

近代の地方都市における陸運形態の変遷と地域の動向に関する一考察*

A Historical Study on a Relation between Land Transportation and Regional Movement in Modern Age

福島二郎**・為国孝敏***・中川三朗****

By Jiro FUKUSHIMA, Takatoshi TAMEKUNI and Saburo NAKAGAWA

1 まえがき

近世において主要街道により江戸と結ばれていた宿場町は、幕府の庇護の基に行われた宿駅制度により、人の往来や物資の集散・輸送の拠点として当該地域の中心として興隆した。しかし、近代における宿駅制度の廃止やそれに伴う輸送機関の民営化、さらに鉄道の導入等、陸運形態の変革により大きな影響を受けることになる。

近代における陸運形態の移行に関する大要は種々整理されているが、個々の地方都市における陸運形態変遷の具体的検証と、その検証を通しての地域の動向の把握は、近代における地方都市の盛衰過程を解明するための一つの資料となり得る。

そこで本研究では、近世において日光例幣使街道に位置した梁田宿（現栃木県足利市梁田町）を事例として、近代における陸運形態の変遷過程を明らかにするとともに、それに伴う地域の動向について考察することを目的とした。

2 近世から近代における陸運形態の変遷過程

近世におけるわが国の陸運形態は、主要街道に宿駅を設置し人馬継立による宿継ぎ輸送である。宿場（宿駅）における人馬の手配や継立など運輸のための実務は問屋場が担い、公用貨客の輸送が優先的に

行われるとともに、私用の商品輸送にも利用された。また、公用の書状は継ぎ飛脚により問屋場を通じて運送されるとともに、町飛脚と呼ばれる民間の飛脚業者が三都を中心に各地に存在し、書状や金子等の運送が行われた。^{1) 2)}

このように、近世における陸運機能は幕府の手厚い庇護の基に行われた宿駅制度に依存してきたが、幕府の崩壊により大きく変質することになる。近世から近代初期における陸路の運輸形態移行の流れを図-1に示す。宿駅制度による問屋場を中心とした運輸形態は、一宿毎の宿継ぎ輸送を基本とするとともに、幕府の主導による官制的特質から一般の利用に際しては種々の制約や賃金の不均等などの弊害を内包したものであった。そのため、明治政府は陸運網の編成に際し、1868（明治元）年6月に旧来の宿駅制度を改廃し問屋場に代えて各駅に伝馬所を設置したが、この伝馬所も問屋場から衣替えしただけのものにすぎず、宿駅制度の実質的な改善には至らなかった。

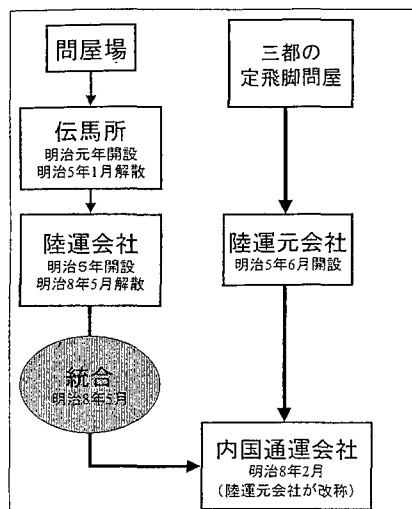


図-1 近代初期における陸路の運輸形態の移行

*Keywords: 土木史, 近代, 陸運形態, 地域動向

**正会員 足利工業大学工学部土木工学科講師

〒326-8558 足利市大前町268-1

TEL0284 (62) 0605 FAX0284 (64) 1061

***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

った。その後政府は、江戸幕府以来の官制的な宿駅制度に代わる民営を主体とした運輸機関への移行を決め、1872（明治5）年1月に東海道、さらに同年8月には全国諸道の伝馬所が廃止され、そのあとには、相対人馬継立を建て前とした各駅陸運会社が各地に相次いで設立された。政府はこの各駅陸運会社による全国的な運輸網の整備を目指したが、この陸運会社もまた旧弊から脱し得ず、近代的道路運送業者としての発展は望めなかった。そのため政府は、三都の旧足飛脚問屋によって設立された陸運元会社（明治5年6月設立）のもとに各駅陸運会社を統合して運輸網の再編成を図ることになる。そしてその準備が整った1875（明治8）年5月、各駅陸運会社の強制解散が内務省布達により行われ、全国の道路輸送は各駅陸運会社を統合した内国通運会社（明治8年2月に陸運元会社から改称）が担うことになる。この内国通運会社は、明治10年代初頭において人馬継立および馬車輸送による全国的な輸送網を確立し、道路輸送現業の総括者となった。^{3) 4)}しかし、明治10年代半ば以降は、鉄道の整備・伸張により、陸上輸送の主体は徐々に鉄道へと移行していくことになる。

3 足利地域の陸運形態の変遷と地域の動向

（1）近世の日光例幣使街道梁田宿と運輸形態

近世における足利地域は、渡良瀬川を境に足利郡と梁田郡とに分かれ、渡良瀬川の南に日光例幣使街道が位置していた。往時における足利地域の陸運は、日光例幣使街道に設置された宿駅により人馬の継立による宿継ぎ輸送が行われていた（図-2参照）。日光例幣使街道は、朝廷から派遣された勅使一行が通行するために整備された街道で、中山道倉賀野宿か

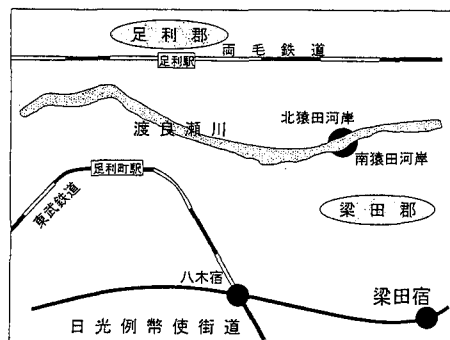


図-2 日光例幣使街道と梁田宿の位置

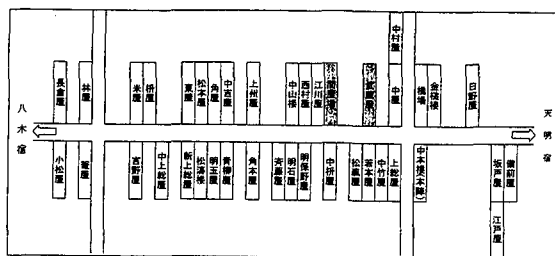


図-3 近世末期の梁田宿

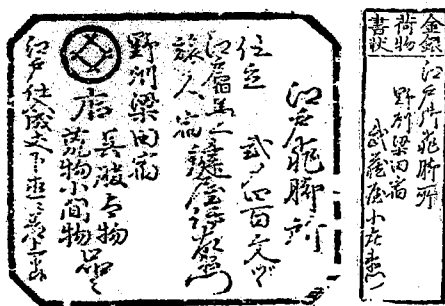


図-4 飛脚業荒井氏の鑑札

ら壬生通り楡木宿までの24里19町の間に13宿が置かれていた。このうち梁田宿および八木宿が足利地域に属し、梁田宿は1776（明和3）年に宿継ぎ伝馬駅に指定され、宿建人馬は25人25疋であった。^{5) 6)}また1647（正保4）年から始まった奉幣使一行の派遣は1867（慶応3）年まで221年間もの長きにわたり毎年行われ、それに伴い日光例幣使街道の各宿も整備された。図-3は近世末における梁田宿を示しており、1843（天保14）年の『宿村大概帳』にある問屋場2箇所内の1箇所は旅籠屋の江川屋に隣接して置かれ、公用荷物をはじめとする物資の運送が行われていた。また、武蔵屋の荒井小左衛門氏は御用宿を営業するとともに飛脚業も営み、江戸定飛脚の鍵屋伊佐衛門氏を通じて信書や金子等の通送が行われていた（図-4参照）。このように近世末における梁田宿は、日光例幣使街道の宿駅として指定されたことにより、旅籠屋が集積するとともに物資の集散・輸送の拠点として興隆していた。

（2）近代初期における陸運会社の設立

明治政府による1872（明治5）年の伝馬所の廃止により、全国各地に陸運会社や中牛馬会社が設立されていくが、栃木県では、同年8月の伝馬所廃止に先立つ7月10日に陸運会社が営業を開始している。⁷⁾日光例幣使街道における陸運会社の開業については明確

ではないが、設立の議定は同年4月に行われた。梁田宿では、飛脚業を営んでいた荒井小左衛門氏の子息である小三郎氏らによって陸運会社が設立され、また郵便受取所も開設された。表-1は、明治6年9月22日の栃木縣令鍋島幹宛文書『人馬賃銭之儀二付御願』を基に作成した日光例幣使街道筋の陸運会社ならびに中牛馬会社とその代表者である。これら陸運会社・中牛馬会社の営業は、人力および車力による貨客の輸送とともに郵便物の運送も行われた。梁田宿における営業実態については審かではないが、前記請願書は人馬賃銭の値上げを申請したものであり、各地における陸運会社がそうであったようにその経営は苦しかったものと推察される。ともあれ、本研究により得られたこの請願書により、足利地域における陸運会社の存在が確認されたのである。

このように、梁田宿では飛脚業を営んでいた荒井家を代表格として陸運会社が設立され、陸運会社・中牛馬会社による陸運網の編成により物資の運送が継承して行われたが、この陸運会社は内務省布達甲第7号により1875（明治8）年5月をもって解散することになる。

表-1 日光例幣使街道筋の陸運会社等

栃木町	中牛馬・陸運会社	石塚文策
富田宿	陸運会社	福崎彦内
犬伏宿	中牛馬会社	田部井重平
天明宿	中牛馬会社	和田權三郎
天明宿	中牛馬・陸運会社	横田順一郎
川俣宿 兼 館林町	中牛馬・陸運会社	増田植七郎
梁田宿	陸運会社	荒井小三郎（中山歳太郎）
八木宿	陸運会社	阿部柳助（吉田金作）
太田宿	陸運会社	橋本重四郎（小澤儀平）
大原本町 兼 木崎宿	陸運会社	石原昌平（橋本重一）
足利本町	中牛馬会社	小此木平作
桐生町 足利町	陸運会社	小佐野兵次郎
金崎宿 兼 合戦場宿	中牛馬・陸運会社	稲葉松蔵
榑木宿 兼 奈良原鹿沼宿	中牛馬・陸運会社	江田復一郎
文挟宿 兼 板橋宿 今市 鉢石	中牛馬・陸運会社	後藤米四郎
壬生宿 飯塚宿 安塚宿	陸運会社	大久保栄十郎

（3）陸運会社解散後の陸運業務の動向

近代初期における梁田宿の陸運形態移行の流れを図-5に示す。明治8年5月をもって陸運会社が解散し、明治8年2月に陸運元会社から改称した内国通運会社により各駅陸運会社が統合され陸運網が再編成されていくが、この間における梁田宿の詳細は不明である。但し、内国通運会社は陸運に関する特権を付与されており、内国通運会社に入社或いはその分社でなければ運輸に関わる営業はできなかったため、梁田宿においても同様の統合が行われたものと思われる。また、明治9年に郵便受取所は郵便取扱所に改称された。表-2は、『通運会社江渡簿』を基に明

治11年2月から14年1月における梁田宿の運送状況をまとめたものである。取扱役は荒井小三郎氏で、内国通運会社を通じて運送が行われ、受取人は東京馬喰町の鍵屋伊佐衛門氏、さらに“伊佐衛門方中山歳太郎”の名前も散見する。鍵屋伊佐衛門氏は近世末における江戸の飛脚屋であり、中山歳太郎氏は陸運会社における荒井小三郎氏の名代である。このように、陸運会社解散後も内国通運会社の運輸網により、陸運会社に関わった代表格である二人を中心に前代からの通信網を利用して運送業務が継承して行われたと推察されるが、今後の詳細な検討が必要である。

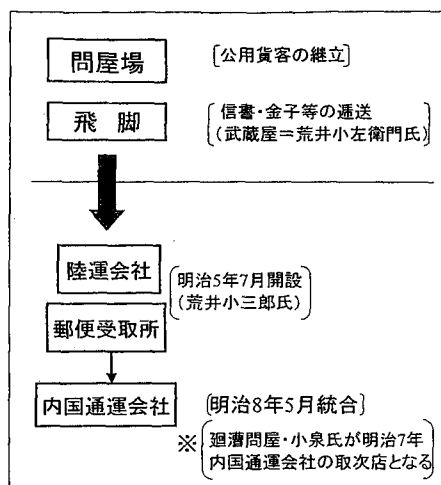


図-5 近代初期における梁田宿の陸運形態の移行

表-2 梁田宿の運送状況

種 類	件 数	種 類	件 数
金子入書状	170	小 箱	1
小 紙 包	2	小 包	5
洗 紙 中 包	1	計	179

（4）鉄道の開設と地域の動向

1888（明治21）年5月の両毛鉄道の開設は、運輸形態はもとより地域の消長にも大きな影響を及ぼした。両毛鉄道の開設に際し、足利駅周辺では運輸関連業者にいくつかの動きがあった。開通の前年、北猿田河岸の回漕問屋の小泉・早川氏らを中心に、鉄道貨物運搬取扱所として「陸盛社」と称する運輸関連会社の設立願が出された。⁸⁾ また、早川氏は明治24年に「早川運送店」として回漕業から鉄道輸送に転じ、さらに小泉氏と内国通運会社は、鉄道開通の前年に足利駅予定地に相当の土地を購入していた。⁹⁾ このように、両毛鉄道の開通により、陸路における輸送

現業を総括した内国通運会社もその営業を圧迫され鉄道関連業務に転じるとともに、回漕問屋の中心的存在だった小泉・早川氏もいち早く鉄道貨物関連業に進出し足利駅前に運送店を構えた。そのため、明治40年には図-6に示すとおり運送会社や倉庫会社等の運輸関連施設が足利駅前に集積し、鉄道を中心とした運輸網が形成された。また、明治・大正期の文献によりその存在が確認された運輸会社を表-3に示す。^{10) 11) 12) 13)} これらの運輸会社は、鉄道駅を中心に鉄道貨物の集配を主たる業務とし、近年の統廃合を経て現在の日本通運系と名鉄運輸系へと収斂されていった。この間、梁田宿は、宿場の機能が低下していく中で栄えていた旅籠屋も徐々に廃業に追い込まれ、最後まで残っていた松涛楼・明保野屋・金槌楼・西村屋の4軒も明治30年代には姿を消した。さらに、1907(明治40)年8月に開通した東武鉄道の駅の受け入れも拒み、衰退に拍車をかけた。

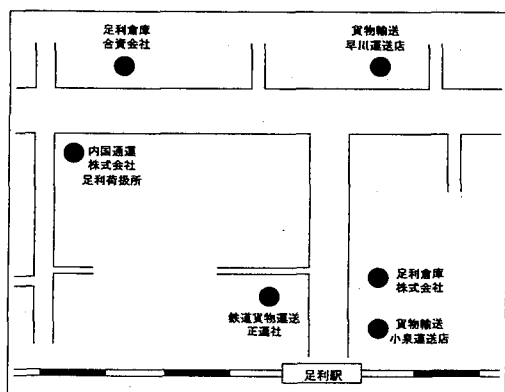


図-6 足利駅周辺の運輸関連業者(明治40年)¹⁴⁾

表-3 存在が確認された運輸会社

明治35・40年	明治43年
小泉運送店	足利共運合名会社
早川運送店	大正10年
鉄道貨物運送業正運社 (後の株式会社正運社)	丸二運送店
	足利運送店
	株式会社正運社

4 まとめ

本研究では、足利地域を事例として、近代における陸運形態の変遷過程について検証を行うとともに、その検証を通して地域がどのような動向を示し、且つ変容したのかを検討した。その結果、以下のことが明確になった。

(1) 近代初期の梁田宿において陸運会社の存在が確認されるとともに、その設立には、前代の飛脚業者の子息らが大きく拘わった。

(2) 陸運会社解散後も、その設立者らにより、前代の通信網を利用して運送が行われたと考えられる。

(3) 明治20年代以降、いくつかの民間運輸会社が設立され、内国通運系と名鉄運輸系へと収斂され現在に至るが、その端緒となったのは明治5年に設立された陸運会社であった。

(4) 鉄道の開設により、宿場を中心とした従来の陸運形態は鉄道駅を核とした陸運形態へと移行し、駅前には運輸関連施設が集積するなど、鉄道駅を中心とした運輸網が形成された。

(5) 物資の集散・輸送の拠点として繁栄してきた宿場は、輸送機能が低下していく中で徐々に衰退し、代わって鉄道駅周辺が地域の核として興隆することになった。

最後に、本研究に際し、貴重な史料の提供とともにご教示を賜った足利市教育委員会梁田地区史料調査委員会の荒井通治氏に対し深甚なる謝意を表するとともに、調査に協力して頂いた本学卒研究生に対し厚く御礼申し上げます。

参考文献

- 1) 豊田武・児玉幸多編：『体系日本史叢書 交通史』，山川出版社，1982. 8. 5. pp. 188-192
- 2) 『国史大辞典 第11巻』，吉川弘文館，1990. 9. 30. pp. 863-864
- 3) 『社史』，日本通運株式会社，1962. 10. 1. pp. 97-106
- 4) 『国史大辞典 第10巻』，吉川弘文館，1989. 9. 30. pp. 523-524
- 5) 『日本歴史地名大系9 栃木県の地名』，平凡社，1988. 8. 25. pp. 31-32
- 6) 『国史大辞典 第11巻』，吉川弘文館，1990. 9. 30. p48
- 7) 栃木県史編纂委員会：『栃木県史 通史編7』，栃木県，1982. 3. 1. pp. 628-631
- 8) 須永弘：『足利今昔物語 第3巻』，足利史談会，1958. 6. 1. p32
- 9) 足利市史編纂委員会：『近代足利市史 第1巻』，足利市，1977. 3. 1. pp. 1470-1471
- 10) 荒川宗四郎：『足利織物沿革誌』，1902. 9. 15
- 11) 荒川宗四郎：『足利織物志』，日本案内社，1907. 12. 20
- 12) 丸山和四郎：『足利案内』，折本改進黨，1910. 9. 25
- 13) 伊藤重平：『足利案内』，足利文案所，1921. 11. 10
- 14) 田口浪三：『栃木県営業便覧』，全国営業便覧発行所，1907. 10. 1