

名古屋・岐阜・多治見の三角路線による地域の形成

岐阜大学 学生会員 ○前野光風
 岐阜大学 正会員 出村嘉史

1. はじめに

明治中期から後期は、全国で鉄道が敷設された時期であった。鉄道は、各拠点を連絡するネットワークであることから、この上に各拠点が互いに影響を及ぼしあって形成する地域の実態を捉えることができる。一つの路線や都市に着目するのではなく、広域の視点で複数の路線や都市に着目すれば、鉄道敷設に対する都市間の対立や力関係を描くことができる。

鉄道と都市の形成については多くの研究により焦点が当てられている。例えば、青木¹⁾は、東濃地方の陶磁器工業と鉄道網形成との関連が明らかにしているが、対象地域は限定的である。広域の視点で鉄道網による地域の形成に着目するために、本研究では、名古屋・岐阜を連絡する東海道線、名古屋・多治見を連絡する中央線、岐阜・美濃太田を連絡する高山線、多治見・美濃太田を連絡する太多線を対象とする。(図-1) これらの路線は、上記の順の計画・建設され、その過程で名古屋・岐阜・多治見のつながりを意識しながら「三角路線」と形容されることがあった。

本研究では、東海道線・中央線・高山線・太多線の敷設に対する各都市の構想や都市間の力関係に着目するために、国の思惑と鉄道沿線地域の組織や有志者の思惑を捉えることで、鉄道の敷設による地域構造の形成過程を明らかにすることを目的とする。

地元の組織や有志者の思惑を捉えるために、鉄道敷設に対する請願書・陳情書を資料として用いる。

2. 東西両京間を連絡する官設鉄道の敷設

1869(明治2)年11月に政府は、東京と京都を結ぶ幹線鉄道の敷設を決定した。路線調査の結果から、1883(明治16)年、中山道沿いの幹線鉄道の敷設が内定した。しかし再び中山道と東海道の調査を行い、工費と列車の運転時間の理由から、東海道沿いに変更することが1886(明治19)年7月13日の閣議で可決され、同月19日に幹線鉄道の建設ルートを変更することが公布された。この変更までにおよそ3年の歳月を要しており、この間に、後の東海道線の一部



図-1 対象地域の鉄道網

もしくはその支線となる武豊線が、中山道鉄道の建設資材の運搬を目的に計画された。1886(明治19)年3月1日に熱田・武豊間が開通し、同年4月1日には熱田・清州間が開通し、さらに同年5月1日には「名護屋駅」が開業したが、翌年9月に開業した大府駅以北の武豊線部分は、新しい東海道線に組み入れられることになった²⁾。

3. 中央線の敷設

中山道鉄道の敷設は一時停滞したが、1891(明治24)年7月に鉄道庁長の井上勝は、鉄道政略に関する議において、中央線の建設を軍事的見地から要請した。1892(明治25)年に鉄道敷設法が公布された。鉄道敷設法は、第二条で、33路線を予定線として定めていた。同法第七条では、予定線の内、今後12年間に6000万円の予算をもって建設すべき路線を第一期鉄道と定めていたが、中央線は第一期鉄道に選ばれ、敷設されることが決定した³⁾。鉄道敷設法には以下のように記されている。

第七條 豫定線路中左の線路ハ第一期ニ於テ其ノ實測及敷設ニ著手ス

一 中央豫定線ノ内神奈川縣下八王子若ハ静岡縣下御殿場ヨリ山梨縣下甲府及長野縣下諏訪ヲ經テ伊那

郡若ハ西筑摩郡ヨリ愛知縣下名古屋ニ至ル鐵道
(以下略)

中央線は、第一期鐵道に決定したが、「伊那郡若ハ西筑摩郡」と明記されているように、比較線が設定されていた。このことから、伊那郡を經由する伊那線と西筑摩郡を經由する西筑摩線の二つの比較線をめぐる誘致運動が沿線で展開され、陳情書・意見書が多数提出され、これに基づき検討された。その結果、距離が短く工事も容易であることから、政府は西筑摩郡を經由する路線の採用を決めて1893(明治26)年2月、帝国議会上に提案し、翌年5月に貴族院の承認を経て、両路線の争いは西筑摩郡側が採択された⁴⁾。名古屋・多治見間においては、瀬戸經由線・小牧經由線・高蔵寺經由線の三つの比較線をめぐる誘致運動が展開された。陶磁器の産地の瀬戸を經由する路線は、瀬戸・多治見間に25%の勾配が出現し、路線延長も長くなるため、勾配の小さい高蔵寺線が選ばれた。そして名古屋・多治見間は1900(明治33)年7月25日に開通した⁵⁾。

このように、中央線の計画時には各地域で誘致運動が展開された。請願書・陳情書は、様々な観点から鐵道の必要性を述べていることから、当時の鐵道沿線地域における情勢や思惑を捉えることができる。

4. 岐阜・多治見間における鐵道の形成

高山線は、1892(明治25)年の鐵道敷設法の予定線であったが、第一期鐵道ではないことから敷設の決定はされなかった。鐵道敷設法公布後、1892(明治25)年12月21日に飛騨における有志者は、飛騨の天産物の利活用によって地域発展が見込まれることを理由として逓信大臣宛てに請願書を提出した⁶⁾。明治中期から大正初期まで、鐵道沿線地域で誘致運動が展開された。1918(大正7)年、政府が鐵道敷設法中改正法律案を提出し、高山線が、第一期鐵道となり敷設が決定された。国においても当初は、高山線において岐阜・多治見間を連絡し、東海道線と中央線をつなぐ案があった⁷⁾が、鐵道敷設法中改正法律案で岐阜より美濃太田、高山に至る鐵道の敷設が決定された。高山線を敷設することが決定されると、岐阜・美濃太田・高山の各都市間の路線選定について、鐵道沿線地

域が自らの町村に敷設するよう請願し、請願書・陳情書が多数提出された。そして高山線の敷設は翌年5月21日に着工し、1921(大正10)年11月12日に岐阜・美濃太田間、1934(昭和9)年10月25日に岐阜・富山間が開通した⁸⁾。

多治見と美濃太田間を連絡する太多線は、東濃鐵道を1926(大正15)年に国有化した鐵道である。東濃鐵道は、1918(大正7)年、電灯事業なども手掛ける岐阜県御嵩町の篤志家平井信四郎が発起人となり多治見・広見間の営業が開始された⁹⁾。1923(大正12)年には、平井信四郎を含む地元有志者らによって、太多線の敷設についての請願書が提出された¹⁰⁾。その後、1926(大正15)年、東濃鐵道は国有化され、1928(昭和3)年に多治見・美濃太田間が開通した。

5. おわりに

以上に三角路線が形成されたあらましを示した。中央線・高山線においては、鐵道敷設法公布と改正によって、地域の誘致運動が展開されたことが伺える。一方で、太多線においては、私設鐵道の国有化ということから、国と地元有志者らの思惑が交錯して鐵道敷設に至ったと考えられる。

今後は、請願書・陳情書をより詳細に分析し、三角路線の地元の思惑を、可視化してまとめる。そして東海道線・中央線・高山線・太多線に対する地元の思惑の特徴や変化を捉えることで、三角路線による地域構造の形成過程を明らかにできると考えている。

参考文献

- 1) 青木栄一：東濃地方における鐵道網の形成，東京学芸大学要紀，第3部門，社会科学(28)，1997
- 2) 新修名古屋市史編集委員会：新修名古屋市史 第5巻，2000
- 3) 鐵道省：日本鐵道史 上編，1921
- 4) 長野県：長野県史 通史編 第七巻 近代一，1988
- 5) 川上幸義：新日本鐵道史 下，1968
- 6) 「飛騨鐵道敷設請願趣意書」，岐阜県歴史資料館所蔵，1892
- 7) 鐵道速成ニ關スル建議案外一件委員會議議録第三回，1911.2.13
- 8) 美濃加茂市：美濃加茂市史 通史編，1980
- 9) 清水孝治：大正期の岐阜県可児郡における東濃鐵道の建設推進者の特性—地域産業発展との関連から—，人文地理，第58巻第2号，2006
- 10) 可児市：可児市史 第六巻 資料編 近現代，2008