

「日本ライン」下りの歴史

可 児 光 生

志賀重昂と木曾川

この地域の木曾川の景観については江戸時代以降、斉藤拙堂など多くの文人によって賞賛されている。紀行文などでも様々に紹介されているが、現在の「日本ライン」の原点は地理学者・志賀重昂の大正初めの木曾川来訪である。

志賀は、大正2年(1913)2月10日(注1)、犬山から舟で太田宿に入り、木曾川河畔の旅館・望川楼に宿泊。翌11日、加茂郡教育会が主催する加茂農林高校での講演後、舟で犬山へ下った。太田・祐泉寺の無庵和尚が同伴した。志賀はその時「わたし(無庵)の話などは、ウンとか、フンとか相づちをうたれるだけで、根っからの上の空で、兩岸の風景ばかりみとれて」(注2)いたという。志賀は、その年7月にふたたび訪問、7月10日、「避暑に対する所見の手紙」(注3,写真6)で「木曾川川岸、犬山は全くライン(萊因河)の風景其儘なりと・・・」と記し「千里江光陵一日還 萊因夕照絶人間 東人漫誦西人句 咫尺無他說犬山」と漢詩を添えてその風景を絶賛した。しかしそれは、流れとしての木曾川の風景を評価したものではなく、「白帝城」のある犬山の木曾川の光景全体をさしてライン川と似ていると言っているだけである。

文中に「日本ライン」という表現もなく(注4)、ここで、いわゆる「日本ライン」と命名しているわけではないが、世界的地理学者としての名声を得ていた志賀が木曾川の風景を高く評価し、広く知らせたことは事実である。このことは、関係する人々にとって、確固たる拠所と大きな権威付けになり、以後「ライン」は地域ブランドとして使われていくこととなる。

志賀の著した『日本風景論』は日清戦争が始まる明治27年(1894)に発刊された。日本固有文化の保存と発揚を主張する志賀の考えは当時の国民主義の台頭と軌を一にしていたため、愛国の書としてベストセラーになった。しかし志賀の考え

た「風景」は、排外的イデオロギーとしての上からのナショナリズムを前提にするものでなく、むしろ欧米のロマン主義に起因し、軽んじられ忘れ去られている風景を取りあげてその重要性を説くものであった(注5)。また、志賀の観点については、「日本風景の根本を水蒸気と火山岩に絞って説こうとしたところ、(中略)これはまさに雪舟がえがこうとした日本の「真景山水」そのものと通底する眼であった(後略)」と評価されている(注6)。

大脇湊からの遊船

明治32年(1899)、鵜飼鎌三郎により、約90年間中断していた犬山鵜飼が再興される。大正元年(1912)8月には、名古屋電気鉄道の名古屋・押切～犬山間(名鉄犬山線)が開通し、犬山城を中心とした行楽客の誘致に取り組む地域の積極的な動きがあった。志賀の大正2年の来訪は、木曾川観光の以後の発展の大きなきっかけとなった。鵜飼鎌三郎は大正3年(1914)に、犬山通船株式会社を設立し、土田までの観光船(「ライン上り」)を始めた。

しかしながら土田までの交通の便がなく、その観光船はまもなく廃業することになるが、それを呼び水に上流である土田からの遊船事業が始まった。大正13年(1924)のことである。名古屋の実業家・山田才吉(注7)が土田の木曾川河畔に料理旅館「北陽館」を開業、それと時を同じくして地元・土田の三宅徳三郎が大脇湊(写真1)から犬山城下までの遊船を始めた。定期船は1日3回、乗船料は1人40銭。その地は「ライン遊園」と名づけられた。舟を操る船頭は川合(現美濃加茂市)と土田(現可児市)の船頭により行われた。翌年の大正14年(1925)、名古屋鉄道の今渡線(犬山口～今渡)が開通し、同時に最寄駅「ライン遊園」駅が開業した。名鉄は鉄道の開業に連動して沿線の観光事業に乗りだしたのである。観光客の

増加によって、ライン遊園駅の通常の貨物取り扱
いにも影響を及ぼすほどになり（注8）、昭和3年
（1928）には、名鉄のバス事業の最初として「ラ
イン遊園」「北陽館」間にバス運行を始めた。

観光客の多くは名古屋方面からで、北陽館はラ
イン下りのほか、桜、紅葉、松茸、スケートリン
クなどで年中賑わった。この遊園地は、地域の行
楽先として人気があり、子どもの遠足の場所とし
ても使われていたようである（注9）。現在も当時
の「ライン遊園」の建物の基礎などが残っている。

出発点となった大脇湊は木曾川と可児川との合
流点「可児合」のすぐ下流にあたる。可児合は流
れが急な瀬の難所であったため、古くは、木曾川
上川筋の終航地であった。のち中世後半から江戸
時代にかけて、兼山（可児市）、黒瀬（八百津町）
など上流にも湊が開かれた。大脇湊は近代になっ
ても、物資の流通が盛んで（注10）、多くの船頭が
その仕事を担っていた。遊船事業が始まると新た
に船頭が必要となり、次に示すように各地から船
頭を雇い入れた。船頭の多くは、それまでの「物
資輸送」の仕事から「観光」の仕事へ「転進」す
ることになった。

「それまで（大正前半）は、80%の仕事を兼山
湊から笠松へ運ぶ、20%を黒瀬湊から桑名へ運
ぶものだった。笠松へは生糸のくず、川石、菓子
など、桑名へは松炭を運んだ。土田にライン下り
が始まると、人を乗せる仕事の依頼があった。笠
松まで重い物資を乗せて運ぶ仕事と同じ収入（当
時4円）があり、率のよい仕事だった。太田や古
井にも遊船事業が始まり、船頭が不足気味になっ
た。川合と小山の船頭、さらに勝山の船頭も雇う
ようになった」〔加木屋義市さん談・明治43年生
まれ〕。（注11）

高山線と太田乗船場

大正年間には近代交通が飛躍的に整備された時期
でもあった。大正10年（1921）11月には国鉄
高山線が延伸し美濃太田駅が開業、翌11年、下
麻生までの開通とともに古井駅が開業した。それ
まで犬山・太田間は舟での移動が主であったが鉄
道の開通により人の動きが画期的に変わった。そ

れは人と物の移動運搬手段であった船が観光資源
になるということでもあった。太田では高山線延
伸直後に遊船事業が始まった模様である（注13）が、
それが本格的になったのは昭和2年（1927）の「太
田遊船組合」（のちの「美濃太田遊船株式会社」）
が太田・片桐公二らにより設立（名鉄資料による
と大正5年）されてからである。昭和6年に太田
商工会が刊行した『美の太田』（注12）によると、
太田・祐泉寺ほとりの松ヶ瀬上流が「美濃太田乗
船場」となり、約1時間半で犬山橋に到着。定期
船が毎日2便。250艘の船が準備されていた。

『美の太田』には、船中から見える日本ライン
の景観、瀬や岩の名称が6つの区間にわけて詳細
に記述されている。また、「ライン下りをするな
れば、大濤・可児合の難関を越へなければ、眞の
爽快美を味ふことが出来ない。之れを味ふには美
濃太田から下ることが最も有利である。〔以下略〕
と「太田から下る意義」の記述もあり、当時太田
より下流でライン下りをおこなっていた大脇、取
組に対しての対抗意識が垣間見える。

「船頭たちは、それまでのように、建築用の川
の石拾いや、山へ炭焼き人夫で出かけることもな
くなり、みんなそろいのハッピーでねじりハチ巻き、
ガイドを兼ねると、水棹の駄賃のほかに割増がも
らえるとあって活気横溢した。〔中略〕ガイドの
文句も凝りに凝って、川筋の岩や、目立つ立ち木
などに勝手な名前といわれ伝説をでっちあげ、
・・・」（注13）と、船頭たちの意気込みと
盛り上がりの様子がわかる。現在呼ばれている岩
の名称は、この頃の船頭たちにより、もっともら
しくつけられたようである。

当時は、新民謡ブームもあって、「太田ライン
小唄」や「常磐津木曾川」などが作られ、観光ブー
ムを一層盛りあげた。

古井遊船

大正11年（1922）11月の古井駅の開業にと
もない、大正14年ころに「古井遊船」が山口登義、
渡辺菊次郎らにより設立（注14、写真9）され、古
井駅前に事務所が置かれた。明治の初めまでは、古
井の森山地区は10数戸の農家しかないところで

あったが、明治24年(1891)に青柳橋が架けられたころから交通の拠点として徐々に、商店ができて始めた。大正7年(1918)に蚕糸製糸と合併する形で郡是製糸美濃工場が創業したことなどもあり、古井の商店街は飛躍的に発展した。大正5年に31戸だった商店戸数は、古井駅開業の大正11年には179戸、昭和5年には315戸に達した。大正13年には古井村は町制を施行し古井町となった。そのように町の発展する状況で遊船事業がはじまった。

船の発着は森山の青柳橋の200メートルほど下流の飛騨川右岸に作られた(注15)。当時作成されたパンフレット「麗はしの風光・日本ライン」(注16)には「お勧めの理由」が次のように書かれている。「四季の勝れた眺を持つ等總てが下流と全く趣を異にする勝景枚挙に遑あらず、愛宕の展望と相待ちて是非共此處より乗船すべく、誤って片ラインに終り憾を後に残すなからん事を・・・」。古井から犬山が真の日本ラインであって、太田からでは「片ライン」に終わってしまうと言っている。定期便は一日5便、「古井港」から犬山城下までの時間約2時間、乗船賃は75銭(鉄道を利用すると65銭)であった。主に関西方面から客を誘致し、飯田初市は客の募集に出かけたという(注17)。

昭和2年(1927)、青柳橋が鉄橋に架け替えられた。小山観音の参拝客も増え、橋を含めた飛騨川の風光明媚な景色が人気を呼んで多くの絵葉書などが作られるようになった。その頃ここを訪れた北原白秋もその風景を絶賛している(注18)。当時の絵葉書に「日本奥ライン」と名称をつけているものもある(注19,写真10)。秘境的イメージを売り出そうとしたものであろうと思われる。最盛期には神戸方面から臨時列車で客が来るほどの盛況をみせた古井からの「日本ライン」は、下流に今渡ダムが完成する昭和14年(着工昭和11年)にその歴史を閉じた。

天皇行幸、名勝指定と取組遊船

大正から昭和にかけては観光地が各地で整備されていく時代であった。岐阜を代表する岐阜公園は大正半ばごろに本格的経営がはじまり、このあ

たりでは御嵩の鬼岩温泉の旅館「松泉閣」が大正12年(1923)に開業した。全国的に庶民の観光ブームであった。昭和2年に大阪毎日新聞社が行った日本八景の募集もそのような背景があったからである。その結果7月にその河川の部で木曾川が第1席を受けたことはその後の日本ライン下りにとって大きな出来事であった。

昭和2年11月、陸軍特別大演習のため昭和天皇が行幸し、犬山城や木曾川の景勝を見学した。立ち寄った坂祝の巨巖を時の岐阜県知事がのちに「行幸巖」と名付けた。一躍脚光を浴びることになった地元では、それまで主に勝山湊を拠点に石や薪を運んでいた坂祝村の取組地区15人と勝山地区7人の船頭衆によって、昭和4年ころに「取組遊船組合」が設立され、観光地化に立ち上がった。自分の持船(石船)を遊覧船に仕立て、行幸巖と土田の2ヶ所から船を運航した(注20)。

その後、昭和4年(1929)に閑院宮が、翌昭和5年には英国グロスター公、梨本宮も訪れた。天皇に続く皇族らの訪問は木曾川の価値付けに大きな役割を果たした。この年5月には「行幸巖」の石碑を建立、翌昭和6年には木曾川のうち「土田村大脇可児川合流点より犬山町西ノ山、鶯沼村伊木山間」が名勝に指定された。

昭和9年(1934)の取組からの年間乗船者は5,322名を数えた。勝山特産の松茸狩なども組み合わせるなど活気をみせた取組のライン下りであったが、太田からの遊船事業が盛んになるにつれて衰退していった。

観光ブームと権威付け

第二次世界大戦中は娯楽や観光が全体的に振るわず、各地のライン下りも中断(古井からライン下りは今渡ダム建設により昭和14年頃廃絶)した。戦後再開されるものの、大脇からのライン下りとライン遊園は賑わいを取り戻すことはなかった。坂祝の取組からの遊船も戦後は姿を消した(注21)。

難所である急流の可児合を通過するスリルが大きな人気を呼び、ライン下りの主体は可児合より上流の太田や新設される今渡からの乗船場に移っ

ていくことになる。このあたりの木曾川は、昭和29年(1954)には県立公園に指定、のち昭和39年(1964)3月、全国初の河川美公園として飛騨木曾川国定公園に指定された。これらのことは観光客の増加に拍車をかけた。

この年、名古屋鉄道も遊船運営に乗り出し「日本ライン遊船株式会社」を設立、翌40年に美濃加茂市御門町に中之島乗船センター開所する。昭和45年(1970)には今渡に乗船場が新造された。この年は大阪万博が開催された年であった。万博終了後の旅客確保対策として、国鉄は個人旅行拡大キャンペーン「ディスカバー・ジャパン」を開始し、全国的にも観光が盛り上がってきた時代であった。

昭和40年代後半が日本ラインのピークとなる。昭和48年(1973)の乗船客は可児市分24万8千人余、美濃加茂市分49万5千人であった。犬山へ下った遊船の回送は、昭和30年ころまでは、帆を架け竿をさしながら行い2時間くらいを要したが、エンジン付の船の導入、トラック輸送の開始などで増加する需要に対応した。

ライン下りという木曾川の遊船事業は、大正時代から昭和にかけての当時の人々の娯楽への関心と観光意識の高まりを背景に、近代交通機関の整備、地域内外資本の開発投資などとあいまって大きな成長を遂げてきたことがわかった。そして地域の人々は、「日本ライン」という名称を初めとして、さまざまな権威と「お墨付き」「名声」を巧みに利用しつつ、極めて戦略的に観光事業と地域の発展につなげてきたのである。

【注】

- (1) 『美濃加茂市史』通史編(1980年)などでは、大正3年としているが、実際は大正2年である。
- (2) 東野大八「日本ライン下り縁起」(川柳文芸『鶉かご』1994年7月号所収)。なお、無庵和尚からの聞き取りとして、2月11日、犬山で船から降りた志賀は、偶然犬山に来ていた当時の愛知県知事に対して木曾川の景観を賞賛するメモを渡したとされる。
- (3) 中央新聞編集局宛。犬山市教育委員会所蔵。『犬山市史・史料編六』参照。
- (4) 当時の犬山町長・原田鉄蔵と志賀とのやりとりがあって「日本ライン」と命名されたともいわれる(横山住雄『犬山歴史散歩』(1997年)参照)。なお、「日本ライン」としての呼称の初見は、大正12年(1923)吉田初三郎が犬山を訪れて描いた「日本ライン名所図絵」であると思われる。
- (5) 佐藤清文「志賀重昂と国粋主義」2006年(HP「連載佐藤清文コラム」所収)
- (6) 松岡正剛「日本風景論 上・下 書評」2002年(HP「松岡正剛の千夜千冊」所収)
- (7) 岐阜市生まれ(1852～1937)。明治14年に名古屋・栄に漬物屋を開業。守口漬を考案したとされる。愛知県で初めて缶詰製造を開始。明治29年に中区に料理旅館「東陽館」開業したのを皮切りに観光施設を造る。
- (8) 「ライン遊園停留所から停車場への変更申請書」(『可児市史』史料編)
- (9) 「・・・土田村遊園地で休憩、ライン乗船場より坂祝に渡船し、鶉沼を過ぎ帰校す」(HP「犬山高校のあゆみ・昭和5年5月、土田遠足のこと」より)
- (10) 明治26年の「土田大脇河岸場輸出入取調べ表」(『可児市史』史料編)によると「輸出」されるものは、米、水、清酒など、「輸入」されるものは、藍玉、たまり、味噌などであった。
- (11) 松田千晴『濃飛見聞録』1983年 所収
- (12) 可児柘太郎著『美の太田』1931年
- (13) 東野大八前掲書「日本ライン下り縁起」
- (14) 高島博他『写真集美濃加茂』(1986年)中のNo.10
- (15) 『美濃加茂市史』通史編、P856「古井・森山地区家並絵図」
- (16) 美濃加茂市民ミュージアム蔵
- (17) 前掲書『写真集美濃加茂』中のNo.37
- (18) 北原白秋『旅窓読本』「日本ライン」(『白秋全集』22所収)「・・・その相迫った峡谷の翠の深さ、水の碧くて豊かさ。何ともまた鬱蒼として幽邃な下手な一つ小島の風致であろう。煙霧は模糊として、島の向うの合流点の明るく広い水面を去来し、濡れに濡れた高瀬舟は墨絵の中の蓑と笠との舟人に操られて滑って行く。・・・」

(19) 「絶勝佳景 日本奥ライン絶景 NIPPON OKURAIN ZEKKEI」(美濃加茂市民ミュージアム蔵)

(20) 三品小太郎「取組の歴史」1932年(『坂祝町史』史料編所収)、坂祝村教育委員会『坂祝村史』1955年

(21) 『坂祝町史』通史編 2005年

(*) この文章は、第8回木曾川学シンポジウム「日本ラインの不思議」(H23.3.6)におけるパネリストの発表要旨をもとに加筆したものである。

(*) 写真※は『写真集美濃加茂』(1986年)から転載

(かに みつお 美濃加茂市民ミュージアム館長)



1-2 大脇湊跡



2 現在の可児合



1-1 かつての大脇湊(土田乗船場)



3 岐蘇遊園開園式(大正11年・志賀重昂あいさつ)※



4 志賀重昂墓碑(太田・祐泉寺)



5 志賀重昂記念碑（犬山市）



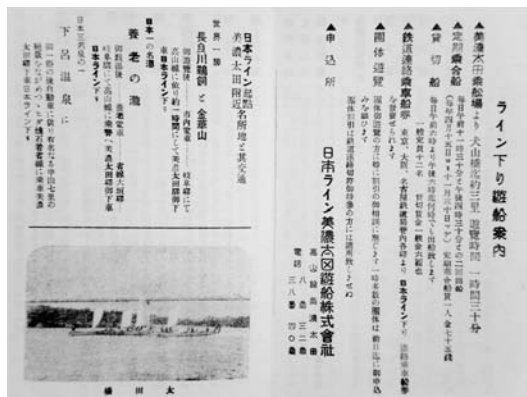
9 古井遊船パンフレット（昭和初期）



6 志賀重昂書簡（大正2年、避暑に対する所見の手紙）〔部分〕



10 日本奥ライン 絵葉書



7 太田からのライン下り パンフレット



11 日本奥ライン（青柳橋）



8 太田からのライン下り（時期不詳・太田芸妓連の見送り）※



12 ライン下りをする岡本太郎ほか（昭和23年）※

「日本ライン」下りのあゆみ

西暦	年	主なできごと	参考事項	出典、参考文献など	備考
	～江戸		木曾川と可児川との合流点「可児合」は難所のため、かつては木曾川上川筋の終航地として、土田の大脇湊が多くつかわれる。		
1837	天保 8		5月、伊勢・津藩の齊藤拙堂 木曾川を下る。江戸勤めを終え藩士二人と中山道を歩き、名勝を探った。伏見宿に宿泊後、新村湊から桑名まで木曾川を下る。その間20里を1日で行く。	「木曾川ヲ下ルノ記」	
(1879)	(明治12)		来日したオランダ人・デ・レーケが、ライン河の景観を彷彿させる木曾川の溪谷美を絶賛したとされる。		
1892	明治25		5月、歌人・正岡子規 木曾川を下る。東京上野より信州へ汽車で出て木曾路をあるき、伏見より木曾川を下った。	「かけはしの記」	
1893	明治26		大脇湊の物資の流通盛ん。「輸出」されるものは、米、氷、清酒など、「輸入」されるものは、藍玉、たまり、味噌などであった。	「土田大脇河岸場輸出入取調べ表」(『可児市史 史料編』)	
1912	大正元		8月、名古屋電気鉄道の名古屋・押切～犬山間(名鉄犬山線)開通。犬山城を中心とした行楽客の誘致など観光に力をいれるようになる。(明治32年、鵜飼鎌三郎により、犬山鵜飼再興)	「名鉄資料」、『可児町史 通史編』ほか	
1913	大正 2	2月10日、志賀重昂、犬山から舟で太田宿に入り、旅館・望川楼に、宿泊。翌11日、加茂郡教育会が主催する加茂農林高校での講演後、舟で犬山へ。祐泉寺・無庵和尚同伴する。		東野大八「日本ライン下り縁起」ほか多数	
1913	大正 2	7月9日、志賀重昂ふたたび木曾川を探訪。「避暑に対する所見の手紙」(7月10日付け)において「木曾川岸 犬山は全くラインの風景そのままなり」と記す。		『犬山市史 史料編』ほか	写真6
1914	大正 3	このころ犬山の鵜匠・鵜飼鎌次郎、犬山通船株式会社設立。土田までの観光船(「ライン上り」)を始めるが、土田までの交通の便なくまもなく廃業。		『犬山市史 史料編』、『可児町史 通史編』、「名鉄資料」	
1917	大正 6		このころ岐阜公園の本格的経営が始まり、鵜飼を中心とする整備がすすむ。	『岐阜県史』ほか	

西暦	年	主なできごと	参考事項	出典、参考文献など	備考
1921	大正10		国鉄高山線延伸し、11月12日、美濃太田駅開業。	『美濃加茂市史通史編』ほか	
1922	大正11		国鉄高山線さらに延伸し、11月26日、古井駅開業。	『美濃加茂市史通史編』ほか	
1922	大正11	このころ太田からの「ライン下り」が始まったといわれる。「・・・船頭たちは、それまでのように、建築用の川の石拾いや、山へ炭焼き人夫で出かけることもなくなり、みんなそろいのハッピーでねじりハチ巻き、ガイドを兼ねると・・・」		東野大八「日本ライン縁起」	
1922	大正11	4月15日、太田・祐泉寺に「岐蘇遊園」開園。志賀重昂招待される。		可児耕太郎『美の太田』、『写真集美濃加茂』	写真3
1923	大正12		御嵩・鬼岩温泉、遊園地をめざして「松泉閣」開業する（大正9年、東濃鉄道、多治見広見間開通）。	『御嵩町史 通史編』	
1923	大正12	吉田初三郎、犬山を訪れる。「日本ライン名所図絵」描く。		『犬山市史』、犬山市文化史料館蔵	
1924	大正13	名古屋の実業家・山田才吉、大脇湊やや上流に「北陽館」（後の「江陵閣」、現在の「湯の華アイランド」）開業する。		『可児町史 通史編』ほか	
1924	大正13	地元の三宅徳三郎、北陽館と提携して大脇湊から犬山城下まで遊船事業始める。定期船は1日3回、乗船料は1人40銭。その地は「ライン遊園」と名づけられる。川合と土田の船頭により行われる。名古屋方面からの観光客が多い。		『可児町史 通史編』、『坂祝町史』ほか	
1925	大正14		1月 名古屋鉄道、今渡線（犬山口～今渡）開通。	「名鉄資料」、『可児市史 史料編』ほか	
1925	大正14	名古屋鉄道・今渡線に「ライン遊園」駅開業。	4月 名古屋鉄道、犬山遊園地を開園する。	「名鉄資料」、『犬山市史 通史編下』	
1925	大正14ころ	古井町の山口登義、渡辺菊次郎らにより「古井遊船」が設立される。		『写真集美濃加茂』	写真9
1927	昭和2		2月10日、太田橋完成。飛騨川に架かる青柳橋が鉄橋に架け替え。風光明媚な風景が人気を呼び多くの絵葉書などが作られる。	『美濃加茂市史通史編』『写真集美濃加茂』	
1927	昭和2		4月6日 志賀重昂 没(65歳)	『美濃加茂市史通史編』ほか	写真4
1927	昭和2	7月、木曾川が大阪毎日新聞社主催の「日本八景」に選ばれる。		「日本八景」資料、『犬山市史 通史編下』ほか	
1927	昭和2	北原白秋 木曾川訪れる。8月30日から東京日日新聞などで紀行文を発表。		「東京日日新聞」『犬山市史 通史編下』	
1927	昭和2		11月20日、陸軍特別大演習のため昭和天皇行幸、犬山城ほかを訪れる。	犬山市史 通史編下 ほか	

西暦	年	主なできごと	参考事項	出典、参考文献など	備考
1927	昭和2 ころ	天皇行幸後、それまで主に石や薪を運んでいた取組と勝山の船頭衆により「取組遊船組合」が設立、昭和4年ころには20艘の船が常備される。船頭数約20名。昭和9年の取組からの年間乗船者5,322名。		『坂祝町史』ほか	
1927	昭和2	「太田遊船組合」（のちの「美濃太田遊船株式会社」）が太田・片桐公二らにより設立（名鉄資料によると大正5年）。太田・祐泉寺ほとりの松ヶ瀬上流が「美濃太田乗船場」となり、約1時間半で犬山橋に到着。昭和6年頃は定期船毎日2便。250艘の船が準備されていた。	この頃、太田で「日本ライン太田小唄」など作られる。	『美濃加茂市史通史編』、可児柗太郎『美の太田』	写真7
1928	昭和3	4月、名古屋鉄道、ライン遊園～北陽館間に直営バス運行はじめる。（名鉄バス事業の最初）		「名鉄資料」、『可児町史 通史編』	
1928	昭和3	土田の観光客が増加してライン遊園駅の貨物取り扱いにも影響を及ぼすほどになる。北陽館はライン下りのほか、桜、紅葉、松茸、スケートリンクなどで賑わう。		「ライン遊園停留所から停車場への変更申請書」（『可児市史史料編』）ほか	
1928	昭和3		7月5日 志賀重昂の墓碑が祐泉寺に建立される。	東野大八「日本ライン縁起」ほか	
1929	昭和4		閑院宮、木曾川訪問。のち、昭和5年、英国グロスター公、梨本宮も訪問。	『坂祝町史』ほか	
1930	昭和5		5月、坂祝村が昭和天皇が訪れた巨岩を「行幸巖」と名づける石碑を建立。	『坂祝町史 史料編』	
1930	昭和5		5月、犬山高校 遠足で「土田村遊園地で休憩、ライン乗船場より坂祝に渡船し、鵜沼を過ぎ帰校す」	HP「犬山高校のあゆみ（土田遠足のこと）」	
1931	昭和6	5月、『美の太田』発刊。船中から見た日本ラインの景観、瀬や岩の名称を6つの区間にわけて詳細に記述される。「・・・ガイドの文句も凝りに凝って、川筋の岩や、目立つ立ち木などに勝手な名前といわれ伝説をでっちあげ、・・・」		可児柗太郎『美の太田』、東野大八「日本ライン下り縁起」	
1931	昭和6	5月11日、「木曾川」（土田村大脇可児川合流点より犬山町西ノ山、鵜沼村伊木山 間）が名勝に指定される。		『坂祝町史』ほか	
1934	昭和9	「古井遊船」、青柳橋周辺をデモンストラーション。「ライン下り」と上る帆かけ船が行き交う。神戸など関西方面からの観光客多い。小山観音の縁日にもぎわう。		『写真集美濃加茂』	
1934	昭和9	稲垣満一郎「日本ラインと犬山町」描く。		犬山市文化史料館	
1939	昭和14		3月28日、今渡ダム完成。木曾飛騨川の水運は姿を消す。小山観音は「島」となるなど、風景は一変する。	『美濃加茂市史通史編』ほか	

西暦	年	主なできごと	参考事項	出典、参考文献など	備考
1947	昭和22	「美濃太田遊船株式会社」発足。同時に「日本ライン観光株式会社」が独立する。		『美濃加茂市史通史編』ほか	
1948	昭和23	戦時中はライン下りは中断。大脇のライン下りはこの年再開するものの荒廃していく。かわりに今渡からの船乗り場が開かれ、可児合の急流が楽しめるようになる。また、坂祝の遊船も戦後は姿を消す。		『可児町史 通史編』	
1948	昭和23		10月11日、古井に住んでいた岡本一平没。葬儀のあと息子の太郎のほか関係者がライン下りをする。	「アサヒグラフ」	写真12
1958	昭和33	それまで個別に経営されていた組合などが統合され、日本ライン遊覧船株式会社設立。		『可児町史 通史編』	
1959	昭和34	この頃から乗船地への遊船の運搬にトラックが使われるようになる。2時間ほどかかった引き上げの時間が短縮され、また、船の大型化が可能となった。		『可児市史 通史編』ほか	
1961	昭和36	日本ライン名鉄遊船設立。		「名鉄資料」	
1962	昭和37	「日本ライン 年間33万人が楽しむ・・・」		岐阜日日新聞 記事	
1964	昭和39	日本ライン遊船株式会社発足。	3月、飛騨木曾川国定公園に指定。	「名鉄資料」ほか	
1965	昭和40	美濃加茂市御門町に中之島乗船センター開所。		「名鉄資料」	
1969	昭和44		「今渡駅」が「日本ライン今渡駅」に、「ライン遊園駅」が「可児川駅」に改称。	『可児市史 通史編』ほか	
1973	昭和48	日本ライン下りの乗客数（可児市分）のピーク。		『可児町史 通史編』ほか	
1976	昭和51	可児合の河床の大規模な改修工事行われる。		『可児町史 通史編』ほか	
1991	平成3	中之島乗船場の改築、可児市側の今渡乗船場は廃止となる。		『可児市史 通史編』	
2003	平成15	ライン下りの営業が中断、新会社により再開される。		『可児市史 通史編』	