

#### 第四項 交通・通信

##### 運輸の概況

江戸時代より徒歩・荷車・人力車・牛馬車による運輸がすべてを支配していたが、明治時代後期、なかでも日露大戦後に至って、新しい交通機関として自転車、自動車が生じだいに普及されるようになった。

明治三年東京で発明された人力車は、当時、鉄道のない地域においては、陸上の交通機関として重要視され、本県においては、明治三〇年ごろ七、〇〇〇台余りあり、これが取締りも増加につれてかなり強化され、明治三二年、四二年と規則が改正された。

このような状況の中で、明治四〇年ごろに至って、鉄道の発達と乗合自動車の普及は、しだいに人力車を圧迫し、明治末期より大正初期にかけ三、〇〇〇台に減った。昭和元年の調査によれば、人力車は二、〇〇〇台になったと県史に記録されている。

本町においては、明治四三年には人力車は一〇台を数え、村人の便利をはかっていたが、時代の流れとともに、昭和五年にはその姿はまったく見られなくなった。

当時、人力車を利用する人は村の資産家、大地主の人に限られ、一般の人はほとんど利用することはなかった。人力車には明治四四年ごろ、はじめてゴム車輪が使用され、さらに大正時代に入ると空気入りの車輪が使われ、利用者は乗心地がよいと人気があった。

また、乗合馬車も人力車同様明治三年ごろ東京で出現し、本県では明治一四年に八〇台余が使用され、一時は二〇〇台をこえることもあったが、人力車とともに激減し、昭和元年には二〇台のみとなった。

表2-42 車輛保有台数の変化

単位：台

年度	種別 牛・馬車	荷車大	荷車小	人力車	自転車	自動二輪車	トラック
明治43年	20	77	404	10	80		
明治44年	20	71	390	10	100		
大正元年	24	60	504	9	149		
大正3年	19	49	534	6	170		
大正5年	16	39	560	6	326		
大正7年	15	31	600	6	706		
大正9年	14	21	622	6	906		
大正14年	13	15	681	4	1,341	2	
昭和元年	17	13	830	4	1,455	1	
昭和3年	15	11	907	2	1,537	2	
昭和5年	11	5	904	—	1,570	3	
昭和7年	11	3	942	—	1,531	7	
昭和8年	13	2	919	—	1,559	5	2

(県統計資料より作成)

荷車は牛・馬による畜力利用のものと、人力によるものがあり、明治時代になって道路がしだいに改良されるにしたがい、その台数は大いに増加した。

明治二四年には県下では馬車、牛車併せて八〇〇台余と記録され、このほか荷車は人力による「大八車」「地車」などが多く使用されていた、輪は初め木製で、この頃から鉄の輪になった。

こうした荷車の増加は、一方で、道路保護、交通安全の上で多くの問題が発生し、これらの見地から車幅、積荷、重量、荷物の種類などに多くの制限が加えられたが、その利用度はますます増加し、人力車とは反対に昭和元年には、馬車が約八、二〇〇台、牛車が約五、三〇〇台、その他人力による荷車など合せて保有台数は、十七万台余となり多方面にわたって利用されていた。

本町では、荷車の利用は上の表のようであった。

この表でも見られるように、農産物の運搬車として、この時代には小型の荷車すなわち「地車」とよんでいたものが多く本町では使用され、これはかなり後の時代まで利用され、今日なお農家には保存されているところもある。

つぎに自転車は、明治三〇年ごろ「ダルマ型」といって前輪が大きく、後輪が小さい鉄製車輪のものが出現し、注目をあつめたが、非常に重く労力の割には速度もおそく、加えて音が大きくなって一般に実用されるまでには至らなかった。その後米国製でゴム車輪のものが輸入され、使用されるようになったが、当時一台百四十円余と高価なためこれも一般化されなかった。(この当時は一俵が五円位であった)

その後自転車は、国内産が大いに開発され、しだいに価格も下り一般の購入が容易となり、明治四〇年代に入つて県下で八、六〇〇台余、大正末期には二倍になり、そして昭和元年にはその使用台数は、約三十二万台と激増した。本町においても表に示すように、保有台数は年を追つて増加し、生活必需品となると同時にその活用も広くなり、多くの改良とともにさらに伸び、昭和時代へと移行していった。

自動車は明治三二年ごろ、名古屋市内ではじめて使用され、その後大正時代になつて大いに普及した。明治四一年には、名古屋市では乗合自動車も登場したが、利用者が少なく短期間で廃業した。大正時代になると、タクシーが大都市で相次いで開業した。これと前後して明治四二年ごろには、ガソリン車が走る光景が都市部で見られるようになった。

貨物自動車は大正五、六年ごろよりしだいに発達し、大正末にはかなり多くなり、近代交通運輸機関進展のもととなった。

昭和の初期には乗合自動車八三七台、貨物自動車五三八台と県史には記録されている。

このような経緯で車輛の進展をみたが、農家の主要運搬車として、昭和初期になつてゴム車輪のリヤカーが登場し、これまでの荷車とくらべて軽量で能率もあがり重宝がられると同時に、農村における運輸形体を大きく変えることと

なった。

明治維新は交通運輸の諸制度を全国統一し、往古よりの封建的な体制を完全に廃し、多くの束縛からすべてを解放するところとなった。

すなわち明治元年五月には、藩政時代それぞれの藩領にあった関所がまず禁止され、つづいて明治二年になって全国の諸街道に置かれていた関所も同様廃止され、明治四年に至って、いままでの封建的な駅伝の制度も根本的に改廃され、ここにわが国における道路は一般的に開放され、自由交通の道が開かれることとなった。

明治六年八月国は道路修築規則を制定し、同九年六月にはこれを改正し、国道、県道、里道の区分を明確にし、その利便により、これをさらに一等から三等まで細分した。そして以後新設道路は道巾を国道は七間から五間、県道は五間から四間、里道は一定せずとした。

○つぎに各道路の細分はつぎのよであつた。

○国道……一 等…東京より各開港場に達するもの

二 等…東京より伊勢神宮および各鎮台に達するもの

三 等…東京より各県庁に達するものおよび各府県、各鎮台を連絡するもの

○県道……一 等…各県を接続しおよび各鎮台より各分宮に達するもの

二 等…各県庁よりその支庁に達するもの

三 等…著名の区より都府に達するものおよびその区に往還すべき便宜の海港に通ずるもの

○里道……一 等…数区を貫通し又は区より区に通ずるもの

二 等：用水、堤防、牧畜、坑山、製造所などのため該当区民の協議により設けたもの  
三 等：神社、仏閣及び田畑耕作のため設けたもの

以後交通の繁雑にしたがい多くの改正がなされ、大正九年の道路法の大改正により国道は、

- ① 東京より伊勢神宮、府県庁所在地、師団司令部所在地、鎮守府所在地または主要な開港に達する路線
- ② 主として軍事の目的を有する路線、となっている。

また大正九年の改正によると郡道、市道、町村道の別が明確になり、これまでの里道は区分され、それぞれ郡長、市長、町村長の認定するところとなり大いに増加した。

郡道は大正一二年の郡制廃止により県道にあるいは市町村道に編入された。

丹羽郡誌（大正六年発刊）によると、この時代本町に関係ある主要道路として、つぎのような路線があげられる。

#### 一、県道

○岩倉街道：布袋町（現江南市）より名古屋に通ずるもので、布袋町大字小折に発し、千秋村の東部をすぎ岩倉を経て、西春日井郡に入る道程約七・七料である。（一里三十四町四十七間）

※ 県史には、この岩倉街道は明治一二年の調査時に国道三等に指定され、西春日井郡小田井村より丹羽郡小折村に至る道程二里二十四町とされている。

○稲置街道（犬山街道）―（大正八年県道名古屋・犬山線と名称を改める）

犬山町（犬山市）より名古屋市に通ずるもので犬山町大字犬山に発し、羽黒、楽田の二村を経て東春日井郡に入る道程一里二十九町五十三間（約七・二料）

※ 県史にはこの街道は明治二年の調査では、二等に指定され、県庁より丹羽郡稲置村に至る道程七里三町としるされている。

二、郡 道（里道）

○柳 街道：布袋町より犬山に通ずるもの、布袋町大字小折にて、県道岩倉街道より分岐し、布袋町、古知野町の東部、扶桑町を経、犬山町大字犬山出来町にて、県道稲置街道に合する道程二里十六町十間（約九・二軒）

○樂 田 線：県道岩倉街道の終点より東行し、布袋町大字小折より大口村を経、樂田村内県道稲置街道に至る道程一里二十八町四十二間（約七・〇軒）

○羽 黒 線：羽黒村に起こり、大口村を経、古知野町大字前野に至り柳街道に出る道程一里十六町五十一間（約五・七軒）

本町は往昔より道路網はかなり整備されてきたが、反面鉄道など交通機関の発達は残念ながら充分でなかった。なかで、おもに関係のある鉄道として、現在の犬山線の敷設がある。

これは名古屋鉄道株式会社によって、岩倉・犬山間に大正元年八月開通され（単線十四・九軒）、布袋、古知野、柏森など、それぞれ最寄の駅が設けられ、本町の人々も多く利用することとなり、名古屋、犬山、一宮などへの結びつきが容易となり、いよいよ経済活動も活発となってきた。

鉄道開発当時、電車は五十人乗で、岩倉・犬山間に約四十分位かかったといわれ、運行回数も三〇分に一本ぐらいで運賃は、



図2-92 日誌録表紙

※ 明治時代になり、わが国の陸の交通の主軸は鉄道であった。

明治五年、東京新橋・横浜間にわが国最初の鉄道が開通し、近郊では明治一九年に一宮で鉄道事業が華々しく開始された。

この岩倉、犬山間の鉄道敷設について、本町は少なからぬ関係がある。これは町内に所蔵されていた文書（明治二九年、尾張電車株式会社日誌録、明治三九年八月二一日より大正元年一〇月二五日まで）によって明らかのように、明治三九年八月『電車布設ノ件』について、当時の村会議員及び有力者が小口村役場において協議し、丹羽郡長の意見を併せて聞き電車布設の運動を起こすことが決定されている。

また明治四〇年二月には『大口村ニ電車布設ノ件』について評議員会が設けられ、評議員が旧小口村上組、中組、下組より各三名、四名、五名計十二名が選出されている。

古知野 〱 岩倉間 九銭

古知野 〱 名古屋(押切)間 二四銭 であった。

当時名古屋の駅といっても押切(現在の枇杷島付近)で、市中心部とはかなりへだつた位置であった。

しかし開業時ほどの電車も満員であった。反面名古屋、犬山間を通っていた乗合馬車は、これとともに利用者が減りついに廃止された。(乗合馬車↓名古屋・犬山間約四時間)

その後、日誌によれば強力な布設運動が展開された。すなわち布設にかんして関係機関への陳情、経費の確保、株式の保有、布設予定地域の測量、関係町村との協議などが行われた。

こうしてこの時代すでに先覚者の努力があつたが、布設を見なかつたことはまったく残念である。

犬山線はその後乗客、貨物ともだいに増加し、輸送の円滑を計るため大正一一年七月複線となり、さらに大正一五年五月犬山橋駅（現犬山遊園駅）まで延長され、つづいて一〇月には新鶴沼駅まで開通し、その機能はますます大きくなつた。

**木津用水の  
通船の歴史**

大口村誌によれば藩政時代後半より明治初期にかけ、古木津用水（合瀬川筋）で小舟を利用し、物資の運送をしていた所があつたが、その後灌漑との関係で一時的中止されたとしるされている。

ほかの記録によると明治一六年木津用水改修工事の折、積石など工事用資材を船で運んだ。これにより船による物資運搬が非常に便利とされ、同時に水利の防げにもならないことがわかり、明治一九年九月には、「愛船株式会社」により通船開業式が行われ、ここに木津用水の通船は本格化し、貨物運輸に大いに貢献するところとなつた。船は木曾川より木津元杵に入り、木津用水幹線大井堀新木津用水を下り、庄内川、黒川を経て名古屋西区堀川に至り、遠く木曾路と名古屋を結ぶ大動脈となつた。

当時運搬の物資は木曾の木材が多かつたようであるが、夏の間には、木曾川流域で冬期岩室に貯蔵していた天然の水も名古屋に運ばれたといわれる。そのほか米、炭など一般物資もかなり多く輸送されたようで、同時に村人の利用もあつたといわれる。

舟は流れにまかせて木津用水、庄内川、黒川を下り、名古屋へと向かつた。そして帰路は船頭の多くが綱を引いて堤



を歩き、一人が竿でかじを取っていたという。

また川筋には、所々に休息所（茶処）があり、船頭が立ちより、のどかな風景も見られたといわれている。

こうして新木津用水、合瀬川は、舟運輸の水路として多年活用されたが、明治末期に入って陸上運輸機関が発達し、旧来の舟運は自然に絶えることとなった。

### 通信の概況

江戸時代に至って通信機関として發達した飛脚便は、その送達においてかなり不便、弊害も生じた。明治四年定められた新式郵便制度はこれらを除き、物品の取扱い場所、料金の一定、書状の規定などを考へ、政府が郵便業務をしだいに掌握するようにはかり、各地に郵便役所が設けられた。そしてこれまで大いに利用されてきた飛脚業は、ついに明治六年五月には禁止の措置がとられるに至った。

明治六年二月布袋郵便役所が設置され郵便業務の取扱いが始まった。最初は無集配（三等局）であり、郵便物の引受、切手販売、為替業務、貯金業務を行うにすぎなかった。しかし、同二〇年頃、郵便の普及にともない布袋を中心に古知野、大口、千秋の隣村を地域とする集配業務を開始、現在の普通郵便局と同格となり、同三六年官政改正によって、布袋郵便局と改称された。

古知野郵便局は明治三四年三月、布袋郵便区古知野郵便受取所として設置され、同三八年四月三等局となった。

また扶桑郵便局は明治三一年三月柏森に三等局として設置され、同四二年六月扶桑郵便局と改称された。

昭和二年二月一日、古知野・扶桑の両局とも集配局となり、大口村の集配事務は、布袋局より扶桑局に移管され、郵便、貯金などの業務がされた。

当時の大口村に設置された郵便函の位置はつぎのようである。

表2-43 郵便函の設置箇所

郵便函位置	設置年月日	賣捌人氏名	許可年月日
余野字西浦	明治三十五年五月十五日	倉知 宏	
下小口字五明	明治三十八年二月十一日	伊藤 憲	
中 小 口	明治四十一年十二月二日	近藤 眞一	
小口郷中	明治四十四年六月廿一日	藤川米太郎	
大屋敷字坂小淵	明治卅二年四月廿七日	丹羽 範治	
豊 田	明治三十四年五月廿四日	江口善十郎	
秋 田	明治四十一年十二月一日	鈴木喜太郎	
外 坪	明治四十年十一月十六日	藤田榮太郎	
河 北	昭和五年十二月廿一日	熊澤悦治	

以上の九か所では、切手、葉書、収入印紙の売捌きも行っていたが郵便法の改正によりしだいに廃止されるところとなった。

郵便料金は明治一五年一二月はじめて全国均一となり、書状二匁までごとに二銭、葉書一枚一銭に定められた。つぎに電話は大正二一年に犬山、扶桑間が開かれ、本町に関するものはすべて既設の布袋局が担当していたが、昭

表2-44 郵便基本料金

年次	封書	葉書
明治六年	二錢	一錢
明治一六年	二錢	一錢
明治三二年	三錢	一錢五厘
明治四四年	六錢	一錢五厘

和二年郵便物と同様に扶桑局の管轄にはいった、電話は、本町の南部地域は布袋局に、北部地域は扶桑局への加入が主体で、河北地域では羽黒局に加入し、同一町内において属する局が異なり不便をかこっていた。

一、郵便

明治四年、新式郵便制度により郵便業務を取扱う郵便役所が設けられ、愛知県下でも同七年には四九か所に設置された。本町でも大口郵便受取所という名称で設置され、郵便業務の取扱いがはじまった。当初、この郵便受取所は現在の無集配特定局なみに、郵便物の引受、切手販売、為替、貯金業務などを行うにすぎなかった。

その後、当郵便局は明治末期から大正初期にかけての郵便制度の拡張にともない、歳出入取扱い業務をはじめ、簡易保険業務、国庫金取扱い業務などを主に金融業務が加わって機能が充実し、本町域の郵便業務の唯一の取扱い機関として重要な役割を果たした。

二、電信

明治五年、電信取扱規則、および電信条例が制定され、各地に電信局が設置され、電信業務が開始された。明治一八年に通信省の創設とともに電信・郵便業務が同省の管轄となり、電信が郵便局で取扱われるようになった。

三、電 話

明治三二年三月電話事業を官憲で行うことが決定され、同年四月に電話交換規則が制定されて電話交換業務が始まった。その後業務は全国各地に拡張されて、明治三六年までには全国の主要都市で行われるようになった。愛知県では明治三二年一〇月に名古屋電話交換局が創設されて交換業務が始まった。

第五項 教 育

この項は、大口村誌の記事を主体としたため、使用漢字は当時のまま掲載する。

寺 子 屋

江戸時代末期から明治初年にかけて、開設されていた寺子屋は『大口村誌』によると十九塾を数え、つぎの表のようである。

塾 主	位 置	備 考	塾 主	位 置	備 考
佐竹淺右工門	秋田 宗雲		水野丹左工門	河 北	佳一と號す樂田方面にも門下生あり
鈴木甚三郎	秋田 長櫻	農を主とせしが身体不自由なりしと 庄屋をつとむ	酒井惟一	下 小 口	
社本新兵衛	豊田東御供所		宮地高次	下 小 口	
會 隣	豊田 矢崎野	桂林寺住職	仙田清六	河 北	
江口早右工門	豊田御供所		舟橋 渡	外 坪	文久年間より始め明治五年まで繼續
丹羽三九郎	大屋敷新田		伊藤甚右工門	余 野	
前田繁右工門	大屋敷大御堂		倉地 忠之	余 野	
大塚重兵衛	上 小 口	天保の頃より約二千年余學制頒布後に廢せられ、其頃より寺澤丸平方に私塾開かれ學校に入らざる者教へたり	吉田平三郎	余 野	
山田兵馬	中 小 口		眞言宗の僧	竹 野	
倉知土佐守			伊藤松兵衛	余 野	維新後間もなくやまる