

陶町歴史ロマン 17



13、交通手段の発展

(1)馬車の普及

前述の道路整備に伴い、駄馬・駄牛による物資輸送が、より効率的な馬車・荷車による輸送に変化してゆきました。

明治42年(1909年)には明智～瑞浪間の乗合馬車が運行を開始した。吉良見村の寺澤実弥生が始めたもので、6人乗りの馬車がのどかなラッパを吹きながら運行したそうです。但し、未舗装の道路を通行するわけだから乗り心地は決していいものではありませんでした。

陶から瑞浪までの所要時間は約3時間で、帰りの瑞浪から陶は約4時間かかったそうです。この所要時間は歩きとほとんど変わりありません。いや、ひょっとしたら歩きの方が早かったかも？

なお、料金は陶から瑞浪までが30銭（当時は米1升が15銭の時代ですから、今の値段では2,000円くらいか？）というから庶民はもっぱら歩いたことでしょう。また、この乗合馬車は大正6年（1917年）まで運行されたそうです。

(2)人力車の登場

明治の終わりころには人力車も登場しました。

猿爪から開通した瑞浪駅へ出るのに2円50銭の高料金であったという。前述の乗合馬車の運賃同様に換算すると、今の値段では17,000円くらいか？ また、人力車の料金は降雨時には2～5割増し、夜間は3～5割増し、農繁期には2～3割増し（車夫が農繁期には少ないから）というから驚きである。



この辺りでの人力車の利用は、お医者さんの往診が主だったようである。

本町の小木曾安男さんによると、明治24年に小原村から水野金作なる人物が猿爪村に移り住み、人力車業を開業

したという。通称「車金さ」で、時の人だったそうです。

以下、小木曾安男さん著の「人力車の車金サ」を原文で記します。

『明治24年日向口（ひかげぐち）に出自小原村より体力自慢の背の高い水野金作氏と妻出自猿爪永井家のくわサン夫婦が、小木曾銀治氏借家に住んで居た金作氏は村で初めての人力車を開業されると街の高店の間で話題の人となり、幸運にも人から人へ口伝が広告代わりとなり一躍猿爪村で銭湯や、又井戸端でも人力車夫とは言わず車金サが通称となる。

今迄村人達が考えてもみなかったこと、小原村の若者の方が先見の明があったか、人力車を開業させると、当時猿爪村は無医村の時代で、村人は病人が危篤状態の折り 患者を戸板に乗せ 明知の鈴森医者迄約 2 里の道程を男たち 4 人で担ぎ静かに運んだ時代 車金サは県や郡の役人が御用の折りの送迎 又重病の人の急診 其の他村の有力者が雨又は雪降りなどで会議の折りなど、窯業の繁栄につれ増々利用者が増え、一躍車金サが時の人となった。』

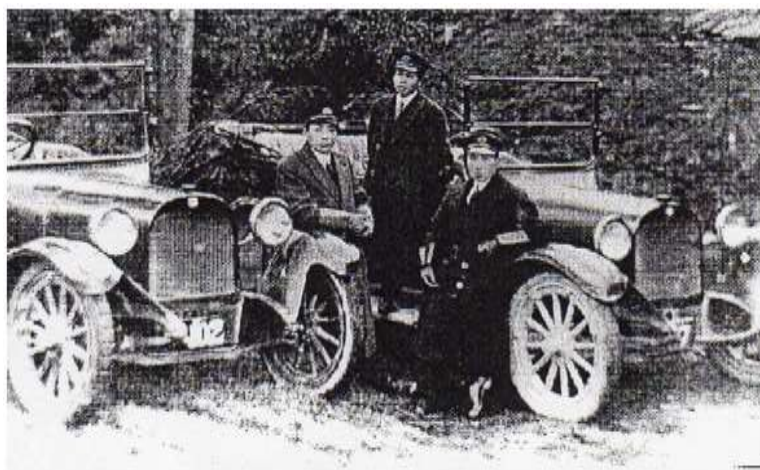
(3)乗合自動車

駅が生産物の集荷地となり、その周辺は商業的にも飛躍的に発展しました。そして駅を起点にした地域交通が発展してゆきます。

大正 7 年(1918 年)には小原村の橋本賢一が明知・瑞浪間の乗合事業を開始しました。但し、この事業は間もなく経営不振で廃業したようです。

大正 8 年には明知自動車(株)が設立され、バス(6人乗りオープンカー)3台を購入、2台で1日瑞浪～明知間を2往復しとのこと。 (1台は予備)

乗合バスは、6人乗りオープンカーということですが、右の写真を見てもバスという感じはしません。今の感覚でいうと、乗用車を乗合にしてバスと称したものだと言った方が適切だと思われま



大正8年 乗合バスと運転手

昭和 12 年には定員 12 名と少しばかり大きくなったボンネットバスが運行されるようになりました。

大正 8 年から昭和 12 年までの 18 年もの間は、写真のようなオープンカーが乗合バスとして、寒い日は冷たい風をもろに受けながら、雨の日は不十分な幌で雨に濡れながら、ゆっくり・のんびり運行されたことでしょう。

この会社は瑞浪バス(株)と会社名を変更した後、昭和 15 年に東濃鉄道(株)と合併し、今も陶地区から瑞浪へ、明智への貴重な足として営業しています。

昭和 40 年頃は瑞浪～明知間は東濃鉄道のドル箱路線でした。通勤通学の時間帯ではバス 1 台では乗客を乗せきれず、2 台が連ねて運行されていました。

(4) 恵岐索道

大正9年(1920年)に陶磁器・陶土・薪炭・米穀その他雑貨類輸送の為、瑞浪駅と稲津・陶・原村を結ぶ索道建設の話しが持ち上がった。特に陶磁器産業では燃料が薪から石炭窯に切り替えられ、石炭や陶土の大量輸送が求められていた時期である。

小里川沿いの道は狭く馬車もすれ違いが容易ではなかったし、

でこぼこ道で荷物の傷みも激しかったようである。

索道(さくどう)とは、空中を渡したロープに吊り下げた輸送用機器に人や貨物を乗せ、輸送を行う交通機関である。現在のロープウェイやゴンドラリフトなどがこれにあたる。空中を利用するので地形の影響を受けず、急斜面にも強いことから、主に山岳における輸送に用いられるものである。

計画によると資本金は20万円(第1回払込額は10万円)で、陶からは起案者の曾根昇三(2万円出資)の他、永井園次郎・中村僊輔・永井孫太郎らが出資者に名を連ねている。

本線・支線を合わせた全長は往復で7里6分(30Kmくらい)というから瑞浪から原まで約15kmを結んでいた。この長さは、索道としては日本国内では有数の長さだっただといいます。輸送量の最大能力は1時間上下とも10トン、支柱数は108基、最大能力馬力100馬力というものであった。

大正10年に恵南索道株式会社が設立され(社名は、後に恵岐索道(株)に変更)社長には曾根昇三が就いた。猿爪～稲津～瑞浪を本線とし、陶～原を支線として、陶磁器・陶土・薪炭・繭糸・米穀・肥料などを運搬する計画で大正13年に着工し、翌14年に営業が開始された。

【本線】瑞浪駅—小里駅—川折駅—水上駅—猿爪駅 【支線】猿爪駅—原駅



稲津村を通る索道(昭和9年)

猿爪の駅は、今の西尾医院の西辺りにあったそうです。

吊るしたハンガーには2種類があり、一つは網、一つは三尺四角程の鉄板に高さ10cmほどの縁がついていて、これを100馬力のモーターでロータリー運転していたという。速度は時速5km程だったそうです。

索道の能力は、輸送量は1時間に10トンというから、1時間で現在のトラックなら1台しか走っていない(当時のトラックでも3台くらいか?) ことになります。また、時速5kmということだから、当時のトラック(30km/hくらいか?)の1/6くらいのスピードで、馬車と同じくらいだったと思われます。従って、瑞浪までの所要時間は、索道の方が直線的とはいえ、途中で駅もあるわけだから3時間以上かかったと思われます。

約15年運行した索道ではあったが、トラックの増加によって名古屋港から直接トラック輸送されるようになったことと、瑞浪からの道路が整備されると馬車輸送の方が割安なこともあり、昭和15年に16年間の営業の歴史に終止符を打った。

昭和15年営業を終了したとはいえ、支柱の撤去等には戦後までかかったと思われるので、その遺産を見聞した住民は現在でも多いのではないだろうか。

索道は、鉄線に鉄板の荷台を吊るしたものだから危険すぎて、荷物専用で人を乗せることは禁じられていました。しかし、興味本位でこっそり、索道に乗せてもらった子供もいたそうですが、その恐怖に(高さ数十mの上空を、柵のほとんどない大きく揺れる鉄板の上で、つるし紐にしがみついて駅から駅まで30分くらいを過ごす。)二度と「乗せて」とは言わなかったといひます。現在の住民で乗ったことのある人がいるかもしれません。

