

鉄道の維持存続のための  
地域経済活性化

——谷汲鉄道の事例——

関 谷 次 博

神戸学院経済学論集

第55巻 第4号 抜刷

令和6年3月発行

# 鉄道の維持存続のための 地域経済活性化

——谷汲鉄道の事例——

関 谷 次 博

## はじめに

鉄道が地域経済活性化に資するものとして、明治維新以後、地方では積極的な鉄道敷設、ならびにその運動がおこなわれたことは良く知られている。鉄道院が1916年に編纂した『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』はその集大成であった。<sup>(1)</sup>ところが、こうしてできた地方の鉄道は今や地域経済活性化に寄与するどころか、活性化の足を引っ張る負の遺産と見られるケースが数多い。

歴史をたどれば、鉄道は近代化の象徴であった。したがって、近代化の波に遅れまいとする地方では、鉄道敷設に動くことが普遍的な行動パターンであった。こうした時代の鉄道敷設運動を研究した松下孝昭は、鉄道敷設を実現するために地方がいかに取り組んだのかを体系的に記している。<sup>(2)</sup>こうした地方鉄道が各地で敷設されるようになった契機は、軽便鉄道の免許が得やすくなったことであり、軽便鉄道を山間僻地に敷設すれば地域経済が活性化されると考えられた。すなわち、鉄道が地域経済活性化の一手段として用いられるようになったのである。<sup>(3)</sup>

---

(1) 鉄道院編『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』、1916年（商品流通史研究会編『近代日本商品流通史資料』第12巻、日本経済評論社、1979年、に所収。）

(2) 松下孝昭『鉄道建設と地方政治』日本経済評論社、2005年

(3) 老川慶喜『埼玉鉄道物語』日本経済評論社、2011年、の第8章「国有化後の軌道と軽便鉄道」

## 鉄道の維持存続のための地域経済活性化

ところで、近年の研究では、経済発展のモデルを西洋がたどった資本集約型のモデルのみならず、日本がそうであったように、アジア独自の労働集約型の発展のかたちを、もう一つの経済発展のモデルとして認識されるようになってきている。<sup>(4)</sup>私もそうした理解に賛同するが、現実には、日本の経済発展も西洋のように資本集約型に倣うことが最短の近道であると考えられた。したがって、地方における鉄道敷設はその最たるもので、鉄道を敷設することが当該地域の行く末を左右すると捉えられた。いわゆる「地域経済活性化のための鉄道敷設」である。こうした歴史の積み重ねはその後にも受け継がれ影響を及ぼし続けてきた。拙稿ではかつて1960年代の日本における路面電車廃止の過程を見たときに、車社会の影響といった一般的に理解されている要因も確かにあったが、路面電車をいつまでも持続させることは、先に路面電車を廃止した西洋に比べて時代遅れであるという見方があったことをもう一つの重要な要因とした。<sup>(5)</sup>以上では鉄道を事例に説明したが、言わばハコモノの建設をめぐる、明治維新の時代から西洋のモデルにならおうとする日本の近代化へのあこがれは変わっていないように感じられる。

以上のような理解から、本稿では、「地域経済活性化のための鉄道敷設」は、実は、鉄道を維持存続させるために同時に地域経済活性化を必要としたのではない、つまり「鉄道の維持存続のための地域経済活性化」という仮説を立てる。そうすることで、負の遺産と化した地方鉄道の問題についても、モータリゼーション化や沿線地域人口の減少といった今日的な要因よりも遡って、今に始まったことではなく、鉄道の計画・敷設の段階からすでに問題を孕んでいたのではないかと考える。そこで、地方鉄道の建設が盛んな当該期の実情を見ることで検証しようというものである。

こうした課題設定は、これまでの鉄道の発展史をかたちづくる主流の鉄道史

---

(4) 杉原薫『世界史のなかの東アジアの奇跡』名古屋大学出版会、2020年。

(5) 拙稿「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—」『中京学院大学研究紀要』第14巻第1・2合併号、2006年。

研究に対して真逆の衰退史をモデル化することになる。こうした研究にいち早く取り組んだのは三木理史であり、実は鉄道敷設の当初から衰退の過程をたどる問題をかかえていたのではないかと提起している<sup>(6)</sup>。また、本稿で事例とする谷汲鉄道について、当該地域の先行研究として出村の研究を、社寺参詣のための鉄道の先行研究として鈴木の研究をあげておく。もちろん、これら以外にも同様の括りでの先行研究は数多いが、先に挙げた本稿で設定する課題との関わりがあるものだけにとどめる。

出村嘉史の研究は都市計画の視点から、鉄道敷設にあたって政治の関わりを重視している<sup>(7)</sup>。論文の序文から、おそらく研究の契機は、現代の都市計画では機能しない地方鉄道がそもそもなぜ敷設されたのかという疑問からではないかと想像される。岐阜県内での旧美濃電気軌道線（後の名鉄）は今日全て廃止されているという事実を起点としているが、出村が、そこに衰退を孕む問題を意識していたかどうかまでは読み取ることはできなかった。直接批判するものではなく、共感を得るものとして本稿において少しでも前進させたい。鈴木勇一郎の研究は、鉄道が社寺参詣客を輸送するために敷設されたとして、大量輸送手段としての鉄道が成り立つには多くの人々が訪れる地である社寺とつながることを強調したユニークな研究である。そこで指摘されている内容は示唆に富んでいる点が多い。鉄道が社寺参詣のために敷設されたとすれば、そもそも地域住民の移動のために敷設されたわけでないことになる。そうなると、社寺参詣のための鉄道敷設でもあり、鉄道の維持存続のための社寺参詣という逆説的な捉え方もできる<sup>(8)</sup>。今日、地方鉄道の存廃を問う際に、鉄道が「地域住民の足」であることを強調されることが多いが、そもそもそうした役割を担ってこなかった鉄道が、社寺参詣といった大きな拠り所が失われつつあるなかで、地域

(6) 三木理史「大手民鉄における不採算路線の休廃止—名古屋鉄道における岐阜4線区廃止問題を事例に—」『奈良大学大学院研究年報』第28号，2023年。

(7) 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，2016年。

(8) 鈴木勇一郎『電鉄は聖地をめざす 都市と鉄道の日本近代史』講談社，2019年。

鉄道の維持存続のための地域経済活性化

住民の移動という需要を取り込もうとしているに過ぎないのではないだろうか。鉄道＝公共交通機関という当然視される捉え方自体を見直す必要がある。

本稿における資料は、これまでも先行研究等で用いられてきた鉄道省文書や営業報告書、県統計書を主として利用している。これまでに取り上げられなかった資料もあるのかもしれないが、そのことは新資料を発見したことを強調するものでなければ、それによって新事実を提示しようという意図もない。これまで、「地域経済活性化のための鉄道敷設」を目的として、その成立過程を追うために資料を利用したのに対して、成立過程のなかにすでに衰退の要因を孕んでいたのではないか、すなわち「鉄道の維持存続のための地域経済活性化」という仮説を立証するために資料を用いる。

## 第1章 西濃地域の鉄道建設のなかの谷汲鉄道

本稿が対象とする谷汲鉄道の路線は黒野～谷汲間であるが、終点の谷汲駅には谷汲山華嚴寺があり、そこへの参詣を目的とすれば、起点となる黒野駅がどこにつながるのかは、参詣客をどれほど広域から求めることができるかに関わってくる。そこで谷汲鉄道が敷設される以前から岐阜県美濃地方西部（西濃地域）に敷設された鉄道のなかで、谷汲鉄道と接続する鉄道会社の路線敷設の経緯を見ていく。以下は本稿に関連する西濃地域の鉄道の申請・開業等について略年表で示しておく。1922（大正11）年4月公布・施行鉄道敷設法の別表第74号に規定された「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」（現在の長良川鉄道）については実際に敷設されたのが戦後であるため、ここでは省略した。

1914（大正3）年3月、岐北軽便鉄道が忠節～北方間を開業

1914（大正3）年、揖斐軽便鉄道の北方～揖斐間の免許失効

1921（大正10）年11月、美濃電気軌道が岐北軽便鉄道を合併

1922（大正11）年5月、谷汲鉄道が黒野～谷汲間を申請

1926（大正15）年4月，谷汲鉄道が黒野～谷汲間を開業

1926（大正15）年4月，美濃電気軌道が北方～黒野間を開業

1928（昭和3）年12月，美濃電気軌道が黒野～掛斐間を開業

## 第1節 谷汲鉄道と接続する路線敷設史 谷汲鉄道前史として

### 1. 岐北軽便鉄道

以下は1911（明治44）年5月17日付で内閣総理大臣桂太郎宛に提出された岐北軽便鉄道の資料 No.1「<sup>(9)</sup>軽便鉄道敷設特許願」である。早田（忠節橋北詰）～北方町間の路線であるが、真桑村、段正村、席田村、七郷村、北方町はその沿線町村にあたる。それ以外の沿線町村とは離れた町村からの発起人も名を連ねているが、主として沿線地域住民が自らの地域利害との関わりのもと敷設を願い出たことがわかる。

### 資料 No. 1

私共今回岐阜県稲葉郡嶋村大字早田（忠節橋北詰）より同県本巣郡北方町字俵に至る間に於て軽便鉄道敷設仕度候間特許御認可被下度軽便鉄道法施行規則に従ひ別紙書類相添へ此段申請候也

岐北軽便鉄道株式会社創立発起人

岐阜県本巣郡真桑村 福田継治郎

岐阜県本巣郡真桑村 安藤為司

岐阜県本巣郡段正村 土川誠一

岐阜県本巣郡真桑村 江崎竹二

岐阜県本巣郡弾正村 堀金作

岐阜県武儀郡南武芸村 相宮音治郎

---

(9) 『鉄道免許・名古屋鉄道（元岐北軽便鉄道）全・明治45年～大正10年』に収録（国立公文書館所蔵【請求番号】平12運輸01561100）

## 鉄道の維持存続のための地域経済活性化

岐阜県本巣郡席田村 堀部松太郎  
岐阜県本巣郡席田村 堀部義徳  
岐阜県本巣郡北方町 西川文平  
岐阜市岩根町 篠田光次郎  
岐阜県山県郡葛原村 大西順治郎  
岐阜県武儀郡神淵村 中島兵左衛門  
岐阜県本巣郡真桑村 岡崎格郎  
岐阜県本巣郡七郷村 小島□二 (□は判読不能)  
岐阜県稲葉郡那加村 小野小野三  
岐阜市京町 山田永俊  
岐阜県山県郡谷合村 安藤武左衛門

以下は1914（大正3）年12月26日付の時の岐阜県知事島田剛太郎が内閣総理大臣大隈重信に宛てた岐北軽便鉄道に関する資料 No. 2「<sup>(10)</sup>軽便鉄道敷設の件」の内容である。岐北軽便鉄道について終点の北方からさらに黒野まで延伸する旨の出願がなされている。同路線については、先に揖斐軽便鉄道が免許を受けた路線であるが、この工事がすすまないうちに失効となったため、これを岐北軽便鉄道によって引き継がれたとの説明がされている。

このことから、岐北軽便鉄道にとっての目的はやはりその終点である北方町の新興であったと捉えることができる。北方町は「旅客の交通物資の交流甚だ頻繁」であったと説明されているように、西濃地域では随一の商業地であった。そうした地域の移動の利便を促進すべく鉄道を敷設するというのは「地域経済活性化のための鉄道敷設」であったと、鉄道の役割をそう位置づけることができる。そして、その先の路線について当初は揖斐軽便鉄道が担っており、同社の免許が失効したことで、それを引き継ぐことになって延伸したという経緯と

---

(10) 前掲『鉄道免許・名古屋鉄道（元岐北軽便鉄道）全・明治45年～大正10年』に収録。

なる。

## 資料 No. 2

岐北軽便鉄道株式会社より同会社線の終点たる本巣郡席田村大字加茂地内より揖斐郡大野村大字黒野字炎治場に至る間軽便鉄道敷設之義別紙の通出願に付調査候処同線路は曩に揖斐軽便鉄道株式会社発起人安藤為司外九名に免許相成候線路の一部に有之候然るに同発起人等は御指定の期限内に工事施行認可申請をなさざりし為め免許の効力を失ひたるに依り岐北軽便鉄道株式会社に於て延長敷設せんとするものに有之工事完成の上は一般交通上の便利少なからざる義と認め候間御許可相成候様致度此段及副申候也

## 2. 揖斐軽便鉄道

次に、岐北軽便鉄道に先んじて北方町～黒野間の免許を受けた揖斐軽便鉄道について、それが計画された目的について見てみよう。

以下は、1912（大正元）年8月17日付で岐阜県知事薄定吉宛に揖斐軽便鉄道の創立発起人たちによって提出された資料 No. 3「軽便鉄道敷設免許願 進<sup>(11)</sup>達願」である。その内容には真桑村から大野村（黒野）、さらには清水村を経て揖斐町に至る路線が記されている。揖斐軽便鉄道の元々の免許は揖斐町まで伸びていたことがわかる。

## 資料 No. 3

私共今般揖斐軽便鉄道株式会社を設立し岐阜県本巣郡真桑村大字上真桑字八又より同県揖斐郡大野村西郡村清水村を経て同県同郡揖斐町字下町に至る間に軽便鉄道を敷設し貨物の運輸一般交通の便益を増進致度別紙之通出

---

(11) 『第十門・私設鉄道及軌道・三、軽便鉄道・揖斐軽便鉄道株式会社・大正元年～大正三年』に収録（国立国会図書館デジタルアーカイブにて公開【請求番号】昭47運輸00180100）



鉄道の維持存続のための地域経済活性化

願仕候間何卒速に御進達被成下度此段発起人連署を以て奉願上候也

さらに興味深い点として、以下の岐阜県知事薄定吉から内閣総理大臣西園寺公望宛に出された資料 No. 4「軽便鉄道敷設免許願進達に付副申」によれば、岐北軽便鉄道の路線と揖斐軽便鉄道の路線とは「糸貫川を隔てて数丁の距離」とあるように、糸貫川に阻まれて接続していなかった。おそらく橋脚を架ける費用上の問題があったのではないかと想像されるが、両路線が直接には接続しない個別の路線であったことになる。

#### 資料 No. 4

県下本巣郡真桑村大字上真桑字八又より揖斐郡揖斐町字下町に至る間軽便鉄道敷設の義揖斐軽便鉄道株式会社発起人安藤為司外九名より別紙の通願出に付調査候処起点地は明治四十五年三月三十日岐北軽便鉄道株式会社発起人等へ許可相成候線路の終点たる本巣郡北方町字俵とは糸貫川を隔てて数丁の距離に過ぎず候へば本願許可相成候上は前者と共に地方の運輸交通上に与ふる便利益し少からざるべく認め候別紙進達此段副申候也

さらに資料 No. 5「揖斐軽便鉄道工事延期申請書」<sup>(12)</sup> 19014（大正3）年2月4日付によれば、揖斐軽便鉄道が岐北軽便鉄道の「異名体」や「第二工事」と称されており、岐北軽便鉄道が揖斐への延伸を図り揖斐軽便鉄道の名で請願したとある。こうした路線網の拡充は、「地域経済活性化のための鉄道敷設」であったという捉え方もできる一方で、鉄道経営を成り立たせるための広域路線網の形成というようにも見てとれる。

#### 資料 No. 5

---

(12) 前掲『第十門・私設鉄道及軌道・三、軽便鉄道・揖斐軽便鉄道株式会社・大正元年～大正三年』に収録。

抑も揖斐軽便鉄道は岐北軽便鉄道株式会社の異名同体にして当時岐北軽便鉄道株式会社は株式募集中にて未だ社団法人たるの資格を供へざる折柄發起人等凝議し此の期をして揖斐郡揖斐町に至る軽便鉄道の敷設を請願することに決し揖斐軽便鉄道と称し其筋に請願したり幸に御庁許を仰ぎたる次第に候依て揖斐軽便鉄道は岐北軽便鉄道の第二工事たる義に候

岐北軽便鉄道は大正元年八月二十一日創立總會を開き同年十一月工事施行認可を申請し同二年六月三日認可を得爾來専心其の業を励み来る三月中旬旬を期し成功せんとし献心的進捗中に御座候今や株式募集せんとするも一は財界の不振に連し加ふるに岐北鉄道開通の時運に達せず地方民としては種々なる憶測に感惑し岐北軽便鉄道の株主として払込みにのみ汲々たる折柄なれば今一期の御延期を願ひ一面には岐北鉄道開通の暁きを衆目運輸交通の利弁及び利害得失を自から内心氷解せしめ而して第二たる揖斐鉄道の経営に衆諸一団となり喜悅以て運行するは地方事業たるものの秩序と確信仕り候間茲に次第を具し御憐察を仰ぎ延期の御許可を請ふ以所なり

### 3. 美濃電気軌道

当初は岐北軽便鉄道が揖斐軽便鉄道の路線も建設する予定であったが、岐北軽便鉄道による工事がなかなかすすまないなか、同路線の敷設工事に美濃電気軌道が乗り出すことになった。以下は、美濃電気軌道社長の福田継治郎が鉄道大臣元田肇宛に提出した資料No. 6「黒野揖斐間地方鉄道免許申請書」<sup>(13)</sup> 1921（大正10）年7月12日付である。元々は岐阜市内の路線を拡充していた美濃電気軌道にとって郊外路線への延伸は広域路線網を形成することにつながる。そこで「交通は頗る不便」な未開の地であった西濃地方へと路線を伸ばし、岐北軽便鉄道が免許をもつ北方町～黒野間の路線と接続し、遅々としてすすまない岐北軽便鉄道の黒野～揖斐間の建設についても、美濃電気軌道が岐北軽便鉄道を

(13) 『鉄道免許・名古屋鉄道（元美濃電気軌道）2・大正6～10年』に収録（国立公文書館所蔵【請求番号】平12運輸01557100）

鉄道の維持存続のための地域経済活性化

合併して工事をすすめることとなった。

#### 資料 No. 6

岐阜県下の中心たる岐阜市と県下西方の揖斐郡方面との交通は頗る不便の感を抱懐致居候に処曩に岐北軽便鉄道株式会社に於ては本巢郡北方町より揖斐郡大野村黒野迄地方鉄道敷設の免許を受けあるを以て弊社は之に連絡して更に揖斐郡大野村黒野揖斐町間地方鉄道を敷設し県下西方に対する交通上の利便を増進せしむることに致度候間何卒右地方鉄道敷設方御免許相成度別紙関係書類相添此段申請仕候也

さらに、同申請書類にある申請理由によれば、この地方に鉄道を敷設することで、交通の利便が増進し産業が隆盛すること、並びに谷汲山華嚴寺の参詣客にも便宜を与えることになると記されている。ここに谷汲山華嚴寺の名が登場するが、それには黒野～谷汲間を結ぶ路線があってこそ成り立つことで谷汲鉄道との接続がここに成立する。

#### 資料 No. 6 の続き

一、弊社は岐北軽便鉄道株式会社と相互間に於て弊社に合併の仮契約を締結したるを以て更に株主総会の決議を経たる上地方鉄道法第十条に基き合併に関する認可申請を為すべき順序に進み居るを以て同社の免許を受けたる延長線を更に延長するの意味に於て申請を為したる次第なり

二、本申請に対する線路は岐阜県下西方の利便を増進し揖斐郡方面の産業隆盛を助け殊に西国三十三番霊場として有名なる谷汲山即ち揖斐郡谷汲村にある華嚴寺は四時遠近の参詣客絶えざるを以て此等往來の旅客に便宜を為すこと少からざるものありと信ずる処なり

以上が、谷汲鉄道が計画されるまでの経緯である。こうして見ると、美濃電

気軌道にとって西濃地方へと路線網を拡充することは自社のネットワークを充実させることとなる。しかしながら、いくら広域路線網を形成したとしても、その沿線に輸送需要の増大につながるような地点との接続がなければならない。美濃電気軌道の西濃地方への延伸にとって谷汲鉄道はその目的を達するものであったと言える。そうすると、「地域経済活性化のための鉄道敷設」という側面はやや薄れ、鉄道の維持存続のために路線網を拡充し、輸送需要の増大につながる地との接続を目指すということが重視されるようになった。したがって、谷汲鉄道も美濃電気軌道のそうした目的と軌を一つにしなければならなかったのである。

## 第2節 谷汲鉄道の計画

以上までに見たように、谷汲鉄道が敷設されるまでには、岐阜市の方面から北方町、大野村（黒野）、掛斐町といった西濃地域に向かう路線が計画され、谷汲鉄道はここにつながる路線として計画されたことがわかった。そこで、次に、谷汲鉄道の建設経緯を見ることで美濃電気軌道の目的とどのように利害が一致していったのかを見ていく。

以下は、1922（大正11）年5月2日付で谷汲鉄道発起人から鉄道大臣元田肇宛に提出された資料 No. 7「地方鉄道敷設免許申請書<sup>(14)</sup>」の内容である。

### 資料 No. 7

岐阜県下西部地方に於ける交通は頗る不便にして地方民衆は何れも其の感を懐き交通機関の完成を要望して竭まざる所に有之候就ては自分共今回谷汲鉄道株式会社設立を発起致し掛斐郡大野村より同郡谷汲村に至る間地方鉄道を敷設し専ら地方交通の利便を資し併せて産業の発達、文化の普及を図り度候間何卒右鉄道敷設の儀御免許被成下度別紙関係図書相添此致申請

---

(14) 『鉄道免許・谷汲鉄道（名古屋鉄道）1・大正12～15年』に収録（国立公文書館所蔵【請求番号】平12運輸01647100）

仕候也

谷汲鉄道を発起した理由について、当該地域の交通不便を挙げ、こうした状況を地方民衆が常々感じており、この状況を打開するには鉄道を敷設する以外に方法が無いからとしている。鉄道敷設は地方民衆の渴望するところであった。鉄道が敷設されれば交通不便は解消されることはもとより、当該地域の「産業の発達、文化の普及」も図られるとしている。その具体的な内容については以下の申請理由とおりである。

資料 No.7 の続き

一、本申請線路は薪炭及木材の産地たる根尾谷地方の開発を目的とし殊に終点谷汲村にある谷汲山華嚴寺は西国三十三番の霊場として其の名海内に聞え賽者四時絶えざるを以て此れ等旅客の来往に便宜を与ふること少からざるものと信ずる所なり (①)

一、本線路に起点揖斐郡大野村黒野に於て美濃電気軌道株式会社の免許たる本巢郡席田村揖斐郡大野村間及揖斐郡大野村同郡揖斐町間地方鉄道に連絡して東は岐阜市に達し西は揖斐町に於て更に養老鉄道に依り大垣市に達し共に省線に連絡せしめんとするなり (②)

一、本鉄道経営に関しては多年斯業に経験を有する美濃電気軌道株式会社の指導と援助を受ける予定なり (③)

\* 上記①～③は説明の便宜上筆者が付け加えたものである。

まず①で述べられているのは、鉄道敷設によって沿線の根尾谷地方を開発することを目的としており、同時に谷汲山華嚴寺への参詣客輸送に利便性を与えることになるというのが谷汲鉄道を敷設する具体的な理由となっている。たとえば地方民衆の交通不便を改善する目的で鉄道敷設を計画したとしても、鉄道の

輸送力（供給）に見合うほどの沿線人口規模（需要）はなく、よって申請は却下されるのは目に見えている。そこで加えられた輸送需要が根尾谷開発による貨物輸送、ならびに谷汲山華嚴寺参詣の旅客輸送であった。後者については、1927（昭和2）年に同寺十一面観世音菩薩の御開帳を控えており、相当な参詣客数に昇ると予想され、それ相応の輸送需要が期待できた。鉄道を敷設する主たる目的に社寺参詣があったことは先述した鈴木勇一郎の研究によって明らかにされているが、谷汲鉄道もそうした事例の一つとして捉えることができる。谷汲鉄道の場合、鉄道が敷設され、谷汲山華嚴寺への交通の便が良くなれば、さらなる輸送需要の増大が見込まれるといった目論見であった。ただし、それには、上記の②と③の項目に記されているように、谷汲鉄道に連絡する鉄道や、指導・援助を受ける予定とされる美濃電気軌道との関係によって広域路線網を形成することが重要視されていたのである。

### 第3節 谷汲鉄道独自の連絡輸送の拡充による参詣客輸送需要の確保

以下は、谷汲鉄道における資料No.8「地方鉄道敷設免許追加申請書」<sup>(15)</sup>の内容であり、谷汲鉄道発起人惣代に後に谷汲鉄道社長になる井深重剛が、1922（大正11）年6月29日付で鉄道大臣大木遠吉宛に提出したものである。

#### 資料No.8

先般自分共谷汲鉄道株式会社設立を發起し揖斐郡大野村より同郡谷汲村に至る地方鉄道敷設の義出願致置候処産業の発達其他交通上の関係に於て前記大野村より安八郡神戸町既設鉄道広神戸駅附近に至る延長線路敷設致度候間特別の御詮議を以て御免許被成下度別紙図書相添此致追加申請仕候也

以上における追加申請とは、当初の黒野～谷汲間に加えて、黒野から養老鉄

---

(15) 前掲『鉄道免許・谷汲鉄道（名古屋鉄道）1・大正12～15年』に収録

鉄道の維持存続のための地域経済活性化

道の途中駅である広神戸に接続するという路線の申請であった。この路線を新たに申請した理由については、「他の鉄道又は軌道（未開業の鉄、軌道を含むに）及ぼす影響」という項目のなかで以下のように記されている。

資料 No. 8 の続き

本計画は大野村字黒野に於て美濃電気軌道株式会社免許（未開業）線本巣郡席田村（現在影響中の北方線終点）より揖斐郡揖斐町に至る地方鉄道に連絡せしめ東は岐阜市西は揖斐町南は神戸町を経私設揖斐線により東海道鉄道省線に連絡せしむるを以て何れの線にも良好の影響を及ぼすものと認む

もともとは谷汲へのアクセスについては谷汲鉄道から美濃電気軌道の黒野を経由して揖斐に達し、そこで養老鉄道に連絡し、大垣に至るというルートを想定していた。しかし、このルートが迂回を強いられることから黒野と広神戸を結ぶショートカットをつくることで利便性の向上につとめようとする意図があった。こうした内容は第1節の谷汲鉄道前史とも言える美濃電気軌道の路線網拡充の目的と似ている。すなわち、美濃電気軌道の場合、輸送需要を高めるために谷汲山華嚴寺を目指した。まさに鈴木勇一郎が指摘したように「電鉄は聖地を目指した」<sup>(16)</sup>のであった。これに対して、谷汲鉄道の動向は、谷汲山華嚴寺にもっと多くの参詣客が来るように、岐阜方面だけではなく、大垣方面への路線も拡充したのであった。それは鈴木勇一郎の言葉を借りて別言すれば「電鉄は聖地へと人々を導いた」と言える。そうした動きについては、老川慶喜が指摘したように鉄道は社寺参詣を観光化した経緯として見ることもできる。<sup>(17)</sup>

次に、1922（大正11）年8月26日に岐阜県知事上田萬平から鉄道大臣大木遠吉宛に提出された資料 No. 9「黒野谷汲間及黒野神戸間地方鉄道敷設免許申請

---

(16) 鈴木勇一郎前掲書。

(17) 老川慶喜『鉄道と観光の近現代史』河出書房新社、2017年。

進達<sup>(18)</sup>の件」を見てみよう。これは「谷汲鉄道株式会社発起人県下揖斐郡富秋村井深重剛外三十三名より標記申請書提出候に付調査候為地方開発に資すること少からずと認め」、岐阜県知事が鉄道大臣に免許されるよう意見を述べた内容となっている。建設資金においては資産家・名望家によって支えられていることが述べられているほか<sup>(19)</sup>、収入の面についても注目したい部分がある。谷汲鉄道終点にある谷汲山華嚴寺の参詣者は多く、谷汲鉄道が敷設されれば、皆この鉄道を利用するようになる。黒野～広神戸間にも新たに路線が敷設されれば、省線の大垣駅から揖斐川電気鉄道経営の揖斐線を経由して、この路線を利用して谷汲鉄道へと至るアクセスが便利となる。さらには、沿線の農産物、根尾谷の木材、富秋村更地の石灰について、鉄道が敷設されれば他地域への移出ができるようになり、産業が興隆するとある。こうした内容からは鉄道の果たす地域経済活性化への役割として捉えることができる。

## 資料 No. 9

### 意見書

#### 一、申請者の資産及信用の程度

別紙直接国税納税調査書掲記の通何れも相当資力信用あり且本計画沿線に於ける有力者を網羅せるものなり

#### 二、事業の成否

本計画区間は山地少く河川に係る橋梁も揖斐川横断ユ事一ヶ所あるのみにて他は小なるもののみなると関係地方民一般は本事業の速成を翹望しつつあると発起人は何れも資産家にして且名望家を以てせるもののみなれば確実に事業遂行するものと認む

#### 三、事業の取用

本計画線黒野、谷汲間一部に略並行せる府県道第五号岐阜大野線中本巢郡

(18) 前掲『鉄道免許・谷汲鉄道（名古屋鉄道）1・大正12～15年』に収録

(19) 別紙直接国税納税調査書に記された人物を指すが、ここでは省略する。



## 鉄道の維持存続のための地域経済活性化

北方町以北は交通頻繁なると右計画線終点は往古より有名なる谷汲山華嚴寺の霊場あり年々関東地方殊に関西地方より参詣する信者二十万人を下らざれば本事業完成の暁は此等通行者の殆んど全部は此線に依るべく尚黒野、神戸町間完成は右旅客は既設揖斐川電気株式会社経営の揖斐線に連絡し一層便益を得るに至るべく加ふるに沿線に於ける豊富なる農産物は勿論根尾谷方面一円よりの木材其他の物資は全部本機関に依り市場に搬出さるに至るべく富秋村字更地地内平面図三哩附近の山は良質の石灰層岩にして目下之が石灰製造に従事しつつあるも交通機関なき為其産額僅少に過ぎざるも本計画成る上は右宝庫を開発すると地方文化啓発上一大効果を及ぼすものと認む

### 四、他の鉄道又は軌道（未開業の鉄、軌道を含むに）及ぼす影響

本計画は大野村字黒野に於て美濃電気軌道株式会社免許（未開業）線本巣郡席田村（現在影響中の北方線終点）より揖斐郡揖斐町に至る地方鉄道に連絡せしめ東は岐阜市西は揖斐町南は神戸町を経私設揖斐線により東海道鉄道省線に連絡せしむるを以て何れの線にも良好の影響を及ぼすものと認む

以上に見たように、谷汲鉄道は黒野～谷汲間に加えて、黒野～広神戸間の路線も敷設することとしたが、1923（大正12）年12月25日付の谷汲鉄道株式会社発起人総代井深重剛から鉄道大臣山之内一次宛に提出された資料 No. 10「地方鉄道起業目論見書中変更方認可申請」<sup>(20)</sup>によれば、「本鉄道に対し将来に於ける事業の趨勢と現今に於ける資金融通の關係をも考慮し更に研究の結果に依り其の計画を変更」するとして、黒野～広神戸間の工事を中止し、黒野～谷汲間のみに取り組むこととした。

---

(20) 前掲『鉄道免許・谷汲鉄道（名古屋鉄道）1・大正12～15年』に収録

資料 No. 10

大正十二年二月八日付監第二二二号御免許岐阜県揖斐郡大野村より同県同郡谷汲村に至る及同県同郡大野村より同県安八郡神戸町に至る地方鉄道敷設の件に関し其の後着々計画進行中に有之候処本鉄道に対し将来に於ける事業の趨勢と現今に於ける資金融通の關係をも考慮し更に研究の結果に依り其の計画を変更し岐阜県揖斐郡大野村より同県同郡谷汲村に至る区間に地方鉄道敷設のことに致度候間何卒特別の御詮議を以て右御認可相成度別紙変更起業目論見書其他関係書類相添此段申請仕候也

上記の理由については、以下に見るように、一つ目には、関東大震災の影響があげられる。震災後も経済界へのダメージが大きく回復の道のりが今も遠いことは、関東地方の谷汲山信者からの本鉄道への投資がすすまなくなったとしている。

資料 No. 10 の続き

大正十一年五月二日付免許申請区間は岐阜県揖斐郡大野村より同県同郡谷汲村迄なりしが東海道線大垣駅に達する経路としては揖斐町にて養老鉄道に連絡せしむるよりは更に線路を神戸町迄延長するを便利なりと認め大正十一年六月二十九日付免許追加申請の上本年二月八日付監第二二二号御免許を受けたる次第に有之候処本鉄道の主たる目的は谷汲山参詣者の利便と山間に偏在せる根尾谷一帯の開拓にあるを以て此の目的を達する上に於て投資額の低廉にして且つ経済的なる方法に依ると否とは本鉄道将来の事業上に大なる影響を及ぼすべきを考慮し線路実測に非常の苦心を重子種々研究の結果漸く其の成案を得て大正十二年八月起業目論見書の資金総額貳百三拾八万円を百七拾万円に変更方申請中なりしが依然関東未曾有の大震災に遭遇し経済界の衝動は当に全国に波及し金融の梗塞産業の不振等事業界に受けたる打撃甚少ならず而も前途暗澹恢復の機到底窺知するを得ず国民

## 鉄道の維持存続のための地域経済活性化

は挙て復興に汲々其の余裕を見ざるの状態にして此の秋に際し一地方に於て交通機関の為巨額の資金を得んこと甚至難となり殊に本鉄道資金の一部は東京方面に於ける谷汲山信者の投資に■つべき計画の全然書餅に帰したる結果止むを得ず事業を縮小し免許追加申請せし線路敷設を中止し資金総額を更に七十万円に改め其の主眼とする部分の完成を期せんとする主旨に有之

※上記文中の■は判読不明の文字

またもう一つの理由が以下の内容であり、関係する美濃電気軌道について、黒野～広神戸間の路線が同社の路線と一部並行することは経営上宜しくないとしている。当初は黒野～広神戸間を敷設することで、大垣方面からのアクセスが便利になるとしていたが、養老鉄道線の終点揖斐を経由して黒野に至るルートでも「交通上少しも不便を感じず」という点には注目したい。

## 資料 No. 10 の続き

免許線中揖斐郡大野村安八郡神戸町間は美濃電気軌道株式会社に於て工事施行申請中に属する本巣郡席田村揖斐郡大野村間の鉄道と一部並行線を形成し経営上双互の不利益なるのみならず美濃電気軌道株式会社免許線中揖斐郡大野村黒野駅を共同停車場として連絡するに於ては東は岐阜市に達し西は揖斐町にて養老鉄道線を経由大垣市に達するを得べく交通上少しも不便を感じず殊に揖斐川架橋の如き多額の工事費を節約し得るを以て資金調達の関係上此の際最初の免許申請区間のみ止め追加申請区間は工事を中止し所期の目的を達せんとするものに有之

以上の理由のなかで、「交通上少しも不便を感じず」という内容については、谷汲鉄道が美濃電気軌道にかなり付度しているように感じられる。それは先に取り上げた資料 No. 8「地方鉄道敷設免許追加申請書」において黒野～広神戸

間のショートカットを敷設する理由に記されていた内容とは全く逆の内容となっているからである。また、路線の一部が並行するとしているが、根尾川を挟んで別々の地域を経由するため、並行しているとは俄かにも捉え難い。また、揖斐を経由する場合、美濃電気軌道が建設する黒野～揖斐間と養老鉄道の揖斐とは直接接してはいないどころか、揖斐川を渡らなければならず、「交通上少しも不便感せず」とは到底言えない。結局のところ、美濃電気軌道の黒野～揖斐間の収支を成り立たせるためと思われる。すなわち、地域経済活性化よりも、鉄道の収支をいかに保つかということが優先された点をここには垣間見える。

## 第2章 谷汲を目指した他の未開業路線に見る鉄道敷設の目的

西濃地域には谷汲鉄道以外にも谷汲へ伸びる競合するような路線が幾つか計画されていた。それらの鉄道敷設の目的を照らし合わせて見ることで、地域経済活性化と鉄道の関係について、同じ目的地であってもそれぞれにはどのような鉄道敷設の目的があったのかという視点から明らかにしていきたい。

### 第1節 谷汲参詣鉄道

まずは谷汲参詣鉄道の計画についてである。同社の定款には揖斐川電気の立川勇次郎の名が記されている。揖斐川電気の鉄道部門（養老鉄道）は桑名～揖斐間をむすぶ鉄道であるが、もともとは三重県出身の代議士井島茂作によって起草された四日市と敦賀をむすぶ鉄道として計画されたものである。その推進者として揖斐川電気の立川勇次郎が1911（明治44）年に養老鉄道を設立し社長となった。1922（大正11）年に養老鉄道は揖斐川電気に合併された。しかしながら、揖斐を終点とする鉄道では輸送需要が乏しいと考えたのであろうか、揖斐～谷汲間をむすぶ谷汲参詣鉄道の敷設に関わるようになったと考えられる。この点について興味深いこととして、鉄道維持のために社寺参詣の輸送需要を取り込むべく路線を延長しようとしたことである。明らかにそれは鉄道を維持

鉄道の維持存続のための地域経済活性化

させるためであった。

以下は1924（大正13）年5月30日付で岐阜県知事上田萬平から鉄道大臣小松謙次郎宛に提出された資料 No. 11「揖斐町谷汲村間地方鉄道敷設免許申請進達<sup>(21)</sup>の件」である。同鉄道は谷汲参詣鉄道と称し、岐阜県揖斐郡坂内村の広瀬武一ほか42名が発起人となって計画されたものである。同会社の路線は揖斐川電気<sup>(21)</sup>の揖斐線と接続して揖斐?谷汲間を結ぶものであった。

#### 資料 No. 11

谷汲参詣鉄道株式会社発起人岐阜県揖斐郡坂内村広瀬武一外四十二名より標記申請に付調査候処水利上其の他支障無之のみならず地方の交通状態を良好ならしめ既設揖斐川電気株式会社経営の揖斐線の連絡を容易ならしめ大垣市及京阪方面との交通に便益を与ふる有効計画にして地方民の等しく翹望するものに有之候間御免許相成候様致度別紙意見書相添此段副申及進達候也

また、以下の意見書に見るように、この鉄道敷設の目的もまた谷汲山華厳寺を目指すものであった。谷汲参詣鉄道には揖斐川電気の立川勇次郎が関係していたことから、事実上の揖斐川電気の揖斐線の路線延長であり、揖斐川電気の揖斐線の輸送需要を高めることをねらっていたであろうことは想像に難くない。しかも美濃電気軌道と谷汲鉄道が結ぶ路線は岐阜方面からの輸送需要であるのに対して、本路線は大垣市および京阪地方からの輸送需要に対するものであるとして、競争しないことを提示している。加えて沿線地域の旅客・貨物の輸送にも資するとしている点からは、もはや地域経済活性化のための鉄道というよりも、揖斐川電気の揖斐線も含めて、いかに鉄道を維持すべきかという点に焦点があてられ、その目的として「聖地を目指す」ものであったり、「社寺参詣

---

(21) 『谷汲参詣鉄道敷設願却下ノ件』に収録（国立公文書館デジタルアーカイブにて公開【請求番号】昭47運輸00065100）

の観光化」をすすめるものであったり、さらには「鉄道の維持存続のための地域経済活性化」であったと捉えることができる。

## 資料 No. 11 の続き

### 意見書

#### 一、申請者の資産及信用程度

申請者は何れも同地方に於ける屈指の資産家且有力者にして信用も亦厚きもののみなり

#### 二、事業の成否

本計画区間は土地概ね平坦にして起点より約一哩の処に隧道一箇所及び谷汲村大字名礼に幅約三十五尺の管瀬川あるのみにして水利上其他支障なく又申請者は何れも土地の資産家、有力者及鉄道に経験ある事業者を網羅し且関係地方民一般に本事業の速成を翹望しつつあるを以て確実に事業遂行し得るものと認む

#### 三、事業の効用

谷汲村に天台宗華嚴寺（美濃の谷汲山と称す）の古刹ありて茲に詣するもの常に踵を接し殊に開扉の年には一日数万の信者は遠く名古屋、京阪地方より参詣し其の雑踏名状すべからざる状況にして本鉄道の開通は地方民は勿論一般旅客の熱望する所に有之其他米穀肥料、日用雑貨の移入、木材薪炭の移出を容易ならしめ且既設揖斐線との連絡を得て多大の利便と効果を挙ぐるものと認む

#### 四、他の鉄道又は軌道に及ぼす影響

未開業谷汲鉄道と稍接近するの嫌あるも経過町村も異り且同線は終点揖斐郡大野村及本巣郡北方町を経て開業線（美濃電気軌道株式会社経営）北方線の起点忠節橋を通じて岐阜市方面の運輸交通を便するものにして本願は大垣市及京阪地方に連絡を計るものに付差したる影響なきものと認む

#### 五、其他鉄道軌道等の競願 なし

鉄道の維持存続のための地域経済活性化

六、其の他必要と認むる事項 なし

## 第2節 中濃鉄道

谷汲鉄道の資料になかに、「工程表提出の件」と題する1926（大正15）年1月16日付の資料において岐阜市を中心とする周辺の路線図が描かれている。岐阜市から富山、名古屋、米原方面へと至る国鉄線のほか、美濃電気軌道の路線図がある。この時点の美濃電気軌道の路線は岐阜市から北方まで開業しており、北方から黒野を経由し揖斐へと延びる路線が点線、すなわち予定線で記されている。さらにその先に谷汲鉄道の路線も予定線としてあった。そのなかで注目すべきは北方町から北へと伸びる中濃鉄道と記された路線である。

中濃鉄道の事業免許は1924（大正13）年5月5日、設立は翌25（大正14）年4月22日であるから、谷汲鉄道の免許後で、谷汲鉄道が開業する1年ほど前のこととなる。先の谷汲参詣鉄道の詳細は定かではないが、同様に谷汲鉄道の免許から開業までの間の出来事と考えられる。となると、この間に当該地においてはかなり慌ただしく鉄道の免許申請が重なったことになる。

以下は、中濃鉄道発起人総代の国島徳三郎が鉄道大臣大木遠吉宛に提出した資料 No. 12「地方鉄道免許申請書」1923（大正12）年5月1日付である。

### 資料 No. 12

岐阜市を中心として郊外交通頻繁の度愈増進し来り随て交通機関の完否如何の地方産業に及ぼすの效果甚大なるものありと認められ近来痛切に電車運転の利便を要求するの時代と相成候に就ては私共相図り岐阜県稲葉郡木田村より同県本巢郡山添村に至る地方鉄道を敷設するの計画を立てるに至りたる次第に有之候間右御免許相成度別紙関係書類相添へ此段申請仕候也

---

(22) 『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』に収録（国立公文書館デジタルアーカイブにて公開【請求番号】昭47運輸00269100）

また、その中の申請理由によれば、予定路線となる沿線の村々が近隣の鉄道敷設例を見て、その利便性の高まりを痛切に感じとり、自身の村にも鉄道が敷設されれば、交通の便が良くなり、ひいては地域経済活性化につながると考えられていたようである。

#### 資料 No. 12 の続き

##### 申請理由

- 一、本鉄道は美濃電気軌道株式会社忠節北方間鉄道の尻毛駅より分岐して稲葉郡黒野村を経て本巣郡山添村に達し沿道の交通に資すると同時に山間部なる本巣郡根尾村の開発をなすにあり
- 二、稲葉郡黒野村、本巣郡西郷村の如きは日常岐阜市と交通頻繁にして其の距離近き割合に交通上の不便少からず電気鉄道の敷設を望むこと久しかりしところなり
- 三、本鉄道は岐阜方面より谷汲参詣客に利便を与ふること少からざるものありと信ず

谷汲鉄道や谷汲参詣鉄道は、前者が美濃電気軌道、後者が揖斐川電気の揖斐線（養老鉄道）のそれぞれの既路線の収支を良くするために、いわば「聖地を目指す」ことで輸送需要を増やそうとした鉄道維持を目的としたものであったのに対して、中濃鉄道の場合は、沿線地域の開発を主たる目的として、谷汲山華嚴寺への参詣輸送は従たる目的であった。これらと対比して考えると、中濃鉄道の場合、純粋に地域経済活性化のための鉄道という捉え方がされていた。しかしながら、そのように考えていたとしても、現実的な問題として鉄道経営を成り立たせるための工夫が必要になってくる。それにはまず埋没する開業のための資金をいかに集めるかであり、次に安定的な輸送需要を確保できるかである。中濃鉄道の場合、第一段階においてすでに行き詰まってしまった。以下の中濃鉄道元取締役社長郷雄太郎より鉄道大臣小川平吉宛に提出された資料



鉄道の維持存続のための地域経済活性化

No. 13「中濃鉄道株式会社解散理由書」<sup>(23)</sup> 1927（昭和2）年12月2日付からは、そうした点をうかがい知ることができる。ただし、そのことは地域経済活性化のために鉄道を敷設するという捉え方は現実的ではないという見方もできる。

資料 No. 13

当会社の免許線たる木田村東黒野間に於ける板屋川附近は治水上最も重要な地点にして線路工事着手に就ては関係村と屢々折衝したるも遂に円満なる解結を得るに到らず、関係町村よりは陸橋の架設等の要求ありて、到底当会社予定の工事費を以て竣功致難きを以て従業員総辞職をなしたり、然るに其後役員選任を得ず止無く臨時株主総会に於て満場一致当会社解散を決議したるに依る

### 第3章 地域経済の状況と鉄道の維持存続の可能性

表1は揖斐郡と本巣郡の西濃地域の経済について、町村別の工業戸数を見たものである。参考までに同表内に土岐郡の工業戸数も記している。拙稿において、岐阜県の郡別町村別の人口密度を調査した際に、土岐郡のなかの駄知町は<sup>(24)</sup>県内で最も人口密度が高かったことを指摘した。駄知町は陶磁器の産地であったから、産業集積にともない多くの人口が同地域に居住したと見られる。表1においても窯業戸数の多さからもそのことが伺える。また拙稿ではこの地域に敷設された駄知鉄道について調査したが、その敷設目的は陶磁器製品の出荷のためであった。<sup>(25)</sup>こうした産業と鉄道との関わりをふまえると、揖斐郡と本巣郡においては産業規模が鉄道を必要としたとは言い難い。この地域には中小零細

---

(23) 前掲『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』に収録

(24) 拙稿「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―」『中京学院大学研究紀要』第16巻第1・2号合併号、2009年。

(25) 拙稿「地方公共交通における地域住民関与の歴史―駄知鉄道建設の事例―」『神戸学院経済学論集』第43巻第1-3号合併号、2016年。

表1 工業戸数 1927年度末現在

	窯業	金属工業	機械器具 製造業	化学工業	繊維工業	紙工業	皮革、骨角、 甲羽毛品類製 造業
揖斐郡	29	30	13		22	6	12
揖斐町		13	6		21	3	3
大和村	2	1					
北方村	4	2					
横蔵村	9						
谷汲村	5	1					
長瀬村							
富秋村							
豊木村							
大野村	2	2	1				1
川合村						1	
鶯村			1				
西郡村		1	1				
清水村		1					
本郷村	3		2				2
池田村	1		2			1	6
八幡村							
宮地村	3	1					
養基村		1					
小島村		2			1	1	
春日村							
久瀬村		2					
藤橋村							
坂内村		3					
徳山村							
本巣郡	21	21	14	1	3	1	2
北方町		5	9				1
席田村							
文殊村	13	1			2		
網代村	8						
西郷村		1	1	1			
七郷村		2					1
合渡村							
生津村							
本田村							
穂積村			1				
牛牧村							
鷺田村							
船木村		1					
川崎村							
弾正村					1		
真桑村			1			1	
土貴野村		2					
一色村							
山添村		2	2				
外山村		3					
根尾村		4					
【参考】土岐郡	1,697	35	29	5	25	12	6

（資料）『岐阜県統計書』1927年度版より筆者作成。

鉄道の維持存続のための地域経済活性化

木竹類に関する製造業	飲食品嗜好品製造業	被服及身廻り品製造業	土木建築業	製版印刷製本業	学芸娯楽装飾品製造業	瓦斯電気及天然力利用に関する業	その他の工業	合計
125	113	44	138	6		68	31	637
39	9	17	30	2		8		151
1	4		3				3	14
2			6					14
								9
2			5			1	1	15
1	1		1					3
			2					2
9	2	1	8				4	24
8	13	3	3	3		5	15	56
4	5	3	5					18
		1						2
2	2		2			1	1	10
2			2			2		7
13	27	10	5					62
8	36	8	21	1		1		85
5	6		7					18
			1			1		6
1	1						2	5
3	3	1	3			5	1	20
			7			14		21
			5				4	11
2	2		14			30		48
14	2		8					27
9								9
124	45	24	63	2		1	72	394
	25	23	22	2				87
1			3				13	17
2	2		3					23
								8
	3		5					11
			2					5
							4	4
		1	2				1	4
							37	37
66			5			1		73
24			2				3	29
							3	3
7							7	15
								0
	1		4					6
11	2						2	17
1			1				2	6
	1		4					5
8	11		5					28
1			5					9
3								7
93	264	94	207	63		64	164	2,758

表2 谷汲鉄道の営業状況

		旅客		貨物	
		人員（人）	運賃（円）	トン数（トン）	運賃（円）
1929年	上期	152,974	19,691	735	299
	下期	104,370	12,793	270	132
1930年	上期	104,598	14,516	120	80
	下期	69,898	9,034	23	29
1931年	上期	77,065	10,874	37	38
	下期	62,681	8,943	22	22
1932年	上期	278,396	49,002	28	28
	下期	60,575	6,565	16	18
1933年	上期	66,643	8,151	30	27
	下期	65,268	7,096	22	20

（資料）谷汲鉄道『営業報告書』（各年度版）より筆者作成

規模の在来産業がごくわずかに存在する程度であったため、これと鉄道を結びつけるには輸送需要が貧弱すぎた。したがって、鉄道を維持するには旅客輸送に頼らざるを得ないことになる。上記にあげたように、鉄道敷設計画から地域経済活性化にはやや疑問があったなかで、敷設後の経営状況を見ることで、発足当初から鉄道維持のための地域経済活性化が必然となったことを示す。それは今日における地方鉄道維持策につながるものであり、それができるか否かが鉄道の存廃の分岐となる。それでは旅客需要はどうであったか。『谷汲村史』によれば、谷汲鉄道は参詣客の移動を目的としてつくられたものの、御開帳時以外は欠損続きであったとされる。貨物についても、岐阜での他車連絡ができなかったため利用度は少なかったとある。<sup>(26)</sup>

表2に示す谷汲鉄道の営業報告書は1929年上期以降しか手元に存在しないため、それ以前については表3の谷汲鉄道と接続する美濃電気軌道の1924年上期以降の営業報告書によって補うことで、谷汲鉄道の旅客・貨物の輸送状況を捉

(26) 谷汲村編『谷汲村史』谷汲村、1977年、560頁。

表3 美濃電気軌道 鉄道部運輸収入

		旅客		貨物	
		収入(円)	人員(人)	収入(円)	トン数(トン)
1924年	4月	29,026	346,561	365	676
	5月	21,965	260,776	332	661
	6月	17,760	225,895	210	579
	7月	19,349	227,866	146	485
	8月	23,174	275,333	175	445
	9月	20,981	266,616	211	521
	10月	23,324	288,877	197	446
	11月	18,790	236,154	196	436
	12月	17,391	216,948	349	658
1925年	1月	22,865	281,836	310	769
	2月	19,581	244,790	257	657
	3月	22,095	267,660	307	651
	4月	27,680	345,378	333	688
	5月	20,343	257,899	170	420
	6月	18,775	240,524	275	607
	7月	19,691	232,978	164	426
	8月	21,334	254,144	244	575
	9月	25,406	316,192	191	421
	10月	34,163	398,622	269	408
	11月	20,604	261,810	250	509
	12月	19,201	240,923	202	459
1926年	1月	23,463	294,295	280	672
	2月	22,350	272,633	298	932
	3月	23,970	281,667	274	1,148
	4月	35,674	427,994	236	1,020
	5月	31,206	361,778	308	1,101
	6月	29,037	321,472	414	880
	7月	26,799	312,046	400	914
	8月	31,978	375,988	272	595
	9月	29,843	370,969	333	704
	10月	32,080	400,598	569	599
	11月	27,367	335,234	400	722
	12月	27,094	319,579	514	675

		旅客		貨物	
		収入（円）	人員（人）	収入（円）	トン数（トン）
1927年	1月	30,051	389,691	517	986
	2月	28,637	358,741	617	1,078
	3月	34,114	397,270	415	935
	4月	57,284	520,648	401	684
	5月	53,660	449,250	349	778
	6月	38,727	365,636	438	1,028
	7月	31,914	361,490	352	750
	8月	31,843	386,630	250	614
	9月	29,638	375,554	301	592
	10月	32,582	410,197	545	1,065
	11月	26,151	332,493	567	1,068
	12月	25,391	321,002	373	713
1928年	1月	32,902	415,516	363	830
	2月	28,973	366,005	480	803
	3月	31,487	389,681	322	718
	4月	41,226	499,823	325	816
	5月	43,403	474,001	351	897
	6月	27,939	351,494	318	751
	7月	30,018	372,207	497	1,044
	8月	33,105	419,182	347	777
	9月	31,972	427,624	257	521
	10月	31,030	418,446	284	606
	11月	28,616	386,085	452	617
	12月	28,000	368,956	455	813
1929年	1月	34,738	459,048	349	845
	2月	30,987	397,482	375	1,007
	3月	35,076	432,075	486	790
	4月	44,125	551,237	437	806
	5月	35,527	443,824	451	778
	6月	29,133	373,797	263	818
	7月	30,283	384,314	463	684
	8月	33,647	419,639	291	481
	9月	33,377	444,389	304	470
	10月	34,394	447,390	330	495
	11月	27,397	358,367	428	622
	12月	27,486	370,307	340	546
1930年	1月	33,101	438,686	292	551
	2月	29,687	386,468	216	586
	3月	32,497	409,775	261	470

（資料）美濃電気軌道『営業報告書』（各年度版）より筆者作成

## 鉄道の維持存続のための地域経済活性化

えてみよう。1927年の4～5月の旅客収入はその前後と比較してもかなりの増収であった。その理由について営業報告書には1927年4月1日から50日間谷汲山華嚴寺の御開帳による参詣者の輸送によるものとされている<sup>(27)</sup>。1932年上期も大幅な増収が見られるが、これもまた谷汲山華嚴寺の御開帳のためであった<sup>(28)</sup>。しかしながら、そうした時期を除けば、谷汲鉄道の旅客運賃は5分の1以下に減った。貨物運賃は旅客運賃に比べると微々たるもので、参詣者の旅客輸送に大きく依存していた。この点からすれば、申請書に記された根尾谷開発は思うほどの成果は得られなかったと考えられる。しかしながら、問題とすべきは根尾谷開発の失敗ではなく、思うように進まなかった開発、ないしはそもそも不確定要素の高かった根尾谷開発に依存したことであろう。すなわち、地域経済活性化のために鉄道を敷設したというよりも、鉄道を維持するためには地域経済活性化にかかっていたと言えるような、地方鉄道の敷設はリスクの高いビジネスであったということである。

## おわりに

本稿において地方鉄道の歴史を振り返ったのは、そもそも鉄道を地域経済活性化の手段として用いるようになったのはなぜかを解明するためであった。以下、本論の概要を示す。

本稿で主として事例とした谷汲鉄道は谷汲山華嚴寺への社寺参詣のための鉄道として企図された。ところが、谷汲鉄道に接続する他社の路線敷設の経緯と照らし合わせて見ると、路線網を拡張するなかでどこと結びつのか、すなわち輸送需要を高められるような場所にアクセスすることが重要視され、美濃電気軌道にとって西濃地域への延伸は谷汲鉄道と接続することで社寺参詣客の輸送需要が取り込めるとあって必至であった。しかしながら、社寺参詣客だけでは鉄道にとっての安定的、かつ大量な輸送需要の獲得には程遠かったから、周

---

(27) 美濃電気軌道『営業報告書』1927年度上期。

(28) 谷汲鉄道『営業報告書』1932年度上期。

辺の根尾地域の開発を兼ねての鉄道敷設が計画されたのであった。

そうなると鉄道と地域経済との関係は、「地域経済活性化のための鉄道敷設」ではなく、「鉄道の維持存続のための地域経済活性化」を必要としたことになる。今日地方鉄道の存廃問題に際して指摘される「地域住民の足」という鉄道の役割もまた鉄道の維持存続のために利用されたのではないかと捉えられる。そうなると何のために鉄道を敷設したのかという疑問に突き当たる。ただし、それは鉄道は必要ではなかったと言いたいわけではない。今日的な言葉を使えば、「持続可能性」を考えていなかったことに問題がある。鉄道も、地域も長期的な視野によってともにかたちづくっていかなければならない。