

地方公共交通の持続可能性についての一断章

—東濃・西濃地域の鉄道史から—

関 谷 次 博

はじめに

第1節 東濃と西濃の人口推移：1881～2007年

第2節 東濃・西濃地域の鉄道略史

第3節 北恵那鉄道と沿線市町村

おわりに

はじめに

本稿は、サステナブル・シティ (sustainable city：持続可能な都市)⁽¹⁾の一要素としての地方公共交通の持続可能性について考察を試みる。

近代以降、鉄道が日本に導入されると、それがもたらす社会・経済への影響について政府関係者によって議論されたが⁽²⁾、鉄道院が編集・刊行した『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』は、鉄道のもたらす社会・経済への影響を実感したものであったにちがいない⁽³⁾。地方レベルでも、鉄道が地域の経済活性化につながるものとして、これを積極的に誘致する動きが見られた⁽⁴⁾。インフラストラクチャーという面から見れば、戦後になると、ワトキンス調査団が日本の道路事情を酷評したことを契機に高速道路の建設がすすめられ⁽⁵⁾、また高度成長期には、田中角栄の『日本列島改造論』に象徴されるように⁽⁶⁾、経済成長とインフラ整備との関係が強くむすびつけられた。このように地域社会・経済と交通(鉄道・道路)は何らかの関係があるものと理解されているものの、鉄道や道路の建設が地域社会・経済にどれほどの効果をもたらしたか、逆に鉄道廃止の影響はどうか、あるいは鉄道と道路という異なるインフラ整備によって地域社会・経済に及ぼす影響も何か相違があったのか、といった点に明瞭な解が得られているわけではない。それというのも、こうした問いには、一地域を対象とした長期間での分析によって判断されなければならないからである。

ところで、鉄道、海運、自動車といった輸送機関別の研究が一輸送機関の発展や衰退に注目したのに対して、商品・貨物の流通を軸に、輸送機関相互の協調や競争といった関係およ

びそうした関係の移り変わりが近年の研究によって明らかにされてきた⁽⁷⁾。商品・貨物の場合、商品・貨物の特性が輸送機関の再編を左右したことが指摘されている。しかし、旅客の場合、ある地域における公共交通機関の整備は、高齢者や若年層といった、いわゆる交通弱者と呼ばれる人々の、当該地域での生活を左右した。したがって、公共交通の持続可能性は地域の持続可能性と不可分の関係にあると言える。こうした旅客輸送の問題は、交通事業者ばかりではなく、地域を基準としたその整備・再編の動向に視点をおくことが、交通・運輸の歴史に携わる研究者としての使命ではないだろうか。

以上のような問題設定とその背景にある問題意識から、筆者は、岐阜県の東濃地域（中津川市、恵那市、瑞浪市、土岐市、多治見市）および西濃地域（大垣市、海津市、養老郡養老町、不破郡垂井町、同郡関ヶ原町、安八郡神戸町、同郡輪之内町、同郡安八町、揖斐郡揖斐川町、同郡大野町、同郡池田町）を対象として、長期間の鉄道・道路といったインフラ整備の動向とその影響を見ることによって、上記の課題に取り組むことを中・長期の研究計画としている。さしあたって、本稿では、地域経済の一指標として1881～2007年の東濃・西濃地域の人口推移と同地域の鉄道建設の動向を示すことを目的とする。また、そのうちの一事例として北恵那鉄道と同沿線市町村の人口推移について若干の考察を試みる。

補足：東濃・西濃地域について

東濃・西濃地域は岐阜県においてそれぞれ現在2割弱程度の人口規模をもち、地理的には岐阜市を挟んで両端に位置する。交通について見ると、以下のように近世・近現代においていずれも主要街道、幹線道路、高速道路および鉄道がある。

【東濃】

- ・近世の五街道・脇街道：中山道（馬籠、落合、中津川、大井、大久手、細久手）
- ・主要一般国道：国道19号
- ・高速道路：中央自動車道（中津川 IC、恵那 IC、瑞浪 IC、土岐 IC、多治見 IC）
- ・J R (旧国鉄)：中央本線（坂下（中津川）～古虎溪（多治見））

【西濃】

- ・近世の五街道・脇街道：中山道（垂井、赤坂、関ヶ原）、美濃路（墨俣、大垣、垂井）
- ・主要一般国道：国道21号
- ・高速道路：名神高速道路（大垣 IC、関ヶ原 IC）
- ・J R (旧国鉄)：東海道本線（大垣～関ヶ原）

第1節 東濃と西濃の人口推移：1881～2007年

地域経済活性化の指標として、東濃・西濃両地域における市町村別の人口推移を1881年から2007年までのおよそ120年間の動向を見たものが表1と表2である。ただし、1年毎ではなく、経済史上重要な時期の統計に限った⁽⁸⁾。本統計は1881年から2007年までの120年余り

という長期のものであるため、この間の毎年の数値を入力することは大変な作業である上、紙幅の制限もあろう。しかしながら、10年や20年といった一定の単位で数値を見たとしても、経済史上の変化に対応できない。したがって、本統計では、長期における経済史上の重要な出来事がおこった年の数値をとりあげた。まず1881年と1907年については、先述したように資料上の制約もあるが、経済史上においては松方財政の始まりと、日露戦後不況の始まりという重要な時期である。1914年は第一次大戦の勃発、37年は日中戦争の勃発であり、14年から37年にかけてはいわゆる戦間期と呼ばれ、両年を比較することで戦間期の変化が理解できることになる。1947年以降は戦後期である。55年は高度経済成長の始まりであり、47年から55年にかけては戦後復興期、55年から73年にかけては高度成長期の変化を理解することになる。1973年を境に日本経済は高度成長期から安定成長期へと移行した。1989年までは途中で第二次オイルショックやプラザ合意という経済史において重要な出来事があったが、安定成長からバブル経済へと突き進み、その象徴としての株価は戦後最高値の38,915円87銭を値をつけたのが1989年であった。そして、その後にバブルが崩壊し、2002年の底へと到達した後、統計上の最新のものとして2007年の「いざなぎ越え」となる戦後最長の景気へとむかうのである⁽⁹⁾。このような経済史上の重要な年をとりあげて、比較を試み、その変化を見た。

分析方法としては、人口の増減率の年次別・市町村別比較、あるいはデータの収集上可能な年次については人口密度(人口/面積)の年次別・市町村別比較をおこなう。統計時期間を年ベース(1年あたり)で計算することで時期の比較をしやすくした。

表1と2の凡例

1881年の現住人口については以下の各郡の村畧(略)誌を用いた。すべての所在は岐阜県図書館である。ただし原本ではなく、すべて複写である。

- 『恵那郡各村畧誌』岐阜県記録課(明治14年6月調製)
- 『土岐郡各村畧誌』岐阜県記録課(明治14年7月調製)
- 『兒兒郡各村畧誌』岐阜県記録課(明治14年6月調製)
- 『不破郡各村畧誌』岐阜県記録課(明治14年8月調製)
- 『池田郡各村畧誌』岐阜県記録課(明治14年10月調製)
- 『大野郡各村畧誌』岐阜県記録課(明治14年6月調製)
- 『安八郡各村畧誌』岐阜県記録課(明治14年9月調製)
- 『多芸郡各村畧誌』岐阜県記録課(明治14年9月調製)
- 『海西郡各村畧誌』岐阜県記録課(明治14年8月調製)
- 『上石津郡各村畧誌』岐阜県記録課(明治14年8月調製)
- 『下石津郡各村畧誌』岐阜県記録課(明治14年8月調製)
- 『加茂郡各村畧誌』岐阜県記録課(明治14年8月調製)

岐阜県の現住人口は、『岐阜県統計書』（各年版）によって確認できるものの、町村単位で現住人口を知ることができるのは1907(明治40)年以降である。それ以前においては市・郡単位までしか知ることができない。

越県合併分について、1907年以降の長野県西筑摩郡の神坂村と山口村⁽⁴⁰⁾の現住人口は、『長野県統計書』（各年版）を参照した。1881年について、長野県および愛知県における現住人口を知る同様の村略誌の存在は不明である。したがって、現在の海津市にあたる愛知県海西郡松山中島村、三重県桑名郡金廻村、同郡油島新田、同郡江内村については不明であり、その後に合併編入された東江村と大江村における1881年と1907年の人口の比較については、その分が除かれていることを考慮しなければならない。

なお、面積のデータは、すべて『岐阜県統計書』と『長野県統計書』を用いた。市町村合併の変遷については、平凡社地方資料センター編『日本歴史地名大系第21巻 岐阜県の地名』平凡社、1989年、西川治監修、太田孝編著『幕末以降市町村名変遷系統図総覧①』東洋書林、1995年、『岐阜県町村合併史』（復刻版）臨川書店、1987年を参照した。ただし、区画の変更は表1と表2では示すことはできなかった。また、一つの村のなかで地区によっては別々の村に合併編入されるというケースもあったが、それを表によって示すことは困難であるため、その分は以下の脚注に示した。また、そのような場合の人口比較した数値は注意を要する。以下に表1の脚注（a～j）と表2の脚注（j～y）の一覧を記しておく。

東濃地域5市の人口推移（表1）の脚注

- (a) 1885(明治18)年に田中村は、中ノ郷村、池田町屋村に分立、その後、中ノ郷村は豊岡村へ、池田町屋村は池田村へ合併された。
- (b) 1897(明治30)年4月に明知町（旧明知村）、東方村、野志村、杉野村が合併し、明知町となるが、1905(明治38)年7月に旧明知町を除く旧3村が明知町より分離し静波村となる。
- (c) 1889(明治22)年に坂下村、上野村、川上村が合併し、坂下村となるが、1905(明治38)年に坂下村から大字川上村（旧川上村）が分離し、川上村となる。
- (d) 1932(昭和7)年8月に多治見町が泉町大字久尻を編入した。
- (e) 1948(昭和23)年8月1日現在である。
- (f) 1951(昭和26)年4月に多治見市が笠原町を編入、52年4月に笠原町（滝呂地区を除く）が分立し、土岐郡笠原村を設置、同年8月に同郡笠原村が町制を施行した。
- (g) 1954(昭和29)年4月に泉町（土岐市）が明世村（瑞浪市）大字河合を編入した。
- (h) 1955(昭和30)年4月に明智町が三濃村大字横通を編入し、他は愛知県東加茂郡旭村へ編入された。
- (i) 1960(昭和35)年4月に多治見市が姫治村大字大藪、大針、北小木、下切（字国京、白山）を編入し、左記以外の姫治村は可児市に編入された。
- (j) 1958(昭和33)年10月に神坂村のうち旧湯船沢村地区が中津川市に、旧馬籠村地区が長野県山口村に編入された。

西濃地域2市4郡の人口推移(表2)の脚注

- (k) 伊吹村と野上村が合併し相川村となる。その後、旧野上村は不破郡関ヶ原村へ編入された。
- (l) 1875(明治8)年に馬目村、内記村、福島村が合併し、三喜村となるが、1881(明治14)年に分離する。うち旧福島村は平原村と合併(平原村)し、1896(明治29)年に同村の他町村との合併により今尾町となる。
- (m) 1881(明治14)年において長野県、愛知県、三重県にある村の人口は不明(同様の町村略誌(皇国地誌)の所在が不明)である。したがって、1907年における1881年との人口比較についてはそのような考慮が必要である。
- (n) 『海西郡村畧誌』に小草場新田の人口の記載がない。
- (o) 1928(昭和3)年に安八郡北杭瀬村大字池尻、興福寺を除く地域が大垣市に編入、両大字は赤坂町に編入される。
- (p) 1948(昭和23)年10月に牧村の一部(大字馬瀬)が大垣市に編入される。
- (q) 1954(昭和29)年4月に赤坂町が南平野村大字青木、草道島を編入し、左記同村大字以外を神戸町が編入される。
- (r) 1954年10月に大垣市が荒崎村(大字綾戸を除く)を編入し、大字綾戸は垂井町に編入される。
- (s) 1954年11月に城山町(南濃町)が池辺村のうち大字駒野新田、釜段字徳島を編入し、左記以外の池辺村は養老町に編入される。
- (t) 1955(昭和30)年2月に海津町が今尾町字平原を編入した。
- (u) 1954年11月に合原村大字室原を養老町に、同年12月に同村大字栗原を垂井町に編入した。
- (v) 1954年9月に垂井町が岩手村(大字伊吹大高を除く)を編入、左記同村大字は関ヶ原町に編入される。
- (w) 1950年4月に神戸町が北平野村大字横井、田、安次、丈六道を編入、池田村(池田町)が同村大字白鳥を編入した。
- (x) 1956(昭和31)年9月に池田町が養基村大字田中、粕ヶ原、沓井を、谷汲村が同村大字脛永を編入した。
- (y) 1960(昭和35)年4月に神戸町が大野町大字西座倉を編入した。

第2節 東濃・西濃地域の鉄道略史

表3は、東濃地域と西濃地域に鉄道が敷設されてから現在まで、創立や合併・買収、鉄道建設・廃止の動向を中心に見たものである。

本稿では、これら鉄道の動向すべてと地域経済との関係を示すことはできず、参考にとどまる。ただし、今後の作業として言及するならば、各鉄道駅の所在地を確認し、駅の所在、あるいは、それが近隣する町村とそうでない町村との人口推移を比較するなど、鉄道が地域活性化にもたらす影響を客観的なデータによって評価することを試みたい。

表3. 岐阜県東濃西濃地域における鉄道略史

(年)	東 濃 地 域						
	国鉄 (JR)	北恵那鉄道	岩村電気軌道	東濃鉄道(後の東美鉄道)	駄知鉄道	笠原鉄道	坂川鉄道
1900	名古屋～瑞浪間 開通(中央本線)						
1902	瑞浪～中津 (現・中津川)間 開通(中央本線)						
1903			創立				
1906			大井(現・恵那) ～岩村間開通				
1907	中津～坂下間 開通(中央本線)						
1909	坂下～三留野 (現・南木曾)間 開通(中央本線) *岐阜県内						
1915				創立			
1918				新多治見(現・多治見)～ 広美(現・可児)間開通			
1919					創立		
1920			矢作水力に合併	広美～御嵩間開通			
1922		創立			新土岐津～ 下石間開通		
1924		中津町～下付知 間開通			下石～ 東駄知間開通	創立	
1926	東濃鉄道の 新多治見～広見 間を買収 [太多線]			新多治見～広見間が国鉄 によって買収			新坂下～ 丸野間開通
1928	美濃太田～広見 間開通[太多線]	新大井～奥戸間 (大井線)旅客営 業開始				新多治見～ 笠原間開通	
1929				名古屋鉄道、大同電力と 合同し東美鉄道を設立			
1930				伏見口～八百津間開通			
1934	大井(現・恵那) ～明知間 開通(明知線)	大井線営業休止					
1935			廃止				
1943				名古屋鉄道に合併(広見線・ 八百津線)			
1944					駄知鉄道と笠原鉄道が合併し、 東濃鉄道を設立	(東濃鉄道笠原 線)	廃止(坂下森 林鉄道の一部 となる)
					(東濃鉄道駄知 線)		
1974					鉄道営業を廃止		
1978		鉄道営業を廃止				鉄道営業を廃止	
2001				八百津線廃止			

注記 西濃鉄道は貨物専用である。

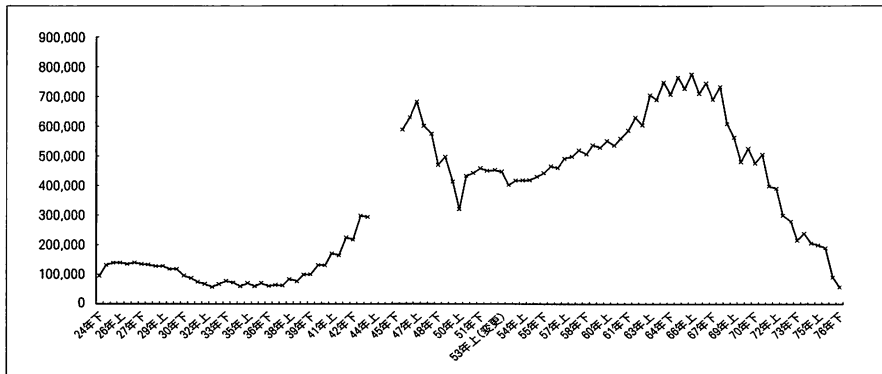
文献 国鉄(JR)については、石野哲編『停車場変遷大事典 国鉄・JR編Ⅱ』JTB、1998年、を参照した。私鉄全体については、岐阜県博物館編『線路はつづくよ 平成17年度夏季特別展 一岐阜、鉄道のあゆみー』岐阜県博物館、2005年、和久田康雄『私鉄史ハンドブック』電気車研究会、1993年、を参照した。名古屋鉄道、北恵那鉄道、東濃鉄道、西濃鉄道の各路線については、名古屋鉄道(株)広報宣伝部編『名古屋鉄道百年史』名古屋鉄道株式会社、1994年、清水武『RM LIBRARY32 北恵那鉄道』ネコ・パブリッシング、2002年、同著『RM LIBRARY32 東濃鉄道』ネコ・パブリッシング、2005年、同著『RM LIBRARY32 西濃鉄道』ネコ・パブリッシング、2007年、を参照した。

(年)	西濃地域					
	国鉄(JR)	樽見鉄道	養老鉄道	美濃電気軌道	谷汲鉄道	西濃鉄道
1884	大垣～関ヶ原間開通 〔東海道本線〕					
1887	大垣～加納(現・岐阜)間 開通〔東海道本線〕					
1889	関ヶ原～米原間開通 〔東海道本線〕					
1909				創立		
1911			創立			
1913			大垣～養老間、 大垣～池野間開通			
1919	大垣～美濃赤坂間 開通〔東海道本線〕		養老～桑名間、 池野～揖斐間開通			
1920				長良軽便鉄道を合併		
1921				岐北軽便鉄道(忠節 ～北方間)を合併		
1922			揖斐川電気 (現・イビデン)に合併			
1924					創立	
1926				北方～黒野間開通	黒野～谷汲間開通	
1927						創立
1928			揖斐川電気から分離し、 養老電気鉄道となる	黒野～本揖斐間開通		昼飯～市橋間 開通
1929			伊勢電気鉄道が養老電 気鉄道を合併し、養老 線とする			
1930				名古屋鉄道に合併 (揖斐線)		
1936			伊勢電気鉄道・養老線 を養老電鉄に譲渡			
1940			参宮急行電鉄(後の近 畿日本鉄道)が養老電 鉄を合併			
1944					名古屋鉄道に合併 (谷汲線)	
1956	大垣～谷汲口間開通 〔樽見線〕					
1958	谷汲口～美濃神海(後に神 海)間開通(樽見線)					
1984		樽見線(大垣～神海 間)から転換				
1989		神海～樽見間開通				
2001				黒野～本揖斐間廃止	廃止	
2005				忠節～黒野間廃止		
2007			養老鉄道が近鉄・養老 線の運営を引き継ぐ			

第3節 北恵那鉄道と沿線市町村

ここで事例として北恵那鉄道を取りあげる⁽¹¹⁾。北恵那鉄道は、1922(大正11)年2月に創立、24年8月に中津町^{なかつまち}～下付知間^{しもつけち}(22.1km)において開業した。同鉄道の沿線市町村は、中津町(中津川市)、苗木町(中津川市)、福岡村(町)、付知町である。図1は北恵那鉄道の開業から廃止までの乗車人員の推移を見たものである。乗車人員の最盛期は60年代後半の頃であったが、それ以降は著しく減少し、廃止へと至った。戦後に比べると戦前は低調に推移していたことがわかる。

図1 北恵那鉄道の乗車人員の推移



(出所) 北恵那鉄道営業報告書(各期)、より著者作成。

(注記) 43年12月1日～45年11月30日については、輸送成績記録がない。

前掲表2で、沿線市町村人口の推移について、戦前(1881～1907、1907～14、14～37、37～47)と戦後(1947～55、55～73、73～89、89～2002)の年ベースを見てみる。中津町の戦前が3.6、9.3、2.2、1.6(%)、苗木町の戦前が0.5、0.6、0.5、3.2(%)、中津川市(中津町と苗木町が合併)の戦後が1.4、0.3、0.5(落合村、阿木村を合併)、0.1(%)となっている。付知町の戦前が1.6、1.3、1.0、0.9(%)、戦後が0.1、▲0.8、▲0.1、▲0.2(%)であり、福岡村(町)の戦前が1.6、1.3、1.1、1.3(%)、戦後が▲0.2、▲0.9、0.3、0.1(%)となっている。すなわち付知町では、1955～2002年、福岡村(町)では、47～73年にかけて年ベースでの減少が見られたように、全体的に戦前よりも戦後の方が人口増加率が低迷、ないしはマイナスとなっている。

以上における北恵那鉄道の乗車人員と沿線市町村人口を照らし合わせてみる。沿線市町村人口は戦前に増加率が高かったのとは逆に乗車人員は戦前には低調であった。戦後には沿線地町村人口の増加率が低かったのに対して乗車人員は60年代後半に最盛期をむかえた。このような沿線市町村人口の推移と北恵那鉄道の乗車人員のそれとをどのように関連づけることができようか。通常、沿線市町村の人口減少が乗車人員の減少を、人口増加は乗車人員の増加をまねくという正の相関が予測されるが、北恵那鉄道の場合、人口推移と乗車人員とは負の相関をもつことになる。

以上の内容に関して戦前期に限って見ると、東濃・西濃地域の鉄道の駅別乗降客数の推移について、1915～35年(5年毎)を見たのが表4である。1915～25年はおよそ乗降客数の増

表4. 岐阜県東濃・西濃地域における鉄道駅別乗降客数

線	駅	東					西					
		1915年	1920年	1925年	1930年	1935年	1915年	1920年	1925年	1930年	1935年	
国鉄	大垣	388,384	707,226	1,103,843	1,288,307	1,299,988	342,550	715,914	1,108,610	1,284,816	1,340,968	
	直井	88,696	150,793	228,587	239,412	254,351	88,032	146,327	224,997	235,032	250,895	
	関ヶ原	45,273	87,653	135,787	144,645	164,779	44,629	89,037	137,322	147,354	165,820	
	笠原				8,600	33,039					9,894	
	美濃赤坂		56,770	74,490	47,870	27,230		51,190	65,076	48,306	35,188	
	多治見	136,018	292,593	472,395	585,585	688,984	134,456	292,639	488,774	695,721	686,401	
	土岐津	71,615	166,687	241,782	312,084	361,082	71,135	166,235	249,459	307,469	361,690	
	瑞浪	69,731	133,537	217,863	231,897	262,196	69,651	133,476	216,014	224,605	261,440	
	笠戸	28,762	53,799	85,101	82,840	68,966	27,437	53,311	85,169	84,677	66,345	
	武井				46,500	44,258				46,259	41,836	
	大井	90,582	161,845	321,413	304,040	338,836	91,000	164,198	318,476	308,423	344,733	
	美濃坂本		53,459	75,249	57,154	54,835		55,094	80,023	56,324	53,820	
	中津川	113,681	222,834	391,065	358,292	388,724	112,095	221,285	390,089	357,333	368,377	
	落合川		35,261	83,189	56,921	51,615		37,487	89,908	60,580	51,609	
	坂下	71,494	120,187	132,524	116,143	135,613	68,990	119,261	130,454	115,296	134,832	
	本多線	小泉				19,786	19,500				17,468	19,135
		姥				14,497	10,949				14,058	9,872
東野						28,263					27,981	
向木						30,095					28,677	
明知線	岩村					73,425					76,744	
	遠山					38,010					33,147	
	明知					44,217					40,813	
	中津町			86,804	66,224	51,105			84,819	58,175	38,542	
北濃那岐道	恵那峡口				7,052	5,630				10,018	5,066	
	山之田川				6,157	5,340				8,519	8,127	
	苗木			25,657	22,439	16,290			27,794	22,985	15,203	
	上苗木				4,036	2,097				4,449	2,980	
	並松			29,712	19,040	10,815			30,904	19,808	9,263	
	美濃福岡			26,808	17,221	9,936			25,881	16,823	9,993	
	美濃下野			25,610	14,613	9,979			26,236	16,945	10,050	
	田瀬			13,349	9,476	6,193			13,258	8,472	3,056	
	福岡橋				4,076	1,311				3,773	1,718	
	下付知			42,775	22,787	12,709			41,823	23,296	10,846	
	東濃鉄道 (後の東奥鉄道)	新多治見		53,230	78,099				44,885	70,666		
		小泉		8,192	9,763				7,864	9,241		
		根本		3,731	2,188				5,770	6,518		
大藪口			7,373	6,190				7,318	6,429			
駄知鉄道	姥		7,685	9,272				6,859	8,946			
	土岐津				32,853	30,465				33,322	30,466	
	新土岐津				112,962	49	195		109,442	406	517	
	神明口				8,846	8,380				8,432	8,548	
	土岐口			15,997	13,905	12,144			15,808	13,345	12,639	
	下石			81,485	68,581	57,793			82,797	68,267	57,176	
	山神			3,890	3,065	3,549			3,899	3,092	3,697	
	駄知			46,505	35,795	48,973			48,488	36,029	50,424	
	小川町					683					501	
	東駄知			8,978	5,670	9,119			9,383	5,893	7,999	
	笠原鉄道	新多治見				24,860	15,272			24,385	11,836	
本多治見					27,925	17,323			27,655	19,756		
市之倉口					5,906	4,457			4,973	4,024		
瀬島					21,531	14,370			19,472	11,556		
笠原					37,614	32,564			41,348	26,230		
坂川鉄道	新坂下				3,999	5,354			3,932	5,676		
	福尚堂				193	132			355	395		
	上大門				248	188			299	195		
	森平				2,860	3,791			2,245	2,684		
	奥尾				2,532	3,083			3,021	3,598		
	丸野											
賢老鉄道	掛壁		85,505	121,331	113,018	101,162		85,580	122,381	113,142	101,274	
	美濃本郷		9,269	30,515	36,298	30,869		8,104	29,757	36,066	30,901	
	池野	62,588	69,905	88,490	100,159	79,034	62,282	72,502	90,626	102,107	79,727	
	広神戸	39,344	65,076	93,117	98,592	83,322	40,443	65,351	93,238	98,199	82,577	
	東赤坂	21,451	29,638	45,104	46,286	32,271	22,885	34,726	52,012	50,491	31,474	
	河間											
	笠											
	大垣	113,337	203,257	304,038	484,301	316,095	109,213	189,249	291,241	481,050	312,708	
	西大垣	42,540	76,281	108,622	111,415	101,155	43,753	75,794	108,977	107,866	96,327	
	美濃岡村										18,719	
	友江	19,180	23,116	37,397	35,852	27,319	18,428	22,801	36,723	35,907	26,824	
	馬江	38,545	68,895	82,122	91,294	70,347	38,754	67,702	83,055	91,954	69,902	
	美濃高田	46,698	88,886	113,657	139,887	123,118	47,221	89,794	116,391	140,177	123,820	
	賢老	52,797	96,845	107,826	77,268	82,505	49,520	95,856	101,693	77,226	79,798	
	美濃津波		17,133	21,916	23,367	20,158		17,815	22,136	23,181	19,794	
	駒野		48,361	67,488	48,409	36,156		47,911	69,105	50,024	37,915	
	美濃山崎		23,062	25,454	20,626	9,808		23,131	25,260	21,366	9,755	
石津		21,170	30,142	35,341	47,428		21,684	29,568	34,890	47,579		
谷汲鉄道	美濃松山				10,899	9,393				10,401	8,927	
	麻野				31,408					20,940		
	福高				4,711					4,015		
	東地				5,438					5,031		
	北野畑				1,572					172		
	長原				5,984					6,230		
谷汲				24,862					29,211			

(出所) 『岐阜県統計書』(各年版)、より筆者作成。
 (注1) 東濃鉄道の新多治見駅は、1926年9月に国鉄買収にともない、国鉄多治見駅に併合された。
 (注2) 東濃鉄道の小泉駅の1930年以降の乗降客数は、国鉄買収のため、国鉄本多線の小泉駅を参照された。
 (注3) 東濃鉄道の堤野駅の1930年以降の乗降客数は、国鉄買収のため、国鉄大多線の堤野駅を参照された。
 (注4) 東濃鉄道の根本駅と大藪口駅は国鉄買収にともない1926年9月に廃止された。
 (注5) 賢老鉄道は、1935年に伊勢電気鉄道に社名変更。
 (注6) 1935年の北濃那岐道の美濃福岡はみの福間、美濃下野はみの下野に駅名変更。
 (注7) 谷汲鉄道の1935年は駅別データがなし。
 (注8) 岩村陸奥鉄道と東濃国鉄賢老は駅別のデータがなかったため本表での記載を省略した。

加が見られたが、25～30年を境にして、乗降客数が以後に増加した駅と、逆に減少した駅が見られた。減少した駅は、中央線釜戸～坂下間、北恵那鉄道、駄知鉄道、養老鉄道の友江、養老、駒野、美濃山崎である。すなわち、戦前期における北恵那鉄道の乗車人員の低水準での推移は、東濃地域の北・東部と、西濃地域の南部に位置する鉄道に共通した現象であったと言える。

したがって、今後の課題としては、すべての鉄道について乗車人員の推移が明らかとなれば、地域別や国鉄・私鉄による相違が北恵那鉄道の場合と比較して検討することができる。北恵那鉄道は総延長22.1kmの短距離のローカル鉄道である。こうしたローカル鉄道の乗車人員の特色もまた注意しなければならない。

おわりに

本稿は、交通の変遷をつうじて、当該地域経済の趨勢との関わりを長期的に分析すべく、その一断章として、まずは1881～2007年という約120年間の鉄道の動向と人口推移を見た。本稿においては、両者の関連を的確に指摘するまでは至らず、各指標からの事実確認と研究展望を示すにとどまる。事実確認については本文のなかで述べてきたので、ここではその繰り返しを避け、研究展望について、理論的な枠組みを示しておきたい。

かつて高度成長期の路面電車廃止論議を検討した拙稿⁽¹²⁾では、道路上に鉄道（路面電車）と自動車が存在したとき、鉄道を廃し、自動車が優先されたが、なぜ鉄道優先という考えはなかったのかという疑問点を提示した。分析の結果、モータリゼーション化の進展という流れ、各国の情勢、さらには、とくに地方都市の場合、首都圏の動向に影響され、路面電車は時代遅れという世論の高まりとともにやがて廃止へと至る過程を指摘した。すなわち、政府はより長期的な視点にたった判断をする立場にあったにもかかわらず、場当たりの現状問題の回避という姿勢をとったため鉄道は廃されたのであった。鉄道を廃することで、高齢化社会の進展にともなう高齢者、すなわち交通弱者の増加にどのように対処するか。自動車を優先したことともなう、自動車の社会的費用の増加にどのように対処するか⁽¹³⁾。このような長期的視点にたった問題の解決がおこなわれていれば、鉄道優先という異なった状況もあったに違いない。

市場での解決が不十分な場合、あるいは限界がある場合、政府にはそれを補完する役割が求められる。逆に市場によってほぼ解決される場合、政府の介入は少なくなる。一般に市場と政府はこのような立場において理解される⁽¹⁴⁾。しかしながら、市場か、政府か、といった方法によって問題は的確に処理されるのであろうか。市場の欠陥ないしは限界は、政府の介入によって補うことができるのか⁽¹⁵⁾。少なくとも、拙稿の内容からは市場と政府の明確な線引きはできない。

ところで、ゴーイング・コンサーン（going concern：継続的企業体）のために企業は、とりまくさまざまな環境の変化に対応しなければならない。したがって、利害を持つステークホルダー（stake holder：利害関係者）に配慮するか、ないしは良好なステークホルダー間の関係を構築しなければ、環境変化への対応の意思決定が的確におこなえないことになる。

地方公共交通の持続可能性を考察する場合、はじめにの箇所で述べたように、地域経済の動向や他の交通機関との競合・補完の関係が影響することは間違いないが、明治期の鉄道建設には地元住民の誘致運動や、場合によっては出資がおこなわれたことから、地域社会との関係を決して無視することはできない。そして、上記に示した政府の存在もある。

以上のような理論的枠組みでもって、企業行動に影響するステークホルダーの存在を把握し、ステークホルダー間の関係を整理した上で、地方公共交通の歴史を描き、将来のサステナブル・シティのための交通に関わる問題の所在をつきとめていくという作業を今後はすすめていくことになる。

〈注〉

- (1) サステナブル・シティについては、改正中心市街地活性化法（正式には「中心市街地の活性化に関する法律」、2006年8月22日施行）におけるコンパクトシティの形成という概念に重点をおいた。そこでは、地域コミュニティを再生させ住みやすい街づくりのため、公共交通をどのように位置づけるかが一つのポイントとなっているのが特徴である。
- (2) 老川慶喜『近代日本の社会と交通 第3巻 近代日本の鉄道構想』日本経済評論社、2008年。
- (3) 鉄道院編『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』鉄道院、1916年。（商品流通史研究会編『近代日本商品流通史資料 第12巻』日本経済評論社、1979年、に所収。）
- (4) 松下孝昭『近代日本の社会と交通 第10巻 鉄道建設と地方政治』日本経済評論社、2005年。
- (5) ワトキンス・レポート45周年記念委員会編『ワトキンス調査団 名古屋・神戸高速道路調査報告書』勁草書房、2001年。
- (6) 田中角栄『日本列島改造論』日刊工業新聞社、1972年。
- (7) 老川慶喜『産業革命期の地域交通と輸送』日本経済評論社、1992年、第1章・第3節。梶本元信『南ウェールズ交通史研究』日本経済評論社、2000年。
- (8) ただし、1881年と1907年の掲載、ならびに第二次大戦期の欠落については、史料上の制約による。
- (9) 「いざなぎ越え」の景気は2008年に終焉したと発表されているが、統計データの最新のものが2007年であるため、ここではそのデータを用いた。
- (10) 山口村は1958年10月以降、長野県木曾郡に属する。
- (11) 北恵那鉄道については別稿にて検討し、投稿の予定である。
- (12) 関谷次博「地域の社会資本整備—高度成長期における路面電車廃止論議をめぐって—」、『研究紀要』（中京学院大学）第14巻1号2号合併号、2007年。
- (13) 宇沢弘文『自動車の社会的費用』岩波書店、1974年。
- (14) 市場の非効率性と政府の役割に関する理論については、さしあたり、N・グレゴリー・マンキュー（足立英之ほか訳）『マンキュー経済学Ⅰ ミクロ編（第2版）』東洋経済新報社、2005年、第10章、などを参照されたい。
- (15) 政府の役割に対する評価については、経営史の分野において、古くから通商産業政策を中心に議論されてきた。ここではその概説として、清成忠男「通商産業政策と企業—政策の推移とパフォーマンス—」、中川敬一郎・森川英正・由井常彦編『近代日本経営史の基礎知識〔増補版〕』有斐閣、1979年、366～367頁、を参照されたい。