

郷土館発

南と北を結ぶⅣ

前号までは、人が移動する場合のバス路線の発達について紹介してきました。今回は、物流について紹介します。

現代では、物流といえばトラックですが、それ以前は、馬が輸送の中心となっていました。

江戸時代においては、宿駅制度が整備され、運送については、「馬稼ぎ」と呼ばれる人たちが活躍するようになりました。この地方では、「中馬」や「三州馬稼ぎ」と言われる人たちが活躍します。

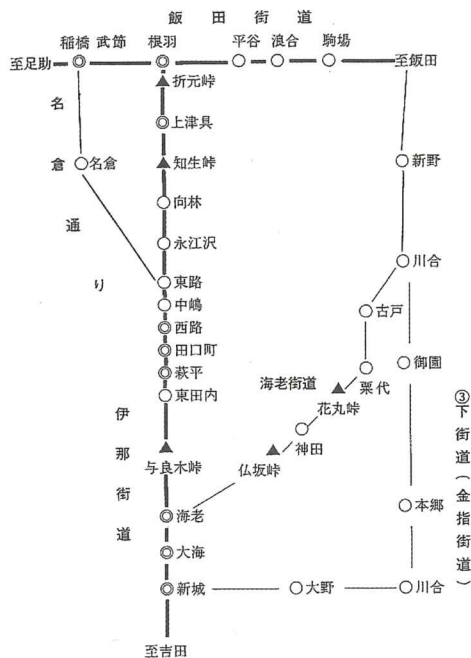
「中馬」は、信州地方を中心とした大規模な馬稼ぎの組織で、「三州馬稼ぎ」は、主に津具・田口・稲武の農民が自分の馬を使って物を運んだことを指します。この馬稼ぎの人たちの通った街道は、伊那街道・飯田街道であり、中馬が物流を担っていた

ので「中馬街道」とも呼ばれます。三州馬稼ぎは、中馬と競合しながらも、飯田と新城を結ぶ物流の担い手となって共に活躍しました。

明治時代になると、それまでの宿駅制度が撤廃され物流の組織の改編が行われました。馬稼ぎの仕組みも変化し、各地に運送のための会社がつくられたが混乱もありました。その後、

明治十二年 信州を中心に設立された「中牛馬会社」に所属して馬稼ぎを続けるようになった。
明治二十五年 田口〜津具間に馬車道が完成した。
明治三十五年 名古屋〜中津川間の鉄道が開通した。これにより飯田街道の荷物の輸送経路が変わり、伊那街道の駄馬運送も減少した。

明治四十一年頃 運送馬車は豊川鉄道が開通してから盛んに



◎印は伊那街道沿い(新城まで)の間屋場馬稼ぎ街道略図(一は本道)
(信州中馬・三州馬稼ぎ)

設楽町誌 通史編より



津具、年代不詳



景(北設楽郡)田口町三河木材株式会社製材運搬ノ
(大正半ば頃)

なり、北設楽郡津具辺りの運送馬車で大海の街通りは歩けぬほどであった。
明治四十五年 鉄道が中央線が全通する。伊那谷への物資の流れが塩尻経由となり、伊那街道を往來する馬稼ぎが減少した。
(設楽町誌)

昭和の初め頃 トラックによる荷物輸送が始まる。
(設楽町誌)

昭和二年頃 根羽〜豊橋間をトラックで走った。根羽では生のイワシや生竹輪などの生ものとバナナなどが初めて食べられるようになった。
(根羽村誌)

昭和五年 (略)田口より五輛津具より六輛が日々豊橋へ出動している。津具方面より木炭・薪・板類。豊橋方面より建具・野菜、菓子類・砂糖・麦粉・肥料・雑貨等。(愛知県史資料編)

昭和七年 田口の貨物自動車も十台程度動いていたといわれる。
昭和八年 津具村で生産した繭は主として飯田・豊橋・新城方面へ、木材や木炭は主に豊橋・新城を中心として貨物自動車で運搬された。この貨物自動車は村内に十四台あった。
(津具村誌)

昭和九年 津具金山の鉱石は、津具〜田口間は田口の丸海がトラック輸送、田口鉄道を利用して、日立鉱山に売鉱する。
(津具金山)

設楽町を貫く街道は、南と北を結ぶという重要な役割を果たしてきました。馬と馬追いが歩く姿を思い浮かべたり、当時の道を歩いてみたりするのも楽しいかもしれません。

(奥三河郷土館長
渡邊 俊也)