

り出した。

佐久鉄道での経験を生かして、屋代から千曲川に沿って須坂まで、約二四キロの鉄道を敷くと、一九二二（大正11）年には蒸気機関車で運転をはじめた。この鉄道は須坂や屋代の人々に「河東鉄道」と呼ばれて親しまれた。

鉄道は須坂から中野へ、さらに木島平へと延ばされたが、人口の多い長野市と結びことが藤平の願いであった。そのためには千曲川に長い鉄橋をかけなければならないので、多くの資金が必要だった。そこで鉄道と道路が並行して通る村山鉄橋を、共同でかける願いを県庁に出して補助金を受けて一九二六（大正15）年に完成させた。

この年藤平は長野電鉄㈱をつくり、須坂と長野市内を結ぶ鉄道を合併して、次第に電車で切りかえた。一九二七（昭和2）年には、中野と湯田中まで開通させ、北信地方の大きな町や温泉地を結ぶ重要な鉄道となった。

### ●志賀高原の命名者

藤平は一九一四（大正3）年に友人の福沢

桃介もくけい、発電用の水をさがしに、北信の琵琶池を訪れたことがあり、周辺の山々や温泉のすばらしさを知っていた。そして、長野電鉄の乗客を増やすためには、



長野電鉄沿線・温泉名勝鳥瞰図 1935（昭和10）年（国際日本文化研究センター所蔵）  
この頃から「志賀高原」の名称を使っている。

温泉や高原に客を呼ぶことが大切だと考えるようになった。一九二一（大正10）年に大阪の阪急電鉄を大成した小林一三が、病気をなおすために湯田中温泉の湯本館もとくわんに泊っていた。慶應義塾時代の旧友だった二人は、高原を歩きながら新しい観光と交通について語り合った。

無償で借りて、観光地づくりをはじめた。

一九二九（昭和4）年にノルウェーのヘルゼットを招いてスキー場をつくり、秩父宮ちちのみのみやが菅山いかわやまに登山したことなどの宣伝につとめた。さらに上林から高原へ向かって新しい道を開き、丸池までバスを走らせたので、高原を訪れる人が増えた。藤平は生まれた村にちなみ、一帯の山や池を含めて「志賀高原」と名づけた。  
一九六〇（昭和35）年十月十一日、銀行・発電・電気鉄道・観光地づくりと、日本の産業の発展につくした藤平は病のために帰らない人となった。  
長野電鉄では、藤平の徳をいつまでもたたえるために、上林ホテルに胸像をたてた。

（小林 収）

#### 参考文献

- 長野電鉄㈱総務部『長野電鉄80年のあゆみ』長野電鉄
- 木内政太郎『佐久名流評林』佐久名流評林著作部
- 信濃毎日新聞社開発局出版部『長野県百科事典』信濃毎日新聞社
- 北佐久郡志編纂会『北佐久郡志』国書刊行会
- 肖像写真
- 『長野電鉄80年のあゆみ』（長野電鉄刊）より

藤平は湯田中温泉や上林温泉に、遊園地やプールの付いたホテルをつくった。さらに平穩村あいらひ（現山ノ内町）の和合会わがくわいが持っていた土地二〇〇万平方メートルを二〇年間

## 佐久の先人たち⑧

ふるさとを想い、  
志賀高原と命名した実業家

こう づ と う へ い  
神津藤平

(1871~1960年)



神津藤平は若い頃から薬用人参・牛馬の改良・発電・銀行と佐久の産業を発展させた。彼はさらに夢を広げ、河東鉄道、長野電鉄そして志賀高原の観光開発へと、事業ひと筋に88年の生涯を生きぬいた信念の先覚者である。

### ●多くの事業に挑む

神津藤平は一八七一（明治4）年に志賀村（現佐久市志賀）の神津清三郎の次男として生まれた。村の志仁<sup>じん</sup>学校と岩村田学校（郡立北佐久高等小学校）を卒業する。一九歳の時に東京三田<sup>みた</sup>の慶應義塾<sup>けいおうぎじゆく</sup>へ入学した。塾長の福沢諭吉<sup>ふくざくやんきち</sup>からは、人間としての生き方や経済について学び、小林一三<sup>こばやし</sup>、藤原銀次郎<sup>ふじわら</sup>など多くの友だちと交って、新しい産業に眼をひらいた。

義塾を卒業すると、東京電灯に入社したが、二三歳の時に両親の死と、兄の病気のためにふるさとに帰り

妹や弟のめんどづきをみながら、家業の薬用人参栽培に精を出した。

村に帰った藤平は、人々におされて、村会議員・村長・県会議員となった。その間に「北佐久産牛馬組合長」となって、牛馬の改良につとめ、長野種馬所の誘致にも力をつくした。

一九〇〇（明治33）年、藤平は一族の四人と資金（二五〇〇円）を出し合って、神津合名会社<sup>かみづ</sup>をつくらせて銀行をはじめた。その頃は日清戦争<sup>にっしん</sup>が終わって、製糸場や商店を大きくするための資金を必要とする人が多かったので事業は順調であった。そこで一九〇七（明治40）年には神津猛<sup>たけし</sup>らも加わって、資本金を一〇万円に増やすとともに、猛の志賀銀行や野沢貯蓄銀行などの重役をかねて、佐久地方の産業を支えた。

藤平の祖父孝太郎は、佐久で薬用人参を初めて栽培した人であった。一八四四（弘化元<sup>こうか</sup>）年から日光や会津の種を買いいれてまき、山を切り開いた新しい畑に、小屋<sup>こや</sup>がけけるなどの方法で栽培に成功した。薬用人参は高い値段で売られたので、明治のはじめには志賀村や田口村をはじめ、佐久の村々で栽培する人が増え、小県<sup>こぐま</sup>郡<sup>ぐん</sup>へも広がった。

一九一一（明治44）年に、信州人参同業組合<sup>しんしゅうじんじんどうぎあひ</sup>ができると、藤平は組合長となった。栽培方法の研究を重ね、形や大きさを揃えて出荷した人参は、東信地方の特産

物となり、農家の収入を増加させた。

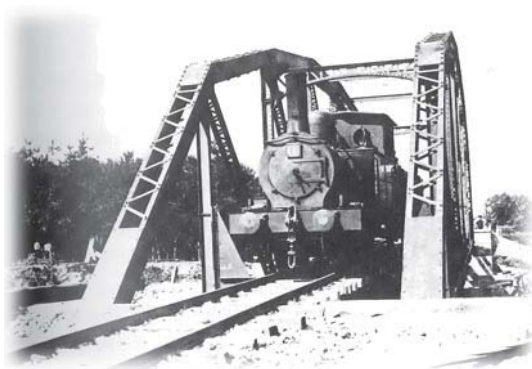
藤平は産業をさかんにするために、電気の利用や鉄道を敷くことが大切だと考えた。

一九一二（大正元）年に長野電灯<sup>ちやんげん</sup>の取締役となつて、松原湖の水を利用して八那池<sup>やな</sup>発電所<sup>はつでんじよ</sup>をつくり、佐久地方の家々に初めて電灯をともした。藤平は一九一七（大正6）年には東信電気<sup>とうしん</sup>（鈴木三郎助社長）の重役となって、千曲川<sup>ちづくがわ</sup>にいくつかの発電所をつくって、東京へ電気を送った。

### ●河東鉄道から長野電鉄へ

一九一四（大正3）年に佐久鉄道<sup>さく</sup>が生まれると、藤平は相談役となって、鉄道の敷設<sup>ふせつ</sup>にも力をつくした。佐久鉄道は一九一九（大正8）年に小諸から小海まで開通させると、さらに北と南へのばして、日本海と太平洋を結ぼうと考えていた。

藤平は、佐久鉄道が持つていた信越線の屋代<sup>やしろ</sup>駅から須坂<sup>すざか</sup>駅までの免許<sup>めんきょ</sup>権<sup>けん</sup>をゆずり受け、北信で鉄道建設にの



河東線市川鉄橋を渡る蒸気機関車  
『長野電鉄80年のあゆみ』（長野電鉄刊）より