

## 第2章 岐阜県近代化遺産（建造物等）の概要

### 第1節 岐阜県の近代

名古屋大学教育学部  
佐々木 享

岐阜県の近代史の概略を、この時代が別項にのべる近代化遺産の創出過程であることを念頭におきながら、産業史を中心にのべる。「近代化遺産」とは何をさすかについては議論が始まったばかりであり、ここでは本調査の趣旨にそって、明治以降に構築され、地域の近代化に寄与した建造物等をさすこととする。

明治維新を迎えた時期の今日の岐阜県にふくまれる地域の領主支配の形態は、複雑であった。四囲から隔絶していた北半の飛騨一國は、すべて幕領であった。これに対して南半の美濃は、総石高65万石のうちには約18万石の幕領、75家に及ぶ旗本領、9つの小藩、美濃以外の地を本領とする国外藩が支配していた。ことに名古屋藩は美濃を本領する最大の大垣藩の10万石を超える12万石を領有していた（『岐阜県史』）。維新时期に入ると美濃、飛騨一國を管轄する笠松裁判所の時期を経て、慶応4年には美濃に笠松県、飛騨には飛騨県（のち高山県）が置かれた。しかし同年11月の全国的な府県の統廃合に際して、飛騨県は東隣の筑摩県に併合された。新政府は明治9年に再び府県の統廃合を実施し、ここに飛騨、美濃の兩國を一元的に管轄する岐阜県が成立した。

こうして成立した岐阜県は、峻険な山に囲まれた飛騨と、大きな河川の下流部に形成された肥沃な平野部が多い美濃という対照的な地勢をふくむことになった。周囲が7つの県に接するという特異な位置もさることながら、外洋から全く隔絶しており、山地が多く、平坦な地域も直ちに山塊に接するなど、地勢上の特質が県の近代化の形態を規定していることは覆うべくもない。早くから水力発電所が各地に構築されたこと、他方で、経済活動の動脈である鉄道が県域を縦断して富山県側に貫通するのに昭和9年までまたなければならなかったことなどは、この間の事情を如実に物語っている。また海に面していないことは、製鉄所、石油精製、石油化学工業などのいわゆる臨海工業地帯が成立し得ない条件となっている。

明治初年の岐阜県下の産業は、基本的には旧来の各郷村の多種多様な「名品」生産の域にとどまり、その

消費市場の規模も小さかった。こうしたなかで明治前期に次第に群を抜く商品生産として成立したのは、生糸、繭、茶、結城浅留織物、陶器、製紙（和紙）などであった。このうち繭は、すべて農家の小単位商品生産に終始した。製糸は、慶応年間から明治初年にかけて手挽きから坐繰へと急速に転換し、さらに筑摩県に編入されていた飛騨地域を先頭に、坐繰から洋式製糸法を基本とする器械製糸へと転換がすすんだ。製糸業は飛騨、美濃の平坦部ほとんど全域に発達し、その製品の大半は国内機業地に向けられたけれども、3割前後は横浜、神戸方面に輸出された。幕末の開港条約を契機として、山村の商品生産が海外市場と結びついていることを如実にしめした。美濃地域を中心に発達した製茶業は、自給的性格が強く、元来市場性に乏しく、有力な産業として発達するには至らなかった。

古くから東濃に発達した窯業は、県下の諸生産物中でこそ生糸、製茶におされていたとはいえ、全国的にみれば、その生産額は愛知、京都、佐賀等を凌駕して全国一を誇り、その産物は国内各地へ移出された。しかし、東濃の陶器は德利類、皿類等の日常用のいわゆる雑器が中心で、資本の集積もすすまず、小規模企業が多いこととあいまって、容易に近代的工業として成長するには至らなかった。

近代的大工業の発達が遅れるなかで、ひとり飛騨の神岡鉦山のみは、異色の近代的鉦山として発達した。岐阜県下では、多数の小規模鉦山が稼行していたが、美濃の陶土を別として、大部分の鉦山は明治期には鉦脈の枯渇とともに急速に衰退した。群小鉦業権者が集中していた神岡地域には明治初年に中央資本である三井組が進出し、鉦区を買収・集積するとともに、三井物産が入手した鉦区をも統合して、近代的な採鉦、精錬を行う一大金属鉦山が建設された。こうして神岡鉦山は、明治、大正、昭和を通して銅鉦山やがて亜鉛鉦山として発展したが、戦後、昭和40年代以降になると鉦脈の枯渇に伴って縮小の一途を余儀なくされて今日に至っている。神岡鉦山が開発した発電所等が近代化遺産として残されていることは後に見る如くである。

しかし、他県の大規模鉱山にくらべると残された近代化遺産は意外に少ない。なお、県北に位置する神岡鉱山（ひいては神岡町＝旧船津町）の交通の便宜は、今日なお富山県側と結びついている。

若干の特色ある産業がみられたとはいえ、岐阜県もまた、農業県として発展した。その岐阜県ことに美濃地域の農業の発展を規制し、色濃く特色づけたのは、木曾川、長良川、揖斐川のいわゆる三大河川の存在とその治水事業であった。水源たる中部山岳地帯に降水量が比較的多く、それが急速にこれら三河川を流下して伊勢湾に注ぐのに対し、流域一帯が低平で海拔が低いという地形的条件が、古来、美濃地方にしばしば大洪水の災害を招いてきた。この災害を防ぎ、いくらかでも軽減するために、地域住民一致して集落の周囲に堤防を築く幾多の輪中と称する特異な水防自治組織が成立した。しかし、輪中のような小規模な対策では抗すべくもなく、下流域を水没させる大規模な洪水は、明治初年以來ほとんど2年に一度の割合でこの地域を襲ったといわれる。県当局もこれに無策だったわけではなく、築堤を基本とした水防工事費は、しばしば県の財政支出の8割に及んだ。

この三大河川を統御する水防工事は、結局、オランダ人技師ヨハネス・イ・デレーケの指導を受けて内務省管轄工事としてすすめられた。それは、下流で合流していた三川を分流するという大工事で、土地収用に難渋したり、工事の途中で濃尾大地震の災害があったりする難関を乗り越えて、明治33年にはひとまず竣工した。防砂堤などこの工事に伴う諸施設はもちろんのこと、この分流堤防は、恐らく他に類例をみない大規模な近代化遺産として今日に遺されている。三川分流工事ですべてが解決したわけではなく、下流域はその後もしばしば洪水に見舞われた。このためその後も、上流の築堤工事、多くの支流の改修、築堤工事が続けられた。こうして、河川の水防工事は岐阜県の近代史の最も重要な特徴の一つとなっている。

平成7年1月17日に発生した兵庫県南部地震の規模がマグニチュード7.2といわれ、死者5,500余人にのぼる多大の犠牲をだしたことは記憶に新しい。地震国といわれる日本では、精密な測定が行われるようになった近代に限っても、マグニチュード7前後の地震は他に数例知られている。その中でも、明治24年10月28日に発生した濃尾地震は、マグニチュード8.4という飛び抜けて大規模な地震で、死者4,984人、負傷者1万3000

余人に達した。兵庫県南部地震に比して死者がやや少なかったのは、神戸ほどには人口稠密でなく、コンクリート建築がまだ少なかったからに過ぎず、当時の岐阜市、厚見郡、各務郡、方県郡、羽栗郡、中島郡、海西郡、安八郡、本巢郡、席田郡などで100%またはそれに近い民家が損壊したことで、その被害の大きさがわかる。こうして、震源地（本巢郡根尾村）を中心とした岐阜市周辺地域では、震災からたち直る過程こそが近代化の過程であったといっても過言ではなかった。

県下には山林地帯も多く、したがって林業もある程度は発達したけれども、近代産業として顕著な業績をみることはできない。これに対して、急峻な山岳地帯が多く、水量豊富な河川に恵まれていることは、下流域に大規模な水害をもたらしてきたこととは対照的に、上流域に別項でみるような多数のダムや水力発電施設を発達させた。このこともまた、岐阜県の近代史、近代産業の最も重要な特色の一つとなっている。

発電電・配電の技術は19世紀に開発されたが、その伝播の速度は速く、早くも明治27年には水力発電による岐阜電燈株式会社が開業した。これにきびずを接するように、明治31年には郡上郡八幡町に長良川水系の吉田川に発電所ももつ八幡水力電気合資会社が開業した。世紀転換期に高電圧による長距離発電の技術が開発されると、県下の各水系にあいついで水力発電所が創設された。そのうちの少なからぬものが、別項にのべるように、近代化遺産とよぶべきものを今日に遺している。また河川の多いことが橋梁の多いことにつながっている。水力発電に関連した岐阜県のもう一つの特色は、地元資本の集積が充分でないため、発電量が豊富であるにもかかわらず、電燈を別とするとそれを消費すべき近代的大工業の発達に見るべきものがなかったことであろうか。

県下の鉄道網は、東海道線の工事から始まり、明治22年には大工事の一つであった木曾川架橋を終えて早くも新橋・神戸間が全通した。他方中央西線は名古屋から漸次北上して工事がすすめられ、明治41年には県内全線が開通した。こうして日本資本主義の大動脈はいち早く完成したけれども、県下各地を結ぶ交通網の整備はこれより遅く、物資の集散は長らく三川の船運にたよらなくてはならなかった。県下初の民間鉄道は明治36年に設立された岩村電気鉄道であり、明治42年開業の美濃電気鉄道がこれについだ。

交通網の整備とあいまって、明治末年になると、県

下でも中津川町における中央製紙の開業（明治41年）、岐阜市を中心とした美濃電気鉄道の開業（明治44年）などようやく大規模な企業がみられるようになった。さらに大正期に入ると、日本毛織岐阜工場、大日本紡績大垣工場、同岐阜工場、後藤毛織岐阜工場、中央毛織紡績大垣工場など、職工数千名以上を擁する大規模工場の設立があいついだ。しかしこれは地元織物業等の発展の結果ではなく、県外資本の参入が大部分であった。しかもこれらの企業は、昭和恐慌で脱落したり、脱落しなかったものの戦時統制経済のもとで転・休業を余儀なくされたものが多く、その上、多くは大戦末期の空襲に被災したため、この方面に見るべき産業遺産は見当たらない。

岐阜県の近代化遺産を考える場合、濃尾地震、三大河川をはじめとする洪水と並んで、第二次世界大戦による空襲の災禍に関する記述を逸することはできない。岐阜県下に対する空襲は大戦末期の昭和20年3月に始まり、各務原に飛行場、飛行場に隣接して川崎航空機の工場があったことに加え、重工業が立地する名古屋市に近接していたこともあって、その空襲回数はおびただしい数にのぼった。とりわけ、7月7日の空襲では岐阜市全市街地の7割が被災し、「濃尾地震以来、市民の嘗々たる努力により建設された京都岐阜の50有余年の歴史は、一夜にして灰燼に帰した」（『岐阜県史』）。続いて7月28日夜には、県下第2の都市大垣市が大規模な空襲に見舞われ、市内の大半が全くの廃墟と化した。こうした本格的空襲に先立って市街地で実施された建物疎開＝強制撤去とあいまって、通常の府県なら市街地に存続したであろう近代化遺産の大半は失われてしまった。

軍事関係に注目してみると、本県では明治41年に稲葉郡北長森村に第三師団歩兵第六十八聯隊が、明治44年に恵那郡坂本村に坂本陸軍演習場が、また大正2年には不破郡玉村に陸軍兵器廠玉廠が開設されている。第一次大戦期に航空機の発達が目撃され、本県では大正6年に陸軍の各務原飛行場が開設された。後に各務原飛行場に隣接して川崎航空機工業岐阜工場などの大規模な工場も設けられたが、第二次大戦末期の度重なる空襲の標的として被災したため、飛行場は今日に残されているものの、遺産というべきものは見られないとされている。

岐阜県の戦後史は、農業地域では農地改革から、都会地では戦災復興から始まった。敗戦直後に実施され

た農地改革の結果、昭和16年現在の全耕地の34%、その年の小作地の77%が耕作農民に売り渡されたといわれる。こうして以後の農業経営は自作農を基盤とすることになった。この農業分野では、昭和30年代後半から始まった農村人口の流出への対応策と機械工業の進展とがあいまって、動力耕耘機・農用トラクターをはじめとする機械化が急速に進展した。林業の分野においても、戦中・戦後の過伐対策と治山・治水の観点から造林事業が振興された。すなわち、国有林を先頭に林道開設事業が促進され、他方、木材需要の拡大に対応する林業の機械化が進展した。

第二次大戦中には繊維産業のかなりの部分が軍需資材の工場に転換したため、昭和初期には県内工業生産の8割を占めた紡績工業は昭和17年には4割弱に低下し、くわえて空襲に被災して敗戦を迎えた。戦争で疲弊した県下の工業生産も全国の傾向と同じく朝鮮戦争を契機として復活し、昭和35年以降にはその成長のテンポを早めた。紡績業をはじめとする繊維産業の復活、伸長は著しく、たんに戦前を継承したにとどまらず、昭和28年には生産設備、生産高ともに戦前水準をこえるに至った。本県産業の特色の一つである窯業部門も順調に伸び、ことにタイル生産などでは技術革新が著しい。他方、昭和31年に始まる工場誘致が奏功し、一般機械、輸送機、精密機械などの機械工業部門の成長が著しいことも、戦後の重要な特色となっている。また従来からの刃物にとどまらず、生産高全国一を誇る水栓製造のような特色ある部門も生まれている。

河川の洪水が多く、その規模の大きいことは戦後においても変わらず、ことに昭和34年の伊勢湾台風は美濃地域にも近代史上最大の被害をもたらした。度重なる災害に対する復旧工事が大規模になっただけでなく、農業基盤整備の一環として輪中の埋立工事も行われ、輪中地域の特色であった堀田も昭和40年代には姿を消した。産業発展の基盤整備のため道路網も拡張整備され、橋梁も一新された。

投資が投資を呼ぶといわれた昭和30年代後半に始まる経済の高度成長期をとおして、県下産業界も全く様相を一新した。戦後もすでに50年を閲しており、戦後初期に活動してきた施設や機器類には、近代化へ貢献した使命を終え、遺産、遺物と呼ぶべきものとなっているものも少なくない。