

鉄道と地域の関係の再考
美濃電気軌道による金華山の
観光開発の過程から

関 谷 次 博

神戸学院経済学論集

第56巻 第3号 抜刷

令和7年1月発行

鉄道と地域の関係の再考

美濃電気軌道による金華山の 観光開発の過程から

関 谷 次 博

はじめに

本稿は、拙稿に引き続いて、鉄道敷設とその沿線地域の活性化との関係を事例にそくして見てこうとするものである。拙稿で指摘した美濃電気軌道と谷汲鉄道の関係については次のように要約できる。美濃電気軌道にとって谷汲鉄道は西国三十三ヶ所の札所の一つである谷汲山華嚴寺をむすぶ路線であったがゆえに、谷汲鉄道と接続することは自身の輸送需要を高めるためにも必要であった。他方で谷汲鉄道にとっても美濃電気軌道と接続することでより広域からの参詣客を呼び込むことになり、ひいては安定的な輸送需要を確保するものであった。このような事例からは、鉄道は輸送需要を喚起し、地域経済を活性化するという側面もあれば、輸送需要を喚起することは鉄道の維持にとっても必要であったと言える。⁽¹⁾ こうした鉄道を維持させるための地域経済活性化という捉え方は、今日の地方鉄道が置かれた状況を再考することにつながる。明治維新後に日本の近代化が推し進められていったなかで、鉄道や電力といったインフラ整備は地域経済の将来を左右した。⁽²⁾ すなわち、鉄道は地域経済に貢献する

(1) 拙稿「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―」、『神戸学院経済学論集』第55巻第4号、2024年。

(2) 日本の近代化の過程で、鉄道の地域経済に及ぼす影響についての研究は多い。

ものとしてかつては理解されてきた。しかし、現代の鉄道を見るとどうであろう。今や鉄道を維持させようとすれば多くの負担が強いられ、鉄道の存在が地域経済にとって負の遺産となりかねない状況に陥っている例は枚挙に暇がない。苦境に陥る地方鉄道を「地域住民の足」と訴えても、鉄道を維持させる有効な手立てとはなっていない。なぜ、このようになってしまったのだろうか。以上の疑問を、草創期の鉄道まで遡って地域における鉄道の役割を捉えようとこれまで試みてきたが、本稿では、美濃電気軌道と金華山登山鉄道（後には金華山鋼索鉄道）の関係を事例としてさらに考察を加えていく。

美濃電気軌道は1911（明治44）年に開業した。その翌1912（明治45）年に金華山登山鉄道の免許が申請されている。金華山登山鉄道は、美濃電気軌道の沿線にある観光地の一つ金華山の頂上まで鋼索鉄道（ケーブルカー）を敷設するという計画であった。金華山登山鉄道の発起人には美濃電気軌道の重役が何人も名を列ねていることから、金華山登山鉄道は美濃電気軌道にとって路線延長の一環であったと捉えることができる。そうした展開は観光地を開発するという地域経済活性化の側面もあれば、鉄道の旅客需要を喚起するためでもあった。このような経緯を金華山登山鉄道、並びに金華山鋼索鉄道に関する公文書や、美濃電気軌道の営業報告書をもとに明らかにする。

こうした作業を通じて、今日における地方鉄道の「負の遺産」化がおこる原因を鉄道草創期の展開過程のなかから探るのが本稿のねらいである。なお、以下本論のなかの原資料を抜き書きした部分については、片仮名の表記を平仮名の表記に書き改め、句読点を加え、難読文字については適時ルビを付けるなど読

近代化の時代においては、鉄道が地域経済に良い影響を及ぼしたとする研究視覚が圧倒的であったが、現代の地方鉄道の置かれた立場からすると、それとは異なる分析視覚が必要である。差し当たり三木理史の研究がその先駆だと考える。三木理史「大手民鉄閑散線区の廃止と沿線地域一名古屋鉄道の岐阜県閑散4線区廃止を事例に―」『鉄道史学』第39巻、2021年。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地区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。

み易さを優先した。

第1章 大正期初期までの美濃電気軌道の動向

美濃電気軌道は、その前身として、美濃鉄道が1898（明治31）年に官線岐阜停車場から武儀郡関町を経由し、可児郡豊岡村大字長瀬に至る路線と、関町から上有知町に至る路線を敷設するものとして計画されている。⁽³⁾ その詳細は資料によっては定かではないが、発起人が渡邊甚吉であることから、地元の名士たちによるものであることが想像される。注目すべきは、その路線網で、官線岐阜停車場から関を分岐して長瀬に、もう一方が上有知^{こうずち}に至っていた。後身となる美濃電気軌道では、発起人の中心となったのが上有知の名士であり、上有知と岐阜市内を結ぶ路線開業は長年にわたる悲願であった。ただし、その場合、主とする輸送需要は上有知から岐阜市に向かう地元住民のためであった点に注意を要する。美濃鉄道の免許が失効となると、これを受け継ぐかたちで美濃電気軌道の申請がなされた。

美濃電気軌道は、1906（明治39）年に岐阜市の坂井田民吉、並びに上有知町の松久永助、関町の助川文平らによって発起された。1910（明治43）年に近隣の板取川発電所が開業したことでここから電気の供給が賄われるといったように着々と開業の準備が整えられていった。1907（明治40）年に美濃電気軌道の軌道線敷設特許状が下付されると、1911（明治44）年2月に駅前～今小町間、神田町～上有知間、同年10月に今小町～本町間、1912（大正元）年8月に本町～長良橋間が開業し、岐阜市内に初めて軌道鉄道が運行された。また、長良橋の手前まで開業した路線は、長良川を挟んだ対岸において、長良軽便鉄道が1913（大正2）年12月に長良～高富間を開業していたことで、1915（大正4）年11月に長良橋の架橋工事が完成すると、美濃電気軌道は長良川を越境して長良橋～長良北町間を開業、その先の長良軽便鉄道と接続することで高富町まで

（3）「美濃鉄道株式会社設立並鉄道敷設ノ件」、『公文雑纂・明治三十年・第二十七巻・通信省二』、国立公文書館所蔵。

鉄道と地域の関係の再考 美濃電気軌道による金華山の観光開発の過程から

結ばれることとなった。ただし、これらの主たる人の流れは、上有知町、ないしは高富町から岐阜市内に向かうものであったから、逆に、岐阜市内からこれら両町への人の移動を確保する必要があった。そこで目が付けられたのが、美濃電気軌道の沿線である金華山や、長良軽便鉄道の沿線で鶴飼がおこなわれる長良川河畔であった。これらを観光地として宣伝すれば、国鉄線を利用して岐阜まで来た旅客を、さらに岐阜市内から郊外に向わせることができる。

そうした動向は、岐北軽便鉄道、谷汲鉄道も同様であった⁽⁴⁾。谷汲鉄道については拙稿で詳しく記しているので、以下では岐北軽便鉄道の事例について、美濃電気軌道との合併に際しての申請書のなかから紹介しておこう⁽⁵⁾。

合併に付認可申請書

(省略) 岐北軽便鉄道株式会社経営の鉄道と美濃電気軌道株式会社経営の鉄道及軌道とは現在於て連絡の便を欠き居り候共美濃電気軌道株式会社は近き将来に於て岐阜市都市計画事業と相俟て之が連絡を為すの計画に有之候間右合併の儀何卒御認可被成下度地方鉄道法第十条に依り此段申請仕候也

次に明治期から大正期にかけての美濃電気軌道の動向について、主に沿線の観光開発という部分に限って1912（大正元）年の上期・下期の『営業報告書』⁽⁶⁾に記されたものから確認してみよう。

1912年・上期

(4) 拙稿「美濃電気軌道と名古屋鉄道の合併（1935年）から見る今日的課題」『中京学院大学経営学部研究紀要』第23巻、2016年。

(5) 『鉄道省文書 私設鉄道及軌道 名古屋鉄道 三 軽便鉄道 元名岐鉄道 元名古屋鉄道 岐北軽便鉄道 自明治四十五年至大正十年 巻全』、国立公文書館所蔵。

(6) 『大正元年上半期 第6回 事業報告書 美濃電気軌道株式会社』。『大正元年下半期 第7回事業報告書 美濃電気軌道株式会社』。

【営業概況】

貨物取扱方に付ては過般来其筋へ出願の手續中に付不日許可せらるゝことゝ
信じ目下取扱開始の準備中にあり

【重要雑件】

乗客誘致の目的を以て当会社援助の許に岐阜市神田町に設備せしむる園地場
は岐阜市鷺見領八、京都市八木常太郎の兩人経営し本年七月工を竣へ有樂園
と名けて同月二十一日開園しくるに成績良好にして予期の効果を修めたり

1912年・下期

【営業概況】

中部鉄道管理局と契約し松茸狩期間即ち十月五日より同月三十日迄熱田駅以
西木曾川駅以東の各駅より関停留場迄の汽車電車の連絡輸送を為したり

【重要雑件】

契約

貨物輸送方に関し二月九日岐阜運送株式会社外二名と又三月二十二日合資会
社九十運送店外七名と契約を締結せり

鶺鴒遊覧、松茸狩、観桜、観楓の遊客招致の爲め中部鉄道管理局に交渉し陰
線熱田駅以西大垣駅以東の各駅に於て美濃町停留場及長良橋停留場迄の汽車
電車連帶割引乗車券発売の契約を三月七日締結せり

岐阜県に於て長良橋架換工事施行に際し幅員拡張、軌道敷設出願の爲め三月
二十二日本県に金參萬円の寄附金願書を提出せり又是れに随伴する諸契約を
二月二十七日長良輕便鉄道株式会社と締結せり

以上の内容からは、行楽地の開発は誘客誘致へとつながり、ひいてはそれが
地域経済活性化につながると理解される。しかしながら、一方では、誘客誘致

鉄道と地域の関係の再考 美濃電気軌道による金華山の観光開発の過程から

のためには、より広域からの誘客を求めなければならず、そのためには路線の拡張が必至であったことがわかる。ただし、注意しなければならないのは、路線を拡張すれば行楽地を目指してそれだけ多くの輸送需要が見込まれるものの、鉄道建設にかかる膨大な固定費をカバーするためには相応の輸送需要が確保されなければならないというジレンマである。こうして鉄道会社の「拡大路線」戦略が必然化することになる。

第2章 大正初期の金華山登山鉄道の計画

以下では鋼索鉄道（ケーブルカー）に関する基本的な知識について、日本における鋼索鉄道設計の第一人者とも言える中村元を師とする秋山和夫『鋼索鉄道』の著書によって押さえておくとともに、金華山登山鉄道の特徴について述べておこう。

一つ目は、通常の鉄道では運行が不可能な傾斜面を、鋼索（ケーブル）を使って車両を引き上げるという特殊な技術を用いていることである。もう一つは金華山登山鉄道の申請は日本国内において比較的早い時期におこなわれたことである。

一つ目の技術面について見る。鋼索鉄道は、傾斜を苦手とする車両の移動を、ケーブルを使って上げ下げするため、必然的にケーブルの長さに路線の長さが制約される。技術的に長いケーブルがつくることができたとしても、ケーブル1本をドラムに巻いて工場から現場まで山道を運ぶことになるから、運搬のための道路条件の制約が重なって、ケーブルの長さ、すなわち路線距離に限界が生じる。

秋山は鋼索鉄道と普通鉄道との違いを次のように要点整理している。⁽⁷⁾

(7) 秋山和夫『鋼索鉄道』理工図書、1953年、1頁。中村元は秋山和夫にとってのケーブルカーの師であった。著書の序文には「中村元氏（鋼索運輸著者）指導の下に日光の建設を担当したり、終戦後高尾で復活の先陣を承って苦杯を嘗めたり、その後引続いて数線の復活や企画に参与している」と記している。

- ロープ（鋼索の意味）を巻き上げて車両を運転している
- 車両は急斜面に適合するため、床面は階段状になっており、車台・車体は斜めになっている。車両は普通2両編成である。
- ロープは全長にわたって継ぎ目をつくることは許されない。
- 車両の行き違い箇所は複線となり、「特殊固定轍叉⁽⁸⁾」が用いられる⁽⁸⁾。
- 普通は山頂駅に巻き上げ室を設ける。
- 車両と巻き上げ機の制動には手動と自動のものがある。
- 線路延長はほとんどが2km未満で、高低差は200～500mのものが多⁽⁹⁾い。平均勾配は200～500‰である。

日本の観光開発は近世からの旅とは異なる形で近代期以降におこなわれた。アルピニズムという「ガチ登山」ではなく、大衆向けに気軽に行楽できる登山を可能にすることは大規模需要を発生させる一つの方法であった。とすれば、ケーブルカーの建設は地域経済活性化のためであったとしても、それは同時にさらに総費用を増額させることにもなり、大規模投資による地域経済活性化へと突き進むことになる。

次に二つ目の開設時期についてであるが、日本での鋼索鉄道は、生駒鋼索鉄道が1918（大正7）年8月29日に開業したのが最初とされている。大阪電気軌道の系列会社として前身の生駒山鋼索電気軽便鉄道が免許を取得したのが1913（大正2）年9月のことであった。生駒鋼索鉄道に次いで全国で2番目に開業した箱根登山鉄道は1912年に鋼索鉄道の免許を申請し、同年中に下付されてい

（8） 轍叉とはレールの交差部分のことである。

（9） ‰（パーミル）とは1000分の1のことで、水平部分1000mに対する垂直部分の長さをあらわす。普通鉄道ではおよそ35‰が最大で、傾斜は約2度となる。JR飯田線で最大40‰となっている。ケーブルでは高尾山ケーブルが608‰で傾斜31度が最大であるが、戦前においては朝熊登山鉄道（三重県、1925～1944年）の625‰が最大であった。

（10） 高嶋修一『山の観光史』日本経済評論社、2024年。

鉄道と地域の関係の再考 美濃電気軌道による金華山の観光開発の過程から

る。同社は1911（明治44）年3月に小田原電気鉄道が湯本～強羅間の免許を得ており、同社がその延長線として申請したものである。⁽¹¹⁾ 散見の限りでは、それよりも古いものとして1910（明治43）年8月に申請された巖島軽便鉄道がある。同社の路線は「広島県佐伯郡巖島町字大西町大元公園より駒ヶ林の山脈を経て弥山に至る」1哩25鎖（約2km）で、「索条軌道」によるとしており、鋼索鉄道にあたる。⁽¹²⁾ 金華山登山鉄道はこうした全国的に第1期とも言える鋼索鉄道ブームのなかで計画されたものの一つにあたり、1912（大正元）年11月に免許状が下付されている。以下は、「金華山登山鉄道敷設免許申請書」の内容の一部である。⁽¹³⁾

金華山登山鉄道

岐阜県岐阜市梶川町より同市金華山頂上旧調馬場跡に至る

動力 電気

距離 ^{チェーン}72 鎖（筆者注：1448m）

軌間 ^{フィート インチ}3 呎6 吋（筆者注：1067mm）

（省略）軽便鉄道を敷設し登覧旅客運輸の業を営み度候間（省略）

明治45年7月30日

金華山登山鉄道株式会社発起人

岐阜県岐阜市神田町6丁目4596番地

(11) 橋口行彦「日本に於ける鋼索鉄道」『交通と電気』電通社、第5巻第10号、1926年

(12) 「件名軽便鉄道敷設免許ノ件」、『鉄道院文書 第十門・私設鉄道及軌道・三、軽便・宮島登山鉄道株式会社・失効・明治四十四年～大正七年』、国立公文書館所蔵。

(13) 「軽便鉄道敷設免許ノ件」、『鉄道院文書 第十門・私設鉄道及軌道・三、軽便鉄道・金華山登山鉄道株式会社・失効・大正元年～大正三年』、国立公文書館所蔵。なお、本文中の＊印の美濃電気軌道の役職については、筆者が書き加えたものである。

阪井田民吉 * 美濃電気軌道専務取締役

同県同市多賀町

三浦源助 * 美濃電気軌道取締役

大阪市東区今橋

三宅正三

京都市上京区烏丸通

渡邊昭

岐阜市ハツ寺町

矢橋亮吉

大阪市東区備後町

河崎助太郎

岐阜県美濃国武儀郡美濃町

正木三郎四 * 美濃電気軌道専務取締役

東京市麹町区

佐久間栄

内閣総理大臣侯爵 西園寺公望殿

なお、美濃町からの発起人として名前が上がっている正木三郎四について、『美濃町案内』によれば、醤油醸造業 並びに諸油類、塩販売商であったことが確認でき、1896（明治29）年に設立された上有知銀行の取締役も務めている⁽¹⁴⁾。いわゆる地元の有力資産家であった。

金華山登山鉄道の免許は下付されたものの、設計段階に至って相当に困難な事業であることが認識され、1914（大正3）年3月8日付けで「工事施行申請

(14) 美濃町役場編発行『美濃町案内』大正3年、の広告欄による。なお、上有知銀行の取締役頭取の松久永助や取締役の須田清英は美濃電気軌道の設立にも関与している。『美濃町案内』19頁。

鉄道と地域の関係の再考 美濃電気軌道による金華山の観光開発の過程から

期日延長の儀再願」が提出されているが、そのなかの記述において「右線路は御料地域にして設計協議困難の事情有之」とあるように、御料地を避けて設計する⁽¹⁵⁾という困難に見舞われた。

また、設計の難しさについては、金華山登山鉄道が国内における鋼索鉄道の計画からして早い時期にあったことは指摘したとおりであるが、以下「金華山登山鉄道伏敷設に関し事業進行の状況並に工事施行認可申請期延長出願理由書」に見るように、結局、そのことが「適當の設計担当者無之」という状況に見舞われ、「ディック、カー、エンド、カムパニー、リミテット日本支店」（以下、ディック・カー社と称する）を通じて同社イギリス本店に設計を委託したという顛末に至る。ところが、その場合においても設計書が出来上がり、届く⁽¹⁶⁾には2～3ヶ月を要するとしている。

本鉄道敷設に就て曩^{きき}に延期御許可以降線路実測に着手したるも御料地域立入の為意外の日子を要し漸く此の程終了致し候然るに本事業経営は内地に於て多く其の例を見ざる計画なるを以て適當の設計担当者無之依て過般東京市ディック、カー、エンド、カムパニー、リミテット日本支店を経て同社英国本店へ向け設計方囑託したるも右設計書内地到着迄は向後二三ヶ月を要し候（省略）

大正3年3月8日

金華山登山鉄道株式会社发起人総代

阪井田民吉 印

(15) 「工事施行認可申請期限延期ノ件」,『鉄道院文書 第十門・私設鉄道及軌道・三, 軽便鉄道・金華山登山鉄道株式会社・失効・大正元年～大正三年』, 国立公文書館所蔵。

(16) 前掲「工事施行認可申請期限延期ノ件」。

鋼索鉄道の場合、先にケーブルカーの概要のところで示したように、ロープ（鋼索）を巻き上げて車両を引っ張るかたちであるため、曲線が多いとどうしても経営上困難となる。その後提出された「金華山登山鉄道工事施行申請期延長の儀再願」によれば、それを避けるかたちで直線ルートを選定したのであったが、設計を依頼されたディック・カー社からは当該ルートが急勾配過ぎると指摘され、もう一度別ルートを選定することとなった⁽¹⁷⁾とある。

（省略）工事設計に当り免許線路にては曲線多く経営上不利の点不少候に付別紙図面の通り直線有利なる線路を選定実測の上右を以て工事施行出願可致予定の処曩に縷申致候本設計を囑託したるディック、カー、エンド、カムパニー、リミテッド英国本店にては該線路は勾配急に過ぎ設計困難なるを以て今一応相当線路選擇方申越候に付目下更に其の比較線調査選定中に有之尚又会社設立に関し諸般準備着々進行中に御座候（省略）

大正3年8月3日

金華山登山鉄道株式会社发起人総代

岐阜県岐阜市神田町六丁目四千五百九拾六番地

阪井田民吉 印

内閣総理大臣伯爵大隈重信殿

以上のような経緯にかなりの時間を要し、予定施行期日までに工事に着手できなかったことで、1914（大正3）年10月29日に免許状が返納⁽¹⁸⁾されている。

(17) 「工事施行認可申請期限延期願却下ノ件」、『鉄道院文書 第十門・私設鉄道及軌道・三、軽便鉄道・金華山登山鉄道株式会社・失効・大正元年～大正三年』、国立公文書館所蔵。なお、文中にある別紙図面とは「金華山ケーブル鉄道計画縦断面図」のことである。

(18) 「免許状並命令書返納」、『鉄道院文書 第十門・私設鉄道及軌道・三、軽便鉄道・金華山登山鉄道株式会社・失効・大正元年～大正三年』、国立公文書館所蔵。

第3章 昭和期の金華山鋼索鉄道計画

金華山登山鉄道の計画が実現できなかった原因は、日本の鋼索鉄道の先駆けとも言えることから、時期尚早であるがゆえに技術的な困難さを克服する能力を欠いていたということになる。しかしながら、それから10年以上後の1927（昭和2）年に「金華山鋼索鉄道」として再び同じ区間の鋼索鉄道の建設計画が申請された。その申請は美濃電気軌道の経営に名古屋鉄道が関与するようになったためである。

金華山登山鉄道の免許が返納されて後の美濃電気軌道の動向として以下のよう⁽¹⁹⁾にまとめる。1921（大正10）年12月に名古屋鉄道が美濃電気軌道の株式2万株を東邦電力から取得して、上遠野と跡田を役員として送っている。また、名古屋鉄道は各務原鉄道の株式を取得、次いで1926（大正15）年5月には尾西鉄道を譲渡され一宮～笠松間の鉄道敷設免許を申請している。このように名古屋鉄道による岐阜方面への路線が拡張されていった。最終的には1930（昭和5）年3月、名古屋鉄道と美濃電気軌道の合併仮契約書が取り交わされた。以上が『名古屋鉄道社史』に記された経緯である。⁽¹⁹⁾

以下、大正末期の美濃電気軌道の1924（大正13）年の上期と下期の営業報告書にもとづいて、金華山観光の一助として金華山鋼索鉄道の計画へと至る経緯⁽²⁰⁾を探してみたい。

1924年上期

本期旅客運輸は四月陽春花見時に於ける天候順調にして下旬には鏡島線開通し各地例祭と相俟て参詣又は物見遊山の来往旅客頻繁なりし殊に谷汲山にて

(19) 名古屋鉄道株式会社社史編纂委員会編、名古屋鉄道株式会社発行、1961年、125～129頁。

(20) 『大正13年上半期 第30回報告書 美濃電気軌道株式会社』。『大正13年下半期 第31回報告書 美濃電気軌道株式会社』。

は四、五両月に涉り三十三年目の大開帳あり近年見ざる盛況を呈せり夏季に至りては当市年中行事たる鵜飼の最盛期にて且昨夏始めて主催し喝采を博したる長良川畔納涼場「ウォーターパーク」を本年亦更に設備及娯樂趣向を凝らして開催し大に民衆娯楽の本領を發揮せしが開期中幸に天気打続き一般歓呼迎合して鵜飼と相俟て旅客誘致に関し相当成績を収め得たり秋季彼岸会亦天候佳良にして好果を獲たるが全期を通し一般経済界銷沈より来る打撃は大局に於て予期に反するの結果を来し亦如何ともする能はざる所なり

1924年下期

今期旅客運輸は十月に入り茸狩客の為美濃町線及高富線は相当人出を呼びたるも夏季旱天の続きたる結果にや松茸の発生不良にして例年に比し短期に終りたるの感あり十一月郊外散策十二月年末多忙の時季と雖も何れも閑散の裡に経過したりしが新春に至り新旧正月は稍盛況を呈したり超えて二月美江寺観音蚕祭及三月彼岸中日は何れも天候順良にして前年以上の輸送成績を収め得たり

以上に見るように、鏡島線、谷汲線、美濃町線、高富線といった各路線の伸長は、沿線の観光地とのつながりが重視されていることがわかる。天気や収穫物の生育が客足にも影響し、ひいては輸送需要にも影響することが強く懸念されていることが内容からも伺い知ることができる。そうした状況下において、より安定した輸送需要の確保のためには、沿線観光地の開発が欠かせず、そのなかでも金華山は岐阜市内における切っ掛けの観光地であった。

以下は、金華山鋼索鉄道として新たに免許を申請した内容である。申請理由書とともにあわせて記す。⁽²¹⁾

(21) 「岐阜市松枝町金華山麓同市同町金華山頂間鉄道敷設免許ノ件」、『鉄道省文書 第一門・監督・二、地方鉄道・イ、免許・金華登山鉄道（元金華山鋼索鉄道）・失効・昭和三年～昭和四年』国立公文書館所蔵。

金華山鋼索鉄道敷設免許申請

ばんきん
輓近岐阜市の発展と共に郊外の電気鉄道は年々延長又は新設の機運に向ひ殊に岐阜市に来往する旅客は著しく増加の傾向を來したるは省線岐阜駅の乗降客に徴して明なる所に有之而して岐阜市の名勝地として世に知られたる金華山の秀峯は登山の便容易ならざるを以て空しく探勝の目的を達せざる遊覽者も尠少ならず依て此絶景地に鋼索鉄道の敷設を速進せしめ遊覽者の利便増進を計るは時代の趨勢に適するものありと認め本鉄道を計画するに至りたるものに有之候間何卒右敷設方御免許相成度別紙理由書及関係書類相添此段申請仕候也

昭和2年2月14日

金華山鋼索鉄道株式会社

发起人総代 岡田明德

住所 岐阜市上竹屋町八番地

鉄道大臣 子爵 井上匡四郎殿

鋼索鉄道敷設理由書

岐阜市の北東に秀然として聳^{そび}ゆる金華山は山後に長良川の清流を帶び山川の風光頗る絶佳にして海拔一千百余尺の山骨青苔^{さんこつせいたい}に包まれ緑樹鬱蒼たる絶頂に往昔織田信長の居城たる遺跡あり明治四十三年五月岐阜市保勝会に於て旧城址に模擬天守閣を築き往時を彷彿せしめ山頂よりは濃尾の平原を一望の裡に見渡し四時登山者絶えざる所なりとす而して麓より山頂城址に達するには二道あり一は昔時城の大手口なりし梶川町より藤右衛門洞^{とうえもんぼら}を経て達目洞^{だちぼくぼら}、
けやきだに
槻谷に至るものにして其坂路屈曲甚しく之を七曲坂と称す又一は公園よりするものにして前者に比し登山すること容易なりと雖時代の趨勢は登山遊覽

者のために交通機関の利便に依らんことを渴望する所なるを以て茲に鋼索鉄道を敷設し岐阜市の名所として世に宣伝せらるる金華山の絶景を紹介し殊に夏季鵜飼見物の為め岐阜市に来往する遊覧客に登山の便を供与することとならば岐阜市の繁栄と相俟ちて本鉄道敷設の目的を達することならんと信ずる所なり

我国に於ける登山鉄道は殆んど神社仏閣の参詣者を迎ふるにあるが如きも金華山は眺望絶佳を以て世に知らるる所なるを以て一般遊覧客を迎へ歴史的事跡に富みたる勝地を紹介するは一層有益のことなりと思考せらるるを以て本鉄道敷設の計画を立つるに至りたる次第なり

営業の状態に応じ旅館又は娯楽機関を兼営し旅客誘致の策を講ずる計画なるが本件に関しては地方鉄道法第九条に依り別途認可申請をなすべき見込みに有之

発起人

堀千尋 岐阜市鶴田町

篠田光次郎 岐阜市岩根町

山田永俊 岐阜市京町

正村平兵衛 岐阜市米屋町

熊田乙吉 岐阜市長旗町

澤田文治郎 岐阜市湊町

野々村佐一郎 岐阜県本巣郡西郷村

赤堀儀三郎 岐阜市泉町

中川喜三郎 岐阜市美園町

福田継治郎 岐阜県本巣郡真桑村

岡田明德 岐阜市上竹屋町 発起人総代

出願 昭和2年2月14日

鉄道と地域の関係の再考 美濃電気軌道による金華山の観光開発の過程から

免許 和3年1月21日

動力 電気鋼条

軌間 3呎6吋

哩程 34鎖

資本金 30万円

申出利益 6分8厘

申請者の資産信用

岐阜市内の有力者にして相当資産信用あり

事業の成否

岐阜市商業会議所^{ぎょうほう}の翹望にして発起人は美濃電社長重役等なれば成果確実

事業の効用

金華山は絶景を紹介し岐阜市の繁栄に資す

他鉄道軌道の影響

美濃電を營養す

結果として金華山鋼索鉄道は実現しなかったが、その理由は先の金華山登山鉄道においてもそうであったが、その時に指摘された技術的困難が依然として解決されていなかったからであった。ただし、それほどまでに路線拡張の一環として鋼索鉄道を敷設することが輸送需要を喚起すること、すなわち鉄道経営を安定的にするものとして再度申請されたという点に注目される。金華山鋼索鉄道は他の鋼索鉄道と異なり、社寺参詣を目的としたものではなく、金華山頂上からの眺望のためとする独自性を訴えている点は、観光開発の一環としての位置付けが極めて強いと言える。

第4章 戦前期における私鉄経営と住民の公共交通に対する認識

美濃電気軌道のその後の動きについて追ってみる。美濃電気軌道と名古屋鉄

道が合併してできた名岐鉄道は、1935（昭和10）年8月に愛知電気鉄道と合併したことによって愛知県と岐阜県を網羅する広域路線網を有した名古屋鉄道が設立された。拙稿では、こうした合併による延命策、すなわち輸送需要が多く収益性の高い路線は、輸送需要が少なく収益の低い路線を補填するという内部補助のかたちをつくっていくという過程を指摘した⁽²²⁾。美濃電気軌道にとって名古屋鉄道との合併はそうした意義があるものと考えられる一方で、名古屋鉄道としてもこの合併に何らかのメリットを求めたはずである。その点について、以下、美濃電気軌道の実情を利用者の立場から捉えた資料をもとに探ってみよう。

1936（昭和11）年9月29日に都市計画岐阜地方委員会主催による岐阜市交通座談会が開催された。座談会の司会者には岐阜県知事の坂千秋が、座長には宮村才一が務め、会はすすめられた。出席者は名古屋鉄道からは須田博がただ一人で、その他の鉄道関係者としては名古屋鉄道局長の池井啓次、岐阜駅長の石戸谷喜代衛⁽²³⁾といった官営の鉄道関係者であった。

内容が「電車に関する事項」に及ぶと、岐阜県議会や岐阜市議会の議員から意見や疑問が呈示され、名古屋鉄道の須田一人がこれに答えるというかたちで座談会は進行した。議員からはもっぱら岐阜市内の路線について、苦情に近い実情が話された。車両や線路の状態が悪いといったことから、岐阜市内の路面電車が車の通行を妨げているとか、運行本数が少ないといったことまで様々であった。須田はこれらの苦情に対して資金不足という回答に終始するが、出席の議員からは、そうした原因の一つとして、名古屋鉄道が名古屋市内の路線に対して重点的に投資しており、岐阜市内への投資が疎かになっているためではないかといった指摘がされている。挙句の果てには、市民の足としての役割を

(22) 拙稿「美濃電気軌道と名古屋鉄道の合併（1935年）から見る今日的課題」『中京学院大学経営学部研究紀要』第23巻、2016年。

(23) 『岐阜市交通座談会速記録』都市計画岐阜地方委員会主催、1936年9月29日開催

考えるべきだ、電車を廃止してバスに代わった方が良いのではないかといった痛烈な批判にまで至っている。⁽²⁴⁾

以上のような議員からの指摘が正しいのか否か、名古屋鉄道の経営が本当にそうであったのかを検証することは当時の状況を客観的に調査する必要がある。しかし、議員らの指摘に代表されるようなことが地域住民の鉄道に対する認識であったとすれば、必ずしも鉄道を公共交通機関として絶対的な存在として認識しておらず、代わりの輸送機関があればそれでも良いと考えていたのではないか。また、鉄道会社に対して公共交通機関という立場を認識させる上において、あくまでもそれは鉄道会社自身が襟を正すべきであることに終始し、地方自治体として公共交通機関をどのように位置づけるかという提示はなされていない。つまり、自由競争のなかで、鉄道会社は競争を生き抜くための経営戦略を策定しながらも、公共交通機関としての役割を果たさなければいけないことになる。自由競争のなかでできた私鉄の内部補助というビジネスモデルは、公共交通機関として成り立たせるには禍根を孕むものであったと言わざるを得ない。

ところで、こうした私鉄の内部補助とも言えるビジネスモデルは阪急電鉄が嚆矢だと言われている。阪急の場合、路線網を拡張するのと並行して明治末から大正初期にかけて沿線に動物園や温泉施設をつくった。温泉施設では宝塚歌劇を上演するなど、行楽客の誘致によって鉄道輸送需要を高めようとした。美濃電気軌道もこれと同様の道を歩んだのであるが、ここでは美濃電気軌道が阪急の事例に倣ったか否かが問題ではない。同じような事業展開をすることが鉄道の維持にとって必要であったことを強調したい。つまり、鉄道は地域経済活性化に貢献するものとして地域に求められながらも、いったん敷設されればその維持には鉄道会社自身が努めなければならない。すなわち、鉄道維持のための地域経済活性化が必要となり、それには観光地を盛り上げ、そこに鉄道路線

(24) 前掲『岐阜市交通座談会速記録』、17～31頁。

を接続するといった自然と内部補助のかたちができあがっていく。

鉄道という莫大な固定費がかかる事業，ならびに大量輸送手段という特性においては，大規模な輸送需要がなければ鉄道を維持させることは不可能となる。そうした輸送需要を確保するためには，多くの人々が居住する場所と多くの人が目指すべき場所を結びつけることが必要となる。鉄道路線の拡張はそうした意図のもとにおこなわれたのであって，初期の鉄道と社寺参詣とのむすびつきはその代表的なものであった。

そのような外からの輸送需要に対して，沿線に住む地域住民にとって鉄道が敷設されれば，恒常的に地域公共交通サービスの向上を求めることとなる。ただし，鉄道会社が内部補助というかたちを進めれば進めるほど路線間に格差が生じる。輸送需要の少ない路線のサービスは相対的に落ちていく。上記に示されたような県・市議会議員らの声に代弁された地域住民の声は，そうした鉄道会社の動向に際して利用者側が感じた鉄道サービスの実態であろうと思われる。

ここで重要な視点として，公共交通機関を維持させるためには一定規模以上の輸送需要を確保し続ける必要があるということである。そうした特性を理解した上で，公共交通を維持するのであれば，輸送需要をいかに確保し続けるかは鉄道会社自身が取り組むには限界が生じる。観光地として盛り上げるのも，他の輸送手段との競合関係を整理するのも，地方自治体等の取り組みも欠かさない。あるいはかかる費用をそれぞれが分けて負担するということを考えるのであれば，誰がどのようにして負担するのかといった，一民間企業の支援にとどまらず，継続しておこなわれるための仕組みが必要となる。⁽²⁵⁾

おわりに

本稿は鉄道と地域との関わりについて，今日，地方鉄道が地域にとって「負の遺産」となっている現状は，いつからか，なぜなのかを突き止めようとする

(25) 拙著『費用負担の経済学—地方公共交通の歴史分析—』晃洋書房，2014年。

鉄道と地域の関係の再考 美濃電気軌道による金華山の観光開発の過程から

ものである。ところが、このような課題に対して、一般には地方の人口減少やモータリゼーション化の進展によって説明されることが多かった。そのことを否定はしないが、それらの要因は外部要因ばかりで、鉄道自体の持続可能性の問題に答えてはいない。つまり、鉄道は「地域住民の足」としてこれからの高齢化社会の中ますますその存在が高まっているにもかかわらず、なぜなくなってしまうのか、なぜ持続することができないのかという疑問に答える必要がある。

本稿では、鉄道自体の要因を見出すために、鉄道草創期の時代から、事例としては岐阜市内で初めて誕生した美濃電気軌道の事業展開のなかで金華山登山鉄道（後の金華山鋼索鉄道）への関わりについて見た。以下にその内容を要約する。

金華山登山鉄道の申請には美濃電気軌道の関係者が関わっていることから、これが美濃電気軌道の路線拡張の一環であることには間違いない。金華山登山鉄道の申請理由をそのまま受け止めれば、金華山観光のために交通の便を良くするためであったということになる。しかしながら、金華山登山鉄道の申請に美濃電気軌道が関わっていたというのが重要な点であって、純粹に観光のためという面のほか、美濃電気軌道にとって、金華山登山鉄道ができれば、それに接続する路線の乗降客が増加するという側面が大事であった。観光のための鉄道は同時に鉄道維持のための観光なのである。だから、金華山登山鉄道の計画が頓挫しても、美濃電気軌道の経営に名古屋鉄道が関わるようになると、再び今度は金華山鋼索鉄道として申請し、これもまた同様に鉄道維持のために観光開発を試みようとしたのであった。

以上のような本稿の事例は決して珍しいものではない。地域経済活性化のための鉄道という位置づけは鉄道申請時の常套文句であったが、現実には鉄道を維持させるための地域経済活性化が必要であって、鉄道草創期の頃からどの鉄道会社も盛んに寺社や観光地とむすぶ鉄道を開設するという路線拡張がおこなわれることとなった。こうした鉄道の特性が今日の地方鉄道の持続性を困難に

した内部要因である。外部要因にのみ目を奪われてしまうと、外部からの観光旅客を誘致するための活動や、市場競争の原理のなかで鉄道会社による旅客獲得の方法が講じられるといったことばかりがもてはやされることとなる。ただし、こうした活動を否定するものではないし、ましてや、だからと言って鉄道が必要ではないということを結論付けたいわけではない。膨大な固定費の負担が鉄道会社のみにかかっていることが問題なのである。鉄道こそが持続可能性のある公共交通機関として位置付けられるべきであり、老若男女を問わず日常的な移動を制限しないためにも、政府がその費用を負担しなければならないと考える。自動車によって天文学的な社会的費用を負わされている現状を打開するためにも必要なことである。⁽²⁶⁾

(26) 宇沢弘文『自動車の社会的費用』（岩波新書、1974年）では、自動車運転者が逃れている社会的費用の負担を課すべきと一般に理解されているが、最大の主張点は、その課すべき社会的費用が天文学的金額となるがゆえに、実質的には不可能であるからして、自動車の運転を止めるべきことに重きが置かれている。