄化に対応しつつ、坂田はこの水門川改修計画により、鉄道と水運を接続させて積極的に物流の基盤をつくる重要な役割を担ったといえる。

4. 大垣駅改築と都市計画広場事業

1929 (昭和4)年3月『大垣商工時報』によると、都市計画施行後、「貨客の利便と地方産業の発展」に資するため大垣都市計画の中心であるべき駐車場の位置及び設備を改めることを求め、戸田鋭之助が、商工会議所の決議を経て建議書を県に提出した⁹⁾。さらに、1929 (昭和4)年4月には、養老鉄道が四日市と連絡したことで乗客も増加する中、「旅客ならびに貨物の取扱いを完全にすることが出来ない」状況に対して、東島市長らが「大垣駅の改築運動のため上京している¹⁰⁾」。

その後1937 (昭和12)年1月、大垣都市計画広場事業が決定し、駅前広場や都市計画街路とともに改築後の大垣駅の姿が描かれた。都市計画事業として決定されたのは、「近ク驛前道路ノ擴張、驛舎ノ改築等ヲ控へ」この駅前広場の拡張が必要になったためとされる。すなわち、駅前広場が都市計画道路と鉄道の物流を結ぶ「緊切を要する」施設として計画された。

1941 (昭和16)年の地図¹¹⁾からは、都市計画街路の施工箇所がバスが通行可能な広幅員になり、水路は水門川改修で拡張され船が航行しやすくされていることが確認できる (図-3)。1928 (昭和3)年6月に設立された大垣合同通運株式会社 (大垣通運) は、鉄道や水運、自動車による貨物の集散地であった駅前に、本社を構えたように、当時の大垣駅前にはモノの輸送をいかに円滑にするかが重視されており、駅や道路、船溜まりなどの物流機能の結節点に余剰空間を確保するために大垣駅改築や駅前広場事業が実施されたと考えられる。

5. おわりに

初めに大垣の有志者が手掛けたのは鉄道敷設である。養老鉄道の発起人である大垣商業会議所会頭の戸田鋭之助らは、大垣町出身の実業家である立川勇次郎を招聘したことでその実現をみた。全通後は経費の増加や貨車不足が課題であったが、鉄道電化により克服する。養老鉄道の経営状況を確認すると貨物輸送は定額に近い料金設定になっていた可能性があったことなど、当地方の物流の根幹を支える公共的意図があった。

産業動線としての水運の利便改善が最も期待された水門川改修計画を立案したのは内務省技師の坂田昌亮であった。坂田は水門川に水を取り入れ、浄化を図ると共に、航行の便を高めた。さらに、当初の改修領域



図-3 大垣市街図 (文献¹²⁾ を基に著者作成)

を拡張し、大垣駅までの航路を改修したため、鉄道と水運の連絡が実現した。

1929 (昭和4)年頃には戸田や東島によって大垣駅改築運動が行われ始めた。同時期には駅前広場の計画も立案され、大垣駅改築と関連して進めることが望まれていたようだ。当時の大垣の都市経営手段として貨物輸送の流動性が重視されており、駅や道路、船溜まりなどの物流機能の結節点に余剰空間を確保するために、各種都市基盤整備が実施された。

以上のような都市構造の変化は、鉄道敷設・河川改修・都市計画の各事業主体が、工業都市化のために、官民が連携し、さらに事業の枠を超えて物流機能の向上を図ったことによって形成された。

参考文献

- 1) 大垣市：大垣市史 資料編近代，2009
- 2) 吉田豊茂蔵：養老鉄道株式会社設立趣意書，養老鉄道株式会社発起人，1911.4.17
- 3) 近畿日本鉄道西大垣駅：養老線開通 70年のあゆみ，近畿日本鉄道西大垣駅，1983
- 4) 神戸大学経済経営研究所 新聞記事文庫：神戸新聞，鉄道 (15-45)，1920.7.2
- 5) 揖斐川電気株式會社：第貳拾四回報告書 (大正十三年下期)，1924.6.1-1924.11.30
- 6) 岐阜県統計書，1923-1935
- 7) 建設省中部地方建設局：木曾三川治水百年のあゆみ，木曾三川治水百年のあゆみ編集委員会，1995.3.25
- 8) 大垣市立図書館蔵：水門川改修と大垣市，岐阜縣，西濃印刷株式會社，1933.1.18
- 9) 「大垣驛改築に関する建議」(大垣商業会議所：大垣商工時報，西濃印刷株式會社，1929.3.20)
- 10) 「物になりさうな大垣驛の擴張 丹羽名鐵局長の言明で市長が運動に上京」大阪朝日新聞，1929.4.27
- 11) 西村善凡：大日本職業別明細圖，東京交通社，1941.2.25