

ブレイクスルー

その時、先人は

4 黎明期

明治～戦前

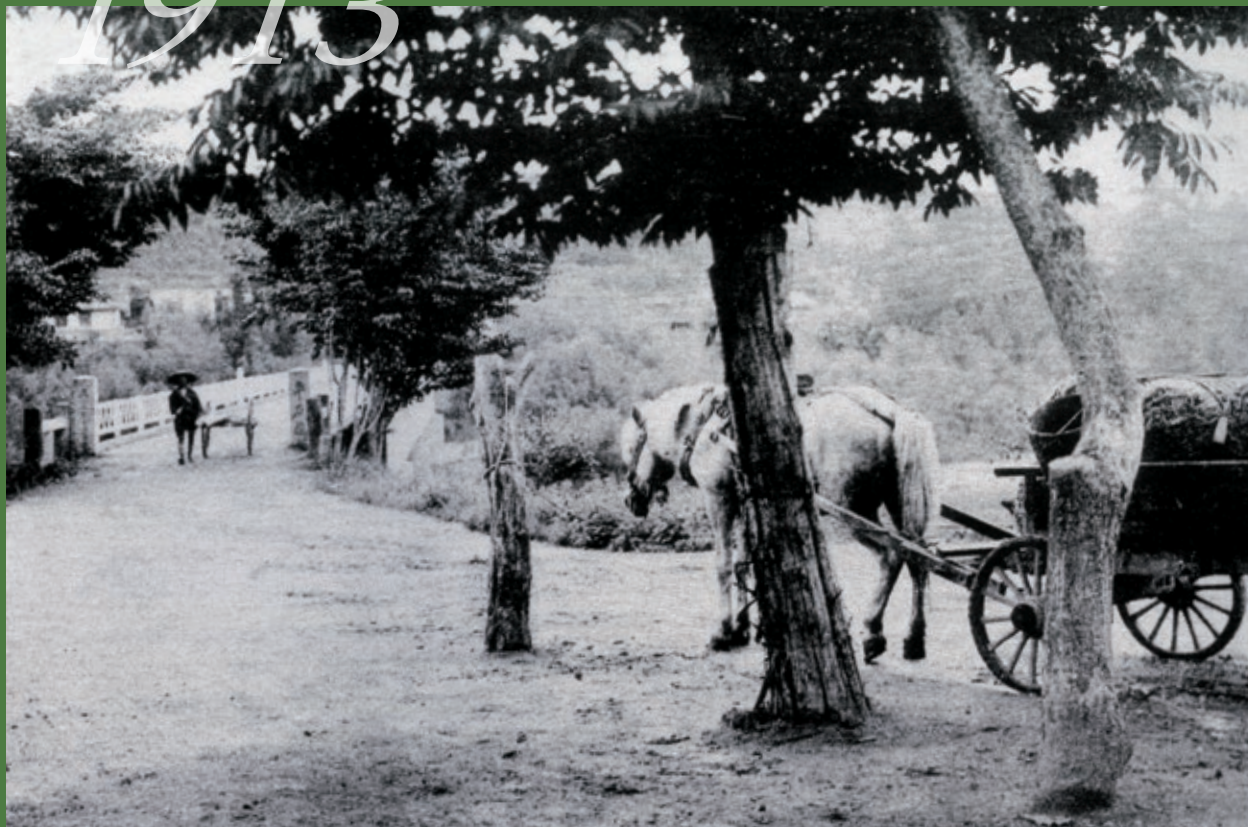
原野から農場、
馬車から
自動車、鉄道へ

江戸時代、拳母藩四郷村であった四郷は明治22年（1889）、市制町村制の施行により花本、越戸、荒井、御船の村々と合併し、上郷村大字四郷となる。明治39年（1906）、上郷村と広沢村、富貴下村が合併して猿投村になると村役場が四郷に設置され、役場に通じる道路が拡幅されるなど行政の中心地として存在感を増していった。

明治43年（1910）、名古屋の実業家・井上徳三郎が猿投村大字四郷字東山の青木原帯（現在の井上町・青木町）を買い受け、開墾事業を始めたことで四郷の集落は広がっていく。

当時、人の往来や物資の運搬は人力車や荷馬車に頼っていたが、明治の終わりから大正初めにかけて鉄道・自動車が走るようになる。井上農場においても規模が拡大するにつれ大量の輸送需要が発生し、井上徳三郎は三河鉄道の敷設・延伸に奔走した。猿投村の村長であった四郷下古屋の浦野謙朗はT型フォードを共同で購入。これがバスの始まりとなり、その後、愛知県初の乗合自動車として路線を拡張していった。

1913



1916

T3
尾三自動車誕生 ● 1914

S5
国鉄バス(省営バス)の
路線開通 ● 1930

S7
三河鉄道猿投駅
新築 ● 1932

S20
終戦 ● 1945

S28
猿投村から
猿投町へ ● 1953



旧井上家住宅西洋館
井上農場住宅の迎賓館として使われていた。現在は豊田市民芸館敷地内に移築されている。



井上徳三郎が改築した猿投駅



「株が上がる」に通じるとして作られたといわれるカブの形をした窓枠。



愛知県立猿投農林学校 大正12年(1923)井上地区

ブームもあり、井上徳三郎は三河鉄道(現・名古屋鉄道)の敷設、延伸に尽力する。大正13年(1924)には多額の私財を投じ猿投駅の駅舎や建設用地として6000坪を寄付。昭和7年(1932)には駅舎の改築資金も提供している。井上徳三郎は社会事業にも多大な功績を残しており、愛知県立猿投農林高等学校(移転時は「西加茂郡立農学校」)が移転する際は井上農場の土地7000坪を県に寄付している。これらの偉業を称え、大正14年(1925)に村民が井上眞冽翁頌徳之碑(いのうえしんれつおうえんとくひのひ)を建立。昭和11年(1936)には大字四郷字東山を字井上に改称した。



井上徳三郎
慶応3年(1867)
名古屋(中区)に
生まれる。
69歳で没。

古くから開けた集落であった四郷に転機が訪れたのは、名古屋の実業家・井上徳三郎が現在の井上町、青木町にあたる青木原一帯を開拓したことに始まる。

両替商を営んでいた井上徳三郎は日露戦争時の好景気の波に乗って多くの事業を手掛け、巨万の富を得た。明治44年(1911)、岐阜の久米八郎から四郷の東部一帯130町歩ほどを買い受けると、大正元年(1912)に井上農場を創設。松林と樹木に覆われた原野を耕作地へと開墾した。入植農家3戸20人だったのが、経営25年目の昭和11年(1936)

実業家・井上徳三郎が
青木原一帯を開墾



井上農場に入植した人々

には60戸余り、人口300余人に達したと記録に残る。

井上農場は現在猿投の特産品となっている柿をはじめ、茶、大根、人参などを生産し、畜産にも注力した。最も多く栽培されたのは

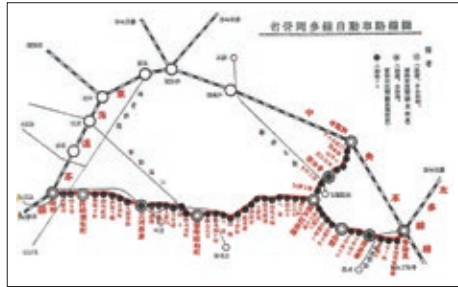
桑である。もとより、豊田市の前身である挙母町は養蚕・製糸業が盛んで、「三河地方有数のマユの集散地」として名を馳せていた。背景には明治6年(1873)に制定された地租改正条例がある。米に代わり地価の3%を貨幣で納めることになったため、現金収入が得られる商品作物が普及。とくに養蚕は米に次ぐ収入となり、天道、下古屋、上原地区でも桑畑が増加した。猿投村史によると明治40年(1907)には510戸ほどの農家が養蚕を行い、養蚕の組織団体「猿投公栄社」があった。桑畑は猿投村全体で166反(16町6反)に及び、春蚕、夏蚕、秋蚕を飼育していたという。四郷においても雲龍寺を会場に養蚕科目の学習会が行われた。また、桃や梨、栗、なたね、たばこ、ごま、らっかせいが作られていたと昭和4年(1929)の猿投村勢一覧に記載されている。

大正13年に猿投駅が開業

井上農場の規模が拡大するに従い、大量輸送の必要性が高まっていく。また、四郷周辺における生業の一つであった松、なら、あべまぎ等の割木、耐火用粘土を瀬戸へ運搬する需要もあった。日清・日露戦争後の私設鉄道建設

M4
● 1871

廃藩置県により拳母畔四郷村から
拳母県加茂郡四郷村に



省宮岡多線自動車路線図
(昭和5年[1930]12月20日)



開業当時の省営バス

M22
村とともに ● 1889
郡区となる

隣接する4カ村とともに
上郷村四郷区となる

[illegible]

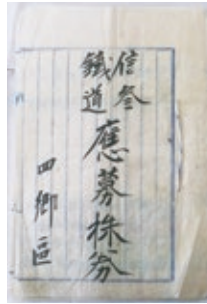
省営自動車岡多線賃金表

野謙朗 本多松三郎、大岩安五郎、宮川幾太郎、宇佐美一夫の5名。翌3年（1914）には「尾三自動車株式会社」と組織化し、初代社長に本多松三郎氏が就任した。

この車が愛知県で最初の本格的な乗合自動車（バス）だといわれている。尾三自動車（株）は西三河北部一帯に路線網を拡大し、昭和5年（1930）9月には営業許可24路線、総延長距離約720キロ、運転車両36台を擁する県内最大、全国有数のバス会社に成長する。その後、昭和12年（1937）に尾三自動車は名古屋鉄道の傘下に入り、同18年

M23
枝下用水完成 ● *1890*

枝下用水完成



信参鉄道応募株券
当時の四郷地区有力者の名前
と出資金が記されている。計
画は頓挫したが、当時の人々
がいかに関心を持っていたか
がわかる資料

近代化をめざす明治政府は鉄道建設を強力に推し進めた。私設鉄道も多数存在し、豊田市域で明治期に計画された鉄道は9つに上る。四郷に関わるのは旧拳母藩12代当主・

信参鉄道の誘致活動

開墾景氣に沸いた四郷であったが、昭和4年（1929）、アメリカに端を発した世界恐慌の影が忍び寄る。翌5年（1930）3月には商品市場が大暴落。マユの価格が1年間で半値となり、養蚕業は壊滅的な打撃を受ける。昭和16年（1941）の太平洋戦争勃発によって桑園は主食作物畑に切り替わり、戦後は生糸に代わるナイロン繊維の普及で養蚕は衰退の一途をたどった。昭和29年（1954）には猿投村における桑園面積は明治末期の6分の1となり、現在、当地で桑畑を見ることはなくなった。



平戸橋西詰にあった尾三自動車本社(左の洋館)とバス



小原村に停車中の尾三バス

内藤政共らが發起人となり明治33年(1900)9月に出願された信参鉄道(株)で、四郷区保有の資料「信参鐵道應募株券」には「五株杉浦谷次郎 壹株杉浦勘七」と鐵道建設に賛同した115人の名が記されている。信参鉄道(株)は愛知県碧南郡新川町(現・碧南市)から安城、挙母、足助を経て長野(県飯田、松本)へ抜ける計画で明治40年(1907)11月、工事に着手したが完成を見ることはなく、大正5年(1916)に解散した。

愛知県初のバスは浦野謙朗が購入したT型フォード

家業の酒造業を継いだ下古屋の浦野謙朗は父の錠平と同様に猿投村の村長、衆議院議員として国政でも活躍した人物である。浦野謙朗は明治天皇の大喪の礼に参列するため東京に向いた際、自動車に乗って東京見物をした。その速さと便利さに着目した浦野謙朗は帰郷後に共同で中古のＴ型フォード１台を購入する。この車を平戸橋から名古屋、挙母方面へ貸し自動車のような形で走らせたが、便乗の申し込みが多かったため、大正２年（１９１３）、宮川幾太郎を代表に「尾三自動車」の名称で事業化した。参画した人物は浦

岡多線の代行を担った
省営バス

(1943)に名鉄自動車と合併した。

岡崎・多治見を結ぶ岡多線(現 愛知環状鉄道)は地域住民の悲願であったが、線路の建設には多額の費用を要することから、鉄道省は鉄道の代行として自動車を検討した。

昭和5年(1930)12月20日、鉄道省は全国初となる省営バスの運行を岡崎・多治見間57・1キロ、瀬戸記念橋・高蔵寺間8・7キロで開始した。これが省営バスの始まりである。

住民にとって待望の開業であったものの地元企業に与えた影響は大きく、並行路線を運行していたバス会社の多くが休業を余儀なくされた。尾三自動車も乗車賃を引き下げるなどして対抗策を講じたが、乗客が激減したため挙母・岡崎間を休止。その後、省営バスが減便したことで住民の間で不満が高まり、岡多線の鉄道建設を求める声が再燃する。そこで鉄道省は路線調査を開始。太平洋戦争の勃発により中断したが、昭和34年（1959）に工事線、同39年（1964）に「国鉄新線」の一つに規定されたことで、ほ場整備のきっかけとながっていった。