

近代の岐阜・犬山間の開発と各務原鉄道建設

前野 光風¹・出村 嘉史²

¹学生会員 岐阜大学大学院 自然科学技術研究科（〒501-1193 岐阜県岐阜市柳戸 1-1）

E-mail: z4523021@edu.gifu-u.ac.jp

²正会員 岐阜大学教授 大学院自然科学技術研究科（〒501-1193 岐阜県岐阜市柳戸1-1）

E-mail: demu@gifu-u.ac.jp

本研究では、各務原鉄道の岐阜と鶯沼間の郊外線敷設における意図や役割に着目した。高山線の開通後、美濃電軌においては、那加村から各務村までの鉄道の免許を得たが、各務原鉄道においても、北長森村から各務原を横断し鶯沼村までの鉄道の免許を得たことによって、競合線となり、上田岐阜県知事が仲裁に入った。結果、各務原鉄道の設立は、重役に美濃電軌の重役が含まれ美濃電軌といずれ合併することが前提とされた。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は、美濃電軌の岐阜駅付近と、名鉄の路線に接続する新鶯沼の間に軌道を敷設することで、両社のどちらが主導権をとったとしても、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当初の狙いを実現させた。

Key Words: Local railway, Suburb Development, Gifu, Inuyama, Naka

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。軽便鉄道のねらいは市町村相互間輸送および幹線駅と沿線地域連絡であり、幹線鉄道との運輸輸送を行うことを前提としていた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。特に片木ら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。池上ら⁴⁾は、路面電車とともに郊外住宅地が発達した事象に着目して類型化することにより、各都市のポテンシャルに基づいた自発性を評価している。最近では、岩本ら⁵⁾によって日本の近代地方中核都市の輸送需要との関連が示され、それ故に多様であったことが示されている。

岐阜周辺の軽便鉄道建設は、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とシフトしたことは既に示した⁶⁾。ただし、同じ時期に同地方に建設されている各務原鉄道の意図については、これまで明確に説明し得なかった。

本研究で対象とする各務原鉄道（図 1⁷⁾）は、幹線鉄道の高山線と並走し、終点は名古屋鉄道（以下、名鉄とする）の停車場に連結するため、幹線鉄道との運輸輸送を行うことを前提としていた軽便鉄道とは異なる意図や役割を持っていたと考えられる。本研究は、各務原鉄道の郊外線敷設における意図とその役割を明らかにして、同地方の基盤形成過程を説明することを目的とする。

本研究の主な資料は、国立公文書館所蔵の『運輸省文書』、岐阜県の統計資料、当時の様子を把握するために「大阪朝日新聞」、地図や関連会社の社史を用いている。

2. 各務原鉄道の主体と意図

(1) 高山線敷設後の地方住民の要望

1921（大正 10）年 2 月 20 日、岐阜県稲葉郡各務村村長・蘇原村村長・鶯沼村村長が「電気軌道速成許可願」を鉄道大臣に提出した。そこでは、各務村、蘇原村、鶯沼村の住民は、岐阜を中心市場として往来することが多いが、そのための交通機関が乏しく、既存の高山線の停車場は各務村、蘇原村から遠く（2 里）頻度が低く不便であることが主張されている。確かに 1919（大正 8）年 2 月に高山線の岐阜・各務原間の路線が決定し⁸⁾、1920（大正 9）年 11 月 1 日に開通している⁹⁾。開通直後の時刻表に示された岐阜出発の各務原到着の列車は、2 時間間隔で 1 日 5 便であり¹⁰⁾、頻度は高くない。

同時に、愛知県犬山町との接続も「宿望」であり、地方開発のために美濃電軌の「琴塚方面ヨリ愛知縣犬山町ニ至ル軌道」の敷設を望んでいた。

(2) 各務原鉄道の設立と主体

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 大隊が鵜沼町に移駐、1920（大正 9）年 5 月、航空第 1 大隊が那加町に移駐した。翌年 4 月に岐阜県の高専農林学校（岐阜大学の前身、以下高等農林とする）が那加町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」¹¹⁾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¹²⁾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 月に川崎造船所飛行部の各務原分工場が開設し¹³⁾、翌年 4 月に高等農林が開校¹⁴⁾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。

申請時（1923）の発起人と 1926（昭和元）年の各務原鉄道重役¹⁵⁾の構成は、表 1 の通りである。先述した発起人総代の上原は、各務原鉄道の線路変更・起業目論見書、工費概算書、収支概算書、工事設計及定款の作成改訂変更や代理人の変更など会社設立の一切の権限を持っていた¹⁶⁾。上原のほか、一宮房治郎、島田胤英ら東京の資本家が当初発起人として名を連ねていたが、1926 年の会社重役は、中嶋淳、福田継治郎、杉山銓二郎、岡田明徳、永田正三ら岐阜の有志者らと入れ替わっている。

中でも中嶋淳は、1923（大正 12）年 7 月発起人に追加され¹⁷⁾、翌月に上原が発起人を辞退¹⁸⁾すると発起人総代になり、会社設立の一切の権限を持つ¹⁹⁾。この時中嶋淳は美濃電軌の監査役であり²⁰⁾、杉山、岡田は美濃電軌の取締役、福田は美濃電軌の社長であった²¹⁾。すな

表-1 1923 年、1926 年の各務原鉄道の会社重役一覧

発起人 (1923)	上原鹿造（東京） 一宮房治郎（東京） 島田胤英（東京） 須崎健（神奈川） 中嶋又三郎（岐阜県稲葉郡北長森村） 平光円四郎（岐阜県稲葉郡北長森村） 今尾要領（岐阜県稲葉郡那加村） 阿部有三（岐阜県稲葉郡鵜沼村） 阿部源市（岐阜県稲葉郡鵜沼村） 片山満太郎（岐阜県稲葉郡北長森村）
会社重役 (1926)	社長 中嶋淳（岐阜県北長森村） 取締役 平光円四郎（岐阜県北長森村） 大槻栄三郎（名古屋） 福田継治郎（岐阜県本巣郡眞桑村） 岡田明徳（岐阜県岐阜市） 杉山銓二郎（岐阜県羽島郡笠松町） 宮田吉三郎（岐阜県加納町） 監査役 阿部有三（岐阜県鵜沼村） 中嶋又三郎（岐阜県北長森村） 今尾要領（岐阜県那加村） 支配人 永田正三（岐阜県那加村）

わち各務原鉄道は、計画当初に東京の資本家が参画したが、企画の中心は岐阜の有志者で進められ、取締役には美濃電軌の重役が過半数含まれていた。美濃電軌が各務原鉄道の株式を約半数引き受けたことも知られている²²⁾。

美濃電軌は、1922（大正 11）年 9 月 14 日に岐阜市金園町芥見村間と那加村各務村間の 2 つの路線の免許を得ている²³⁾。那加村各務村間の鉄道は、前述の 1923 年 3 月に申請された各務原鉄道の路線と競合する。同年 4 月 27 日、岐阜縣知事上田萬平は、鉄道大臣大小遠吉に対し、各務原鉄道に関する意見書を提出し、「他ノ鐵道又ハ軌道ニ及ホス影響」について以下のように述べている²⁴⁾。

鐵道省高山線鐵道ト並行スルモノナルモ前項掲記ノ如ク影響無之認ム尚本計画ハ客年九月十四日付監第一七七八號ヲ以テ免許相成タル美濃電氣軌道株式會社計畫稲葉郡蘇原村ヨリ各務村ニ至ル既免許未成線ト競争線トナル如キモ本計畫免許ノ曉ハ美濃電氣軌道株式會社は右ニ讓歩シ差支ナカラシムルコトニ相互間協商濟ノモノニ付差支ナシト認ム
(下線は筆者による)

すなわち、各務原鉄道の免許交付時には、美濃電軌は各務原鉄道に譲歩するよう調整されていた。同年 6 月 19 日に各務原鉄道は北長森村から鵜沼村に至る鉄道の免許を得て²⁵⁾、1924（大正 13）年 4 月、資本金 100 万円の各務原鉄道株式会社を設立した²⁶⁾。美濃電軌の譲歩の意図は、同年 5 月の報道からある程度知ることができる²⁷⁾。

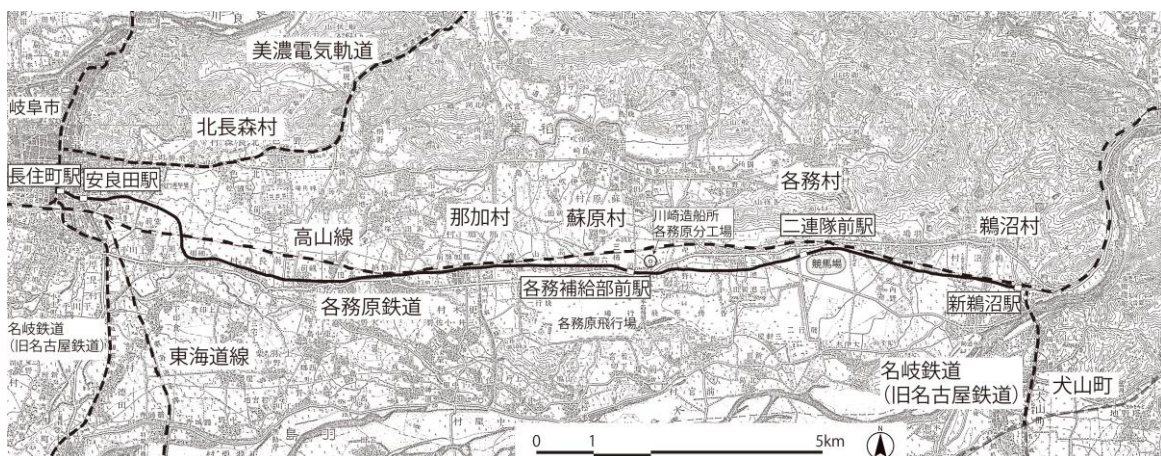


図-1 対象とする市町村の地理的關係と鉄道路線

岐阜市を起点とし各務ヶ原を横断し鶯沼村に達する各務ヶ原鉄道は美濃電鐵會社も略同様の線路の許可を申請した處各務ヶ原鉄道が許可されたので美濃電鐵側は機先を制せられ頭を悩まして居たが今度上田知事が仲に入り圓滿に解決し百萬圓の資本で既に土地買収に着手したが將來は美濃電鐵と合併の計畫である（下線は筆者による）

すなわち、先の上田知事の意見書より後にも対立は続いたようであるが、いずれにしても上田知事によって仲裁されており、同時に記載されている各務原鉄道と美濃電軌との合併構想は、美濃電軌に有利に働く条件として成立している。先に示した各務原鉄道の経営陣構成および株主構成からも、各務原鉄道は早い段階で美濃電軌に合併されることを前提としていたと考えられる。

(3) 各務原鉄道の路線延長の理由

1930（昭和 5）年、美濃電軌は名鉄と合併し、名岐鉄道株式会社に改称したことにより、各務原鉄道の親会社が美濃電軌から名岐鉄道に変わった²⁸⁾。各務原鉄道は、1934（昭和 9）年 10 月に名岐鉄道と合併仮契約を締結し²⁹⁾、「経営ノ合理化」を図るために³⁰⁾、翌年 3 月に合併した³¹⁾。

『運輸省文書』と鉄道省監督局が編集した『地方鉄道及軌道一覧』³²⁾を用いて、文書の内容と営業開始までの顛末をまとめると（表 2）、中嶋が発起人総代になった後、各務原鉄道株式会社が設立するまでの間に、起点と終点の変更が 2 度申請されていることがわかる。

はじめの申請では、各務原鉄道の中嶋が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³³⁾。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、高等農林学校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鶯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、名鉄の犬山鶯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。さらに飛行機見学のために各務原に集まる見学者は数万人にのぼり、路線がつながることにより、岐阜と犬山から各務原に達することが可能になることを主張している³⁴⁾。

上記の名鉄線は 1921（大正 10）年 5 月に免許交付された「愛知縣丹羽郡犬山町」「岐阜縣武儀郡關町」間の鉄道であり³⁵⁾、1926（昭和元）年 10 月に犬山新鶯沼間だけが開通する³⁶⁾。名鉄の取締役社長（1925 年就任）上遠野富之助は、この路線について鶯沼を通して関まで延長するつもりだったが、採算が取れない取れないため、延長を中止して犬山の開発に力を注いだと述べている³⁷⁾。

表-2 各務原鉄道における計画過程

年号	出来事
1923.3.24	各務原鉄道総代上原（東京）が地方鉄道の免許を申請する 上原を部理代人として定め、権限を委任する
1923.4.27	岐阜県知事上田が各務原鉄道の事業の成否、効能等を鉄道大臣に報告する
1923.6.19	各務原鉄道に免許が下付される
1923.6.26	飛行第二大隊長、飛行第一大隊長、川崎飛行機工場主任が各務原鉄道に対して 起点を岐阜市南部或いは加納に変更することを陳情する
1923.7.15	中嶋淳（岐阜）を発起人に追加する
1923.8.25	上原（東京）が発起人を辞退する
1923.8.26	中嶋を部理代人として定め、権限を委任する
1923.9.2	中嶋（岐阜）が鉄道大臣に対して起点と終点の変更を申請する
1924.3.1	飛行第二隊長、飛行第一隊長、岐阜高等農林学校長が各務原鉄道に対して 起点を安良田から美濃電軌岐阜駅の附近に変更することを陳情する
1924.3.28	中嶋（岐阜）が鉄道大臣に対して起点と終点の変更を申請する
1924.4.13	各務原鉄道株式会社を設立する
1926.1.21	安良田・各務補給部前間の運輸開始を実施する
1926.8.1	各務補給部前・二連隊前間の運輸開始を実施する
1927.9.20	二連隊前・新鶯沼間の運輸開始を実施する
1928.12.28	長住町・安良田間の運輸開始を実施する

中嶋による 2 度目の申請では、飛行第二隊長、飛行第一隊長、岐阜高等農林学校長が各務原鉄道に対して起点を安良田から美濃電軌の岐阜駅附近の長住町に変更することを求めた³⁸⁾。

こうした主張は、先に確認した沿線地域の住民の要求と合致するものでもあり、一方で起点を美濃電軌の岐阜駅付近にすることで岐阜から各務原へのアクセスの利便性を向上させることが重要視され、他方で犬山経由で名古屋方面との連絡が求められた。美濃電軌あるいは名岐鉄道に合併されたとしても、先に確認した住民の要求はいずれも満足されている。

3. 各務原の開発における各務原鉄道の役割

図 2³⁹⁾は、1925 年度から 1933 年度における各務原鉄道の統計資料をまとめたものである。すべての年度において貨物よりも旅客の運賃収入の割合が多い。1926 年度から 1928 年度の旅客数が著しく増加しているのは、先に見た変更申請の通り、1927（昭和 2）年の安良田二連隊前間開業と名鉄の新鶯沼犬山間がつながり、1928 年（昭和 3）年の安良田長住町間開業によって、相互乗り入れはしていないものの、岐阜と犬山が各務原鉄道と名鉄の路線が貫通した結果であることが確認できる。

さらに那加村の人口及び戸数（図 3⁴⁰⁾）は、各務原鉄道敷設後に増加を続け、1936（昭和 11）年の人口と戸数

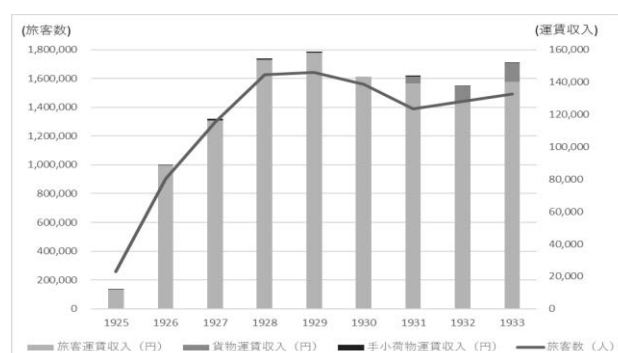


図-2 各務原鉄道の旅客数と運賃収入の変化

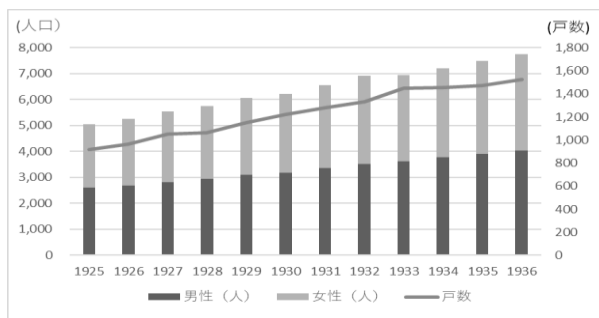


図-3 那加村の人口及び戸数の変化

は、1926（昭和元）年の約 1.5 倍になっている。各務原鉄道敷設によって岐阜方面と犬山方面へ同時につながった後に、住宅地化が進んでいることが確認できる。

4. まとめ

高山線の開通後、各務原の村民は彼らにとって高山線の利便性が高くないことを美濃電軌に陳情した。美濃電軌においては、那加村から各務村までの鉄道の免許を得たが、各務原鉄道においても、北長森村から各務原を横断し鵜沼村までの鉄道の免許を得たことによって、競合線となり、上田岐阜県知事が仲裁に入った。この過程で各務原鉄道の設立は、重役に美濃電軌の重役が含まれ美濃電軌といずれ合併することが前提とされた。

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は、美濃電軌の岐阜駅付近と、名鉄の路線に接続する新鵜沼の間に軌道を敷設することで、両社のどちらが主導権をとったとしても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当初の狙いを確実に実現させた。

鉄道開通後は、各務原の中心地である那加町の人口及び戸数は増加し、住宅地化が進んだが、軌道の敷設時に、それぞれの立場がどのように土地開発事業と関連していたのか、何らかのビジョンを持っていたのかについては、さらに追及が必要であり、今後の課題としたい。

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，pp. 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) 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
- 5) 岩本一将，山口敬太，川崎誠登，川崎雅史：明治・大正期の電気軌道敷設と都市基盤形成 —1900-1920年開業の地方 16 都市を対象として—，土木学会論文集 D2（土木史），第75巻，第1号，pp. 67-80，2019
- 6) 岩本一将，出村嘉史：明治末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
- 7) 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
- 8) 鉄道省岐阜建設事務所：高山線建設要覧，pp. 7，林歐文堂，1934.10.25
- 9) 各務原市教育委員会：各務原市史 通史編 近世・近代・現代，pp. 473，ぎょうせい，1987.3.31
- 10) 岐阜県図書館所蔵：大阪朝日新聞，1919.10.30
- 11) 「地方鉄道免許申請書」国立公文書館所蔵，運輸省文書，1923.3.24
- 12) 佐藤巖：大分県人士録，pp.197-198，南北社，1914.4.4
- 13) 川崎重工業株式会社：川崎重工業株式会社百年史資料・年表，大日本印刷株式会社，1997.6
- 14) 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，pp. 39-40，1982.5.25
- 15) 牧野元良：日本全国諸会社役員録 第34回，商業興信所，1926.6.21
- 16) 「委任状」国立公文書館所蔵，運輸省文書，1923.3.24
- 17) 「發起人追加願」国立公文書館所蔵，運輸省文書，1923.7.15
- 18) 「辞退書」国立公文書館所蔵，運輸省文書，1923.8.2
- 19) 「委任状」国立公文書館所蔵，運輸省文書，1923.8.26
- 20) 牧野元良：日本全国諸会社役員録 第31回，商業興信所，1923.9.25
- 21) 参考文献 15)
- 22) 参考文献 9)
- 23) 官報，1922.9.16
- 24) 「北長森村鵜沼村間地方鉄道敷設免許申請書進達ノ件」国立公文書館所蔵，運輸省文書，1923.4.27
- 25) 「免許状」国立公文書館所蔵，運輸省文書，1923.6.19
- 26) 参考文献 9)
- 27) 岐阜県図書館所蔵：大阪朝日新聞，1924.5.19
- 28) 参考文献 9)
- 29) 「合併假契約書謄本」国立公文書館所蔵，運輸省文書，1934.10.9
- 30) 「合併認可申請書」国立公文書館所蔵，運輸省文書，1934.11.6
- 31) 鉄道省：鉄道統計資料 昭和9年度 第3編 監督，pp. 5，川口印刷所，1936.3.25
- 32) 鉄道省監督局：地方鉄道及軌道一覧，岩間印刷所，pp. 84，1935.4.1
- 33) 「變更二付御認可申請書」国立公文書館所蔵，運輸省文書，1923.9.2
- 34) 参考文献 33)
- 35) 官報，1921.5.18
- 36) 官報，1926.10.7
- 37) 上遠野亮三：上遠野富之助病中雑話，pp. 59-61，1928
- 38) 「起業目論見書記載事項再變更二付御認可申請書」国立公文書館所蔵，運輸省文書，1924.3.28
- 39) 岐阜縣知事官房統計：岐阜縣統経書 大正14—昭和8，1925—1933
- 40) 岐阜縣知事官房統計：岐阜縣統経書 大正14—昭和11，1925—1936

(2021.4.19 受付)