

### 第3節 近代煉瓦採掘坑とレールについて

#### (1) はじめに

今回の調査では、近代産業の1つである煉瓦製造に関する遺構と遺物を検出することができた。そこで、ここで得られた成果を基に岸和田市で行われていた煉瓦産業の様相について述べておきたい。

岸和田市域での発掘において、これまでも粘土採掘坑とされる大規模土坑が多数発見されている(例えば、栄の池遺跡や大町遺跡など)。今回の調査で、大規模土坑とレールがセットで発見されたことにより、このような土坑が煉瓦製造のための粘土採掘坑であることが考古学的に証明された。近代の煉瓦生産に関しては、地元住民への聞き取り調査や『大阪窯業株式会社五十年史』・『岸和田煉瓦株式会社参拾年』といった社史から情報が得られる程度で、現在となっては全国的にも著名であった岸和田市での煉瓦生産の実態については不明な点が多く存在する。例えば、泉州一帯は良質な粘土が採掘できる土地として有名であるが、では一体どのような土を使用して煉瓦を製作したのか、それは岸和田市内のどこで採掘したものなのかといった具体的な様相は、史料として残されていない。このような疑問に対して、今回の調査によって一定の見解を得ることができた。

#### (2) 今回の調査で発見された遺構・遺物について

今回検出できた粘土採掘坑は計4箇所、いずれも地山のシルトか古代から中世に堆積したシルトを採掘している。形状や深度といったものに一定の規則性はなく、深いところで1 m、浅いところでは0.5 mを測る。採掘坑を埋め戻した土には多量の遺物が含まれていることから、土器などの異物を除いてシルトのみを採掘していた様子が見える。特に64溝と重なる183粘土採掘坑では、64溝から土器が多量に出土したことから、その部分を避けるように南北に長く掘削を行っていたと考えられる。また、基盤層の礫層部分にも旧耕作土を含む土坑が複数あった。粘土採掘坑よりも規模が小さいことから、このような土坑は原料として利用できる土であるかを確かめるための試掘坑と考えられる。

レール(1213・1214)は、いずれも粘土採掘坑からの出土であり、枕木(1218・1219)も採掘坑からの出土である。1213は、上端幅18.1 mm、下端幅36.4 mm、高さ44 mm、1214は、上端幅24 mm、下端幅45.5 mm、高さ51 mm、で2種類の規格が存在する。1949年に施行された工業標準化法に基づいて制定された日本工業規格(JIS)に当てはめると、1214は「6 kgレール」(1 mの重さが6 kg)になる。1213は、JISに当てはまるものはないが、あえて言うなら「4 kgレール」となるだろうか。1213の軌間(レールとレールの間の距離)は508 mm、主に鉱山などの作業用路線のレールとして使用された軌間である。

1213の枕木と枕木の間隔は芯々間の距離で66 cmを測る。枕木間隔は、上に走る車両の重量と大きく関係するようで、間隔が広い1213は、軽便軌道用であったと考えられる。

それでは、このレールはどこへと繋がっていたのであろう。それを知る手がかりは、(図111-1、相沢1931)と(図111-2、大日本帝国陸地測量部1938)にある。

図111-1は、岸和田城を中心として描かれており、当遺跡が所在する下池田町に関しては描かれていない。しかし、下野町の大阪窯業株式会社岸和田工場、並松町の岸和田煉瓦綿業株式会社へと連なる2つの軽便軌道が明確に描かれている。さらに、図111-2にも軽便軌道が2つ描かれている。図111-1の北側に描かれる軌道と図111-2の南に描かれている軌道の走行が一致することから、両者は同じ軌道を描いたものと判断できる。このことから、当遺跡で発見されたレールは、大阪窯業株式



図 111 地形図に描かれた軽便軌道



図112 現在の地形図と軽便軌道

会社岸和田工場へとつながるものと結論付けられる。ちなみに、図111－2北側軌道は、磯之上町にあった岸和田煉瓦綿業株式会社磯之上工場へとつながるものである。

そこで、現在の地形図に軌道を復元すると図112になる。この復元によって、03－05調査において検出された〈落ち込み34〉の直上に軌道が位置する。〈落ち込み34〉は軌道遺構であったと想定される。また、かつて当遺跡からさらに東へと進むためにJ R阪和線の下をくぐった場所には、現在トンネルなどの施設は残されていないが、土留め工が施され、何からの横穴が穿たれていたことを痕跡として留めている。地形図に描かれている軌道は、調査地より南側に位置する場所に敷設されており、北側に位置する場所に敷かれた状態で出土した1213はかつての軌道にはあてはまらない。おそらく、地形図に描かれている軌道は、幹線として機能していたものであり、1213はこれへとつながる支線だったのでないであろうか。つまり、支線を縦横にめぐらせることによって広範囲の粘土を採掘し、採掘が終われば回収し、新たな場所へと軌道敷を移動していったと考えられるのである。このように考えれば、1213が最も軽い規格である理由も合理的に説明することができよう。そして、1214は1213よりも

大きな規格であり幹線用として使用されていた可能性が高い。

### （３）岸和田にあった煉瓦製造会社沿革（レールの行き着く先）

詳細な沿革については社史に譲るとして、ここでは主に岸和田工場の歴史について概略しておきたい。また、同じく軌道を敷いていた並松町にあった岸和田煉瓦綿業株式会社についても見ていきたい。

大阪窯業株式会社は、はじめ硫酸瓶製造会社として 1882 年に大阪市内で操業する。岸和田工場にはもともと和泉煉瓦株式会社があり、1906 年に大阪窯業株式会社によって吸収・合併され、岸和田工場となる。以後、東京・愛知に工場を設置し、会社は拡大を続ける。しかし、次第に煉瓦需要が減少し、さらに 1923 年に起こった関東大震災によって煉瓦構造物に対する耐震性の不安も加わり、煉瓦部門は大幅に衰退する。岸和田工場は、煉瓦部門の屋台骨として生産を続けるが、次第に衰退し規模が縮小される。（大阪府作成 1961 年の 3000 分の 1 地形図）では工場の存在が確認できるが、（大阪府作成 1967 年測量・1977 年修正 2500 分の 1 地形図）には描かれておらず、この間に土地が売却されたと考えられる。現在は、外壁の一部が現存するのみである（図版 48－1）。

大阪窯業製煉瓦は、大阪を中心として全国各地でかなりの数が発見されている。近年では、地域史としての重要性から発掘調査においても検出、報告がなされている（岸和田市教育委員会 2008 など）。

岸和田煉瓦綿業株式会社は、藩士である山岡尹方が 1872 年に設立する士族授産として並松町で煉瓦を製造したことが会社としての起源となる。この頃の煉瓦製造所は一旦途絶えるが、1887 年に第一煉瓦製造会社として再び煉瓦を製造するようになる。さらに、1893 年に岸和田煉瓦株式会社、1919 年に岸和田煉瓦綿業株式会社、1971 年に（株）岸煉へと改称される。2005 年に倒産するが、1930 年代後半に建てられたとされる（株）岸煉の事務所は今も並松町に現存する（図版 48－2）。

### （４）まとめ

煉瓦工場へと続く軌道は、悉く町の開発によって廃棄され、現在においては在りし日の姿を見ることはほとんどできない。しかし、加守町 3 町目に所在する春木川の南に小さなトンネルは、もともとは大雨の際に水を逃がすための避溢函渠として設けられたものであるが、南海本線をくぐるために岸和田工場が軽便軌道を敷設した場所であり、今もかつての姿を留めている（図版 48－3）。

岸和田市をはじめとして泉州地域における煉瓦産業は、綿業とともに近代における主要産業の 1 つであった。多くの紡績業と窯業の工場が海岸に立ち並んでおり、大阪窯業株式会社岸和田工場、岸和田煉瓦綿業株式会社も当時の景観を形成する 1 つであった。綿業はいまや泉州地域の地場産業として人々の生活の一部として根付いている。しかし、煉瓦産業は全国的な需要の低下から廃業へと追い込まれ、いまやこの地での煉瓦生産は行われていないのが現状である。煉瓦産業は近代産業の牽引役として、また当時の人々にとっては生活の一部として機能していたものであり、現在の岸和田市の礎となった歴史の 1 つである。今回の調査でその一端を明らかにできたことは、泉州地域での煉瓦生産の実態について把握する足がかりができたと考えている。

### 【参考文献】

岸和田煉瓦株式会社 1917『岸和田煉瓦株式会社参拾周年』

江村恒一 1935『大阪窯業株式会社五十年史』

水野信太郎 1999『日本煉瓦史の研究』法政大学出版局

岸和田市史編さん委員会 2005『岸和田市史』第 4 巻 近代編 岸和田市

岸和田市教育委員会 2008『平成 19 年度 発掘調査概要』岸和田市文化財調査概要 34 岸和田市教育委員会