

近代の東濃地方における陶磁器の生産と都市形成

岐阜大学 学生会員 ○山田幸長
岐阜大学 正会員 出村嘉史

1. はじめに

近世以降、美濃焼と呼ばれる陶磁器の主要生産地として発展してきた岐阜県東濃地方は、その生産の拡大とともに交通インフラをはじめとする都市基盤を形成してきた。近世においては尾張藩統制のもと、制限付きで江戸・大坂といった中央市場向けに陶磁器を販売していた¹⁾が、近代になると地元商人によって市場を周辺地域から遠隔地、さらには国外へまで拡大していくこととなる。近世中央市場向けには、下街道を駄送によって運ぶ陸路、木曾川による舟運が利用されていたが、近代になると下街道沿いに国有鉄道が敷設され、鉄道による貨物輸送が一般的となった。同時期に名古屋港が築港されていて国外向けの陶磁器の貨物輸送を担っていた²⁾。このように近代は、陶磁器の生産力の拡大に伴って広域的な交通インフラが一体的に整備されていた時代であった。

東濃地方における美濃焼に関する研究は産業史学の分野から山形¹⁾や宮地²⁾らによる積み重ねがあるが、近代以降の都市形成の過程まで言及された研究はいまだ限定的である。そこで本研究では、東濃地方を対象として陶磁器という産業によって発展してきた都市(以下窯業街とする)の近代都市形成史を明らかにすることを目的とする。

生産の中心を担っていた多治見を主な対象地として、詳細に都市の形態を分析する。同時に周辺地域との関わりは広域に形成された交通インフラに着目して明らかにする。都市形成との関連については町村都市計画史料をはじめとする地図史料や同時期の新聞記事、公報等の一次史料を、陶磁器の生産と交通インフラとの関連については岐阜県統計書をはじめとする統計史料を用いる。

2. 多治見の町村都市計画

1933(昭和8)年の都市計画法改正により、多治見は1935(昭和10)年に町村都市計画が適用された。同時期の公報³⁾では「都市計畫は元來其の町村が將來大小の差別こそあれ一つの都市として發展し行くべき其の道筋を総合的に決定することを理想としますが然し之はなかなか困難でありまして而も之を敢てせんとして時日を経過するよりも急を要する事柄を順次解決することが町村發展上利益であります」と述べられており、土地区画整理によって総合的に工場や住宅地を誘致していた他の工業都市⁴⁾とは異なり、「急を要する事項」、即ち直近の問題を順次解決していくことを優先した。

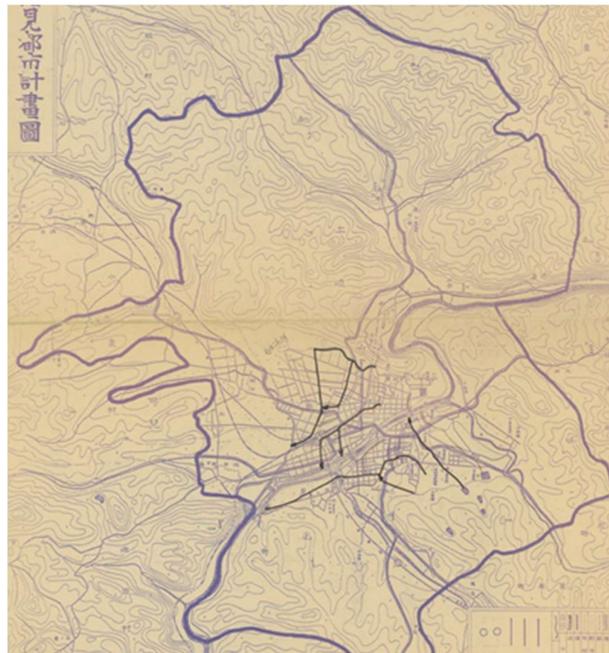


図-1 多治見都市計画圖(昭和12年)

当時直近の問題としては、「人口ノ著シキ増加」と「近年増大シツツアル交通量」⁵⁾をうまく解消できていないことであり、人口に関しては都市計画区域を、近隣町村を含む大きな範囲に設定することで外へ逃がすことを考えていた。交通量に関しては既設道路の幅員を拡張することで解消を図った。結果的に多治見における町村都市計画は計画区域を、周辺町村を含むかなり広範囲に設定し、中心商業地域から人々の生活圏は郊外へスプロールさせていくものであった(図1)。

このように多治見は、都市計画の段階では既存の都市基盤を利用する方向で郊外の開発を中心に計画されており、市街地において大きな開発が行われることはなかった。しかし都市計画が適用される以前の多治見の絵図⁶⁾や中心市街地の地図⁷⁾を見ると、街路網や商店、宅地や工場などが計画的に配置されているように捉えられる。つまり都市計画が適用される以前に中心市街地の都市基盤が形成されていた。またそれらは近世以来主要産業であった窯業によって大きく影響されたことが推測される。

3. 美濃焼の生産形態

近世以降の東濃地方における陶磁器生産は、大規模工場によって総合的に生産を行っていた、京都や佐賀といった他の窯業地域と比較しても特徴的な分

業体制をとっていた。原料となる陶土の製造は主として瑞浪市釜戸町において、農家が副業として行った。その後、瑞浪市・土岐市・多治見市に点在していた窯屋によって形成から本焼きがなされ、一度多治見市に集約された後、陸路によって名古屋まで輸送され、全国へ流通した(図2)。この分業の背景には地理的要因が最も大きかったように思われる。瑞浪市や土岐市は美濃焼の原料となる蛙目粘土が豊富に出土する地域であった。たとえば瑞浪市釜戸町は、粘土の質を上げるのに必要となる釜戸長石が採掘されたうえ、急峻な谷地形を利用して水車を回し、製土を行うには適した場所であったといえる。このように効率よく分業しながら陶磁器生産を行ってきた東濃地方だが、分業による生産形態を成立させるためには、その原料や陶磁器の輸送交通が重要であった。

4. 広域輸送インフラの形成

1902(明治35)年に官設鉄道の中央線が東濃地方において全線開通している。路線は近世から陶磁器輸送の陸路として利用されてきた下街道沿いに選定された。当時の新聞記事⁸⁾には以下のように記載されている。

中央線多治見驛の貨物大停滞に就て
 同地ハ美濃焼の本場たる丈に陶磁器の輸送頗る多く毎年産出せる四十餘萬俵の貨物ハ従來數百輛の馬車にて日々積出し來り取て其停滞を見る事なかりしに鐵道開通以來便利が反て仇となり従來の輸送機関中絶せしと同時に貨物は日を追ふて停滞し同驛運送業者の迷惑は勿論差當り多治見陶器商の困難なるのみならず…

ここから中央線が敷設された直後から、生産の中心であった多治見において駄送による従来の輸送が中絶し、鉄道においても貨物の集中が輸送の停滞を起こしていたことが伺える。実際に原料や陶磁器の輸送がほとんどであったことは、当時の中央線の貨物積載量から確認できる⁹⁾。

1907(明治40)年に熱田港が拡張され名古屋築港に至る。当時の輸出品目別の輸出額は、その築港直後から陶磁器の輸出額が最も多く、さらに急激に増加した¹⁰⁾。このことから名古屋築港も陶磁器の流通拡大には不可欠であったことが分かる。

大正から昭和にかけては中央線を軸として軽便鉄道が建設された¹¹⁾。多治見においては、1918(大正7)年に東濃鉄道が、1928(昭和3)年に笠原鉄道が私設鉄道として建設されている。

このように広域的にみると、陶磁器の流通を拡大する方向で貨物輸送の交通インフラが一体的に整備されている。

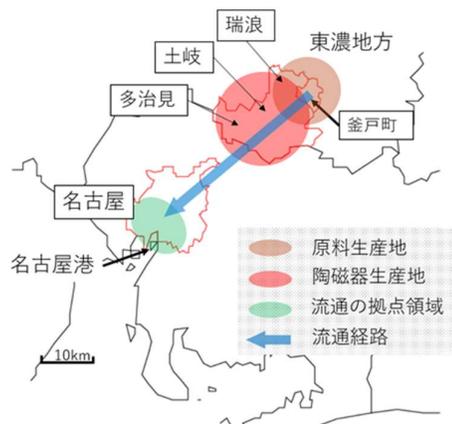


図-2 近代以降美濃焼の販路

5. おわりに

東濃地方は地理的条件をうまく利用した分業により効率よく陶磁器生産を行ってきた。近代以降、陶磁器の生産を拡大する方向で広域な交通インフラが形成され、いっそう生産力を拡大したため、特に生産の中心地となった多治見では、その人口や交通の急速な増加という問題の対応に迫られた。従ってこの対策のために町村都市計画が適用されたものと考えられる。

今後は広域な交通インフラ建設の目論見を実証すると同時に、同時期の多治見の中心市街地に焦点を当て、町村都市計画適用以前の民間によって形成された都市基盤と、適用後行政によって行われた郊外地開発とを相対的に分析することで東濃地方に特有の近代都市形成史を明らかにできると考えている。

参考文献

- 1) 山形万里子：幕末期の美濃焼物の販売市場と輸送，交通史学会，1998
- 2) 宮地英敏：近代日本の陶磁器業 産業発展と生産組織の複層性，名古屋大学出版会，2008
- 3) 多治見町：多治見町報，第133号，1935
- 4) 沼尻晃伸：戦時期日本の土地区画整理事業と都市計画—名古屋の事例を中心として—，土地制度史学，1995
- 5) 国立公文書館：公文雑纂，1939
- 6) 吉田初三郎：陶都多治見を中心とする名所交通鳥瞰図，1929
- 7) 多治見町：大日本職業明細図(多治見町)，1917
- 8) 満留寿商會：陶器商報，第83号，1900
- 9) 岐阜縣：岐阜縣統計書，1911
- 10) 名古屋商工会議所：名古屋港貿易発展三〇年史，1937
- 11) 清水孝治：大正期における岐阜県可児郡における東濃鉄道の建設推進者の特性—地域産業発展との関連から—，人文地理，2006