



Data 旧八百津発電所資料館
 加茂郡八百津町八百津1770-1
 開館時間：9:00～16:00(入場は15:30まで)
 休館日：月曜日(祝日の場合は翌日)、年末年始
 入館料：一般300円・小中学生100円
 TEL.0574-43-3687

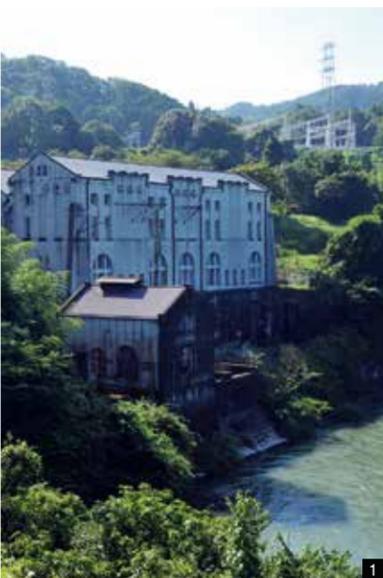
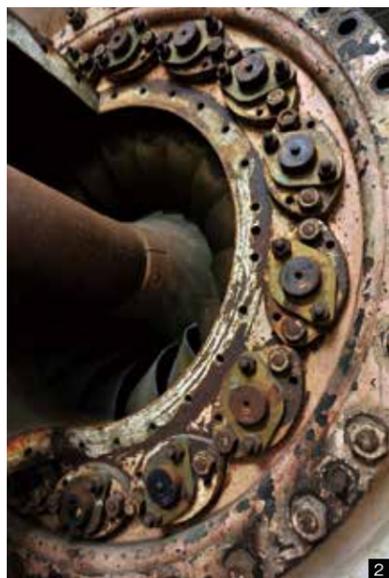
よって30cmに留まる。ジレンマを抱えた工事は、事故で人命が失われ、費用が膨張。「名古屋電力」は「名古屋電灯」に吸収合併されるに至った。困難を乗り越え、着工から4年後、発電棟と送電棟からなるモダンな建物が完成した。日本初の国産鉄塔で名古屋まで約43kmを最高電圧66kVで送電。人々の生活を潤した。発電所の存在は、すべてがプラスチックではなかった。対岸には古くから続く木曾木材の流運の拠点があった。発電所は洪水を鑑みて川より約7m高い位置に造られたが、それが原因で発電に使った水が激流となって対岸へ届き、流運を妨げたのだ。折しも愛知県の紡績工場の好況により、電力供給の増加が乞われた。名古屋電灯の一人の技術者が立ち上がる。約7mの高差を発電に使えないだろう。放水口から出た水を再利用

用し、出力増強も、激流防止も叶えよう。水車は身近な国産を改良して左右に4基連結する奇策を取る。大正6年、西側に出力1200kWの小型発電所が誕生。それは既存の技術を英知で高める、日本人らしい問題解決の術だった。欧米の背中を追ってきた日本にとって、自立への「原石」とも言える功績であり、水力発電技術の向上に大いに貢献した。

昭和に入り、丸山発電所新丸山発電所が建設されると、昭和49年、旧八百津発電所は静かに役目を終える。荒々しい水音、水車や発電機の機械音。「湿気もあるし、夏は30度以上、冬は数度でしよ、働く人は大変だったと思うよ」。その躍動を想像する。日本を支えた人々の情熱と努力の証が、ここにあることを忘れてはならない。



6.木曾の山奥で伐採された木が流れ着き、発電所の対岸で筏に組み直された。伊勢神宮の式年遷宮で使われる御用材も運んだ。7.母船室にある変圧器 8.米国製の発電機を運ぶ様子。神戸港から鉄道で名古屋へ輸送され、人力で八百津町まで運ばれた。9.当時の様子を描いた絵。現在は撤去された水圧鉄管も描かれている



1.どこかひっそりと立つ発電所。木曾川の川幅は広く、流れはとても穏やかだ。イギリス積みのレンガ建造物で外装はモルタル、内装は漆喰が塗られている。配電室の床はレンガをアーチ状に積んだ防火床という珍しい構造。アーチ状の窓や扉はヨーロッパ建築の影響を受ける 2.時の経過を感じさせる水車。中央にプロペラが見える



3.4.5.大正6年に完成した放水口発電所。本館発電所の放水口から出た水を再利用して発電。新型水車開発能力のなかった時代に、既存の水車を連成して能力を高めた。本館とこの発電所は、親子のように寄り添って立つ ※放水口発電所は現在、立ち入りできません



知られざる物語に出逢う 産業遺産ツアー。

旧八百津発電所

欧米列国に肩を並べたい。その願いが込められた木曾川水系初の発電所

堂

々たる白亜の建物が、翠色の木曾川の脇に立つ。「旧八百津発電所」。入ると、微かにツンと鉄の錆びた匂いを感じる。軒高12mの広大な発電棟に、ずんぐりとした水車発電機3基が鎮座していた。

明治44年竣工。当時、水路式の水力発電所として全国3位の出力7500kWを誇った。欧米列国の産業技術力に追いつこうと、自国の振興に人々が情熱を燃やした明治時代。「名古屋電力」は街の電灯電力供給を目的に建設を計画した。約1kmの水路で上流から水を運び、約48m

重文

国指定重要文化財
近代化産業遺産



発電棟に並ぶ水車発電機。当初は米国製を導入したが、破裂事故の発生と出力増強のため、後に水車は電業社製、発電機は芝浦製作所製に変更。事故の原因解明調査が、日本の技術向上に役立った。4号機は現在も富山の足羽発電所で稼働している



かつて神岡鉄道が走行していた頃の写真。「路線から大トラス橋を眺める風景は本当にきれいですよ！あれこそ神岡の誇りです。いつかみなさんにも見てほしい」と田口さん。現在は封鎖されている「神岡鉱山前」駅のその先にある、未使用の廃線跡の活用プランも今後、市に提案をしていきたいと、その想いは熱い



レールマウンテンバイク Gattan Go!! の受付場所「旧奥飛騨温泉口」駅。平成12年秋には、第11回「日本鉄道賞」の「甞ったレール」特別賞にも輝いた



1,2. 鉱山最盛期に多くの鉱員でにぎわった「神岡鉱山前」駅がコースの折り返し地点。高台からは、今もなお鉄鋼業が営まれる様子を目にすることができる。また、ここでは地元農家が栽培するトマトやキュウリが味わえるサービスを夏休み限定で実施



往復約6kmを走る。「神岡鉱山前」の周辺には、輸入した鉱物のリサイクル業などを営む工業地帯が広がり、鉱山の町の文化を実感する。「レールや高架などは鉱山の町のシンボリックな存在。でも残したいものはまだあるんです」と田口さん。富山県付近にある大トラス橋の架かる風景や、民家が一つもない大自然の中

に続く道。それは「神岡鉱山前」よりもっと先。「県境に住む私たちにとって富山への道ってあつたかい思い出が詰まってて」。町とともに歴史を刻んできた神岡鉄道は、いつしか「故郷の風景」の一つに。廃線なんてなんのその、新たな物語はすでに走り出している。



写真提供：フナツフォトスタジオ
明治20年頃の写真。奈良時代に採掘が始まったとされる鉱山は、約130年間で採掘量7,500万トンにも達したといわれる。町には今もかつての鉱員住宅や集会所、共同浴場などが残る



旧神岡鉄道

鉱山の町とともに歩むレールの物語は町民の想いをのせて、どこまでも続く



Data 旧神岡鉄道 ※現在は廃線
路線：猪谷（富山市）— 旧奥飛騨温泉口（神岡町）
全長：19.9km

レールマウンテンバイク Gattan Go!!

路線：旧奥飛騨温泉口 — 旧神岡鉱山前
全長：2.9km (旧神岡鉱山前より先は現在閉鎖中)
受付場所：飛騨市神岡町東雲1327-2
期間：4月上旬～11月下旬
定休日：水曜日・12～3月下旬
料金：2人乗りハイブリッド車 2人で3,000円～
TEL.090-7020-5852 (予約優先制)
<http://rail-mtb.com/>



基本の全自動自転車「ハイブリッド車」のほか、木製トロッコやベンチシートセットなど、家族やグループで楽しめるように車両のラインアップも多い

廃線後に残された鉄路上を「ガットンゴトン」というレールとレールの継ぎ目の振動や音を感じながら走る、新感覚の乗り物。平成25年の利用者は2万6,249人、昨年は3万3,001人と、着実にファンを増やしている。途中には352mのトンネルと524mのトンネルがあり、暗闇の中を自転車のライトだけで駆け抜けるスリルが味わえる

富 山県境付近の飛騨市神岡町は「神岡鉱山」として知られ、昭和30年頃の最盛期には「東洋一の鉱山」として栄えた。そんな鉱山の町とともに在るレールの物語は、まさに波乱万丈。

採掘は奈良時代に始まったと言われるが、活況を帯びたのは産業が発展した明治中期。鉱物輸送量も増加し、大正9年、富山県と神岡町を結ぶ専用の「馬車軌道」が開通。これが神岡鉄道の前身となる。

その後、生活物資輸送用に一般営業を開始。更なる効率化のためガソリン機関車が導入され「神岡軌道」に改まった。全町民の夢、国鉄の開通は昭和41年。並行して走る神岡軌道は翌年、その歴史に幕を下ろす。鉱石の加工物や生活物資の輸送は国鉄「神岡線」が担うようになった。

町民の喜びも長くは続かず、昭和55年、国鉄再建法で神岡線も廃止対象に。住民の懇願もあり昭和59年、第3セクター「神岡鉄道」が営業を継受。そしてついに、平成13年に鉱山の資源枯渇で採掘が休止。国道も整備されると、鉱山物の輸送はトラックに替わり、平成18年、神岡鉄道は廃線の時を迎えた。

「でもみんなとつくづくに覚悟してたんですよ」と朗らかに話す「神岡町づくりネットワーク」の田口由加子さん。廃線の2年前、動いた男たちの存在があった。町のシンボルである神岡鉄道の存続を願

い、駅の清掃や企画列車の運行など、約30年にわたり無償で鉄道を支え続けた「神岡鉄道協力会」のメンバーたち。廃線にせざるを得ない鉄道を、なんとかそのままの形で残したいと奮起。リーダーの山口正一さんがサイパンで体験したマウンテンバイクのツアー。みんなこれだと思つた。地元の鉄工所と協力し、専用のメタルフレームに固定してレールの上を自転車で行する「レールマウンテンバイク」を考案。廃線の翌年には一般客を乗せた試験運行にまで漕ぎつけ、運営は飛騨市観光協会が町おこしの一事業として引き受けた。平成23年には集客も安定し、町の交流人口拡大をめざす神岡町づくりネットワークにその想いが託された。

青空の下、ガットンゴトンと響く走行音。まさに風を切るような爽快感。国鉄時代の終点駅「奥飛騨温泉口」から、多くの鉱員が乗降したであろう「神岡鉱山前」間の



美濃市街地の北部、かつて船着き場のあった小倉山の麓に建設された。滔々と長良川が流れる風景に、ゆるやかに湾曲する赤い吊り橋が映える。桁部分は交差した鋼材の上に丸太を渡し、その上に平板を固定。風が吹いてもびくともしない強靱な造りで、昭和40年代までは荷馬車や自動車も走っていた。現在は保全のため、同時に橋を渡るのは20人までとしている

この橋は東海道線において、当時最も高度な技術を駆使して建設されたといわれる。柱と上部材が一体となったプレート状の出入口、X字形に連なる錬鉄製の斜材を固定する巨大なピン。これらは明治時代に一世を風靡した英国式トラス橋の特徴だ。その頃、日本では橋梁技術が発達しておらず、イギリスに製作を委託。通常約30mの支間長は倍の約60mで特別に設計され、全長320mを超える当時最大級の橋が実現した。その後すぐに米国式トラス橋が主流となったこともあり、明治初期の英国建築様式を有する鉄橋は今では極めて珍しいとされる。

「建設時は蒸気機関車のすす汚れが目立たない、鶯色だったようです」と橋梁の維持に努める大垣市役所道路課の辻紳一さん。昭和63年に塗り替えられ、現在は黄白色に。明治41年、複線化に伴い廃止され、道路橋として転用。今日では自転車・歩行者専用道として近隣住民に利用されている。鉄橋の上からは、悠々と流れる揖斐川や遮るものがない広い空、町を囲む連山の明媚な景色が望める。同じ時代に架けられた橋たちがその役目を終え、移築されていく中、旧揖斐川橋梁は約130年間、建設時と変わらない場所に現存する稀有な存在だ。「後世に残すべき遺産として長く使われてほしい」と辻さんは、補修に向けて調査を進めている。わずか数m下流に架かる現役の鉄道橋の傍らで、これからもその歴史を静かに重ねていく。



1.木製の床板は腐食を防ぐため、数年ごとに張り替えている 2.3.重厚感のある主塔から伸びるケーブル。右岸側はコンクリート構造物で地面に固定、左岸側は小倉山の岩盤に碇着

旧揖斐川橋梁

明治初期の建築美を残す
県内最古の鉄道橋

明

治維新の翌年に決定した官営鉄道の建設。鉄道の急速な発展とともに次々と鉄橋が造られる中、明治19年、東海道線開通を機に誕生したのがこの「旧揖斐川橋梁」だ。

この橋は東海道線において、当時最も高度な技術を駆使して建設されたといわれる。柱と上部材が一体となったプレート状の出入口、X字形に連なる錬鉄製の斜材を固定する巨大なピン。これらは明治時代に一世を風靡した英国式トラス橋の特徴だ。その頃、日本では橋梁技術が発達しておらず、イギリスに製作を委託。通常約30mの支間長は倍の約60mで特別に設計され、全長320mを超える当時最大級の橋が実現した。その後すぐに米国式トラス橋が主流となったこともあり、明治初期の英国建築様式を有する鉄橋は今では極めて珍しいとされる。



Data 旧揖斐川橋梁
竣工：明治19年
所在地：大垣市新開町～安八郡安八町西結
橋長：325.1m
TEL. 0584-81-4111 (大垣市役所)



1.X字形の斜材越しに見える景色は思わず立ち止まりたくなるほど美しい。また、上流に架かる樽見鉄道の「揖斐川橋梁」は、明治33年製造のアメリカ製トラス橋を転用。違いを見比べるのも面白い。2.橋のたもとに設置されたプレートには、製造会社「パテント・シャフト&アクスルトゥリー」の名と製作年が記されている

重文

国指定重要文化財

美濃橋

美濃和紙の町の製紙産業を支えた
日本最古の近代吊り橋

青

く澄んだ長良川と緑豊かな山並み。美濃市の美しい河川風景の中に架かる「美濃橋」は、日本に現存する最古の近代吊り橋だ。

清らかな川や豊富な地下水に恵まれたこの地は、水が命と言われる和紙づくりで発展してきた。美濃和紙の主要な生産地である「牧谷」と、紙問屋が軒を連ねた「上知」の間には川幅の広い長良川が流れ、渡し船が唯一の交通路だった。しかし、増水や悪天候によって川止めとなることも多く、そのたびに物流が遮断。明治に入り、美濃和紙の需要が増大すると架橋を求める声が大きくなった。申請が認められ完成したのは大正5年。竣工式には多くの住民が駆けつけ、開通を歓迎していた。

「修繕に向けて専門家に調査を依頼しましたが、今でも十分な強度があるそうです」と美濃市教育委員会市史編纂室長の高木宏和さん。足元の床板以外は、建設当初のまま。その材料や設計からも、耐久性を意識した当時の高い技術を見て取ることができる。同時期、周辺に架けられた他の吊り橋は耐久不足などの理由からいずれも撤去されたのに対し、美濃橋は現在も歩行者用として活躍している。日々、学生が橋を渡って通学し、夏には川遊びを楽しむ人々ににぎわう。かつて住民の生活を支えた橋は、今も美濃の暮らしにあるべき風景として皆に親しまれている。



1.木製の床板は腐食を防ぐため、数年ごとに張り替えている 2.3.重厚感のある主塔から伸びるケーブル。右岸側はコンクリート構造物で地面に固定、左岸側は小倉山の岩盤に碇着

重文

国指定重要文化財



平面的で武骨な印象の橋脚。橋の構造は格子形に斜材が続くダブルワーレントラス。鉄材には19～20世紀に主流だった錬鉄が用いられている。すぐ隣に架かる東海道本線の橋梁と比べると、旧揖斐川橋梁の高さは鉄道が走っていたとは思えないほど低い



4. ボランティアガイドの橋本美也子さん。長らく中学校の教壇に立ち、定年退職後にボランティアに参加。ガイド歴は15年というベテランだ。品格のある言葉遣いが現役時代を彷彿させる 5. 橋本さんが保管していた明智町誌のファイル。明知鉄道開通を祝う人々の様子と、明治41年に日本で初めて開業した町営発電所の写真が載っている

6. 「日本大正村資料館」に残る滑車式エレベーターの跡 7. 蒔蔵として造られた百畳敷3階（一部4階）建ての土蔵は、繭の品質を保つため壁が厚い 8. 蔵の側面にある濃明銀行のシンボルマークは「日」と「月」、つまり明智町の「明」をデザインしたもの 9.10.11. 資料館には、糸織の道具や製糸工場で働く女工の写真のほか、明智町から輸出されていた生糸なども展示されている。舞妓をモチーフとしたラベルが印象的だ



明治39年から昭和32年まで、明智町役場として使用され、町の変遷を見届けてきた木造二階建ての洋館。平成11年に文化庁の登録有形文化財に指定された。現在は「日本大正村役場」として一般に公開されている。入り口の看板には「本日は大正百四年八月三十一日」と書かれていた



担保として預かった蚕の繭を保管していた「蒔蔵」。繭を運搬した滑車式エレベーターの一部も残る。「私どもの町でできた生糸は、どうやら糸の太さが一定にそろっていて品質が良かったそうなんです」。橋本さんがちょっと誇らしげに教えてくれた。

町民らの熱意が原動力となり始まった「日本大正村」。現在も実行委員会名簿には、約170人ものボランティアが名前を連ねる。年間160万人を超える観光客を迎えるのは、ここに住む人たちの温かい笑顔と心意気だ。

「私が子どもの頃には、こんな山間の田舎町に観光の方がいらっしやるなんて思いませんでしたのでね、大正村が始

まって、通りをたくさんの方が歩いていらっしやるのを見たときは、本当に嬉しかったです」。当時を思い返して目頭を押さえた橋本さんが、最近涙もろくて、と照れた。「ガイドとして自分のふるさと文化や歴史を語れることに喜びと誇りがあります。この町の先人たちがお金も知恵も汗も流されて活動された結果、大正村ができました。私はその、いばらの歴史」を、決して忘れてはいけないといつも肝に銘じています」。

産業がこの町に遺したものを、そして、人々の胸に刻まれた記憶。それは歴史となり、文化となつて、決して風化することなく受け継がれていく。



南北街道と交差する辺りの中馬街道は「うかれ横町」という粋な名が付いた。老舗料理旅館が始めたカフェ「アミ」は今も健在

日本大正村

製糸業の盛衰と住民主体の町おこしで、大正という、時代を留める町

明 知鉄道「明智駅」。改札を抜けると、そこはもう「日本大正村」だ。明治・大正時代のモダンな建築が数多く残る恵那市明智町。石畳と黒塀が続く「大正路地」をボランティアガイドの橋本美也子さんと歩く。「こちらは明治39年にできた明智町役場で、当時としては風情がある洋風の建物だったと思われませう」。

この山里の小さな農村が著しい産業発展を遂げたのは明治時代。先進的な機械製糸を導入し、製糸業が急速に発達した。最盛期は町内に中小32の製糸工場が創業し、多くの女工が飛騨や古川から、野麦峠ならぬ、舞台峠を越えてやってきたという。町は好景気に沸いた。だが、その活況は長くは続かなかった。蚕糸不況の弊りが徐々に見え始め、昭和初期には大恐慌を受けて全業者が撤退。瀟洒な大正建築やカフェが立ち並び華やいだ通りは、次第ににぎわいを失っていった。

再び、この町に大きな変革が起きたのは、昭和59年。明

智町は「日本大正村」の立村を宣言する。当時、明知鉄道の存廃問題や過疎への危機感を強めていた町民らが、起死回生に打って出た町おこし。古い建物や資料を保存・展示するだけでなく、住民たちのどかな暮らしも含め、町がまるごと大正という、時代を伝える「日本大正村」だと謳ったのだ。新聞で紹介されると、観光客が県内外から大型バスで続々と訪れる、一大ブームが巻き起こった。

多くの観光客が訪れる「日本大正村資料館」は、もとは初代町長を務めた橋本幸八郎氏が設立した濃明銀行が、



1. 明智町の先覚者であった故・橋本幸八郎氏宅の脇を通る「大正路地」。年貢米を納めていたという米蔵の黒塀が続く 2. 身投げした女工を供養するために祀られたという「糸曳き乙女地蔵」。手を合わせていく観光客も多い 3. 明治10年に竣工し、明治43年まで小学校として使われた校舎。その後は商工会の事務所などに使用されて構造が変わったが、元の校舎に改築され、平成7年に「絵画館」として生まれ変わった