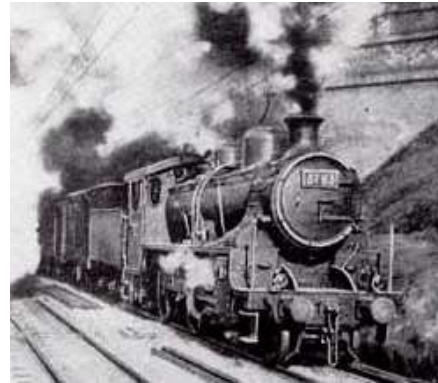


陶町歴史ロマン 16

12、続 交通網の整備

(4)中央線の敷設裏話

明治 26 年(1893 年)に「鉄道敷設法」が公布され、「中央線は神奈川県より長野県下伊那郡、もしくは西筑摩郡 (現在の木曾郡) より愛知県下名古屋に至る。」と記されていました。要するに、諏訪から木曾路を通って名古屋へ出るか (木曾路は中山道、恵那からは下街道 (大井~多治見~内津峠~名古屋…中山道を上街道と呼び、この道を下街道と呼んだ)、伊那路を通って名古屋へ出るか (中馬街道) は決まっていなかったのです。



最初に誘致活動を展開したのは、中馬街道筋である。明智町・猿爪村・鶴里村などが連携し、

- ・昔から、信州から尾張への物資の輸送はこの道が使われていた。(直線的)
- ・高地も通るが、高原地帯を通るものであり割合平坦である。
- ・トンネル・橋梁が少なくて済み、工事は比較的容易である。(木曾の山谷より)

これらの点を訴えて猛烈に誘致活動をしたのです。

焼き物の町 瀬戸も名古屋を結ぶ鉄道が欲しかったので中馬街道筋の案を後押しした。



瀬戸では地元の有力者のみならず、大学教授らが愛知県の陶磁器（瀬戸物）産業にとって名古屋～瀬戸間の鉄道敷設が絶対必要であることと、木曾路と伊那路を比較しての優位性を訴えました。政府内でも鉄道省の原口技師が美濃南部の産業活性化のため、名古屋～瀬戸～笠原～駄知～小里～陶～明智のルートを推し、当初は伊那路～中馬街道筋が優位に動いていました。

これに対し下街道筋の高山村（土岐郡）・多治見村も巻き返しに出ます。

- ・割合平坦で鉄道敷設に向いている。

（下街道筋のことを主張していると思うが、木曾路はどうなんだろう）

- ・木曾谷の木材を安く名古屋まで運ぶことができる。

- ・多治見・土岐の陶磁器産業の為には、燃料となる薪の運搬が不可欠である。木曾の安い薪が調達でき、製品の運搬と併せて陶磁器を安価に製造販売できる。

これらの点を訴え、木曾路から下街道を通るのが有利であると訴えたのです。

中馬街道筋の有力推進者であった原口技師の死亡もあり、明治 27 年には路線が決着し、木曾谷・下街道を通ることになり現在にいたっている。

なんと、この陶町に中央線が通る可能性があったのです。今から思うと「そんな事ありへえん」と思いがちですが、当時の状況を踏まえ、現在の路線と幻の中馬街道路線を比較しその可能性を考えてみたいと思います。

- ・江戸時代、中山道は御用道路であったので宿での馬継等があり通行料が高かった。また大井から下街道へ出て名古屋への道もあったが、この道は中山道の宿を脅かすとしてしばしば規制された。このことから伊那路を抜けて中馬街道を使うルートは、馬継もなく規制が比較的緩やかであったこともあり、今考える以上に利用されていた。

- ・諏訪から名古屋への道（南下）を考えると、現在の中央自動車道は伊那路を通り、飯田から恵那山トンネルを抜けて中津川に出て、下街道沿いに名古屋へ向かいます。つまり、木曾路より伊那路の方が、平坦であって通行（鉄道敷設）には向いているのです。そもそも木曾路を通ろうと思うと塩尻峠を北上（逆方向）しなければなりません。

但し、伊那路の場合、飯田までは平坦ですが、飯田からは山越えをしなくてはなりません。当時、恵那山トンネルを掘る技術はありませんから、神坂峠越え（昔の東山道）と治部坂峠越え（中馬街道）が考えられますが、神坂峠越えは勾配がきつすぎて無理で、治部坂峠越えも相当きつい勾配の連続で工事には相当な困難を伴うと思われる。

この点が中馬街道筋のマイナスポイントであったとは思いますが、下街道筋でも高蔵寺と多治見間（内津峠）には 14 ものトンネルが必要でしたし、多治見と土岐津間でも 5 つのトンネルが必要であったように決して平坦であった訳ではありません。そもそも、この地域が美濃地方の東部であって尾張地方ではないのは、昔の内津峠は大変な難所であって名古屋との交流を拒み、東濃の政治経済は中山道沿いに岐阜に向けていたからです。中央線開通後、東濃は名古屋との結びつきを深め、岐阜県というより愛知県といっ

の方がいいほどです。この事も内津峠がいかに難所であったかを物語っていると思います。

要するに、諏訪から名古屋への鉄道敷設は木曾～下街道と伊那～中馬街道の二通り考えられるが、最初の南下は伊那路が圧倒的に有利だが、その後の道は下街道の方が中馬街道より有利だが、その差は伊那路と木曾路ほどの差はないということです。ですから、中央線が陶を通るというのは決して夢物語ではなかったのです。

しかし、誘致活動に敗れて結局中央線は下街道沿いを通ることになってしまいました。これは

- ・明治 13 年の明治天皇御巡幸の際、中山道～下街道が使われている。

(天皇御巡幸…明治の新政府が・天皇の存在を知らしめる・新しい時代の到来を告げることを目的に全国に天皇を巡幸させた。下街道各所に天皇が寄られた地としての記念碑が建っている。)

- ・二十数年前まで御用道として中山道（木曾路）が存在しており無視することができなかった。

- ・下街道沿いの方が経済力のある村が多かった。(経済力=政治力)

ということだったと思います。しかし、少々不利な誘致活動に果敢に取り組む先人のバイタリティーには敬意を表さなくてはなりません。東濃南部地方の指導者は、鉄道が通ることが、将来的には東濃南部の発展には絶対条件だと考えていたのでしょうか。実際、東濃地方は、中央線沿線と鉄道の通らなかった南部とでは、その後の発展に大きな差が生じました。

(5) 幻の明知電車鉄道

大正の初期、大正 18 年 (1929 年) の開設を目指した瑞浪駅と明知を結ぶ電気鉄道の敷設計画があり、内閣総理大臣侯爵 西園寺公望、内務大臣 原敬あてに提出されました。その下書きが猿爪の曾根さん宅に残っているそうです。

発起人は陶村の永井園次郎と明知町の橋本幸八郎で



あり、要旨は「鉄道敷設は国家の発展に欠かせぬものであり、現に中央線の開通により瑞浪駅の隆盛は目を見張るものがある。瑞浪駅から明知町への村落は県下有数の陶業地があり、明知町は生糸の集散地として、また三河北部への物流基地として発展を遂げているに

も拘らず、唯一の道路は車馬のみで不便極まりない。瑞浪・明知間に電車鉄道を敷設し一般運送の業を営み、併せて沿道の村落に電力電燈を供給し、この地域の発展を計らんとする。」というものである。

その頃の通行量の調査もあり、それによると一日の平均通行量は馬車 295・人 100 人と
なっている。また、鉄道敷設の為の測量も行っており、「許可願」「許可書」が残っている。

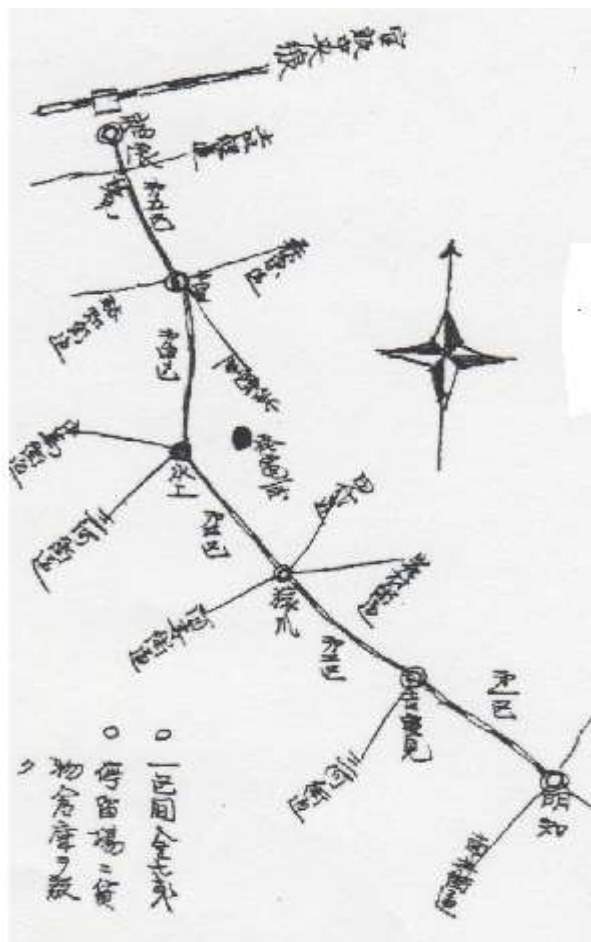
この計画は明治 39 年に軌道線（路面電車）を開業（明治 42 年に開通式典）させた岩村電気鉄道に習ったものと思われる。岩村電気鉄道においても、発電機の増設をし、岩村、大井、長島の各町村に電燈が点るようになっている。岩村電気鉄道は国鉄明智線の開通により昭和 10 年に廃業している。

この頃の陶は、陶磁器産業により県下有数の工業地帯として自信に満ちており、進取の気風が充満していた。実際、陶では大正 5 年には、瑞浪市内のどこよりも先に陶村の役場に電燈が灯っている。明知電気鉄道により電気事業にも進出するつもりだったのであろう。

瑞浪～明知間を電車で結ぶ構想は残念ながら実現しませんでした。昭和 6 年に中央線大井駅（現恵那駅）と東海道線掛川駅を結ぶ遠美線開設運動が実を結び、大井～明知間の工事が開始され昭和 9 年に開通していることを考えると、開通を目指した大正 18 年は昭和 4 年にあたることから、明知にとって明知が大井と結ばれるか、瑞浪と結ばれるか、両方に結ばれるのが一番いいが、それは財政面から困難であると熟慮のうえ、大井と結ばれる事を選んだということでしょう。

この選択はどうだったのだろうか？

やはり産業の発展・物流を考えた場合、大都市名古屋へのアクセスが一番大事になると思うが、明智から名古屋へ出るのに鉄道の明智線で恵那駅まで約 1 時間かかります。一方、明智からバスで瑞浪駅に出るのに約 1 時間かかります。つまり、瑞浪～恵那間の分だけ、瑞浪に出た方が近いということです。明智は様々な面で名古屋に向いて、その為には瑞浪と結ばれることを選択した方がよかったのではと思います。そうすれば、瑞浪駅は恵南地方（陶・



明知鉄道 路線図

）

山岡・明智・曾木)の玄関口として、その沿線もまた実際の歴史とは違った発展を遂げたのではないのでしょうか。

話は少々それますが、上記の「明知鉄道路線図」には、現在では使用が激減した街道が記されていることに気が付きました。猿爪からの阿妻街道、田代道(梨ヶ根～広瀬)、吉良見からの三河街道(吉良見～阿妻～三河)がそれです。これらの道は、今では考えられないほど、昔は通行量(人の往来)のある重要な道だったことを物語っています。