

# 岐阜県における鉄道網形成と未成線について

南本 有紀

The Planned Lines and the Uncompleted Lines  
in the Forming Phase of Railway Network in Gifu Prefecture

Yuki MINAMIMOTO

## はじめに

博物館冬の時代がいわれて久しいが、こと鉄道に関しては好調である。JR東日本創立20周年記念事業のメインプロジェクトとして平成19年(2007)10月に開館した鉄道博物館はわずか3年で入館400万人を達成<sup>1</sup>、名古屋市「モノづくり文化交流拠点構想」に基づいて昨年3月に整備されたJR東海の鉄道・リニア館は3ヶ月で50万人が来館し<sup>2</sup>、当初の年間目標60万人は既に突破、平成23年(2011)11月5日現在で79万人を超えた<sup>3</sup>という。両館は鉄道に特化した専門館であるが、一般の博物館においても、鉄道を取り上げたテンポラリーな企画展が各地で盛んに開催されている。表1に2000年代に入ってから主な鉄道関係展覧会を一覧にした。とくに平成22・23年(2010-11)は鉄道会社や路線開業の周年記念を冠するものが目に付く。これは、明治半ばから大正時代にかけて、近代日本に数度にわたって勃興した鉄道敷設ブームの反映と考えられる。鉄道網が日本列島にはりめぐらされて、およそ100余年が経ったわけだ。

表1 鉄道関係展覧会一覧

展覧会	会期	会場・主催
鉄道と絵画 描かれた旅とロマン	2003.8.2-9.15	東京ステーションギャラリー
鉄道と絵画 名画は列車に乗って	2003.9.21-10.26	ひろしま美術館
鉄道と絵画 夢はこぼもダン列車	2003.11.1-12.23	栃木県立美術館
世界の鉄道模型	2003.11.1-12.23	栃木県立美術館
明治の鉄道 日本の鉄道開業	2004.2.23-4.3	天理ギャラリー
楽しい日本 大正昭和の旅	2005.8.30-10.16	江戸東京博物館
大垣市政90周年記念事業 大垣ルネサンス先賢フェスティバル 「鉄道と交通のまち」大垣	2008.6.28-7.27	大垣市サイトピアセンター
近畿鉄道 ながつしの写真と資料展	2008.10.31-11.24	多治見市笠原中央公民館
英国国立超同博物館姉妹提携10周年記念 きしゃぽっぽ たんじょうものがたり	2010.7.17-8.31	交通科学博物館
電車でお出かけ 私鉄沿線	2010.7.17-9.5	大阪市住住まいのミュージアム 大阪くらしの今昔館
鉄道と旅と文学と	2010.10.1-11.28	姫路文学館
学園都市開発と幻の鉄道 激動の時代に生まれた国立大学町	2010.10.8-11.29	くにたち郷土文化館
みよの鉄道90年史	2010.10.9-12.12	中山道みよの館
官営釜石鉄道開業130周年 釜石線全線開通60周年記念 かまishiの鉄道 鐵路(くろがねのみち)	2010.10.22-2011.1.10	釜石市郷土資料館
琴母駅90年の軌跡とよたの街 鉄道旅行を楽しもう! 昭和の風景・昭和の旅	2010.10.22-2011.1.30	豊田市近代の産業とくらし発見館
鉄道博覧会 日本と福井の鉄道のあゆみ	2011.7.1-8.31	福井県立歴史博物館
鉄道展 小島コレクションを中心に	2011.7.18-9.5	半田市立博物館
市電派上車庫を極める 遺跡から発見された昭和 旧懐と歴史・伝世品と出土品	2011.7.1-9.29	北名古屋市歴史民俗資料館【昭和 日常博物館】
ひょうごの鉄道 鉄道新世紀へ	2011.7.16-9.25	兵庫県立歴史博物館
昭和鉄道展 ふるさとと汽車と電車 そして連絡船	2011.10.22-11.27	香川県立ミュージアム
都電荒川線100周年記念 電荒川線に乗って	2011.11.3-12.11	荒川区立荒川ふるさと文化館

それに做ったわけではないのだが、当館でも平成22年度末の資料紹介展を「鉄道沿線 光と陰」(2011年3月8日~4月10日)と題して開催し、県内の鉄道資料

を展示紹介した。平成17年度特別展「線路はつづくよ 岐阜、鉄道のあゆみ」(2005年7月16日~9月4日)に続く鉄道企画である。同業者に「鉄道モノは(入館者が)入りますよ」といわれたとおり、果たして、期待以上に多くの方に来場いただき、担当者としてはうれしい驚きであった。地元の鉄道模型クラブが会場に県内の沿線風景を模した大がかりなジオラマを設置して下さったこともあり、小さな展示室で長い時間を過ごしていかれる方も散見され、巷の「鉄」人気を実感した次第だ。

展覧会では、前回特別展が県内鉄道資料を網羅する大規模展だったこともあり、既視感を持たれないように展示物の重複を避け、できるだけ新出資料を、と探していたところ、岐阜県歴史資料館所蔵の行政文書の中に鉄道敷設申請関係の綴りが多数含まれていることを知り、幸い、借用・公開することができた。

表2の文書群がそれで、かつて県内の私鉄会社が岐阜県庁道路維持課に提出したものである。明治35年(1902)から昭和27年(1952)までの41冊69件の中には、現在、愛知県下を中心に、岐阜県内にも路線を伸ばす大手私鉄の名古屋鉄道はもちろん、県内初の私鉄かつ電気鉄道の岩村鉄道、名鉄に合併された後に廃線になってしまった数社の中小私鉄、三井鉱山の専用鉄道や、旅客扱いしていた森林鉄道のほか、国鉄<sup>4</sup>ローカル線の綴りもある。それらの中には、名前を聞いたこともない鉄道会社、中濃鉄道や愛岐鉄道があった。両社とも開業前に鉄道事業免許が失効してしまった未成線<sup>5</sup>である。

いまの岐阜県は全国の多くの地方都市同様、完全な車社会である。筆者は大手私鉄による都市近郊鉄道網が比較的発達した地域の出身であったため、来岐時に運転免許を取得していなかった。そのため不便極まりなく、普段の生活はともかく出張にも上司の運転手付きが必須で仕事に差し障るので、やむなく教習所に通った経験がある。鉄道を利用できる場所も人も限られている現在の地方都市に、かつて、これほど多くの鉄道会社があったというのはちょっとした驚きであった。

冒頭に述べたように、博物館業界では鉄道ブームとは

表2 岐阜県歴史資料館所蔵鉄道関係行政文書

簿冊標頭・文書件名	作成年月日	文書番号
電気事業経営許可ノ件 (谷汲鉄道株式会社)	大14.5.19	3・73-7
株式会社登録変更ノ件 (谷汲鉄道株式会社)	昭9.5.29	
株式会社登録変更ノ件 (谷汲鉄道株式会社)	昭10.11.28	
株式会社登録変更ノ件 (谷汲鉄道株式会社)	昭11.3.14	
電気事業法施行規則第92条、該当二関スル届 (谷汲鉄道株式会社)	昭12.2.16	
取締役社長就任届 (谷汲鉄道株式会社)	昭12.11.6	
住所変更届 (谷汲鉄道株式会社)	昭14.4.6	
地方鉄道営業一部休止届 (名古屋鉄道株式会社)	昭20.2.23	
日長変電所他31地点受電電力変更 及枇杷島変電所出力変更ノ件 (名古屋鉄道株式会社)	昭19.5.6	
渥美電鉄株式会社、豊橋自動車株式会社 及名古屋鉄道株式会社申請会社合併ノ件 追申書 (名古屋鉄道株式会社)	昭15.2.22	
車輦設計変更認可申請ノ件	昭14.8.25	
瀬戸電気鉄道株式会社 及名古屋鉄道株式会社申請会社合併ノ件	昭12.6.29	
通商税二関シテ営業報告書 並ニ統計報告書ノ記載方二関スル件 (名古屋鉄道株式会社)	昭14.8.30	
会社合併認可申請書 (名古屋鉄道株式会社、瀬戸電気鉄道株式会社)	昭14.7.31	
御届 (渥美電鉄株式会社及豊橋自動車株式会社合併二 因ル名古屋鉄道株式会社旅客自動車運輸事業承継)	昭14.6.9	
工事設計書中事項変更許可ノ件 (名古屋鉄道株式会社)	昭15.10.8	
電気工事方法一部変更認可ノ件 (名古屋鉄道株式会社)	昭13.2.15	
車輦休止届 (名古屋鉄道株式会社)	昭12.11.15	
旅客及荷物運送規則 (名岐鉄道株式会社)	昭11.9.4	
貨物料金表 (名岐鉄道株式会社)	昭7.8.1	
貨物運賃等級表 (名岐鉄道株式会社)	昭5.4.	
貨物運送規則 (美濃電気軌道株式会社)	昭5.4.	
軌道部事故届 (美濃電気株式会社)	昭5.12.11	
運賃割引準則 (美濃電気株式会社)	大8.9.27	
他ノ鉄道軌道トノ連絡又ハ直通運輸二関スル事故 (美濃電気株式会社)	大8.1.20	
軌道運輸規程並ニ運転信号保安規程中例外許可 及認可事項 (美濃電気株式会社)	大9.1.28	
旅客混合及貨物列車運送速度数表 (美濃電気株式会社)	大9.3.1	
電気鉄道敷設請願書 岩村電鉄 (明治35年度)	K-4-1	
電気鉄道敷設請願書 岩村電鉄 (明治38年度)	K-4-2	
鉄道工事申請書 美濃電気軌道株式会社 (明治44年度)	K-4-3	
鉄道軌道工事 美濃電気軌道株式会社 (明治44年度)	K-4-4	
鉄道工事変更書 美濃電気軌道株式会社 (明治44年度)	K-4-5	
鉄道工事申請書 長良輕便鉄道株式会社 (大正2年度)	K-4-6	
鉄道工事申請書 長良輕便鉄道株式会社 (大正2年度)	K-4-7	
鉄道工事申請書 岐北輕便株式会社 (大正3年度)	K-4-8	
鉄道工事変更書 美濃電気軌道株式会社 (大正3年度)	K-4-9	
鉄道工事申請書 東濃鉄道株式会社 (大正4年度)	K-4-10	
鉄道工事申請書 美濃電気軌道株式会社 (大正5年度)	K-4-11	
鉄道工事申請書 北惠那鉄道株式会社 (大正9年度)	K-4-12	
軌道工事申請書 三井鉱山株式会社 (大正9年度)	K-4-13	
軌道工事申請書 三井鉱山株式会社 (大正9年度)	K-4-14	
鉄道工事申請書 養老・越美南線 (大正11年度)	K-4-15	
鉄道工事申請書 愛岐鉄道株式会社 (大正12年度)	K-4-16	
工事施行認可申請書 美濃電気軌道株式会社 (大正13年度)	K-4-17	
工事施行認可申請書 美濃電気軌道株式会社 (大正13年度)	K-4-18	
軌道工事一部変更申請書 三井鉱山株式会社 (大正13年度)	K-4-19	
鉄道工事申請書 中濃鉄道株式会社 (大正15年度)	K-4-20	
鉄道工事申請書 中濃鉄道株式会社 (大正15年度)	K-4-21	
鉄道工事申請書 名古屋鉄道株式会社 (昭和2年度)	K-4-22	
鉄道工事申請書 名古屋鉄道株式会社 (昭和2年度)	K-4-23	
工事施行認可申請書 中濃鉄道株式会社 (昭和3年度)	K-4-24	
工事施行認可申請書 中濃鉄道株式会社 (昭和3年度)	K-4-25	
鉄道工事申請書 坂川鉄道株式会社 (昭和3年度)	K-4-26	
鉄道工事申請書 坂川鉄道株式会社 (昭和3年度)	K-4-27	
鉄道軌道申請書 各務原鉄道株式会社 (昭和5年度)	K-4-28	
鉄道軌道申請書 各務原鉄道株式会社 (昭和5年度)	K-4-29	
鉄道軌道申請書 各務原鉄道株式会社 (昭和5年度)	K-4-30	
鉄道軌道工事申請書 矢作水力株式会社 (昭和5年度)	K-4-31	
鉄道軌道工事申請書 矢作水力株式会社 (昭和5年度)	K-4-32	
鉄道軌道工事申請書 矢作水力株式会社 (昭和5年度)	K-4-33	
鉄道軌道工事 美濃電気軌道株式会社 (昭和6年度)	K-4-34	
鉄道軌道工事 美濃電気軌道株式会社 (昭和6年度)	K-4-35	
鉄道軌道工事 美濃電気軌道株式会社 (昭和6年度)	K-4-36	
鉄道軌道工事 美濃電気軌道株式会社 (昭和6年度)	K-4-37	
軌道工事認可申請書 神岡水電株式会社 (昭和11年度)	K-4-38	
鉄道軌道1~8 (昭和13年度)	K-4-39	
国災道路復旧工事設計書 27年災害 (昭和27年度)	K-4-40	

いえ、自動車全盛の現在、鉄道がはっきりと斜陽傾向にあることは否めない。現に、県内ではここ数年で多くの路線が実にあっけなく廃止されたし、わずかに残された路線も、いずれも存廃に揺れているのが現状だ。しかし、それでも、それらは列車を走らせることができた(できる)だけよかったのかもしれない。なんとになれば、せつかく計画を練り、資金を集め、書類を整えて準備を進めていたのに、結局、レールを敷くことすらできなかった会社も数多かったのだから。それにしても、長良川鉄道の新製品「長鉄線べい」(八百津せんべい)のラベルに書かれた「乗って下さい/食べて下さい」、そして小さく「助けて〜」の文字には、その苦境に同情を禁じ得ない。

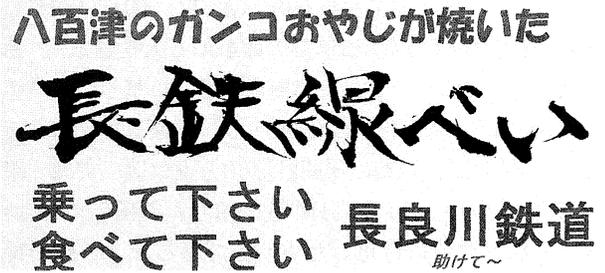


図1 長鉄線べい ラベル

いまひとつ筆者の体験を述べる。台湾に旅行したときのこと、非常に親日的な人が多いので、戦争加害国の人間といういささかの罪悪感を覚えつつ、理由を問うてみた。いわく、「日本の(侵略の…筆者補足)お陰で台湾は発達した。日本人が鉄道まで造ってくれたから」。この答えは非常に印象的であった。実情はともかく、台湾総督府が全通させた台湾本島縦貫鉄道や高山森林鉄道は台湾の近代化を推し進めたといわれている。鉄道が大事な社会資本であることは確かだろう。

岐阜県の鉄道網はどうやって形成され、なぜ、その多くが廃されるに至ったのか。そもそも鉄道を走らせるには、どうしたらよいのだろうか。本稿執筆の動機は、筆者のそうした素朴な疑問である。ここでは、鉄道という近代的システムがいかにして日本全国に行き渡ったのか、日本の鉄道史を概観しながら、岐阜県内の鉄道網形成過程の一端を紹介し、地域鉄道がどのように築かれ、この公共財がどうやって後世に伝わったのかをみていく。例えば、鉄道・リニア館の想定以上の人気の秘密は、単なる歴史回顧に終わらない「将来の夢を感じさせる展示」<sup>6</sup>なのかもしれないが、過去を振り返ることは未来の鉄道・交通政策に資するに違いない。リニア中央新幹線中間駅建設やローカル線存廃など、岐阜県の鉄道が置かれた今日的な問題にも若干ながら触れるつもりである。

1 研究史と執筆目的

## ① 県内鉄道の歴史

さて、日本列島の中央に位置する当県では、明治半ばの鉄道草創期から、大阪・東京の東西大都市圏を結ぶ幹線鉄道が整備されるとともに、経済文化圏を同じくする名古屋や、隣接する近畿圏への中長距離都市間交通を発展させてきた。はじめに、下記先行研究<sup>7</sup>をもとに、県内における鉄道の歴史を概観しておこう。

- 荒巻克彦・渡利正彦 (1996)、保存版 明知線の60年、郷土出版社  
大垣市  
川並秀賢 (1989)、鉄道二関スル取調書 高山本線敷設の動きと調査資料  
(岐阜県歴史資料館報 12、1989.3)  
三岐鉄道株式会社 (1981)、三岐鉄道50年の歩み、三岐鉄道株式会社  
清水武 (2010a)、名鉄岐阜線の電車 美濃電の終焉 (上)、ネコ・パブリッシング  
清水武 (2010b)、名鉄岐阜線の電車 美濃電の終焉 (下)、ネコ・パブリッシング  
清水武 (2005)、東濃鉄道、ネコ・パブリッシング  
清水武 (2002)、北恵那鉄道、ネコ・パブリッシング  
曾根悟 (2010a)、週刊歴史でめぐる鉄道全路線 大手私鉄 8名古屋鉄道①、朝日新聞出版  
曾根悟 (2010b)、週刊歴史でめぐる鉄道全路線 大手私鉄 9名古屋鉄道②、朝日新聞出版  
多治見市笠原中央公民館 (2008)、笠原鉄道廃線30周年  
笠原鉄道 なつかしの写真と資料展 資料集、多治見市文化振興事業団  
寺田裕一 (2011)、新 消えた轍 ローカル私鉄廃線跡探訪 6中部、ネコ・パブリッシング  
寺田裕一 (2006)、消えた轍 ローカル私鉄廃線跡探訪 3甲信越・東海・北陸、ネコ・パブリッシング  
徳田耕一 (2006)、近鉄の廃線跡を歩く 懐しの廃止路線 40 踏査探訪、JTB  
永田宏 (1997)、浅見一右衛門翁と「岩村電車」(付)幻の東美電気鐵道、岩村  
名古屋鉄道株式会社広報宣伝部 (1994)、名古屋鉄道百年史、名古屋鉄道株式会社  
野田正穂・原田勝正・青木栄一 (1983)、  
大正期鉄道史資料(第2集) 国有・民営鉄道史 第16巻 駄知鉄道史、日本経済評論社  
松田千晴 (2011)、生誕100年養老鉄道の変遷とその存続 (上)  
(郷土研究・岐阜 116、2011.9)  
村上正 (1989)、飛騨鉄道の争奪戦 (ぎふきた法人会報 篝火 48、1989.8)  
道上圭二 (2006)、養老鉄道と立川勇次郎氏、私家版  
本永義博 (2010)、ひらく 近代化・町おこし (鉄道)  
(古川町史編纂室、古川町歴史探訪、飛騨市)  
森口誠之 (2001)、鉄道未成線を歩く(私鉄編) 夢破れて消えた鉄道計画線 実地踏査、JTB  
吉田義治 (1985)、都役所文書「鉄道二関スル取調書」の紹介  
明治20代における飛騨の鉄道敷設請願運動 (岐阜県歴史資料館報 8、1985.2)  
渡利正彦・有代和夫 (1996)、ふるさと長良川鉄道 越美南線・70年の歩み、郷土出版社  
特集 名古屋鉄道 (鉄道ビクトリアル 624 臨時増刊号、1996.7)  
特集 名古屋鉄道 (鉄道ビクトリアル 473 臨時増刊号、1986.12)  
特集 樽見鉄道物語 (西美濃わが街 387、2009.8)  
特集 大垣鉄道物語 (西美濃わが街 373、2008.6)  
特集 養老線ひいき (西美濃わが街 302、2002.7)  
特集 西美濃の玄関口 大垣停車場物語 (西美濃わが街 62、1982.7)
- 岐阜県史 史料編 現代2 (岐阜県、2001)  
岐阜県史 史料編 近代4 (岐阜県、2003)  
岐阜県史 史料編 近代3 (岐阜県、1999)  
岐阜県史 通史編 現代 (岐阜県、1973)  
岐阜県史 通史編 近代下 (岐阜県、1972)  
岐阜県史 通史編 近代中 (岐阜県、1970)
- 中山道みたび館 (2010)、みたびの鉄道90年史 (図録)  
大垣市スイトピアセンター (2008)、「鉄道と交通のまち」大垣 (図録)  
岐阜県博物館 (2005)、線路はつづくよ 岐阜、鉄道のあゆみ (図録)

岐阜県最初の鉄道は、明治16年(1883)、長浜から関ヶ原に県内まで伸びてきた東西連絡幹線である。やや遅れて飛騨を経由する岐阜～富山間馬車鉄道が計画されるがこれは実現を見ず、初の私鉄登場は同39年(1906)の東濃・岩村鉄道開業を待つことになる。この後、官設幹線と地域を結ぶ近距離鉄道(局地鉄道<sup>8</sup>)が地元資本によって整備されるようになった。こうした幹線ルートへの培養線や名古屋等の大都市部と地方都市、または、地方都市間を結ぶ私鉄網が岐阜や西濃を中心に拡張する一方で、飛騨では鉄道敷設が遅れた。岩村鉄道やその前身・東美鉄道(未成線)計画よりもいち早く、高山経由で岐阜と富山を結ぶ壮大な太平洋・日本海縦断ルートが計画されながら、厳しい地形や零細な地域資本力にはばまれ、飛騨路に高山本線が全線開通するのは、漸く昭和9年(1934)のことであった。

この頃、1930年代には、国有化された太多線(旧東濃鉄道)を除き、県内の全私鉄が揃って鉄道を走らせている。中小私鉄が分立する私鉄全盛の時代である。これらは、やがて、多くが名古屋鉄道に合併され、岐阜・西濃・中濃の名鉄と東濃・飛騨の中小私鉄に整理された。西濃には大阪(難波)～名古屋を結ぶ大手私鉄・近鉄路線も延伸された。同時に、国鉄ローカル線(越美南線・明知線・樽見線・神岡線)が順次着工、開業し、昭和40年代まで鉄道網は拡充を続けている。

また、人を運ぶ以外にも、鉄道は、県内に豊富に産出される鉱物・木材や地場産品等、多くの貨物輸送を担い、県内産業の発展に寄与した。神岡鉱山の専用鉄道や、飛騨・東濃の森林鉄道のほか、東濃の窯業製品、西濃の石灰石・セメント運搬では貨物鉄道が活躍している。しかし、同時に進展しつつあった自動車輸送により、これらはいずれも赤字線に転落、存廢の岐路に立たされることになる。モータリゼーション時代の到来は旅客をも奪い、不採算路線はつぎつぎと廃止され、鉄道淘汰の時代となっていく。1960年代以降は私鉄の廃止が相次ぎ、1980年代は国鉄ローカル線も廃止、第三セクター鉄道に転換された。

現在、県内を走る鉄道(新幹線を除く)はJR東海の幹線(東海道線、中央線、高山線)に、いずれも存廢が議論されている私鉄(名鉄、養老鉄道)と三セク鉄道(長良川鉄道、明知鉄道、樽見鉄道)各社となっている。

## ② 鉄道研究史と本稿の目的

ところで、日本の鉄道史研究を牽引してきたのは、在野の愛好家たちである。最近の鉄道ブームで脚光を浴びる「鉄」(鉄道ファン)と呼ばれる人々だ。彼らの多くが加入する鉄道友の会の設立は昭和28年(1953)と古く、約3,300人(2011年4月現在)の会員を数える<sup>9</sup>。片や、昭和61年(1986)に発足した鉄道史学会の会員数は約300人(1997年4月現在)である<sup>10</sup>。歴史と規模の単純な比較からして、愛好家等の研鑽の蓄積は侮れない。とくに、全路線・全駅等の網羅的でトリビアルなデータ収集については一日の長があるといえるだろう。本稿もそれらに多くを依っている。

対して、土木・機械・電気・建築等の工学技術のみならず、政治・経済・文化・生活等、鉄道が関係する諸分野の学際的研究とその研究者間の交流推進を趣旨に設立された鉄道史学会は、専門学術書を刊行したり、住田奨励賞を制定したりするなど、活発な活動を行っている。学会創立メンバーである野田正穂、原田勝正、青木栄一等によって精力的に鉄道史学の体系化が図られてきた

<sup>11</sup>。とくに1960年代からは、青木を中心に個別実証的な「局地的」事例（具体的には各地の私鉄）研究が集積されていて<sup>12</sup>、これらは本稿の関心にも近い。青木以前からの伝統的な国有鉄道研究に加え、近年は、武知京三、三木理史等によって明治・大正期の各地の私鉄について、ますます個別具体的な事例の収集が進み、個々の経営状況や地域経済活動を中心により精緻な検証がなされている<sup>13</sup>。中でも、地方中小私鉄とその母胎となった地域社会に焦点を当てた研究が注目される一群をなしている<sup>14</sup>。

反面、この局地的関心に偏った研究姿勢は、1960年代以前にまみられた中央重視の鉄道業成立史観への反省に端を発すとはいえ、やや蝸壘的状况に陥っていたことも否定できなくなった。昨今、再び、大きな枠の中で鉄道史を再編成しようとする揺り戻しが現れている<sup>15</sup>。

本稿はこうした流れにそうもので、県内各私鉄を個々詳細に取り上げるのではなく、できるだけ網羅的に事例を収集することを心がけた。それは、そうすることが県域全体に目配りしつつ展示会を作り上げるという県立博物館の使命（というよりも宿命か）に適うという事情のみならず、正直にいうなら、筆者の浅学によるところが大きい。しかし、これまでの県内鉄道史が精力的に行ってきた各個事例の事実確認・史料発掘を、全国的・政策的な視点で総括する機会とするのも悪くはないだろうと考える。

先に概観したように、国鉄はもちろん、小資本の私鉄や貨物鉄道など、日本の鉄道草創期から、岐阜県内にはバラエティに富んだ多くの鉄道が走ってきた長い歴史がある。局地的な事例検証を積み重ねて地域史を掘り起こし<sup>16</sup>、一地方に限定されない時代性なりを見いだすというのは、局地→地方→全体へ帰納させていく鉄道史の試みである。実物資料ありきの展示会にコンセプトや提案として反映させるのは難しいのだが、所変われば品変わる式の似たような展示品が並ぶ従来型鉄道展から脱するヒントになることを期待し、鉄道展準備とその後の調査結果を本稿にまとめた。

とまれ、上記の思惑から、前記県内における事例研究を鉄道史の全国的な流れにてらしあわせて、まずは、年表にしてみたので、表3を参照しながら、改めて県内の鉄道史を以下に見ていくことにしたい。

## 2 県内鉄道史の再説

日本の鉄道史は、官設・官営鉄道（国鉄）と私設・私営鉄道（私鉄）の2種の役割分担をふまえて見るとわかりやすい。表3では、上段を私鉄、下段を国鉄に二分し

てそれぞれ関連事項を挙げ、青木による「鉄道網形成の標準的時代区分」<sup>17</sup>（表4）を最下段に、そのすぐ上段に法令など、国の鉄道施策に関する事柄を整理したので、本文と併せて参照いただきたい。

指標となる青木の「鉄道政策の変遷を基準にした標準モデル」とは、つぎのような時代区分である。

表4 鉄道史の時代区分

区分	鉄道敷設状況など	年代
第1期	第1次鉄道熱以前	～明治20年頃 (-1887)
第2期	第1次・第2次鉄道熱、鉄道敷設法の初期建設計画による幹線鉄道網拡大期 大規模な鉄道国有化を実施（1906-07）	明治20～43年頃 (1887-1910)
第3期	軽便鉄道や初期電気鉄道建設期	明治43～大正9年頃 (1910-20)
第4期	建主改従政策による地方線区建設 大都市圏高速電車網拡充期	大正9～昭和15年頃 (1920-40)
第5期	第二次世界大戦と戦後復興期	昭和15～30年頃 (1940-55)
第6期	高度経済成長期における幹線鉄道強化（新幹線（東海道・山陽）建設・在来線の電化・複線化・勾配区間改良など） 大都市圏高速電車網拡大と再編成 私鉄地方線区の凋落と国鉄の建設促進、臨海鉄道の建設、鉄道網の整備開始とモータリゼーション期	昭和30～50年頃 (1955-75)
第7期	高度経済成長後の安定期 新幹線（東北・上越）拡大、大都市圏高速電車網のさらなる拡充、地方都市圏のフリークエンシー向上 国鉄分割・民営化 高速道路網の拡大と急激なモータリゼーション進展による地方線区のさらなる凋落（国鉄線の廃止・第三セクター移譲・バス転換開始）により大都市圏とその他地域の社会環境が対立的となる時期	昭和50～平成2年頃 (1975-90)
第8期	日本経済停滞と低成長期 都市間鉄道として新幹線・大都市圏と拠点的地方都市圏間鉄道のみ有効に機能する時期	平成2年頃～現在 (1990)

※青木栄一（2008）、交通地理学の方法と展開、古今書院 より作成

日本の鉄道は明治5年（1872）に開業した新橋～横浜間の官設鉄道に始まる。岐阜県内では、これに西からつなげるべく、長浜から関ヶ原、大垣へ至る列島横断幹線が建設されている。近代化を目指す明治政府は、こうして、社会インフラである鉄道整備を急ぐものの、財政難のため、当初から民間資本の活用が図られた。同16年（1883）に上野～熊谷を開業した日本初の私鉄、日本鉄道会社がそれである。この日本鉄道をはじめ、最初期の私設鉄道は官設のいわば肩代わりとして大規模かつ高規格であることが特徴に挙げられる。こうした大設備を伴う鉄道建設には莫大な初期投資が不可欠であり、巨額資金を集める仕組みとして株式が用いられた。明治日本では鉄道会社が、株式会社の出発となった<sup>18</sup>のだ。日本鉄道株は国の補助もあり、まずまずの利潤を生んだことから人気を呼び、私鉄会社が続々と誕生する契機となった。これが、最初の鉄道熱（鉄道会社の起業と民間資本による鉄道建設）だが、県内ではまだその胎動はみられなかった。

こうした動きを受けて、政府は、私鉄各社によって整備されるべき路線を鉄道敷設法によって示すことで、私鉄網計画のコントロールと幹線鉄道の効率的整備を意図した。同法に挙げられた33の予定線路のうち、岐阜県下を走るものに、「岐阜県下岐阜若ハ長野県下松本ヨ





り岐阜県下高山ヲ経テ富山県下富山ニ至ル鉄道」(第2条)がある。現在の我々からするとまるで不可能に思われるルートである。いったいに初期の鉄道構想には、これに限らず、現在から考えると実現性が危ぶまれるような、中山間の険峻な山間部を切り結ぶルート設定がまま見られた<sup>19</sup>。それは敷設が容易な海岸線ルートが、海水運と競合するという経済活動面と、外国海軍による攻撃にさらされやすいという軍事面双方の理由によるためであった。副次的には、鉄道開削による後発地域の開発振興も目論まれていた。このため、東京～大阪、東西大都市圏を結ぶ幹線ルートは東海道ではなく中山道が想定されていたのである。

上記の政府の動きとは別に、飛騨では、明治半ばに、既に、高山經由で岐阜と富山を結ぶ、列島縦貫構想とも呼ぶべき野心的な馬車鉄道が計画発起されていた。しかし、無謀とも思えるこの事業は、険峻な地形や零細な地域経済力のためにやはり実現することなく、その後、現在に及ぶまで、高山～松本線路が敷かれることはついになかった。同様に実現しなかったルートに関ヶ原～四日市(勢江鉄道)があり、これは、関ヶ原で官線に接続することで最終的には四日市港と敦賀港を結んで、太平洋側と日本海側を縦断する一大流通路を開拓する構想であった<sup>20</sup>。これらの気宇壮大な計画は、新技術であった鉄道にいかにも多くの期待が寄せられていたかをうかがわせよう。同時に、当時の流通主流であった海水運に接続されることで、鉄道はそれまで細々と行われるに過ぎなかった内陸部の物流を激変させた。東濃の窯業は、これによって全国に美濃産「瀬戸物」を普及させたのである<sup>21</sup>。

この時期の大規模私鉄は、やがて、かねての政府構想<sup>22</sup>によって国有とするべく買収され、民活で整備した幹線は官営鉄道が運行を担うことになる。(第1～2期)

こうして、国鉄が幹線輸送を、私鉄は地域輸送を分担する棲み分けが形作られ、以降、国鉄培養線となる中小の私鉄が各地に興った。第2次鉄道熱である。鉄道整備促進のために法整備も行われ、新規参入を促すよう基準を緩和した私設鉄道法や、より簡易な手続きや設備で敷設を容易にした軽便鉄道法などの間接的な国の支援の効果で、各地に軽便鉄道が誕生する。これらの中には、鉄道と並ぶ近代産業の柱であった新興電力事業を兼ねる事業主も多く、彼らによって電気軌道(路面電車)や電気鉄道が都市圏を走り始める。(第3期)

一方で、軽便鉄道や電気鉄道など、各地に小鉄道が分立するようになると、効率的な輸送や設備維持に支障を

来すようになり、鉄道網の民活による整備よりも弊害が目立つようになった。そこで、設備改善や運賃低減を目的とした統合による私鉄再編成が行われ、大手私鉄の路線網拡充が進展する。とくに都市周辺に発達した郊外電鉄が近郊輸送を担うようになり、準幹線的な中距離路線の中には国鉄と競合線化してくるものも現れた。その反対に、改正鉄道敷設法で国鉄が支線(ローカル線)を建設するようになった。地域差解消を鉄道に望む地方の声を受けた政治活動の賜物であるが、これらの零細線は「我田引鉄」と揶揄され、採算や実現性を度外視した建設が闇雲に進められるようになった。同法の定める150線のうち県内を通る路線は下表のとおりである。

表5 改正鉄道敷設法の県内予定線

改正鉄道敷設法 別表	実際の敷設状況
59 長野県松本より岐阜県高山に至る鉄道	篠ノ井線松本と高山本線高山を短絡する予定線 *未開業
60-2 長野県飯田より岐阜県中津川に至る鉄道	飯田線と中央本線を短絡し、73と合せる飯田・下呂線とする予定線 *未開業
63 静岡県掛川より二俣、愛知県大野、静岡県蒲川、愛知県武節を経て岐阜県大井に至る鉄道 及大野付近より分岐して愛知県長篠に至る鉄道 並に蒲川付近より分岐して静岡県佐久間に至る鉄道	東海道本線掛川より二俣線(天竜浜名湖鉄道)遠江二俣を経て中部地方を縦断して中央本線大井(恵那市)を結ぶ予定線 *一部は飯田線、明知線(明知鉄道)として開業 *遠江二俣～三河大野、蒲川～武節～明智(明知)鉄道 未開業
64 富山県猪谷より岐阜県船津に至る鉄道	高山本線猪谷から神岡線として開業→神岡鉄道→廃止
70-2 愛知県岡崎より摩母を経て岐阜県多治見に至る鉄道	愛知環状線・岡崎～高蔵寺 開業 *瀬戸市～多治見 未開業
72 愛知県名古屋より岐阜県太田に至る鉄道	名古屋鉄道(本線・犬山線・広見線)
73 岐阜県中津川より下呂付近に至る鉄道	中央本線中津川と高山本線下呂を短絡する予定線 *中津川～下呂 未開業
74 岐阜県大垣より福井県大野を経て石川県金沢に至る鉄道	東海道本線大垣から大野を経て北陸本線金沢へのバイパスルートの予定線 *大垣～樽見 開業、樽見～大野～金沢 未開業
75 三重県四日市より岐阜県関ヶ原を経て滋賀県木ノ本に至る鉄道	関西本線四日市から東海道本線関ヶ原を経て北陸本線木ノ本を結ぶ予定線 *三岐鉄道・富田～西藤原 開業、その他区間 未開業

※三宅俊彦(2007)、「改正鉄道敷設法」別表の150路線と、その後の推移(図説 鉄道路線はこうして生まれる、学研)より作成

時間を先取りすると、これらの改正法予定線は多くが未完成もしくは開通しても早々に赤字化し、「73岐阜県中津川ヨリ下呂付近ニ至ル鉄道」(中津川線(中呂線))未成線に、「74岐阜県大垣ヨリ福井県大野ヲ経テ石川県金沢ニ至ル鉄道」(樽見線)は後に赤字ローカル線<sup>23</sup>に転落してしまうこととなる。(第4期)

第二次世界大戦中、私鉄の自主的な統合が進み、県内私鉄路線はほぼ名鉄線に一括される中、名鉄鏡島線が不要不急線として休止、後に廃止されている。(第5期)

戦後、この廃止の流れは止まらず、県内では1960年代以降に顕著に路線の数を減らしている。その一方、不採算ローカル線建設の口実となった改正鉄道敷設法が「政治路線」を全国に張り巡らす中、樽見線や神岡線が開通、下呂線・中津川線も一部着工された。そうするうち国鉄の経営はみるみる悪化し、ついに分割民営化されるに至る。日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(国鉄再建法)は、収支の均衡を取ることが難しくバス転換等が適当とされた特定地方交通線を定め、県内では神岡線・樽見線・明知線が第1次廃止対象路線に、越美南線が第2次路線に選定され、後にいずれも第三セク

ター鉄道として再出発することとなった。

三セク各社は、転換当初の1980年代には好景気や折からのまちづくりブームにのって、堅調な経営を続けていたが、やがて、モータリゼーションの波に洗われ、主力の貨物輸送が打ち切られると、経営を持ち直すことなく、うち神岡鉄道はすでに廃止されている。他方、市街中心部の交通を担った路面電車は、高度成長期の時代風潮から、自動車の走行を阻害する時代遅れの代物と嫌われて各地で姿を消したが、岐阜市内ではかろうじて存続した<sup>24</sup>。(第6～7期)

そして、現在、路面電車が姿を消し、ローカル線や三セク鉄道が依然として厳しい状況に置かれているのはもちろん、近年は、新幹線各線の高速鉄道網が整備される反面、近距離輸送はマイカーに取って代われ、大手私鉄も路線の縮小を余儀なくされている全国的な傾向は、県内も何ら変わるところがない。むしろ、車社会の当県では、鉄道にとって状況はより劣悪である。(第8期)

表3には、私鉄各社の開業から廃止までを棒グラフで示している。前述のように、県内でも2度の鉄道熱、とくにその第2波によって多くの私鉄が誕生したようすがわかる。ほとんどが限られた地域のみを往還する局地鉄道であり、しかも、収益性の低い軽便鉄道を小さな資金力で自力建設したものであった。後にそれらの多くを合併した「大私鉄」名鉄が「地域密着形<sup>(ママ)</sup>」の壮大なローカル鉄道<sup>25</sup>と称されるのは、それら小鉄道の名残である。営業キロ数3位の大会社ながら、同社では、他2社に先駆けて1960年代から、経営を圧迫する赤字路線の廃止が続き、総延長キロ数はずっと減り続けている。

表6 大手私鉄営業キロの変遷

	東武鉄道		名古屋鉄道		近畿日本鉄道	
	営業キロ	増減	営業キロ	増減	営業キロ	増減
1945年度	575.1		537.2		611.3	
1950年度	591.4	16.3	570.5	33.3	474.3	-137
1955年度	532.6	-58.8	558.4	-12.1	470.2	-4.1
1960年度	513.9	-18.7	550.1	-8.3	450.1	-20.1
1965年度	502.8	-11.1	524.3	-25.8	573.3	123.2
1970年度	483.4	-19.4	525.7	1.4	588.6	15.3
1975年度	483.4	0	520.9	-4.8	588.5	-0.1
2003年度	463.3	-20.1	502.6	-18.3	573.7	-14.8
2011年度	463.3	0	444.2	-58.4	504.8	-68.9
最長一最短	128.1		126.3		106.5	

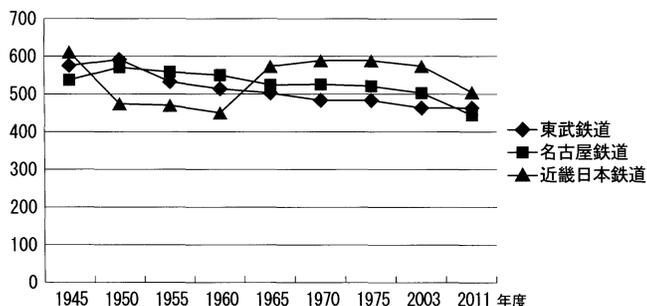


表6によって私鉄営業キロトップ3の変遷を見ると、戦時中の交通統制等で一時は営業キロ数トップに躍り出た名鉄は、赤字路線の整理に大鉈を振るって、平成23年(2011)までに126キロ余りを廃止している。多くが県内路線である。とくに、平成12年(2000)鉄道事業法が改正され、路線廃止が国の許可制から1年前の届出制へと規制緩和されたことをきっかけに<sup>26</sup>、同17年(2005)までの5年間で岐阜市内線など複数路線が一挙に廃線になった。現在、岐阜市内では軌道がはがされ、関市の鉄道専用橋梁は撤去され、自動車とおしあいへしあいしていた狭い道路も線路分を拡幅されるなど、かつての鉄道のおもかげは急激に払拭されつつある。(図2)



図2 拡幅工事中のかつての名鉄美濃町線 (関市内2012年1月筆者撮影)

県内の第三セクター鉄道3社も地元自治体の補助金頼りの綱渡りの経営状態で、ここ2年は毎年存廃問題が取りざたされている<sup>27</sup>。まさしく、鉄道は「使命を終えた」のかと慨嘆したくなる。一面では、リニア中央新幹線のルートおよび中間駅の立地がおおかた決着し、リニア駅を産業観光の振興拠点に<sup>28</sup>と期待する声も大きい。

ここまで、年表に沿って鉄道建設と予定線について概説した。いま一度まとめると、この地域では、広い地域の南部に偏在する国鉄幹線(東海道線・中央線)へ、私鉄培養線が伸びるように鉄道網が形成されてきたといえる。それらは地域資本が自前で用意したものだが、建設を国に請願して徐々に発達・整備されてきた国鉄ローカル線もあった。

こうした建設過程においては、そもそも短小路線計画が過半を占め、長距離ルートが予定されていても、その計画的な敷設は困難であった。加えて、鉄道誘致運動などの政治活動は行政区分に規定<sup>29</sup>されがちなため、県域を越えた鉄道網の延伸・接続はできにくく、国鉄線では複数県を跨ぐ予定路線全通がかなわぬ盲腸線になって

しまう例がしばしば現れた。ために利便性が悪く、結果、利用者が減って、ますます利用されにくくなり、ついには廃線の憂き目に遭うという悪循環に陥ったローカル線の負のスパイラルに陥ることになる。県内で例をあげれば、福井までの南北縦断を目論んだ国鉄越美線は、福井（越美北線）・岐阜（越美南線）双方で延伸がかなわず、利便性を大いに損なってしまった。高山本線のごとくであったら、日本海側への連絡ルートが完成し、三セク鉄道への転換やその後の存廃危機は免れたかもしれない。

以上は鉄道網形成のいわば結果をみてきたわけだが、視点を変えて、次章では、その結果に行き着く前の鉄道建築の手順と、明治・大正期に勃興した県内の私鉄計画を、多くがそうなった未成線を中心にみていこう。

### 3 岐阜県内の鉄道計画

#### ① 鉄道敷設手続きと鉄道省文書

明治期、鉄道は近代化の象徴であり、中央政界においては治世統一の手段として、また、地方においては文化・産業の振興手段として、敷設が望まれてきた。すなわち、鉄道で結ばれることによって、経済圏の統一や文化面の均質化が実現<sup>30</sup>され、地域間格差が解消されることを期待されていたためである。

新たに鉄道を走らせるには、大きく2つの方法があった。ひとつは地域社会が自前で建設する方法（私鉄）、もうひとつが国に整備を要望する方法（国鉄）である。改正鉄道敷設法によって、地方交通線の誘致運動が可能になるまで、国鉄路線を思うようなルートに通す<sup>31</sup>ことは難しかったので、我が町に鉄道がほしければ、結局、最初の方法によるのが確実な方法であった<sup>32</sup>。以下、本稿で取り上げる鉄道計画は、この私鉄が主になる。この場合、依拠する法手続によってその難易度が異なり、規制緩和した明治・大正期に多くの私設鉄道が計画されることになったのは先に述べたとおりである。

そうはいつても、自力資本で広範な土地にまたがって重厚長大な鉄道設備（レール、橋梁、トンネル、車両等々）を誂えることは簡単ではない。初期の鉄道は技術的な制約が大きく、勾配やカーブに弱かったため、地形に左右される部分も大きかった。鉄道誘致運動がある地域はもともと幹線ルートからはずれる何らかの理由があることも多く、工事が可能か、実際に運行して収益があるのか、厳しく吟味された。具体的には、敷設計画がはたして実効性があるか否か、監督省庁が判断し、免許が与られた上で、工事着工・開業を許可されねばならないという大きなハードルが設けられた。これが、鉄道敷設申請手続きである。

この手続きに用いた公文書がまとまって残されており、旧鉄道省から運輸省、その後、国立公文書館に移管されたその文書群を「鉄道省文書」<sup>33</sup>という。主務官庁<sup>34</sup>が鉄道会社毎に時系列に綴じ込んだ綴りで、現存状態では、「免許編」と「営業編」に大別され、前者には免許申請等が、後者には毎期営業報告等が綴じられており、明治20年代（1887-96）以降の書類が、初期は断片的に、同42年（1909）鉄道院設立以後は、ほぼ全て揃った状態で保管されている<sup>35</sup>。

免許申請では地域における鉄道の必要性（建設動機）が説かれた文書に企業目論見書が添付される。そこには、設立される鉄道会社の本社・事務所の所在地、資本金、収支概算書等の会社の情報と、敷設を企図する路線の起点・経由地・終点、最急勾配、最小曲線半径などの予定路線情報、機関車重量などの設備情報が示され、工事施工認可申請でより詳細かつ実際に説明される。これらは都道府県を通じて鉄道省等に提出され、その際、各知事の副申請書が添付された。現在、国立公文書館のほか交通博物館にも分散収蔵されていて、いずれも閲覧利用することができる。

つまり、最初に掲げた表1は、申請を進達した岐阜県庁の行政文書が永久保存とされ、最終的に、道路維持課から県公文書館施設（歴史資料館）に収蔵された免許申請関係の書類なのである<sup>36</sup>。県内では、他に、県図書館や当館にわずかながら営業報告類（報告書のほか、株券など）が所蔵されており、珍しい例では、岐阜市歴史博物館には寄贈された鉄道会社関係者の遺品に混じって免許申請時の設計図（控えか草稿）が伝わっている<sup>37</sup>。

こうした文書類は、官庁に現用書類として保管されていたからこそたまたま残っていた史料群であるともいえるだろう。残念ながら私鉄全社の文書が揃っているわけではないが、各鉄道の路線・会社情報や当該地域の鉄道需要などを知ることができる鉄道史研究の一次資料である。1990年代以降は、所在目録が整えられ<sup>38</sup>、利用しやすい状況になっている。とくにリスト化され一覧できるようになったことで、従来の私鉄各社の個別検討から、私鉄業界全体を俯瞰する新たな研究スタイルも出てきている。

例えば、河野（1996）は国立公文書館が所蔵する鉄道省文書のうち申請が却下された綴りからデータを抽出して、却下線の特性を検討している。考察した現存文書の期間は大正4～昭和10年（1915-35）で、大半が大正10年（1921）以降のものである。青木による区分（表4）の第4期にあたる。河野の整理表<sup>39</sup>によれば、岐阜県は、却下線のなかった鹿児島と沖縄を除く45道府県

中、鉄道数は全体の23位、総延長キロは20位といずれも平均的な数値を示した。これらの値をより広い地域区分でくると、関東と関西は件数・キロ数ともに突出していることから、東西2大都市圏にまとまった私鉄網形成企図があったことがわかる。詳細に見るなら、関東では東京府と千葉県・茨城県に私鉄計画が偏在しているのに対し、関西では大阪府と兵庫県・京都府・奈良県・和歌山県に広く分布しているようすが見てとれ、数字は地域特性も反映していそうである。それらに比べ、中京圏では愛知県と静岡県が量的に他を圧倒していて、地域としてまとまった鉄道網が構想されていたようすは見いだしにくい。岐阜県に隣接する長野県・三重県がこの2県に続くのは、いずれも中央線・東海道線の東西横断幹線の路線にあたることから、国鉄駅と結ぶ局地的な培養線計画が多かったのではないと思われる。

また、申請が却下されるのは、つぎのような場合であった<sup>40</sup>。

- a' 既設鉄道路線と並行する路線
- b' 既免許あるいは申請中路線と並行する路線
- c' 乗合自動車路線と並行する路線
- d' 交通量僅少で新規敷設が不要な路線
- e' 鉄道敷設が不要な短距離路線
- f' 地形による難工事が予想される路線
- g' 発起人等の資力・社会的信用が不適合

河野は、このうち、a'およびb'による理由が最も多かった<sup>41</sup>こととc'を考え併せ、鉄道最適ルートと見られる路線に複数の申請が競合していたことを指摘している。なお、河野は、鉄道熱による投機的起業<sup>42</sup>については、これを考察に加味していないが、恐らく、データ中の相当程度が、実際の鉄道敷設を度外視した泡沫的な会社設立計画であったと想像される。

以上をガイドに、実際に免許申請が却下されたり、あるいは、開業以前に免許が失効してしまったりした岐阜県内の事例を見ていくことにしよう。

② 県内未成線の概況

表7は、県内における鉄道網計画を検討するために、先行する前述目録等の成果をもとに、私鉄未成線について作成したリストである。表中の末尾に掲げた文献等から記事を拾ってまとめたもので、現資料に各個に当たって再確認していないため、やや正確性に欠けることをあらかじめ断らねばならない。それでも、全体的な傾向をつかむことはできるかと思う。

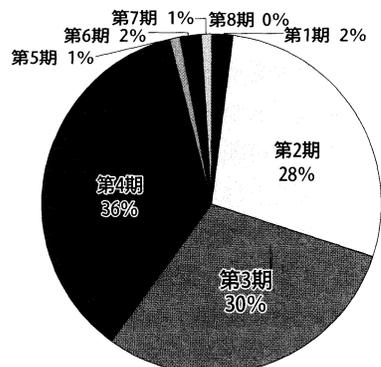
最初に、全体を概観するために、年代にそって件数を整理してみた。

この表8をみると、まず、最も件数が多いのが、表4の第4期である。大正末～昭和初期、地方都市間を電気鉄道で結ぶ中距離近郊型の私鉄が、路線網を発達させる時期にあたる。表3（年表）において、この期間には、最も多くの路線とめまぐるしく変わる鉄道会社が観察される。同時期の国鉄に目を転じて、同様の傾向を指摘できる。すなわち、この頃、高山線が漸く着工し、改正鉄道敷設法によって明知線が開通、樽見線も着工されようかという活況を呈している。県内全域で鉄道敷設の機運が高まっていた時期だったといえるだろう。

引き続き、件数に注目すると、第2期と第3期がほぼ同数となっている。この1次・2次鉄道熱の時代に、県内でも盛んな企業勃興があった証左である。このうち第2期における大きなトピックは、東京・大阪の東西連絡幹線設定時の東海道ルートと中山道ルートの攻防だろう。結局、この幹線は、工期と費用両面の理由などから東海道ルートに決着をみるのだが、それとは別に、県内では準幹線となった中央線の詳細ルートが地元の関心を呼んでいた。決定された名古屋～多治見ルートは、鉄道による材料製品輸送を期待していた一部の窯業関係者からは落胆をもって迎えられ、ルートからはずれた笠原・妻木・下石・駄知は、その後、独自の鉄道建設を用意することになったのである<sup>43</sup>。

表8 県内私鉄未成線の年代的特徴

時代区分	件数	県内鉄道網の状況	未成線の特徴
第1期 (草創期)	3	1887岐阜駅開業 1889東海道線全通	太平洋～日本海南北縦断ルート
第2期 (幹線大私鉄時代) 第1次鉄道熱	43	1910名古屋～多治見開通 1911中央本線全通	名古屋・多治見・岐阜周辺の都市間連絡ルート 中部縦貫ルート
第3期 (軽便・電軌時代) 鉄道国有化 第2次鉄道熱 (小会社分立)	46	1923美濃太田～美濃町開通	西濃・東濃・岐阜地域内ルート (幹線培養線) 地域間中距離ルート (岐阜～高山、付知～中津川)
第4期 (都市圏電車時代) 中距離近郊型 私鉄網の拡充	56	1934明知線全通 1943高山本線全通	西濃・岐阜・中濃・東濃で地域間ルート (岐阜～大垣、飯田～中津川、付知～下呂)
第5期 (戦中戦後期)	2	1956大垣～谷汲口開通	
第6期 (新幹線・ローカル線時代) 長距離高速型・短距離局地型 国鉄ローカル線の登場	4	1966猪谷～神岡開通 1973越美北線・九頭竜湖で延伸中断	
第7期 (国鉄分割民営化時代) モータリゼーション 3セク鉄道、新設から廃線へ	1	1984樽見鉄道・神岡鉄道、1985明知鉄道、1986長良川鉄道開業	
第8期 (高速鉄道時代) 局地鉄道の機能不全	0	2010リニア中央新幹線中間駅候補地に中津川	
	155		







一方、同時期の岐阜では、狭い地域にきめ細かくはりめぐらされることになる路面電車が、最初の路線を開通させている。

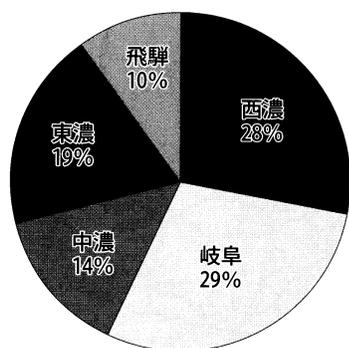
続く第3期は国鉄幹線鉄道に軽便鉄道で連絡する培養線が多く建設された時代で、県内ではつぎの私鉄創業ラッシュを用意した時期に当たる。表7にも何度も登場するように、数度にわたって計画、申請を繰り返しながら、なかなか実現しなかった養老鉄道が、この時期に漸く開業しているのをはじめ、岐阜周辺地域を網羅する、後の美濃電鉄の前身路線が走りはじめた。

第5期以降は、打って変わって、私鉄未成線数が低調に推移している。巨費の傷みを伴う私鉄に換わって、経費負担のない国鉄ローカル線の誘致運動に力が入れられた<sup>44</sup>ためだろう。

また、計画の立地を検討するために、表7に現れる地名の頻度をみている(表9)と、路線計画の起点もしくは終点に国鉄駅が頻出しており、国鉄線と連絡する局地鉄道路線が多く構想されていたことが推測できる。東海道線とつなぐ西濃・岐阜の各都市と、中央線と結ぶ東濃の各都市が卓越している。福井・富山・長野方面へ北上する中濃・飛驒がやや件数が少ない結果となった。この経路は国鉄予定線として実現を目指すことになる。

表9 県内私鉄未成線の頻出地名

西濃		岐阜		中濃		東濃		飛驒	
大垣	18	岐阜	40	太田	10	多治見	10	高山	15
養老	11	竹鼻	6	関	9	中津川	10	金山	4
赤坂	8	笠松	6	八幡	5	瑞浪	6	下呂	3
関ヶ原	7	鶯沼	5	上有知	5	土岐	4		
揖斐	6	高富	3			付知	4		
墨俣	5	那加	3			駄知	3		
垂井	4					恵那	3		
	7		59		6		63		4
					4		29		7
									40
									3
									22



ここで、再度繰り返すと、これらはいずれも未完成の鉄道網であった。中には、到底実現不可能な、鉄道熱期の泡沫的な設立計画もあったかもしれない。しかし、全ての未成線が投機目的の作り事の計画だったかという、その仮説は、ほとんどの局地鉄道計画において、配当が見込めないことを承知で株を引き受けた少数の地方資産

家・名望家や多くの零細株主の存在<sup>45</sup>によって否定されるのである。それともまた、文化や経済の中心地と地域を結ぶ鉄道をその象徴として、超経済的な理由から望んだ多くの人々がいた<sup>46</sup>。おそらくは、それなりに鉄道の必要性が認められ得る妥当な計画が多かったのではないかと推測したい。

このリストからは、同じルートや内容を何度も申請したり、同様な事業計画を繰り返し立案したりしたようすがうかがえる。鉄道が必要とされ、地域の発展に寄与する<sup>47</sup>とわかっていながら、中央の投資家が見向きもしない局地鉄道は、資金繰りに行き詰まり、免許を失効させてしまった計画が少なくなかったのだろう。県内にくまなく鉄道網を張り巡らすには、いましばらく、地域社会の経済発展と地方資産家の企業家としての成長を待たねばならなかった<sup>48</sup>のである。

はたまた、明治大正期の地方交通は必ずしも鉄道一辺倒でなく、県内では水運が大きな地位を占めていた<sup>49</sup>こともあり、あっさり鉄道をあきらめてしまうこともあったのかもしれない。その個々の事情は別に事例研究を積み重ねていくほか知るすべもないが、いずれにせよ、表7は、鉄道を走らせようとした岐阜の人々の夢のリストであることは間違いない。

### ③ 鉄道網の変遷

この章の最後に、岐阜県内鉄道網の変遷を図示する。

#### 明治43年 (1910)

県内を通る2つの幹線ルート、東海道線と中央線が開通し、早くもその培養線となる私鉄が開業し始めている。

#### 大正9年 (1920)

わずか10年で多くの私鉄が開業し路線図が様変わりしている。飛驒にも神岡軌道が走り始めた。

#### 昭和25年 (1950)

国鉄線の整備が進んだ。私鉄網もネットワークをほぼ完成させている。東濃と飛驒に森林鉄道が走っている。

#### 昭和55年 (1980)

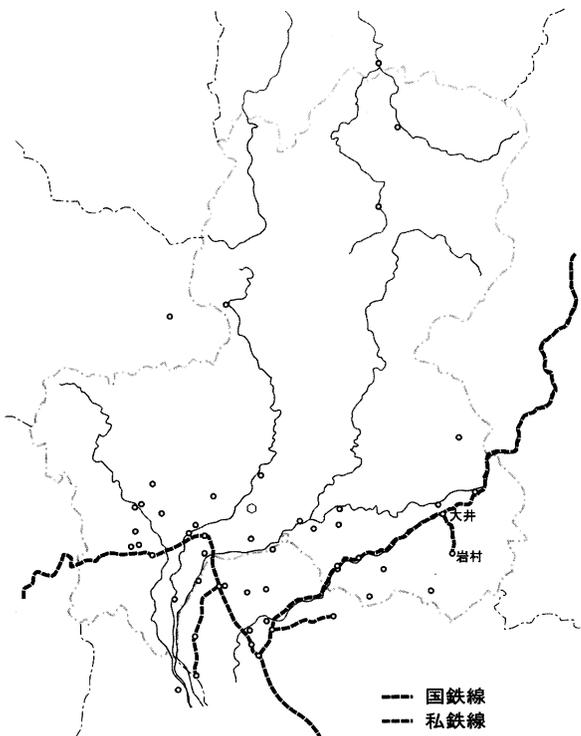
新幹線が開通し、国鉄晩年の最盛期である。私鉄は路線整理が始まっている。

#### 平成22年 (2010)

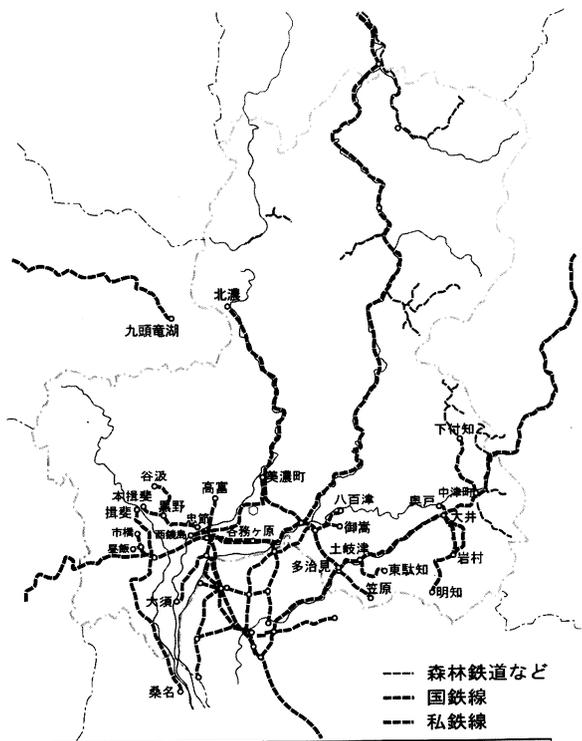
国鉄民営化でローカル線が第三セクター鉄道に転換し、私鉄も一層の廃止を進めている。

現在のJR各社営業路線は併せて205線区(新幹線を除く)<sup>50</sup>だが、廃線を含めたかつての全路線を数えると、ざっと430<sup>51</sup>にもなる。国鉄路線長ピーク時が昭和58年(1983)とされる<sup>52</sup>から、わずか30年で200以上の路線が一掃されてしまった計算になる。

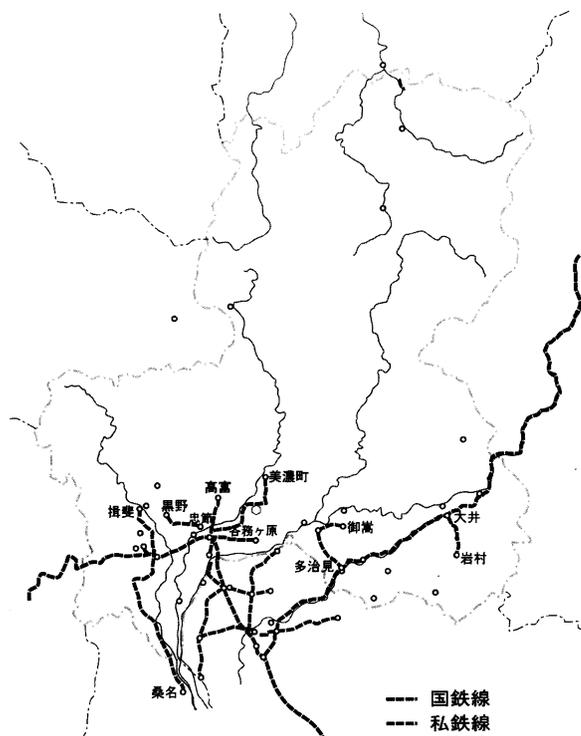
図3 岐阜県内鉄道網の変遷 (作図 長屋幸二)



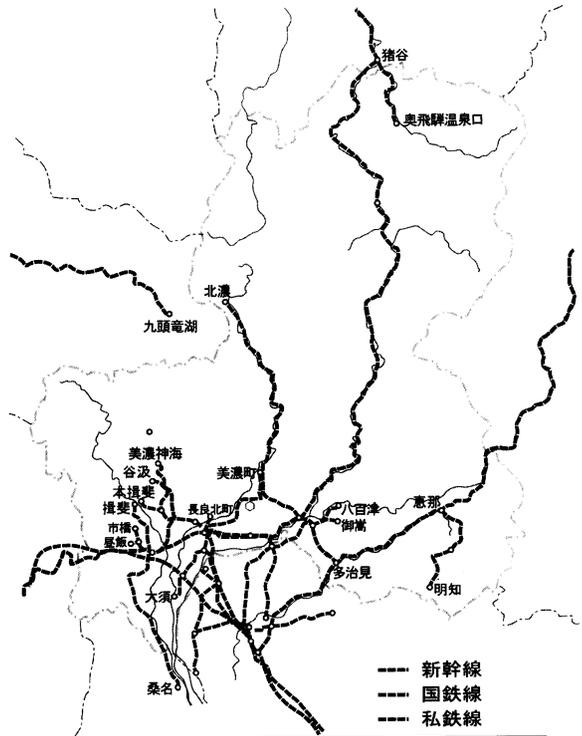
鉄道の変遷地図 明治43年(1910)



鉄道の変遷地図 昭和25年(1950)



鉄道の変遷地図 大正9年(1920)



鉄道の変遷地図 昭和55年(1980)

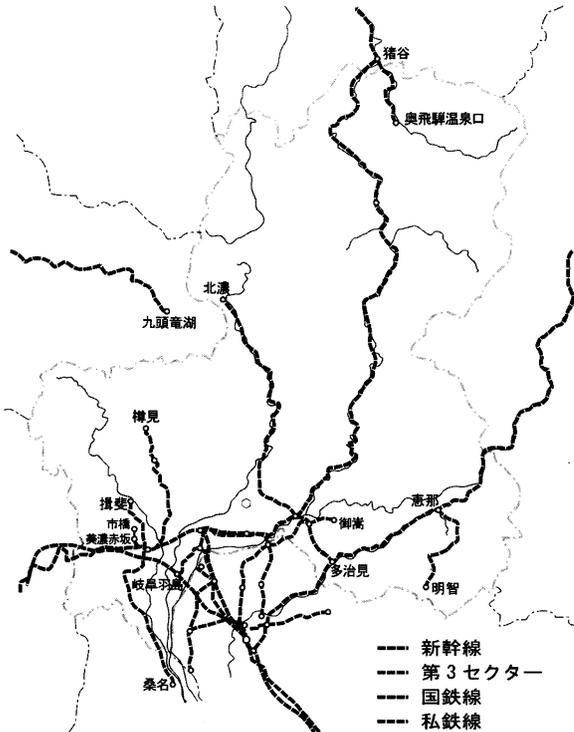
5 岐阜県の鉄道のこれから

本稿では、鉄道史の大まかな流れと県内の鉄道網形成について概説するとともに、年表にまとめ、県内未成線についてはリスト化して示した。いずれもアウトラインを手探りした状況で、考察を深めるに至っておらず、ひとまず、基本文献を含めて資料の整理が済んだ段階である。昨今の鉄道ブームは一面「鉄道本ブーム」ともいうそう<sup>53</sup>で、関係書籍の洪水で迷子になることしばしばだった。個々の課題については、資料整理後の宿題としたい。

さて、岐阜県の風土を「飛山濃水」という。飛驒には御嶽山・乗鞍岳・奥穂高など日本アルプスの連峰がそびえ、美濃には木曾川・長良川・揖斐川の木曾三川が流れる、勇壮な自然を指す言葉である。県面積の実に82%を森林が占める<sup>54</sup>「木の国、山の国」（「岐阜県民の歌」歌詞）に鉄道を走らせるのは、想像するだに容易ではない。反面、資源が豊かともいえ、国鉄分離民営化で誕生した第三セクター鉄道4社のうち2社までが、全国でも珍しい民間企業主導型だったのは、貨物輸送で採算性の高い路線だったためである。森林資源や鉱物の輸送に貨物列車が欠かせなかった時代もあったのだ。

建設途上の路線図や未成線の想定路線図を見ると、沿線の人々が思い描いた、地域の未来像がかいま見られて楽しい気分になる。一転、国鉄民営化以降、櫛の歯が抜けるように路線が消えていくようすには寂しさを覚えずにはいられない。政治の思惑や地域の事情、社会のあり方の変化等々、相応の理由があつての変遷ではあるが、理性よりも、感傷を覚えずにはいられないのは、鉄道網の移り変わりに、地域の夢と挫折が刻まれているからだろうか。

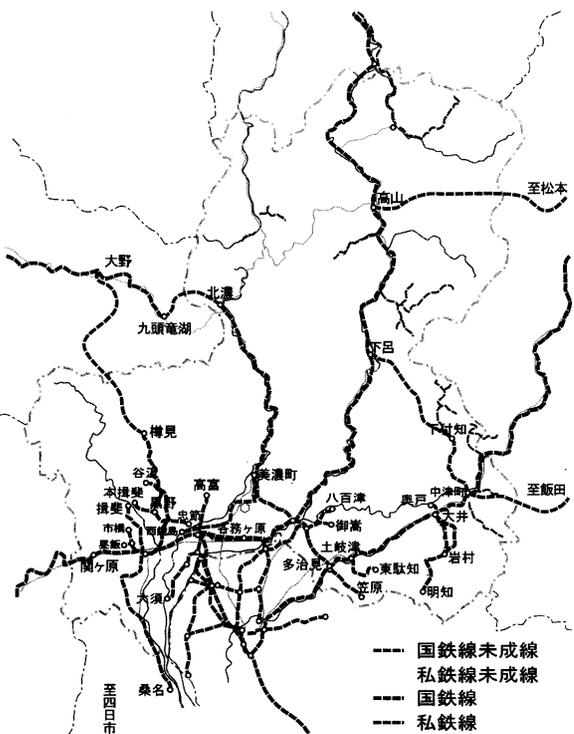
それでも、夢のある話はある。リニア中央新幹線である。昨年、ルートと中間駅プランが決着し、地元との負担交渉が懸念されていた駅建設費を、JR東海が全面負担することが報じられ<sup>55</sup>、不安のなくなった県内では一挙に期待が高まっている<sup>56</sup>。巨額の負担と予算の圧縮を承知の上でそれでもJRが自力建設を決断したのは、着工・開業のスピードアップを図るためだとみられる<sup>57</sup>。国や自治体の費用分担よりも早期開業を選んだのだ。計画されてから半世紀も放置され、それでも「それは“まだ、よいほう”」<sup>58</sup>とされる鉄道建設のプロセスに、現在進行で立ち会える幸運にわくわくしている。願わくは、地域にとって意味ある路線にならんことを、廃止されることなく、長く地域の交通体系の骨幹であり続けることを願いたい。



鉄道の変遷地図 平成22年(2010)

※但し、神岡鉄道は平成18年(2006)廃止

最後に、全予定線を描き込んだドリームプランを示しておこう。ちなみに、未成線となったルートは、現在、ほとんどが幹線道路として整備されている。



開業にいたらなかった幻の路線

## おわりに 博物館と鉄道

筆者の担当した鉄道展のサブタイトルは「光と陰」であった。必ずしも当初の意図どおりではなかったが、その語感を象徴するものとして未成線と廃線を紹介したところ、多くの人にとって廃線は最近の体験であったこと、未成線は存在をあまり知られていなかったことで、身近で新鮮な話題と感じてもらえたようだ。下呂～付知や松本～高山は、開通していれば、便利だったろうにという感想を持つ人が多かった。（筆者も同感である。）

それにしても印象に残ったのは、三セク鉄道の鉄道マンたちだ。どの会社も非常に協力的で、グッズや資料の借用にたいへん気持ちよく応じていただけたのは、うれしかった。改めてお礼を述べたい。きっと、「鉄」ではない筆者は、斯界に偏見を懐いていたのだろう。しかし、鉄道を愛する彼らのおかれた状況は誠に厳しいものがある。ここ2年続けている鉄道関係記事のスクラップで目につくのは、イベント列車と存廃問題ばかりだ<sup>5,9</sup>。

本来、出発地から目的まで移動する「手段」である鉄道は、ツールとしての機能性に優る自動車に駆逐され、貨物ばかりか旅客まで奪われている。そこで、各地のローカル線が取り組んでいるのが、乗車すること自体を「目的」とする活動だ。大井川鐵道のSLや嵯峨野観光鐵道のトロッコ列車がよく知られているが、県内各社のグルメ列車やクリスマス列車も、県内では季節の風物詩として定着している。お座敷列車が人気を博した最初は1980年代のことだった<sup>6,0</sup>が、全国各地の三セク鉄道のユニークなイベント列車人気<sup>6,1</sup>に触発されたのか、大手の近鉄が今年の遷宮に合わせて伊勢参宮用にサロンに改造した特別仕様車を走らせる計画だという<sup>6,2</sup>。鉄道は地域の「足」から「名物」になりつつある。

廃線も観光資源である。鉄道遺産（橋梁、トンネルなど）<sup>6,3</sup>として再発見された旧中央線愛岐トンネル群の公開イベントは、回を重ねる毎に参加者を増やしている<sup>6,4</sup>し、旧神岡鐵道のレールマウンテンバイクは、文字通り全身で「列車気分」を味わえる廃線ならではのおもしろさで全国的に知られるようになってきた<sup>6,5</sup>。

ところで、鉄道展はなぜ人気があるのだろうか。それはノスタルジーを喚起させるから<sup>6,6</sup>ではないかとふと気づいた。「懐かしさ」イメージは博物館の大事な演出メソッドだ<sup>6,7</sup>。これまでも、そのブームが数度あった。県政100周年を記念して各地で県立博物館が開館した3～40年前は、農具展示が郷愁を誘って人気があった。当時の来館者には稲作を実体験した人たちが多く、展示は「貧しい当時」と「豊かな今」を実感させたのではないと思う。最近、博物館業界でブームになったのが

「昭和」だった。ここ数年、改修時期を迎えた少なからぬ博物館の常設展リニューアルで、1950年代を再現した昭和コーナーができた。10年前には収集がためらわれた昭和時代の生活道具は、いまや、博物館資料として大きな位置を占めている。そして、そのつぎの波が「鉄道」なのだろうか。「もう一度乗りたい」「懐かしいローカル線」が走る「失われた風景」は、旅雑誌から展示会場へと舞台を移しつつある。

こうした流れの中で、展覧会以外の博物館等の取り組みをざっと紹介すると、昨年、三重県立博物館では、サポートスタッフ（ボランティア）による3年間の県内軽便鉄道のフィールドワークの成果をまとめた<sup>6,8</sup>。局地交通網について、現路線の試乗調査のほか、史資料の掘り起こしや廃線跡の踏査、古老からの聞き取りなど、住民自らが足で調べた成果から、地域史に大きな位置を占める鉄道の姿が浮かび上がる。鉄道を旅客や貨物だけでなく、さまざまなイメージを運ぶ「メディア」ととらえた関西学院大学先端社会研究所では、関西地方の私鉄各社をテーマにした共同研究を実施、「関西私鉄文化を考える」（2011年10月1日 関西学院大学・西宮上ヶ原キャンパス）と題するシンポジウムを開催した。私鉄が育んだ沿線イメージなど、「私鉄文化」を学際的に検討して、今後、多くの知見を生みそうな期待を持った。ネットワーク大学コンソーシアム岐阜では、「学生による地域課題解決提案事業」の一課題「樽見鉄道と地域医療の連携及び鉄道存続・活性化施策に関する意識調査」<sup>6,9</sup>が同成果報告会（2011年12月10日 ネットワーク大学コンソーシアム岐阜・岐阜駅サテライト教室）でグランプリ（1位）を受賞している。

これまでの鉄道史が関心を寄せていた政治経済史的な分野から、今後は、存廃を中心とする「鉄道問題」など、より社会的な関心へと裾野が広がり始めているのはまちがいない。

大都市圏と地方都市の住民のライフスタイルは、近年、その差違を大きくしている。通勤電車体験は、地方では珍しくなった。日常的な鉄道乗車体験は、それほど希少になってしまったのだ。筆者の経験からも、地方都市に住む人は、1年に数回しか鉄道に乗らない人が大半ではなかろうかと思う。地方では、鉄道はもはや身近な存在ではなくなってしまったのである。非日常を演出するツアーやイベント列車が、むしろ、鉄道イメージの多くを占めるようになってきている。それでも、旅行や帰省でローカル線に乗った記憶はあって、「昭和」の気分には浸らせてくれたりもする。鉄道は、タイムカプセルのような存在になってしまったのかもしれない。とまれ、今後も、

「鉄道」の往く末に注目していくつもりである。

註

<sup>1</sup> 同館ホームページ  
<http://www.railway-museum.jp/press/pdf/400.pdf>

<sup>2</sup> 「名古屋のリニア・鉄道館、50万人突破 開館121日で」  
 (朝日新聞2011年7月29日)  
<http://www.asahi.com/national/update/0728/NGY201107280031.html>

<sup>3</sup> 「自由席(コラム)／産業観光と製造業」中日新聞2011年11月5日 pp.8

<sup>4</sup> 「国鉄」とは厳密には公共企業体「日本国有鉄道」の略だが、本稿では、とくに断りのない限り、政府によって建設・運営された鉄道をいう。また、官設鉄道に対する私設鉄道は「民鉄」(民営鉄道)などの呼称もあるが、ここでは「私鉄」に概ね統一した。

<sup>5</sup> 「未完成のまま計画が消滅した鉄道」(草町義和(2011)、pp.Ⅱ)のことで、私鉄の免許失効路線や国鉄の予定線など。

<sup>6</sup> 前掲3

<sup>7</sup> なお、本稿は旅客輸送を担う鉄道を主たる対象とし、貨物輸送については、後に掲げる路線図以外に、原則として触れていない。

<sup>8</sup> 三木(1999)によれば「局地規模の地域交通体系内部で完結する鉄・軌道輸送機関」(pp.19)と定義される。

<sup>9</sup> 同会ホームページ  
<http://www.jrc.gr.jp/aboutus/index.htm>

<sup>10</sup> 為国(1997)。  
 なお、三木(2009) pp.4によれば、いずれも2007年現在で前者3,500人・後者270人。

<sup>11</sup> 野田・青木・原田・老川(1986)などを参照。  
 本書は鉄道史学会の設立に際し、大学でテキストとしての使用を想定して編集されている。

<sup>12</sup> 青木(2008a) pp.145-158に局地的鉄道史研究の事例と方法が詳しい。地域社会と鉄道の関係性を探る「ミクروسケール鉄道史」を「学際的・総合的な鉄道史」とし、さらにデータベース化とその分析をいう「メソスケール鉄道史」を提唱している。

<sup>13</sup> 武知(1994)のほか、三木(2009)など。

<sup>14</sup> 三木(1999)のほか、青木(2006)では、北恵那鉄道と神岡鉄道が考察の対象となっている。

<sup>15</sup> 中村(1998) pp.1-3

<sup>16</sup> 鉄道史学の観点から県内の私鉄を対象にした考察に、青木(1977)、青木(1969)、清水孝治(2007)、清水孝治(2006)、関谷(2010)、関谷(2009)、関谷(2006)などがある。

<sup>17</sup> 青木(2008a) pp.152-153

<sup>18</sup> 野田(1980) pp.48-49

<sup>19</sup> 老川(2008) pp.97など。

<sup>20</sup> 坂東紀喜(2003)、幻の鉄道について (関ヶ原の歴史148、2003.10)

<sup>21</sup> 神崎(1984) pp.23-27  
 また、小風(1997)によれば、鉄道と海運を連絡し日本海側最大の港湾だった敦賀港は、阪神・中京の二大後背地を擁する本州横断ルートの起点として機能し、陶器は京都・大阪・近江・加賀・美濃・尾張から敦賀へ移入されていたようすが知られる(pp.145)。

<sup>22</sup> 老川(2008)

<sup>23</sup> 国鉄諮問委員会意見書意見書により、「使命を終えた」とされたローカル線。いわゆる「赤字83線」で、県内の2路線は廃止を免れたものの、国鉄分割民営化に際し、廃止対象路線である第一次または第二次特定地方交通線(国鉄再建法)に選定され、第三セクター鉄道に転換している。所澤(2002)。

<sup>24</sup> 関谷(2006)

<sup>25</sup> 広岡(2008) pp.112  
 寺田(2001)によると、平成13年(2001)時点で、営業キロが私鉄第2位ながら、輸送人員は大手私鉄では最も少なく、これは明治以来繰り返された鉄軌道の統合により、モーターゼーションと過疎化の進む閑散路線が多いため。

<sup>26</sup> 清水孝彰(2011)

<sup>27</sup> 連載「廃線の瀬戸際 経営難の樽見鉄道」上・中・下(中日新聞2010年11月11日pp.18、11月12日pp.19、11月13日pp.22)など。直近では、「樽見鉄道支援を継続 本巣市方針13年度以降も存続へ」(岐阜新聞2011年12月8日 pp.1)と報じられている。

<sup>28</sup> 新春知事インタビュー「リニア駅 産業観光の拠点に」(中日新聞2012年1月3日 pp.16)

<sup>29</sup> 青木(1977)によれば、中央線の誘致運動の一環として3府4県(東京・大阪・京都・愛知・岐阜・兵庫・神奈川)の窯業業者が、共同で貴衆両院議長へ請願書を出している。業種によっては地域を越えた協力体制も取り得たのである。

<sup>30</sup> 松下(2005) pp.30

<sup>31</sup> 鉄道敷設法の場合、官設すべき予定線33線を第2条に掲げ、うち第1期(12年以内)に建設すべき路線を第7条に再掲したので、まずは第2条に盛り込まれるべく、つぎには第7条に挙げられるべく運動しなければならなかった(松下(2005) pp.54)。鉄道期成同盟会の圧力活動が知られるが、この議員団体に岐阜県関係者は参加しておらず、のち、鉄道同志会の長野県選出議員が飛騨線について活動している(同pp.79)。

<sup>32</sup> 但し、官設鉄道拡張と既存私鉄の買収による鉄道国有化を提唱した井上勝鉄道庁長官「鉄道政略に関する議」(1891年)提出後には、第1次鉄道熱において当初計画されていた私鉄事業が1890年恐慌で停滞・頓挫したために、国有化による鉄道速成へと方針転換する動きもあった。松下(2005) pp.28参照。

<sup>33</sup> 河野(1996)、河野(1998)などを参照。但し、河野(1996)に「関東大震災で焼失のため大正以前の文書の現存が少ない」云々とあるのは、青木(2008a) pp.60によれば現存状況から誤り。  
 なお、国立公文書館には下記の岐阜県関係文書が所蔵されている。(同館HPデジタルアーカイブより作成)

文 書	請 求 番 号	年 月 日
北濃鉄道・昭和29年	本館 3A-013-05 昭和47運輸00570100	昭和28年12月23日
北濃鉄道免許状返納ノ件	本館 3A-013-05 昭和47運輸00570100	昭和29年1月26日
鉄道免許・北濃鉄道・大正13年～昭和17年	本館 3B-014-00 平12運輸01963100	大正13年-昭和17年
第十門・私設鉄道及軌道・三 軽便鉄道・武芸軽便鉄道株式会社・失効 大正2年～大正4年	本館 3A-013-02 昭和47運輸00202100	大正2年-大正4年
軽便鉄道敷設免許ノ件	本館 3A-013-02 昭和47運輸00202100	大正2年7月1日
鉄道敷設願書中訂正ノ件	本館 3A-013-02 昭和47運輸00202100	大正2年7月29日
工事施工認可申請期限延期ノ件	本館 3A-013-02 昭和47運輸00202100	大正3年4月22日

発起人地番更正届	本館 3A-013-02 昭和47運輸00202100	大正3年6月12日
発起人追加及脱退ノ件	本館 3A-013-02 昭和47運輸00202100	大正3年6月18日
定款変更届	本館 3A-013-02 昭和47運輸00202100	大正3年8月14日
工事施工認可申請二関シ照会ノ件	本館 3A-013-02 昭和47運輸00202100	大正3年8月26日
起業目論見書変更ノ件	本館 3A-013-02 昭和47運輸00202100	大正3年9月8日
工事施工認可申請期限延期ノ件	本館 3A-013-02 昭和47運輸00202100	大正3年10月6日
免許状及命令書返納ノ件(官掲)	本館 3A-013-02 昭和47運輸00202100	大正4年6月21日
鉄道省鉄道敷設並附帯工事外三件 土地収用法ニ依ル事業認定ノ件	本館-2A-014-00 纂01727100	大正14年7月10日
岐阜県大垣市長道路新設外一件 土地収用法ニ依ル事業認定ノ件	本館-2A-014-00 纂01792100	昭和2年4月11日
名岐鉄道、各務原鉄道会社合併の件	本館-3B-014-00 平12運輸01567100	昭和10年3月26日
各務原鉄道を合併実施及合併増資 並各務原鉄道解散登記済届	本館-3B-014-00 平12運輸01567100	昭和10年4月27日
鉄道免許・名古屋鉄道(元各務原鉄道)1 大正12~15年	本館-3B-014-00 平12運輸01637100	大正12年-昭和1年
鉄道免許・名古屋鉄道(元各務原鉄道)2 昭和2~10年	本館-3B-014-00 平12運輸01930100	昭和2年-昭和10年
名岐鉄道、各務原鉄道会社合併の件 (認可書類は名古屋鉄道「巻13」に在リ)	本館-3B-014-00 平12運輸01930100	昭和10年3月26日
各務原鉄道を名岐鉄道に合併	本館-3C-028-00 昭48建設77500060	昭和10年2月28日
第十門・地方鉄道及軌道・二 地方鉄道・中濃鉄道・失効 大正十三年~昭和二年	本館-3A-013-03 昭47運輸00269100	大正13年-昭和2年
飛騨鉄道敷設速成ノ件(岐阜県大野郡高 山町長上木甚四郎外十六名呈出)	本館-2A-029-00・請 願00058100	大正1年3月18日
名山鉄道ノ義二付愛知県知事ヘ照会ノ件	本館-3A-013-04・昭 47運輸00461100	明治32年04月10日

<sup>34</sup> 工部省鉄道寮(のち工部省鉄道局)1871-85→内閣鉄道局  
1885-90→内務省鉄道庁1890-92→通信省鉄道庁(のち通信  
省鉄道局)1892-97→通信省鉄道作業局(のち帝国鉄道庁)  
1897-1907→内閣鉄道院1908-20→鉄道省1920-43→運輸  
通信省1943-45→運輸省1945-2001(日本国有鉄道1949-)  
→国土交通省2001-

なお、文書名については、監督省庁の名称変遷にかかわら  
ず「鉄道省文書」で統一して呼んでいる。

<sup>35</sup> 青木(2008a) pp.58

<sup>36</sup> 他県の事例では、西藤(1984)が奈良県の行政文書から私  
鉄会社毎にまとめている。

<sup>37</sup> 大塚(2006a)、大塚(2006b)

<sup>38</sup> 伊藤雅彦・星野真太郎・石野哲(2000)、河野(1996)など。

<sup>39</sup> 河野(1996) pp.30、表1

本稿に関する数値を転記すると、下記の通り。

※府県名(鉄道数、総延長/km) 岐阜(8、142.2)、東  
京(102、4056.7)、千葉(16、446.6)、茨城(14、  
326.7)、大阪(52、1677.9)、兵庫(29、674.8)、  
京都(18、442.4)、奈良(26、439.6)、和歌山(13、  
226.6)、愛知(36、639.8)、静岡(20、593.1)、長野  
(9、213.3)、三重(5、230.9)

<sup>40</sup> 河野(1996) pp.31、a~gを適宜整理、表記を改めて、a'  
~g'とした。

<sup>41</sup> 鉄道国有法では「一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道」(第1  
条)のみ私鉄の免許が認可された。

<sup>42</sup> 野田(1980) pp.74では、6社の競争出願となった舞鶴鉄道  
などの事例を挙げている。

<sup>43</sup> 青木(1977)

このとき、中央線駅立地候補となった多治見は、計画路線  
と中央線との直接連絡を拒むなど、地域間で利害の衝突が  
あったという。

<sup>44</sup> ちなみに国鉄未成線は下表のとおり。

線区	全区	未成区	年代	備考
中央線	八王子/御殿場~甲府 ~下諏訪~伊那郡/西 筑摩郡~名古屋	伊那郡~名古屋	未着工	
松本高山 線	岐阜/松本~高山~富 山	松本~高山	1892鉄道敷設法 1922改正鉄道敷設法	アルピコ交通上高地線 中部山岳地帯を横断し信州と 飛騨を短絡する路線 安房峠越え
信濃線	神岡~松本		1969請願 未着工 1922改正鉄道敷設法	愛知環状鉄道線
岡多線	岡崎~挙母~多治見	瀬戸~多治見	未着工	岡崎~挙母~瀬戸~多治見の うち岡崎~瀬戸は名古屋外環 状鉄道の一部として敷設
尾州線	多治見~長瀬~大原~ 西尾~林~池ノ内~文 津~小牧町~名古屋	今瀬~太田 多治見~長瀬~大 原	未着工	中央線ルートの小牧経由
中津川線 (飯呂線)	飯田~中津川	飯田~下呂	1922改正鉄道敷設法 1967着工、1980中止	南信飯田より中津川を経て中 央線で名古屋に連絡 恵那山麓をとり神坂峠越え
下呂線 (中呂線)	中津川~下呂	中津川~下付知 下付知~付知 付知~下呂	1922改正鉄道敷設法 1924開業、1978廃止 未着工 1957調査線	北恵那鉄道線中呂線(未成線) 東濃と飛騨の短絡路 北恵那鉄道を転用予定
越美線	美濃太田~福井	北濃~九頭竜湖	未着工	越美北線と越美南線(長良川 鉄道)を接続
養老線	桑名~大垣/垂井	桑名~大垣/垂井	1894計画	
	大垣~大野(福井県)~ 金沢	樽見~大野~鶴来	1922改正鉄道敷設法 未着工	樽見鉄道樽見線・京福電鉄越 前本線・北陸鉄道金名線・北 陸鉄道石川線
	四日市~関ヶ原~木ノ 本		1922改正鉄道敷設法	三岐鉄道三岐線

利益誘導型政治の典型と目される改正鉄道法はもちろん、  
鉄道敷設法においても、複数の比較線やすぐには建設の目処  
のたない第2期予定線を法案に明記することで、各地で鉄  
道実現の期待感を煽ることになった(松下(2005) pp.88)  
ものの、表にみるように、これらの路線の多くは、結局は、  
ドリームプランに終わってしまったのである。

上記を含む改正鉄道敷設法別表150路線の敷設状況につい  
ては、三宅(2007)が詳しい。

<sup>45</sup> 片岡(2006) pp.97

<sup>46</sup> 原田・小池・青木・宇田(1986) pp.20

<sup>47</sup> 事実、明治末~大正初期には、鉄道敷設の地域的偏差が経済  
格差をもたらした。(老川(2008) pp.iv)

<sup>48</sup> 清水孝治(2007) pp.176

<sup>49</sup> 清水孝治(2006b) pp.57

<sup>50</sup> 乗りつぶしオンライン<http://www.noritsubushi.org/>

<sup>51</sup> 国鉄・JR線路名称一覧(Wikipedia記事)

[http://ja.wikipedia.org/wiki/  
%E5%9B%BD%E9%89%84%E3%83%BBJR%E7%B7%9A%E8%](http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%9B%BD%E9%89%84%E3%83%BBJR%E7%B7%9A%E8%B7%AF%E5%90%8D%E7%A7%B0%E4%B8%80%E8%A6%A7)

[B7%AF%E5%90%8D%E7%A7%B0%E4%B8%80%E8%A6%A7](http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%90%8D%E7%A7%B0%E4%B8%80%E8%A6%A7)

<sup>52</sup> 所澤(2002) pp.219

<sup>53</sup> 「鉄道本ブームの源流」(週刊東洋経済2009年7月4日

pp.94-95)

「『読み鉄』満足の新書次々」(岐阜新聞2010年8月25日

pp.8)も参照。

<sup>54</sup> 岐阜県林政部県産材流通課(2007)、pp.6

<sup>55</sup> 「リニア建設 中間駅、JRが全額負担 岐阜など6県に提  
示/古田知事 方針転換を評価」(岐阜新聞2011年11月22

日 pp.1)など。

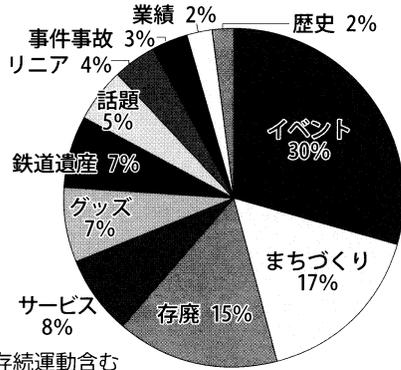
<sup>56</sup> 「社説 県土の発展、鍵握るリニア」(岐阜新聞2011年7  
月19日 pp.4)など。

<sup>57</sup> 「手順緩急 リニア前進/2011中部企業の年越し JR東  
海」(中日新聞2011年12月28日 pp.8)

<sup>58</sup> 川島令三(2007) pp.1

<sup>59</sup> 2010年4月1日~2011年1月5日現在で、県内鉄道関係記事  
は292件、内訳は下記の通りであった。なお、調査対象は岐  
阜新聞・中日新聞(いずれも岐阜県版・中濃版)で、県外鉄  
道記事は除いた。ちなみに、県外記事で多かったのは、和歌  
山電鐵の三毛猫たま駅長、三陸鉄道の復興などであった。

記事	件数
イベント	86
まちづくり	48
存廃	45
サービス	22
グッズ	21
鉄道遺産	20
話題	15
リニア	12
事件事故	10
業績	7
歴史	6
	292



※「まちづくり」には存続運動含む

<sup>60</sup> 武内（1987）等によると、イベント列車の嚆矢は、昭和7年（1932）に名岐鉄道（名鉄前身）が運行した下呂温泉行の半畳敷き電車（笠井（2003）pp.16-17も併せて参照）。戦後は、昭和35年（1960）に国鉄が畳敷きに改造した車両を走らせている。以降、分割民営化まで和風のお座敷列車が主流であったが、同58年（1983）にサロン客車が登場している（南（1987）pp.127も合わせて参照）。関（1986）など、この時期に関連書籍の刊行が相次ぐことから、サロンカーがブームであったようすがうかがえる。

<sup>61</sup> 「地方鉄道、存続への取り組み」（週刊東洋経済2011年3月5日 pp.84-90）  
 「どっこい生きてる地方の中小私鉄／カネがなくても知恵と工夫で支える地域の足」（週刊東洋経済2009年7月4日 pp.56-60）  
 「地方鉄道が震源地／過熱する鉄道ブームの現場」「経営厳しくてもファンは殺到／廃線なんてありえない！ 地方鉄道生き残りのあの手この手」（週刊東洋経済2009年4月19日 pp.102-107）

<sup>62</sup> 「ツアー専用車お披露目／近鉄 カーペット敷き、バー設置」（中日新聞社2011年12月16日pp.11）

<sup>63</sup> 三宅（2009）など。

<sup>64</sup> 「『地域の宝』の魅力発信 埋もれた遺産にスポット」（中日新聞2011年6月22日 pp.23）

<sup>65</sup> 「やっぱり乗物がおもしろい67／レールマウンテンバイク レールと景色と体力と」（JAFMate 2010年12月号 pp.40）

<sup>66</sup> 「列車や飛行機 引退ツアー盛況」（岐阜新聞2011年8月8日 pp.2）では、老朽化で新型車両に切り替えられる旧国鉄時代のJR旧型特急用車両等の乗車ツアーが、「思い出の車両」に愛着を懐くファン心理にヒットしていることを報じている。

<sup>67</sup> ヒュンイル（2010）

<sup>68</sup> 三重県立博物館・三重県立博物館サポートスタッフ民俗グループ（2011）

<sup>69</sup> 岐阜工業高等専門学校都市交通研究室によるホームページ <http://www.tarutetsu.net/>

※なお、註のホームページは、いずれも2012年1月6日17:15閲覧可能であった。

引用文献

青木栄一（2008a）、交通地理学の方法と展開、古今書院  
 青木栄一（2008b）、鉄道の地理学 鉄道の成り立ちがわかる 事典、WAVE出版  
 青木栄一（2006）、日本の地方民鉄と地域社会、古今書院  
 青木栄一（1977）、東濃地方における鉄道網の形成（東京学

芸大学紀要 3部門社会科学 28、1977.1）  
 青木栄一（1969）、第一次産業における局地鉄道の建設 地主金融資本の役割を中心として（歴史地理学紀要 11、1969.7）  
 伊藤雅彦・星野真太郎・石野哲（2000）、「鉄道省文書」所蔵個所一覧（宮脇俊三（2000）、鉄道廃線跡を歩くⅦ、JTB）  
 老川慶喜（2008）、近代日本の鉄道構想、日本経済評論社  
 大塚清史（2006a）、4枚の線路平面図 幻の中濃軽便鉄道（上）（博物館だより（岐阜市歴史博物館）63、2006.8）  
 大塚清史（2006b）、4枚の線路平面図 幻の中濃軽便鉄道（下）（博物館だより（岐阜市歴史博物館）64、2006.12、）  
 笠井雅直（2003）、両大戦間期の下呂温泉と鉄道網の発達 温泉観光ブームの創出（名古屋学院大学論集 社会科学篇 40-1、2003.7）  
 片岡豊（2006）、鉄道企業と証券市場、日本経済評論社  
 川島令三（2007）、図解 新説 全国未完成鉄道路線、講談社  
 神崎宣武（1984）、わんちゃ利兵衛の旅 テキヤ行商の世界、河出書房新社  
 岐阜県林政部県産材流通課（2007）、岐阜県の「木づかい」読本、岐阜県  
 草町義和（2011）、鉄道未完成路線を往く、講談社ビーシー  
 河野敬一（1998）、昭和戦前期までの鉄道関係公文書について 運輸省所蔵公文書を中心として（北の丸（国立公文書館）30、1998.3）  
 河野敬一（1996）、大正・昭和戦前期における鉄道敷設申請却下について 国立公文書館蔵「鉄道省文書」にみる地方鉄道建設の動向（北の丸（国立公文書館）28、1996.3）  
 小風秀雅（1997）、鉄道敷設の進展と物流 本州横断鉄道ルートと敦賀港（高村直助編（1997）、明治の産業発展と社会資本、ミネルヴァ書房 に所収）  
 清水孝治（2007）、1900～1910年代の岐阜県美濃地域における基盤整備の展開 民間資本による鉄道・電気事業とその推進者に着目して（文学研究論集（明治大学大学院）27、2007.9）  
 清水孝彰（2011）、地方鉄道に関する全国的状況と秋田内陸戦の取組みについて（大穂耕一郎（2011）、秋田内陸線、ただいま奮闘中！、無明舎出版 に所収）  
 清水孝治（2006a）、大正期の岐阜県可児郡における東濃鉄道の建設推進者の特性 地域産業発達との関連から（人文地理 58-2、2006.4）  
 清水孝治（2006b）、明治・大正期の岐阜県大垣における産業振興の展開（駿台史学 128、2006.8）  
 関崇博（1986）、イベント列車、保育社  
 関谷次博（2010）、地方交通建設過程に見るフリーライダー問題の起源（研究紀要（中京学院大学経営学会）17-2、2010.3）  
 関谷次博（2009）、地方公共交通の持続可能性についての一断章 東濃・西濃地域の鉄道史から（研究紀要（中京学院大学経営学会）16-1・2、2009.3）  
 関谷次博（2006）、地域の社会資本整備 高度成長期における路面電車廃止論議をめぐって（研究紀要（中京学院大学経営学会）14-1・2）  
 武内豊（1987）、イベント列車のあゆみ（南正時（1987）、JR夢列車、大正出版 に所収）

- 武知京三（1994）、近代日本と地域交通 伊勢電と大軌系  
（近鉄）資本の動向、臨川書店
- 為国孝敏（1997）、鉄道史学会の活動状況（土木学会土木史  
研究委員会ニュースレター 5、1997.4）
- 寺田裕一（2001）、名古屋鉄道 竹鼻線・八百津線（鉄道  
ジャーナル 35-10、2001.10）
- 所澤秀樹（2002）、鉄道地図の「謎」、山海堂
- 中村尚史（1998）、日本鉄道業の形成 1869～1894年、日  
本経済評論社
- 西藤二郎（1984）、明治・大正期の奈良県を中心とする鉄道  
敷設運動 未成線を中心として（京都学園大学論集 13-2、  
1984.12）
- 野田正穂（1980）、日本証券市場成立史 明治期の鉄道と株  
式会社金融、有斐閣
- 野田正穂・青木栄一・原田勝正・老川慶喜（1986）、日本の  
鉄道 成立と展開、日本経済評論社
- 原田勝正・小池滋・青木栄一・宇田正（1986）、鉄道と文化、  
日本経済評論社
- 広岡友紀（2008）、大手私鉄比較探見 西日本編、JTB
- ペイ・ヒュンイル（2010）、〈懐かしい故郷〉イメージの復  
元 植民地朝鮮の遺跡調査と観光（山田奨治（2010）、コ  
モンズと文化 文化は誰のものか、東京堂出版 に所収）
- 松下孝昭（2005）、鉄道建設と地方政治、日本経済評論社
- 三重県立博物館・三重県立博物館サポートスタッフ民俗グル  
ープ（2011）、三重の軽便鉄道 廃線の痕跡調査、三重県立  
博物館
- 三木理史（2009）、局地鉄道、塙書房
- 三木理史（1999）、近代日本の地域交通体系、大明堂
- 南正時（1987）、JR夢列車、大正出版
- 三宅俊彦（2009）、旅してみたい日本の鉄道遺産、山川出版  
社
- 三宅俊彦（2007）、「改正鉄道敷設法」別表の150路線と、そ  
の後の推移（ヴァイトゲン社編（2007）、図説 鉄道路線は  
こうして生まれる、学習研究社 に所収）