

近代における大垣の存在

～運輸・交通等の面からの考察～

國枝徹朗

(東海学院大学人間関係学部)

要 約

大垣は古代から近世にかけて、歴史の大きな舞台(大塚古墳、関ヶ原の戦いでの大垣城、奥の細道むすびの地等)に登場してくる。明治維新後の近代に入り、廃藩置県などにより大垣の存在は次第に小さくなっていった。しかし、明治から昭和初期にかけての運輸・交通に目を向けると、船運や鉄道がうまく結びついたターミナルとして、中部で大きな存在であったことを明らかにする。

キーワード：水運、船町湊・赤坂湊、鉄道、大垣駅

1. はじめに～近代以前の大垣

「奥の細道むすびの地」として知られる大垣。歴史的にも大垣という地が、広く知られている一つの大きな要素であり、これを市としても観光の目玉として、俳句大会と絡めながら推進している。

また、昨年度(平成 27 年)には、大垣祭が国の重要無形文化財に指定されるなど、大垣というところが県内や全国から注目を集められるようになってきている。

しかしながら、歴史を紐解いて見ると、それ以外にも、大垣というところは、次のように歴史の折々の舞台に、重要な役割を果たしたり、歴史的な事象と強い繋がりを持ったりしながら、幾度か登場してくる。

◎大墓のあるところ

岐阜県最大の前方後円墳として、岐阜市の琴塚古墳と並ぶものであり、平成 26 年度に整備をされた。調査の段階においては、既に盗掘されており、誰の墓かはわかってはいないが、この付近一帯には多くの古墳が残されていて、過去に大墓と呼ばれていたのが、青墓となっただとも言われており¹⁾、当時の有力者が赤坂に存在していたことが推察される。

◎赤い石の宝

日本古代最大の内乱戦争で、天智天皇の太子・大友皇子に、皇弟・大海人皇子が地方豪族を味方に付けて反旗をひるがえしたものであり、大海人皇子が勝利した。この舞台として美濃の大垣赤坂～関ヶ原が出てくるが、大

海人皇子は金生山の東のあたりに邑(所領)をもっていた。その理由として、当時、日本において製鉄技術はあったが、鉄鉱床は大変に珍しく、金生山において赤鉄鉱が出たことが邑をもっていた理由とも言われており²⁾、そこでの武器の製造により、壬申の乱に勝利したと考えられる。ちなみに近く垂井町の南宮大社は金の総本宮であるのも関連があり、現在でも、自動車のご祈祷に訪れる人は多い。

現在では、赤鉄鉱は見られないが、著者自身も教育委員会調査団の一員になって採取に行った最後の赤鉄鉱は、大垣のスイトピアセンターのある場所に保管されている。

◎16 歳の短い生涯での墓

平治の乱で敗北した義朝一向は、この川を柴船に隠れて知多半島の内海方面へと逃げた。その前には、朝長は戦いで矢傷を受けていたことから、赤坂の山中で自刃し、葬られ、お墓が残されている。

◎天下分け目の決戦本部

慶長 5 年(1600)の関ヶ原の戦いの際には、当時の大垣城主であった伊藤盛宗が西軍に属したため、石田三成率いる西軍が入城して、一時西軍の根拠地となった。その後、西軍本体は東軍を迎え撃つべく関ヶ原に移動した。合戦後、東軍に包囲され落城した。

◎あだ討ち後の調整役

赤穂藩主浅野内匠頭と大垣藩主第四代戸田氏定とは、母方の従兄弟であった。1701 年に江戸城中での切りつけ

近代における大垣の存在

事件が起きると、その後の赤穂城明け渡しまでの調整役として、尽力した。

◎俳聖第二の故郷

俳聖松尾芭蕉は合計四回にわたって来垣しているが、その中でも最も有名であるのが、3回目の「奥の細道」のむすびの地としての来垣である。元禄二年(1689)、全行程 2400km に及ぶ旅の結びの地として大垣を訪れ、谷木因邸などに宿泊し、9月6日船町から伊勢神宮目指して出立した。その時に詠んだ「蛤の ふたみに別れ 行く秋そ」の句は有名である。

◎対黒船最前線

1853年にペリーが浦賀に来航したが、その時の浦賀奉行であった戸田伊豆守氏榮により、防御支援の要請を受けた。当時、江戸詰めであった小原鉄心は、藩兵を引き連れて浦賀の警護に当たった。

◎ブラムスが魅せられて

明治に入り、廃藩置県により戸田家は大垣の地を離れることになった。11代藩主の戸田氏共は東京に移り、岩倉具視の娘の極子と結婚し、その後オーストリア大使として赴任した。当時、ウィーンにおいてブラムスと交流があり、極子の琴演奏を聴いて譜面に書きとめたことがあった。この様子はまた、守屋多々志の絵画にも描かれている(ウィーンに六段の調べ)。

このように、大垣というところは歴史的にも重要な地点であったが、近代に入り、明治以降、廃藩置県により県都が加納～岐阜になったこともあり、次第に大垣の存在は小さくなっていった。そして、博士を多く輩出したことなどから、文教の町として、またたくさんの繊維工場の誘致などにより、繊維の町として存在していくことになっていった。

しかしながら、運輸や交通等の面においても、近代以降の大垣は、関東・関西及び北陸と東海を結ぶ物流のターミナルとして、岐阜に負けずに重要な拠点として存在感を示していた。ここでは、近代の運輸や交通の様子等から、近代における大垣の存在を考察する。

2. 近代中部のターミナル

(1) 発展の区分

右の年表は大垣を中心として、船運と鉄道の主な出来事をまとめたものである。これを見ると大きく分けて、

- ① 水運が隆盛の輸送の頃
- ② 鉄道・水運の異種融合輸送の頃
- ③ 鉄道による同種の輸送の頃

表 1

| | 水門川筋 | 杭瀬川筋 | 東海道線 | 養老鉄道 | 美濃赤坂線 | 西濃鉄道 |
|-------|------------------------------|-----------------------|--------------------------------|------------------------------------|-------------------------|------|
| 明治16年 | 水運による輸送 | | | | | |
| 明治17年 | 濃勢講社の蒸気船が大垣・桑名間運航 | | 大垣駅開業 長浜-関ヶ原-大垣間開通 | | | |
| 明治20年 | | 赤坂東町付近に赤坂土場建設 | 加納停車場(初代岐阜駅)開業 大垣-加納-名古屋が開通 | | | |
| 明治21年 | | | 岐阜停車場(2代岐阜駅)開業 | | | |
| 明治22年 | | 赤坂土場に港を開設、池尻地内に東土場を開設 | 新橋-神戸間全線開通 | | | |
| 明治23年 | 大垣-桑名間の川蒸気船繁盛 | | | | | |
| 明治39年 | 金生船組合設立、登録数386艘 | | | | | |
| 明治41年 | 濃勢汽船会社(株)設立、20吨汽船6艘、大垣-桑名3往復 | | | | | |
| 明治42年 | 最繁盛期... | 最繁盛期... | 岐阜停車場(3代岐阜駅)開業 | 大垣-池野、大垣-養老間の運輸営業開始 大垣駅が発着駅になる | | |
| 大正2年 | | | | | | |
| 大正4年 | 動力船3艘、無動力船222艘が就航中 | | | | | |
| 大正8年 | | | | 養老-桑名、池野-揖斐間開通により全線が営業 | 美濃赤坂線が開通 大垣駅が発着駅になる | |
| 大正9年 | | | | 室-東赤坂間に河開駅開設 | | |
| 大正12年 | | | | 全線電化工事 | | |
| 昭和2年 | | | | 伊勢鉄道に吸収、揖斐-大垣-桑名-四日市-津-伊勢までの長大路線完成 | | |
| 昭和3年 | | | | | 東(美濃赤坂-市橋)西(美濃赤坂-星飯)が開通 | |
| 昭和4年 | | | | | 赤坂本町駅設置 | |
| 昭和5年 | | | 特急「燕」デビュー、大垣駅停車 荒尾駅開設 | | 西濃鉄道東線へ直接乗入 | |
| 昭和13年 | | 笠木地内に杭瀬川開門建設、廃線 | | | | |
| 昭和15年 | | | 大垣駅者改築 | | | |
| 昭和17年 | | | 駅前へ亀の池ができる | | | |

の三つの区分になると考える。この区分に沿って大垣駅を中心としたターミナル的な部分について見て行くことにする。

(2) 水運が隆盛の頃

明治以降の大垣(赤坂含む)の交通は陸路より水運が中心であった。杭瀬川や水門川、そして揖斐川から伊勢湾へと繋がる水路を活用した舟による輸送は大垣にとって、発展の足場として大変に重要なものであった。当時の舟の保有状況をみても、

- ◇ 揖斐川筋
 - 津村⇒44石(6.6t)積みの船2艘
 - 平村⇒40石積みの船2艘
 - 大村⇒38石積みの船2艘

◇杭瀬川筋～船持 80 余名

赤坂村⇒30 石積みの船 6 艘

7 間(約 12.7m)の船 6 艘

※荷物問屋 1 軒

◇水門川筋

船町⇒6 間(約 11m)以下の船 2 3 艘

3 間以下の船 2 5 艘

※荷物問屋 2 軒 ³⁾

であり、荷物や旅人の輸送において頻繁に利用される等、大変な賑わいであったことがわかる。

杭瀬川筋を例に見ると、明治以降に、夏場の渇水期でも水量の多い杭瀬川に注目して、貨物の輸送船が石炭の売り込みに航行してきたのが最初であり、その後、明治 14 年(1881)に石灰製造会社ができてからは、石炭の売り込み後に、空で帰ることよりも、石灰等を積んで帰るようになってから、盛んになった。そして、明治 20 年頃には赤坂土場(集積場)が建設された。当時の輸送物資は、

◇上り・・・塩・石炭・コークス等

◇下り・・・材木・薪・瓦・米俵・石灰・土灰等

であり、船の多くは底の浅い鵜飼舟形が利用された。その後、同 22 年には船の出入りの便を図るために港が開設され、宿場町であった赤坂は石灰生産及び輸送地として大きく発展していった。また、ここには造船所もあり、船の製造・修復なども盛んに行われた。

水門川筋においては、船町港には二軒の荷物問屋があり、たくさんの船が出入りして賑わいをみせていた。また、当時の船町を描いた「京丸屋裏構之図」を見ると、船のり場や案内所、行き交う船等が描かれており、賑わいの様子がよくわかる。

その後、明治 16 年には濃勢講社が大垣-桑名間に蒸気船を運航するようになった。しかしながら、この航行により、堤防に障害を与えたり、水量が減少した時には運行ができないことがあったりしていた。

さらに、翌年には大垣乗船会社が設立された。これは東船町に本店を構え、大垣から桑名はもとより、四日市から名古屋へと運行を行っていた。「大垣乗船会社旅客物貨取扱規約」には、次のようにある。

◇一日 3 便⇒8:00 11:00 20:00

◇土足厳禁、手荷物切符(15 貫 56kg で一人分)

◇乗客⇒180cm 四方に 8 人

◇水標八合(480cm 常水位高)にて運行停止

◇持ち船⇒大栄丸・大垣丸・養老丸・・・等、六艘⁴⁾

当時の水運について、新規の交通手段である鉄道に関

わる人から見た、これまでの交通手段としての回顧として、次のように記述されている。

「鉄道開通までは船町の船着場で桑名行の船に乗り、揖斐川を夜船で下り、更に四日市行きの船に乗り、四日市で蒸気船に乗り換えたものである。従って船町の付近には船問屋、宿屋等が集まっていた。・・・中略・・・又、各運送店も船町にあつて、長く船問屋を営んでいたもので、芭蕉の高弟谷木因もその主人で、現在日通大垣支店の次長谷恒助氏の末裔である。」⁵⁾

このように大垣にとっての水運は、人はもとより物流としての重要な手段として栄えていたのである。そして、いよいよ鉄道の登場になるが、ここから大垣は水運と鉄道をうまく連結しながら、ターミナルとして発展していくことになる。

(3) 異種融合輸送のターミナル大垣の開業

揖斐川・水門川・杭瀬川と三つの筋において、盛んに船の運航が行われている頃、まず、明治 16 年に東海地方で最初の鉄道である長浜(滋賀)と関ヶ原間が敷設された。翌年 5 月に、東海道線の関ヶ原・大垣間が開通し、一日三往復が運行され、三年後の明治 20 年に大垣・加納間、加納・名古屋間が開通した。当時の岐阜日日新聞によると、岐阜・大垣間の運賃は人力車賃橋賃合わせて、晴天 20 銭、雨天 30 銭していたが、鉄道運賃は晴雨の別もなく、下等で 14 銭と安く、人力車より 2 時間も早く着くとのことであった(ちなみに、大垣・加納間 29 分)。

そして、この開通に合わせて、大垣駅が開業することになった。その当時の祝賀会の様子は、「鉄道開通のことを世間では“汽車開き”と言って、当日は大垣付近ばかりではなく、遠く養老・揖斐方面から泊りがけでたくさんの人が集まり、大垣祭や御坊様祭りよりも、ずっと人手が多かった。中には、田舎から笛・太鼓をもち、お神楽や仮装行列などで練ってきて、駅前の広場で踊ったりした。」⁶⁾

との回想文が見られ、当時の一大イベントとして市民総出で、開業を喜び、未来への大きな希望を抱いていた。

また、冒頭にも述べたように明治以降の大垣について、県都が岐阜になったことから、おらが市、駅というライバル意識が、この鉄道に関わることを始めとして、様々な面においてもっていたことが、後述の特急の停車駅になったことや、次の回想文からも、それが伺われる。

「当時列車が駅に到着する 5 分前になると、駅員が玄関に出て、りんを振り、駅前の安田屋、京丸屋などに泊まっているお客に注意を与えたものである。これは主要駅

近代における大垣の存在

だけで、加納(岐阜)でもやっていなかった。」⁷⁾

この開通から遡ること四年前、長浜から関ヶ原間が開通した明治15・16年に、井上鉄道局長が政府に対して、関ヶ原と大垣間の鉄道布設を上申している。その中に、「此の路線たる西端、即ち長浜は琵琶湖に接し、其西は汽船を介して、大津線(大津神戸間)に連絡すべく、…」 「元来関ヶ原・大垣間鉄道の如きは、越前の海港より尾勢ノ間ヲ横截シ、敦賀・四日市間ノ連絡ヲ通シ次ニ大垣ヨリ岐阜ニ布線シ、更ラニ分レテ兩岐トナリ、一ハ延ヒテ名古屋ニ至リ、又一ハ中仙道ノ線路ニ応シ、以テ大ニ運搬ノ便利ヲ挙クルノ目的ニ出テタルモノトス…」とあり、大垣駅が長浜琵琶湖の水運を利用して京阪神と結ぶこと、そして、日本海側の敦賀から太平洋側の四日市に繋がる南北の輸送や利便における基点として当時、考えられていたことがわかる。また、この時点においては、鉄道が東へは、東海道か中仙道か、どちらを通るのか決定していなかったこともあり、大垣はどちらにしても対応できるものとして考えられていたターミナル的な拠点として～ことがわかる。

明治22年7月、東海道線が全線開通した。(新橋～神戸) これにより、大垣駅は鉄道を介した関東から関西への物流等のつながりの拠点として、また、北陸敦賀から長浜、大垣を経て、四日市への船運での南北の物流のつながりの拠点という、輸送の利便性の機能をもつようになっていくことになった。

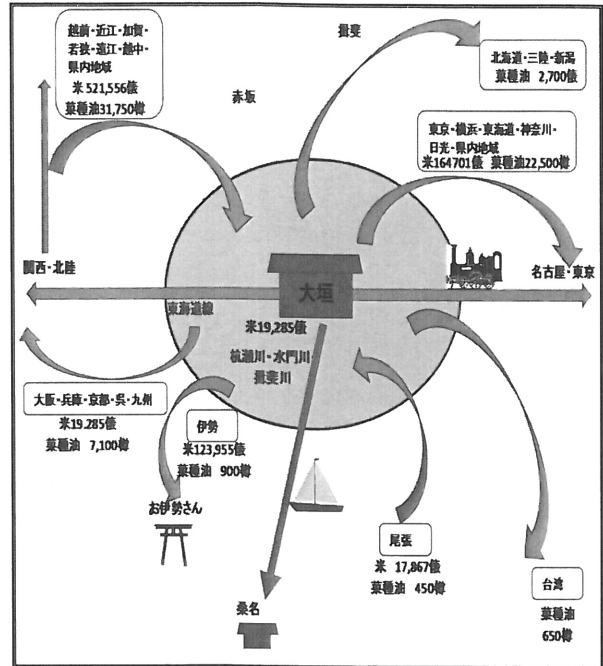
これを受け、同年5月の岐阜日日新聞社説において、大垣商工会が、名古屋・桑名間の航路改修を討議した時の要領の中に、

「大垣の地形たる素より重要な産物に富み、県下において営商枢要の場所にして、夙に運輸の便を占め、物貨集散の繁盛なるは殆ねく世の知るところなり、昔時関西及北陸の諸物資は、江州米原に出て概ね陸路大垣に輻湊し来り、南一条の水運に託して関東及勢尾三遠の諸地方へ運送往復するもの、年間幾百万駄の多きに達し、車輪相接し、舳艫相望み、実に水陸要衝の便を占め、従って地方実業者のみならず、中国諸地方の実業者に於いては容易ならざる関係を有するものなり……」と記述があるものを引用し、大垣・桑名間の航路の改修を急ぐ必要性を述べている。このことから、大垣が県内はもとより、県外からも輸送の基点として大きな期待が寄せられていたことがわかる。

さらに、「全国中三陸ノ北上川ニ優ルモ劣ルナキモノニシテ、其航程十里ニ達シ、海潮六里以内ニ進入シ、水勢

平順、全国無比ノ良航路ナルハ、世ノ知ル処ナリ」と大垣商工会議所が明治36年の陳情書に記述している。

当時(明治32年)の物資集散状況の一端を見ると、図Aのようである。



図A

当時は、駅前の近くを東西に川が流れており、貨物構内の付近には大きな池があって水門川に通じていた。また、貨物事務室の付近にはみなと橋と呼ぶ橋がかかっていた。鉄道が開通した後は、ここに荷揚場を設けて水陸連絡貨物を取り扱うようにした。水運と鉄道の所謂架け橋となっていた。

(4) 同種輸送手段によるターミナル大垣へ

明治時代前中半において、経済・運輸の拠点として発展した大垣も、明治時代終わりから大正時代にかけて大きな転機を迎えることになる。表2は明治末期から昭和初期にかけての各駅や港の発送貨物の上位品目である。これを見ると、

- ・ 第一次大戦後の好景気による石灰工業発展に伴う輸送整備と中心駅の変遷
- ・ 鉄道等の敷設と船運の衰えと輸送量の減少
- ・ 大垣の物流は米中心+繊維工業発達に伴う増加

といったことが読み取れる。

つまり、水運に代わる物流手段である鉄道が整備され、早く大量に運ぶことができる鉄道で、大垣駅と周辺地域が同種の交通手段で結ばれていくことになる。その先陣を切るのが養老鉄道であった。

表 2

| 各駅の輸送貨物の上位品目 | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|-----|-------|--------|-------|--------|------|----|-------|----|-------|------|--------|------|-------|----------|-------|
| | 大垣 | | | | | | 岐阜 | | 垂井 | | 美濃赤坂 | | 西濃鉄道 | | 船町港 | |
| | 1位 | 量(噸) | 2位 | 量(噸) | 3位 | 量(噸) | 1位 | 量(噸) | 1位 | 量(噸) | 1位 | 量(噸) | 1位 | 量(噸) | 1位 | 量(噸) |
| 明治40 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 明治41 | 米 | 12630 | 石灰コークス | 2015 | 雑穀 | 1289 | 木材 | 6177 | | | | | | | | |
| 明治42 | 米 | 16581 | 肥料 | 6924 | 石灰コークス | 2076 | 木材 | 5226 | | | | | | | | |
| 明治43 | 米 | 20635 | 肥料 | 2011 | 石灰コークス | 1462 | 木材 | 4884 | | | | | | | | |
| 明治44 | 米 | 13543 | 麦 | 1399 | 石灰 | 1255 | 木材 | 8606 | | | | | | | | |
| 大正1 | 米 | 12896 | 麦 | 1023 | 石灰 | 1002 | 木材 | 4987 | | | | | | | | |
| 大正2 | 米 | 13801 | 石灰 | 1659 | 麦 | 1258 | 木材 | 26773 | | | | | | | | |
| 大正3 | 米 | | 石灰 | | 麦 | | 木材 | | | | | | | | | |
| 大正4 | 米 | 12641 | 綿糸 | 4321 | 石灰 | 2579 | 木材 | 5942 | | | | | | | 石灰・雑穀・雑品 | 15032 |
| 大正5 | 石灰 | 11201 | 米 | 9707 | 綿糸 | 7836 | 木材 | 5590 | 石灰 | 30018 | | | | | | |
| 大正6 | 石灰 | 17741 | 綿糸 | 9145 | 米 | 8690 | 木材 | 4681 | 石灰 | 30508 | | | | | | |
| 大正7 | 石灰 | 18928 | 米 | 9960 | 綿糸 | 9027 | 木材 | 5788 | 石灰 | 32188 | | | | | | |
| 大正8 | 石灰 | 16604 | 米 | 10506 | 綿糸 | 8566 | 木材 | 3987 | 石灰 | 24280 | | | | | | |
| 大正9 | 米 | 8258 | 綿糸 | 5358 | 綿 | 1999 | 木材 | 6210 | | | 石灰 | 66903 | | | | |
| 大正10 | 米 | 6993 | 綿織物 | 4595 | 綿 | 2184 | 木材 | 9697 | | | 石灰 | 68073 | | | 石灰・雑穀・雑品 | 1500 |
| 大正11 | 綿糸 | 7738 | 米 | 7038 | 綿織物 | 3569 | 木材 | 7339 | | | 石灰 | 73751 | | | | |
| 大正12 | 綿糸 | 8210 | 米 | 7891 | 綿織物 | 4217 | 木材 | 7789 | | | 石灰 | 30839 | | | | |
| 大正13 | 綿糸 | 7780 | 米 | 7374 | 綿織物 | 5415 | 木材 | 8484 | | | 石灰 | 78932 | | | | |
| 大正14 | 米 | 7041 | 綿織物 | 7038 | 綿糸 | 5929 | 木材 | 6726 | | | 石灰 | 84843 | | | | |
| 昭和1 | 綿織物 | 7578 | 綿糸 | 6285 | 米 | 5981 | 木材 | 5355 | | | 石灰 | 94599 | | | 空樽・空箱 | 130 |
| 昭和2 | 米 | 5724 | 綿織物 | 5388 | 綿糸 | 4888 | 木材 | 7923 | | | 石灰 | 86019 | | | | |
| 昭和3 | 米 | 5684 | 綿糸 | 5545 | 綿織物 | 4109 | 木材 | 7126 | | | 石灰 | 101693 | | | | |
| 昭和4 | 米 | 6433 | 綿糸 | 4887 | 綿織物 | 4862 | 木材 | 8003 | | | 石灰 | 29948 | 石灰 | 88794 | | |
| 昭和5 | 綿織物 | 6455 | 米 | 6183 | 綿糸 | 5883 | 木材 | 4979 | | | 石灰 | 26418 | 石灰 | 89172 | | |
| 昭和6 | 綿織物 | 7033 | 米 | 5400 | 綿糸 | 2525 | 木材 | 4049 | | | 石灰 | 30058 | 石灰 | 63902 | | |
| 昭和7 | 綿織物 | 7368 | 米 | 7152 | 綿糸 | 3701 | 米 | 5327 | | | - | - | 石灰 | 50623 | | |
| 昭和8 | 米 | 7152 | 綿織物 | 6888 | 綿糸 | 6521 | 米 | 4995 | | | - | - | 石灰 | 66772 | | |
| 昭和9 | 綿糸 | 8501 | 綿織物 | 8032 | 米 | 6111 | 米 | 9313 | | | - | - | 石灰 | 72001 | | |
| 昭和10 | 綿織物 | 7949 | 綿糸 | 7094 | 米 | 6114 | 木材 | 6088 | | | - | - | 石灰 | 89090 | | |

この背景の一つには大垣の良さでもあり、災害を及ぼす元凶でもある水がある。良水豊富な大垣は、それを活用した輸送や産業が発展してきたが、同時にそれは大きな水害をももたらしてきた。明治 33 年から始まった三川分流により、河川の水位が下がり、輸送量の増加もあり、次第に船運の利用できない時代へとようになっていくからである。

①第1の要素～船に代わるもの/養老鉄道

第三セクターではあるが、現在もなお、どんな悪天候～大雪であっても、遅れたり止まったりすることのないのが特徴として、多くの沿線住民に利用され続けている。その始まりは、明治 34 年に鉄道の必要性の高まりからの申請後、同 44 年に養老鉄道株式会社の設立趣意書及び起業目論見書が国に提出されたことで、設立総会・株式の発行を経て敷設工事が始まり、大正 2 年に大垣～池野間、大垣～養老間の営業が開始された。当時の運賃(三等)は、

◇大垣～養老 21 銭 大垣～広神戸 11 銭 等
 ※2等はこれに5割増

※アンパン1個2銭 ～ 100円×5.5=550円
 であり、現在、広神戸まで310円を考えると、高い運賃設定であった。

しかしながら、この開業は当時の開通式の華やかさ～大垣城天守にイルミネーションが点灯、花火や餅まき等

から、大垣市民にとって今後の経済の発展を期待するものであったことが伺われる。

その後、大正 8 年には桑名一揖斐間の全線開通、同 12 年の全線の電化、また、経営資本の幾多の変更があったものの、昭和 5 年には、伊勢鉄道の経営のもと、揖斐～大垣～桑名～四日市～津～伊勢までの大変に長い路線が完成した。これにより、大垣をはじめとした県内各地から、電車で伊勢神宮に参拝ができるようになった。また、それにともない、貨物の輸送量も増大した。

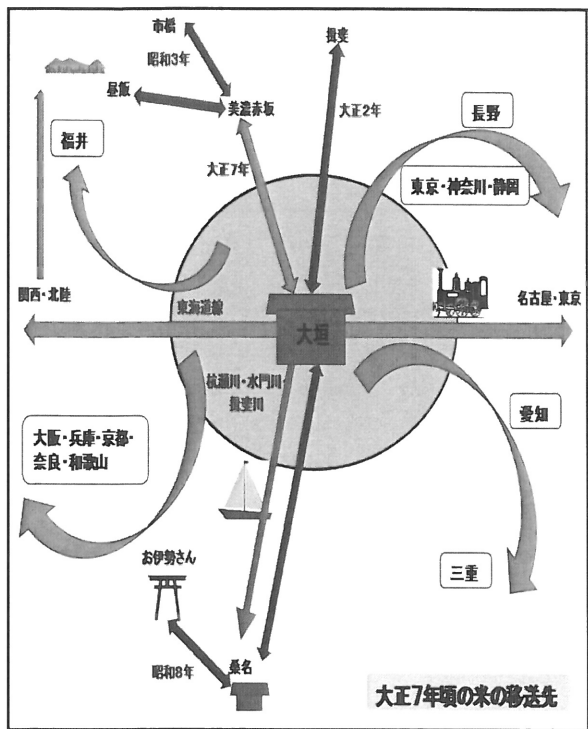
『大垣商工時報』に掲載されている伊勢電鉄を見ると、北は谷汲から養老公園、多度神社、そして伊勢神宮まで参拝ができることが紹介されている。また、大垣から伊勢神宮前まで直通電車が出ており、3 時間あまりかかることも示されていて、その経営への意気込みが見てとれる。

また、図 B は大正 7 年の頃の米の移送先である。当時の主発送貨物の米が関東から関西にかけて幅広く、大垣から輸送されているのがわかる。ここに、今後、石灰や織物が表 2 のように毎年、上位を占め、全国へ発送されていくようになる。

②第2の要素～馬車に代わるもの I /美濃赤坂線

明治 22 年に東海道線が全通後、中山道宿として発展してきた赤坂も衰退の道を迎えることになるが、一方、前述

近代における大垣の存在



図B

の杭瀬川筋の赤坂湊を利用した水運は、全通と同時期から発展してきた金生山の資源を活用した石灰生産及び大理石細工の貨物搬送で繁盛を極めることになった。しかしながらそれも、しだいに船による輸送では追いつかなくなるようになってきた。

美濃赤坂線の「鉄道支線布設申請書」によると、その最盛期には、赤坂湊だけでなく、一日約5～600台の馬車を使って、1里27町(約7km)離れた大垣駅に、また1里17町(約6km)離れた垂井駅まで、年間10万トン運んでいた。また、石灰の搬送先についても、舟運輸送で愛知県や三重県の沿岸であったのが、東海道線の開通により、西方の滋賀や北陸地方への搬送も増え、発展することになり、各駅の貨物のためのホームも狭く、野天に積まざるを得なくなり、雨によって火災が起きることも見られた。その他、いろいろな難点が出てきたことから、何とか引込み線を開設するようにとの要望が大変に大きくなってきた。特に、その働きかけに顕著であったのは、赤坂、昼飯・市橋の石灰業者が多かったが、そのための努力として、様々な手立てが講じられていた。たとえば、

- ◎代議士数人を通じての運動
- ◎政治運動尽力の代議士に土産
 - ・松茸 260 匁(約 975g) 2 円 14 銭(約 2000 円)
- ◎鉄道測量員への接待～20 円 77 銭
 - 料理代 1 人 60 銭、酒代 30 本 2 円 40 銭

サイダー19本1円90銭、芸妓花代2時間5円7銭
 金生山遊山～傘松料亭1円70銭
 松屋旅館宿泊10人分肴代1円50銭
 ◎石灰業者より集めた5千円の寄付金(工事費として)
 500万円

といったものがあり、様々な手を尽くしながら、美濃赤坂線の開設を目指していたことがわかる。

こういった努力により、大正7年には敷設に着工し、翌年8月1日には大垣駅より美濃赤坂駅まで延長1哩59町(約2.56km)の開通をみるにいった。

③美濃赤坂駅

美濃赤坂線の開通に合わせて作られたのが美濃赤坂駅である。この駅は、当初の敷設目的が石灰等の貨物の輸送であったことから、駅自体の構成～ホーム等も貨物専用の作りになっていた。よって列車も当初は、貨物のみ、又は貨物+客車という形態での輸送であったが、次第に需要が増すに従って、客車ばかりの運転も始まるようになっていった。そして、昭和のはじめには、日本の国で初めてガソリンカーが運転されるようになった。

中心の貨物輸送であるが、当時の名古屋鉄道局管内においても、大変に多くの取扱いを示していた。表2に戻り見ると、桁が一つ違うほどの量であった。

④第3の要素～馬車に代わるものⅡ/西濃鉄道

著者の小さい頃、聞いた話として今も記憶に残っているのが、「こくぞうさんの下を走っている、あの鉄道は日本で一番短く、一番儲かっている路線・・・」ということである。その路線については、美濃赤坂線が、舟運で間に合わず、荷馬車で垂井や大垣への運搬がとて大変であったことから、引き込み線要望が出され敷設されたことと同様に、各採掘工事場から美濃赤坂駅までも荷馬車で運んでおり、その道路の条件の悪さ等の不便さから、地方鉄道敷設の申請を行うことになった。

その後、鉄道敷設の免許を得た後、昭和2年に西濃鉄道株式会社を創立。翌3年4月より工事に入り、12月に開通した。この鉄道は、次のように採掘場に対応して二路線に分かれていた。

東線・・・市橋線 2.6km

美濃赤坂⇒乙女坂⇒猿岩⇒市橋

西線・・・昼飯線 1.9km

美濃赤坂⇒美濃大久保⇒昼飯

このうち、東線については、後に美濃本町駅が乙女坂の前に作られ、旅客専用駅として、活用した。列車については、当初は7トン機関車(伊勢電鉄より借受)であった

が、貨物を積んで西線の坂を上る事がきつい為、45 トン車を購入して使用していた。

当初は貨物輸送のために敷設された西濃鉄道であったが、一般乗客の輸送も行うようになり、昭和5年になると西線の美濃赤坂駅と美濃大久保駅の間に、美濃本町駅が作られた。(同10年には、美濃本町駅までの乗客輸送になった。)

⑤ターミナル大垣の近代化

大正2年の養老鉄道の開通や、大正8年の美濃赤坂線の開通にともない、大垣駅はそのターミナルとしての機能を大きく発揮するようになり、乗降客や貨物量は大きく増加することとなった。しかしながら、その駅舎は古くまた、狭く大変に混雑することとなり、改築への声が次第に大きくなっていった。

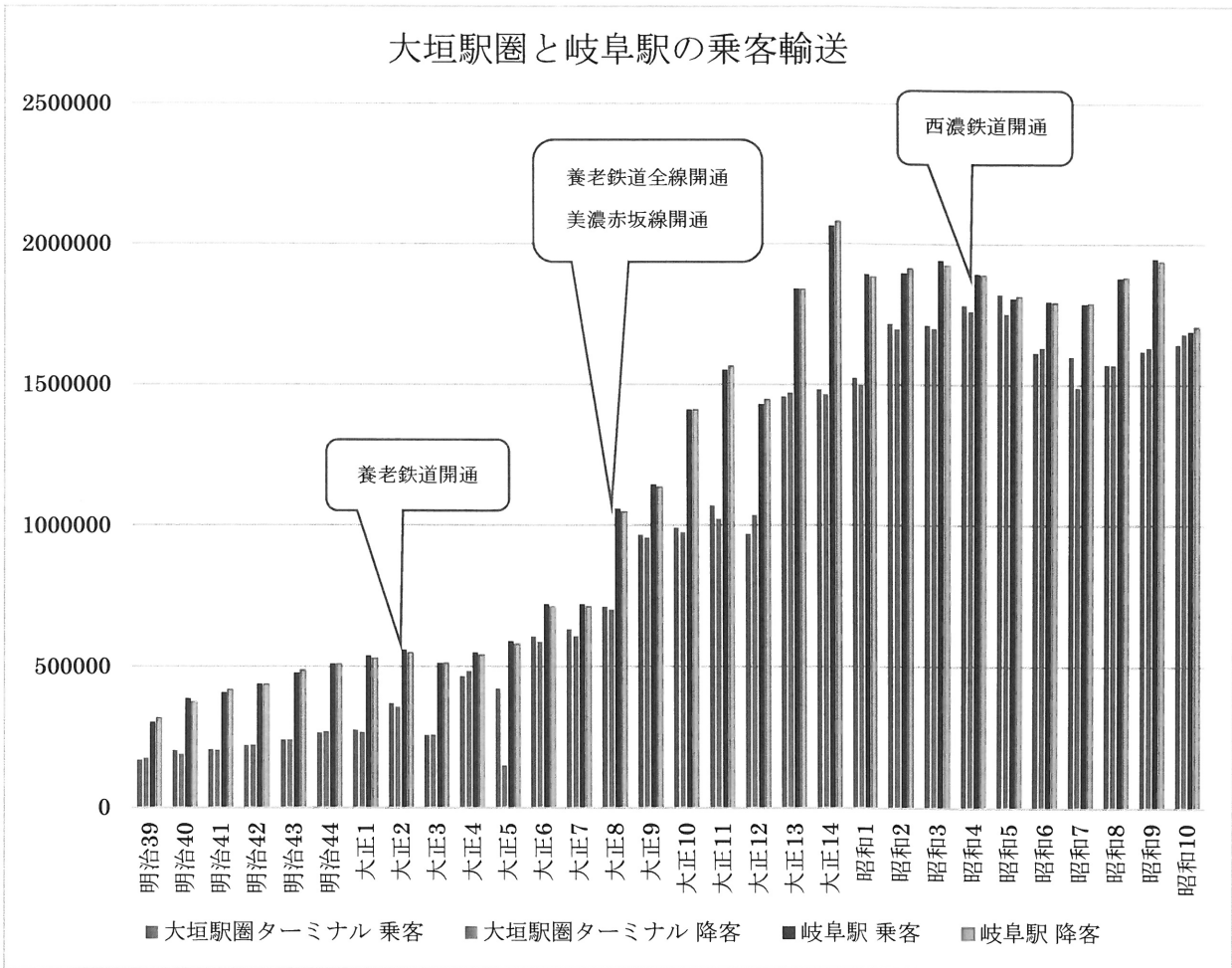
また、昭和5年に東京と神戸間に超特急「燕」(東京－神戸間9時間)が走るようになったが、大垣より西方面へ向かう線路は大変に勾配がきつく、補助機関車を繋げて運転しないと進まないため、大垣駅で停車し連結することとなった。当時の「燕」の停車駅は、東京－横浜－国府

津－名古屋－大垣－京都－大阪－三ノ宮であり、まさに主要駅として名を連ねることになった。このことにより、大垣駅の改修要望はさらに大きくなり、翌年以降、要望書が出されていき、昭和16年によりやく改築されることになった。

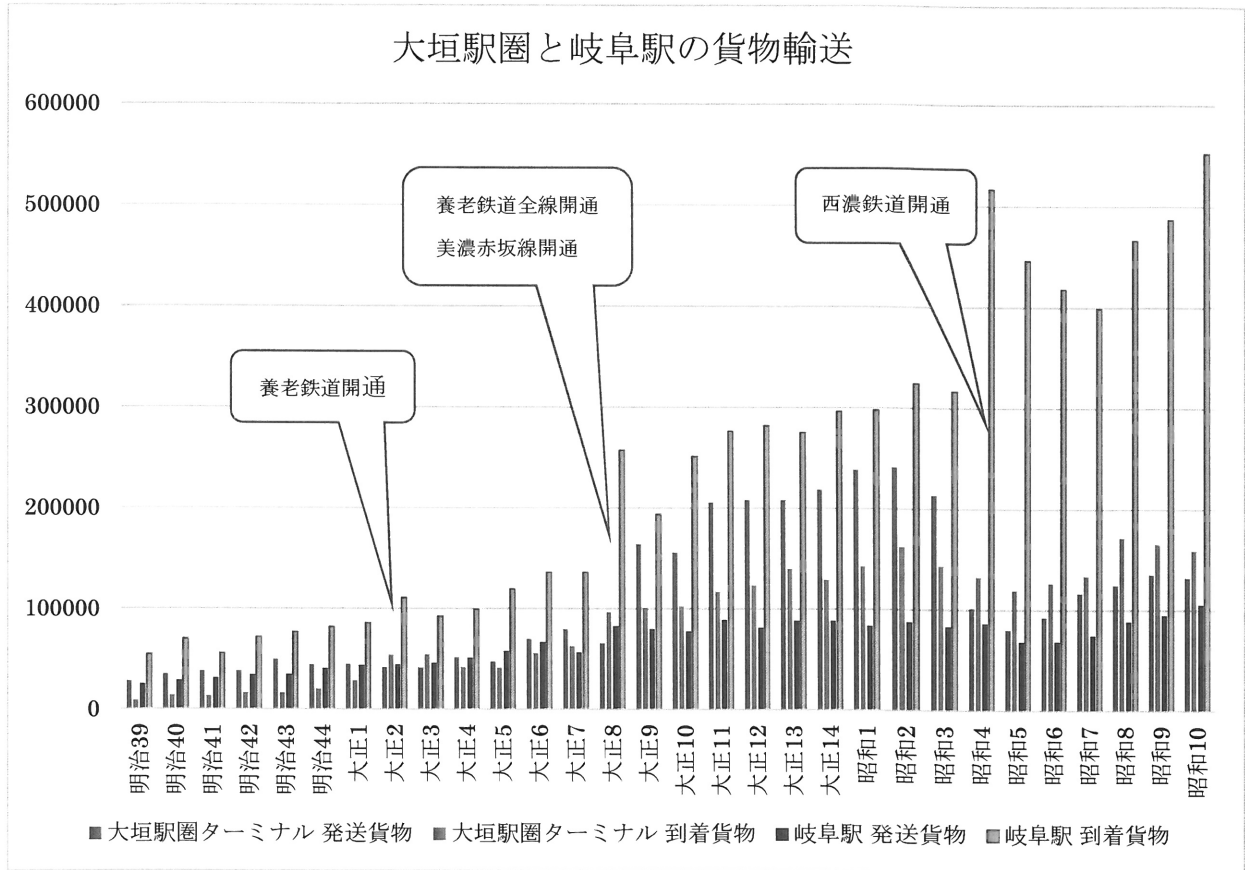
同年に開かれた祝賀会において、大垣商工会議所の会頭の祝辞を見ると、

「大垣駅舎は、明治17年開設以来・・・東海の主要駅として其の重要な使命を担当し来りしところ・・・(中略)・・・我国有鉄道の感染たる東海道線の重要性和と相俟ち、中部日本交通の要衝たる大垣駅の使命は益々緊要の度を加うべく、貨客の輻輳は将来一層増大を見るに至るべし(後略)」とあり、大きく生まれ変わった。

また、同17年には駅前に、当初駅舎とともに作られた防火貯水池に変わって、噴水装置のある亀の池が作られた。私の幼い頃にも、この池は残っており、たくさんの亀が丸い池の中にいた記憶がある。何故、亀であったのかは不明である。



図C (岐阜県統計書より作成)



図D (岐阜県統計書より作成)

図C, Dは明治末期から昭和初期にかけての乗客と貨物の輸送の変化をみたものである。(大垣については、美濃赤坂線・養老・西濃鉄道も含めた大垣圏として示す) これを見ると、各鉄道の開通ごとに輸送量は大きな発展を遂げていることがわかる。また、県都にさほど劣らない程の乗客輸送や、貨物発送についてはそれを上回る程の取扱があるなど、輸送網を活かしたターミナルとしての地位・存在感を示していたことが見て取れる。

このように大垣の地は明治から大正にかけて、舟運と鉄道とがうまく機能させながら、物流及び人の輸送においても、東西南北へ向かう基点として大きな存在であったように考えられる。

3. 終わりに

明治以降の時代の大きな変化の中、大垣はその流れに遅れることなく、地域の特質・資源を活用しながら発展をめざしてきた。特に、輸送においては関東関西及び南北～日本海と太平洋を結ぶ連結点であり、その地の利を活かしながら、もう一つの利である水運をも、うまく繋ぎながら輸送拠点として、その地位を築いてきたことは、地域の人々の地域経済発展への熱意や時代を見据える力等があったからであるとする。そして、この力がこの

後の戦争を経て、大垣の復興へと繋がっていくことになる。

【引用・参考文献】

- 1) 大垣市 1977 「大垣市史 青墓篇」 P688
- 2) 大垣市化石館 2014 「化石館だより」 1P
- 3) 4) 大垣市 2013 「大垣市史 通史編 近代」 85～87P
- 5) 6) 7) 大垣駅 1954 「大垣駅 70年のあゆみ」 11, 12P

【参考文献】

- (1) 赤坂町 1953 「赤坂町史」
- (2) 大垣市 1968 「新修大垣市史 通史編二」
- (3) 大垣市 1988 「大垣市のあゆみ 市制 70 年史」
- (4) 大垣市 1946 「大垣市史 資料編 近代」
- (5) 岐阜県統計書
- (6) 大垣商工時報
- (7) 大垣商工会議所 1916 「大垣案内」
- (8) 岐阜市 1981 「岐阜市史 通史編 近代」
- (9) 清水武 2007 「西濃鉄道」 ネパブリッシング