

近代大井町観光業における 「六間巾道路」の役割

大井 晴奈¹・出村 嘉史²

¹学生会員 学士 岐阜大学大学院 工学研究科博士課程前期 社会基盤工学専攻
(〒501-1193 岐阜市柳戸一番一, E-mail:r3121001@edu.gifu-u.ac.jp)

²正会員 博士(工学) 岐阜大学工学部社会基盤工学科
(〒501-1193 岐阜市柳戸一番一, E-mail:demu@gifu-u.ac.jp)

恵那郡大井町(現岐阜県恵那市大井町)では、大正13年の大井ダム建設を契機として、恵那峡におけるダム湖を利用した遊覧事業が展開された。本稿では、その中でも大井町における観光産業の交通基盤に焦点をあて、その顛末から当時において重要とされた方策を読み取ることを目的とする。ダム建設直後や初期の大井町観光業においては、国鉄大井駅から大井ダム間までの交通手段は鉄道であったが、その後、移動手段はタクシーや町営バスへと変化している。鉄道が廃止されたのは町の観光道路開発によって町営バスと競合することになったためであった。鉄道ではなく町営バスが移動手段として選択されたのは、眺望の優越性に代表されるように、単に目的地に着くことだけではなく、移動そのものの魅力が求められたためだったことが明らかになった。

キーワード: 六間巾道路, 観光道路, 近代, 大井町, 恵那峡

1. はじめに

人口が減少し少子化がいよいよ真に迫る問題となる中で、地方の中小都市は困難な舵取りを余儀なくされているが、同時に地方分権が進む中で地域社会における戦略は自治体が自らの手で準備しなくてはならない状況にある。一方で、近代の歩みを振り返れば、時代背景が大きく転換する中で自らの行く末を積極的に選択し、町で実行できることを確実に遂行して産業構造の転換を図った事例を多々見ることができる。

本稿の対象地である恵那郡大井町(現岐阜県恵那市大井町)は、現在に多くの自治体が景観まちづくりなどににわかに取り組むことになったように、ある時期に決意して観光を町の産業として選択した。恵那峡という明確な観光名所を整えるのみならず、そこへ人々を輸送する手段に工夫が見られる事例として、現在にも注目すべきトピックである。本稿では、その中でも大井町における観光産業の交通基盤に焦点をあて、その顛末から当時において重要とされた方策を読み取ることを目的とする。

2. 交通機関と観光事業形態の変化

(1) 国鉄大井駅-大井ダム間の交通手段の変化

1924(大正13)年の大井ダム建設を契機として、恵那峡におけるダム湖を利用した遊覧事業が展開された。当時の観光パンフレットから把握される、問合せ先と交通手段の関係は表-1の通りである。

この表から、ダム建設直後や初期の大井町観光業においては、国鉄大井駅から大井ダム間までの交通手段は鉄道であったことが分かる(パンフレットA・B)。一方、その後の時代になると、移動手段はタクシーや町営バスへと変化している。このように交通手段が変化した理由は、何であったのだろうか。

表-1 当時の観光パンフレットの整理

| | 年代 | パンフレット名 | 問合せ先 | 交通手段 (国鉄大井駅-大井ダム間) |
|---|-----------------|----------------------------------|-----------------------------------|---------------------------|
| A | 1928-32 (推定) | ダム湖遊覧御案内 ¹⁾ | - | 軽便鉄道 |
| B | 1930 (推定) | 大井恵那峡案内圖 ²⁾ | 大井町営恵那峡大井ダム遊覧船(大井町役場) | 自動車鉄道 |
| C | 1932-36 (推定) | 岩と水の魅惑大井恵那峡遊覧御案内 ³⁾ | 町営恵那峡大井ダム遊覧船(恵那郡大井町役場) | バンノタクシー 大田自動車 恵那自動車 |
| D | 1934- (推定) | 麗峡大井恵那峡遊覧船と遊覧バス御案内 ⁴⁾ | 名古屋廣小路、鐵道案内所 中央線、大井驛長岐阜縣、大井町役場 | 大井町営バス |

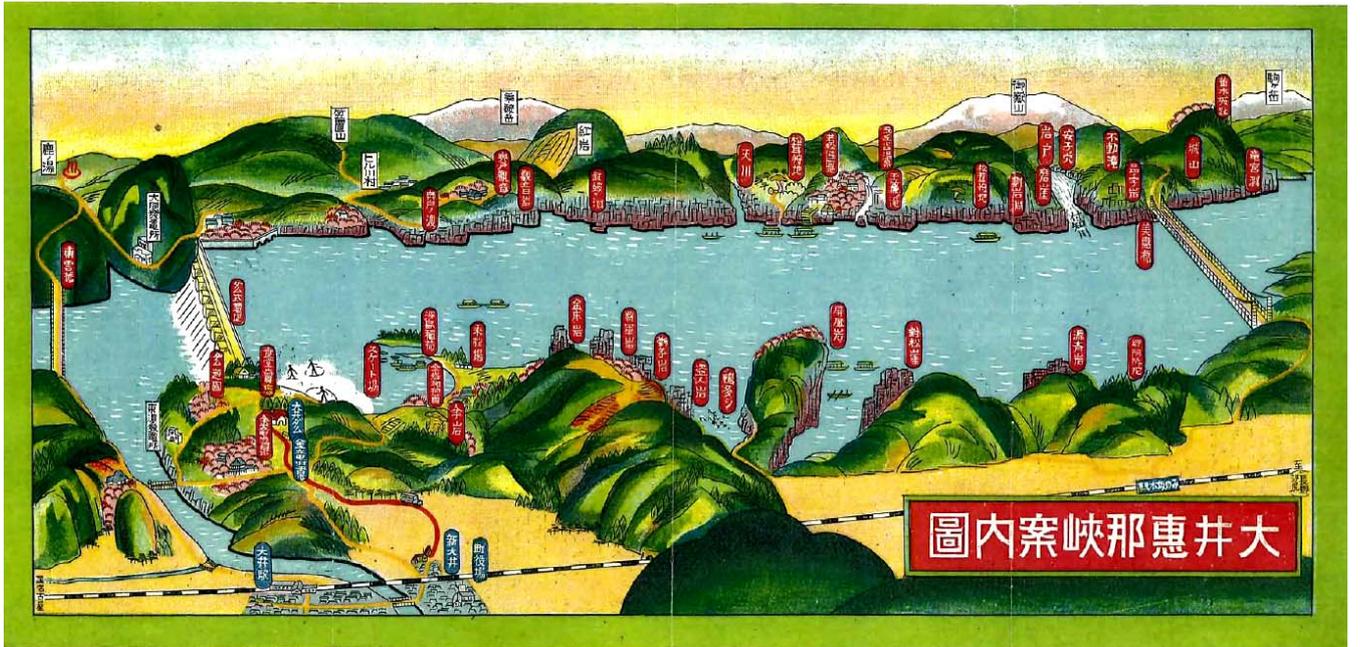


図-1 〈大井恵那峡案内図〉1930 (表-1のB)

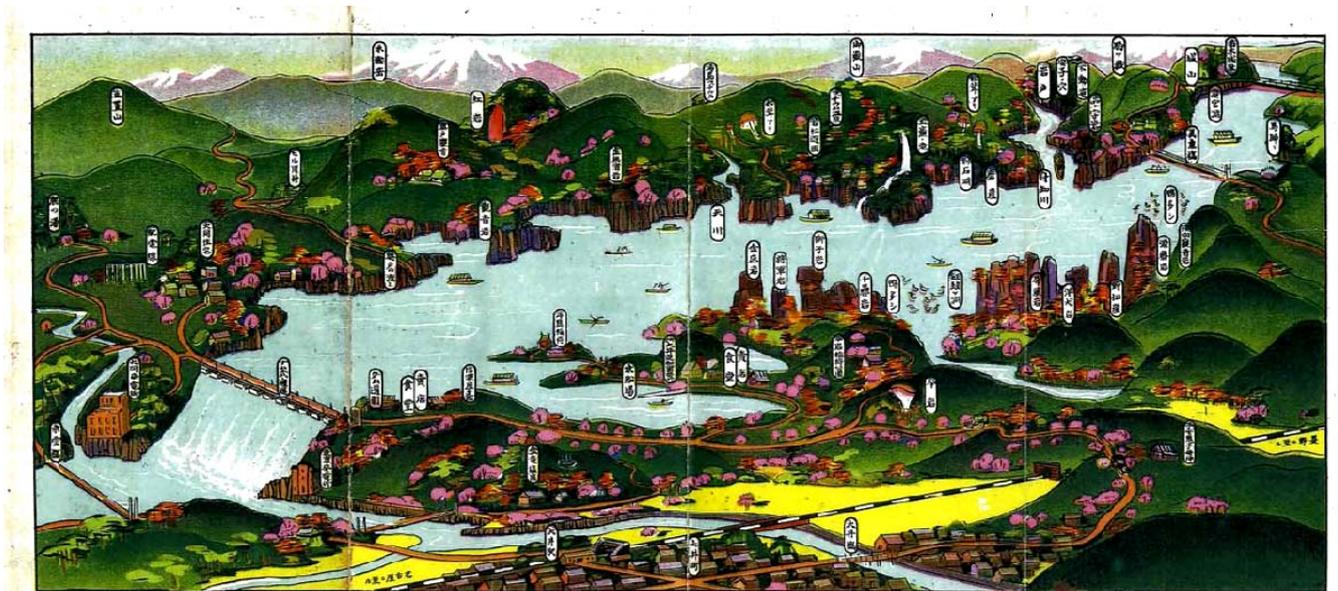


図-2 〈岩と水の魅惑 大井恵那峡遊覧御案内〉1932-36 (表-1のC)

(2) 北恵那鉄道大井線の運営形態

表-1の中の軽便鉄道と自動車鉄道は、観光パンフレットに描かれている駅名から同一のものを表わしていると判断される。この鉄道は大井ダムを建設した大同電力により、国鉄大井駅から大井ダムの建設現場まで、ダムの工事資材を運搬する目的で敷いたものである⁵⁾。これが、大正13年12月にダムの建設が完了すると、資材運搬の必要がなくなり、恵那郡中津町から付知町まで森林鉄道を運行していた「北恵那鉄道株式会社」へ、1928 (昭和3)年に譲渡されることとなった。この路線はその後、北恵那鉄道大井線として「大井発電所勤務者及恵那峡遊覧者等ヲ輸送セントスル」⁶⁾目的で、1932 (昭和7)年

で運行された。つまり、ダム建設直後の恵那峡における観光事業は、ダム建設時に整えられた鉄道を利用しながら運営されていた。

一方、北恵那鉄道大井線は運行開始からわずか4年後の1932 (昭和7)年で休止に追い込まれ、1934 (昭和9)年に廃止となった。大井線廃止の理由は以下のように述べられている⁷⁾。

昭和9年7月18日『鐵道省文書』
 初年度ハ益金ヲ掲グルヲ得タルモ昭和五年度以降一般財界不況ノ影響ヲ受ケ乗客激減シ到底収支償ハザルヲ以テ遂ニ昭和七年九月ヨリ營業休止ノ已ムコトナキニ至リタルモノナリ

最近同線ト併行スル區間ニ道路竣成シ本年四月ヨリ大井町営バスノ運轉セルガ故第四表ニ示スガ如ク交通量ノ僅少ナル區間ニニ営業者ノ對立ハ結局破滅ノ外ナク前途ニ復活ノ見込立タザルニ依リ営業廢止ノ申請ニ及ビタルモノト認メラル
(下線部は筆者により加筆)

すなわち、休止した理由は不況による乗客の減少であり、廃止した理由は、並行する区間に道路が開発され、大井町営バスがその区間を通っているために復活の見込みがないこととしている。並行する路線とは、次に述べる町営バス路線となった「六間巾道路」のことを指している。つまり、北恵那鉄道大井線は町営バスに勝てる見込みがないと認識していたと思われる。

(3) 大井町営バスの運行

大井町営バスは、1933（昭和8）年に運行が開始された。町営バスの費用については、大井町『町會々議録』から確認ができる⁸⁾。大井町では、遊覧事業の町営化と同時に町議会において特別会計「恵那峡大井ダム保勝費」が設定され、昭和8年度の特別会計の歳出の項目に「自動車買入費」1万2000円が確認できる。この費用が、町営バスの費用である。一方、歳入の項目には全く同額で起債が発行されている。さらに、昭和4年度から昭和8年度までの「恵那峡大井ダム保勝費」について確認すると、昭和8年度のみ歳入歳入費ともに昭和7年度までの費用から倍近くに跳ね上がる。その倍に膨れ上がった金額は、「自動車買入費」であった。すなわち、大井町は町営観光業において、町営バスを重要なものとして位置付けていたことが把握できる。

この町営バスが通る「六間巾道路」とは、遊覧事業が大井町営になるタイミングで新たに開発された道路であり、大井町市街地と遊覧船乗り場及び大井ダムを繋ぐものである。この建設費用は、1930（昭和5）年9月6日に起債金額「金貳萬圓」を受け、さらに数回にわたり県に費用の補助を申請していることが大井町『町會々議録』から確認できる。また、この道路建設のために臨時委員9名を選出するなど、大井町が他の道路整備に比べて力を入れていることが把握される。

この道路が観光道路であることは、表-1に示すパンフレットDから確認することができる。絵図において、「町営バス」が「遊覧道路」を走っている様子が描かれており、この道路は「桜街道」とも表記され、桜が道沿いに描かれていることが確認できる。さらに、案内文において「眺望絶佳なる恵那峡道路を馳すること十餘分」でダム湖畔に着くと示されており、眺望が良いことが紹介されている。つまり、大井町は「六間巾道路」を恵那峡における1つの観光ののしとして位置付けていると捉えることができる。

(4) 北恵那鉄道大井線と町営バスの比較

北恵那鉄道大井線と大井町営バスの路線は、国鉄大井駅からダム湖まで同じ区間を走っていたのにも関わらず、明確に盛衰を分けたのは何故か。それぞれの交通手段の運賃や所要時間等を比較すると、下記のようにまとめられる。

- ・運賃：どちらも20銭
- ・距離：北恵那鉄道大井線の方が、短い。
- ・時間：北恵那鉄道大井線の方が、早い。

効率的な輸送を第一とした場合には、同じ運賃で所要時間が短ければ、町営バスよりも北恵那鉄道の方を選択する人が多いものと思われる。しかし、結果としては利用者が町営バスを選択した。したがって、選択の決め手となった要素は、運賃・所要時間とは関わりのないものだと考えられる。もうひとつ考えられる要素として、大井町営バスが「眺望絶佳」と案内されていたことから考えて、両者の眺望性の違いに着目すべきである。

3. 「六間巾道路」の眺望

大井町営バスと北恵那鉄道大井線の路線における眺望は、現在に残された道路に沿って歩くことで確認することができる。それらの経路を取り巻く市街地としての環境は著しく変化しているため、目前の障害物の有無による眺望性の検証は意味をなさないが、地形は当時からおよそ変化していないと考えると、見晴らしの効く視点を選んで比較すれば当時の風景の違いを認識できる。実際に確認すると、2つの路線において得られる眺望は大きく異なっていた(図-5)。地形図の等高線からも把握できるように、町営バスの路線は北恵那鉄道大井線よりも標高が高いところに位置する。

北恵那鉄道大井線の路線においては、市街地と同じ標高を走っているために、市街地と比べれば視界の開けた谷間を走るための多少の開放感はあるものの、目前に立ち上がる木立や建物の現れ方は、全てを俯瞰する「六間巾道路」の視点と比べて、日常的に見慣れた風景である。

一方で、町営バスの路線の視点場①②からは、大井町市街地を一望することができた。現代は建物が増えたため市街地を一望できる地点は少ないものの、当時「六間巾道路」を移動する際には、圧倒的に俯瞰の卓越した路線だったに違いない。さらに、「六間巾道路」には桜が植えられていることから、この道路における非日常的な風景は強い意志で創られていたことが分かる。

つまり、鉄道ではなく町営バスが移動手段として選択されたのは、眺望の優越性に代表されるように、単に目

的地に着くことだけではなく、移動そのものに魅力があったことが推察される。

4. まとめ

以上のことから、近代大井町が恵那峡観光を町営にして産業化した頃、アクセスの戦略として重要視したのは、移動手段によって得られる俯瞰景であったことが明らかになった。

謝辞：本稿の調査において、恵那市議会事務局と岐阜県立図書館の資料提供に謝意を表す。

参考文献

- 1) ダム湖遊覧御案内，岐阜縣大井町松林堂，1928-1932（推定）
- 2) 大井恵那峡案内圖，大井町營恵那峡大井ダム遊覧船，1930（推定）
- 3) 岩と水の魅惑 大井恵那峡遊覧御案内，大井町營恵那峡大井ダム遊覧船，1932-1936（推定）
- 4) 麗峡大井恵那峡 遊覧船と遊覧バス御案内，事務所大井町役場，1934以降
- 5) 宮崎林造，大同電力株式会社沿革史，大同電力社史編纂事務所，pp.105-106，昭和16年1月20日
- 6) 鐵道省文書，北恵那鐵道，自大正十五年至昭和七年
- 7) 鐵道省文書，北恵那鐵道，自大正十五年至昭和七年
- 8) 恵那郡大井町役場，町會々議録，昭和8年

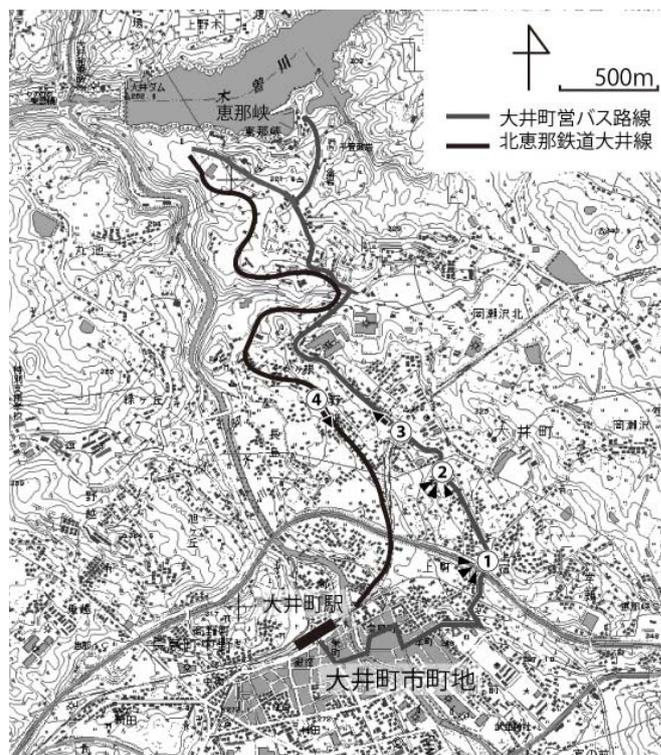


図-3 北恵那鐵道大井線と町營バス路線の眺望について