

IV-3

鉄道開業による交通機関の転換と河岸の衰退についての一考察

足利工業大学 学生員 鈴木 盛明 足利工業大学 正会員 福島 二郎
足利工業大学 正会員 為国 孝敏 足利工業大学 正会員 中川 三朗

1. はじめに

明治期に欧米先進国から近代技術が導入されたことに伴い、わが国の交通形態は大きく変化を遂げることとなった。特に輸出産物の生産地域では、港との直結を目的に鉄道が敷設されたため、従来の舟運が衰退化する傾向が生じてきた。こうした新たな交通手段の出現は、生産地にどのような影響を与えたのか、また競合する交通手段はどのような変化を遂げたのか。本研究では、近代における鉄道の開業に伴う交通機関の変容と市街地形成の関係を考察することを目的とした。具体的には、利根川水系の河岸（かし）として栄え、蔵の町並みが現存する千葉県佐原市、埼玉県川越市をとりあげ、舟運から鉄道輸送への移行過程を視座として、両市街地がどのように変容したかについて考察する。

2. 佐原における交通機関の変遷

(1) 佐原の市街地形成

佐原は江戸時代以前から香取神宮の参拝客や商人達の往来によって市街地が形成されていた。一方、佐原は利根川下流の沿岸地域に位置し、また後背地に穀倉地帯をかかえていたことから、江戸時代には廻米、物資輸送などにより舟運の河岸として発展を遂げた。しかしながら佐原の河岸は、直接利根川に面していたのではなく、利根川に流れ込む小野川沿いに船着き場が形成された。

(2) 鉄道の開業

1887（明治20）年に総武鉄道総州鉄道の建設が計画された。総武鉄道は資本金150万、佐原の伊能権之丞ほか12人が発起人となり、その計画路線は本所－佐倉－佐原の延長50マイル、また総州鉄道は資本金200万円、成東の安井理民ほか14人が発起人となり、計画路線は佐倉まで総武鉄道と同じで、そこから銚子にいたる70マイルであった。同22年、両者が合併して総武鉄道、資本金120万円が設立され、同27年市川－佐倉間25マイルが開通した。

一方、同26年成田山貫主とその檀家、および佐原の萩原甲太郎ら24人を発起人とする下総鉄道が資本金50万円で設立され、佐倉－成田－佐原にいたる20マイルの鉄道建設を計画した。これには東京の資本家（大倉喜八郎、渡辺治左衛門）も株主として参加し、両者は契約を結び同28年8月、下総鉄道は、成田鉄道と改称（資本金70万円）同1898（明治31年）に佐倉－佐原間が完成した。

(3) 交通機関の転換による変容

佐原は、中世、近世を通して、その地理的条件から舟運が交通機関の中心を成し、舟運を核に市街地が発展してきた。図-1は、鉄道敷設5年後の佐原周辺の地形図を示したものである。この図から分かるように、鉄道は従来の市街地である小野川周辺とは近接せず、市街地の外縁部に鉄道駅を設置して敷設されている。これは、わが国の初期の鉄道の多くが既成市街地を避けて敷設されているのと同様である。併せて、鉄道駅周辺に市街地が移行する傾向はあまり見られていない。当時の成田鉄道は利根川舟運業者との間で旅客連帯運輸の契約を締結している。

このことは、利根川対岸の潮来や下流の小見川方面への旅客や、東国三社（香取、鹿島、鳥栖）めぐりの参詣客などの舟運利用旅客に対して、鉄道利用

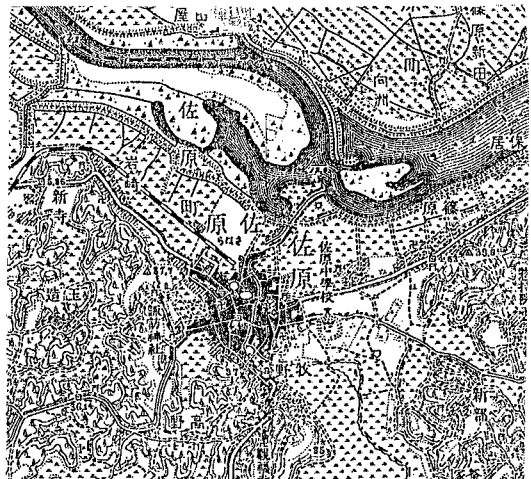


図-1 鉄道開通後の佐原の市街地^{1) 2)}

Keywords：土木史、鉄道、舟運

〒326-8558 栃木県足利市大前町268-1

の便を誘発させたものと考えられる。すなわち、鉄道の開業によって、佐原では物流手段の転換ばかりではなく、鉄道と舟運との旅客結節点として新たな市街地形成の機運が生じていることが推察される。

3. 川越における交通機関の変遷

(1) 川越の市街地形成

川越は、1457年に太田道灌が川越城を築城して以来、城下町を形成してきた。近世に入って、1647年に江戸幕府は荒川水系の新河岸川右岸、川越に近接する地域に河岸の設置を認可した。それによって江戸と川越を結ぶ舟運が始まった。川越は、その地理的条件から入間、府中、青梅などの周辺地域や遠く甲州、信州などが後背地となったため、江戸との舟運の開設は、商業の町としての川越の基礎を築いた結果となった。そのため、旧来からの城下町に加えて、商家の蔵を中心とした市街地形成が図られた。

(2) 鉄道の開業

川越に鉄道を開業させたのは、川越商人ではなく、甲州系などの外部資本家によるところが大きい。川越商人たちは、明治初期の仙波河岸開設によって、近世以来の舟運業者との関係がより強固となっており、そのため鉄道敷設にあたっては反対を表明している。しかしながら、川越周辺地域の有力者たちは甲武鉄道の利便性を間近に感じており、その影響を受けていた。そこで、川越周辺の入間、高麗郡の資本家たちは、東京の米倉一平、雨宮敬次郎らや甲州系資本家たちと図り、資本金 25 万 5 千円の川越鉄道（設立発起人 39 名）を設立し、1890（明治 23）年に敷設を嘆願した。計画路線は入間―東村山―国分寺であり、既設の甲武鉄道国分寺駅に乗り入れ、東京へは甲武鉄道で連絡することとなった。免許後は、着工からの建設工事を甲武鉄道の指導の元に進捗させ、1895（明治 28）年に川越-国分寺間が全通した。

(3) 交通機関の転換による変容

図-2は、鉄道開業後の明治末期の川越周辺の地形図を示したものである。1869（明治 2）年に開設された仙波河岸が城下東部に近接されたため、河岸周辺には運送会社の蔵や市場が形成されていた。前述したように川越商人は鉄道敷設に反対が多かったため、鉄道駅は城下を離れた南方に設置された。しかしながら、この図からわかるように明治末期には駅

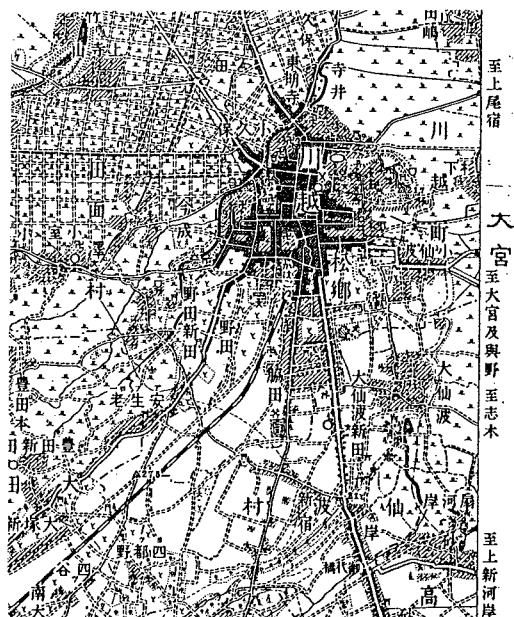


図-2 鉄道開業後の川越の市街地¹⁾

周辺に市街地が形成されていることが分かる。これは、鉄道開業後に転じて地元有力者らが駅付近に店舗を構えたことから、鉄道開業後 20 年弱を経た明治末期には市街地が駅周辺へと拡大していったためと推察される。すなわち、川越では、舟運から鉄道への交通機関転換が市街地の拡大を誘発したものと考えられる。

4. 考察とまとめ

一般に舟運と鉄道の利便性を比較した場合、大きな差が想定されるため、鉄道の開業が直ちに都市の変容と結びつきやすいと考えられがちである。しかしながら、両地域の分析結果から鉄道の開業と都市の変容との関係では、以下の課題が明らかとなった。

- 1) 既設の舟運施設（河岸）と鉄道駅との位置関係
 - 2) 舟運業者（運送業者）と地元有力者との関係
 - 3) 舟運業者の陸運業者への移行、および鉄道事業者との連携
 - 4) 地理的条件と後背地のポテンシャルとの関係
- すなわち、近代の鉄道の出現は、都市形成に大きな影響を及ぼしてはいるものの、その速度は地域の社会経済的環境に大きく作用されることが推察される。

参考資料

- 1) 大日本帝国陸地測量部：五万分の一地形図 佐倉五號 明治 36 年
- 2) 大日本帝国陸地測量部：五万分の一地形図 佐倉九號 明治 39 年
- 3) 大日本帝国陸地測量部：五万分の一地形図 東京九號 明治 45 年