

2020 年度

博士学位論文

近現代の岐阜県中濃南部地域における
鉱業・交通・観光事業の展開に関する地理学研究

中部大学大学院

国際人間学研究科 歴史学・地理学専攻

林 泰正

目次

I	はじめに	…	1 頁
	第 1 節 問題の所在	…	1 頁
	第 2 節 既往研究の制度論的再解釈	…	2 頁
	第 3 節 本研究の分析枠組み	…	4 頁
II	岐阜県中濃南部地域の概要	…	7 頁
III	法務局所管資料の概要	…	10 頁
	第 1 節 法務局所管資料の定義	…	10 頁
	第 2 節 地籍資料の概要の概要	…	10 頁
	(1) 不動産登記簿および土地台帳の概要	…	10 頁
	(2) 課税上の地価と地価指数	…	12 頁
	(3) 地籍図	…	14 頁
IV	投機的な資本による亜炭鉱山の開発と所有	…	16 頁
	第 1 節 亜炭鉱山の開発の概要	…	16 頁
	第 2 節 亜炭鉱山の所有の変遷	…	18 頁
	(1) 第二次大戦期以前における鉱区の所有	…	18 頁
	(2) 第二次大戦期および戦後期における鉱区の所有	…	20 頁
	第 3 節 終末期における鉱業権者の特徴	…	26 頁
V	東濃鉄道用地の成立と跡地の解体	…	32 頁
	第 1 節 東濃鉄道線および東濃鉄道用地・跡地の概要	…	32 頁
	(1) 東濃鉄道用地および同跡地の概要	…	32 頁
	(2) 東濃鉄道線の制度的性格	…	33 頁
	(3) 東濃鉄道線の建設推進者	…	35 頁
	第 2 節 東濃鉄道線の敷設および廃止に伴う土地利用の変化	…	37 頁
	第 3 節 東濃鉄道社による用地買収と広見駅移設に伴う土地所有の変遷	…	39 頁
VI	木曾川中流部における河川舟運の盛衰と観光転業	…	42 頁
	第 1 節 交通路としての木曾川中流部の概要	…	42 頁
	第 2 節 明治期木曾川中流部における河川舟運の展開と衰退	…	44 頁
	第 3 節 川舟の観光用途への転用と電鉄系資本による統合	…	49 頁

VII	土田湊における川湊の観光地化	…	56 頁
	第 1 節 土田湊の概要	…	56 頁
	第 2 節 土田湊における土地利用の変化	…	57 頁
	第 3 節 土田湊における土地所有の変遷	…	59 頁
VIII	近現代の制度と地域の変容	…	62 頁
	第 1 節 近現代の中濃南部地域における事業家の動向	…	62 頁
	第 2 節 信念の反映としての土地利用・土地所有変化	…	65 頁
IX	おわりに	…	71 頁
	あとがき	…	74 頁
	文献一覧	…	76 頁

I はじめに

第1節 問題の所在

ある土地がどのような状態にあり、あるいはどのように利用されているかは、地理学分野における極めて古典的かつ伝統的な興味関心のひとつである。とくに近代以降の地理学、ことに系統地理学的な研究では、地表面上の事象を静的に記述するのではなく、かかる現象の変化の過程や因果関係が実証的に分析されてきた。

土地の利用形態のあり方やその変化は、多くの人文地理学的な研究において分析の対象にされてきた。土地利用の変化は、土地を所有し活用する主体である地権者の意思決定によって発生する人為的な現象である。ただし、この意思決定は、多くの場合、個人の内心に存在するものであり明示されにくいいため、外部からの観測が困難である。よって、既往研究の多くは、土地所有者の意思決定が反映されていると思われる諸活動や、意思決定を状況的に説明できるような土地所有者の属性などによって土地利用の変化を説明してきた。

たとえば、一括代行方式による区画整理事業によって宅地化された新興住宅地を分析した松原（1982）では、宅地造成を行うデベロッパーが戦略的に実施した換地により、デベロッパーの所有地のみが高級住宅地となったことが明らかとなっている。この事例は、まさに土地所有者の意思決定や行動が土地利用のあり方を決定づけた一例といえる。このほか、農業従事者が自身の果樹農園を観光農園化してゆく過程を分析した山村・浦（1982）や田辺（1988）、林（2013）などでも、自身の所有地をどのように活用するかを決定する主体として地主の属性や

動向が注目されている。

土地の利用のあり方を最終的に決定するのは、その土地を排他的に利用する権利としての土地所有権を有する人物であることは自明である。しかし、その土地所有者の決定や行動のみが適切に土地利用の変化を説明できるわけではない。土地所有者の行動というよりはむしろ、対象とする土地の条件に注目した研究も少なくない。たとえば、中山間地域における耕作放棄を分析した高田（2007）では、農地の耕作が継続されるか否かを分ける条件として、在地地主によって所有されているか否かより、農地として比較的優良であるか否かの方がより説明が付きやすいことが指摘されている。

今一度、改めて土地利用の変化のメカニズムについて考えてみる。土地の利用のあり方は、それを決定する権利を有する土地所有者によって決定される。しかし、過度に土地所有者の属性に依拠した属人的な説明は、一見すると現況を説明しているように見えるが、必ずしも十分に説明できているとはいえない。

土地所有者が自身の所有地をどう利用するか意思決定を行う場合、その決定の背景には、その土地がいかなる土地であるかという情報や理解、決定する当人を取り巻く様々な慣習や法制度、技術的な限界などが存在している。限定合理性を前提とした場合、むしろ、先に挙げたような背景要因が土地所有者を介して土地利用を決定しているといっても過言ではない。よって、土地利用のあり方を分析するにあたっては、上記の意思決定に影響を与えうる諸条件も包括した分析枠組みが求められる。そこで本研究

では、土地の利用のあり方を説明する枠組みとして、旧来注目されてきた土地条件や所有権の状況といった要素に加えて、制度 (Institution) や信念 (Belief) にも注目したい。

第2節 既往研究の制度論的再解釈

土地の利用のあり方は、その土地を排他的に利用する権利を有するところの土地所有者の意思によって最終的に決定される。この意思決定は、かかる意思決定を誘導するような諸制度を前提としている。この点について、限定合理性に立脚する制度派経済学、ことにダグラス・ノースによる一連の理論を援用して考えてみたい。

ノースは、不確実性が高い現実的な環境を前提とした上で、制度の変化を、信念との相互関係によって説明した。人類は、環境が有する不確実性を少しでも軽減するため、制度や信念、技術、道具といった人工物的構造を創り、利用している。しかし、人類はこの世の中を完全に理解することはできないため、往々にしてこのような制度は想定外の結果をもたらすこととなる。このようにして発生した新奇の現象に晒されることで信念は更新され、また、その更新された信念に基づいて新たな制度が構築されてゆく。

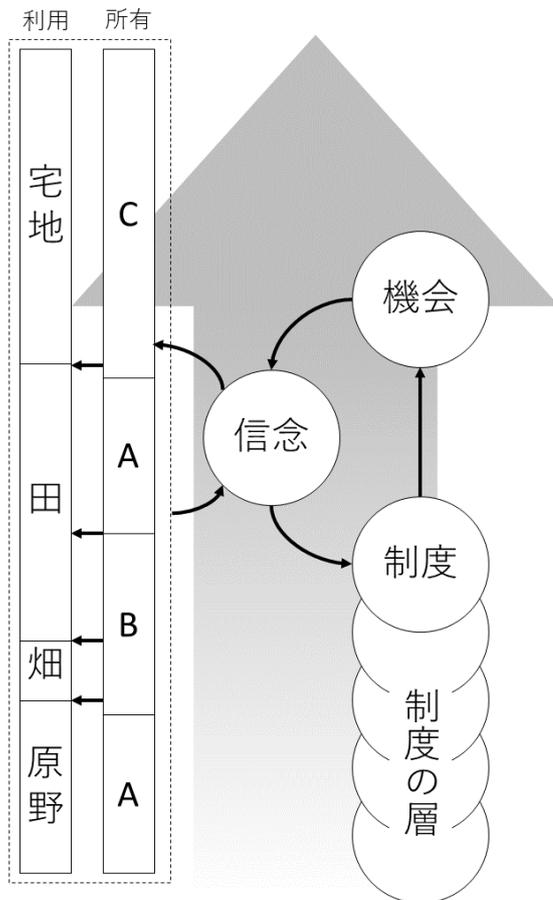
ノースはまた、効率的な所有権制度の有無が経済発展の可否に関わるとしつつも、同時に、多様な信念体系が存在し、柔軟な制度変化が可能であることが、社会の持続可能性に繋がると指摘した。将来の完全なる予測が不可能である以上、信念体系が多様であればあるほど、環境に適合する信念が存在する可能性が高まり、また、制度の変化が柔軟に行えなくなると、現況への適応が

遅れる危険が高まるためである (ノース, 2016)。

ノースが述べるところの、制度と信念との相互関係は、土地利用の歴史的な変遷を説明するためにも援用できる。農地や住宅地、商業地といった土地利用の区分は、そのような土地利用として括られた土地を評価するための枠組みである。また、土地所有者にとって土地利用は、それがごくミクロスケールであるとはいえ、自身の所有地における支配のあり方を示す概念でもある。もちろん、不動産登記や税制、都市計画といった法制度、鎮守の森や里山のような必ずしも明文化されていない非公式のルールなども、土地利用という概念と無縁ではない。

第 1-1 図は、土地利用の変化を制度や信念といった概念を踏まえて説明した図である。ノースが指摘するように、信念に基づき制度が更新される。制度は積算的に堆積してゆくが、この更新された制度が新たな問題や機会を産み、そのような現況を踏まえ信念が更新される。土地利用や土地所有の変化も、この制度と似たようなプロセスで変化する。すなわち、地主は自身が有する信念をもとに土地の所有権を得るか手放すかを選択する。地主は所有権を行使することで土地利用が変化する。この変化した土地利用や土地所有状況もまた、問題や機会的一种として信念を更新し次なる土地所有の変化へと繋がってゆく。

以上に示した、制度論的な概念によって説明できる要素のひとつひとつは、既往研究でも全く無視されてきたわけではない。制度論に基づいていないと思われる既存の研究においては、主として、所有者の属性などによって間接的に説明されてきた。よっ



第 1-1 図 土地利用の変化と信念との相互作用

て、前節で挙げたような従来研究を制度論的に再解釈することも可能である。

まず、デベロッパーの意向が土地利用のあり方を決定付けた研究として紹介した松原（1982）について考えてみる。この研究において注目された宅地造成業者の意向は、かかる宅地造成が自社の利益になるだろうという見込み、すなわち信念を前提としていることは明白である。また、自社の利益を最大化することを目的として、区画整理という制度を自社にとって都合の良いように利用している。また、当該デベロッパー以外の主体は、それぞれ、また異なる信念や制度

的な背景の元で行動していたことも想定される。

続いて、アグリツーリズムの展開について分析した林（2013）について考えてみる。この研究では、農協による集客力が低下したことが個々の農家の自主性を高めることへと繋がり、結果として、各々の事情に合った無理のない形態での観光農園が多数併存することとなったことが指摘された。この指摘は、農協によるアグリツーリズムの支配のあり方という制度の変化を分析した研究として捉えることができる。併せて結論も、かかる制度が集客力の低下とともに衰退し、個々の農家が個別に観光農園を営むような形態へと変化したと換言できる。

また、この研究において述べられた、個々の農家による無理のない観光農園が多数併存するような状態への移行は、信念体系や制度といった人工物的構造の多様

化ともいえる。よって、かかる現象は、単に農協の求心力低下と農家の自主性確保というだけではなく、地域におけるアグリツーリズムの将来的な存続可能性を高めるものとして評価できる。

ところで、耕作放棄を分析した高田（2007）は、耕作放棄地になるか否かを、どちらかといえば各土地が有するポテンシャルによって説明していた。この研究から得られた知見も、制度論的に整理できる。この研究において注目された、耕作放棄地の農地としての質とは、その土地を農地として見る場合

の価値判断の指標といえる。つまり、自身の所有地について、農地としての利用の是非を農業従事者として有する信念を介して判断した結果、その土地が儲かるだろうと推測される土地では営農が継続され、儲からないであろうと考えられる土地は放棄されたとまとめることができる。

また、この研究において注目された耕作放棄地とは、農地であるべき土地が農地らしくない現状にある土地を指している。しかし冷静に考えれば、ある土地が、ある時代には農地として使うことが合理的であったとしても、環境の変化により、逆に耕作を放棄することが合理的であると認識されるようになるということは、当然にあり得ることである。この点を踏まえると、耕作放棄を問題とする現象自体を、ある土地を従前通りに農地として維持すべきだとする制度および信念と、農地として利用する合理性が失われた現況および更新された信念との矛盾として捉えることもできる。

以上のように、制度論的な諸概念を用いることによって、土地利用のあり方や変化の理由を、より多様な要因から総合的に説明できる。具体的には、制度や信念といった概念を用いることで、とくに、当時の人々や当事者ごとに常識として意識されることなく意思決定の前提条件になっているものや、その変化を分析に盛り込めることが期待される。

第3節 本研究の分析枠組み

本研究の目的は、既往研究を否定することではない。土地利用形態を説明するにあたり、その土地の所有者に注目することの重要性も否定しない。しかしながら、個々

の土地所有者や、あるいはその所有者の社会的属性などに過度に依拠した説明は、普遍的に通用するような結論を導き出すことを困難にするばかりか、個人や集団に対して付与された既存のイメージや後知恵バイアスなどに起因する誤謬を招く危険も伴う。

土地利用のあり方について、所有者の属性に依拠せず説明する方法のひとつとして、利用形態を限定し、その利用形態に限定した分析を行うことも考えられる。事実として、先に挙げたような先行研究は、いずれも、宅地や農地といった特定の土地利用に対象を限定して、経済合理性の観点から説明するような方法も考えられる。しかし、経済人仮説では説明できない事象が確認された場合に、結局、個々の当事者の属性や意向といった属人的な説明に依拠することとなる。さらに、特定の土地利用形態に限定する分析は、その前提から、土地利用の転換を分析するのに不向きである。たとえば、田畑から宅地への転換を分析する場合、本来一体の現象として分析すべきものであったとしても、田畑に注目し農地が消滅する現象として取り扱う研究と、宅地に注目して宅地の立地あるいは造成の過程として取り扱う研究とに分断されてしまいやすい。

土地利用の転換や変遷を、土地所有者の属性などに依存しすぎることなく、かつ、可能ならば将来の定式化に資するような説明を実現するためには、新たな分析枠組みが求められる。そこで本研究を通じ、土地利用状況やその変化を分析するための新たな枠組みとして制度論を援用することを提案したい。

本研究で行う分析は、援用する制度論と同様に、限定合理性を前提としている。すな

わち、当事者あるいは潜在的な当事者らは、各々が有し得る知識と行使し得る能力の範囲内で、合理的に選択を行うものと仮定する。ある土地の利活用を検討するにあたり、意思決定を行う主体たる土地所有者は、当人が知り得る情報を前提に、土地の売却・譲渡あるいは放置なども含め、自身の所有地をどう活用するかを決定する。もちろんこの決定は、当事者らを取り巻く諸制度による制約を受けているし、意思決定の背景には信念が存在する。

先に述べたように、土地所有者は、己が有し得る知識や有していた信念を前提として、選択を行う。意思決定を行う主体は、意思決定を行う際に、自身の有する信念などを前提にある程度の予測を立てるかもしれない。しかし人類は、完全な形で未来を予測することはできない。よって、かかる意思決定は結果的に経済合理性に欠く結果を招くこととなることも珍しくない。また、客観的に見て合理性を欠いていたとしても、少なくとも意思決定時点における当人の信念体系上は、合理的であったと解されるべきである。

さて、売買にせよ譲渡にせよ、土地所有者が自身の所有地を手放すことを決定し、他者がその土地を所有することを決めた場合、土地の所有権が移転される。仮に両者が全く同じ信念を有していたとするならば、売り手側が手放そうとしているその土地を、買い手側も同様に手放したくなるような価値のないものとして認識するであろうため、売買の成立が難しくなることが考えられる。よって、信念体系が多様であればあるほど、円滑な所有権移転や次なる土地利用が展開されやすいものと予想される。

以上のような枠組みを用いると土地利用

の変化をどのように整理できうるか、喫茶店の立地行動を例に考えてみたい。この例では、喫茶店を営みたい人物が存在し、彼が独自に調べたところ、工場近傍の道路沿いにある水田を埋め立てて店舗を構えるのが経営上望ましいことがわかったとする。彼は当該農地を買収して店舗を建設することを決断するが、この意思決定は、同地で営業することが経済合理性に叶うだろうという期待としての信念に基づいている。より平易に説明するならば、彼は、当該農地に店舗用地としての価値を見出し、その信念に基づく価値認識を元に用地取得を行うといえる。

ただし、この意思決定の元となった信念はあくまで彼が独自に持っているものであり、必ずしも共有されたものではない。よって、他の人物は他の信念に基づいて全く異なる場所に、あるいは、全く異なる価値を見出す可能性がある。もちろん、同様の信念が、暗黙知形式知問わず共有されている場合には、利益を求めて我先にと同じような場所に同じような施設が立地することとなる。

そして立地の是非は、その立地行動を促進あるいは阻害する制度によっても、その促進・阻害が意図されたか否かに関わらず、誘導される。仮に、喫茶店の開業を促進する制度が存在し、喫茶店の経営は儲かるだろうとする見込みが広く共有されている場合、多くの主体が同種の投資やかかる経済活動を前提とした各種行動に移り、いわば喫茶店バブルのようなものが発生することが考えられる。

彼が有する信念が経済人に近いものであれば、彼は経済合理性に基づく地点に用地

を取得し、喫茶店は最適立地を果たすこととなる。彼の喫茶店となった土地や建物では、喫茶店として営業するために、住居や工場といった他の用途として使うことが制限される。少なくとも、喫茶店という土地利用に対して不適格であろうと思われるような利用は忌避される。

以上を経て、彼ははいよいよ喫茶店を営むのであるが、現実の世界は予測不可能であるため、様々な理由により彼の喫茶店は、当初期待していたほどの利益を出せない可能性がある。そこで彼は信念を更新することを強いられ、その更新された信念、すなわち期待や予測に基づき、喫茶店用地として利用していた土地の利用のあり方を再検討することとなる。

以上の例によって示されるように、土地利用の変遷を説明する際に信念や制度といった概念も用いることで、土地所有者の決断や意思決定の背後にある人工物的構造による影響も踏まえた、土地所有者の属性に対し過度に依拠することの無い公平な分析が可能になることが期待される。

そこで本研究は、以上の枠組みを用いて、土地利用の変遷を説明することを試み、その有効性を検証する。さしあたって本研究は、人工物的構造が多様でかつ変化に富んでいた近現代期を対象とした。そして、地域外ことに都市部との関係性が深く、事業推進者とそうではない人々との間で認識に差が生まれやすいと予想される産業である鉱業や観光産業、また鉄道や河川交通に注目する。そして、地域におけるこれらの産業の受容や変化、およびその結果としての土地の利用や所有形態の変化が、どのような制度的要因を背景として発生したかを明らか

にする。

研究対象地域は、岐阜県中濃地方のうち南部に位置する、おおむね木曾川水系流域に相当する地域(以下、岐阜県中濃南部地域と表記する)とした。当地には支配的な大規模地主や資本家が存在しないため、大小多々の地主・資本家らが個々に持つ信念系の相互作用を分析するのにも適していると判断されたためである。またこの地域では、ごく限られた範囲内で先に列挙した産業の勃興・消滅を確認できるため、実際の調査においても極めて好都合であった。

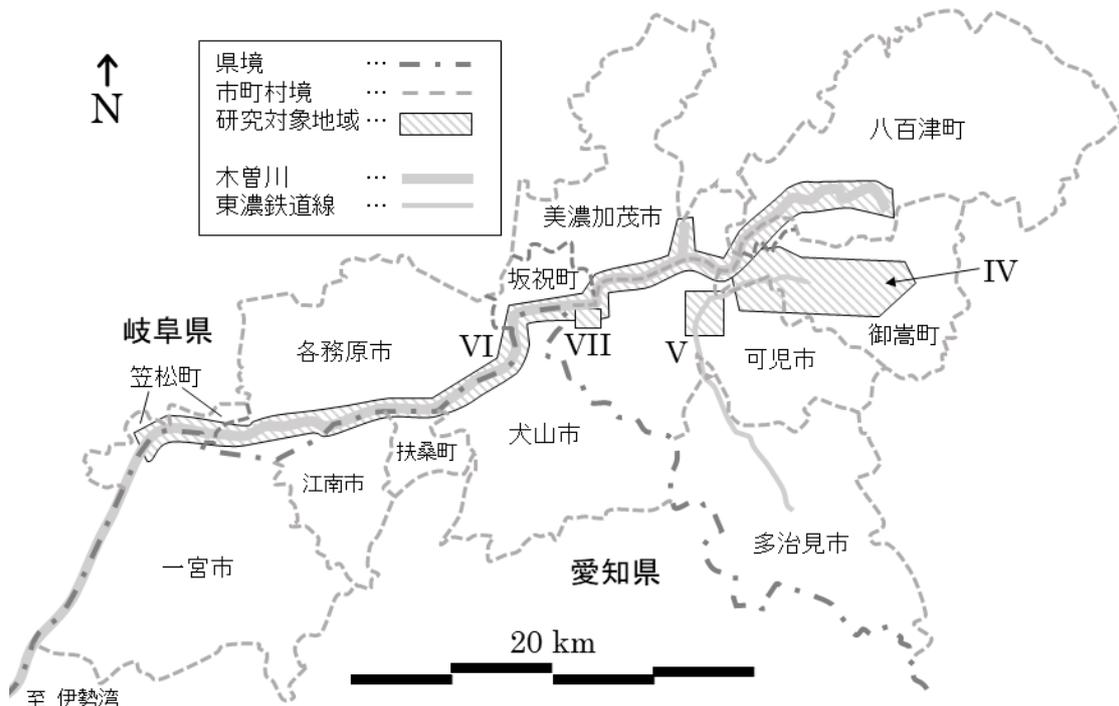
II 岐阜県中濃南部地域の概要

前章のとおり，本研究の対象地域は，岐阜県中濃南部地域である。行政地域で列挙するならば，岐阜県のうち可児市，可児郡御嵩町，美濃加茂市，加茂郡坂祝町，加茂郡八百津町およびこれらの市町の近辺となる（第2-1図）。これらの市町は，岐阜県の圏域区分では中濃圏域として区分され，その南部に相当する。この地域は，名古屋大都市圏の中では，北東端のエッジあるいはセクターに相当する。

なお，本研究では分析対象として取り扱う期間が比較的長期間に渡るため，自治体の合併などに伴い，分析している期間のうちに地名や自治体名が変わることが珍しくない。よって，便宜上，とくに断りの無い限り，現在の地名・地区名および自治体名で表

記するものとする。同様に便宜上，可児郡と表記した場合には，現在の岐阜県可児市および可児郡御嵩町の各行政域を合わせた地域として解釈されたい。

岐阜県中濃南部地域は，濃尾平野から木曾川と愛岐丘陵によって分断された地域である。木曾川は，長野県鉢守山を源流とし，中濃南部地域の北部を東側から西側へ向けて流れている。その途中，美濃加茂市および可児市において，乗鞍岳を源流として南へ向けて流れてきた飛騨川と合流する。また，可児市域の西端付近に相当する可児市土田地区において可児川とも合流する。これら河川と合流した木曾川は，濃尾平野の北端を西へ向けて流れ，岐阜県笠松町および愛知県一宮市へ到達する。その後流路を南へ



第 2-1 図 本研究において主として取り上げる地域の概要

注) 便宜上，市町村は現在の名称・境界として表示した。

木曾川には飛騨川も含むが，川舟の定常的な航行がみられた区間以外を省略した。

また，各ローマ数字は，詳細に分析を行う章番号とそれぞれ対応している。

向け、最終的には伊勢湾へと注ぐのである。

愛岐丘陵は、中濃南部地域の西端を南北に走る丘陵である。この丘陵をよりマクロスケールで説明すると、濃尾平野の東から北東にかけて隆起地形である。この隆起によって坂祝町では木曾川によって生成された先行谷がみられる。この丘陵地帯は地質的にはチャートの付加体でおおむね占められており、チャート特有の風化浸食によって発生した景観は、VI章やVII章で述べるように、近代に入って観光資源として大いに活用された。

先に、中濃南部地域は木曾川や愛岐丘陵によって分断されたと述べたが、木曾川についてこの表現は若干の語弊がある。なぜならば、木曾川は中濃南部地域を濃尾平野から切り離す存在であったのと同時に、濃尾平野と結びつための交通路としての側面も有していたからである。

木曾川は、中濃南部地域にとって最も歴史ある交通路であった。木曾川と飛騨川との合流点近傍の河岸段丘上に位置する川合東野遺跡および宮之脇遺跡 A 地点（いずれも岐阜県可児市川合地区に位置）の古墳時代の地層から、多数の製塩土器や焼塩土器が出土している（可児市教育委員会 1994・可児市教育委員会 2008）。このような遺物、とくに多数の焼塩土器の出土は、同地が古代の内陸交通の結節点であり、広大な後背地を有する川湊であったことの証左である。また同時に、木曾川が交通路として利用され、伊勢湾から少なくとも同地までは製塩土器を輸送できる程度の舟が運航できていたことも示している。

江戸時代の中濃南部地域には、天領や旗本領などに混ざり、尾張徳川家の所領も点

在していた。尾張徳川家は現在の八百津町や美濃加茂市などに代官所を設置し、犬山には附家老である成瀬家が配されていた。尾張徳川家の財源であった木曾ヒノキは、同家の所領であった木曾の山々から切り出されたのち、木曾川に流され、八百津町に存在した錦織湊（錦織綱場）で筏に組成された。筏は木曾川を下り、犬山でより大型の筏へと組成し直された後、最終的には熱田白鳥木場まで流送されたのである。

以上に例示したように、中濃南部地域は、濃尾平野と密接な関係にある。濃尾平野は、とくに江戸時代以来、尾張徳川家の居城が存在した名古屋と、その名古屋以外の地域との中央周辺構造が明確であるが、中濃南部地域も、近世から現代に至るまでおおむね名古屋に対しての周辺であり続けた。

水運以外の交通路としては、江戸から信州諏訪を経て京都までを結ぶ中山道も、中濃南部地域を東西に横断している。西側から太田宿までは木曾川右岸側に沿っているが、太田宿（美濃加茂市に位置・木曾川の太田湊も兼ねた）より江戸側は、太田渡しを経て木曾川より南側を通り大井宿（恵那市に位置）へと向かっている。また、太田宿あるいは太田宿のすぐ東側の宿場であった伏見宿（御嵩町に位置）は、名古屋方面へと向かう名古屋街道（木曾街道）や、南の多治見へ向かい善光寺街道（下街道）と接続した多治見街道（今渡街道）との結節点でもあった。これらの街道のうち、名古屋街道は名古屋鉄道広見線および犬山線に、多治見街道は東海旅客鉄道（以下、JR 東海と表記する）太多線に、それぞれ代替された。

本研究において注目した木曾川は、先述のとおり、江戸時代においては、尾張徳川家

とその支配領域を支える重要な交通路であった。そしてそれゆえに、従来、近世の木曾川や木曾川における物流、ガバナンスに関する研究が多く行われてきた。たとえば、長良川や揖斐川などと共に木曾川における舟運の概要を解説した所（1970）がある。そのほか、尾張徳川家による林業に関連して、伐採した木材の流通にも注目した所（1980）や、起湊を中心とする物流および助郷関係を分析した林（2000）などがある。

近代に入り、鉄道が敷設された後であっても、木曾川は、利根川や淀川と同様に、舟運による輸送能力が増大傾向にあったことが知られている（黒崎, 1979）。近現代の木曾川を対象とした研究は、近世ほどは蓄積されていない。それでも、松田（1993）のように丸石採取や砂利採取の実態を聞き取り調査によって明らかにした民俗学的な研究や、「日本新八景」選定に際して犬山において展開された地域ぐるみでの集票活動を紹介した武山（2012）、近代木曾川沿岸における観光開発の歴史を概観した研究として、可児（2014）などが存在する。

比較的豊富な研究蓄積がある木曾川に対し、本研究のIV章において分析する可児郡の亜炭産業や、V章において注目する可児郡における近代的な交通インフラを分析対象とする研究は、いわゆる自治体史における記載を除けば、極めて限られる。たとえば、可児郡における鉄道インフラ整備を推進した人々の属性に注目した研究として、清水（2006）がある。このほか、御嵩町の亜炭産業について言及した書籍としてひろた（2002）が代表的であるが、とくに亜炭産業については、後述するように日本有数の亜炭採掘地であった割には、研究が極め

て少ない状態にあるといえる。

このように研究が少ない背景として、資料の不足が考えられる。木曾川にはかつて多くの船問屋が存在したが、過去の風水害や戦災、廃業などにより数多の資料が失われた。また木曾川の場合は、県境を流れているためか、統計の整備が必ずしも充分ではなく、県統計書を用いた数量的な分析が困難である。亜炭産業は既に消滅して久しく、また後述するように現代においても陥没事故を発生させ続けている「負の遺産」という評価もあることから、当事者への聞き取り調査も難しい状況にある。よって本研究では、次章において説明する、法務局および地方法務局（以下、法務局と総称する）が所管する公簿類や地図類を資料として使用することとした。

III 法務局所管資料の概要

第1節 法務局所管資料の定義

法務局が所管する公簿類や地図類は、後述するように各々の法制度や慣習に基づいて作成・保管され、使用されてきた。つまり、これらの資料はまさに制度の塊のようなものともいえる。とはいえ、そのような観点を別としても、単純に、過去の土地利用などを明らかにする場合や、法人などについて事実関係を確認する際などにおいても、極めて有用な資料である。ただし、これらの資料は、後述するような法律や省令などによって作成・保管が行われているため、史料批判の観点からも、それぞれの資料の根拠となる法令を確認する必要がある。

法務局は、法務省の所掌事務のうち、国籍や登記、公証、人権擁護などの事務を分掌する地方出先機関である(平成11年法律第93号法務省設置法第4条および同法第18条第1項)。本研究では、全国の法務局において閲覧可能な公簿類などのうち、(1)土地の記録を示す資料として土地台帳および土地登記簿、(2)1を補完する地図資料として土地台帳付属絵図(公図)および不動産登記法第14条地図、(3)企業の動向を示す資料として商業登記簿および鉱業財団登記簿・目録・付図を用いた。これら、法務局で閲覧あるいは謄本取得が可能な公簿類や地図類を、本研究では一括して法務局所管資料と総称する。

法務局所管資料は、それぞれ根拠となる法律および規則により保管および活用がなされている。たとえば、商業登記簿は、商業登記法(昭和38年法律第125号)によって法務局へ備えられることが決まっております。

また、その内容は商業登記規則(昭和39年法務省令第23号)によって定められている。ただし、これらの法務局所管資料のうち、土地台帳のみは、現在法務局において保管するための根拠となる法律や規則が存在せず、後述するように実務的な目的や慣習によって設置され続けている状況にある。

これら法務局所管資料群は、作成された当時に日本国内であった地域であれば、ほぼ同一の書式で作成されている。よって、異なる地域であっても状況の比較が容易であるという利点がある。また、法務局において簡便な手続きと規定の手数料さえ払えば、誰でも容易に閲覧や謄本を取得できる。ただし、時代によって様式に差異がある点、地域や担当した登記官によって記載方法に若干の差がある点、後述するように一部の資料については、様々な理由で廃棄あるいは閲覧が不可能となっているものもある点などに留意が必要である。

第2節 地籍資料の概要

(1) 不動産登記簿および土地台帳の概要

続いて、本研究で使用した法務局所管資料について、その種類ごとに概説する。不動産登記は、法務省の所掌事務のうち、最も市民生活に関わりがあると思われる事務のひとつである。この不動産登記業務に用いる、あるいは、過去に用いられていたような資料を、本研究では地籍資料と呼ぶ。

不動産登記簿は、不動産登記法(平成16年法律第123号)で定められる、不動産に関する権利などを公示するための登記を記録した公簿である。公法上の土地区画であ

る地筆毎に、その地筆の所在地、地番、法律上の土地利用区分であるところの地目、面積、権利者、登記原因と登記年月日などが記載されている。このような記載内容は、様式の差異こそあれ、旧不動産登記法（明治 32 年法律第 24 号）時代のものも同様である。

法務局には、不動産登記簿と共に、土地台帳も設置されている。土地台帳は、土地台帳規則（明治 22 年勅令第 39 号）によって明治 20 年代以降、全国的に整備された台帳である。本来は、地租税を管理するために地券に代わって作成された課税台帳であり、府県庁郡役所や税務署を経て、土地台帳法等の一部を改正する法律（昭和 25 年法律第 227 号）により法務局が所管することとなった。その後、土地台帳は、不動産登記法等の一部を改正する法律（昭和 35 年法律第 14 号）により、不動産登記簿と統合される形で、法律上は消滅した。

しかし、土地台帳は、不動産登記簿と統合された後も、公法上の土地区画境界である筆界や、不動産に関する諸権利の調査確認のために多く用いられている。たとえば、国土交通省近畿地方整備局が、同局の所掌する国の直轄事業のための不動産登記業務を行う業者向けに定めた「不動産登記等業務（表示関係）共通仕様書」には、不動産登記業務の一部として、法務局備え付けの公簿類の調査や照合などを行うべき旨が記載されている。そして、この調査で用いる法務局備え付けの公簿類として、土地台帳も土地登記簿などと並んで明記されている。こういった実務上の理由から、大半の法務局・法務支局では、不動産登記所轄地域内の土地台帳も配備されている。

土地台帳に記載されている情報は、不動

産登記簿と類似しており、当該地筆の所在地、地番、地目、面積、課税上の地価あるいは賃貸価格、課税対象者であるところの土地所有者とその住所所在地、登記原因と登記年月日などが記載されている。そして多くの場合、その地域を所管する法務局や法務支局で保管されており、かつ、無料での閲覧が可能である。

土地台帳は従来、村落研究や地名研究など多くの研究で、後述する地籍図と共に多用されてきた。土地利用や土地所有者などの情報を一筆毎かつ年月日単位で確認でき、かつ、比較的アクセスが容易であるという点は、とくに地域研究や郷土史研究などの研究に供する資料としても大きなアドバンテージとなり得る。また、先述の通り、日本全国において整備されているため、本研究で採用した研究手法は、他の地域を対象とした研究においても活用できる可能性がある。

ただし、土地台帳記載の情報を読み取る際には、同台帳は元々、権利主張のためのものというよりは、地租税管理のために作成されたものであるという点に留意が必要である。とくに、土地台帳に記載された地目は、あくまで課税上の土地利用区分である点は必ず念頭に置く必要がある。課税対象である有租地に限定すると、土地台帳整備に先んじて布告された地租条例（明治 17 年太政官布告第 7 号）第三条において田、畑、郡村宅地、市街宅地、塩田、鉱泉地の第一類と、池沼、山林、牧場、原野、雑種地の第二类とが地目として定められている。このうち第一類の郡村宅地および市街宅地は、住宅地という意味ではなく、何かしらの建築物が設置されている地筆を指している。よ

って、宅地として登記されている地筆があったとしても、宅地たらしめている建築物の具体的な活用方法は、別の資料から判断するほかない。また当初、農村部の宅地は郡村宅地、都市部の宅地は市街宅地と、それぞれ区別されていたが、地租条例中改正法律（明治43年法律第2号）以降、市街宅地と郡村宅地とが統合され、「宅地」として記載されるようになった。なお、現代においても土地登記簿上における宅地とは「建物の敷地及びその維持若しくは効用を果すために必要な土地」（平成17年法務省民二第456号法務省民事局長通達不動産登記事務取扱手続準則第68条3号）であり、工場や商業施設などであっても住宅地と同様に宅地として登記されている。

このように、土地台帳の記載や土地台帳に用いられている言葉は一般の語義とは異なっている場合があり、資料として活用する場合は、典拠となっている法令を確認しなければ誤解を招く危険性がある。加えて、課税台帳としての性質ゆえに、節税あるいは脱税のために、必ずしも適切とは言えないような手続きに起因する登記が行われている可能性も指摘できる。

たとえば、1905（明治38）年から1909（明治42）年までの北海道以外での市街宅地の税率は地価の20%であるが、田畑や雑種地では5.5%である（佐藤2002）。よって、田畑や雑種地から市街宅地への地目変更登記が停滞するような事例や、税務署の指摘により一斉に地目変更登記が行われる事例などが想定される。また、土地台帳に記載されている土地所有者は、文字通り土地の所有者を示すと同時に、地租税の支払うべき対象であることも意味している。その

ため、とくに遺産相続や家督相続に伴う土地所有移転登記の時期は、実際の前所有者の死亡時期や新所有者の相続時期と一致しない可能性がある。

また、鉄道用地や道路用地、公有地などの地租税が発生しない地筆や、水面下と判断された土地については、記載がおざなりになる場合や、そもそも記載が存在しない場合もある。本研究ではIV章において鉄道用地を分析対象とするが、本研究において確認した地筆のうち、鉄道省有地となった区間の地筆は、鉄道省への土地所有移転登記が行われたのを最後に記載が止まっていた。そして、払い下げ時には改めて新規に地番枝番を付与するという手続きが執られていることが確認された。よって、鉄道省による買収以前と払い下げ以後とを横断的に分析するためには、後述する地籍図などを用いた位置同定作業が必要となる。

先に挙げた法制度により全国的に統一された様式で作成された土地台帳であるが、法務局によって、記載に僅かな差異がある場合がある。たとえば、VII章で取り扱う地域では、通常的地目の表記である雑種地に対し、より細かい利用形態が朱文字で併記されていた。この朱書きの細目は、本来は課税とは関係の無い要素であり、土地台帳の性質上、記録する必要性が必ずしも無い要素である。また、実際には地目変更登記が行われていないものの、沿革欄において「○年○月届出宅地開墾」などという記載がみられたりする地筆も存在した。本研究では、これらの特殊な記載も分析に用いた。

（2）課税上の地価と地価指数

先述の通り、土地台帳に用いられている

用語は、現代の一般的な語義とは意味合いが異なっている場合もあるため、判読に際しては留意が必要である。土地台帳の課税台帳としての性質を反映し、かつ、現代の語義と異なる用語の代表例として「地価」を挙げることができる。一般的かつ現代的には、地価とは単に市場価格としての土地の価格や路線価のようなものとして認識されやすい。しかし、土地台帳記載の「地価」は、市場価格や市場価格を前提として計算された路線価などとは全く異なる、課税上の土地の価値を示す数値である。

土地台帳記載の「地価」の根拠となった地租条例（明治17年太政官第7号布告）第9条では、「地価ハ其地ノ品位等級ヲ詮定シ其所得ヲ審査シ尚ホ其土地ノ情況ニ応シ之ヲ定ム」としている。地租条例の布告に際して通達された地租条例取扱心得書（明治17年大蔵省号外達）第14条では、「地価ハ収穫、利率、及ヒ検査石代（利率及ヒ石代共地租改正ニ用ヒタルモノ）に依リ其種肥料ヲ収穫ノ一割五分ト為シ左ノ算術ニ拠テ定ムルモノトス」と規定され、続いて具体的な計算式も記載されている。なお、郡村宅地については、1873（明治6）年に行われた地租改正に併せ、大蔵省事務総裁参議大隈重信の名義で布告された地租改正施行規則第三則では、「郡村宅地等価難定場所ハ其村耕地ノ平均又ハ隣村宅地ノ比較ヲ以テ相定候筈可相心得事」とある。

田畑に対する課税に際し、その農地に対して期待される収量を課税基準とするというのは、長年石高を基準として年貢を納めていた当時の納税者にして理解が容易で、比較的受け入れやすかったものと思われる。かくして地価は宅地地価修正法（明治43年

法律第3号）あるいは地租法（昭和6年法律第28号）まで、地租税の課税基準として活用されることとなる。

以上に示したように、土地台帳における「地価」とは、後年の路線価というよりは、石高に近い概念であったといえ、当時の人々による当該土地に対する価値判断を数値化したものとして見るができる。

土地の良し悪しを表す指標としては、土地台帳には他に「土地等級」というものが記載されている。土地等級は、地目毎に当該地筆の「質」を表す区分である。この土地等級は、従来、複数の研究において、当該地筆が他の同地目の地筆と比較してどの程度の質を有していたかを把握するために用いられてきた。とくに高田（2007）では、耕作放棄地の性格を分析するために土地等級を積極的に用いられた。そして、土地等級の低い地筆の多い谷に位置する田ほど、農地改革以前には非在地地主により所有されており、かつ、現在においては耕作放棄される傾向があることが明らかとなった。

同一の地目同士であれば、高田（2007）で行われたように、土地等級を用いることで、土地の質を考慮した分析が可能である。しかし前述の通り、土地等級は地目毎に設定される。そのため、土地等級を土地の質を計る指標として使用する場合は、同一の地目同士でしか比較ができない。他方、地価を指標として用いた場合、地目が異なっていたとしても比較が可能である。ただし、同一の質を有している地筆があったとしても、当然のことながら面積が広い地筆ほど多い収量が見込まれ、地価として記載される数値は高くなる。よって本研究では、土地台帳作成当初、すなわち明治20年代の地価を面

積で割った数値を、当該地筆に対して当時の人々が期待していた土地生産性の高低を示す指標として活用した。この数値は明治20年代当時の平米単価とも言えるのであるが、現代において一般に認知されている「地価」「平米単価」の語義との混同を避けるため、本研究においては便宜上、地価指数と表現する。

(3) 地籍図の概要

先述の土地台帳や土地登記簿は、各地筆の所有状況などを記録するための公簿である。しかしながら、それぞれの地筆についてその所在地となる住所や地番は記載されているものの、その地筆が具体的にどの場所に存在し、またどのような形状をしているのかまでは記載されていない。

そのような位置同定を行う場合、GISを用いたアドレスマッチングを活用するという手法も考えられる。しかし、土地台帳に記載されている住所や地番は、後年に、市町村合併や住居表示に関する法律(昭和37年法律第119号)の施行などにより現在と大きく異なっている場合もあるばかりではなく、地筆を分割して別々の地筆とする分筆や、複数の地筆を合わせてひとつの地筆とする合筆などにより、現存しない地番も発生する。このような事情から、すくなくとも本研究の対象地域では、現時点でのGISを用いた分析は、あまり現実的ではないと判断された。そこで本研究では、各地筆の具体的かつ相対的な位置関係や地筆の形状を把握するために、土地台帳付属絵図などのいわゆる地籍図を主に使用した。

土地台帳付属絵図はその名の通り、土地台帳に付属する、和紙製の図面である各地

筆の形状や位置が描かれ、地筆の中央付近には地番、地目などが記載されている。この土地台帳付属絵図は、土地台帳の作成とほぼ同時期に作成され、分筆合筆に併せて地筆線が書き加えられていった。

同様の地図は市町村の税務課あるいは文化財課に相当するセクションが所蔵している場合もある。法務局が所蔵している土地台帳付属絵図は公図とも呼ばれ、地筆線に変更がある度に加筆が行われている。そのため、スプロール的な開発が行われた都市縁辺部など、分合筆が頻発した地域では、判読に耐えない状態となっていることもある。一方で市町村役場に保管されているものは、明治期に作成された状態のまま加筆されていないことが多く、土地台帳作成当時の状況を把握するためには、市町村役場所蔵の地籍図を確認の方が作業効率上好ましい場合もある。また、法務局でも、後年に土地台帳付属絵図をマイラー紙に複製した図面を作成し、少なくとも岐阜地方法務局美濃加茂支局ではマイラー紙の図面をマイラーあるいはマイラー図と称して、和紙に描かれた土地台帳付属絵図とは区別している。

地籍図は、一般に地図と呼んでも差し支えないような図面ではあるが、法務局において土地台帳付属絵図は地図とは呼ばれていない。法務局において地図と呼ばれているものは、不動産登記法(平成16年法律第123号)第14条第1項および第2項で規定されている「一筆又は二筆以上の土地ごとに作成し、各土地の区画を明確にし地番を表示」(同条第2項)した実測図であるところの不動産登記法第14条地図(以下、法14条図と表記)のみである。他方、土地台帳付属絵図は同条第4項の「地図に準ずる図面」

として備え付けられている。法 14 条図は現代の技術による測量に基づく図面なのに対し、土地台帳付属絵図は、古い測量方法に基づいているため、面積などの精度に疑問がある。とくに、傾斜地においては水平投影面積ではなく地盤面が図化されてしまっていること少なくない。このような事情から、多くの場合、地籍図を単純に現代の測量図に重ね合わせるだけでは、過去の地筆線を復原することは困難である。

本研究では、マイラー図や法 14 条図なども参照しつつ、国土基本図をベースマップとして地籍図を幾何補正した。そして、幾何補正の済んだ地籍図の地筆線を Windows 標準搭載ソフトであるペイントや、Photoshop を用いてトレースした。こうして得られた実測図との重ね合わせが可能な図面に対し、土地台帳から得られた情報などを元に目視にて加筆することで、作図を行った。

V 章では岐阜地方法務局美濃加茂支局において保管・使用されている地籍図を用いた。V 章で取り扱う地域は、後年の区画整理により一部の小字は地筆線の形状が大きく改変された。そこで、まずはマイラー図を用いて区画整理前後の地筆線の変化を把握した。そして、位置同定の済んだ区画整理直前の地筆線をもとに、土地台帳付属絵図や土地台帳の記載をもとに後年の分筆線を削除するなどして、明治期や大正期の地筆線を復原した。

VII 章で取り扱った地域では、後年の区画整理などは無かったものの、合筆が著しく、それゆえに土地台帳付属絵図からの旧来の地筆線の判読が若干困難であった。そのため、法務局の土地台帳付属絵図だけではな

く、可児市役所文化財課が所蔵する地籍図も用いた。

IV 可児郡における亜炭鉱山の開発と所有

第1節 亜炭鉱山の開発の概要

本章では、近現代の可児郡における在地資本および外部資本による開発の事例として、現在の可児市北東部から御嵩町にかけての地域に多く存在した亜炭鉱山に注目する。亜炭鉱山が所在していた地域は、木曾川水系の可児川によって形成された沖積平野に相当する。可児川の北側には中山道と、その宿場町として栄えた伏見宿や御嵩宿も存在する。同地における亜炭の鉱脈は二層に分かれ、おおむね地下50 mから100 m程度の深度に、北側から南側へ沈降するように埋蔵するとされている。鉱脈が平地に存在するのみならず、鉱脈が浅く採掘しやすい地点と、江戸時代からの村落や街道の位置とが近いか重なり合っている点は、他の炭鉱地域には見られない特色といえる。また、この地形的・地質的な条件や、採掘地点と既成市街地との相対的な位置関係は、同地における炭鉱経営の様相や後述する鉱害にも、少なくとも結果的に、重大な影響を与えることとなった。

本節では、近代期の可児郡における亜炭鉱山の開発が、いかなる資本によって展開されていたかを明らかにするが、その前段として、まずは近代日本において鉱山や鉱山を所有する権利がどのような枠組みの中で認められていたかについて簡便に触れておきたい。というのも、近現代の日本における土地所有権には、その土地から産出する鉱物の所有権はおろか、この鉱産物を採掘する権利すらも内包されていないのである。

明治政府は当初、鉱山の私有や鉱産物の私的売買を禁じていた。1872（明治5）年に公布された鉱山心得書、および1873（明

治6）年に公布された日本坑法を経て、鉱山および鉱産物の実質的な私有権が確立されていった（津田 1973）。明治5年太政官布告第100号別紙「鉱山心得」では、「何レノ鉱物ナルモノ都テ政府ノ所有トス故ニ独リ政府ノミ之ヲ開採スル分義アリトス故ニ何レノ鉱山ヲ論セス其地面ハ地主ニ属ト雖モ其地ニ在ル所ノ鉱物ハ其地表ニ現ハルト地底ニ在ルトヲ論セシテ政府ノ所有物ニシテ地主ノ私有ニ非ス」と鉱山および鉱産物の私有の否定が宣言されている。この鉱山および鉱産物を政府の所有物とするとする原則は、続く日本坑法（明治6年太政官布告第259号）でも文面もほぼそのまま継承されている。しかし、日本坑法は民間資本による鉱物資源の開発自体を禁止するものではない。同法第9条には「開坑スル者ハ先ツ鉱区ヲ得ルヘシ」としている。すなわち、民間資本によって鉱山を経営したい場合、本来所有権を有している政府から鉱物を採掘する権利を借りるという形を取っている。この鉱区と鉱業権という概念は、現代に至るまで引き継がれている。とはいえ、現代の鉱業法（昭和25年法律第289号）第12条では「鉱業権は、物権とみなし、この法律に別段の定がある場合を除く外、不動産に関する規定を準用する」としており、土地所有権と同種の物権とみて差し支えない。

可児郡において亜炭が採掘されるようになったのは、鉱物資源の開発が民間に開放されたのとほぼ同時である1875（明治8）年であるとされる（可児町 1980:742-743）。主として紡績業や窯業の燃料として石炭に混ぜて用いられ、あるいは、銭湯や民家で消費する燃料として利用されたとされる。お

おむね、石炭の代替燃料と理解してよく、燃料革命に伴う石油への転換と共に燃料として使われなくなった。

可児郡における亜炭鉱業は、主として現在の可児市と御嵩町との境界付近で行われていた。同地は、最盛期には国内有数の亜炭産出地であったこともあり、可児市・御嵩町ともに、自治体史において、多くの紙面を亜炭産業に割いている。ただし、記載の大部分は当時の採掘の様子や鉱夫に対する聞き取り調査、陥没事故などの鉱害で占められている。通常の鉱山は、一般に既成市街地から外れた山中や海底にあり、また、比較的大規模な資本によって開発されていると考えられる。そのような事例では、閉山時の処理として坑道を埋め戻すことも可能であろうし、また、仮に埋め戻しが不十分であっても地上の住宅地へ被害が及ぶことはあまり考えにくい。ところが、可児郡の亜炭鉱脈の場合は、前述のとおり、江戸時代からの集落ことに中山道の宿場町であった地域と亜炭鉱脈とが極めて隣接している。また、鉱脈の深度も浅かったために、比較的小資本であっても開発が可能であった。結果として、多数の小規模な鉱山会社が乱立することとなり、かつ、閉山時の処理が不十分であったことなどから、現代においてもなお、地盤沈下や陥没により地上の建物などに被害が発生し続けている。更には、1997（平成9）年に産

廃処分場建設問題を巡って住民投票が行われた際に、反対派が亜炭による公害問題を産廃処分場建設問題と関連付けるような主張をしたりこともあり、「負の遺産」としての評価が定着している。

このような経緯から、可児郡における亜炭産業に関する議論は、ひろた（2002）において顕著にみられるように、やや感情的なものになりやすい。そこで本章では、どのような主体が亜炭産業を担っていたかについて、可能な限り冷静かつ客観的に明らかにしたい。

本章では、前章において紹介した商業登記簿に加え、『鉱区一覧』などの同時代史料を主な資料とした。先に述べた通り、鉱山の所有とは、鉱業権を得ることであり、鉱業権と現地の土地所有権はそれぞれ別個のものである。鉱業権は、指定された地点ごとを直線で結んで囲った鉱区毎に設定され、県ごとに設定された順で番号が割り振られる。この鉱業権番号と設定された鉱区のおおまかな位置、鉱業権者名、鉱業権者の住所所在地などをまとめた冊子が『鉱区一覧』である。本研究では、戦前のものについては国立国会図書館デジタルコレクションにおいて公開されている『東京鉱山監督局管内鉱区一覧』を用いた。そして戦後の状況を把握するために経済産業省中部経済産業局資源エネルギー環境部鉱業課および愛知県図書館

1) 住民投票の後で出版された書籍であるが、ひろた（2002）において、亜炭鉱山の「負の遺産」としての側面が強く強調され、かつ、既に終わったことではなく、現在も鉱害が発生し続けていることが述べられている。加えて同書は、産廃処分場建設に対し極めて否定的な論調で編纂されている。なお、同書の末尾には、「本書を読まれた後のご意見・ご感想を、ぜひお寄せください」として御嵩町役場の連絡先が記載されている。

第 4-1 表 1911 年から 1940 年までの可児郡における亜炭採掘権者の所在地

	1911	1915	1920	1925	1930	1935	1940
可児郡	8	13	13	17	18	12	7
加茂郡	3	2	2	3	3	3	2
他岐阜県内	0	0	0	1	0	0	0
愛知県内	2	2	2	2	0	0	4
その他	0	0	0	0	1	0	2

資料) 各年『鉱区一覧』をもとに作成。

が所蔵する『名古屋通商産業局管内鉱区一覧』を使用した。本研究では、両者を総称して『鉱区一覧』と表記する。

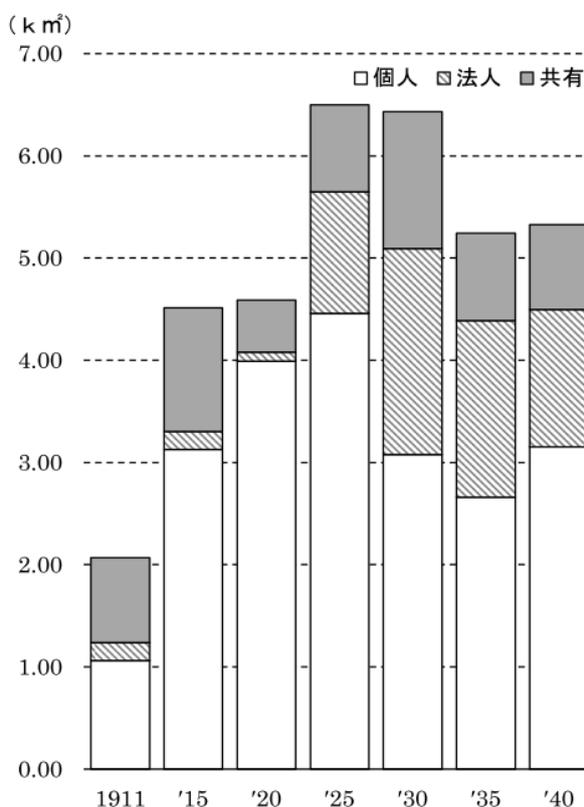
第 2 節 亜炭鉱山の所有の変遷

(1) 第二次大戦期以前における

鉱区の所有

本節では、可児郡における亜炭鉱山が具体的にどのような法人あるいは個人によって所有され、経営されていたかについて明らかにする。分析の結果、第二次世界大戦期以前と以後とでは、亜炭鉱山を取り巻く状況が全く異なることが明らかとなった。

まずは、1911 (明治 44) 年から 1940 (昭和 15) 年までの鉱業権の所有状況を明らかにする。『鉱区一覧』によると、鉱業権者は現在の御嵩町や可児市に相当する地域内でほぼ占められ、他には隣接する八百津町などの加茂郡、また消費地と思われる愛知県内の各地域が大半であった。全体の件数も最大で 22 件ほどで後年と比べると「小規模な事業者が乱立」していたとも必ずしも言えない件数で推移していた (第 4-1 表)。また、この時代には鉱区面積も最大でかつ郡内合計であっても 7 km² 未満であった。鉱区の件数だけではなく鉱区面積の面からも、



第 4-1 図 1911 年から 1940 年までの可児郡において亜炭を採掘していた鉱区的面積

資料) 各年『鉱区一覧』をもとに作成。

後年と比べると当時の開発の規模は小規模であったといえる (第 4-1 図)。

本研究において確認できた中で、可児郡における最も古い鉱山会社が、1905（明治38）年11月23日に岐阜県御嵩町（可児郡中村中）内において設立された、美濃炭鉱株式会社である。この会社は、1911（明治44）年頃から同社が解散した1918（大正7）年頃まで、可児郡内において0.17km²程の面積の鉱区を所有していた。同社は1911年当時において可児郡内の鉱区所有者のうち、法人格であった唯一の所有者であった。なお、商業登記簿によると同社は「亜炭採掘及売買ヲ以テ営業トス」る、純然たる鉱山会社であった。

美濃炭鉱株式会社の商業登記簿の記載から、どのような人々が鉱山経営に関与していたかを詳細に見てゆく。設立当初の専務取締役は東京在住の人物であるが、それ以外の取締役と監査役は全て可児郡内あるいは可児郡のすぐ北隣に相当する八百津町（加茂郡和知村）内に住所を有していた。なお、この八百津町に住所を有する取締役は、早川澄夫という名前であり、彼は設立当初の取締役らの中で唯一、1918年の会社清算まで取締役として残り続けた。

1906（明治39）年の株主定時総会において可児市広見地区（可児郡広見村伊香）内に住所を持つ渡邊安之丞が監査役に選任された。1907（明治40）年2月の臨時株主総会での当選結果として取締役として初めて名古屋市内在住の人物の名前が登場する。この人物の取締役就任の登記は臨時株主総会が行われたとされる2月13日に行われているが、前月31日の臨時株主総会での監査役任期満了に伴う改選の結果も同日に登記されている。この改選が行われた1月31日の臨時株主総会では先の渡邊安之丞が再選

されたほか、新たに渡邊鑄雄が監査役に就任している。この人物も渡邊安之丞と同様に可児市広見地区内を住所とする人物である。

続く1907（明治40）年8月には、先の名古屋市内在住の人物が取締役を辞任し、代わって山田才吉という人物が取締役へ就任している。山田才吉は、1852（嘉永5）年に美濃国厚見郡に生まれ、1878（明治11）年以降は主として名古屋を中心として活動していた資本家である。この人物は、当初、漬物業などを営んでいたが、日露戦争に際して軍用缶詰を販売し財を成したことで知られる財界人である。

監査役の任期はおよそ1年間、取締役は3年ほどであったようで、かつ、任期途中での辞任などもあり、登記上の経営陣は必ずしも安定していない。渡邊鑄雄が監査役を務めたのは1907（明治40）年のみであったし、渡邊安之丞も翌1908年一杯を最後として監査役から退いたようである。

1913（大正2）年1月の株主定時総会において、任期満了に伴う取締役の交代が行われた。この時、取締役のうち先の早川澄夫を除いて全員が交代した。山田才吉もこのタイミングで退任している。入れ替わるように、前年1月の株主通常総会（原文ママ）において監査役に就任していた平井信四郎が取締役へと転じた。平井信四郎は先の早川澄夫と、のちに取締役に加わった御嵩町（可児郡中村中）在住の人物と共に、1918年に同社の清算人として名を連ねることとなる。

美濃炭鉱株式会社は、1918年11月15日の臨時株主総会の決議によって解散した。解散事由は、「株主総会ノ決議ニ因リ」とし

か記載が無く、また、同社登記簿は清算決了を経ずに閉鎖されていることから、一見すると、経営上の問題により倒産したことなどが疑われる。しかし、この美濃炭鉱株式会社の解散の前後における『鉱区一覧』を見ると、興味深い事実がわかる。

美濃炭鉱株式会社の解散より前にあたる1915（大正4）年の『鉱区一覧』によると、美濃炭鉱株式会社の所有鉱区は0.17 km²ほどであるが、早川澄夫は個人として、共有のものを含め2ヶ所の鉱区合計0.81 km²を所有していた。平井信四郎は1ヶ所であるがその鉱区面積は1.54 km²にも及び、これは当時の可児郡内に存在する垂炭鉱山の鉱区として最も広大なものであった。当時の『鉱区一覧』には、一部の鉱区の資源産出量が記載されている。美濃炭鉱株式会社が所有する鉱区は産出量の記載が無いが、平井信四郎が所有する鉱区は1,335トン程度の垂炭を採掘していたようである。

美濃炭鉱株式会社の解散後にあたる1920（大正9）年の『鉱区一覧』によると、かつて美濃炭鉱株式会社が所有していた鉱区の所有者は早川澄夫へと移っている。彼は他の鉱区の所有権も得ており、所有する鉱区的面積は、共有のものも含めて合計で1.64 km²、共有の鉱区を除いても1.54 km²と、平井信四郎と同等程度まで所有を広げた。平井信四郎は、以前からの1.54 km²の鉱区を依然として持ち続けていたが、採掘量は3,016トンと、5年前と比べて2.26倍にまで伸びている。

以上の状況から、美濃炭鉱株式会社の解散は、経営不振などを理由とした倒産というよりは、法人格から個人経営へと「移行」したことによる、ある種の発展的な解散で

あったのではなかろうかと推察される。

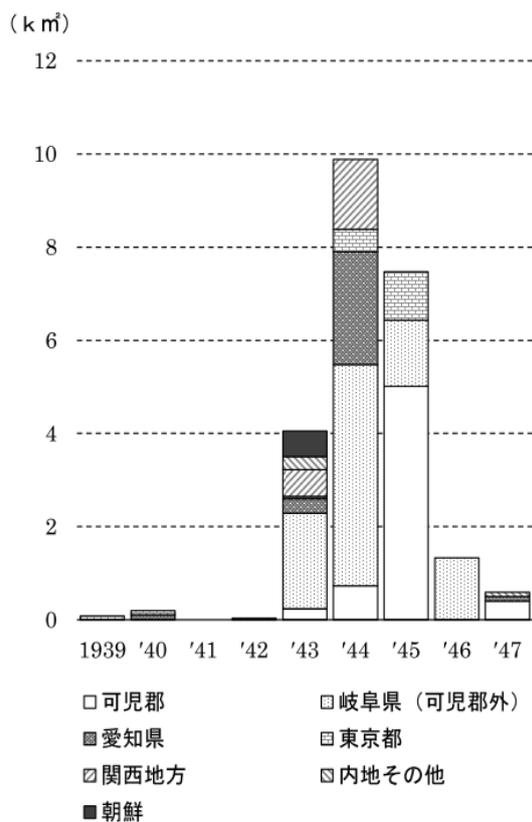
この美濃炭鉱株式会社の事例からもわかるように、第二次大戦期以前、ことに明治大正期の可児郡における垂炭鉱山は、個人所有が普通であったばかりか、個人所有の鉱区の方が法人所有の鉱区と比べ規模が大きい場合すらあった。このような傾向は、1940（昭和15）年の『鉱区一覧』に至るまで変わらず見られ続けた。

なお、美濃炭鉱株式会社の経営者であった人物のうち早川澄夫と平井信四郎、渡邊安之丞、渡邊鑄雄らは、V章で述べる東濃鉄道線の建設推進者でもある。また取締役のうち山田才吉は、美濃炭鉱株式会社の本店があった御嵩町から可児川沿いにおよそ14 km下った地点に位置する、木曾川と可児川との合流地点「可児合」近隣において、1924（大正13）年以降、観光地開発を行うこととなる。この山田才吉による観光地開発の様相はVIIにおいて詳述する。

(2) 第二次大戦期および戦後期における 鉱区の所有

前項で述べたように、第二次大戦期以前における可児郡の垂炭鉱山は、主として、在地の人々によって営まれていた。ところが、第二次大戦、ことに太平洋戦争の開戦や戦況悪化に伴い、非在地の多くの資本が流入するようになったと考えられる。

太平洋戦争開戦の前年にあたる1940（昭和15）年の鉱区一覧をみると、前節において言及した鉱業権者のうちでは、平井信四郎しかその名前を確認できない。とはいえ、15件合計5.33 km²の鉱区のうち、可児郡内以外の個人や法人によって所有されるものはわずか2.84 km²程度しかなく、愛知県



第4-2図 1940年代に新規に設定された鉱区と採掘権者の所在地

資料) 不明『鉱区一覧』(1947)

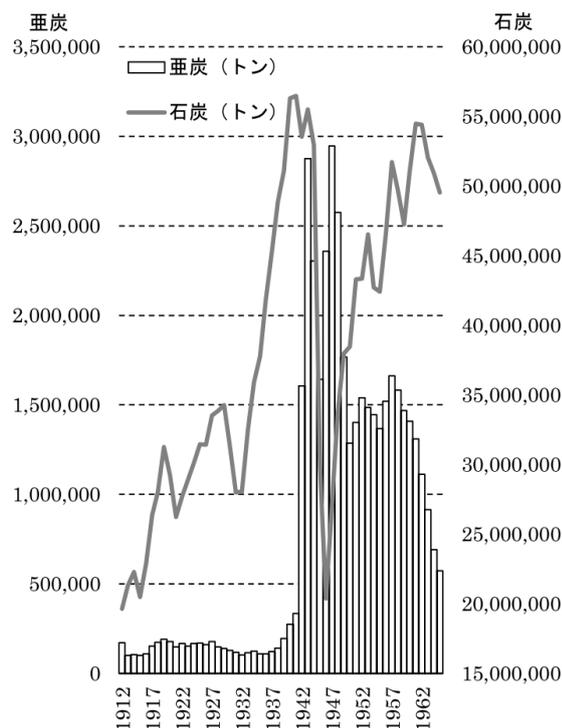
[中部経済産業局鉱業課所蔵]

をもとに作成。

および岐阜県以外の所有者によって所有される鉱区は2件合計1.32 km²しかなかった。

本研究で確認できた鉱区一覧のうち、終戦後のものでかつ最も古いものは、1947(昭和22)年のものである。この鉱区一覧に掲載された鉱区は59件27.82 km²で戦前と比べると件数にして4倍弱、面積にして5倍以上となっている。

戦後の鉱区一覧には、当該鉱区が新規に設定された年も記載されている。仮に、戦時中に鉱区を得た主体が1947年まで引き続き鉱業権を有し続けており、かつ、戦時中に

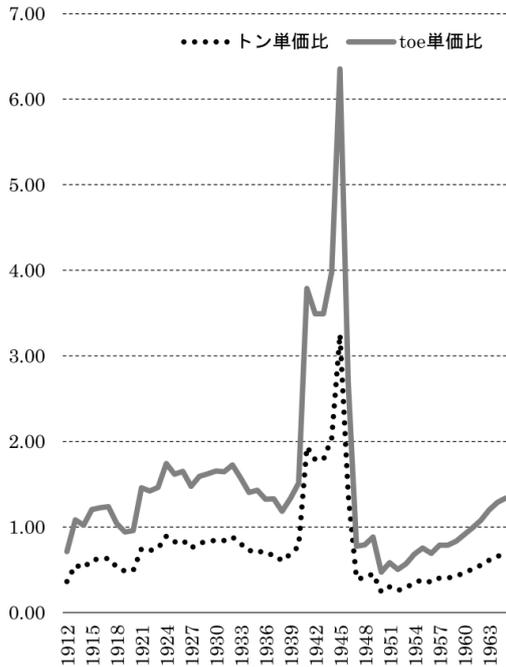


第4-3図 日本国内における石炭および亜炭の産出量

資料) 各年『本邦鉱業の趨勢』をもとに作成。

設定され1947年までに閉鎖された鉱区においても傾向に差が無いとするならば、戦局の悪化とともに、可児郡以外の主体が可児郡へ鉱区を求めて流入し、可児郡内の主体が後追いするように鉱区を得ていたことが伺える(第4-2図)。なお、戦時中の可児郡において鉱区を所有していた法人には、当時、軍需会社の指定を受けていた大手製鉄会社も含まれる。

彼らが可児郡へ亜炭を求めた背景を理解するために、当時の日本における化石燃料の産出状況を概観する。第4-3図は、日本国内における石炭および亜炭の産出トン数の推移である。1940年代に、石炭の産出量が減少するとともに亜炭の産出量が急増したことがわかる。

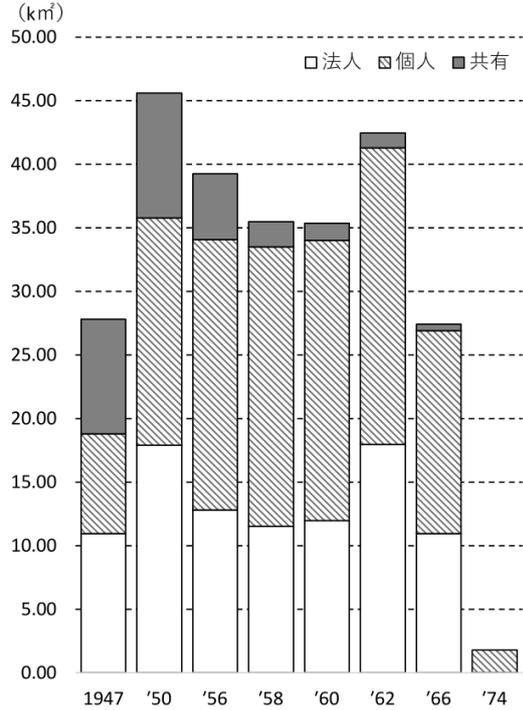


第 4-4 図 1910 年代から 1960 年代
までの亜炭山元価格
(同年の石炭山元価格を 1 とする)

資料) 各年『本邦鉱業の趨勢』をもとに
作成。

このような亜炭資源の開発ラッシュは、当時の日本が置かれていた異常事態が背景にあると考えられる。第 4-4 図は、石炭の山元価格を 1 とした際の亜炭山元価格の推移を示した図である。まさに亜炭の産出量が急増した 1940 年代に、トンあたりでは最大で石炭の 3 倍程度、toe (石油換算トン) あたりでは 6 倍程度の価格となっている。通常、亜炭は石炭と比べて熱量が小さく、かつ、比較的浅い層で産出されるため、とくにトン単価では石炭より価格が下がるのが普通である。現に、1940 年代以外は、トン単価では亜炭の方が石炭よりも安い値段で常に推移している。

石炭の主要産地として知られる北海道や九州北部と比べ、亜炭の主要産地である可



第 4-5 図 1947 年から 1974 年
までの鉱区面積の推移

資料) 各年『鉱区一覧』をもとに作成。

児郡は、需要地である都市部に近い。よって、アメリカ軍による空襲や通商破壊などによって壊滅的な状況にあった物流の状況下において、輸送の難易度やリスクなどの点において、亜炭に石炭と比較した場合の優位性が、一時的にせよ生まれていた可能性がある。

太平洋戦争終戦後もしばらくの間、鉱区面積は拡大し続けた。第 4-5 図は 1947 (昭和 22) 年から 1974 (昭和 49) 年までの鉱区面積の推移を示した図である。鉱区面積の合計は、1950 (昭和 25) 年の 45.59 km² と 1962 (昭和 37) 年の 42.46 km² の 2 回のピークが確認できる。また、2 回目のピークである 1962 年以降、鉱区面積は急激に減少し、昭和 40 年代中にはほぼ消滅したことも

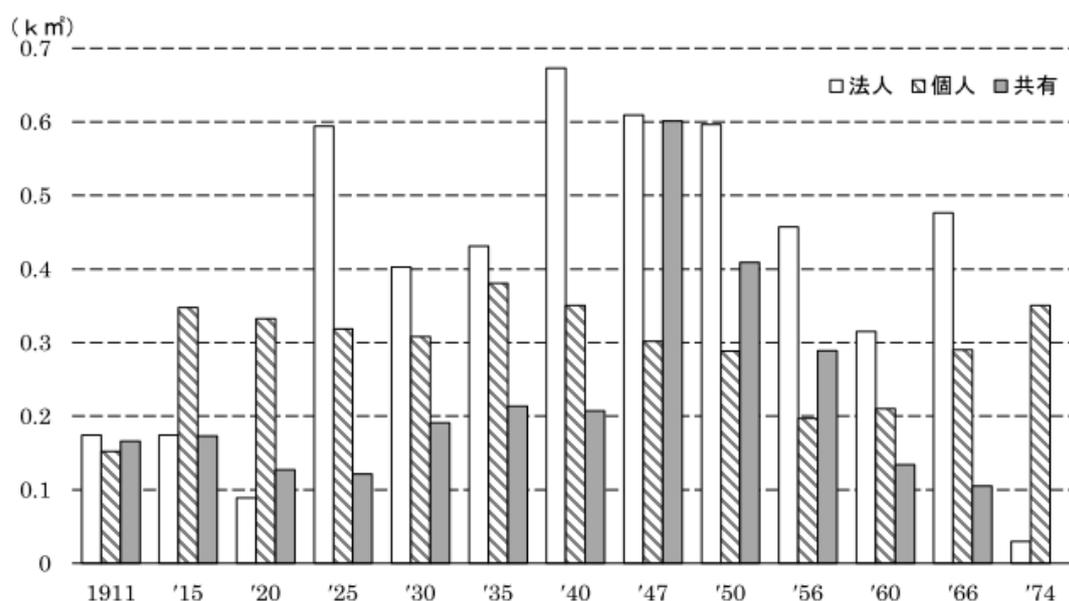
わかる。この、可児郡における鉱区面積の急激な縮小と消滅が起きた昭和 40 年代は、エネルギー革命に伴う炭鉱閉鎖が北海道や九州などで多発していた時期とも一致する。

鉱区面積の変化について、鉱業権者の属性別に見てみると、昭和 30 年代以降は個人によって所有される鉱区面積の方が法人によって所有される鉱区面積を常に上回っている。個人所有の鉱区面積は、昭和 30 年代中は 20 km² 以上を保ちつつ微増し、1962（昭和 37）年には 23.34 km² にまで達していた。他方、法人所有の鉱区面積は、やや時期による増減が激しく、1950（昭和 25）年に 17.90 km² であったのち、昭和 30 年代中は 10 km² を超える程度で推移した。そして、1962（昭和 37）年に再び 17.96 km² まで増えた。先述の、鉱区面積全体の増減の時期と、法人所有の鉱区面積の増減の時期は、完全に一致している。

第 4-6 図は、1 件あたりの鉱区面積の変

化を示した図である。おおむね全ての時期にわたり、法人所有の鉱区は、個人所有の鉱区や複数の個人や法人によって共有される鉱区と比べ、面積が広い傾向がみられた。とくに、先の法人所有の鉱区面積が増大した時期には法人鉱業権者の 1 件あたりの鉱区面積も増える傾向があり、鉱区面積が減少した時期には、1 件あたりの鉱区面積も減少する傾向がみられる。他方、個人所有の鉱区は、戦後は 1 件あたりおおむね 0.3 km² 以下で推移している。1956（昭和 31）年には 0.20 km² まで落ち込み、1960（昭和 35）年以降は、全体での鉱区面積の減少とは裏腹に増加している。

戦後期における、鉱業権者の属性別の鉱区面積の変化について、より詳細に見てみる。第 4-2 表は、各年の鉱区面積を鉱業権者のより詳細な属性、すなわち法人・個人・共有の別および所在地・居住地の別によって示した図である。この表からわかるよう



第 4-6 図 1911 年から 1974 年までの鉱区面積の推移

資料) 各年『鉱区一覧』をもとに作成。

第 4-2 表 戦後期における鉱業権者所在地別の鉱区面積 (km²)

	1947			1950			1956			
	法人	個人	共有	法人	個人	共有	法人	個人	共有	
岐 阜 県	御嵩町	0.11	1.65	2.45	1.34	5.10	3.32	3.75	7.46	4.46
	可児市		2.86		6.35	9.18	0.24	0.49	3.48	0.09
	多治見市					0.95			1.05	
	美濃加茂市					0.05	1.10		3.09	
	八百津町		0.21			0.13	0.08		1.24	0.08
	岐阜市		1.42		0.18					
	各務原市					0.16	1.10		0.18	
	東濃地方	4.65	0.14	3.04		1.24	0.26		1.09	0.50
	その他		0.06			0.06			0.05	
	岐阜県計	4.75	6.34	5.49	7.87	16.87	6.10	4.25	17.63	5.12
愛 知 県	名古屋市		0.34		0.62	0.19	1.02	0.17	0.51	
	一宮市							0.11		
	愛西市	0.07			0.07			0.03		
	犬山市	3.71			0.47	0.04	1.11	0.64	0.22	
	豊橋市			1.95	0.41			0.37		
	三河地方		0.24			0.24		0.64		
	愛知県計	3.78	0.58	1.95	1.57	0.46	2.13	1.20	1.48	
東京都	1.37	0.50	0.08	0.98	0.36	0.08	6.66	0.70	0.08	
栃木県							0.48			
静岡県	0.28			6.79	0.04			0.04		
北陸地方・長野県	0.09			0.16			0.07	0.03		
関西地方	0.14	0.43	1.50	0.54	0.15	1.50	0.13	0.28		
福岡県										
北海道								1.10		
朝鮮半島	0.55									

資料) 各年『鉱区一覧』をもとに作成

1960			1962			1966			1974		
法人	個人	共有	法人	個人	共有	法人	個人	共有	法人	個人	共有
5.85	10.15	0.60	7.38	11.55	0.90	5.30	9.60	0.45	1.04		
0.68	2.43	0.03	1.30	2.43		0.93	0.97				
3.68	0.50		4.07	0.49							
	0.16			0.22			0.08				
0.32											
	0.04										
	0.14			0.08							
	0.87			1.06			1.06		0.52		
	0.23			0.18			0.18				
10.54	14.52	0.63	12.74	16.01	0.90	6.23	11.89	0.45	1.56		
0.44	3.35	0.63		2.61	0.18		2.24				
	0.11			0.11							
0.03			0.03			0.03			0.03		
0.17	0.27		0.17	0.22			0.06				
0.37	2.54			2.54							
	0.86			0.24			0.24				
1.00	7.13	0.63	0.20	5.72	0.18	0.03	2.53		0.03		
0.02	0.41	0.08		0.41	0.08		0.41	0.08	0.19		
0.40											
			5.03			4.70					
				1.20			1.11				

に、可児郡における亜炭鉱山に参画していた資本は、特定の地域内で完結していない。また、時期により異なる地域から資本が流入していた様子も伺える。

戦後期を通じ、可児郡内の鉱業権は、可児郡内の主体はもちろんのことながら、そのほかの岐阜県内や愛知県内の主体、また、東京都に所在する主体などによって所有されていた。その他の鉱業権者の属性は、1960年以前以後で異なる。1960年以前には、関東地方のみならず関西地方の個人や法人も鉱業権を有していた。また、静岡県や長野県など中部地方一円にも鉱業権者が分布していた。一方、1960年以降は、関西地方の主体は見られず、代わって北海道や福岡県に所在する主体が目立つようになる。また、可児郡内の法人や個人が所有する鉱区が相対的に増えてゆく傾向も見て取れる。

以上の図表からもわかる通り、戦後期の可児郡における鉱業権の所有状況は、戦前期とは対照的に、極めて流動的であった。次節において、彼ら亜炭鉱山の経営主体の実態について、より詳細な分析を進めていきたい。

第3節 終末期における鉱業権者の特徴

本節では、1958（昭和33）年当時の鉱業権者について詳細にみてゆく。1958年は、前節で明らかにしたように、鉱区面積が増大した2回のピークの間期の時期に相当する。また、鉱業権者の所在地などに関わる傾向が変わる狭間の時期でもある。

資料的な制約から、分析対象は、法人による所有者で、かつ、商業登記簿の存在が確認できた19社（第4-3表）に限定した。まずは、設立当初から亜炭採掘を事業目的とし

ていたC2、C4～15、C17、C19の15社について、その設立時期ごとにどのような傾向がみられるかを明らかにする。

設立当初から亜炭採掘を事業目的として加えていた15社のうち戦時中に設立されたものは、C4、C5、C12の3社である。このうちC5とC12は、亜炭の採掘や販売を主とする鉱山会社である。なかんずくC5は、亜炭の加工品である半成コークス（家庭用無煙炭）の製造販売、鉱山経営と投資も事業目的としていた。他方、C4は、これらの鉱山会社とはやや趣を異とする。この会社は、豊橋市内の製糸業者によって構成された同業者組合である三州玉糸生糸共同施設組合の傘下にある企業である。同社の事業目的は、筆頭こそ「亜炭の採掘」であるものの、これに次ぎ、「保証責任三州玉糸生糸共同施設組合員に亜炭の供給其の他亜炭販売」が挙げられている。

豊橋市内の製糸業者は、かつては必ずしも可児郡の亜炭を使用していなかった。たとえば、三州玉糸生糸共同施設組合の組合員である大林製糸所の明治期の入荷帳（『明治四拾貳年貳歳 石炭入荷 三月起』『明治四拾四年六月□□ 石炭入荷帳 大○大林製糸場』いずれも豊橋市美術館所蔵「旧大林製糸所所蔵資料」所収）によると、石炭の種類として「豊国紛炭」「豊国炭」との記載が多くみられる。この「豊国炭」とは、福岡県糸田町に存在した豊国炭鉱（明治鉱業豊国鉱業所）より産出された石炭を指しているものと思われる。また、同社が燃料の改善に用いていた調査資料である「自昭和二年八月分 石炭消費調査入 大林製糸所調査部」（豊橋市美術館所蔵「旧大林製糸所所蔵資料」所収）の使用炭名には、大谷、

満ノ浦²⁾、松島と福岡県内や長崎県内で産出された石炭のほか、夕張の文字も見える。いずれにせよ、九州や北海道の石炭であり、可児郡産の亜炭ではない。

製糸業者らの原材料や燃料などを共同購入していた三州玉糸生糸製糸共同施設組合の1942(昭和17)年度までの事業報告書などには、燃料調達に関する目立ったトラブルの記載は確認できなかった。しかし、戦局が悪化の一途を辿っていた1943(昭和18)年度の事業報告書には、臨時総会で「原料ニ関スル件」「燃料ニ関スル件」が話し合われたことが記録されている。加えて、「玉糸商況並営業状態」の項では、軍需により在庫が一掃された一方で「原料、燃料ノ配給減ト労力確保ノ苦難ニ伴ヒ生産費高率ニ悩マサレ」3,956 釜のうち 2,677 釜の廃止を余儀なくされたとある(「昭和十九年五月三十一日現在 昭和十八年度事業報告書 保証責任三州玉糸生糸施設協同組合」豊橋市美術館所蔵「三遠玉糸製造同業組合・三州玉糸生糸共同組合関係文書」『昭和十四年以降事業成績報告書控』所収)。C4 の設立登記が行われた年はまさにこの1943年であった。

亜炭の採掘や販売、加工などを設立当初から事業目的に加えていた企業のうち戦後に設立された10社は、おおむね1940年代末から1950年代にかけて設立された。また、この10社には、純然たる鉱業のみならず投機も目的としている企業もやや目立つ。C14とC15、C17の商業登記簿に記載された事業目的には「有利事業への投資」が存在する。また、C13は「亜炭採掘販売並に請

鉱業権出願取得及売買仲介」を目的欄の筆頭に記載している。この記載から見る限り、C13は、自社で亜炭採掘を行いながら、同時に、鉱業権版の不動産業のような事業を営んでいたようである。

続いて、当初の事業目的に亜炭採掘が含まれていない、すなわち、異業種から参入したC1、C3、C16、C18の4社をみてゆく。この4社のうちC1は元々、石材や石灰などの採掘を事業目的とする会社であった。そのような同社の経営資源を察するに、亜炭採掘へ参入するという経営判断は然程不自然ではない。一方で、C1以外の3社は、地下資源採掘以外の事業目的によって設立された法人であった。

C3とC18は、元々は繊維類の染色などを生業としていた企業である。C18による鉱業権取得について、C18が鉱業権を所有していた時期に同社の社員として働いていたとされる人物へ聞き取り調査を実施した。C18は、比較的末期に至るまで鉱業権を持ち続けているものの、「儲かるからと誰かから言われて権利だけを得たと聞いている」

「実際に採掘を行ったとは思えない」といった趣旨の回答を得た。一般論として、休止の手続き無く資源採掘の実態が半年ないし1年以上無い場合には鉱業権は取り消されるはずである(昭和25年法律第289号鉱業法第62条および第55条第2号)。よって、所有の実態はさておき、鉱業権が認められ続けている以上は、現場では多少なりとも採掘の実態があったか、あるいは、休止の

2) 福岡県宮若市に存在した貝島炭鉱から産出された石炭を指すものと思われる。

第 4-3 表 1958（昭和 33）年当時の可児郡における亜炭採掘業者

No	設立当初			解散年	解散事由	清算終了
	設立年	本店所在地	事業目的			
C1	1933年	不明（1950年まで福島県内に所在・石材採掘業）		1964年	合併	
C2	1956年	岐阜県 可児市	亜炭の採掘加工及び販売	2005年	合併	
C3	1933年	愛知県 愛西市	委託による毛織類の染色整理仕上に関する業務	不明（1964年		
C4	1943年	愛知県 豊橋市	亜炭の採掘	1961年	解散決議	1961年
C5	1944年	岐阜県 岐阜市	亜炭の採掘及び販売	1964年	存立時期満了	
C6	1939年	不明（1948年まで東京都内に所在・亜炭採掘業）		1971年	解散決議	
C7	1952年	岐阜県 御嵩町	亜炭の採掘並に販売	1974年	休眠会社	
C8	1957年	岐阜県 御嵩町	亜炭採掘並びに販売	1974年	解散決議	
C9	1956年	岐阜県 可児市	亜炭の採掘加工及び販売	1973年	解散決議	1977年
C10	1953年	岐阜県 可児市	亜炭採掘加工及び販売	1972年	合併	
C11	1952年	岐阜県 御嵩町	亜炭の採掘、加工及び販売	1964年	解散決議	
C12	1940年	愛知県 名古屋市	亜炭の採掘並に販売	1972年	解散決議	
C13	1956年	岐阜県 御嵩町	亜炭採掘販売並に請鉱業権出願取得及売買仲介	1970年	解散決議	1986年
C14	1952年	不明（1957年まで大阪府内に所在・亜炭採掘業）		1960年	合併	
C15	1954年	岐阜県 多治見市	亜炭の採掘及びその販売	1979年	解散決議	
C16	1928年	愛知県 名古屋市	自動車及付属品の販売並に之に附帯する業務を営む	1959年	解散決議	
C17	1949年	岐阜県 瑞浪市	亜炭の採掘並に販売	1974年	休眠会社	
C18	1917年	愛知県 津島市	織物ノ製造整理並に染色及撚糸業			
C19	1948年	愛知県 名古屋市	鉄鋼石炭亜炭其の他鉱物一切の採掘並に加工販売	1963年	解散決議	

資料) 各社商業登記簿をもとに作成。

解散時			
本店所在地	事業目的（筆頭）		備考
栃木県 佐野市	鉱物の採掘、加工及び販売		旧財閥系の会社（現存）へ合併。
岐阜県 多治見市	石油製品販売		合併先の会社は現存。
に長野県松川村へ本店移転)			1964年当時の事業目的は住宅建設・宅地造成。
愛知県 豊橋市	亜炭の採掘及亜炭の加工		
岐阜県 御嵩町	亜炭の採掘及び販売		
岐阜県 御嵩町	石炭亜炭の採掘販売其の他鉱物の採掘加工売買		
岐阜県 御嵩町	亜炭の採掘並に販売		最後の登記は1955年。
岐阜県 御嵩町	亜炭採掘並びに販売		
岐阜県 可児市	土地建物の造成及び不動産の売買		
岐阜県 可児市	亜炭採掘加工及び販売		1968年に解散が決議されている。C9へ合併。
岐阜県 御嵩町	亜炭の採掘、加工及び販売		
岐阜県 御嵩町	亜炭の販売		1953年、1955年にも解散が決議されている。
岐阜県 御嵩町	山林立木等の売買及製材業務		
岐阜県 多治見市	亜炭採掘及其の販売		C15へ合併
岐阜県 多治見市	亜炭の採掘及びその販売		
愛知県 名古屋市	亜炭の採掘加工並に販売		
愛知県 名古屋市	亜炭及び鉱物の採掘、加工並に販売		最後の登記は1956年。
現存			現在の事業目的は住宅建築業。
愛知県 犬山市	鉄鋼石炭亜炭其の他鉱物一切の採掘並に加工販売		

手続きを行った上で権利のみ所有していたものと推察される。実際に採掘を行っていたか否かはともかく、先の C13 のような会社も存在していることと併せて考えると、C18 に限らず、可児郡の亜炭鉱山における終末期といえるこの時期の鉱業権者の一部は、実際の亜炭採掘を目的として鉱業権を取得していたというよりは、投機を目的として鉱業権を取得していた可能性がある。なお、C3 の詳細は不明である。この時期の他社と同様に投機のための取得か、あるいは先の C4 と同様の切実な理由によるものかのどちらかであろうと考えられる。

ところで、本章で取り扱う会社のなかでも、C16 の事業目的は、じつに時代相を反映している。この会社は、1928 (昭和 3) 年に名古屋市内において自動車販売業を営む株式会社として設立された。この当時の自動車販売業であることから、おそらくは、アメリカなどから自動車を輸入販売していたのであろう。

C16 は、ルーズベルト大統領の隔離演説の翌年にあたる 1938 (昭和 13) 年には、事業目的を「諸雑貨鉱業原料を輸出入並に中継業」「前項の目的を遂行するに必要な範囲に於て自を工業を営み又は商工業に投資すること」(原文ママ) と、やや漠然としたものへと変更した。そして 1941 (昭和 16) 年になると今度は、「石炭並亜炭其の他鉱物資源の採掘販売並に委託販売」「薪炭石炭亜炭の加工並に指導ボーリング設計並に調査」などへと再度変更する。また同時に、本店所在地が名古屋市から犬山市へ変更されている。なお、これらの登記の翌年に名古屋市はいわゆるドーリットル空襲による戦災を被ることとなる。

終戦直後の 1945 (昭和 20) 年 12 月には、これらのほか、投資、陶磁器タイル・陶土の製造販売、食料品類の販売から土木請負に至るまで多種多様な事業を目的欄に加え、事業目的は合計で 13 項目にまで至った。ただし、戦後直後の混沌を彷彿とさせるこの異常な多角経営は、長続きしなかった。僅か 2 年後の 1947 (昭和 22) 年に同社は、実質的に亜炭の採掘・販売のみへと事業目的を絞り、本店所在地も再び名古屋市内へと戻っている。その後は、目立った事業目的の変更も本店所在地変更登記も行われることなく、1959 (昭和 34) 年の解散に至った。

続いて、これらの企業の解散時の状況を見てゆく。本研究で取り扱った 19 社中、現存する会社は 1 社のみである。合併によって解散した会社が 4 社あり、うち 2 社は合併先の会社の現存を確認した。C1 は、可児郡の亜炭鉱山のみならず、主に東日本の鉱山会社やコンクリート工場などを買収しており、最終的には、セメント製造業を営む旧財閥系の会社へと吸収されている。他方 C2 は、石油製品の販売へと業種を変え、21 世紀に入ってから同系列の他社へ統合されたようである。

元々の存立時期を満了した会社は C5 の 1 社のみである。株主総会で解散を決議した会社は 10 社あるが、このうち清算結了に至った会社は僅か 3 社に過ぎない。加えて、解散の決議すら行われずに商法附則 (昭和 49 年法律第 21 号) 第 13 条の施行によって休眠会社の指定を受けて消滅した会社が 2 社存在する。

清算結了に至った 3 社のうち 2 社は、「土地建物の造成及び不動産の売買」(C9) あるいは「山林立木等の売買及製材業務」(C13)

と、亜炭採掘とは異なる業種へ転換したのちに解散が決議されている。残る 1 社は前述の製糸業組合の子会社であった C4 である。この C4 の廃業は、単なる会社解散というよりは、部門の整理といった趣が強い。

他方、清算終了に至らなかった法人、とくに休眠会社として処理された会社は、会社清算時に本来行われるはずの残余財産の確定や債務の弁済などが適切に行われていない可能性がある。

本章の冒頭で説明した通り、可児郡では廃坑に起因する陥没事故が現在も発生し続けている。現代においては、採掘跡は埋め戻すことが鉱山保安法施行規則（平成 16 年経済産業省令第 96 号）第 25 条第 2 項において鉱業権者の義務として定められている。しかし、可児郡内で亜炭鉱山が開発されていた時期に効力を持っていた石炭鉱山保安規則（昭和 24 年通商産業省令第 34 号）は、陥没防止のために支柱設置などを義務付けているものの、廃坑の埋め戻しまでは明確には義務付けていない。

とはいえ、仮に当時の法律や省令によって採掘跡の埋め戻しを義務付けていたとしても、清算終了すら行われていないような法人に、果たして埋め戻しまで行う余裕が残っていたかと問われれば、極めて疑わしいと答えざるを得ない。また、先に述べたように、実態とややかい離した投機的な鉱業権所有が発生していたと思われ、かつ所有者が短期間のうちに変化していたために、坑道がどのような状況にあるか鉱業権者すらも把握できない状況へと追い込まれていた可能性も指摘できる。

最後に、本章を小括する。可児郡における亜炭産業は、第二次世界大戦以前と以後と

でその様相が大きく異なっていたことが明らかとなった。第二次大戦以前における可児郡の亜炭資源は、地元資本によって開発され、また規模も比較的小規模であった。ところが、第二次大戦中から戦後には郡外の資本が流入し、鉱区面積も急拡大した。戦時には、純粋に燃料供給を目的として鉱山を取得した企業も存在したが、とくに戦後は投機的な目的で鉱業権を得る企業が増えていった。戦後期の、投機的かつ流動的な鉱業権の所有状況は、現代も可児郡内において発生し続けている陥没事故の遠因のひとつとなっている可能性がある。

V 東濃鉄道用地の成立と跡地の解体

第1節 東濃鉄道線および

東濃鉄道用地・跡地の概要

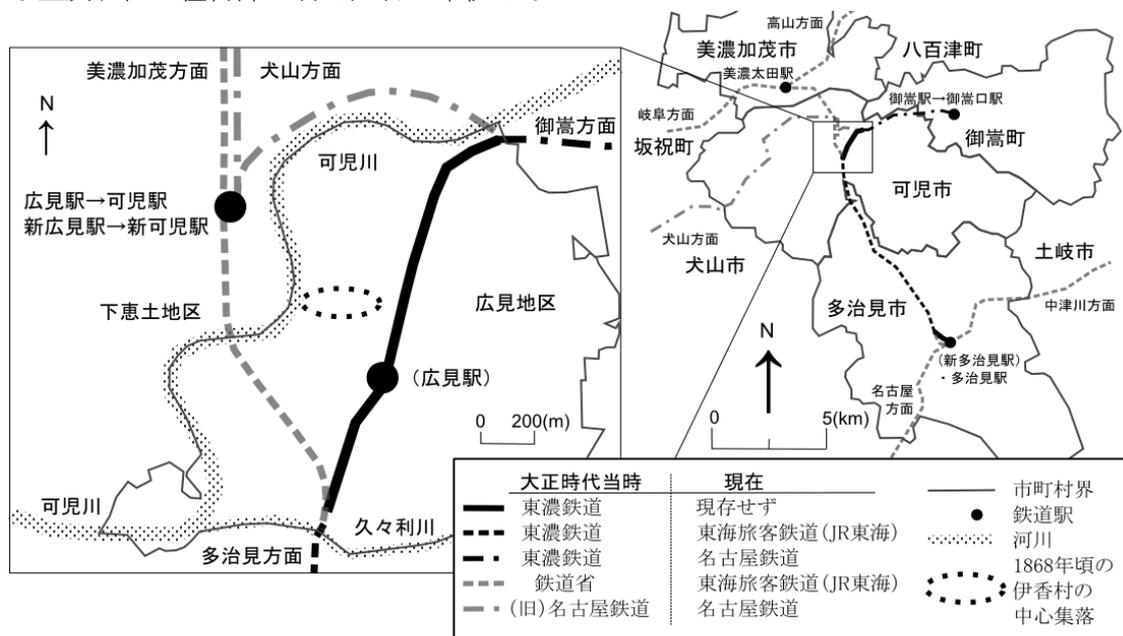
(1) 東濃鉄道用地および同跡地の概要

前章では、可児郡に乱立していた亜炭鉱山を事例とし、亜炭鉱山の開発から放棄に至るまでの鉱業権所有者の変化を明らかにした。当初は主として土着の資本によって開発されていた亜炭鉱山が、戦中戦後の「異常事態」を背景として外部の資本によって所有されるようになった。そして、亜炭の鉱業権の売買を斡旋する会社や投機的な権利取得を行うような会社が発生したのち、多くの鉱山会社が清算終了せずに消滅した。

ところで、明治大正期に亜炭鉱山の経営に関わっていた人々は、同時に、全く異なる業種の経営も担っていた。東濃鉄道株式会社（以下、東濃鉄道社と表記）は、そのような亜炭鉱山の経営陣に居た人物が中核とな

っていた会社のひとつであった。

同社は、1918（大正7）年から1926（大正15）年まで岐阜県多治見市内の新多治見駅（現在の多治見駅北口付近に位置）から可児市広見地区内に存在した広見駅を經由して御嵩町内の御嵩駅（現在の御嵩口駅）までの鉄道路線（以下、東濃鉄道線と表記）を運営していた。この路線は、後述するように新多治見駅から広見駅までの区間のみ国有化され、残った区間は、設立に際し東濃鉄道社が現物出資した東美鉄道株式会社の所有鉄道として残存することとなった。そして、1928（昭和3）年に広見駅が広見地区からみて西隣の地区である下恵土地区へ移転することとなり、この駅移転と線路付け替えにより、最初の広見駅およびその前後の区間が廃止となった（第5-1図）。



第5-1図 東濃鉄道跡地の位置

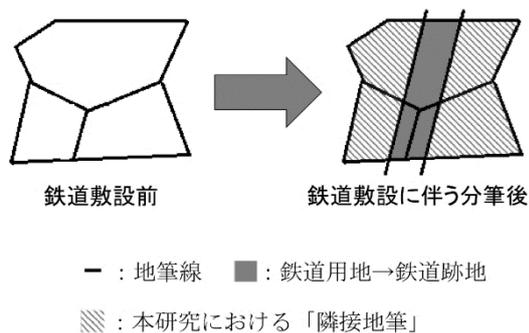
注) 括弧書きで記載されている駅は現存しない。また、現在と過去とで駅名が異なっている場合は、矢印で駅名の変化を表している。

資料) 中島芳次編 (1931). 『広見読本』岐阜県可児郡広見尋常高等小学校. により作成。

ところで、鉄道を敷設するにあたっては、鉄道を敷設し運営する主体である鉄道事業者は、鉄道を運行するための空間である鉄道用地を何らかの形で確保する必要がある。たとえば鉄道と同様に陸上交通事業であるバスやトラックなどの場合、そもそも公道を用いる場合が多く、自社によって専用の交通路を確保するような事例は比較的珍しい。そして、仮に道路が寸断されたとしても、比較的容易に迂回運転を行うことができる。しかし、鉄道の場合は、僅か数センチであっても線路が寸断されるだけで相互の運行が不可能となる。よって鉄道事業者は、鉄道事業を開始するにあたって、極めて長くかつ連続した線状の土地を確保する必要性に迫られることとなる。

かかるリニアな土地は、鉄道が運行されている内はその用途に供されることとなる。しかし、何らかの理由により交通施設としての役割を失うと、途端に、地域を不自然に分断する空地へと変化してしまうのである。通常の施設跡地と異なり、幅 2 メートルから 5 メートル程度長さ数キロメートルもの細長い空地として発生する鉄道跡地は、その地筆形状から、他の施設跡地と比べると転用が困難といえる。

このように、鉄道を敷設する際にはその用地確保が、鉄道が廃止された後は跡地の他用途への転用が、それぞれ問題となる。そこで本章では、鉄道用地の確保や跡地の転用の過程に注目する。そして、買収される側あるいは跡地を購入する側である地主らが持つ信念体系が地域に対して与えた影響について検討する。具体的には、東濃鉄道線のうち、1928 年の広見駅移転に伴い廃線となった区間を対象とし、鉄道敷設前から廃止



第 5-2 図 鉄道敷設時における分筆過程
(模式図)

後に至るまでの期間における、土地利用および所有の変遷を明らかにする。なお、分析に際しては、実際に鉄道用地となった地筆のみならず、その地筆に隣接する地筆（以下、隣接地筆と表記する）も、比較のために分析する（第 5-2 図）。

本章では、岐阜地方法務局美濃加茂支局所蔵の地籍資料を主として使用し、鉄道博物館所蔵のいわゆる鉄道院文書および鉄道省文書（以下、一括して鉄道省文書と表記する）などで補完した。鉄道省文書は、日本における鉄道事業の監督官庁であった鉄道院およびその後継の官庁において使用され保管されてきた資料群であり、青木栄一や三木理史などをはじめとした数多くの鉄道研究者によって基礎的な資料として用いられてきた。ただし、かかる資料は、その本質として、鉄道事業者が監督官庁へ対し提出した報告書であるため、その内容は、当該鉄道事業者ないし政府の認識ないし主張へ偏っている可能性がある点に留意が必要である。本研究では、あくまでも地籍資料を主として用い、鉄道省文書は補完的に用いた。

(2) 東濃鉄道線の制度的性格

東濃鉄道線の跡地が存在する岐阜県可児

市広見地区は、1889（明治 22）年まで岐阜県可児郡伊香村であった³⁾。伊香村は、北側から西側までを可児川、南側を久々利川で囲まれている。このうち明治初期の中心集落は、1931（昭和 6）年に岐阜県可児郡広見尋常高等小学校の副読本として出版された『広見読本』によると、伊香村内の西側の、可児川に接するあたりの範囲に展開していた（第 5-1 図）。そして 1906（明治 39）年までに、数多くの製糸工場がこの伊香村に開業した。また伊香村には、これら製糸工場の創業者が中心となって、郵便局や劇場など数多くの近代的な施設が建設された。しかしながら、第 1 次世界大戦後の恐慌や昭和恐慌などの影響により、1939（昭和 14）年までに全ての製糸工場が休廃業した。

東濃鉄道線の免許が出願された 1912（大正元）年から新多治見駅・広見駅間が開通した 1918（大正 7）年までの時期は、軽便鉄道法（明治 43 年法律第 57 号）の公布に代表される一連の政策に伴い、日本全国で鉄道建設の機運が高まっていた「軽便鉄道ブーム」あるいは「軽便鉄道建設ブーム」などと呼ばれている時期とおおむね一致している。

軽便鉄道法は、同法以前から存在していた私設鉄道法（明治 33 年法律第 64 号）や私設鉄道法の前身にあたる私設鉄道条例（明治 20 年勅令第 12 号）と比べ、極めて

簡便な手続きに⁴⁾よって鉄道を敷設することを可能とした法律である。

私設鉄道法では第四十条、私設鉄道条例では第七条において、特別な許可がある場合を除き、線路幅 3 フィート 6 インチ（1,067 ミリ）のいわゆる標準狭軌を採用しなければならないと規定されている。また、私設鉄道法では第七十二条など、私設鉄道条例では第三十五条などに、免許下付から 25 年以降経過した鉄道路線については、買収する権利を政府が有する旨の規定がある。つまり、私設鉄道法や私設鉄道条例を準拠とする鉄道路線は、将来的には政府によって買収される可能性を有することを前提としており、それゆえに、敷設時点から官営鉄道の規格に準じて設計・敷設されることが強いられるのである。とくに線路幅は列車の直通運転の可否を決定付ける要素のひとつである。よって、官営鉄道と直通運転を行う私設鉄道は否が応でも線路幅を官営鉄道と同様の標準狭軌にせざるを得ず、また政府も、将来的に買収する可能性のある私設鉄道に対しては、官営鉄道と同様の規格での敷設を求める必要があった。

このような私設鉄道法・私設鉄道条例に対し、軽便鉄道法は、線路幅に関する規定も政府による買収に関する規定も存在しない。よって、軽便鉄道法準拠の鉄道は、私設鉄道法準拠の鉄道や私設鉄道法準拠の鉄道ほど

3) 現在の岐阜県可児市広見地区に相当する地域の範囲は、1874（明治 7）年から 1889（明治 22）年までの間存在した可児郡伊香村に遡れる。この地域の名称は、東濃鉄道社が設立された 1912（大正元）年には可児郡広見村伊香であり、その後も同じ範囲を示しているものの時代によって名称が異なっている。本章においては混乱を避けるために便宜上、時代を問わず伊香村と記載する。

は国営鉄道による路線買収を必ずしも前提としておらず、それゆえに、建設に際しては比較的自由に路線の規格を選択できた。標準狭軌を採用することも勿論可能であったが、より輸送力の高い国際標準軌を選択することもできたし、あるいは、より安価に敷設できるとされた線路幅 762 ミリなどのいわゆる特殊狭軌も採用できた。

また、軽便鉄道法準拠の鉄道を敷設する際には、軽便鉄道補助法（明治 44 年法律第 17 号）による補助金も得られた。この補助金は、線路幅 762 ミリ以上の軽便鉄道法準拠鉄道を対象とし、「建設費ニ対シ一年五分ノ割合」に達しない場合、「営業開始ノ日ヨリ五年ヲ限り」不足額を定められた年間の上限額の範囲内で補助するものである。この法律は、1914（大正 3）年に改正され、営業開始から 10 年へと期間が延長されるとともに、補助金の償還義務も削除された。軽便鉄道法は、1919（大正 8）年に同法と私設鉄道法とを統合した地方鉄道法が施行されると共に廃止されたが、軽便鉄道補助法は地方鉄道補助法へと改名され、1953（昭和 28）年まで運用され続けた。

以上のような鉄道敷設を強力に推進する政策を背景として、軽便鉄道法に準拠し、特定の地域内で路線が完結する地方局地鉄道が、全国各地において多数建設された。東濃鉄道線は、同時期に全国で数多く敷設されていた他の地方局地鉄道と同様に、軽便鉄道法に準拠した地方局地鉄道のひとつである。

軽便鉄道法を準拠とする場合、その路線は、必ずしも国による買収の対象とはならないことは前述の通りである。しかし東濃鉄道線の場合は、「長瀬駅（筆者注・新多治

見駅のこと）ヨリ広見駅ニ至ル線路ニ対シテハ政府ニ於テ鉄道敷設法ニ依リ予定線ヲ敷設スル為必要ト認ムルトキハ線路ノ変更ヲ命シ又工事方法ヲ指定スルコトアルヘシ」（鉄道省文書）として将来の国有化を暗示するような条件が記載されている。つまり、東濃鉄道線ことに新多治見駅から広見駅までの区間は、将来的に国による買収が行われることも視野に入った状態で計画や工事が行われていたことになる。

（3）東濃鉄道線の建設推進者

鉄道省文書によると、東濃鉄道線は、免許申請時には省線と同じ標準狭軌を採用することが計画されていた。ところが、実際の敷設工事前に提出されたと思われる工事方法書では「軌間ハ式呎六吋トシ」と、特殊狭軌を採用することと記載されている。この計画変更は、東濃鉄道社が置かれた環境が色濃く反映されている。

この計画変更について、鉄道省文書には、2 回の工事施行認可申請期限延期願が残っている。このうち最初の工事施行認可申請期限延期願は、「軽便鉄道敷設ニ付軌間伸長願」と題され、1913（大正 2）年 12 月 10 日付けで内閣総理大臣宛に提出されている。この願によると「本年夏期ハ近年稀ナル早魃ニシテ本鉄道関係地方一般ニ灌溉用水ハ乾涸シ畑作物ハ枯死スルノ悲境ヲ呈シタルヲ以テ」敷設のための調査費用を含む資金調達が不調に終わったため、工事方法書などの書類提出の期限を 1 年間延長することを求めている。

更に翌年には「突如欧州大乱トナリ次テ日独交戦トナリ一般ニ其打撃ヲ受ケタルノミナラス当地方主要生産物タル秋蚕及後秋

蚕トモ不良ノ成績ニ終ワリ加フルニ米価ノ大暴落ヲ告ゲ其為本鉄道ノ株主タル地方住民ノ蒙レル経済上ノ影響甚大」として再度1年間の期限延期を求めている。前述の工事方法書はこの2度目の期限延期願の後に鉄道院へ提出されたものと思われる。以上から、天候不順による農業生産や生糸生産の落ち込み、米価の暴落、第一次世界大戦開戦などの影響により標準狭軌を採用しての鉄道敷設が経済的に困難になり、より安価に敷設可能な特殊狭軌へ計画を変更せざるを得なくなったものと考えられる。

かかる計画変更について、本研究において注目すべき点は、2回の工事施工認可期限延期願において農業経営上の問題や、養蚕業の不調といった、鉄道事業と直接の関係が無いように思われる業種での不調のために資金調達が滞ったとされた点である。この点は、東濃鉄道の出資者層に原因を求めることができる。

東濃鉄道社の経営者や出資者は、主として可児郡内を代表するような地主や豪農、製糸業などを営む資本家といった、いわゆる地元の資産家や名望家であったことが清水（2006）において明らかとなっている。東濃鉄道社の発起人や株主のうち、伊香村内に居住していた有力者も、その多くが東濃鉄道社の発起人や株主となると同時に、伊香村内の近代化に大きな影響を与えていた。たとえば、鉄道省文書中「東濃鉄道免許申請書」に東濃鉄道社の発起人や役員として記載がみられる人物のうち、堀江源三郎・渡辺安之丞・渡辺善十郎の3人は、1931（昭和6）年刊行の『岐阜県商工人名録』に、伊香村内で製糸業あるいは酒造業を営む人物として記載がある。また、同じく役員として

記載がみられる人物のうち安藤胤五郎も、同じく『岐阜県商工人名録』（1931）によると、伊香村内で自動車業を営む人物であった。さらに東濃鉄道社の株主名簿に記載がみられる人物のうち、25株を持っていた渡辺二郎、20株を持っていた堀江京市、10株を持っていた肥田茂市らも、「株主一覧」（鉄道省文書）によると伊香村の居住者であった。以上の状況から、東濃鉄道線に関する一連の事業は、利潤を求める単純な営利活動とは別種の、公益事業や公共事業のような性格を有していたことが指摘できる。

東濃鉄道線は、中央本線多治見駅と接続していた新多治見駅から、可児市広見地区内の広見駅を経由して御嵩町の御嵩駅（現在の御嵩口駅）までを結ぶ鉄道路線として建設が進められ、1918（大正7）年にまず、新多治見駅から広見駅までの区間が部分開業した。残りの広見駅から御嵩駅までの区間は、1920（大正9）年に全通した。しかし、1926（大正15）年に新多治見駅から広見駅までの区間が国有化され、残された広見駅から御嵩駅までの区間は、新たに設立された東美鉄道株式会社によって継承されることとなった。そして東濃鉄道社は、全ての手続きを完了した同年9月に解散した。国有化に伴い、旧東濃鉄道線は中央本線多治見駅と高山本線美濃太田駅とを接続する路線として位置づけられることとなる。この美濃太田駅までの延伸に伴う経路変更に伴い、1928（昭和3）年に広見駅は、可児市広見地区から可児川を挟んで隣の地区である下恵土地区へと移転された。この経路変更および駅移転により、かつての広見駅（以下、旧広見駅と表記）とそこへ繋がる全長約1.5 kmの鉄道路線が廃止された。

前述のとおり、鉄道の跡地を他の用途へ転用することは非常に困難である。よって、細長い空地となった鉄道線路の跡地は道路や遊歩道になり、比較的まとまった土地のある駅施設などの跡地は何かしらの用途へ転用されることが想定される。

ところが、東濃鉄道跡地の場合は、まるで逆の現象がみられる。すなわち、鉄道線路の跡地の大半は道路にならず、後述するように極めて短期間のうちに消滅した。他方、駅の跡地は、現在においてすらも景観的に判別が可能なほどに痕跡を残している。なぜ、このような状況となったのか、次節以降において明らかにしておく。

第2節 東濃鉄道線の敷設

および廃止に伴う土地利用の変化

本節では、東濃鉄道線の敷設前から同線の廃止後までの期間における土地利用状況の変化を明らかにする。より正確には、土地台帳をもとに、東濃鉄道線の免許が交付された時期に相当する1912(大正元)年から、広見駅移設に伴い使用されなくなった鉄道用地の払い下げが完了した1936(昭和11)年までの期間において、鉄道用地とその隣接地筆となる一体の地目がどのように変化していったかを明らかにする。そして、明らかとなった地目の変化が地価指数とどのように関連しているのかについても検討する。

本章で対象とする地域は、土地台帳が整備された明治20年代から東濃鉄道社が解散した1926(大正15)年までの間、鉄道用地となった地筆と旧広見駅周辺の地筆とを除けば、地目の変化はあまり見られなかった。

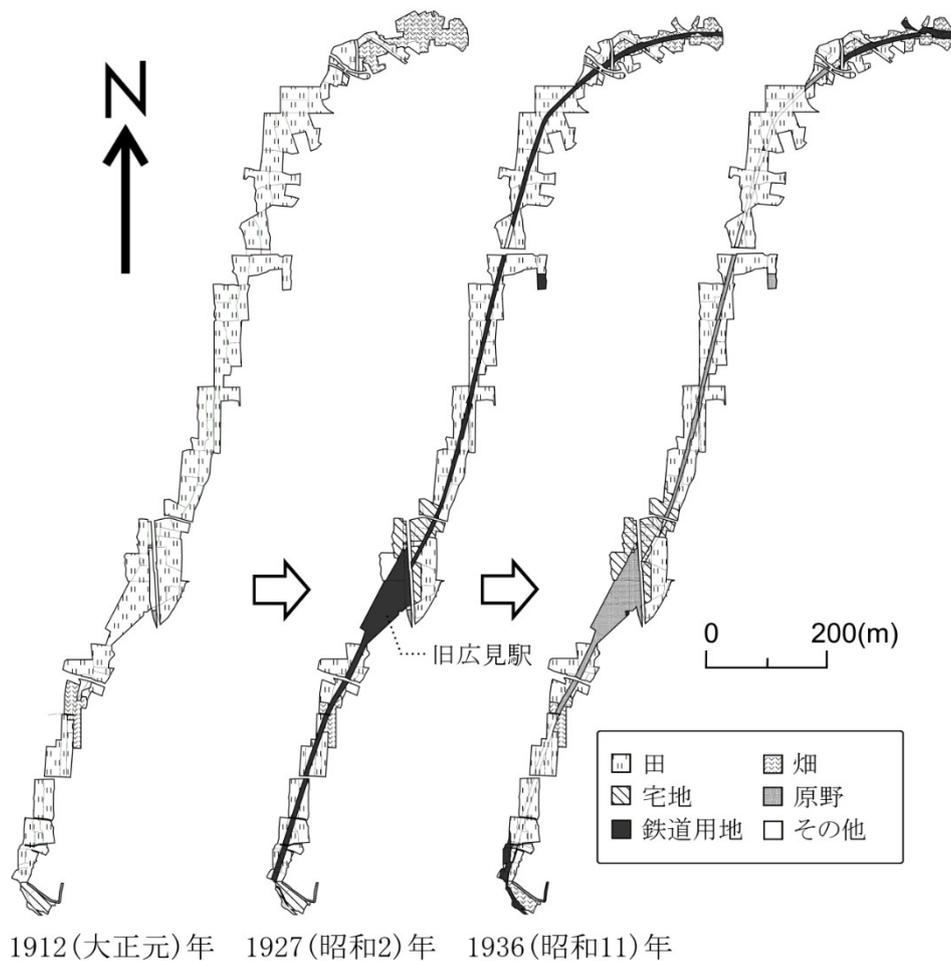
東濃鉄道線の免許が出願された1912(大

正元)年の地目分布(第5-3図)をみると、後に一部が鉄道用地となる地筆の大部分は田であったことがわかる。田以外の地目については、広見地区北東端の地域などで畑がみられる程度であった。東濃鉄道線が国有化された1927(昭和2)年当時(第5-3図)でも、鉄道用地となった地筆を除けば、大部分の地筆は田であり、土地利用の状況には変化はみられない。

なお、旧広見駅付近の地筆の地目のみは例外的に、1927(昭和2)年までに宅地に変化した。この宅地への地目転換は、鉄道駅の設置に伴う市街地の伸長によるものと理解できる。

広見駅が移設され、旧広見駅に接続する鉄道線が廃止されてから8年が経過した1936(昭和11)年の状況をみよ(第5-3図)と、1927(昭和2)年には鉄道用地となっていた地筆の半数近くが、隣接地筆と同様の、田などの地目となった。しかし、隣接地筆と同様の地目にならず、鉄道用地あるいは原野という地目として残った地筆も存在した。それらの地筆のうち、鉄道用地のまま残った場所は、鉄道敷設前には地目が畑であった地筆に集中している。従って、東濃鉄道線の跡地は、比較的早期に隣接地筆と同じ地目へ変わった地筆と、鉄道用地あるいは原野としてしばらく残った地筆とに分かれていたことが明らかとなった。

次に、このように東濃鉄道線の跡地のその後の変化が分かる背景について考えるために、東濃鉄道線の鉄道用地に相当する地筆の地目の変化と地価指数との関連を検討する。改めて説明すると、土地台帳に記載されている地価は、1931(昭和6)年に地租法によって地租の課税基準が土地賃貸価



第 5-3 図 東濃鉄道用地ならびに隣接地筆における
鉄道敷設前から廃止後までの地目の変化

資料) 土地台帳および地籍図により作成。

格に改められるまでは、実際の取引価格とは無関係に、地筆毎に期待されていた収穫益などをもとに算出されていた⁴⁾。そのため、土地台帳に記載された地価は、実際の取引価格というよりはむしろ、各地筆に対し

て期待されていた収穫益を反映した数値として捉えることができる。

後に鉄道用地およびその隣接地筆となる地筆の地価指数は、その場所によって大きく異なっていた(第 5-4 図)。東濃鉄道線の

4) 1873 (明治 6) 年に太政官布告第 272 号地租改正法の別冊として大蔵省から通達された「地方官心得書」第 12 条地租算法において地価の算出方法が規定されている。この算出方法によると、地価 = {X - (村入費 + 地租)} ÷ 利益率であり、X には、自作地の場合には収穫額から種肥代を引いたものが、小作地の場合には小作料が代入される。



第 5-4 図 東濃鉄道用地ならびに隣接地筆における地価指数の状況 (1880 年代当時)

資料) 土地台帳および地籍図により作成。

鉄道用地やその隣接地筆となる地筆の地価指数は、伊香村北東端の地域を除き、おおむね研究対象地域内の南側が比較的低く、北側が比較的高くなる傾向があった。その値は 1880 年代当時、南側の地筆については、一部の例外を除いて 1 m^2 あたり 4.5 銭未満であった。一方で北側には、 1 m^2 あたり 5.0 銭以上となる地筆が集中しており、なかには 1 m^2 あたり 6.0 銭を超える、極めて高い

値を示した地筆も存在した。以上の傾向を、先に明らかとなった地目の変化(第 5-3 図)と比較すると、地価指数が高い地筆が集中している地区と、鉄道が廃止された後にすみやかに地目が田に戻った地筆が多い地区とが、おおむね一致することが明らかとなった。

第 3 節 東濃鉄道社による用地買収と 広見駅移設に伴う土地所有の変遷

本節では、前節と同じく 1912 (大正元) 年から 1936 (昭和 11) 年までの期間において、鉄道用地およびその隣接地筆の土地所有状況がどのように変化していったのかについて明らかにする。また、各土地所有者の属性についても検討した上で、前述の地価指数との関連についても、あわせて検討する。

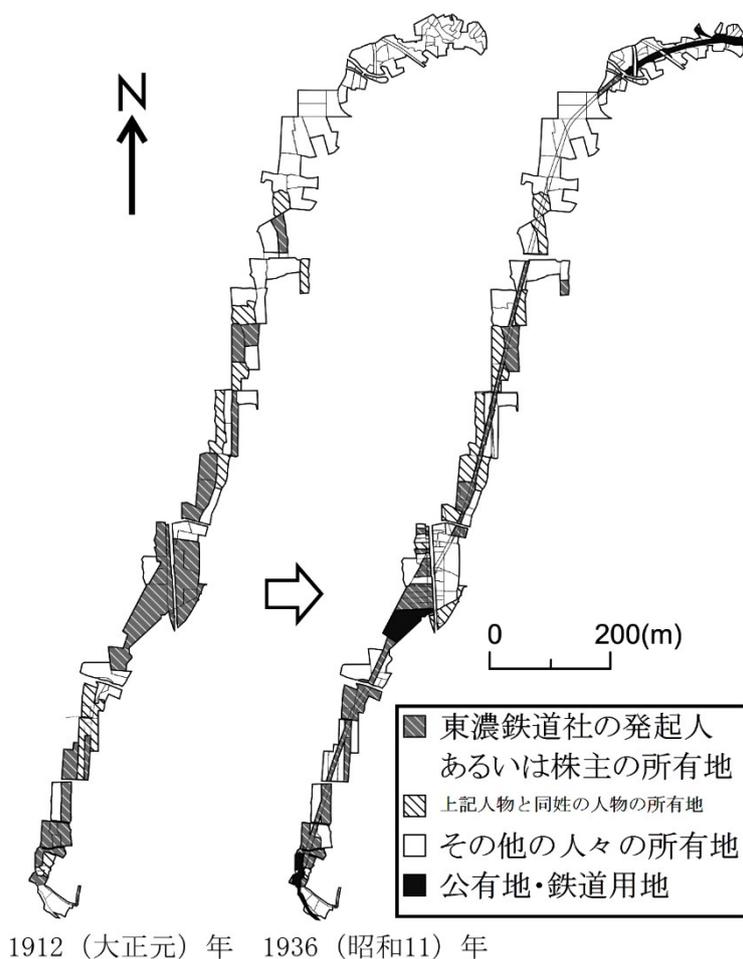
東濃鉄道線の敷設にともなって、鉄道用地およびその隣接地筆となった地筆は、東濃鉄道線の免許が出願された 1912 (大正元) 年の段階において、全て伊香村内に居住地をもつ、いわゆる在り地主によって所有されていた。主に在り地主によって構成された土地所有の構造は、土地台帳に記録されている 1880 年代後半から 1950 年代までの期間において、おおむね維持された。

ただし、1912 (大正元) 年と 1936 (昭和 11) 年の土地所有状況 (第 5-5 図) について比較すると、東濃鉄道線が敷設され廃線となった地域の南部と北部 (以下、単純に南部および北部と表記する) とで異なる傾向がみられた。まず、南部では、鉄道敷設前の段階で、後に東濃鉄道社の発起人や株主となる少人数の土地所有者による、比較的大規模な土地所有が展開されていた。こうし

た南部の地筆のうち、鉄道敷設にともなって東濃鉄道社の所有地となった地筆には、鉄道廃止後、かつて東濃鉄道社の発起人や株主であった人物か発起人や株主と同姓の人物によって所有されることになった地筆が多くみられた。この傾向は、鉄道省による買収を経た地筆であっても、東美鉄道社による所有を経た地筆であっても同様であった。

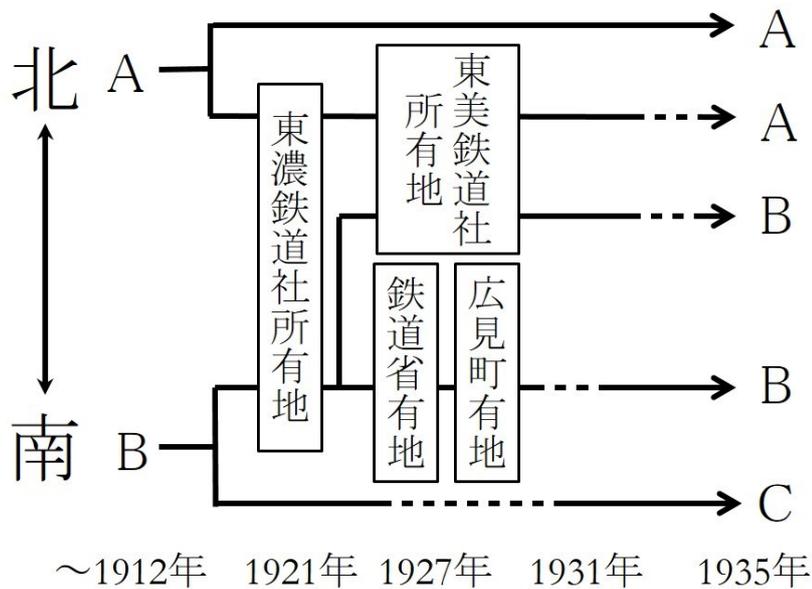
一方で北部では、鉄道敷設前の段階からすでに土地所有が細分化されており、東濃鉄道社や同社の出資者・経営者との関係が確認できないような様々な人々によって数筆ずつ所有される形となっていた。これら北部の地筆のうち、東濃鉄道社の所有地となった地筆は、全てがいったんは東美鉄道社の所有となった後に、東濃鉄道社によって所有されるより前の土地所有者であった人々によって再度所有されることになった。

以上のように、東濃鉄道線の跡地には、鉄道省による買収されたか否かに関わらず、東濃鉄道社が関わる前の土地所有者へ所有が戻る地筆が多くみられた。なお、鉄道用地に隣接する地筆については、南部と北部とで異なる傾向がみられた。具体的には、南部の隣接地筆については、かつては少数の土地所有者による大規模な土地所有のもとにあったものが、1927(昭和2)年頃から段階的に所有権の分散が始まり、1930年代には多くの土地所有者によって細分化された状態となった。その結果、南部においては東濃鉄道線の跡地と東濃鉄道線に隣接していた地筆とで土地所有者が異なるという状況がみられた。対照的に、北部では東濃鉄道線の隣接地筆であってもその



第 5-5 図 東濃鉄道用地ならびに隣接地筆における土地所有状況 (1912 年・1936 年)

資料) 土地台帳および地籍図により作成。



第 5-6 図 東濃鉄道用地ならびに隣接地筆における土地所有の変化

A：小規模土地所有者（C 以外の人々）の所有地

B：大規模土地所有者

（多くは東濃鉄道社の発起人や株主などの関係者）の所有地

および東濃鉄道社の関係者と同姓の人物の所有地

C：小規模土地所有者（1912 年以降に土地を取得した人物）の所有地

資料）土地台帳および鉄道省文書により筆者作成。

所有は依然として鉄道敷設前からの土地所有状況が維持される傾向がみられ、その結果、東濃鉄道線の跡地と隣接地筆とでその所有が比較的一致しやすかった(第 5-6 図)。また、東濃鉄道社の関係者による比較的大規模な土地所有が展開されていた南部は、前節で明らかになったように北側と比べて地価指数が低い傾向があった。これらを統合すると、鉄道が敷設される前から農地としての生産性が比較的期待されず規模の経済による農業経営が強いられていた地区に残された鉄道跡地ほど、農地への再転用が進まず、かつ、その隣接地筆とは異なる土地

所有者によって所有されるようになる傾向がみられたともいえる。

VI 木曾川中流部における河川舟運の盛衰と観光転業

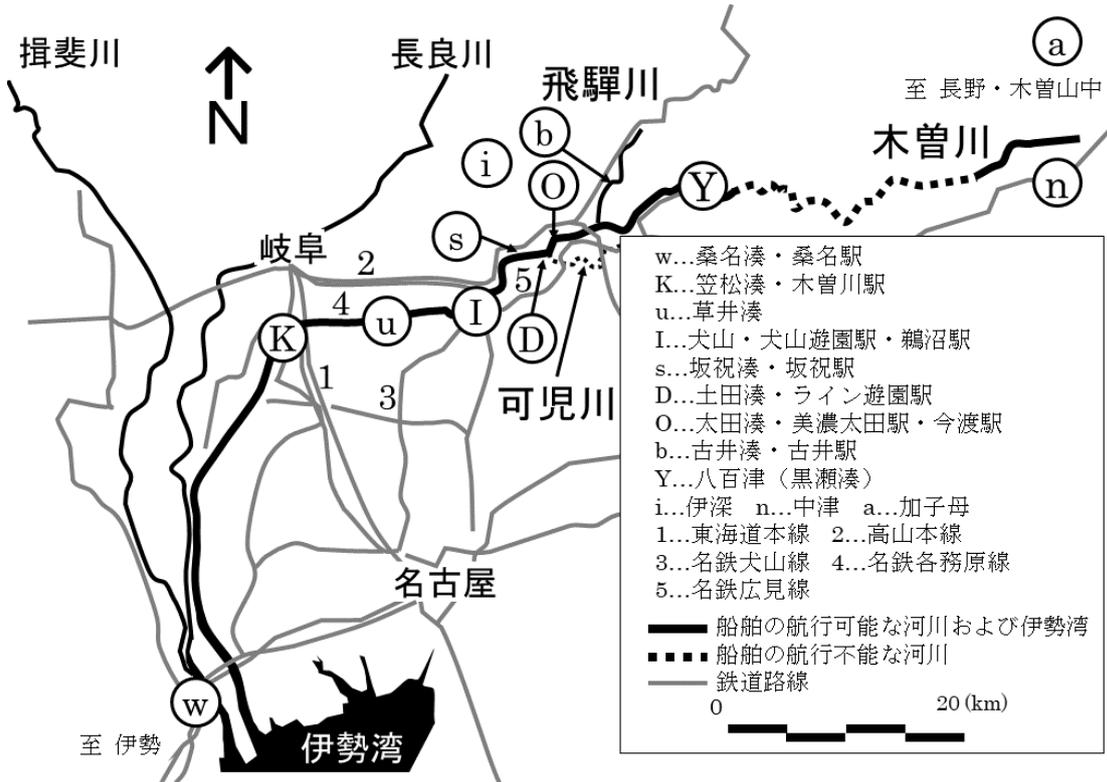
第1節 交通路としての木曾川中流部の概要

本章では、かつて内陸交通の幹線として重要な役割を果たしてきた木曾川中流部の舟運が、交通手段としての役割を喪失し、観光遊覧船へと変化してゆく過程を明らかにする。

本章で主に対象とするのは、木曾川の中でも、岐阜県八百津町錦織湊から笠松町笠松湊・愛知県一宮市北方湊（以下、笠松湊と総称する）までの区間に相当する木曾川中流部約 44 km である（第 6-1 図）。錦織湊は、江戸時代以降における木曾川の遡航終点である。

全国的には、1896（明治 29）年制定の旧河川法を契機として、河川整備のあり方が交通路としての利便性や遡航終点の延長を目的とした低水工事から、氾濫防止と主眼とする高水工事へと変わらる中で、河川舟運は衰退していったとされる。ところが木曾川の場合は、下流部こそ大規模な河川改修によって木曾三川を跨いだ航行などに支障が出たものの、元々低水工事を行っていなかった程度には水量が豊富であったため、旧河川法制定以降も制定以前とほぼ同様に通船が可能であった。

かくして下流部においてはその豊富な水量と水深の深さから、大舟と呼ばれる大型



第 6-1 図 木曾川中流部の概要

注) 海岸線、河川流路および鉄道路線は 1930 年代当時のもの。

船舶航行可否は岐阜県教育委員会『岐阜県大地理』（1940）をもとに筆者作図。

作図に際して、一部の河川・運河および鉄道路線を省略した。

の和船が、木曾川に留まらず伊勢湾も含めて活動していた。対し木曾川中流部では、全長 8 m 程度の比較的小型の川舟が使用されていた。この船舶は、地域や細かい形状の差によって、黒瀬舟、笹船、鶺鴒舟、小鶺鴒などと呼称されていた。動力は棹差しなどの人力と帆走とを併用しており、土田湊付近までは帆走による遡上が可能であった。

木曾川中流部は、他の河川との合流地点が複数あり、時にその合流点は、川舟の安全運航を阻害する要因となった。主な合流地点として、太田湊上流側での飛驒川との合流点と、土田湊上流側の可児川との合流点が挙げられるが、後者は「可児合」と呼ばれ、非常に高度な操船技術が求められる、木曾川中流部最大の難所である。

1886（明治 19）年以降、木曾川周辺においても順次鉄道が敷設されていった。まず、のちに東海道本線となる官営鉄道が笠松湊付近で木曾川を横切るように敷設された。続いて、1912（大正元）年に名古屋電気鉄道（現在の名古屋鉄道）犬山線が名古屋から伸長した。その後、1920 年代に高山本線や各務原鉄道（現在の名古屋鉄道各務原線）

や、前章において言及した名古屋鉄道今渡線（現在の名古屋鉄道広見線）が、木曾川に並行して相次いで敷設されていった。

なお、本研究においては、便宜上、対岸に位置する川湊同士は、同一の川湊として記載した。とくに八百津町内に存在した川湊と、坂祝町内の川湊（勝山湊、行幸岩乗船場など）、犬山市内のうち犬山城周辺に存在した川湊（内田湊、犬山城下乗船場、鶺鴒屋湊など）は、それぞれ八百津、坂祝湊、犬山と一括して表記する⁵⁾。また、のちに名古屋鉄道株式会社となる、名古屋電気鉄道株式会社、（旧）名古屋鉄道株式会社、名岐鉄道株式会社は、便宜上、等しく名鉄あるいは名古屋鉄道と表記し、同社の路線名冒頭にも等しく名鉄と略称をつけて表記した。

本章では、分析にあたって、資料収集の困難さが大きな課題となった。本章および次章で取り上げる木曾川周辺では、戦災や度重なる洪水、また舟運を担っていた事業者の消滅などの影響により、一次資料が著しく散逸している。本章および次章では、法務局所管資料のほか、木曾川周辺の各自治体や法人が所有している一次資料あるいは一

5) 中流部には数多くの川湊が存在したものの、前近代および明治期においては名称や各川湊の領域は必ずしも明確になっておらず、県統計書においても、年次によって川湊の名称や隣接している川湊同士を単一の川湊とみなすか否かについて揺らぎが生じている。よって本章では、便宜上、多種ある川湊の呼び方の中から、現在の地名に近くかつ比較的広く浸透していると思われるものを採用した。加えて、愛知県犬山市に位置する鶺鴒屋などの犬山城下町周辺の川湊および対岸の岐阜県各務原市に位置する鶺鴒沼湊については、全て「犬山」と総称する。また、古井湊は厳密には飛驒川の川湊であるが、木曾川との合流点に近いこと、後述するように木曾川との往来が著しいことから、木曾川の川湊と同様に扱う。なお、本研究で土田湊と呼ぶ川湊は、大脇湊とも呼ばれる可児市北西端の地点である。以上をふまえ、本章で取り上げる主な川湊を述べると、下流側から、笠松湊、犬山、土田湊、太田湊、古井湊、そして八百津の 6 ヶ所となる。

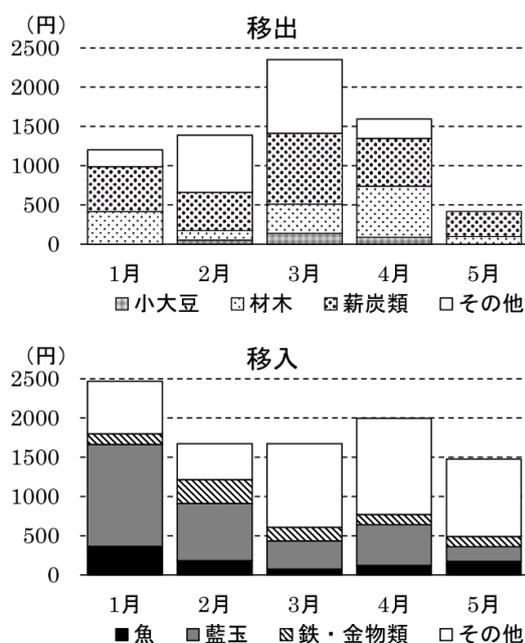
次資料に準ずる資料の収集に可能な限り努めた。そして、なお不足する情報を、自治体史や社史などの記載および聞き取り調査によって補完した。さらに筆者は、1931（昭和6）年生まれのA氏と1947（昭和22）年生まれのB氏に対し、聞き取り調査を実施した。A氏は、愛知県犬山市において、川舟船頭の同業組合である犬山乗船組合に所属していた。そして、後述する日本ライン名鉄遊船株式会社において運航課長も務めた人物である。また、同氏の父親は、犬山乗船組合の組合長を務めた。B氏は、岐阜県美濃加茂市において日本ライン名鉄遊船株式会社に船頭として雇用されていた人物である。

第2節 木曾川中流部における河川舟運の展開と衰退

本節では、木曾川が貨客輸送に用いられていた明治期の状況を概観する。明治初期に鉄道が導入されるまで、水運は、人力や畜力などと比較して、大量の貨物を高速に輸送できる唯一の手段であった。とりわけ大きな河川に恵まれた地域では、水運は、その地域の生活や産業を支えるうえで重要な役割を果たした。日本を代表する大河のひとつである木曾川の遡航終点に位置した細目村（現在の八百津町の一部）の川湊における物品の移出入記録である『明治十七年一月ヨリ河岸出入物品取調編冊』（八百津町教育委員会所蔵）から、当時、いかに多くの物資が舟運によって運ばれていたかを知ることができる。この資料によると1884（明治17）年1月から5月までの間で、舟運を用いた移入が9,296.15円、移出が6,957.196円であった。移入の場合、藍玉が3,100円で最

も多く、生鯖など魚類が912.15円で藍玉に次ぎ多い。一方、移出では薪炭類が2,890.16円で最多であり、次いで木材の1,653.22円であった（第6-2図）。

八百津ほどの大きな川湊でなくとも、川湊は地域を支える存在だった。中小規模の川湊の一例として、土田湊における移出入記録をみてゆく。1893（明治26）年付けの「土田大脇河岸場輸出入取調表」（可児市編, 2008: 174-176）によると、1881（明治14）年から1890（明治23）年までの期間に、三宅新兵衛という人物によって氷、米、桐木、



第6-2図 1884（明治17）年1月から5月までの細目湊における物資移出入

注) この図でいう「木材」は、主として板材や角材などであり、筏による流送が行われた原木は含まれない。

資料) 『明治十七年一月ヨリ河岸出入物品取調編冊』（八百津町教育委員会所蔵）をもとに作成。

清酒、皮麦が土田湊から搬出され、藍玉、石灰、溜り、味噌、杉檜板、炭、塩が搬入された。移入では、藍玉は年平均 461 円、溜りは 30.82 円、味噌は 6.65 円ほど、毎年必ず移入していた。移出では、米が年平均 52.20 円で最も多く、次いで氷が年平均 32.6 円、清酒が 30.00 円と続いた。ただし、これらの移出品目はいずれも、移出が皆無の年も存在する。

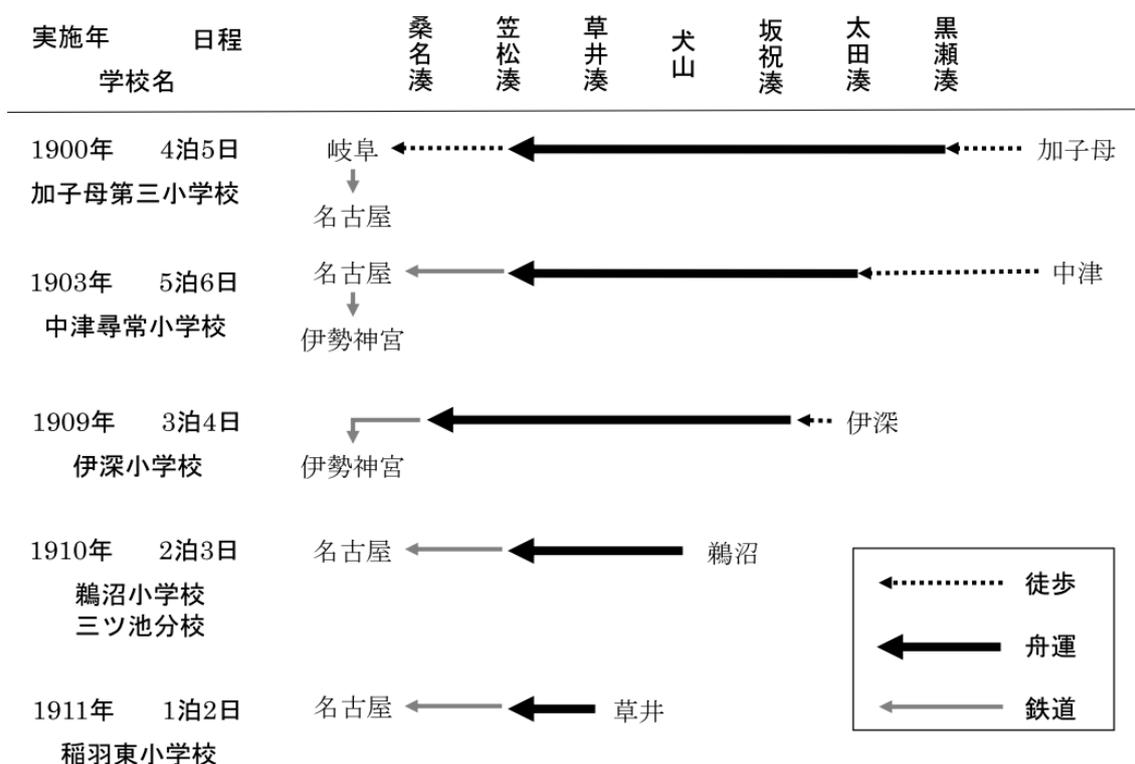
移出品目のうち氷は、土田湊の直近で産出されたものであった。土田湊の船着場直近には、天然氷を生産するための製氷場の遺構が現存する。この製氷場については次章で改めて述べるが、いずれにせよ取調表の「氷」は、同地で生産された天然氷と考えるのが妥当であろう。土田湊付近における製氷事業は、山影でかつ木曾川の川風によって気温が下がりやすい地点において行われた。また天然氷の原材料である水も、木曾川から得ていたといわれている。そのため、同地での製氷事業は、製造と流通の両面において、木曾川に強く依存した産業であったといえる。

ところで、木曾川の川舟は、明治期には貨物だけではなく旅客も輸送していた。1885 (明治 18) 年に現在の岐阜県可児市兼山地区に生まれ、呉服などの卸業を営んでいた河野善治氏に対して岐阜県図書館が実施した聞き取り調査結果 (岐阜県立図書館編, 1971: 72-89) によると、八百津町内を起点とする川舟 (以下、黒瀬舟と表記) は薪を運びつつも旅客も便乗していた。積み荷である薪の上下に合計で 20 人から 30 人程度が乗船可能であったとされる。ただし、この乗船可能人数が 30 人程度であるというのは、実際に乗船可能な限界の人数であったか限

界を超えた人数であったと思われる。なぜなら、第一に八百津町教育委員会が所蔵する、1908 (明治 41) 年 8 月付けの「黒瀬湊 (八百津) 乗船運賃表」には、「一艘乗客定員 貳拾人」との記載があるため、第二に黒瀬舟あるいは笹舟、鶺鴒船などと呼ばれる木曾川中流部の川舟は、後年おおむね 10 人乗りとされているためである。

さて、『八百津町史』(八百津町史編纂委員会, 1976: 439-440) によると、1887 (明治 24) 年から 1895 (明治 28) 年までの期間における八百津を起点とする舟の 1 年間あたり往復回数の平均は、桑名までのものが 20.5 往復、名古屋までのものが 57 往復であった。加えて、1881 (明治 24) 年に八百津から黒瀬舟を利用した旅客は 2,643 人であった。この利用者数を単純に運航本数で割ると、八百津を出発した時点で既に 34 人程度が乗船していたことになる。しかし、1 隻に 34 人が乗船するというのは、寄港地での乗降も考えると現実的な人数とはいえない。先の「黒瀬湊 (八百津) 乗船運賃表」の定員 20 人という表記を元にするならば、1881 (明治 14) 年の 2,643 人を輸送するためには年間 132 本以上の運航を担える数の川舟が必要ということになる。

1886 (明治 19) 年、武豊駅から木曾川駅までの鉄道が開業した。この後に東海道本線の一部と武豊線となる鉄道を皮切りに、木曾川周辺においても鉄道が整備されてゆくこととなる。全国的な鉄道網の整備が進む中で、木曾川の川舟は、他の交通手段と組み合わせられて利用されるようになった。第 6-3 図は、1900 年代頃に木曾川周辺の小学校において実施された修学旅行や宿泊を伴う遠足の旅行ルートを示した図である。なお、



第 6-3 図 1900（明治 33）年から 1911（明治 44）年までに実施された
修学旅行・遠足における往路でのルート選択

資料) 岐阜県立図書館編『山と水とに生きる—濃飛古老の聞き書き東濃・飛騨編—』（1971）、
加藤嘉雄編『不悖百年』（1973）、鶺沼小創立百周年記念事業百周年誌編纂委員会編
『鶺沼小百年』（1974）、伊深尋常高等小学校『沿革誌』（美濃加茂市立伊深小学校所蔵）
をもとに作成。

注) 伊深小学校のルートは、伊深小学校百年史編集委員会編『伊深小学校百年史』（1973）の
聞き取り調査結果を援用したが、同小学校『沿革誌』の記載から
1913（大正 2）年に実施された修学旅行でのルートである可能性も捨てきれない。

1900 年代といえば、既に東海道本線は全通
しており、また、1900（明治 33）年には中
央本線名古屋駅・多治見駅間が開業、1902
（明治 35）年に多治見駅から中津川駅へ延
伸開業している。

本研究において旅程が確定できた小学校
5 校は、共に、復路では街道あるいは鉄道を
選択したものの、往路では旅程の一部に舟
運を選択した。木曾川の川舟を利用し、笠松
湊で下船した 4 校のうち加子母第三小学校

と中津尋常小学校は、共に笠松湊から見て
直線距離にして約 66 km とほぼ等距離に位
置している。しかし、木曾川右岸方向に位置
する加子母第三小学校は黒瀬街道を利用し
て八百津まで向かい川舟へ乗り換えている
のに対し、木曾川左岸方向に位置する中津
尋常小学校は中山道を利用し、太田湊から
乗船した。このような川湊の選択から、木曾
川より右岸方面は八百津で、左岸方面は太
田湊で接続するといった棲み分け、ひいて

は、鉄道整備以前の時代における、木曾川を軸とした結節構造が窺い知れる。

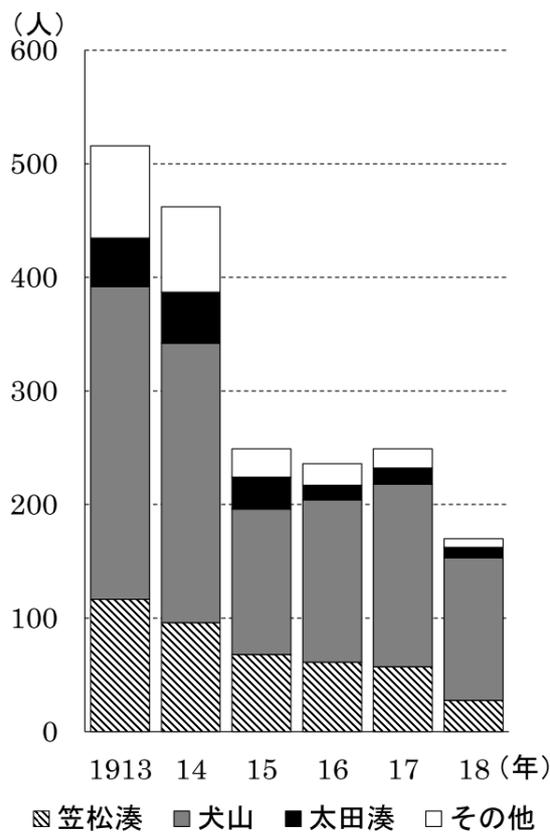
以上のように 1900 年代には修学旅行の旅程に選ばれるような交通手段であった舟運も、更なる鉄道の整備に伴い、いよいよ消滅してゆくこととなる。八百津町史編纂に際して作成された『佐藤ノート』〔八百津町教育委員会所蔵〕⁶⁾に「自大正二年八月壹日至大正七年四月十七日乗客名簿」という表題で記載されている統計⁷⁾が存在する。この表題にある 1913（大正 2）年から 1918（大正 7）年という時期は、名鉄犬山線および同線犬山駅が開業した翌年から、岐阜駅を起点とする高山本線が美濃太田駅まで開通するより 3 年前までという時期に相当する。この統計は、1913 年 8 月から 1918 年 4 月までの乗船客数について、月ごとに合計してまとめたものである。ただし、1918 年 4 月については 14 日までの人数であった。よって、本研究の分析に際しては、統計の残っている期間の乗船客数を元に各月の季節指数を算出し、その季節指数を元にし

て統計が欠損している期間の旅客者数を推計した。

この統計によると、1913 年から 1918 年までの間、八百津を出発しかつ川舟を利用した旅客の総数は、常に減少傾向にあった。1913 年に八百津を発した旅客は 516 人であったが、5 年後の 1918 年には僅か 180 人のみとなっていた。行先別では、どの行先であっても旅客数が減少しているが、犬山行きの旅客数は、他の川湊行き旅客数より減り方が緩やかであった。笠松湊まで乗船する旅客は 1913 年から 1918 年までの間に 117 人から 28 人へと減少した。太田湊へ向かう旅客も同程度の減少率であった。一方で、犬山を着点とする旅客数は、1913 年には 275 人だったのに対し 1918 年には 126 人と、およそ半減程度に留まった。このように、犬山行きの旅客数より他の川湊行きの旅客数の方がより急激に減少した結果として、年間の八百津から乗船した旅客のうち犬山を目的地とする旅客の占める割合は、増加傾向であった（第 6-4 図）。

6) 『佐藤ノート』〔八百津町教育委員会所蔵〕は、『八百津町史』（八百津町史編纂委員会、1976）の編纂事業において中心的な役割を担った佐藤弥太郎氏によって作成された資料群である。町史編纂のために収集した一次資料を書き写した紙片や、収集した資料から得られた数値情報を整理した紙片などが冊子状にまとめられている。この『佐藤ノート』にまとめられた表の一部は、『八百津町史』にほぼそのまま掲載されていることから、『八百津町史』の下書き、あるいは、町史編纂のための研究ノートのようなものであったと推察される。『八百津町史』に用いられた近代の資料の多くは、元々の持ち主へ返還され、その後の行方は確認できなかった。よって、本研究では、残存状況が不明なこれらの資料の代替として用いた。

7) この統計は、八百津港乗客組合という団体が 1913（大正 2）年 8 月から 1918（大正 7）年 4 月までの期間に作成した「乗客名簿」をもとに、八百津町史編纂に際して乗船人数を集計したものと思われる。この八百津港乗客組合の詳細は不明であり、また元になったと思われる「乗客名簿」も現存を確認できなかった。おそらくは、後述の犬山乗船組合のような船頭らによる互助組織による記録を、佐藤弥太郎氏が書写ないし集計したものと思われる。



第 6-4 図 1913 (大正 2) 年から 1918 (大正 7) 年までの旅客輸送推移

注) 『佐藤ノート』の統計では、1913 年は 1 月から 7 月まで、1918 年は 5 月から 12 月までの数値が欠けていた。そのため、1913 年と 1918 年の数値は推定値である。具体的には、1914 年から 17 年までの数値をもとに季節変動率を算出し、川湊ごとに直近年の合計に季節変動率を乗算することで記録が欠けている月の旅客人数を推計した。そして、記録が欠けている月の推計旅客人数と記録が残っている月の旅客人数とを合算した。

資料) 八百津港乗客組合「自大正二年八月老日至大正七年四月十七日乗客名簿」

(佐藤弥太郎『佐藤ノート』〔八百津町教育委員会所蔵)をもとに作成。

このような船舶利用者数の推移から、木曾川水運は、1910 年代中頃には幹線交通としての役割を喪失していったことがわかる。そして少なくとも黒瀬舟については、利用客数を激減させつつ、八百津から犬山までの直行的な輸送に特化していったことも窺える。

本研究において確認できた中で、木曾川を航行する一般旅客向けの川舟に関する最も時代を下った資料は、1927 (昭和 2) 年 3 月付けの犬山乗船組合「賃額表」〔木曾川観光株式会社所蔵)である。A 氏によると、犬山にはかつて、犬山船持組合と呼ばれる船頭と同業者組合が存在していた。

木曾川中流部には前述の「可児合)のように危険な浅瀬が複数存在しており、熟練の技術が求められた。そのような理由もあってか、少なくとも犬山では、犬山船持組合の組合員と師弟関係を結んで操船技術を学ぶのが一般的であった。A 氏の場合は、血縁者が既に組合員であったものの、組合の慣習的な制度により、あえて血縁者ではない人物に弟子入りして操船技術を学んだという。

A 氏によると、犬山船持組合に所属する川舟は元々、主として貨物輸送を担っていた。やがて観光客を主とする旅客輸送が多くなったため、犬山乗船組合へと改称されたという。改称の時期は不明であるが、先のように 1927 年付けの賃額表に犬山乗船組合の組合名が用いられていることから、遅くとも 1927 年には改称していたことがわかる。同時に、先の A 氏の言を踏まえるならば、改称後であるこの 1927 年時点において、水運による貨物輸送は、既に衰退していたと判断できる。ただし、この「賃額表)に

は、一般旅客向けと思われる「乗船の部」と、観光客向けと思われる「遊船の部」とが併記されているなど、過渡的な様相も読み取れる。

以上の資料や聞き取り調査結果から、木曾川における舟運の衰退過程を小括する。木曾川の舟運は、1880年代から1890年代頃には藍玉や材木、薪炭などの貨物輸送のみならず、八百津から桑名や名古屋までを結ぶような旅客輸送まで担っていた。川舟を用いた旅客輸送は、東海道本線や中央本線といった幹線鉄道の整備後も引き続き行われていた。しかし、1913（大正2）年以降、名鉄犬山線の開業と共に、規模を縮小させつつ、犬山を中心とする交通網の一部へと再編されていった。そして1927（昭和2）年頃以降、木曾川の水運を担っていた船頭たちは、自らの業種を日常の交通手段から非日常のいわば観光アトラクションへと変化させていくこととなった。

第3節 川舟の観光用途への転用と 電鉄系資本による統合

前節において、名鉄犬山線の開業と共に、木曾川の舟運が縮小しつつ犬山を中核とするような交通網の一部へと再編されていったことを明らかにした。本節では、このような舟運の縮小と交通網再編とを背景とした、川舟の観光用途への転用の実態と変遷とを明らかにする。まず、1950年代前半以前の木曾川における観光遊覧船の事業主体はどのようなものだったかを示す。そして、各事業主体がどのような経路で遊覧船を運航し、自身の遊覧船の優位性をどのように喧伝し、また、どのような観光ルートを想定していたかを、当時の観光パンフレットなども

とに確認する。続いて、各川湊の川舟が観光遊覧船化してゆく中での運賃の変遷を明らかにする。最後に、数多くあった観光遊覧船の事業主体や観光遊覧船の形態が、1950年代後半以降に統合されてゆく過程をまとめる。

大正時代の木曾川には、川舟所有者による同業者組合（以下、船頭組合と記載）が川湊毎に存在した。犬山の船頭組合は大正時代には犬山船持組合と呼称されていた。この組合は、遅くとも1927（昭和2）年頃には犬山乗船組合へと改称された。そして1957（昭和32）年には、のちの日本ライン名鉄遊船株式会社の前身となる日本ライン交通株式会社として会社組織化されることとなる。

この日本ライン交通株式会社の商業登記簿に記載された最初期の事業目的には、「遊覧乗合事業」のほか、「旅客並びに荷物運輸業」や「石砂類の採集並びに販売業」があった。このような登記簿上の事業目的は、会社組織化以前すなわち戦前における船頭組合や船頭の活動実態の名残であり、前節の犬山乗船組合賃額表と共に、水運事業者がそのまま遊覧船事業者へと転身していったことを示す証拠と考えられる。

さて、前節のとおり、1920年代に木曾川における舟運の中心となった犬山であるが、木曾川は犬山城の景観を形成する一要素としても認識されていた。たとえば、『尾張名所独案内』の犬山城の項（浅井廣國、1893: 38-39）には、「閣に昇れば（略）尾張美濃の諸山其間に起伏す木曾川の水源遠く屈曲して眼下を遮きる実に名状すべからざる好景色なり」との記載がある。

昭和に入ると、木曾川中流部は「日本ライ

ン」の愛称で知られることとなる⁸⁾。とくに1927(昭和2)年以降、日本ラインという呼称は、木曾川中流部の各川湊の船頭組合によって積極的に利用された。筆者が確認することのできた、1928(昭和3)年頃から1965(昭和40)年頃までの木曾川周辺における全ての観光パンフレットで、観光遊覧船の運行区間である木曾川中流部を指す言葉として日本ラインという呼称が用いられた。ただし、その日本ラインの観光遊覧船の運航ルートなどの形態は、太田湊から犬山までの片道のみでかつ、風景と爽快感とを楽しむような、後世よく知られるライン下りだけではなかった。

木曾川と飛驒川との合流地点である川合から飛驒川を1 km 遡上すると、古井湊が存在した。戦前には、この川湊からもライン下りを行う観光遊覧船が就航していた。1928(昭和3)年頃に古井遊船事務所によって作成された観光パンフレット、「翠色滴る日本ラインの濤聲」〔美濃加茂市民ミュージアム所蔵〕によると、船内での飲食が可能であったようである。同パンフレットでは、乗船中の楽しみとして、爽快味や絶景と並んで「アサヒビールの味」も列挙されてい

る。また、同遊船事務所は、1933(昭和8)年頃に作成した「爽快！ 爽快！ ライン下り」〔美濃加茂市民ミュージアム所蔵〕で、古井湊を発する遊覧船を「オールライン」と称し、「朝熊かけなきや片参宮 古井で乗らなきや片ライン」と、太田湊以北の自然景観も併せて楽しむべきだとも喧伝している。この1933(昭和8)年のパンフレットでは、日本ラインを遡上する遊覧船の存在にも言及した。そして、日本ラインを遡上するのは「湖上に舟を浮かぶ如きラインの女性美」のみを味わうには良いものの、激流を下る「男性的快味」も併せて味わうには古井から乗船すべきだと主張していた。

古井遊船事務所のパンフレットで言及されている、日本ラインを遡上する遊覧船は、『名古屋案内附近県名勝案内』(遠藤紫朗, 1934: 110-116)にも記載されている。犬山乗船組合の広告が入っていることから、この観光ガイドブックの記事には、同乗船組合の意向がある程度反映されているものと思われる。この観光ガイドブックは、土田湊犬山間片道約1時間の「ライン下り」の解説をした後に、同区間を約3時間かけて往復する「ライン舟遊」について「ライン下り

8) 「日本ライン」という愛称は、避暑地に関する意見を問われた志賀重昂がその返答として1913(大正2)年に書いた書簡〔犬山市文化史料館所蔵〕中で「木曾川川岸、犬山は全くライン(業因河)の風景其儘なり」と表現したことが契機となった。本来は、犬山城付近の風景を指してライン川に似ていると述べただけの言葉であったが、木曾川の観光地化の過程において、中流部一帯、とくに太田湊から犬山までの区間を指す言葉として用いられるようになった。北原白秋が『日本八景 - 十六大家執筆 - 』(鉄道省編, 1928: 157-251)に寄せた紀行文には、白秋が犬山を訪れた際、この「日本ライン」という愛称について、過度に西洋迎合的であるという趣旨の苦言を宿の主人に述べる場面がみられる。その際、宿の主人は白秋に対して「みんながよくさういひますで(原文ママ)」と返している。このことから、遅くとも1928(昭和3)年頃には「日本ライン」という愛称が一般に用いられるようになっていたと判断できる。

は一気に素通りするに過ぎず、木曾川の山水美を心ゆくばかり観賞するには、(筆者略)川を遡航し、更に下るに如くはありません」と紹介している。

坂祝湊に拠点を置く坂祝遊船組合は、坂祝湊を出た後、一度土田湊まで遡上したのち、犬山へ向かって下るといふ、先の2例を折衷したかのような航路を採用していた。1933(昭和8)年頃に坂祝遊船組合によって作成されたとみられる「上つて下る日本ライン御案内」〔美濃加茂市民ミュージアム所蔵〕によると、坂祝湊を出発した舟は、一度、土田湊へ遡上することとなっていた。観光客は土田湊で一度上陸して、木曾川と可児川との合流地点である可児合を見物し、また、同地に建設されたライン遊園を探訪する。そして再び土田湊から舟に乗り、ライン下りを楽しむのである。また、このような運航ルートについて、他の川湊から発する遊覧船と比較して「時間、経済、危険或は緩急の点に於て(略)ライン中心であり而も安全地帯で特長を有する」と当地の優位性を主張する文章も見られる。以上に例示したガイドブックの記載から、当時の日本ライン遊覧船が、船内での飲食を伴うもの、下るだけではなく遡上するものもあるなど多様であったことがわかる。

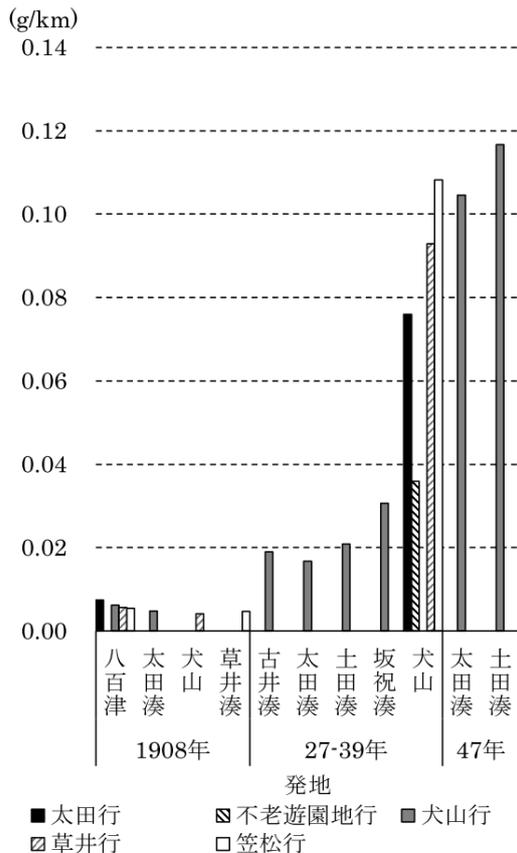
また、この頃の木曾川における各種遊覧

船事業は、特定の鉄道事業者の明確な影響下という状況ではなかった。筆者が確認できた、戦前の観光パンフレットには、どれも省線との連帯切符⁹⁾に関する記載が見られる。一方で、名鉄バスとの連絡乗船券あるいは名鉄線とのクーポン券についての記載は、美濃太田遊船株式会社「ライン下りは太田から一日本ライン探勝案内」(1939年頃)〔美濃加茂市民ミュージアム所蔵〕や、公認ライン遊園組合「日本ライン遊覧御案内」(1938年頃)〔美濃加茂市民ミュージアム所蔵〕などのみ、すなわち、太田湊と土田湊にしか見られない。それどころか、全ての川湊のパンフレットにおいて窓口などとして省線主要駅の鉄道案内所が指定されていたり、先の古井遊船事務所「翠色滴る日本ラインの濤聲」(1928頃)には、「京都鉄道案内所」の印が押されていたりするなど、どちらかといえば省線の利用を前提としているように読み取ることが可能である。

省線を利用するにせよ、名鉄線を利用するにせよ、観光客は、主として京都や大阪といった関西を発地としていた。また、日本ライン単体だけではなく、下呂温泉などをセットにした周遊コースの一部に組み込まれていたようである。

美濃加茂市民ミュージアムには、合資会社日本遊覧旅行協会が主催した「新緑し

9) 観光パンフレットには「連帯割引切符」「鉄道連帯切符」などと記載されている。これらの切符は、鉄道省の各駅で販売され、観光遊覧船を利用することを条件に鉄道運賃が割引された。たとえば、1927年以降1930年以前に坂祝遊船組合によって作成された「聖上陛下御探勝地御幸巖日本ライン御案内」〔美濃加茂市民ミュージアム所蔵〕には「各駅に於て連帯乗船切符を発売鉄道二割引」との案内がみられる。また、本文において言及した古井遊船事務所「爽快! 爽快! ライン下り」(1933頃)〔美濃加茂市民ミュージアム所蔵〕には、乗合船の価格として1人あたり75銭とする中で、「但し鉄道連帯は金六拾五銭」との注記がある。



第 6-5 図 木曾川中流部における
旅客運賃の推移（金ベース）

たゝる泉境北陸下呂日本ライン巡り（原文ママ）」と題された団体旅行のチラシが所蔵されている。この団体旅行は5月6日から9日までの3泊4日の日程で、仮に週末に催行されたとするならば、1938（昭和13）年である可能性が高い。行程表によると、大阪駅から臨時列車を仕立て、北陸の各地を巡り、3泊目を岐阜県下呂温泉で迎える。最

資料）不詳「黒瀬船運賃表」（1908）〔八百津町教育委員会所蔵〕、犬山乗船組合「賃額表」（1927）〔木曾川観光株式会社所蔵〕、今渡町観光協会「日本ライン下り」（1947）〔みのかも市民ミュージアム所蔵〕、公認ライン遊船組合「日本ライン遊覧御案内」（1938）〔個人蔵〕、合資会社日本遊覧旅行協会「新緑したたる泉境北陸下呂日本ライン巡り」（1938）〔みのかも市民ミュージアム所蔵〕、古井遊船事務所「翠色滴る日本ラインの濤聲」（1928）〔みのかも市民ミュージアム所蔵〕、古井遊船事務所「爽快！爽快！ライン下り」（1933）〔みのかも市民ミュージアム所蔵〕、古井遊船事務所「麗はしの風光日本ライン」（1934）〔みのかも市民ミュージアム所蔵〕、坂祝町乗船組合「日本ライン御案内」（1935）〔みのかも市民ミュージアム所蔵〕、時事新報家庭部編『旅の小遣帳』（1930）、土岐二三『日本八景木曾川探勝案内』（1927）、美濃太田遊船株式会社「ライン下りは太田から」（1939）〔みのかも市民ミュージアム所蔵〕、料理・旅館北陽館「日本ライン遊覧御案内」（1928）〔個人蔵〕をもとに作成。

注）『旅の小遣帳』『黒瀬船運賃表』『賃額表』を除く各資料の出版年は、全て記載内容からの推定である。また、金価格は、1908年はグラムあたり1.34円、1927年から1939年は2.99円、1947年は150円として計算した。

終日午前9時45分に古井駅に到着し、日本ラインと犬山城とを楽しんだ後、午後3時に鵜沼駅を発して一路湊町駅へ帰ることとなっていた。

下呂温泉と日本ラインとをセットにした周遊コースは、戦後も継承された。1947（昭和22）年頃に作成されたライン遊園乗船組合「日本ライン下り」〔美濃加茂市民ミュージアム所蔵〕

ジウム所蔵]には、「なおライン遊園から犬山まで船で下り、高山線鵜沼より下呂へ御清遊になるのも日本ライン下りと下呂温泉を結ぶコースとして快適な旅路であります」という一文があり、ここでも日本ラインと下呂温泉とをセットにした周遊コースの存在が示唆されている。戦後に日本ライン川下りの船頭をしていた A 氏や B 氏によると、団体客の多くは関西を発点とし、下呂温泉に宿泊した後に帰路の途中で太田湊から犬山まで日本ラインの川下りを楽しんでいった。

1920 年代末頃から 30 年代頃までの各川湊を発する遊覧船の運賃を、先に挙げた当時のパンフレットの記載をもとに比較すると、太田犬山間や坂祝犬山間は 55 銭、土田犬山間が 50 銭程度であった。この運賃は、当時の日雇い労働者賃金の 4 分の 1 程度に相当する。遊覧船の乗り場となった川湊までの交通費や現地での飲食なども勘案すると、日本ラインは総じて、都市部のホワイトカラー層をターゲットとしたやや高級感のある観光地であったといえる。

距離あたりの乗合旅客運賃の推移から、交通手段であった川舟が、観光のための遊覧船へと変化してゆく過程をみる。インフレ分を補正するため、各時期の金相場をもとに運賃を金グラム数に変換して比較する。単純な比較が容易な、太田湊発犬山行に限定して見ると、明治期には金 0.005 g/km 相当 (約 1 銭/km) だった運賃が、1930 年代には 0.017g/km 相当 (約 5 銭/km) となる。そして 1947 (昭和 22) 年には、0.105 g/km 相当 (約 15.68 円/km) へと更に上昇した (第 6-5 図)。このような運賃の推移から、川舟が観光遊覧船として転身するにあたり、

高付加価値化していったことがわかる。

以上のように、川湊毎に行われていた観光遊覧船事業であるが、時代が下るにつれ、互いに連携し、やがて統合されてゆくこととなる。小川吉三「大観せる日本ライン」(1936) [木曾川観光株式会社所蔵] の奥付には、太田湊を所在地とする「日本ライン遊船組合連合会」の名がある。「大観せる日本ライン」の本文中には、古井湊を拠点としていた古井遊船株式会社、太田湊付近の渡清水屋遊船部と美濃太田遊船株式会社、土田湊に拠点を置くライン遊園遊船組合、坂祝湊の坂祝遊船組合、そして犬山付近に拠点を置く鵜沼乗船組合と犬山乗船組合という、7 つの組合や法人の名前が列記されている。この 7 つの組合や法人によって、日本ライン遊船組合連合会は組織されていたと思われる。父親が犬山乗船組合の組合長であった A 氏によると、観光客の需要に応じた人員や船舶の船頭組合間での融通が、連合会を介して行われていた。犬山乗船組合の場合、主要航路は、犬山から約 2km 上流側に位置し桜の名所である桃太郎神社までの航路「桃太郎航路」であったが、日本ライン川下りが人気を博すると、応援として川下りも行ったという。

太平洋戦争の戦況悪化に伴い、木曾川における観光遊覧船は、休業を余儀なくされた。戦争が終わると、漸次営業を再開し、戦前の姿を取り戻していった。1950 年代後半以降、各地の船頭組合は、会社法人化するか吸収されていった。前述のとおり、犬山乗船組合は 1957 (昭和 32) 年に日本ライン交通株式会社へと再編された。この犬山乗船組合の会社化は、実質的には名鉄による犬山乗船組合の子会社化に等しい。商業登記簿

によると、日本ライン交通株式会社の設立登記が行われた1957(昭和32)年から1983(昭和58)年までの期間の代表取締役は、名鉄の労務課長であった人物が務めている。

日本ライン交通株式会社は、日本ライン遊覧船株式会社、日本ライン名鉄遊船株式会社、日本ライン観光株式会社と次々と商号を変更してゆくが、同時に木曾川中流部で遊覧船事業を営んでいた事業者を次々と吸収していった。1959(昭和34)年には、後述する山田才吉と共に土田湊で遊覧船事業を営んでいたM氏が取締役に就任している。1972(昭和47)年に岐阜県美濃加茂市を本社所在地とする日本ライン観光船株式会社を合併し、1985(昭和60)年には、対岸の岐阜県可児市に本社を置く日本ライン遊船株式会社も合併した。この日本ライン遊船株式会社の吸収によって、木曾川中流部における観光遊覧船事業者は、名鉄傘下の日本ライン観光株式会社のみとなった。

このように、日本ラインの遊覧船事業者は、連合会としてまとまった後、名鉄の資本下へと統合されていった。名鉄資本による日本ライン遊覧船事業の核となった企業は、犬山乗船組合を母体としていた。一方で、遊覧船事業の中身は、犬山乗船組合が行っていた「ライン舟遊」や桃太郎航路ではなく、太田湊を発する日本ライン川下りへと統合されていった。

1939(昭和14)年に太田湊から1km上流側に今渡ダムが建設されたことに伴い、古井からのライン下りが実質不可能となった。今渡ダム竣工後、日本ライン最奥の川湊となった太田湊を拠点とする美濃太田遊船株式会社によって作られたパンフレット「ライン下りは太田からー日本ライン探勝

案内」〔美濃加茂市民ミュージアム所蔵〕には、「日本ライン起点」という記載が何度か見受けられる。名鉄の資本下で、太田湊はまさしく統合されたライン下りの「起点」となった。

1969(昭和44)年には、土田湊の最寄駅であった名鉄広見線ライン遊園駅は可児川駅へ改称され、同時に、太田湊の最寄駅であった同線今渡駅が日本ライン今渡駅へと改称された。1970年代頃に作成されたと思われる観光パンフレット日本ライン名鉄遊船「飛騨木曾川国定公園日本ライン下り」〔個人蔵〕には、太田湊以外の乗船場の記載は一切ない。一方で、同時期に名鉄が手掛けていた博物館明治村や日本モンキーパークなど、犬山市内の観光施設が写真付きで記載されている。このような記載からも、日本ラインが名実ともに名鉄の観光施設となっていたことが窺える。そして、2003(平成15)年の日本ライン観光株式会社解散によって日本ライン下りが終焉を迎えるその日まで、太田湊は、日本ラインの中核的な拠点としての役割を維持し続けた。

以上の、木曾川中流部における舟運の変化を総括する。明治期の木曾川は、木曾川周辺の地域を支える重要な交通路であった。舟運の役割は、国営による幹線鉄道網が整備されてゆく中でも、貨物輸送のみならず旅客輸送も維持されていた。名鉄犬山線など、よりローカルな輸送を担う鉄道が整備されるにつれ、利用可能な交通手段としての役割を喪失することとなる。しかし、鉄道がもたらした観光需要を受けて、それまで貨客輸送を行っていた船頭たちは観光遊覧船の船頭へと転身し、自身の稼業を高付加価値化させることに成功した。明治期には

個々人あるいは船問屋によって自由に運航されていた川舟は、大正期には船頭組合として川湊毎にまとまりをみせるようになり、戦前には船頭組合を束ねた連合会が形成された。そして戦後、名鉄資本により、法人は犬山乗船組合を母体とし、事業内容は太田湊の「川下り」を継承することで、多様であった観光遊覧船事業は、「名鉄日本ライン川下り」として一本化された。

VII 土田湊における川湊の観光地化

第1節 土田湊の概要

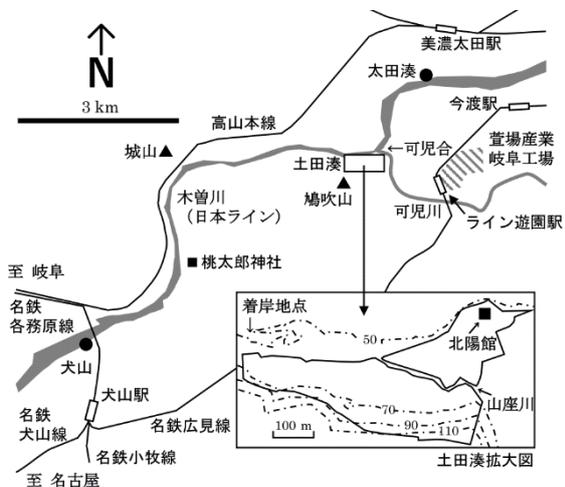
前章において、近代の木曾川中流部において、舟運業者が貨客運送事業から観光遊覧船事業へと連続的に移行したと指摘した。本章では、舟運業者が観光遊覧船事業を担うようになり、木曾川中流部が交通路から観光地へと変化してゆく中で、より具体的な地域がどのような影響を受けたかを明らかにする。

戦後、名鉄によって木曾川中流部における観光遊覧船事業が、太田湊から犬山へ向かう日本ライン下りへと統合されていく過程はVI章でまとめた。しかし、戦前の木曾川中流部において、最も名鉄との関係が濃厚であったのは、太田湊ではなく、土田湊であった。太田湊を含め、木曾川中流部の観光遊覧船事業者は、おおむね、地元に住居する船頭たちであり、運航拠点となった旅館や料亭も、地元の人物が経営していた。しかし、土田湊に限っては、IV章でも言及した名古屋の資本家である山田才吉が大きくかかわっていた。山田才吉は、1926(大正15)年に、在地地主で船問屋を営んでいたM氏と協業するような形で、土田湊へ割烹旅館北陽館を建設し、着岸地点周辺をライン遊園として整備した¹⁰⁾。前年の1925(大正14)年には、のちの名鉄広見線に相当する鉄道が土田湊から東南東1.5km付近まで伸長してきており、土田湊の最寄駅は、ライン遊園駅と命名された。また、ライン遊園駅から土田湊までの区間は、名鉄で最初となるバス路線が設定された。このような状況

を踏まえると、山田才吉と名鉄との間では何らかの申し合わせ、あるいは協力関係があったことが窺える。戦前に遊覧船事業を行っていた川湊のうち、その企画や開発に鉄道資本の関与があったのは、土田湊のみである。

そこで本章では、土田湊に注目し、着岸地点周辺のミクロスケールでの土地利用や土地所有状況の変化を追った。明治期に物資運搬に用いられていた川湊のひとつであり、かつ、早い時期から外部資本によって観光開発が行われていた土田湊に注目することで、交通手段から観光資源へと川舟の用途が変化してゆくことによる影響が明瞭に表れることが期待される。

木曾川と可児川との合流地点であり舟運



第7-1図 土田湊の概要

注) 駅名はどれも1930年代当時のものである。なお、一部の駅を省略した。また、拡大図中の一点鎖線は等高線を意味する。

10) なお、山田才吉は、同時期に、愛知県東海市においても、割烹旅館聚楽園および聚楽園大仏の建立を進めていた。

の難所である「可児合」の下流側に位置する土田湊は、北側を木曾川、東側を可児川、南側から西側にかけて愛岐丘陵ごとに鳩吹山に囲まれている。また同地は、鳩吹山から木曾川へと流れる山座川によって北東側と南西側とに分断されている。鳩吹山側の斜面は急峻であり、川舟が着岸していた北西端の地点より西側方向は、徒歩での踏破すらも事実上不可能である（第 7-1 図）。土田湊の西端には、木曾川沿いに船着場が存在するのみであり、下流側へ繋がる道路などは存在しない。一方で東端には、山田才吉による木曾川の観光遊覧船の拠点であった北陽館が存在した。『岐阜県統計書』（岐阜県、1934: 40）によると、1934（昭和 9）年のライン遊園駅は、乗車人数 12,058 人、降車人数 21,631 人で、乗車人数と比べて降車人数が 1.8 倍以上ある。乗車人数と降車人数との差である 9,913 人の大多数が、この北陽館を訪れ、土田湊から乗船して犬山まで下っていったのだと思われる。

第 2 節 土田湊における土地利用の変化

本節では、土田湊における各地筆の農地などとしての価値判断の空間的差異を明らかにし、そのうえで、各地筆において地目として記録された土地利用がどのように変化していったかを明らかにする。

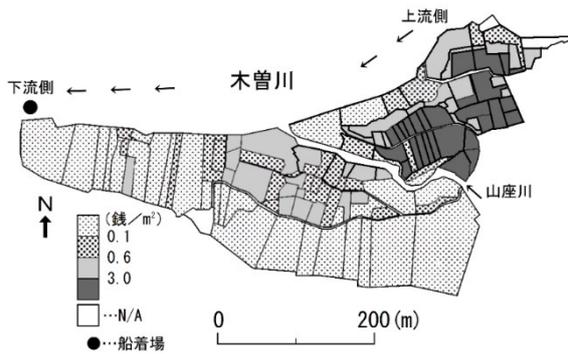
III 章において触れた通り、土田湊においては、雑種地に対して朱書きで「製氷場」「遊園地」と併記されている地筆が存在した。よって、この章においては、雑種地につ

いて、併記の無い雑種地、「製氷場」という併記のある雑種地（以下、製氷場地筆と記載）、「遊園地」という併記がある雑種地¹¹⁾（以下、遊園地地筆と記載）とを、それぞれ別に分類して分析した。同様に III 章で述べた通り、土田湊においては、「宅地開墾」などの記載が沿革欄にみられる地筆（以下、宅地開墾地筆と記載）も見られた。この記載も、土地所有者による当該地筆の宅地化を試みようとした意思決定の証拠として注目し、地目に準じた扱いを行った。

土地利用の変化を見る際には、本章第 3 節において分析する土地所有変遷との相互参照を容易にするため、1923（大正 12）年当時の地目分布と 1940（昭和 15）年当時の地目分布とを比較する。なお、地目分布は、1900（明治 33）年から 1923（大正 12）年までは 1923（大正 12）年当時の状態と、1924（大正 13）年から 1960（昭和 35）年までは 1940（昭和 15）年の状態と、ほぼ変化が無かった。ただし、再三述べている通り、地目は、あくまで課税上の土地利用区分であり、登記の有無によって実際の土地利用状況との乖離が発生する可能性がある。とくに土田湊においては、1920 年代以降の目立った地目変更は無いが、戦中戦後の混乱などの理由により登記が行われていなかった可能性もある。このような土地台帳の課税台帳としての性質は、分析にあたって十分に念頭に置く必要がある。

まずは、V 章でも用いた指標である地価指数を求め、その空間的偏りを明らかにす

11) この遊園地地筆は、あくまで雑種地として登記された中での区分であるようで、土産物店や旅館などのように雑種地以外の地目として登記できるような用途の場合は、宅地などの通常の一類地の登記が行われているようである。

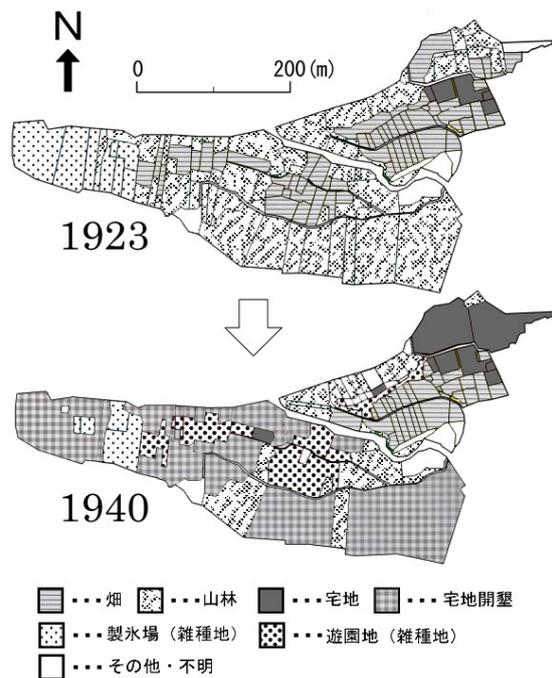


第 7-2 図 土田湊における地価指数の状況（1880 年代当時）

資料) 土地台帳および地籍図により作成。

る。第 7-2 図は、土田湊における地価指数の偏りを示した図である。土田湊における地価指数の高い地筆は山座川を境としてその北東側に集中していた。一方で、山座川より南西側は北東側と比較して地価指数が低い傾向がみられた。とくに、山座川からみて南西の、一筆あたりの面積が比較的広い地筆が多く存在する一帯は、北向きに傾斜した、農業はおろか宅地化にも不利な地形を有している。このような地形条件も地価指数を押し下げる要因となったと考えられる。

続いて、土田湊における地目分布の変化を明らかにする。第 7-3 図は、1923（大正 12）年と 1940（昭和 15）年における地目の分布を示した図である。1923（大正 12）年時点では、田畑や宅地は主に山座川より北東側に集中し、山座川より南西側は主として山林や製氷場が分布していた。土田湊西端に集中している製氷場は、1900 年代前半に登録されたものである。この製氷場が立地している地筆は、第 7-2 図においても示されているように、川舟の着岸地点に近い地点に存在する。加えてこの地点の南側には極めて急峻な丘陵が隣接しており、昼



第 7-3 図 1923 年と 1940 年における土田湊の地目分布

資料) 土地台帳および地籍図により作成。

間でも太陽光が入りにくい地点でもある。すなわち、製氷場が位置する地点は、土田湊の中でもとくに製氷および氷の運搬を効率的に行うことができる場所といえる。なお、1902（明治 35）年測図の陸地測量部 2 万分 1 地形図「太田」によると、山座川より北東側には桑畑の地図記号が、南西側には針葉樹や広葉樹の地図記号が振られている。このことから、土田湊周辺が農作地として比較的不利な土地であったことが窺える。

以上のような畑や山林を中心とした地目分布は、1924（大正 13）年以降、とくに山座川より南西側において、急激に変化することとなる。第 7-3 図の 1940（昭和 15）年の地目分布をみると、山座川より南西側において遊園地地筆が発生し、また遊園地地筆を囲むように、かつての山林地筆などが

宅地開墾地筆となった。この時発生した宅地開墾地筆は、既成の集落と隣接していない、あるいは、北向きの急傾斜地であるなど、市街地の伸長などといった通常の宅地化とは思えない条件を有する地筆ばかりが占めている。とくに土田湊南側の、第7-2図において地価指数が著しく低かった急傾斜地が宅地開墾地筆になっていることが注目される。つまり、これらの地筆では、通常の、一般的な住宅地ではなく、観光施設あるいは別荘地としての開発が企図されていたものと考えられる。なお、1924（大正13）年以降も製氷場地筆が残存しているが、ライン遊園が作られた時点で製氷は行われず、スケートリンクとして使用されていたものと思われる。

山座川より北東側では、南西側ほどの地目の大規模な変化は見られない。とくに1923（大正12）年に畑だった地筆は、以降も畑のままで、地目変更は行われなかった。土田湊東端の、かつて畑や山林などが入り混じっていた地筆は、合筆されたうえで宅地へと地目変更された。この宅地は、前述の山田才吉が建設した北陽館の位置と一致する。そして、この北陽館から山座川へ向かって木曾川沿いに細長い遊園地地筆が存在する。

以上の地目分布から、当時の観光客の、北陽館から木曾川沿いの散策路を通過して山座川以西へ赴き、宅地として登記されている地点に存在した土産物屋、西端に位置するスケートリンクなどを横目に遊覧船に乗る、といった導線が想定される。また、仮に土田湊における観光開発が成就していたら、山座川南西側の広場を中心として、観光施設あるいは別荘が建ち並ぶ一大観光地となっ

ていたとも思われる。

以上に示した、土田湊における各地筆の地価指数と地目分布の変化とを小括する。土田湊では、山座川を挟んで地価指数に差があり、土地利用にも違いがみられた。山座川より南西側の地筆は地形的な要因によるものか総じて地価指数が低い畑や山林である。これらの地筆において、1924（大正13）年以降、観光開発が行われた。とくに本研究では地価指数の低い北向きの急傾斜地などで別荘地開発などが計画されていたような登記を確認できた。従来、北陽館など実際に建設され「ライン遊園」として供されていた施設の存在は知られていたが、そのような施設は一部に過ぎなかった。一方で、山座川より北東側には地価指数が比較的高い畑が多く位置していた。これらの畑は、従来の土地利用すなわち畑作が継続された。

第3節 土田湊における土地所有の変遷

前節において、土田湊における各地筆の地価指数と土地利用の変化とを明らかにした。その結果、比較的地価指数が低い地筆ほど観光開発に伴う新しい地目へ変化しやすいことがわかった。本節ではまず、同地における土地所有状況がどのような変遷を遂げたかについて明らかにする。そして、前節までに明らかにした土地利用変化などと合わせて小括する。

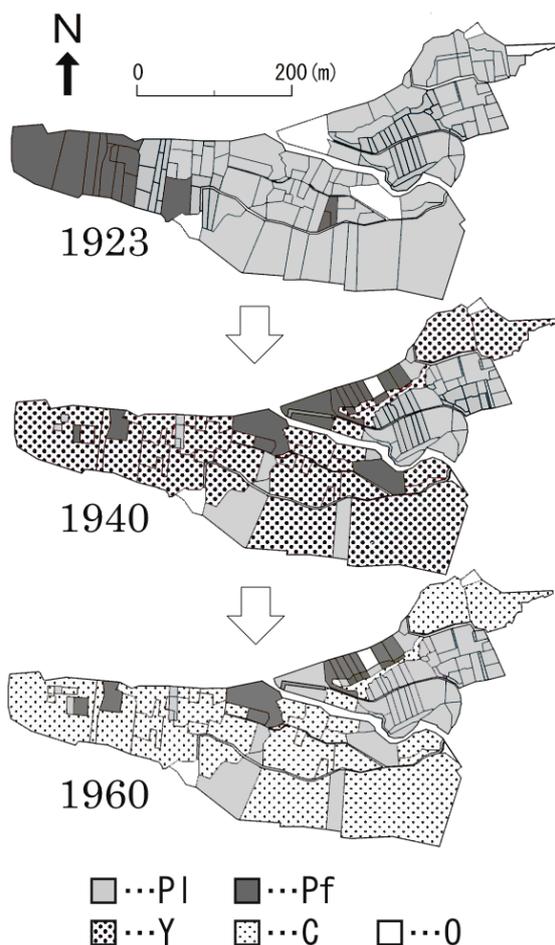
第7-4図は、1923（大正12）年から1960（昭和35）年までの土地所有状況の変遷を示したものである。1923（大正12）年時点では、土田湊の西端の一端を除くほぼ全ての地筆が土田湊直近の集落に居住する人々によって所有されていた。この在地地主によって所有される地筆では、1900（明治33）

年頃から1923（大正12）年までの間、極めて安定した土地所有状況が展開された。しかし、土田湊西端の地筆では、若干流動的な土地所有が展開された。土田湊西端の地筆は、土地台帳整備当初、名古屋市内在住の人物に所有されていた。その後、1906（明治

39）年に岐阜市内在住の人物、1912（明治45）年には木曾川沿岸の羽島郡に居住する人物、そして1917（大正6）年には1906（明治39）年以前とは異なる名古屋市内在住の人物によって所有された。この非在地地主によって所有されていた土田湊西端の地筆は、第7-3図の1923（大正12）年の地目分布図において製氷場となっていた地筆と一致する。

前述の山田才吉は、1924（大正13）年12月から1925（大正14）年11月までの期間に土田湊の土地の所有権を得た。第9図の通り、山田才吉は山座川より南西側の大部分の地筆を中心に、かつて在地地主によって所有されていたか非在地地主によって所有されていたかを問わず、横断的に所有権を取得した。とくに前節において存在を指摘した宅地開墾地筆は、全て、山田才吉によって所有されていた。なお、土田湊東端の北陽館用地と思われる宅地地筆も山田才吉によって所有されている。北陽館から山座川へ延びる遊歩道を通って山座川より南西側へと赴き、土産物店などが並ぶ広場を経由し、土田湊西端の船着場へ向かうといった導線が意図されていたことが、山田才吉所有地の分布および地筆形状から窺える。

山田才吉はその後、東陽館、南陽館などの割烹旅館兼観光施設を建設した。ただし、東陽館は火災により、南陽館は台風によりそれぞれ被害を受けこともあり、経営的には必ずしも成功とはいえなかった。田中（2002）によると、山田才吉は、資金繰りのために1926年頃に自身の漬物業をかつてのれん分けした人物へ売却した。そして、1937（昭和12）年に没した際には莫大な借金を負ったままであったとされる。



第7-4図 1923年から1960年までの土田湊における土地所有分布

- 凡例) Pl…在地地主による所有地
 Pf…村外に住所を有する個人の所有地
 Y…山田才吉氏および山田才吉氏に関する人物・企業の所有地
 C…東京に本社を有する企業の所有地
 O…その他

資料) 土地台帳および地籍図により作成。

山田才吉が所有していた地筆は、山田才吉の死後も、同氏の相続人や同氏の相続人を代表とするとされる法人に継承された。ただし、土地登記簿によると、山田才吉の死後、県税の滞納を理由として一時的に差し押さえられるなど、ライン遊園の経営は必ずしも順調ではなかったようである。経営難が理由かは不明であるが、北陽館を含むライン遊園用地は、1941（昭和16）年に、東京都に本社所在地を有する軍需企業である萱場産業株式会社（以下、萱場と表記）へと所有が移った。可児町（1980: 815-821）によると、萱場は1942（昭和17）年に当時の土田村の誘致に応える形で、ライン遊園駅に隣接して岐阜工場を設置した。萱場の後継企業の社史である『風雪と激動の40年』（萱場工業株式会社、1975: 43-44）によると、土田湊における萱場所有地は、1944（昭和19）年時点において萱場の保養所のような形で使用されていたようである¹²⁾。『可児市史 第3巻 通史編近・現代』（可児市編、2010: 382-389）によると、萱場の軍需工場再疎開は土田湊を含め、岐阜工場近辺の数か所の丘陵地で行われ、土田湊の山座川より南西側にも林間工場が存在した。

戦後、かつての山田才吉所有地は、萱場と同様に東京都区内に本社所在地を有する東海観光株式会社へ売却された。東海観光株式会社の詳細は不明である。同社によるものか否かは不明であるが、前章において紹介した通り、戦後に土田湊を発着する観光遊覧船のパフレットが存在し、そのパフレットには北陽館に関する案内も記載さ

れていることから、北陽館や土田湊を発着する観光遊覧船は営業していたようである。B氏によると、B氏が小学生であった昭和20年代頃の時点で、山座川より南西側には民家一軒があるのみであったという。やがて木曾川の観光遊覧船事業は、前章で述べたように、名鉄によるライン下りへと統合され、かつて担っていた観光遊覧船の拠点としての立場を喪失した。

最後に、前節および本節において述べた土地利用変化と土地所有変遷とを小括する。明治期の土田湊の地筆は、非在地地主によって所有された製氷場地筆を除き、大部分が地元の地主らによって所有される畑あるいは山林であった。大正期から昭和戦前期にかけて、山座川より南西側の一帯は山田才吉が所有したうえで、同氏によって「ライン遊園」として観光開発が行われた。一方で山座川より北東側は、木曾川に隣接する地筆を除いて、在地地主による畑作が継続された。山田才吉の死後、ライン遊園用地は、最終的に東京都区内に本社を有する企業によって所有されることとなった。この東京資本の企業へ土地所有が移った時点で近隣住民の立ち入りが制限され、従来の船着場も使用できなくなってしまったものと推察される。そして、かつて山田才吉による観光開発の舞台となったライン遊園用地は軍需工場となった。戦後、一応は観光遊覧船事業が復活したものの、1970年代頃には「ライン下り」観光の中核的な役割は土田湊から太田湊へと移った。

12) 『風雪と激動の40年』（萱場工業株式会社、1975: 43-44）によると、1944（昭和19）年4月から6月にかけて、同社の「大恩人」とされる大田黒重五郎氏の療養に北陽館の数室を提供している。

VIII 近現代の制度と地域の変容

第1節 近現代の中濃南部地域における 事業家の動向

本研究の目的は、近現代期の都市縁辺部において、諸制度や信念といった概念を用いて地域の変容を説明することであった。この議論を行う前に、旧来の研究同様に、個々の人物に注目した説明を行うことで、各章において明らかとなった事実を振り返りたい。具体的には、事業家2名と在在地地主2名の計4名の視点から整理する。2名の事業家とは、平井信四郎と山田才吉である。そして2名の在在地地主とはH氏とM氏である。

山田才吉は1907(明治40)年から1913(大正2)年まで、可児郡内において亜炭の採掘を行っていた美濃炭鉱株式会社の取締役を務めた。平井信四郎は1912(明治45)年に同社の監査役となり、1913年に取締役となった。

当時の可児郡内の化石燃料資源は、財閥のような大資本によって大規模に開発が行われた北海道や九州の石炭鉱山などとは異なり、可児郡内やその近隣、あるいはせいぜい名古屋市内に所在する個人や法人によって、細々と開発されていた。美濃炭鉱株式会社も結局のところ法人格を廃して、同社所有の鉱山は、清算人の一人であり、かつ、法人格取得以来の取締役であった人物によって所有される個人経営の鉱山となった。加えて、第二次世界大戦以前の可児郡における最大面積の鉱区が平井信四郎の個人名義による所有であったことから、当時においては、個人経営が妥当な程度の規模として認識されていた可能性がある。

ところが、彼らの名前が鉱区所有者の一

覧から消えた後、太平洋戦争が始まると状況は急変する。1943(昭和18)年以降、まずは可児郡以外に所在する個人や法人が鉱区を取得し、これに遅れて可児郡内の個人や法人も鉱区を求めた。結果、鉱区面積は戦前の5倍以上へと急拡大した。さらに、非在地の資本の流入によって、亜炭は単なる地下資源から投機の対象へと変化していった。鉱区の取得や売買を斡旋する会社が現れ、所有も流動化していった。

現在、可児郡ことに御嵩町においては、亜炭鉱山の廃坑の不適切な放棄などに起因する陥没事故が度々発生している。しかし、解散を決議した後に清算終了に至っていないような法人が、坑道の埋め戻しまで行えるほどの体力を残していたとは考えにくく、彼らに対し過度に責任を追及するのは、いささか酷とも思われる。

ましてや、美濃炭鉱株式会社の役員として名を連ねているような、明治・大正期に亜炭鉱山を経営していた人々は、亜炭産業の終末期まで存命であったとは思えず、かつ、現代において問題視されているような鉱害の発生を予知し得るはずもない。そもそも、平井信四郎らが可児郡において亜炭採掘を行っていた明治大正初期と、第二次大戦期、ましてや終末期とを同一視することは、IV章で述べた様相の変化によって示されるように、適切ではない。現代において、地下空洞に起因する陥没事故が発生していることは事実であるし、またこの問題がとくに地元住民にとって極めて深刻なものであることは否定しない。しかしそれによって、地域の地場産業を創出しようとした人々の功績や、戦中戦後の厳しい環境下において事業

第 8-1 表 各事例における主要資本家らの役割

	平井信四郎	山田才吉	H 氏	M 氏
属性	在地資本家	非在地資本家 (名古屋)	在地地主	在地地主
美濃炭鉱株式会社	経営陣	経営陣		
東濃鉄道株式会社	経営陣		沿線の大地主 株主	
木曾川における舟運				船問屋
北陽館・ライン遊園		開発主体		開発に参加

継続に尽力した企業の努力が半ばタブー視されがちなのは、郷土史においても弊害が大きいものとする。そもそも、現在の問題を前提として過去を評価することは、公正な歴史認識といえず問題があると言わざるを得ない。

ともかく、平井信四郎と山田才吉の両氏は、美濃炭鉱株式会社の監査役と取締役という関係となった後、それぞれ異なる事業を推進することとなった。平井信四郎は、美濃炭鉱株式会社の役員となったのと同時期に、東濃鉄道社の発起人となった。このとき、彼の美濃炭鉱株式会社の経営陣であった人物のうち複数の人物が東濃鉄道線の建設推進者としても名前を並べていた。

H 氏は御嵩町に本店を有する東美銀行の取締役であるのだが、同時に、東濃鉄道線が通ることとなる地域に以前から多数の農地を所有していた。土地台帳の記載から、彼の所有地は他の地筆ことに東濃鉄道社とは無関係の中小の零細地主が所有していた田よりも質が悪い水田であったことが判明している。

ところで、東濃鉄道社の株主は、可児郡の有力者などによって構成されており、また、

東濃鉄道線が敷設された可児市広見地区の土地所有者も在地地主によって占められていた。よって、垂炭鉱山の鉱業権の場合とは異なり、土地所有権の移転に直接的に関与するプレイヤーはおおむね可児郡内の人々のみである。

V 章では、東濃鉄道線の跡地の解体について、北部と南部とで時期に差がみられることを指摘した。とくに、過去に東濃鉄道とは無関係の中小地主によって所有されていた地筆ほど早く農地へ復帰し、H 氏のような東濃鉄道の関係者によって所有されていた地筆ほど原野などの地目として残り解体が遅れる傾向がみられることを指摘した。また、土地から得られることが期待される利益が表れている指数である地価指数に注目すると、単位面積あたりの収穫益がより高く見積もられていた農地であった鉄道跡地ほどすみやかに農地へ復帰し、それ以外の鉄道跡地は農地への復帰が遅れる傾向があることも指摘した。鉄道敷設前から、地価指数が高い農地ほど中小地主によって所有される傾向がみられていたことから、鉄道跡地が解体される時期の遅速は、農地としての質が低いか高いかによって説明するの

が妥当であると考えられる。つまり、東濃鉄道跡地の場合は、鉄道敷設前の条件によって、農地への再転用が行われやすいか否かが分かれるという傾向がみられたことになる。

また、鉄道跡地は非常に細長い地筆形状になりやすく、その地筆単独では、道路など以外の用途への転換が困難であるという特徴を有している。そこで、隣接する地筆と一体での扱いが期待されるが、V章で対象とした地域のうち南部においては、鉄道跡地とその隣接地筆とで土地所有者が異なっていた。それゆえに、鉄道跡地とその隣接地筆とを一体の土地として扱うことが困難となっていた可能性がある。こうした条件もさらに農地への再転用を阻害した可能性がある。

ところで、可児郡の中央部から東部にかけて亜炭の採掘や東濃鉄道線の敷設といった開発が行われていた中、可児郡の北端から西端を流れる木曾川では、江戸時代から続く船問屋が依然として川舟を運航し続けていた。土田湊を拠点とするM家も、そのような木曾川の船問屋のひとつであった。

土田湊において製氷場が登記された1900（明治33）年は、まだ木曾川が貨客両面において交通路として利用されていた時期であった。官営鉄道が敷設されてゆく中でも、木曾川の川舟は、鉄道駅へと接続することで、旅客のための交通手段としても使われ続けた。この時期、土田湊の移出品目のうち天然氷は、決して少なくない比率を占めていた。そして、この天然氷を生産していた製氷場は、岐阜や名古屋といった需要地と思われる都市に在住する人物によって所有されていた。すなわち、土田湊の製氷場に

限定すれば、在地の人々が生業として製氷を行っていた場所というよりは、都市部に所在する製氷業者が商品を生産する施設であったといえる。この頃、M氏も、土田湊直近の製氷所で作られた天然氷などの輸送に従事していた。

大正期から昭和初期にかけて、木曾川の川舟は交通手段から観光資源へと変化していった。この変化の背景には大きく交通網の変化と経済的な要因という2つの要因が考えられる。従来、川舟を利用し笠松湊から東海道本線へ乗り換えていた名古屋方面への旅客は、名鉄犬山線の開業に伴い、同線を使ってショートカットするようになった。その結果、川舟を使うにしても笠松湊まで行かずに犬山までしか行かなくなった。そして、一般の旅客需要が低迷する中で、既存の設備や操船技術を流用でき、かつ、距離あたりの運賃を多めに徴収できる観光遊覧船は、船頭たちにとって転業先として非常に魅力的だった。ただし、この時点においては、日本ライン遊覧船に対する民鉄資本による関与は限定的であり、各川湊の船頭組合が、緩やかな連合を形成しつつも、個別に遊覧船事業を企画し運営していた。

以上のように木曾川の観光地化が進展する中で、M氏は、山田才吉と共に土田湊を拠点とする観光遊覧船事業を営むこととなった。前述のとおり、山田才吉は1913（大正2）年まで、美濃炭鉱株式会社の取締役を担っていた。山田才吉は、土田湊での観光開発と同時期に、名古屋市を中心とした複数の箇所でも観光地開発を行っている。

山田才吉は製氷所跡地を含む土田湊一帯の低未利用地を買収し、割烹旅館北陽館と観光施設ライン遊園を建設した。かつての

製氷場も、スケートリンクへと用途を変えた。M氏は船問屋としての経営資源を活用して土田湊を発着する遊覧船を運航した。また、坂祝湊などを発した遊覧船が土田湊にも立ち寄るようになり、かつてはそれほど大きな川湊ではなかった土田湊は、一挙に日本ラインにおける観光の中核的な拠点となった。

戦時中、一時的な休業を挟むものの、川湊毎に多様な遊覧船事業が営まれる状況は、戦後しばらくの間、変わらなかったようである。しかし、名鉄による企業合併によって、木曾川中流部の観光遊覧船は、土田湊から犬山までの名鉄日本ライン下りへと統合されていった。

一時は観光遊覧船の拠点となっていた土田湊も、太平洋戦争が始まると、既に山田才吉が多額の借金を残したまま亡くなっていたこともあり、ライン遊園は軍需企業K社の保養所となった。戦争末期にはK社の疎開工場が建設されたともいわれる。また終戦後にK社の手を離れた後は東京に本社を有する企業の所有となった。

M氏は、戦後しばらくの間遊覧船事業を営んでいたと思われる。しかし、名鉄傘下の観光遊覧船事業を事業目的とする企業の取締役としてM氏が就任するという形で、M氏による遊覧船事業も名鉄資本下へと再編されることとなった。遊覧船の拠点も太田湊へと移り、土田湊は、日本ライン川下りにとって、ただ通過する景色に過ぎない存在となっていった。

第2節 信念の反映としての土地利用

・土地所有変化

前節では、本研究において確認できた具

体的な事象を、どちらかという、既往研究と同様に土地所有者や資本家らの活動を軸として説明した。前節のような、個々の人物や集団に注目した分析は、個別の事象を具体的かつ簡潔に説明する上では効力を発揮する。しかし、このような説明は、結局のところ個別事例における事実を描写しているに過ぎず、その事実が発生した背景に何かがあるのかという分析にも、それが抽象的であるにせよ比較的普遍的に通用し得るような知見にも到達しにくい点にも気付かされる。

そこで本節では、制度論的な概念を用いて、前節で総括した複数の個別事例からなる一連の事象について、まずは個々に分析を試みる。しかる後、本研究で扱った事例を総合して適用できる、土地の利用形態や所有状況の変遷のメカニズムを考察する。まずは今一度、制度や信念と土地利用や土地所有との関わりについて簡単に振り返りたい。

人類は、世界の不確実性を軽減することを目的として様々な制度を創り上げてきた。土地利用に関わる登記を行うという行為は、登記というものが土地所有制度の一端である点を差し引いたとしても、制度の一端あるいは制度と同様の性質を有しているといえる。すなわち、地目変更の登記は、自身が排他的に利用する権利を有する土地としての所有地をどのように利用するかを定めて公に示す行為と考えることができる。この行為は、ある土地の利用形態に関わる不確実性を軽減するための行為とも換言できる。そして、そのような制度としての土地利用形態を確定する行為の背景には、かかる土地利用が、相対的にせよ絶対的にせよ、

あるいは金銭的にせよ精神的にせよ、自身の利益に繋がるとする信念が存在する。

ところが、実際の土地利用は、当初の思惑通りに行われるとは限らない。何らかの理由あるいは環境の変化などに伴い、土地利用形態に関わる信念が否定される場合もありうる。この場合、当該信念は更新され、新たな信念による、次なる土地利用のあり方が求められることとなる。当然のことながら、かかる土地利用のあり方とは、当該所有地に対して有する権利の売却や放棄も含まれる。

土地に対する信念は、必ずしも統一されていない。ある人物の信念を介した際に無価値と思えるものであっても、また別の人間は何らかの価値を見出す場合も考えられる。かかる価値認識の差異ゆえに、所有権の売買あるいは譲渡が成立し、土地は、新たな所有者が有する信念を前提とした利用形態へと変化してゆくこととなる。

信念体系が多様であればあるほど、円滑な所有権の売買・譲渡が成立し、「たまたま」新たな状況に適応できる可能性が高まるが、そうでない場合、状況の変化に対して信念の更新が間に合わずに全滅するリスクが高まる。土地の利用においては、所有権が放棄されるか放棄同然の状態へと陥り低未利用地化するなどのリスクが考えられる。

これらの基礎的な考え方をを用いて、まずは、可児郡における鉱業権者の変遷を説明したい。鉱業権者らがどのような信念を有していたかは、それを直接的に示す資料が著しく欠けているため、状況証拠から推測するほかない。当初、可児郡の亜炭資源は、在地の資本によって開発されていた。重量あたりの熱量が石炭より劣る亜炭は、石炭

が正常に流通し得る環境下においては、遠方の資本および消費地にとって、あまり魅力的な事業ではなかったと思われる。また、在地の資本家にしてみても、法人格を取得しあるいは維持してまで行うほどの事業ではなく、彼らが彼らの地元において営む様々な事業のうちの一つに過ぎなかった可能性がある。1910年代後半頃から1920年代前半頃まで、個人所有の鉱区が1件あたりの平均で0.5 km²以上であったのに対し、同時期の法人所有の鉱区では平均にして0.2 km²にも満たなかったという点も、非常に示唆的である。

しかし、第二次世界大戦、ことに太平洋戦争の激化と戦況悪化は、亜炭産業を取り巻く前提を大きく変化させた。米軍による度重なる空襲や飢餓作戦による機雷敷設などにより、北海道や九州、満州といった遠方から石炭を輸送するコストやリスクが増大し、より需要地近くで産出される亜炭に相対的な優位が生まれた。

この情勢の変化にいち早く反応したのは、非在地の資本であった。自社で用いる燃料の自給を主眼とするような参入が戦中から戦後直後にかけて発生した。この「ヨソモノ」の大量流入は、在地資本に郷土の資源を再認識させた可能性がある。この現象を制度論的に換言すると、以下のようなになる。非在地資本の視点からすれば、戦況悪化による燃料難に起因して、亜炭に対する価値認識に関する信念が改まった。他方、在地資本の視点からすると、先の非在地資本の流入が、在地資本の信念の変化を誘発させた可能性がある。この信念の変化の連鎖が、IV章において言及した、鉱区増加時期のズレとして表出した。

やがて、燃料事情や交通事情が安定すると、石炭に対する相対的な優位が失われると共に、今度は投機物件としての価値を見出されることとなった。ただし、この時期は既に燃料革命によって北海道や九州の炭鉱も閉山へと追い込まれている時期でもあり、実態とかい離した、いわば「ババ抜き」的な売買が行われていた可能性がある。亜炭産業の終末期に発生したこのような所有権の流動化は、後年まで残る鉱害の一因となったとも考えられる。

この鉱業権の売買について、どのような信念に基づいた取引であったかを示す客観的な文献史料は確認できず、また、聞き取り調査も充分に行えたとは言い難い。本研究において把握できた状況を元に推測すると、燃料事情の変化を比較的早く察知し信念を更新した法人から、信念の更新が遅れたか、あるいは異なる信念に基づく価値認識を有していた法人へ所有権が移ったという説明が考えられる。

V章において分析した、東濃鉄道社による鉄道用地取得と東濃鉄道線廃止後の跡地の解体は、まさに、全く異なる価値認識を有するプレイヤー同士によって所有権変遷が展開された事例といえる。

東濃鉄道社の発起人や主要な株主らは、東濃鉄道線の用地候補たり得る土地について、鉄道用地としての適性を軸とした価値認識を前提として、合理的に用地の選定を行った。東濃鉄道線は国有化されて太多線となった後も、大幅な線形改良などが行われていないことから、元々省線と遜色のない、線路幅の狭い軽便鉄道としては比較的よい線形を有していたことがわかる。東濃鉄道線は元々、省線と同様の標準狭軌と

して計画され、また、将来的な国有化も念頭にあった路線である。よって、地権者との交渉が多少難航することが予想されたとしても、柔軟に予定地を変更することは技術的に難しかったものと考えられる。

そもそも、東濃鉄道線の建設推進者らは、鉄道敷設によりその所有地の一部を鉄道用地にされても、自身が膨大に所有する農地のごく一部に過ぎないと認識していたのではないかと思われる。あるいは、こうした人々は製糸業や亜炭採掘など各々の事業に注力し、農業経営に対する関心が相対的に弱くなっていたとも考えられる。

また、これらの在地資本家らによって大規模に所有されていた土地は、鉄道敷設前に比較的収穫益が期待されていなかった農地であることも多かった。そのために、東濃鉄道跡地が在地資本家らの所有へ戻ったとしても、その在地資本家らは、当該鉄道跡地に対して速やかに旧来の農地へ戻すほど価値を見出せなかったと思われる。

一方で、比較的大規模な土地所有を展開していた可児郡の有力者とは異なり、東濃鉄道社に出資せず比較的小規模な土地所有を展開していた人々にとって、自身が所有する土地は、鉄道用地として提供すべき土地ではなく、自らの収入を支える文字通りの地盤であった。よって、小規模地主らは、自身が所有する限られた農地を鉄道用地として削り取られることに対し、少なからぬ抵抗を抱いていた可能性がある。

前述のとおり、在地資本家らが大規模に所有する農地は、農地としての質が比較的悪い土地であった。対して、小規模地主らが所有する土地は、相対的に高い収穫益が期待される農地であることが多かった。よっ

て、小規模地主らが有すると推定される土地に対する価値判断に立つと、いくらかの金銭を得る代わりに優良な収入源の一部が削り取られたばかりか、その土地を埋め立てられ農地として使用不能な状態とされたこととなる。仮に東濃鉄道線の敷設に対し、地域振興のためのインフラとしての理知的な価値を認めていたとしても、それとは異なる感情的あるいは現実的な忌避感を有していたとしても不思議ではない。

東濃鉄道線の廃止後、かつて小規模地主らによって所有されていた土地は速やかに元の農地へと戻る傾向がみられた。彼らは、鉄道が通らなくなってすぐに、鉄道敷設前から所有し続けていた自らの農地のすぐ隣に現れた空地を手に入れ、鉄道が存在した痕跡を瞬く間に消していった。鉄道跡地の再開墾は、経済合理的な理由のほかに、かかる土地に対する意識も反映された結果とも考えられる。

土地に対する価値判断としての信念は、科学技術や社会情勢の変化などの外部要因によって大きく変化する場合がある。木曾川における船頭たちの業態転換は、まさに信念の変化によるものといえる。もちろん、木曾川のような河川は不動産登記されるような「土地」ではないし、木曾川の法的な所有者は船頭たちではなく国である。しかし、その法的な枠組みはともかくとして、河川とその河川を利用する権利は、土地と土地所有という枠組みと、本質的には同種のものとして捉えて差し支えない。

とくに木曾川中流部において船舶を運航する場合は、船頭組合に所属するか少なくとも相応の操船技術を何らかの形で学ぶ必要があった。この、木曾川を航行するための

専門的な技量、そしてそれを担保するギルド的な船頭組合は、事実上、木曾川中流部における川舟の運航に関する広義の所有権制度として機能していたといえる。

船頭らにとって木曾川は、自身が所有する川舟を運航するための交通路でしかなかった。船頭にとって、また川舟の利用者にとっても、木曾川中流部の先行谷はどちらかといえば「日常」の景色であり、川舟もまた日常のために供されるべき交通・物流手段であった。

犬山から名古屋までを結ぶ名鉄犬山線の開通は、木曾川を利用していた交通流動を一変させた。名鉄線は、川舟から日常の貨客輸送を奪うのと同時に、旧来よりも遥かに高付加価値な観光客輸送という新たなビジネスをもたらした。あるいは、鉄道との競合の発生という環境の変化に対して、船頭たちの信念が止揚的に更新された結果として、観光産業に自らの活路を見出したのかもしれない。かくして木曾川の日常は、非日常の観光地たる日本ラインへと変貌していった。

昭和戦前期に運航されていた日本ライン遊覧船は、まさに、多様な信念体系の産物といえる。複数の独立した船頭組合が、それぞれの信念に基づき、各々の形態による遊覧船事業を展開していた。戦後、太田湊から犬山までの片道だけの「名鉄日本ライン川下り」へと統合されていったが、この結果は、それ以外の形態での遊覧船の存在が無駄であったことを意味しない。むしろ、多様な形態が併存していたからこそ、それらの形態の中に後世の情勢にたまたま適合するような日本ライン川下りが存在し得たと評価すべきである。

昭和戦後期に、日本ラインを航行する遊

覧船は名鉄の傘下へと統合されていった。規模の経済を考慮すれば、市場の成熟に伴い発生したかかる寡占化は妥当といえる。しかし、「名鉄日本ライン川下り」への統合は、往年の多様性を過度に失わせることとなった。平成に入ると、多様性を失った日本ライン遊覧船は、変わりゆく環境に適応できなくなっていった。結果として、2003(平成15)年に名鉄日本ライン川下りは廃止され、これをもって木曽川中流部を航行する遊覧船は絶滅することとなった。

ところで、木曽川中流部が交通路から観光地へと変化していった頃、中流部の川湊のひとつであった土田湊において発生していた土地所有の変化やそれに伴う開発行為は、土地に対して抱かれる価値判断の多様性が上手く噛み合った事例といえる。

明治期の土田湊は、木曽川の川湊としては比較的小規模なものであった。船着き場付近は、北向きの急傾斜地を有する河岸段丘で、宅地や農地に向かない土地であった。直近の集落からやや隔離された地形であることもあり、在地の人々からはあまり価値を見出されない、あるいは意識の外側にある土地であった可能性がある。

そのような土地であったためか、かなり早い段階から、船着き場付近の土地は非在地地主によって所有されることとなった。土田湊の土地を所有した非在地地主は、その所有地に製氷場を建設した。日当たりが悪いその土地は、天然氷の製氷に適していた。船着き場付近という立地も、氷の運搬に極めて好都合といえた。在地地主らにとって価値を見出しにくい地形条件が、製氷業者にとっては重要な価値となっていた。

木曽川中流部が交通路から観光地へと変

化していた大正末期から昭和初期の土田湊は、山田才吉によって大規模に観光開発されていた。可児合の景観に加え、前述の隔離された土地は、非日常を演出しなければならない観光施設にとって好都合でもあった。山田才吉は観光開発に際し、土田湊一帯を大規模に所有した。しかし彼が所有した土地は、いずれも、前述の通り一般の農地や宅地として不向きであった。それゆえに、在地の人々からの反発は少なく、本研究の調査においても土地収奪のような言説は一切確認できなかった。

これまでに示した、信念が反映されているところの土地の利用および所有状況の変化の定式化を試みる。土地が有する顕在的・潜在的なパラメーターのうち、どの変数が認識・注目され、また評価されるかは、信念によって規定される。信念体系が多様である場合、信念毎に認識・注目される変数とその評価が変わるため、結果として、ある土地に対する価値判断は、常に重なり合った状態にある。

土地所有は、その土地に対する重なり合った価値判断のうち、おおむね最も高い価値を見出した人物によってなされる。もちろん、ここでいう「高い価値」とは、単純な経済合理性に基づく売買価格ではなく、限定合理的な判断によって導き出された価値である。すなわち必ずしも金銭的に変換し得ない精神的・心理的な価値も含んでいるし、少なくとも、探索費用といった取引費用も含んでいる。このような意味において、実際の土地利用形態は、信念によって裏付けされた価値判断の表出として理解できる。亜炭鉱山の採掘権を得るのも、農地を借り受けて鉄道用地にするのも、川湊付近の土地

を買収して観光施設を建設するのも、全てそれぞれの当事者が自身の価値判断に基づいて行っている。

とはいえ、その背後には、また別の信念に基づく価値判断や、その判断によってあり得たかもしれない土地利用がパラレルワールド的に潜在していることを見落としてはならない。重なり合った価値判断には、いずれも優劣や善悪は無く、表層に現実の土地利用として表れている価値判断は、ある瞬間において比較的多くの労力を払うことに、その意図の有無を問わず、偶然にも成功したに過ぎない。よって、状況の変化すなわち、災害や政策の変更、経済状況の変化、新規技術の普及、当事者らの個人的な事情といった様々な要因により、最表層に表れるべき土地利用は、容易に変化する。

情勢の変化などにより、最も高い価値を見出していた信念が更新されるなどして、表層の利用形態を裏付ける価値判断が剥離すると、そこにすぐ次点の、次なる利用形態を誘発するような価値判断が現れることとなる。東濃鉄道線が廃止された後、農地としての質が高かった土地ほど速やかに水田へ復帰したように、旧来からの価値判断が下層で生き残っていた場合、上層の価値判断が剥がれるとともに顔を出すこととなる。土地に対する価値判断は上書きと剥離、ときに消滅を繰り返すことで、現実の土地利用形態や所有状況の分布を形成している。

もちろん、本研究の内容のみでは、普遍化を図るにはまだ事例を十分に網羅できとは言えず、今後、より詳細かつ実証的な検討が求められる。とはいえ、本研究で示した分析枠組みによって、土地所有者やその属性という、属人的な概念に過度に囚われない

分析を可能にできたといえる。

IX おわりに

本研究では、岐阜県中濃南部地域を事例として、制度や信念といった概念を用いて、土地利用や土地所有の変遷を説明することを試みた。先に示した定式は、十分な検証を経ておらず、また、当時の人々が有していた信念体系の復原も充分ではなく、結局のところ仮説の域を出ない。しかし、少なくとも本研究において取り上げた事例においては、ある程度の説明能力を有することが証明された。本研究で用いた分析枠組みは、従来の所有構造や土地条件のみに注目する分析と比較して、土地利用の変遷を一体的な流れとして説明するのに非常に向いていることから、とくに様々な状況が目まぐるしく変化する近現代期を対象とする場合、極めて有用である可能性がある。

近年、実証主義的な歴史研究が盛んとなり、個別具体的な事例が事細かに分析されるようになった。本研究を含むこれら実証主義的な研究によって得られた知見によって、当時の人々が抱いていた信念を含む人工物的構造が解明され、制度論的な議論に寄与することが期待される。

ところで、実証主義的な歴史学が浸透して以来、歴史を扱う際、現代の文化や価値観、常識を基準にするのではなく当時のそれを基準に語るべきだという共通理解が学術的な常識として定着しつつある。しかし、同様に過去の事象であっても、比較的現在に近い時代の事象である場合、とりわけ象牙の塔から一步出ると、過去の事象が、往々にして現在の政治的な議論などと結び付けられるばかりか、あまつさえ結果論的な評価を下されてしまいがちである。

なかんずく、現在は存在しない産業や施

設に対しては、一般的な概説では「失敗」として等閑視あるいは嘲笑されるか、逆に懐古主義的な言及となりがちで、偏りのない歴史認識からは程遠い。本研究で取り上げた各事例は、いずれも現在存在しない産業や施設を対象としたものであった。これらの事例は、土地利用の転換を分析することが難しい旧来の分析枠組みでの分析が困難であり、かつ、いずれも過去のものとして等閑視されがちなものでもあった。それゆえに、先行研究や書籍等での言及すらも不足しており、調査によって判明した具体的な事実を示すのみでも、それ自体が十分な成果ともいえる状況であった。

IV章において取り上げた可児郡の亜炭鉱山は、平成に入り、日本初の住民投票にまで発展した御嵩町産廃処分場建設問題と絡めて言及されることが増えた。この時、無責任な経営者によって地域に押し付けられた「負の遺産」として位置づけられるようになり、この価値判断が現在に至るまで引き継がれてしまっている。

もちろん、亜炭産業に薄暗い面が存在する事、また、実際に陥没事故による被害が発生し続けている事実は筆者も認める。しかし、このような「負の遺産」というレッテルや、過度に責任を追及する風潮が、当時の状況を冷静に解明することを阻害している可能性がある。IV章を執筆するにあたり行った調査では、かかる評価に起因すると思われる警戒から、聞き取り調査が難航した。

そもそも、本研究において指摘した「土地転がし」的、あるいは原野商法的ともいえる鉱業権の売買は、当時の法制度においてあまり想定していなかったであろうし、まし

てや当時、埋め戻しを適切に実施させうる経済的・道徳的誘因が充分にあったとは認められない。仮に道徳的な誘因があったとしても、終末期に鉱業権を所有していた企業の登記簿を見る限りでは、適切に埋め戻しを行えるだけの資本力を有していたとは思えない。

仮に責任が求められるとするならば、かような所有を認めた制度、とくに法制度であって、また日本国憲法下である以上、最終的な責任は主権者たる日本国民に帰結する。加えて、採掘業者を過度に悪役とする見方は、やや行政の立場に寄った史観であるのではないかという批判が成立しうる。より公平性を担保するためにも、採掘業者側の資料を発掘し、事業者側の主張も適切にくみ取る必要がある。資料発掘という点においては、本研究もまだ充分とは言えず、今後とも発掘や分析に努めたい。今後の状況の変化によって、資料発掘の困難さが少しでも緩和されることを祈念する。

先述のとおり、本研究では、既に存在しない産業や会社を扱うことが多く、全体として資料の収集には大変な労力を要した。東濃鉄道線の跡地が存在する岐阜県可児市は、1960年代後半以降にベットタウン開発にともない人口が急増し、研究対象地域内においても急激な市街化が発生した。その結果、東濃鉄道線やその跡地が存在していた時期を知る住民を求めることは難しく、本研究では聞き取り調査を実施できなかった。通常、地方局地鉄道を研究する際には、鉄道省文書を主たる資料として使用することが多い。しかし、鉄道省文書は、鉄道会社が作成し、監督官庁たる鉄道省に対して提出された資料である点には留意が必要である。

すなわち、鉄道省文書は、基本的には鉄道会社あるいは鉄道省の視点によって編纂された資料であり、鉄道事業とはまるで無関係な人々の視点や存在が欠落している可能性がある。

本研究で主に用いた土地台帳は、小作人や借地人の動向までは記録されていないとはいえ、どのような属性の人々や法人であっても、土地所有者という枠組み内において、ある種、平等な記録が成された資料である。また、当地だけではなく、日本全国で整備された資料であることから、他の事例でも同様の分析は可能である。V章のような交通史的ないし交通地理学的な研究において土地台帳をより広く活用できれば、軽便鉄道ブーム期の鉄道と地域との関わりについて、より詳細に解明できる可能性がある。

VI章およびVII章では、川舟という旧来の交通手段が、鉄道敷設の影響を受けながら観光遊覧船へと転用されていった現象に注目し、こうした転用が川湊の土地の利用や所有に及ぼした影響を明らかにした。その結果、船頭たちは自らの生業を、日常の貨客輸送から非日常の観光遊覧船へと、主体的に切り替えていったことが明らかとなった。

木曾川中流部のうち名古屋の資本家が観光開発に関与した土田湊では、農地としての価値判断が、土地所有や土地利用の変化を規定する重要な要素となった。VII章で扱ったような観光開発では、ややもすると外部資本による土地収奪のような現象が発生しかねない。しかし、前章で指摘したように、価値認識の相違が上手く噛み合ったことにより、旧来からの地主と開発業者として流入した山田才吉との間での対立は避け

られたと考えられる。

VI章およびVIIでは、聞き取り調査に加えて、各種刊行書籍やパンフレット、土地台帳、商業登記簿などの、多様な資料を使用した。通常、本研究に類似する研究では、統計資料の活用が一般的であろう。しかし、近代の木曾川では統計が十分に整備されておらず、あるいは、時期によって調査項目や単位などが統一されていない。これらの問題により、木曾川は、従来の方法では研究の難しい地域であるといえる。本研究では、統計資料の不足を乗り越えるために、多様な資料を活用した。その結果として、観光開発を傍観していたような地元住民や、最終的に競争に負けることとなる観光拠点といった、その動向が記録に残りにくい側からの実態の把握が可能となった。なお、本研究では活用できなかった統計資料であるが、分析するスケールや時代によっては、活用できる可能性が残っている。今後も活用の可能性を検討したい。

本研究では、法務局所管資料をはじめ多様な資料を用いた。資料のひとつひとつから言えることは極めて限定されているものの、大量の資料を組み合わせることで、本研究で示したような詳細な分析が可能となった。本研究で扱ったような資料は、郷土資料館や官公庁、企業博物館などにまだ大量に存在している可能性がある。そして、それら資料の分析によって、より詳細にかつ多様な視点による事実解明が成されることが期待される。今後も、信念体系の詳細な解明および復原のためにも、資料の発掘および分析に邁進したい。

あとがき

本研究で取り上げた事例のうち、最も早期に調査を開始したのは、IVで取り上げた亜炭鉱山でした。2001年、当時の可児市立東可児中学校では、生徒が各々自由にテーマを設定し、そのテーマについて調べ学習を行う「総合的な学習」が行われていました。東可児中学校へ進学した私は、当時ひよんな事からその存在を知った亜炭鉱山に関心を持ち、それをテーマにすることとしました。第一学年だけではなく第二学年でも同じテーマを設定し、御嵩町役場への聞き取り調査や、鉱山跡地でのフィールドワークも行いました。年度末に、保護者らを招き行われたポスターセッションでの、担任の先生から絶賛は、今でも覚えています。

せつかく2年も掛けて調べたのだから、もっと多くの人に見て貰いたい。そう思った私は、総合的な学習で調べた内容を元にした歴史小説を書こうと思い立ちました。選択国語の時間に授業の一環として書き上げた短編歴史小説「廃坑」は、高校進学後に推敲した上で可児市教育委員会主催の文芸祭に投稿し、幸運なことに短編小説部門において大人たちに混ざり文芸祭賞（最高賞）受賞の名誉に与ることとなりました。

高校に進学した私ですが、第二学年以降、体調不良などによって通学が困難になってしまい、ついには退学してしまいました。しかし、「林君みたいな（自由研究のような何かを自主的に調べる事が好きな）人は、ぜひ大学へ進学するべきだ」という当時の教頭先生の後押しもあり、文部科学省高等学校卒業程度認定試験を経て、2008年春に中部大学人文学部への入学を果たしました。

当初私は、交通史を専攻するつもりでし

た。ところが、私が最初に受けた講義が、まさに同年に名古屋大学から中部大学へ移られたばかりの林上先生の講義だったのです。地理についてそれまで、小学校で受けた暗記科目的なイメージしか持っていなかった私にとって、林先生の講義は衝撃でした。林先生にはこれ以来、長年に渡り主指導として熱心なご指導を賜ることとなったのは、私にとって最大の僥倖でした。また、学部生になって最初に配属されたゼミは偶然にも、のちに私の副指導を引き受けてくださることとなる大塚俊幸先生のゼミでした。振り返ると、自身の幸運に震える思いがします。

中部大学人文学部を2012年に卒業した後、1年間という僅かな期間ではありましたが、名古屋大学文学部地理学教室に学部研究生として在籍する機会を得ました。この1年間のうちに、私の卒論、本研究のV章に相当する研究について、名古屋大学大学院環境学研究科地理学教室の皆様から貴重なご助言を数多く頂戴しました。皆様が居なければ「地価指数」のような独自の指標を着想することは無かつたでしょう。また、名大地理学教室での様々な経験や指摘が無ければ、「鉄道オタク的」な研究からの脱却にも相当な時間が掛かつたでしょう。

2013年に中部大学大学院国際人間学研究科の博士前期課程へ入学した際、また、2015年に博士後期課程へ進学した際、精神的にも研究上も未熟だった私に対し、中部大学大学院国際人間学研究科の皆様、とくに林先生と大塚先生は、時に静かに状況を見守り、時に研究上不備を鋭く指摘してくださいました。熱心かつ適切なお指導に、感謝してもしきれません。

以上を経て書かれ、本博士論文のベースとなった論文・学術報告の初出は、以下の通りです。

第 I 章 書き下ろし

第 II 章 書き下ろし

第 III 章 書き下ろし

第 IV 章 林泰正 (2019)「岐阜県可児郡における亜炭鉱山の経営主体」歴史地理学会 2019 年度第 62 回大会 (於 立命館アジア太平洋大学)

第 V 章 林泰正 (2014)「昭和初期に廃止された鉄道跡地の解体—岐阜県可児市広見地区・東濃鉄道を事例として—」人文地理 66 (2)。

第 VI 章・第 VII 章 林泰正 (2019)「近現代木曾川中流部における舟運の変容と川湊の土地所有の変化」人文地理 71 (1)。

第 VIII 章 書き下ろし

第 IX 章 書き下ろし

それぞれの論文は、博士論文として再構成するにあたり、大幅に加筆・修正を行いました。再構成および新規書き下ろしにあたっては、中部大学大学院国際人間学研究科の林上先生、大塚俊幸先生、末田智樹先生、渡部展也先生に多くのご指導およびご指摘を頂戴しました。とくに林上先生および大塚俊幸先生からは、前述のとおり、学部入学時から現在に至るまで、じつに熱心なご指導を頂戴し続けました。誠に感謝の言葉ありません。

本博士論文の骨子となったこれらの本研究を進めるにあたり、資料収集などの様々な場面において中部大学大学院の潤沢な院生費に助けられました。加えて、中部大学特

別研究費 (DI)「大正期から昭和初期における交通結節点の変化に伴う土地所有変化」

(2015 年度) および中部大学特別研究費 (DII)「近代濃尾地方における交通体系の再編と土地所有」(2016 年度)、中部大学特別研究費 (D)「近代名古屋縁辺地域における資本流入と観光開発」(2018 年度)の助成金をいただきました。いわゆる文系の院生という身分に対し、破格ともいえる多額の資金投下と研究費獲得機会の提供に感謝いたします。

そして本研究で使用した資料の収集および聞き取り調査に際して、下記の非常に多くの団体の皆様にご協力いただきました。犬山市文化史料館、宇都宮地方法務局、可児市役所、株式会社湯の華、木曾川観光株式会社、岐阜県めぐみの農業協同組合、岐阜地方法務局、経済産業省中部経済産業局鉱業課、東海市教育委員会社会教育課、豊橋市美術博物館、長野地方法務局、名古屋法務局、福島地方法務局、美濃加茂市立伊深小学校、みのかも文化の森美濃加茂市民ミュージアム、八百津町教育委員会 (五十音順・敬称略)。ここに記し厚く御礼申し上げます。とくに岐阜地方法務局の皆様には、学部生の頃から現在に至るまでじつに長期に渡り、大変お世話になりました。別して御礼申し上げます。

最後に、高校中退以来、常に多大な心配を掛け、また学費など金銭的な負担の一切を引き受けてくださった両親に、深く感謝を申し上げます。

引用文献一覧

- 浅井廣國 (1893). 『尾張名所独案内』 風詳堂.
- 遠藤紫朗 (1934). 『名古屋案内附近県名勝案内』 名古屋ガイド社.
- 可児市編 (2008). 『可児市史第 6 巻資料編近・現代』 可児市.
- 可児市編 (2010). 『可児市史第 3 巻通史編近・現代』 可児市.
- 可児市教育委員会 (1994). 『川合遺跡群―「川合北部土地区画整理事業」に伴う埋蔵文化財の発掘調査報告書―』 可児市教育委員会.
- 可児市教育委員会 (2008). 『可児市市内井関発掘調査報告書 (平成 17 から 18 年度分)』 可児市教育委員会.
- 可児町 (1980). 『可児町史通史編』 可児町.
- 可児光生 (2014). 「郊外」 犬山と木曾川―大正から昭和を中心に―. 美濃加茂市民ミュージアム紀要, 13, 1-15.
- 萱場工業株式会社 (1975). 『風雪と激動の 40 年』 萱場工業株式会社.
- 北原白秋 (1928). 木曾川. 鉄道省編『日本八景―十六大家執筆』 大阪毎日新聞社, 157-251.
- 岐阜県総務部統計課編 (1936). 『第四十四回岐阜県統計書第一巻―土地・戸口・土功・財政之部―』 岐阜県.
- 岐阜県立図書館編 (1971). 『山と水に生きる―濃飛古老の聞き書き東濃・飛騨篇―』 岐阜県立図書館.
- 黒崎千晴 (1971). 明治前期水運の諸問題. 運輸経済研究センター近代日本輸送史研究会編『近代日本輸送史―論考・年表・統計』 成山堂書店, 149-168.
- <https://www.kkr.mlit.go.jp/land/siyousyo7.html> 「不動産登記等業務共通仕様書関係 | 用地 | 国土交通省近畿地方整備局」 (2019 年 9 月 25 日閲覧).
- 佐藤正男 (2002). 土地税制史―評価を中心として―. 税大論叢, 39, 26.
- 清水孝治 (2006). 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―地域産業発展との関連から―. 人文地理, 58 (2), 42-56.
- 高田明典 (2007). 群馬県吉井町上奥平における耕作放棄地の拡大とその背景. 地理学評論, 80 (4), 155-177.
- 武山あかね (2012). 日本新八景の集票活動及びその影響について―愛知県下を中心として―. 兵庫地理, 57, 41-49.
- 田辺一彦 (1988). 観光農園についての若干の考察―兵庫県氷上郡春日町春日を事例として―. 人文地理, 40 (4), 59-71.
- 田中彰吾 (2002). 『守口漬ものがたり―創業者たちの横顔―』 中日出版社.
- 津田眞激 (1973). 明治前期における日本鉱山業の革新. 一橋論叢, 69 (5), 385-400.
- 所三男 (1970). 中部. 豊田武・児玉幸多編『体系日本史叢書 24 交通史』 山川出版社, 363-374.

- 所三男 (1980). 『近世林業史の研究』 吉川弘文館.
- 不詳 (1931). 第五課 村木の発展. 中島芳次編『広見読本』 岐阜県可児郡広見尋常高等小学校, 11.
- ノース, D.C. (瀧澤弘和・中林真幸監訳) (2016). 『制度原論』 東洋経済新報社.
- 林琢也 (2013). 山梨県南アルプス市西野地区におけるアグリ・ツーリズムの変化と観光農園経営者の適応戦略. 地学雑誌, 122 (3), 418-437.
- 林順子 (2000). 『尾張藩水上交通史の研究』 清文堂出版.
- ひろたみを (2002). 『御嵩の亜炭鉱』 リヨン社.
- 藤井順太郎編 (1931). 『岐阜県商工人名録』 岐阜県商工団体連合会.
- 松原宏 (1982). 東急多摩田園都市における住宅地形成. 地理学評論, 55 (3), 165-183.
- 松田千晴 (1993). 木曾三川の水運—木曾川における石採り—. 岐阜史学, 86, 65-71.
- 八百津町史編纂委員会 (1976). 『八百津町史』 岐阜県加茂郡八百津町.
- 山村順次・浦達雄 (1982). 都市化地域における観光農園の動向—川崎市多摩川沿岸を例として—. 新地理, 30 (2), 1-18.