



「北恵那鉄道」電力とモータリゼーションに揉まれた100年 | 産業遺産のM&A



岐阜県の南東部、中津川市や恵那市などがある東濃地方は、木曽川を利用した水力発電所やダム、木曽檜を運搬する鉄道が早くに建設され、関連の産業遺産が数多く残っている。たとえば恵那市と中津川市の境、恵那峡にある大井ダムは福沢諭吉の娘婿であり電力王と呼ばれた福澤桃介が開発した日本初の水力発電用高築堤ダムだ。

そして、2022年に100周年を迎えた北恵那交通株式会社も、福澤桃介が初代社長を務めた老舗の運送会社である。その北恵那交通は、かつて北恵那鉄道線、大井線など複数の鉄道路線を擁していた。

山間僻地を疾走した電車

電力王・福澤桃介が木曽川の電力開発に伴って北恵那鉄道という会社を設立したのは1922（大正11）年。同社の主要路線である北恵那鉄道線（略称：恵那電）は当時の国鉄中津川駅前にあった中津町駅と、付知町（下付知駅）を結んでいた。延長22.1km、13駅を約50分で結ぶ路線として敷設当初から電車を走らせた。

蒸気機関車が主流の大正時代にあって電力で走る恵那電は大きな注目を集めた。関西電力、中部電力、東邦ガス、名古屋鉄道、西日本鉄道、大同特殊鋼といった電力会社・鉄道・電気化学工業などの立ち上げに関わった福澤桃介の意気込みが感じられる。

恵那電の北の終着駅である下付知駅には広い貯木場があり、その先は旧加子母村（現中津川市加子母）の山林まで森林軌道が通っていた。恵那電はその木材運搬のほか、地元産の石材などの運搬にも携わった。もちろん、地元住民の通勤や通学の足としても活躍した。「見た目は都市部の市電のような姿ですが、後に貨車を引いていた」と、『北恵那交通株式会社設立100周年記念誌』には記されている。

鉄道会社からバス会社への転換

恵那電は1922年に開業しているが、現在の北恵那交通の前身である北恵那鉄道という鉄道路線は1924年に営業を始めた。ちょうど福澤桃介が大井ダムを完成させた年である。

創業から1970年代のモータリゼーションを迎えるまで鉄道一辺倒であったように思う向きもあるが、そうではない。

実は、北恵那鉄道はバス事業を相当早くから行っていた。開業7年後の1931年には中津町～下付知間で乗合バスの運行を始め、2年後の1933年には中津町～恵那峡間で、これも乗合バスの運行を始めている。早くから鉄道とバスの2本建てで東濃の交通網を整備し、やがて鉄道が通っていない他の地区にも乗合バスを通した。

大きな転機が訪れたのは1963年。北恵那鉄道は名古屋鉄道（名鉄）グループの傘下に入る。3500万円だった資本金を6000万円に増資。中間山間地に欠かせない足としての成長を企図したのであろう。

ところが1970年代にかけて、鉄道は衰退の一途をたどる。高度成長期を経て沿線は過疎化し、利用者

は急減した。木材輸送の主役も木流し、森林軌道、鉄道は影を潜め、トラックに取って代わった。北恵那鉄道としては、収益の減少に歯止めがからなくなっていた。

半世紀を経て、1978年に廃線

『北恵那交通株式会社 設立100周年記念誌』によると、旅客輸送のピークは1965年度の149万5375人。1958年度から1970年度までは年間100万人台を維持していた。1日3000人弱が昇降する山間の人気路線だった。

ところが1977年度は17万人台に急減した。貨物も同様の推移をたどり、ピークは1964年度の約13万9000トン。鉄道収入のピークも1967年度の約8000万円だったという。1960年代が北恵那鉄道の最盛期であり、70年代に入ると、旅客・貨物とも鉄道の役割は終わった。運転開始から50余年の歴史を経て、1978年に北恵那鉄道の廃線が決まった。

現在、北恵那鉄道は廃線から45年ほど経つが、廃線跡を探索する“廃線ファン”にとっては人気のマト。特に、木曽川を渡る県道6号線の玉蔵橋そばの木曽川橋梁は全長が134mあり、水面からの高さは15m、木曽の風雪に耐え往時の雄姿を見せ、廃線跡探索ファンには“奇跡の鉄橋”とも呼ばれている。

また山間にひっそりと屹立する上地橋梁は、石積みの美しい橋脚が間近に見られることで好事家垂涎の撮影スポットである。

石積みの橋脚も美しい上地橋梁

名鉄グループの傘下で

北恵那交通では名鉄グループに入った翌1964年に、奥恵那峡観光を事業とする木曽川遊船を設立した。ところが1968年には同社を恵那観光開発に譲渡した。

1954年には貸切バス事業に進出したり、1966年にはタクシー営業を開始したりと、鉄道とバスの二本建に加え、新事業への進出とともに事業の選択と集中を重ねてきた。そして1978年、北恵那鉄道の廃線とともに鉄道運送の業務を廃止し、1979年には北恵那交通に社名を変更した。2013年には長く続いたタクシー事業を東鉄タクシーに譲渡している。

本業は鉄道会社から撤退し、バス会社に転換したが、2000年代に入り、本社を置く中津川から撤退するバス会社が出てくるようになり、そのバス会社の路線を継承するなどした。その際には名鉄グループの傘下にあったため、同グループの濃飛乗合自動車や東濃鉄道の一部路線を受け継ぐなど、同グループ内の調整もあった。それは公共色の強い路線バス事業の継続と承継の難しさを示している。

文：菱田秀則（ライター）