

絵はがきに見る岐阜の鉄道

～尾澤家より寄贈された資料より～

早川 克司

Railways in Gifu seen in picture postcards

～From material donated by the Ozawa family～

Katsushi HAYAKAWA

はじめに

昨年度、中津川市の尾澤家より寄贈いただいた資料のうち、4,500枚以上に及ぶ絵はがきの中から、岐阜の鉄道に関わるものを紹介する。

わが国で郵便制度が発足したのは明治4年(1871)で、その2年後には官製はがきが発行された。明治33年(1900)には私製はがきが許可され、明治37年(1904)から始まる日露戦争をテーマにした絵はがきが通信省から発行されると、人気を呼び、空前の絵はがきブームが巻き起こった。絵はがきのテーマになっていないテーマはないと言われるほど、初期の絵はがきはあらゆるテーマを扱っている。テレビもラジオもない当時、流行の先端を知ることのできる最も手軽なものが絵はがきだったのである。

尾澤家寄贈の絵はがきの約半数にあたる2,300枚は岐阜県に関係するものである。ほとんどが戦前のモノクロ写真を印刷してあるもので、その中で一番多いのが、観光案内用の各地の名所・旧跡・温泉などを紹介した絵はがきである。長良川の鶴飼をはじめ、昭和2年(1927)に日本八景の一つに選ばれた木曾川の恵那峡やライン下り、下呂温泉、養老公園などが代表的なところである。

また、新たに建設された道路・橋梁・鉄道・建物などの絵はがきも多い。ここでは、絵はがきに写された岐阜県内の鉄道とその背景の出来事や事象について紹介・解説していく。

1. 東海道線の開通と岐阜駅

岐阜県に初めて鉄道が開通するのは、隣の滋賀県長浜から関ヶ原に東進してきた明治16年(1883)5月1日である。現在の米原から延びて来ている線とは異なる路線で、当時は日本の東西を結ぶ幹線が東海道を通るか中山道を経由するかまだ確定していなかった。翌年5月には関ヶ原～大垣間が開業し、その後東海道を経由することが決まり、明治20年(1887)1月21日には東海道線の一部として、大垣～加納間が開通した。この時開業した加納停車場が初代岐阜駅で、現在の名鉄各務原線・名鉄岐阜駅(旧新

岐阜駅)の東300mの地点にあり、この時は1日に3往復の列車運行だった。



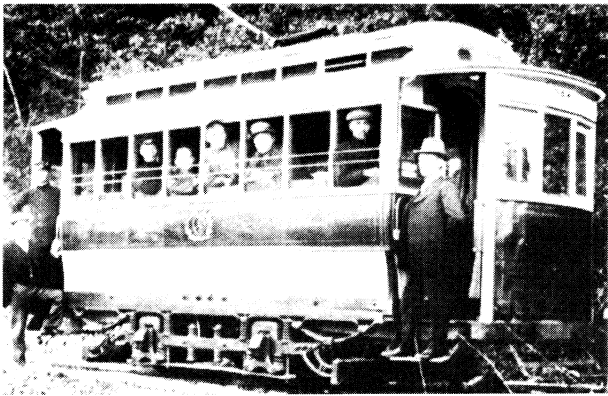
<写真1. 岐阜駅(3代目)>

写真1は3代目の岐阜駅の写真で、大正14年(1925)大正天皇の銀婚式を記念して開かれた岐阜市国産共進会記念の絵はがきの1枚である。この3代目岐阜駅は2代目の駅舎が手狭であったため、拡張のため現在の岐阜駅の位置近くに移転・改築されたもので、駅舎は旧関西鉄道愛知駅から移築されたものである。愛知駅と比べると、屋根中央部の時計台や屋根に設けられていた採光口などが省略された形になっている。

現在高架駅となった岐阜駅は初代から数えて6代目ということになる。

2. 県内初の私設鉄道

写真2は明治39年(1906)に大井(現恵那)～岩村間に開業した岩村電気軌道の電車である。岩村電気軌道は、岐阜県初の民間鉄道で、水力発電所を建設して電車を走らせ、貨物輸送も意図し、電灯事業も兼営するという、極めて先駆的な事業だった。この会社を興したのは、岩村町(現恵那市)の浅見与一右衛門である。彼は、明治35年(1902)に中央線の多治見～中津(現中津川)間が開通し、これが岩村を経由しなかったことで、岩村が経済的に取り残されるのではと危機感を抱き、鉄道敷設の計画を立てたのである。写真の右から3番目の窓の顔が浅見である。

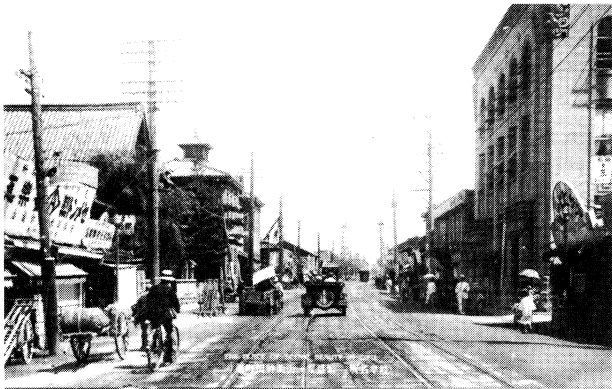


<写真2. 岩村電気軌道の電車>

岩村電気軌道は、会社合併などの後、昭和9年(1934)国鉄明知線が開通したのを受け、その翌年に廃止された。

3. 岐阜市内線

岐阜から関・美濃に至る長良川沿いのルートは、明治20年代から鉄道建設へ向けての動きがあったが、実際に開通したのは、美濃電気軌道が^{かんだまち こうずち}神田町～上有知間24.9キロと岐阜市内線の岐阜停車場前～^{いまこまち}今小町間1.4キロを開通させた明治44年(1911)だった。



<写真3. 繁盛な一街衝神田町通り>

写真3は、そのうち岐阜市内線の神田町通りの写真である。通り左側に見える塔は岐阜郵便局（現在の岐阜市役所南庁舎の位置）である。電車をはじめとして、自動車、自転車、大八車などいろいろな乗り物が行き交っている様子が写し出されており、大正末頃のものであろう。

岐阜市内線は、大正元年(1912)には長良橋南詰まで到達し、大正4年(1915)には長良川を渡って長良北町まで延長し、先に開通していた長良軽便鉄道（長良北町～高富間）との接続を果たした。

写真4は、大正4年に架橋された長良橋と背景の金華山、それに鶴飼船の写真である。橋の中央を電車が走っているのが分かる。長良橋と鶴飼を合わせて紹介した絵はがきは戦前に多数作られており、人気があった。

この長良橋は、それまでの木造の橋から架け替えられ

た鋼トラス橋で、単線の電車線路も同時に敷設され、現在の長良橋より上流側（東側）に架けられていた。



<写真4. 岐阜 長良川の鶴飼>

後ろの金華山山頂に見える岐阜城は、明治43年(1910)に完成した三層の木造模擬城である。この城は、山頂に残されていたかつての石垣を利用して建てられたものである。大正時代には、金華山山頂へケーブルカーを設置しようという計画もあったが、昭和恐慌で消滅した。城は昭和18年(1943)に消失し、昭和31年(1956)に現在の岐阜城が再建されている。

鶴飼に遊覧船を出すようになったのは、明治10年前後といわれている。



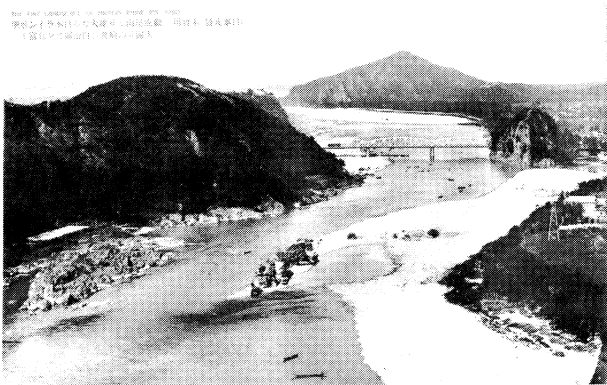
<写真5. 長良橋畔の共進会広告塔>

写真5は、4の写真と同じ長良橋と、橋へ向かう市内電車、そして大正天皇の銀婚式を記念して大正14年(1925)9～10月にかけて開催された岐阜市主催の銀婚式奉祝国産共進会の広告塔が写っている写真である。この共進会は、折からの不況と関東大震災の影響を受けて危機に瀕していた我が国の経済を挽回させようというねらいで催されたものである。会場は、美江寺にあった刑務所が長良に移転した跡地を主に利用した。

長良北町～高富（高富線）は、大正2年(1913)に長良軽便鉄道が開通させた鉄道である。明治43年(1910)に公布された「軽便鉄道法」によって、それまでよりも鉄道が敷設しやすくなり、高富線のようなローカル線がどん

どん建設されていった。忠節～北方を結んだ岐北軽便鉄道もちょうど同じ頃の大正3年(1914)に開通している。両軽便鉄道とも非常に小規模な会社だったため、長良軽便は大正9年(1920)に、岐北軽便はその翌年に、ともに美濃電気軌道に合併されていった。

4. 広がる鉄道網



<写真6. 継鹿尾山より雄大なる日本ライン展望
犬帰りの峻及び白帝城と夕暮富士>

写真6は、ライン下りの終点、犬山橋と犬山城(白帝城)、それに伊木山(夕暮富士)が写り、橋の上を電車が走っているのが小さく見える。

名古屋方面から犬山までは、大正元年(1912)に名古屋鉄道の前身である名古屋電気鉄道が開通している。木曾川に犬山橋が架橋されたのは大正14年(1925)で、橋の上を電車が走るようになったのは翌年10月からであり、新鵜沼まで延伸した。

犬山橋は鉄道・道路併用橋で、電車の横を自動車が走るという、路面電車以外では非常に珍しい、危険な橋だったが、平成12年(2000)に新しい橋が架けられ、電車と車はそれぞれ別の橋を専用に通るようになった。



<写真7. 苗木城蹟の遠景と恵那峡口>

写真7は、木曾川に架かる北恵那鉄道の木曾川鉄橋と、苗木城址の遠景である。

北恵那鉄道は、中央本線中津川駅近くの中津町駅から

出発して木曾川を渡り、更に木曾川の支流である付知川に沿って北上して恵那郡付知町の付知駅までを結んで、大正13年(1924)から昭和53年(1978)まで営業していた全長約22kmのローカル鉄道である。

この鉄道はもともと、木曾川水系の電源開発を企画していた木曾電気製鉄(後の大同電力)が、木曾川に大井ダムを建設するのにあたり、従来より付知川を利用して筏で流していた木材の輸送ができなくなるため、水利権獲得の見返りに建設されたものである。初代社長には電力王と呼ばれた大同電力社長の福沢桃介が就任した。

5. 高山本線関係

写真8は、高山本線飛驒金山駅構内に集められた木材である。奥には客車を引くSLも見える。



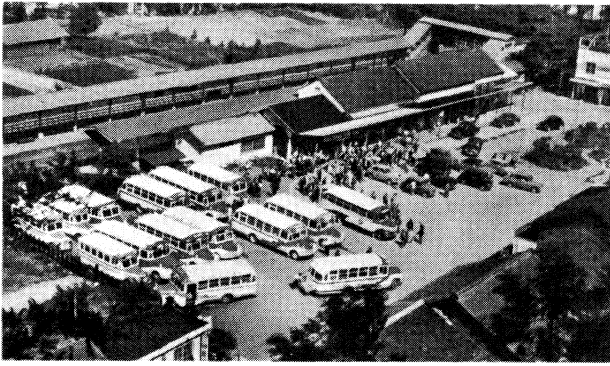
<写真8. 金山駅集貨>

昭和3年(1928)、白川口～飛驒金山間が開通し、飛驒に初めて鉄道が入った。上麻生から金山までの区間は、県道に沿って神淵村(現七宗町)・菅田町(現下呂市)を経て金山町(現下呂市)に至るか、上麻生から飛驒川沿いに白川口・油井を経由して金山町に達するかで、議論されたが、将来の鉄道利用を見据え、現在の飛驒川沿いに決定した。開通以来、木材・薪炭を満載した貨物列車が行き来し、飛驒の産業開発に大きく貢献した。

飛驒金山駅の場所は、昔「金山渡」のあった山の迫る狭隘なところで、駅の位置として疑問視する向きもあったが、護岸工事や道路・橋の建設によって街並みも整えられ、面目を一新した。

写真9は、昭和30年前後の下呂駅と駅前の賑わいを写したカラー写真の絵はがきである。

下呂温泉は、室町時代の禅僧・万里集九(1428～没年不詳)や江戸時代の儒学者・林羅山(1583～1657)によって天下三名泉の一つと呼ばれ、有馬・草津温泉と並び称された。江戸中期の『飛州志』によれば、下呂に温泉が湧き出たのは天曆年間(947～957)で、千年以上の歴史を持つことになる。



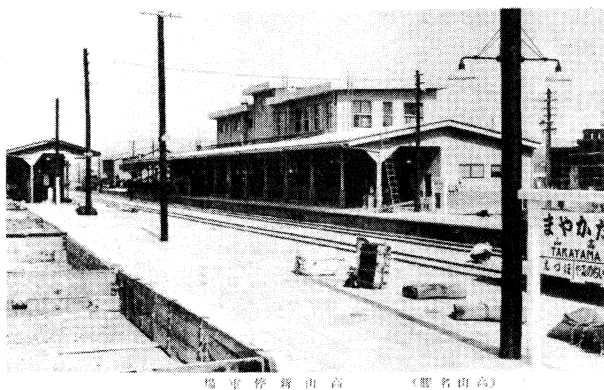
<写真9. 下呂駅>

しかし、下呂温泉が全国的に注目されるようになったのは、高山本線が昭和9年(1934)に全通してからのことである。今でこそマイカーで訪れる観光客が非常に多いが、この写真のように高度成長期には、ボンネットバスやタクシーが下呂駅前を埋め尽くし、観光客がひしめき合っていた。鉄道が主役だったのだ。

現在、下呂温泉には年間150万人ほどの観光客が訪れている。

写真10は、昭和9年(1934)10月25日に開業する少し前と思われる高山駅の写真である。ホームなどまだ工事が完了していないのが見てとれる。

高山本線は、大正8年(1919)の着工後、岐阜側から高山線が昭和8年(1933)には飛騨小坂駅まで、富山側から飛越線が同年に坂上駅まで開通していたものが、翌年に接続開通することとなり、岐阜～富山間が全通の運びとなった。そして、別々の名前だった線が一つの「高山本線」となったのである。



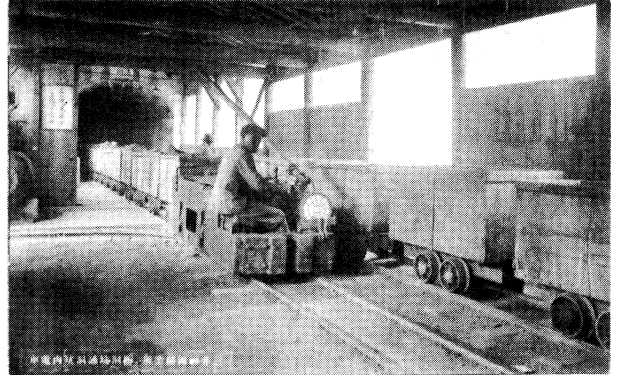
<写真10. 高山新停車場>

開通当時の運賃は、岐阜～高山間が3等(今の普通乗車券)で2円、所要時間は準急で3時間、普通列車で4時間20分だった。

写真11は、日本最大の亜鉛鉱山だった神岡鉱山のうち、茂住坑と並ぶ代表的な栃洞坑の坑道を走る電車の写真である。

神岡鉱山は明治7年(1874)、三井組による鉱山経営の機に本格的な採掘が始まった。総採掘量は約130年間で7,500万トン。一時は東洋一の規模と設備を誇ったが、鉱量枯渇と安全確保が困難になったため、平成13年(2001)に採掘が中止され、事実上閉山した。

栃洞坑内では大正10年(1921)から電車が使用されるようになり、昭和11年(1936)には4トン電気機関車が導入されているので、この写真はその間に撮影されたものと思われる。



<写真11. 三井神岡鉱業所 栃洞坑通洞坑内電車>

おわりに

残念ながら、岐阜県の鉄道に関する絵はがきは、発行された数そのものが、他の地域に比べそれほど多くはない。ここでも県内の鉄道をすべてカバーできたわけではない。絵はがきが多く発行された明治末期から昭和初期にかけて、県内に敷設された幹線が高山線くらいしかないことや、大きな私鉄が生まれなかったことなどが理由として推測できるが、明解にはなっていない。しかし、それだけに残っている一枚一枚の絵はがきが貴重だとも言える。これからも資料の収集に努めていかなければならない。

なお、末筆にはなりましたが、貴重な資料をご寄贈いただきました尾澤家の皆様に感謝申し上げます。

参考文献

- 渡利正彦 2001. 岐阜駅物語 岐阜新聞社
 野田正穂他 1986 日本の鉄道 成立と展開 日本経済評論社
 永田宏 1997. 浅見与一右衛門と岩村電車 岩村町
 伊藤正他 1997. 保存版岐阜のチンチン電車 郷土出版社
 名古屋鉄道 1994. 名古屋鉄道百年史 名古屋鉄道(株)
 岐阜県 1967~72. 岐阜県史通史編近代上・中・下
 各関係市町村史