

近代の犬山における木材流送の衰退と観光業の黎明

岐阜大学大学院 学生会員 ○福井 彩水
岐阜大学 正会員 出村 嘉史

1. はじめに

近年犬山市には、犬山の城下町を中心に市外からも多く人が集まり、中心市街地以外にも名古屋鉄道株式会社の明治村や日本モンキーパークをはじめとする観光施設が多数建設されている。観光交流人口もかつての減少傾向から増加傾向に転じて、平成27年には年間565万人にのぼっている。犬山市は、平成34年における観光交流人口の目標を600万人に設定し、さらなる観光振興の強化を図っている¹⁾。

この動きの端緒として、犬山では大正時代から昭和時代にかけて、急速に観光業が発展した。本研究では、近代の犬山における主産業であった木材流送の衰退に着目して関連を整理し、犬山の人々が観光を主産業として取り入れることになった経緯を解明することを目的とする。

2. 既存産業と周辺都市との関わり

木曾川は、13世紀末ごろから木材の輸送路としての役割を果たしていた²⁾。筏流しと呼ばれるこの木材の輸送は、木曾材や飛騨材をそれぞれ錦織湊、下麻生湊まで管流しし、そこで筏に編束して下流の犬山・円城寺を中継し、河口の桑名または熱田白鳥まで運ぶ(図1)ものである。下麻生湊における筏の組み立てや乗り下げに要する人夫だけでも一日300名を下らず³⁾、木曾川水系一体で行なわれていた当時の主要産業であったといえる。

1912(明治45)年大島鍵三郎が「犬山繁榮策卑見」⁴⁾と題して、犬山を繁榮させるためには岐阜への物資供給のため一早く木曾川に架橋して岐阜との接続を図るべきだと述べている。名古屋と比較しても近距離にあり、当時近隣から物資が集積して大都市化しつつあった岐阜は、一大需要の見込める拠点であった。実際に、1894(明治27)年頃から、犬山町民や鵜沼村民らから架橋を求める陳情書が数度提出されるなど、架橋運動がさかんに行われていた。

一方で、明治末期には名古屋から犬山への鉄道延伸を目論む鉄道会社が複数あらわれる。それら鉄道会社の会社設立理由書や鉄道敷設願⁵⁾には、水運で木材を運ぶことは自然災害の影響を受けるため不便であることや、筏流しが出来る期間が限られていることが記され、木材輸送を水運から鉄道に切り換えることを目的としていたことがわかる。大量の木曾

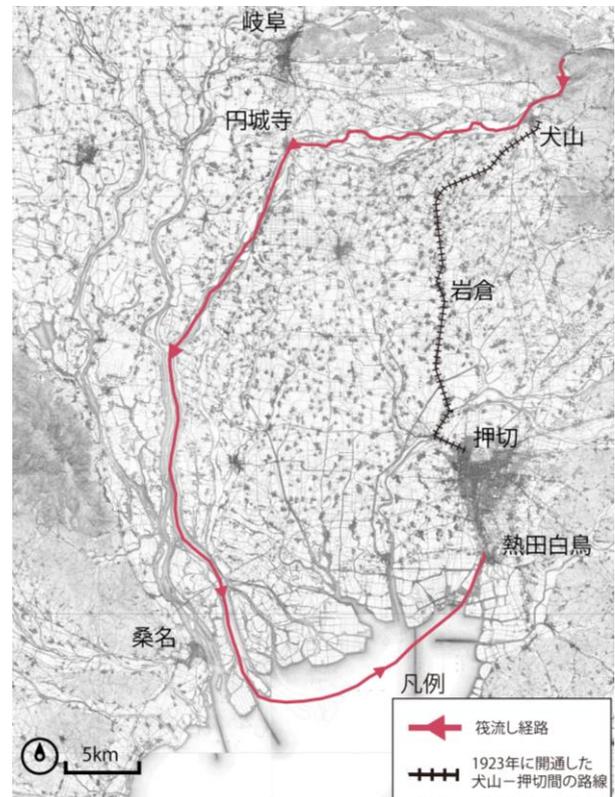


図1 筏流しの経路(筆者加筆)

材や飛騨材が集積する犬山と貯木場のある名古屋を直接鉄道で結ぶことによって、貨物輸送による収益の獲得を狙ったと考えられる。

1906(明治39)年に犬山幼稚園園長である土岐鉦太郎が雑誌に投稿した「犬山の交通機関に就て」と題した小論文⁶⁾では「名古屋の大と犬山の微を以てすれば微は大に吸収せられ却て電鐵の敷設は人をして犬山に足を止まらしめざるに至る」と記されており、犬山の人々のなかでは、当時名古屋と犬山を鉄道で結ぶことは犬山にとって脅威になると考えられていたことが分かる。

明治時代において犬山の人々は、犬山が遠くから人々の集まるような場所ではなく、木材を主とした物資の集散地であると認識しており、名古屋のような大きな都市とつながることは人も自分たちの商圏も奪われてしまうと考えていた可能性がある。犬山の人々は名古屋とのつながりよりも、岐阜とのつながりを重視したと考えられる。

3. 名古屋の郊外としての開発

明治後期、犬山では鵜飼や不老滝での遊楽が一部の人々に楽しまれたが、これらが大衆化する契機と

なったのが名古屋の有力者らであった。1913（大正2）年に、村瀬周輔、木村又三郎、黒田忠譲らは、観光施設を設けるために木曾川べりの各自所有の山林を出資し、不老園土地株式会社を設立した⁷⁾。

1912（大正元）年には、名古屋電気鉄道によって、岩倉で乗換えが必要ではあったものの名古屋と犬山が鉄道で結ばれ、1923（大正12）年には名古屋—犬山間の直通運転が始まる。さらに、名古屋電気鉄道が1925（大正14）年に犬山遊園地を開園したこと、1927（昭和2）年に木曾川が日本八景に選ばれたことなどを機に観光地としての価値が高まっていった。当時は、全国的に都市の拡大とともに私鉄沿線の郊外開発が進む時代であり⁸⁾、犬山もその例外ではなく名古屋の有力者らによる名古屋の郊外としての開発が進むこととなった。

4. 木材産業の消失とその対応策としての観光業

木曾川の水力開発は、1911（明治44）年に中央線が全通したことで開発に必要な資材の輸送を容易にし、その後急速に進んだ⁹⁾。1928（大正14）年に完成した大井ダムが木曾川を遮断し、筏流しを完全に不可能にしてしまうため¹⁰⁾、大同電力は木材の代替輸送路として森林鉄道を敷設したものの、筏流しを生業としていた人々に対する保障はなかった¹¹⁾。大正後期から昭和初期における鉄道と電気鉄道による名古屋市の木材輸入量（図2¹²⁾）は、変動はありつつも着実に増加している。こうして徐々に木材は鉄道で輸送され、1942（昭和18）年に兼山ダムが築造されたことにより、筏流しは完全に廃止された。

この木材輸送という主産業が失われたことによって、犬山町民のなかで大きな経営判断が必要であった。犬山町民職業の変化（表1¹³⁾）をみると1900（明治33）年時点では木挽職は28であるが、1934（昭和9）年には製材商が4となり減少している。これは木材輸送手段が替わったことで犬山を経由して木材を運送することが減り、犬山町内で木材を加工する機会が減ったためと推測でき、木材加工業の雇用が奪われた可能性がある。また、昭和に入ると明治時代にはなかった芸妓、劇場、遊技場などの職業、施設が出現していること、飲食店及び料理店の数が38から102と大幅に増加していることも確認でき、第三次産業が発展している。木材輸送路として多くの鉄道会社が敷設を目論んでいた、名古屋と犬山を結ぶ路線によって、名古屋からも観光客を誘致することができ、昭和初期には犬山町役場からも名古屋鉄道が経営する観光施設や犬山の名所を紹介した観光ガイドブックが発行された。

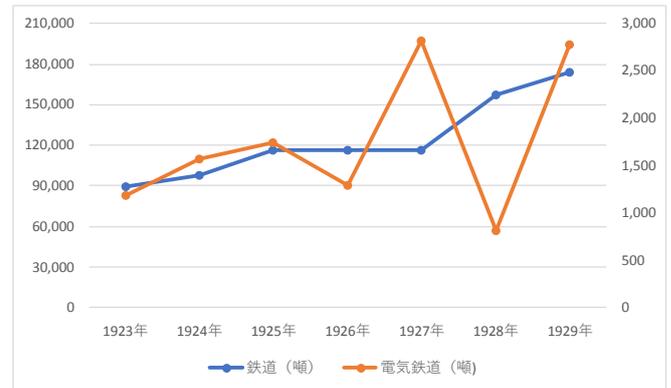


図2 名古屋市経路別木材輸入量（文献¹²⁾をもとに著者作成）

表1 犬山町民の職業区別（文献¹³⁾をもとに著者作成）

1900年	材木及板類商	8	荷馬車業	13	料理店	15
	木挽職	28	舟乗り業	131	湯屋業	7
	薪炭商	8	人力車曳	40	酒小売商	7
	運搬業	6	旅宿業	9	菓子商	25
	荷車曳業	143	飲食店	23		
1934年	材木商	8	和洋飲食店	44	芸妓置屋	28
	製材商	4	料理屋	58	芸妓	148
	薪炭商	14	湯屋業	6	劇場	2
	運送業	25	酒類商	14	遊戯場	11
	宿屋業	21	砂糖菓子商	149		

明治、大正時代には、古くからある木材産業で生計を立てることができていたが、鉄道敷設や水力開発などの影響で主要産業を失う危機が迫り、犬山の主産業が観光業へと移っていったと考察できる。

5. おわりに

13世紀末ごろから行われていた木曾川を利用した木材輸送は鉄道敷設や木曾川上流での水力開発の影響を受け、大正時代後期から徐々に鉄道輸送へと切り替わった。主産業を失った犬山町の人々は、その一要因ともなった名古屋資本の鉄道を利用して観光客誘致を行わざるを得なくなる。産業の転換に至るまでに町内でどのような経営判断があったかを今後解明するつもりである。

1) 犬山市：第5次犬山市総合計画改訂版（素案），2016。

2) 八百津町教育委員会錦織綱場保存会：錦織綱場，2008。

3) 岐阜県：岐阜県林業史 下巻（近代編），1987。

4) 知仁勇社：知仁勇 第125編，1912。

5) 井戸田弘：東海地方の鉄道敷設史Ⅲ，2008。

6) 知仁勇社：知仁勇 第68編，1906。

7) 名古屋鉄道株式会社：名古屋鉄道社史，1961。

8) 片木篤，藤谷陽悦，角野幸博：近代日本の郊外住宅地，鹿島出版会，2000。

9) 宮田用水土地改良区：宮田用水史，1988。

10) 岐阜県：岐阜県林業史 下巻（近代編），1987。

11) 宮田用水土地改良区：宮田用水史，1988。

12) 名古屋市：名古屋市貨物集散概況，1923 - 1929。

13) 犬山市教育委員会犬山市史編さん委員会：犬山市史 通史編 下，犬山市，1995。