近代の岐阜・犬山間における各務原の開発と鉄道建設

岐阜大学大学院　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 20 年代前半における鉄道網の拡大は，流通機構の変化を著しく促進させた[1]．1910（明治 43）年の軽便鉄道法が公布され，翌年に軽便鉄道補助法が公布されると，地方の局地鉄道建設が活性し，軽便鉄道建設ブームが興る[2]．

軽便鉄道の建設と都市形成の関係については，既に多くの研究が蓄積されている．片木ら[3]が示した箕面有馬電気軌道による郊外遊園地や温泉地，住宅地の開発は，その典型的な形成過程として理解されている．

岐阜の軽便鉄道建設は，地元有志者による美濃電気軌道（以下，美濃電軌とする）の市外線において，貨物及び旅客を地方末端部から岐阜市へ求心的に輸送する狙いがあったが岐阜を取り巻く社会状況に対応し旅客輸送中心の事業へシフトしたことが示されている[4]．池上ら[5]は岐阜の放射状に延びる 6 つの郊外線（各務原鉄道を含む）と土地区画整理事業に着目し，路面電車沿線に土地区画整理を計画・実施したものの連続的な郊外住宅地の形成には至らなかったと示している．

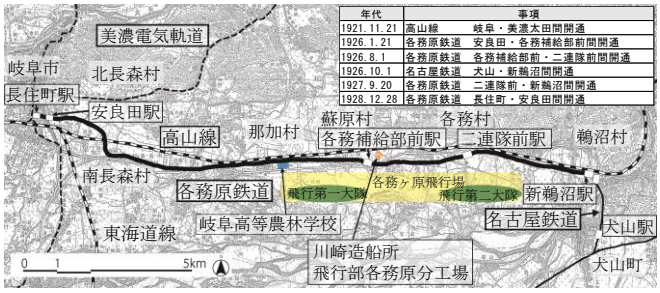
本研究で対象とする各務原鉄道は，岐阜県岐阜市と同県鵜沼村をつなぎ，終点は名古屋鉄道（以下、名鉄とする）の停車場に連結し犬山町とつながる路線（**図−1**[6]）になるため，むしろ岐阜と犬山の間にある村が郊外住宅地化されたのではないかと考えられる．トマス・ジーバーツは，自ら合理的と判断してなされた数多くの個別の行動から生じた「間にある都市」を定義している[7]．各務原鉄道の計画・建設の過程においても，そこに関わる複数の立場の思惑があったと考えられる．本研究では，各務原鉄道の鉄道敷設における意図とその役割及び各務原の開発における各主体の思惑を捉え，沿線地域の基盤形成過程を明らかにすることを目的とする．

2. 各務原鉄道の建設

(1) 各務原鉄道の申請

1917（大正 6）年，日本における第二の飛行場として各務ヶ原飛行場が完成し，翌年 10 月，航空第 2 大隊が鵜沼村に移駐，1920（大正 9）年 5 月，航空第 1 大隊が那加村に移駐した．翌年 4 月に岐阜高等農林学校（岐阜大学の前身，以下高等農林とする）が那加村への設置が決定した．そこへ 1923（大正 12）年 3 月北長森村（琴塚）・鵜沼村間の「地方鐵道免許申請書」[8]を各務原鉄道株式発起人総代として提出したのは，東京の法曹界・実業界で活躍する上原鹿造[9]だった．

申請時の起業目論見書には「地方鐵道ヲ敷設」し，「旅客及貨物ノ運輸營業」することが目的であると記載されている．続けて飛行第一，第二大隊陸軍補給部の設置，同年 4 月に川崎造船所の各務原分工場が開設し[10]，翌年 4 月に高等農林が開校[11]すれば，各務原に人家の増加することを見込み，各務原が開発されることを前提に，投資効果が期待されたと考えられる．



年代	事項
1921. 11. 21	高山線　岐阜・美濃太田間開通
1926. 1. 21	各務原鉄道　安良田・各務補給部前間開通
1926. 8. 1	各務原鉄道　各務補給部前・二連隊前間開通
1926. 10. 1	名古屋鉄道　犬山・新鵜沼間開通
1927. 9. 20	各務原鉄道　二連隊前・新鵜沼間開通
1928. 12. 28	各務原鉄道　長住町・安良田間開通

図−1　対象とする市町村の地理的関係と鉄道路線

(2) 各務原鉄道の路線延長の理由

1923（大正 12）年 8 月 26 日，美濃電軌監査役の中島淳が各務原鉄道発起人総代になると[12]，各務原鉄道は，地元の陳情を受けて，鉄道大臣に対して起点・終点の変更を 2 度申請する．

はじめの申請では，飛行第二大隊長，飛行第一大隊長，川崎飛行機工場主任の陳情を受けて，1923（大正 12）年 9 月 2 日，各務原鉄道は起点を北長森村から岐阜市白川町（安良田駅付近）に変更し，終点は名鉄の免許線の停車場と連絡することを鉄道大臣に対して申請した[13]．起点を岐阜市白川町にすることで，岐阜方面に在住する飛行隊の将校・職工，川崎造船所の職工，高等農林の学生のアクセスの利便性を向上することを変更理由とした．そして終点を名鉄の免許線の停車場に新鵜沼駅で連絡することで犬山町とつながり，犬山に在住する第二飛行大隊の将校・職工に対して便益を与え，名鉄の犬山鵜沼間の路線に対しても極めて有利になる「培養線」になると主張した．

2 度目の申請では，飛行第二大隊長，飛行第一大隊長，高等農林学校長の陳情を受けて，1924（大正 13）年 3 月 28 日，各務原鉄道は起点を安良田から岐阜駅付近の長住町に変更すること鉄道大臣に申請した[14]．

各務原鉄道の 2 度に渡る変更の申請は，飛行隊や川崎飛行機工場，農林学校の各務原の産業や教育の基盤となる施設に関わる地元の有志者らの要求と合致する．1928（昭和 3）年 12 月 28 日，各務原鉄道長住町・安良田間開通により，各務原鉄道は全通し，岐阜と犬山の両方面から各務原へアクセスする利便性を向上する狙いを確実に実現させたといえる．

3. 岐阜高等農林学校の設立

大正期から昭和初期にかけて，那加村は村有地を寄附や貸与していくことで市街地の開発を進めていく．1919 年から 1932 年まで那加村長を務めた遠藤儀作は多くのことを成し遂げ，今日の那加地区発展の基礎を築いた[15]．その 1 つとして，高等農林設置があり，『岐阜大学農学部六十年史』を用いて，高等農林設置の顛末をまとめると**表-1** となる．高等農林の位置について，知事の内命を受けた稲葉郡では，那加村に対して，学校用地二十二町歩を寄附するようはかり，遠藤は用地の一部は寄附するが，残部に対しては約 27 万円の補償が得られるよう県に要請，白根知事はこれを了承し用地問題が解決した[16]．

表-1 岐阜高等農林学校の成立過程

年代	事項
1916.5	岐阜県会に「高等農林学校設置ニ関スル意見書」「木曽川上流改修ニ関スル意見書」「鉄道速成ニ関スル意見書」が全議員連名で提出され，可決のうえ内務大臣に届けられた．
1919	政府は高等諸学校創設および拡張の計画をたて，これが予算案を第四十一帝国議会に提出してその協賛を得て，この計画に基づいて高等農林学校五校が新設されることになり，そのうち一校が岐阜県に設置されることになった．
1921.2	岐阜県は，政府に対し建築費32万5000円，敷地6万5486坪の寄附を申請し，同年4月にこれが許可された．寄附については岐阜県，岐阜市，稲葉郡および同郡那加村が協力し，諸会社や有力者から寄附を得て調達された．
1921.5.31	那加村は高等農林学校用地として，村有地6万5486坪を県へ寄附した．
1923.12.10	勅令第五百一号をもって文部省直轄諸学校官制中改正が行なわれ，岐阜高等農林学校を加える旨公布された．
1923.12.11	北海道帝国大学教授，農学博士の東海林力蔵が校長に任ぜられた．
1924.4.15	岐阜高等農林学校開校．

4. 各務原における工業化と市街地開発

前述のように蘇原村において川崎造船所が，1924（大正 13）年 4 月 10 日に各務原分工場の開所式を行うと，1927（昭和 2）年 3 月に三菱内燃機株式会社（1928 年に三菱航空機株式会社と改称）の各務原格納庫が竣功し[17]，航空産業に関わる工場が蘇原村に建設された．さらに，1936（昭和 11）年 10 月，川崎造船所は各務原分工場の敷地に約 4 万 6,200m^{2}の大規模な新工場建設に着手した[18]．これに対して那加村は，1936（昭和 11）年 9 月 19 日，「本村永遠ノ繁榮計畫」のため「基本財産タル土地」に地上権を設定し，「社宅娯楽設備其ノ他ノ福利施設用地」として川崎造船所に特別貸付をすることを村会で決定した[19]．**図-2**[20]より川崎造船所が那加村における高等農林付近に社宅・病院・運動場を建設していることが把握できる．

1937（昭和 12）年 3 月 27 日，那加村会は，村の急激な人口増加に伴う児童の増加に対処するため，那加尋常高等小学校の那加駅前分教場を建設することを議決した[21]．小学校の建築費について「建築費は約十五万圓を要するが、總て川崎の要求を入れる場合は大部分を川崎において負擔し那加村は敷地一千坪並に運動場約五千坪を村有地にて提供することに二十三日夜村當局並に川崎側、驛附近有力者の協議會を開きほゞ協定を見た」[22]とあり，川崎造船所による負担に関して協定があったことがわかる．那加駅前分教場は，1938（昭和 13）年 4 月 4 日に開校し，1940（昭和 15）年 2 月 11 日に那加村は町制を施行して那加町になり，同年 4 月 12 日，分教場を独立して那加第二尋常小学校として開校式を挙行した．

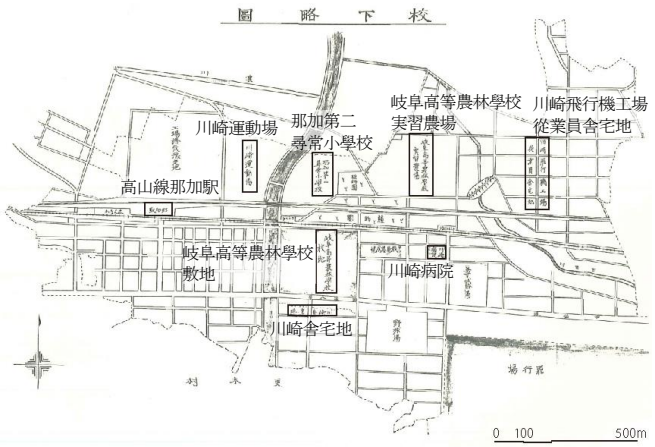


図-2 那加第二国民学校校下略図（昭和 16 年度）

5. まとめ

飛行隊や川崎飛行機工場，高等農林の各務原の産業や教育の基盤となる施設に関わる地元の有志者らは，岐阜駅付近と新鵜沼の間に鉄道を敷設することで岐阜と犬山の両方面から各務原へアクセスする利便性を向上する狙いを実現させた．遠藤は高等農林の設置のために那加村の村有地を寄附するが，補償を県に対して調整を図ってもいる．さらに鉄道建設後の昭和初期に川崎造船所が那加村の開発を進めたことを示したが，続けて社宅の建設時期や小学校建設の費用負担割合などに焦点をあて，村と川崎造船所それぞれの思惑について明らかにする．

参考文献

1) 日本国有鉄道：日本国有鉄道百年史　第 3 巻, 大日本印刷会社, p.6, 1971.8.30
2) 三木理史：近代日本の地域交通体系，pp. 39-46，大明社，1999.11.21
3) 片木篤，藤谷陽悦，角野幸博：近代日本の郊外住宅地，鹿島出版社，2000.3.30
4) 岩本一将，出村嘉史：明治末の岐阜における軽便鉄道建設と貨物輸送，土木学会論文集 D2（土木史），第 72 巻，第 1 号，pp.68-75，2016
5) 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，住総研研究論文集 No.38，pp.53-64，2012
6) 岐阜県図書館所蔵：大日本帝国陸地測量部五万分一地形図，岐阜地形図，1932 に筆者加筆
7) トマス・J—バーツ：都市田園都市計画の展望　「間にある都市」の思惑，学芸出版社，2006.4.30
8) 「地方鐵道免許申請書」国立公文書館所蔵，鉄道省文書，1923.3.24
9) 佐藤巌：大分県人士録，南北社，pp.197-198，1914.4.4
10) 川崎重工業株式会社：川崎重工業株式会社百年史，大日本印刷株式会社，1997.6
11) 作動好男，作動克彦：岐阜大学農学部六十年史，教育文化出版，1982
12) 「委任状」国立公文書館所蔵，鉄道省文書，1923.8.26
13) 「變更ニ付御認可申請書」国立公文書館所蔵，鉄道省文書，1923.9.2
14) 「起業目論見書記載事項再變更ニ付御認可申請書」国立公文書館所蔵，鉄道省文書，1924.3.28
15) 各務原市教育委員会：各務原市史　通史編　近世・近代・現代, p.474, ぎょうせい，1987.3.31
16) 参考文献 11)
17) 三菱重工業株式会社社史編纂室：三菱重工業株式会社史, 凸版印刷, 1956.8.8
18) 参考文献 10)
19) 那加村役場：昭和十一年度第八回稲葉郡那加村會々議録，1936.9.19（各務原市歴史民俗資料館所蔵）
20) 各務原市戦時記録編集委員会：各務原市民の戦時記録，1999.3.15
21) 小林義徳：那加町史，龍文堂，1964.3.10
22) 岐阜県図書館所蔵：岐阜日日新聞，1937.3.25