

5.鉄道と陶磁器産業

多治見における鉄道敷設の意義で最も重要なものは、主力産業である陶磁器産業の発展に資することです。多治見出身の陶器商である加藤助三郎は、明治24年(1891)4月に鉄道運送株式会社を東京に設立し、これまで船で輸送されていた陶磁器貨物を鉄道によって輸送することを始めました。同年5月には名古屋駅停車場前に、8月には大阪駅停車場前に支店を設立し、大阪の陶業者と契約することで、名古屋大阪間の陶磁器貨物輸送の利便を図る等、鉄道による陶磁器輸送に尽力しています。

多治見に中央線が開通した明治33年(1900)以来、鉄道を使った陶磁器輸送が盛んになり、多治見駅周辺は運送店や商人宿などが立ち並ぶほど発展を遂げました。加藤助三郎が発行した陶磁器産業に関する月刊誌である『陶器商報(明治27年創刊)』の第86号(明治33年8月1日刊)には、「美濃焼陶業上の経済に至大の利益なるといは勿論にして又同地へ出入りする内外の陶業者にも一層好都合となりたる」とあり、陶磁器産業の発展に対する中央線への期待が窺えます。



▲陶器商報第86号(多治見市図書館郷土資料室所蔵)



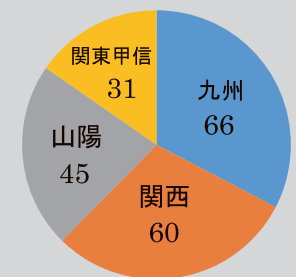
▲荷造りされた陶磁器が積まれた多治見駅の集積場(昭和40年頃)
(写真提供:多治見市図書館郷土資料室)

中央線多治見駅開通の2年後の明治35年(1902)に創業した大嶽萬三郎商店(多治見市御幸町)の台帳からは、鉄道開通による陶磁器産業への恩恵を窺い知ることができます。戦前の台帳は、九州、山陽、関西、関東甲信地方というように地域ごとに別れており、経営規模が大きかったことが分かります。また、得意先の住所が鉄道駅周辺に分布していることから、当時の鉄道輸送がいかに盛んに行われていたかを知ることが出来ます。一方で戦後の台帳は1冊に集約されており、経営が縮小していますが、戦後も引き続き鉄道による陶磁器の輸送が行われていたことが分かり、貴重な資料です。

戦前の台帳を詳しく見てみると、九州地方の取引金額が最も多く、202軒の得意先のうち66軒を占めています。九州地方には、有田焼で有名な磁器の産地である佐賀県が含まれていますが、陶磁器の著名な産地でも多治見の陶器商が美濃焼を販売していたことが分かります。

以上のように、鉄道の開通によって全国各地の小売店にまで陶器商が向かうようになり、美濃焼の名が全国に浸透していきました。こうして多治見は全国でも有数の陶磁器生産地域へと発展しました。

大嶽萬三郎商店の地域別得意先軒数



円グラフ：多治見市教育委員会 2014『多治見市文化財保護センター研究紀要第12号』を基に作成

主要参考文献

岡多線(瀬戸～多治見間) 鉄道敷設期成同盟会・岡多線鉄道敷設推進連合会
1988『岡多線 活動の記録』
多治見市 1987『多治見市史』通史編下
御嵩町 1990『御嵩町史』通史編下
笠原町 1993『笠原町史その五 かさはらの歴史』
多治見市笠原中央公民館 2008『「笠原鉄道なつかしの写真と資料展」資料集』
中山道みたけ館 2010『平成22年度中山道みたけ館特別展「みたけの鉄道90年史」』
多治見市教育委員会 2014『多治見市文化財保護センター研究紀要第12号』
美濃加茂市民ミュージアム 2021『鉄道のまち展～美濃太田駅開業から100年～』

謝辞(敬称略)

井澤勝、居田隼人、沖中勉、落合清伯、勝川吉文、黒田正直、小島直樹、
野呂香津文、松下望実、宮嶋浩、築瀬智雅、笠原中央公民館、小泉公民館、
多治見市図書館郷土資料室、リニア・鉄道館、東濃鉄道株式会社、森の汽車倶楽部

企画展

多治見の鉄道史



昭和43年 多治見土岐市間名古屋発中津川行
国鉄D51形蒸気機関車
(写真提供:多治見市図書館郷土資料室)

令和4年は、日本に初めて鉄道が誕生してから150年の記念の年です。鉄道が敷設されたことにより、人や物の交通は以前よりも盛んになりました。

多治見における鉄道の始まりは、明治33年(1900)の名古屋～多治見間の中央線の開通です。その後、明治44年(1911)には中央線が全通し、ますます荷物や人々の動きが盛んになりました。

中央線全通後もやきものや原料を広範囲に輸送する必要性から、多治見と他地域を結ぶ鉄道を望む声が続えませんでした。こうした地域の声や、昭和3年(1928)の太多線(多治見～美濃太田)や笠原鉄道(新多治見～笠原)の開通につながります。

鉄道は導入以来、今日に至るまで日本中に敷設され、人や物を運ぶ乗り物として欠かせない存在となっています。特に窯業が盛んな多治見において、鉄道はやきものや原料の主要な輸送手段として、多治見の発展を支えてきました。こうした鉄道敷設には人々の願いが込められており、地域の歴史を知るうえで重要な手掛かりとなります。

本企画展では、多治見における鉄道の歴史を文化財保護センターの収蔵品などから紹介します。

多治見市文化財保護センター企画展パンフレット

「多治見の鉄道史」

展示期間・場所：令和4年7月4日(月)～12月23日(金)

多治見市文化財保護センター展示室

発行：多治見市教育委員会・文化財保護センター

〒507-0071 岐阜県多治見市旭ヶ丘 10-6-26

TEL(0572)25-8633 FAX(0572)24-5033

URL <https://www.city.tajimi.lg.jp/bunkazai/>

発行部数：600部(印刷費用71,940円)(税込み)

1.多治見の鉄道のはじまり 中央線の開通

日本で初めて新橋－横浜間に鉄道が開通した明治5年(1872)以来、日本各地に鉄道網が敷かれるようになります。多治見における鉄道は、それから28年後の同33年(1900)の名古屋－多治見間の中央線の開通から始まります。中央線敷設にあたっては、「中馬街道」筋(曾木・鶴里)で「中央鉄道線中馬街道予定敷設趣意書」が発表されるなど、鉄道敷設予想地域で誘致運動が展開しました。一方で反対運動も盛んに行われ、御嵩町では鉄道の敷設による従来の運送関係者への影響や汽車のばい煙の害を心配する声があがりました。多治見においても賛否両論が出ましたが、汽車による陶磁器輸出の効用が強調された誘致運動が展開しました。その結果、名古屋－多治見－土岐津－瑞浪を通る「下街道」筋に沿って中央線が敷設されることになり、名古屋－多治見間の開通以後、明治35年(1902)には中津(現中津川)まで、同42年(1909)には三留野(現南木曾)までが開通しました。その後も線路は東に延び続け、同44年(1911)に中央線は全通しました。



▲大正3年の多治見停車場
(写真提供:多治見市図書館郷土資料室所蔵)



▲多治見土岐市間名古屋発中津川行 117系電車(平成元年)
(写真提供:多治見市図書館郷土資料室)

戦後、蒸気機関車からでるばい煙に悩まされていた多治見市域の人々から中央線の電化を望む声があがり、昭和41年(1966)の7月から名古屋－瑞浪間が、同43年(1968)7月には中津川まで複線電化しました。複線電化によってスピードが上がり、それまで約1時間かかっていた名古屋－多治見間を普通で45分、快速で38分前後で走ることが可能になり、乗車人数も大幅に増加しました。

その後、昭和62年(1987)に国鉄が分割民営化したことで国鉄中央線はJR東海の管轄となり、今日に至るまで多治見と他地域を結ぶ主要線として活躍しています。

2.太多線 多治見－美濃太田

明治時代末期より、東濃地域から美濃太田を經由して岐阜へと向かう鉄道の敷設を要望する動きがありました。岐阜県議会議長であった小池勇は「岐阜・多治見間ヲ連絡スヘキ中仙道幹線鉄道敷設ハ急ヲ要スル」という内容の意見書を内務大臣平田東助に提出し、鉄道敷設の必要性を強調しました。

こうした状況の中、御嵩町一帯から中央線が通る多治見と御嵩とを鉄道で結ぼうとする要望が出始めました。大正3年(1914)に可児郡上之郷村(現御嵩町東部)の平井信四郎ら16名が発起人となって鉄道事業の創立に着手し、翌年には東濃鉄道株式会社^{※1}が設立されました。第一次世界大戦の影響で鉄材の価格が高騰したため、線路の幅が狭く、機関車や車両も小さい軽便鉄道が採用され、同7年(1918)に新多治見－広見間、同9年(1920)には御嵩まで開通されました。

当初の目的であった多治見－美濃太田間の鉄道敷設は大正6年(1917)に帝国議会で議決されました。鉄道省は同15年(1926)に広見(現可児駅)－美濃太田間を新設すると共に、東濃鉄道(軽便鉄道)の新多治見(同年多治見駅に統合)－広見間を買収しました。^{※2}その後、多治見－広見間は線路幅が拡幅され、軽便鉄道は姿を消しました。昭和3年(1928)には多治見から小泉に至る線路の位置が従来から変更され、同年10月1日に太多線が全通しました。

※1 笠原鉄道が後に駄知鉄道と合併して誕生する同名会社とは別

※2 残った広見－御嵩間は新会社「東美鉄道」として運営



▲太多線開通記念式典(昭和3年)
(写真提供:多治見市図書館郷土資料室)

3.笠原鉄道 多治見－笠原

中央線の開通以降、これまで荷馬車によって運んでいた陶磁器の原料、燃料の薪・石炭などを鉄道によって多治見駅へ運ぼうとする声笠原町から盛んに出るようになりました。大正12年(1923)には町の有力者40名が発起人となり会社の設立準備を進め、翌13年(1924)には笠原鉄道創立総会が笠原小学校で開かれるなど、笠原町での鉄道敷設を望む声が大きかったことが分かります。その結果、昭和3年(1928)7月10日に新多治見－笠原間4.6kmを結ぶ笠原鉄道が開通します。その後笠原鉄道は、日中戦争・太平洋戦争へと時代が移るなかで営業困難となり、同19年(1944)3月に駄知鉄道会社と合併して東濃鉄道株式会社と改称しました。



▲笠原鉄道新多治見駅構内 列車キハ501(昭和33年)
(写真提供:多治見市図書館郷土資料室)



▲さようなら笠鉄(昭和53年) (写真提供:東濃鉄道株式会社)

地域の人の足としての役割を持つ一方、最も重視されたのは陶磁器の原料輸送で、最盛期である昭和45年(1970)には1ヶ月に12,000トンもの貨物を輸送していました(『笠原鉄道 なつかしの写真と資料展 資料集』より)。しかし、路線バスや自動車・トラックの台頭により、次第に乗客数や貨物輸送量が減少し、翌46年(1971)6月12日に旅客営業が終了、同53年(1978)10月31日に貨物輸送も終了したことで、笠原鉄道は姿を消しました。

4.岡多線 多治見－岡崎

大正時代末期、窯業地域である東濃地域と新興工業地帯である岡崎を結ぶ鉄道敷設が要望され、昭和2年(1927)に関係市町村によって「岡崎・多治見間鉄道敷設期成同盟会」が結成されました。鉄道省は同5年(1930)、鉄道敷設より安価に要望を実現させるため、省営バス(のち国鉄バス)の運行を開始しました。その後も、昭和時代を通して陳情書や調査書が度々出され、依然として鉄道敷設を望む声が地域から上がっていたことが分かります。同30年(1955)の調査書には、岡多線建設による陶磁器原料の輸送の円滑化や岡多線沿線での資源分布図等、鉄道敷設による明確な経済効果が示され、その必要性が強調されています。

同51年(1976)、ようやく岡崎－新豊田間が開通するものの、岡多線全線の鉄道開通は国鉄の経営不振、自動車の台頭などにより実現することはありませんでした。

昭和5年(1930)から多治見と岡崎の間を運行した国鉄バス第1号車は、令和3年(2021)10月15日に「鉄道省営乗合自動車〈昭和五年、東京瓦斯電気工業株式会社製〉」として国の重要文化財(美術工芸品)に指定されました。



▲国鉄バス第1号車(令和4年2月19日 リニア・鉄道館にて撮影)

