

IV-254

明治初期における群馬県の交通機関の変遷についての一考察

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

明治初期、鉄道技術が導入された。そのため従来の舟運との併存状況が生じている。江戸時代、上州は舟運が盛んで地場産業が発達していた。

明治初期、外貨獲得のための産業として群馬の生糸が着目された。そのため交通インフラ整備が積極的におこなわれた。

そこで本研究では、利根川上流の上野国(群馬県)高崎、倉賀野河岸を事例として、舟運と鉄道敷設の関係から、その地域での政策や民間の動向について考察をした。

2. 舟運の整備



図-1 上野国利根川の河岸の位置

図-1は上野国利根川の河岸の位置を表したものであり、江戸幕府の元禄期以降の河岸改めによって認可された河岸を整理したものである。

3. 河岸を利用していた周囲の状況

上野国倉賀野町は中山道の宿場で日光例幣使街道の起点であった都市で、江戸時代以前から利根川舟運路は開かれていたが、利根川の河岸として成立したのは、利根川東遷事業以前の慶長年間に高崎藩により倉賀野河岸が開設され、また寛永元年に前橋藩によって、五科・川井・新河岸等は開設された。1633(寛永10)年、幕府により、川船取り締まりの為の川船奉行が創設されている。

以上のことから、河岸は当該の領主によって創設されるが、舟運業事態の取り決めは幕府直轄となり、

廻米輸送機構として開かれていた。

表-1はその例として、倉賀野河岸における武家の米蔵を表したものであり、上信越地方から上野へと輸送されてきた荷物は、倉賀野河岸で積み替えられて利根川舟運へと積み替えられた。上野国以外の国からこもの輸送が委託されているのがわかる。

1774(安永3)年の河

岸改めで倉賀野～前島の十四河岸で協定を結び、営業権の独占を図るなどしている。河岸改めのために河岸が協定を結び、舟運業営業権の独占をしている。表-2は、上利根川の14河岸仲間を表したものであり、政策の変遷を見ていくと、まず各地に川船奉行を置き、主要交通であった舟運の取り締まりをしている。江戸中期に入ると極印打替え等を設け河岸の船数や輸送量、蔵数等の把握を行っている。このことから、舟運が当時の主要交通であったことが推察できる。

江戸時代における一般的な河岸の特徴として、河岸問屋は民間により創設され、その河岸に停泊する

表-2 上利根川十四河岸仲間

河岸名	問屋数
倉賀野	9
藤ノ木	2
川井	6
五科	2
新河岸	3
靱負	1
八町	2
三友	3
山王堂	2
八斗島	2
一本木	7
平塚	7
中瀬	2
高島	2
前島	2

出典：群馬県史

表-1 倉賀野河岸武家方米宿

武家名	封地	請込米高(俵)
本多若狭守	信州飯山	2500~500
内藤主水	信州	2500~1000
松平伊賀守	信州上田	4300~1500
内藤丹波守	上州安中	5000~1000
水野隼人正	信州松本	16000~9500
前田丹後守	上州七日市	2000
真田伊豆守	信州松代	12000~9000
酒井越前守	房州勝山	1000~100
堀 淡路守	信州須坂	3000

他36名

出典：群馬県史

keywords 舟運、鉄道、群馬県

連絡先：〒326-8558 栃木県足利市大前町 268-1

船はその河岸問屋の所有になっている。河岸が幕府によって、認可されると廻米輸送を河岸問屋に委ね、河岸の後背地からの産物は河岸周辺の問屋を通して河岸問屋に輸送を依頼する。

4. 鉄道創業時代

開国後の日本は、海外からの技術移入により鉄道技術が導入される。明治政府は、建設資金の問題があり、資材・技術・運営などについても外国に依存しなければならなかった。鉄道建設の推進者大隈重信・伊藤博文らは、資金はイギリスからの資材の調達、技術者の雇用などもイギリスに一任するという条件のもとで、鉄道建設は、明治2年11月に決定された。明治5年9月東京～横浜間の鉄道が開通し、この新しい交通機関は大量・高速・安全な輸送機関として、工部省（明治3年間10月～明治18年12月）の重要施策となった。

しかしながら、財政難の政府に代わって鉄道建設を進めていこうという意図のもとに、明治14年日本鉄道会社が設立された。日本鉄道は、16年7月上野～熊谷間の開業以後、順次線路を高崎～前橋、宇都宮～福島～仙台～盛岡～青森へと延長していった。こうしてわが国の鉄道は、官私併進という形でその基礎づくりを始めた。

4-1 上野～高崎～前橋の建設

1878（明治11）年5月9日、林賢徳・紅林異方は東山社を興し、東京・高崎間の鉄道建設計画を立てた。5月18日東京府知事に対し、東京・高崎間の鉄道は政府が建設する計画があるか否か、また民間に建設を許可するか否かを伺い出た。7月29日官設鉄道東京・横浜間の払下げを受けようとして大田黒惟信・林賢徳・紅林買方・吉田木一ら4人の連署で願書を東京府知事に提出した。これとともにかれらは参議井上馨・同伊藤博文に賛成を求め、また右大臣岩倉具視にも陳情したが、いずれも賛成を得られなかった。8月27日太政官は工部省に対して不許可の指令を出し、9月10日東京府知事を経て請願人に通達した。ここにおいて安易保和・高崎正風・中村弘毅・安川繁成の4人は11月29日、内務卿松方正義に鉄道事業の発起に関して相談を行なった。松方正義は、民間の鉄道事業に対しては政府の保護がなければ困難である旨を述べ、利益保証とそのための利子補給の方法をとることもできると示

唆した。これに勢いを得た安易らは、12月5日安易邸に会し、鉄道建設に関する利益保証を政府に請願することを決め、同月21日には中村弘毅邸に当時地方官会議に出席のため上京中の東北各県の地方官を招聘して、東京・青森間の鉄道建設にさいし、株金募集、工事施行に関する協力を求めた。出席者は、福島県令山吉盛典・宮城県令松平正直・岩手県令島惟精・青森県令山田秀典・山形県少書記官深津無一らで、各地方官の意見は、鉄道建設に協力することで一致した。1881（明治14）年6月22日、日本鉄道会社の創立委員は、すでに申請中の創立願書が認められた場合は、第1区線の建設工事を委託したい旨を政府に請願した。政府はこの請願を認め、8月11日下付の仮免許状および11月11日に交付された特許条約書第8条にその旨が規定された。

5. 明治初期の舟運と鉄道

明治政府は、明治元年に関所の廃止、明治5年に宿駅制度廃止等の政策により、封建制度的な制限を撤廃して交通輸送の規制緩和をした。

明治6年、政府からの通達により、陸運元会社が舟運を含む国内輸送機関を統一した。その後、内国通運会社と改称し、明治13年には利根川に蒸気船（通運丸）を運行させた。「群馬県勸業第一回報告（明治12年）」によると出帆船6822隻、入津船22063隻、前年比で輸出が船数764隻増、荷数12522個増、輸入が船数3908隻増、荷数216494個となっている。また「群馬県臨時農事調査」によると、製糸の運搬路は利根川の舟運を利用して横浜まで10日で運んでいた。明治17年には日本鉄道により1日で運ばれた。このことから、鉄道敷設が舟運との輸送効率が良く、物資輸送が鉄道輸送に移行していったと推察できる。

6. まとめ

本研究では、舟運と鉄道の交通機関施策がどのように関わりのあったのかを考察し、以下のことがわかった。江戸時代の舟運に対する施策では廻米輸送を中心に物資の運輸・収集を民間業者が担当している。その法や制度を幕府が決定していた。また明治に入ると江戸幕府の制度を踏襲したものから、制度の変革により舟運業者が全国的に集積される。その後、地方では鉄道が利便性により主要内陸輸送機関として浸透していく