

近代における舟運と鉄道の併存状況下の地方都市についての一考察*

Historical study on a Local City with coexistence of Transportation by ship and Railways in Modern Age

鈴木 盛明**、福島 二郎***、為国 孝敏****、中川 三朗*****

By Moriaki SUZUKI, Jiro FUKUSHIMA, Takatoshi TAMEKUNI and Saburo NAKAGAWA

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事となった。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栃木県栃木市、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、各市街地がどの様に変容したかについて考察する。

2. 栃木における交通機関の変遷

(1) 栃木の市街地形成

近世の栃木は、1647(正保4)年に日光東照宮への奉幣使の派遣に際し日光例幣使街道の宿次伝馬駅となり、東照宮造営の際の資材・物資を陸揚げ以降、巴波川舟運が使用された。その後、当該地域の舟運路として商人荷物の輸送の中心となった。このようにして、栃木は水陸交通の利便と物資集散市場としての二つの性格を兼ね備えた商業の町として発展していった。

江戸時代中期・元禄以降、江戸の商圈拡大に伴い問屋資本の発達には本格的となり、高利貸資本を兼ね、

さらにはこれらを通じて地主になるという前期的商人が出現したため、栃木は問屋町として栄えていった。そのため、物資保存のための商品蔵、米蔵、味噌や醤油を作った醸造蔵、商人が財産を入れた蔵などの蔵が数多く建設され、町並みを形成していた。表-1は栃木で取り引きされた商品である。

巴波川の舟運で扱った荷物として、主な流通品目は、上り荷(栃木方面)では、日光御用荷物・塩・塩合物・鮮魚類・糠・ろう・油・油粕・黒砂糖・干鰯などであり、下り荷(東京方面)は、日光御用荷物・江戸への廻米・大麻・じょうま・蕨などの荒物・板貫・薪炭・杉皮・石灰などがあり、木材や竹は筏に組んで流した。これを担っていたのが問屋であった。栃木の町並みは江戸時代の皆川氏の栃木城下により城下町としてその骨格が造られた。それと巴波川の栃木河岸周辺の町並みによって形作られ、1876(明治9)年の地租改正によって地割りは変わらないまま現在もその町並み構成となっている。江戸時代からの商業繁栄により明治期における栃木町の中心市街地であった日光例幣使街道沿いは商家が軒を連ね、蔵造りの建物が建ち並んでいた。またその周辺も農業から転身した商人たちにより発展し、更に外側は瓦製造業者、懷炉灰製造業者、石灰製造業者などの工場などの地域があった。

(2) 鉄道の開業

1885(明治18)年に、日本鉄道第二区線(大宮～宇都宮間)が開通すると、小山と第一区線の前橋間に鉄道を敷設し、両毛地域と東京・横浜との鉄道網を確立しようという動きが地元の有志らから出現した。1886(明治19)年11月、浅野総一郎、安田善次郎、田口卯吉、足利の織物買継商として有名な木村半兵衛、戸叶留蔵らと足利銀行創設者の荻野佐太郎ら十七名が発起人となり、両毛鉄道会社の創立願書を群馬県知事、栃木県知事に提出した。両県知

keywords: 土木史、舟運と鉄道、地方都市

* 学生員 足利工業大学大学院土木工学専攻

(〒326-8558 栃木県足利市大前町 268-1)

*** 正会員 足利工業大学工学部土木工学科 講師

**** 正会員 工博 足利工業大学工学部土木工学科 助教授

***** 正会員 工博 足利工業大学工学部土木工学科 教授

事は願書を受領し、それを内務大臣に提出した。内務大臣は、閣議への請議書の中で、日本鉄道会社との性格の違いから両社の合併は困難であるとして、両毛鉄道会社の許可を要請している。その後、1887（明治 20）年 5 月、政府は両毛鉄道会社の発起人に命令書を交付した。その業務内容は業務分担を明確にし、鉄道業務一切は日本鉄道会社に委託、運輸営業一切、その費用等は両毛鉄道会社が負担するなどであった。さらに、起終点が日本鉄道会社線と接続していることを含め、両毛鉄道は日本鉄道会社と綿密な関係にあることがわかる。命令書を受けた両毛鉄道会社側は初代社長に田口卯吉、副社長に木村半兵衛、他の各役員を選出して資本金 150 万円で会社を設立した（本社：足利町）。駅舎は日本鉄道第一区線の前橋と第二区線の小山を結ぶ路線計画の中で、栃木、佐野、足利、桐生、伊勢崎とした。なお、路線の建設は日本鉄道会社の支線として官設鉄道があたることとなった。1889（明治 22）年 11 月に小山～前橋間（81.9 km）が全通した。こうして東京・横浜と両毛地域を結ぶ鉄道輸送網が完成した。

（3）交通機関の転換による変容

その後、巴波川は明治初期まで、交通・物流の動脈

として舟運が発展し、内国通運会社・迅運会社等が。相次いで蒸気船による運送をしていた両毛鉄道の駅が中心市街地からは 200m 南下した位置に建設された。その場所周辺は建設当時、それほど賑わいはなかった。駅が建設されたが中心地はいまだ河岸周辺であった。

図-1 は 1886（明治 19）年の地図を示した。鉄道敷設に当たっての市街地の状況を示した。このことは、中心市街地が近いこと、荷馬車などで容易に駅まで運べたことが推察される。さらに、1907（明治 40）年には鍋山人車鉄道が例幣使街道を通り駅に接続してはいるが、それほど駅周辺の発展への影響は少ないと考えられる。

3. 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 名が発起人となり、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。



図-1 鉄道開通後の栃木の市街地⁴⁾



図-2 鉄道開通後の佐原の市街地^{1) 2)}

(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-2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。

4. 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、信州などが后背地となったため、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。

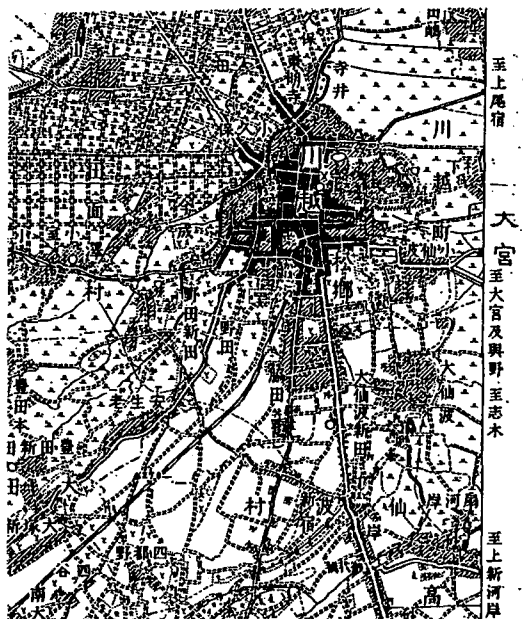
(2) 鉄道の開業

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であった。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-3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、鉄道開業後に一転し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。



図一三 鉄道開業後の川越の市街地³⁾

5. 三つの都市の特性

三つの都市に共通することは、江戸時代以前から城下町や門前町として、市街地を形成していた事や廻米を中心として、後背地が広大であった事等から、それぞれ商業が発達する素地があった。そのため、より利便性の高い運輸機関が出現すると、それが受け入れられ、さらに広い販路へと拡大していったと推察できる。

栃木では、他の二都市と比べ、商人たちが舟運から鉄道への移行が比較的遅く、保守的であった。それは、消費地への直通輸送が舟運であったため、商人と舟問屋との関係から、舟運離れができなかったためと考えられる。

佐原は、鉄道を誘致したのが御当地の商人であった。それは、佐原の舟運事情が舟問屋との提携で物資を輸送していたのではなく、小野川沿いの商人達がそれぞれ舟運業を営んでいた等から、販路や商売の限界を見据えて、鉄道による佐原の輸送形態の変化を望んだのではないかと考えられる。

川越は、大消費地であった東京との距離が近く、甲州や信州、近隣地域を後背地として物資集散地となり発達した。しかしながら、鉄道の開業は比較的

遅かった。それは荒川のような東京へ直接流入するような河川を利用していたため、流通には従来の舟運で時間的にもそれほど不便性をもたなかったためだと考えられる。

6. 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、各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。

参考文献

- 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
- 4) 大日本帝国陸地測量部：五万分の一地形図 宇都宮六號 明治 40 年
- 5) 松田実：『関東地方通運史』、関東通運協会、1964. 7. 1
- 6) 佐原市：『佐原市史』、1966. 3. 31
- 7) 佐原市教育委員会：『佐原の町並』、1975. 3
- 8) 千葉鉄道管理局：『千葉鉄道管理局史』、1963. 2. 1
- 9) 齊藤貞夫：『川越舟運』、さきたま出版会、1982. 6. 30
- 10) 川越市：『川越市史第四巻近代編』、川越市総務部市史編集室、1987. 3. 31
- 11) 川越市自治会連合会名細支部：『名細郷土誌』、名細郷土誌編集委員会、1996. 3. 31
- 12) 栃木郷土史編さん委員会：『栃木郷土史』、栃木市、1977. 8
- 13) 栃木市史編さん委員会：『栃木市史～通史編～』、栃木市、1988. 12
- 14) 栃木市史編さん委員会：『栃木市史～民俗編～』、栃木市、1979. 3
- 15) 栃木市史編さん委員会：『栃木市史～資料編～』、栃木市、1986. 3
- 16) 栃木県編さん委員会：『栃木県史～資料編～近世』、栃木 1975. 3
- 17) 『日本国有鉄道 百年史 通史』：日本国有鉄道 1974. 3. 1
- 18) 『日本国有鉄道 百年史 第一巻』：日本国有鉄道 1969. 3. 3
- 19) 『日本国有鉄道 百年史 第二巻』：日本国有鉄道、1970. 3
- 20) 創立百周年記念事業実行委員会 記念誌編集委員会「栃木商工会議所百年史」、栃木商工会議所、1993. 7
- 21) 田口浪三：『栃木縣營業便覧 全』、全國營業便覧發行 所、1907. 10
- 22) 大町雅美：『栃木県鉄道史話』、落合書店、1981. 1
- 23) 老川慶喜：『明治期地方鉄道史研究』、日本経済評論社、1983. 11