

地方都市における陸運輸送の近代化過程に関する一考察*

— 足利市を対象として —

Historical Study on Process of Modernization with Overland Transportation at a Local City, in case of Ashikaga

福島二朗**・為国孝敏***・中川三朗****

By Jiro FUKUSHIMA, Takatoshi TAMEKUNI and Saburo NAKAGAWA

1. はじめに

わが国では、明治維新を契機として、近代資本主義国家の建設が進められた。そのため、地方都市の多くは、明治期の近代化政策の影響を受けながら、都市骨格形成の基礎が確立されたとも考えられる。しかしながら、従来交通施設の整備過程は着目されるものの、こうした地方都市の発展を支えたであろう輸送システムの近代化過程については解明されていないことが多い。

本研究では、栃木県足利市の陸運輸送に着目し、官制および民間による事業主体、さらに陸運および水運による輸送手段（輸送行為）を視点として、封建体制下での輸送システムから、鉄道を基軸とした近代的な輸送システムの成立に至るまでの展開過程について解明することを目的とした。

対象とした足利市は、東京から北方約80kmの北関東地域に位置し、地域の拠点都市として成立したほか、近世以降は江戸・東京との結びつきも強くなってきたものと考えられる。足利市は、近世には日光例幣使街道の宿駅として指定された梁田宿（やなだじゅく）が置かれ、また渡良瀬川を利用した河川舟運が存在していた。

なお、本研究は足利市をケーススタディとしたが、近代初頭におけるわが国の地方都市の輸送システムの展開過程の解明に示唆を与えるものとする。

図-1に対象地域を示す。

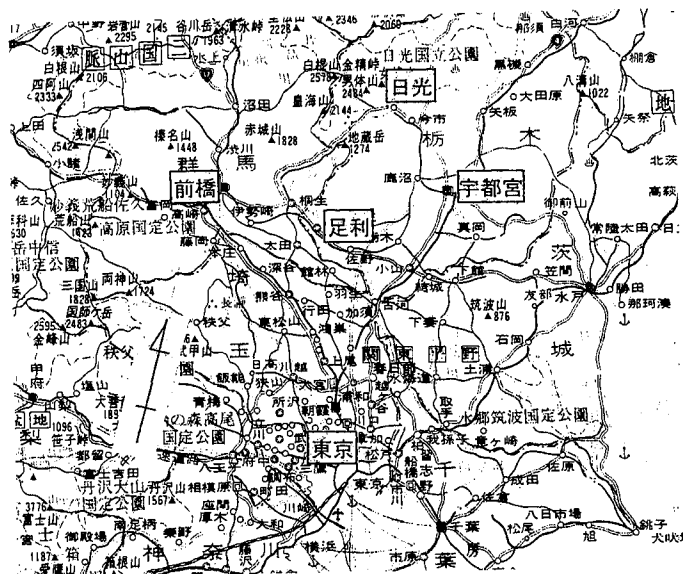


図-1 対象地域

学の分野が先行している。^{1), 2)}

明治維新时期における陸運形態の展開過程については、山本弘文の研究³⁾がある。山本は明治維新时期の道路交通政策とその変化を各駅陸運会社などの発達史を検証することから解明を試みている。また、武知京三⁴⁾は郵便輸送の変化、運輸会社の改変と政策転換を検証することから明治前期の陸運形態を解明しようとしている。一方、陸運体制については、現日本通運株式会社の社史⁵⁾で再編過程の整理が試みられている。これらの先行研究は、マクロな政策との関係から全国的な視野で明治初期の陸運形態を検証したものである。

地域を限定した、いわばミクロ的な視点から交通史をとらえた研究は、鉄道史や内陸水路交通史（河川舟運史）の分野で先行している。鉄道史では、1960年前後からミクロな鉄道史研究への移行が見られ、経営史的観点から両毛鉄道を扱った石井常雄の研究^{6), 7)}を嚆矢とした後、微視的・地域的視点の研究が主流となってきた。そうした中で、地方史・地理学からのアプローチによる研究が進められたが⁸⁾、これらは監督官庁への許可文書、営業報告書などの鉄道文書を基本史料として、個々の鉄道の計画から建設に至る過程を地域社会の社会経済・文化環境との関係から説明しようとする試みが蓄積されてきたものである。一方、河川舟運史では、近世史研究としては多くの研究蓄積がな

2. 本研究の意義

本研究は、地方都市における近世から近代へと移り変わる時代の輸送システムの移行・変革に着目し、その展開過程を検証することを目的としている。

従来、この種の研究に関しては、交通地理学、交通史

*Keywords: 近代化過程, 陸運輸送, 足利市

**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

TEL 0284 (62) 0605 FAX 0284 (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

されているものの、近代史研究ではあまり多くはない。

この分野では、川名登⁹⁾が近世の中での河川交通の近代化過程を追求したのを嚆矢とし、その後、1970年代に入ると市町村史・県史の編纂過程で明らかになった成果を発展させて、個別の河川における交通史研究が盛んになった。1980年代に入ると河川舟運と鉄道との関係に着目した研究が出現した。丹治健蔵¹⁰⁾は、関東における河川水運の衰退過程を鉄道輸送との競争に着目して解明した。また老川慶喜は一連の研究^{11),12)}の中で鉄道の発達と河川舟運の衰退との関係について、商品流通を通して具体的に明らかにしている。

交通地理学、交通史学の分野では、こうした一連の研究成果が先行しているが、これらの成果を総括すると、

1) 明治初期の陸運形態は全国的視野でのマクロな視点で研究されており、具体的な地方都市でのミクロな視点では検証されていない。

2) 特定地域を対象とする地方史・地理学的アプローチによる研究では、鉄道史、河川舟運史およびこの両者の関係からの研究はなされているが、鉄道導入前の明治初期における陸上輸送と河川舟運との関係については検証されていない。

3) 交通現象は複雑なメカニズムを持っており、その解明には諸分野からのアプローチおよびその体系的統合が課題となるが、先行研究ではこうした課題への取り組みが希薄である。

本研究では、明治初期における足利市での輸送システムについて、その事業主体、地元業者の動向、商品流通過程、域内輸送と域外輸送との接続など、総合的観点からの検証を試みている。換言すれば、地域のダイナミズムを明らかにしようとするものであり、土木計画学的なアプローチでの実証を試みている。ここが先行研究との差異であり、本研究の意義するところと考える。

3. マクロな視点での輸送システム^{13),14),15),16),17),18),19)}

(1) 宿駅制度による官制輸送網の形成

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、人馬の継ぎ立てによる一宿毎の宿継ぎ輸送形態であった。このような宿駅制度は、江戸幕府による幕藩体制維持を目的として行われ、江戸を中心に全国的な道路輸送網の整備が制度化された。1601(慶長6)年に東海道に伝馬制が施かれ、宿駅の指定とともに宿駅に常備する伝馬数が定められた。翌年には中山道と奥州街道にも実施された。宿駅(宿場)における人馬の手配や継ぎ立てなど運輸のための実務は問屋場(官制)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、宿駅の運営は宿役人が負い、人馬の手配や継ぎ立ては問屋・年寄・帳付・人馬指により行われた。その後、伝馬の荷量・人馬利用の賃金等の規則が定められ、1635(寛永12)年の参勤交代制の実施に伴いさらに整備されるとともに、1659(万治2)年には新たに道中奉行が設置された。公用の書状は継飛脚により問屋場を通じて送られたほか、三都(江戸・京都・大阪)を中心に各地に存在した町飛脚と呼ばれる民間の飛脚業者が、その他の書状や金子(きんす)等を輸送した。

このように、近世における陸運機能は幕府の手厚い保護・統制で実施された宿駅制度に多くが依存していたことが分かる。

(2) 陸運会社・陸運元会社の設立

近世から近代初期における陸路の運輸形態の移行過程を図-2に示す。宿駅制度による問屋場を中心とした運輸形態は、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が生じていた。そのため、明治政府は陸運網の編成に際し、1868

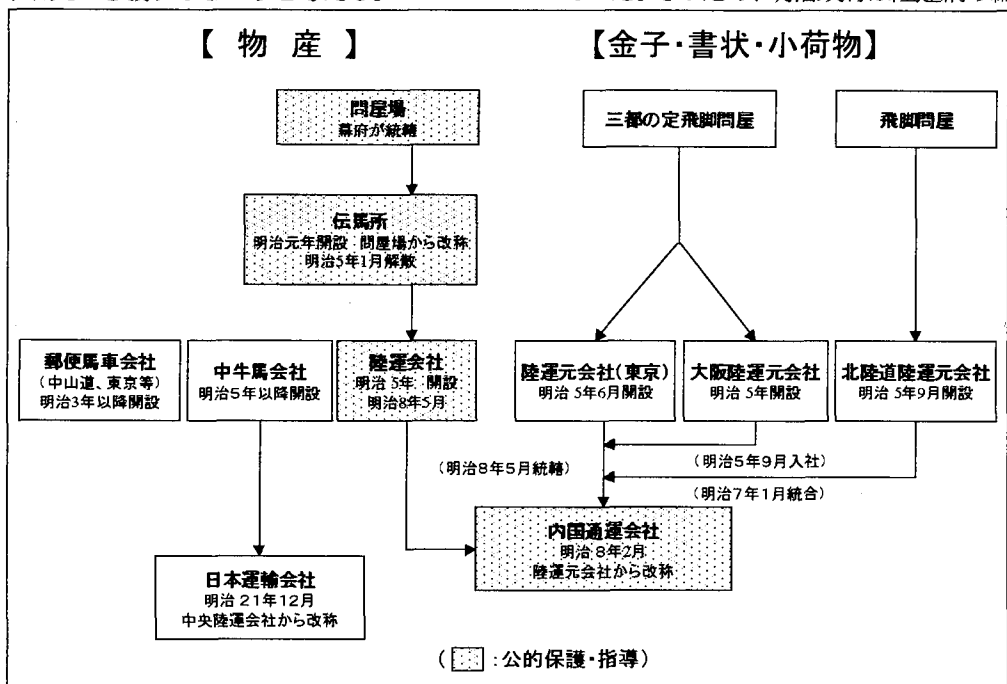


図-2 陸路の運輸形態の移行過程

(明治元)年6月に「改正仕法書」を發布して、旧来の宿駅制度を改廃し問屋場に代えて各駅に新たに伝馬所を設置した。しかし、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。そこで政府は、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模索し、1870(明治3)年5月「宿駅人馬相対継立会社取建之趣意説諭振」が民部・大蔵両省の合議により決定され、翌4年5月にはさらに具体化した「陸運会社規則案」が駅通司により作成され、諸道各駅への内諭と設立の勧誘が行われた。このような過程を経て、1872(明治5)年1月に大蔵省達により東海道の伝馬所が、さらに同年8月には太政官布告第204号により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陸運会社をはじめ中牛馬(ちゅうぎゅうば)会社が相次いで設立された。この中牛馬会社は、郵便馬車会社の設立に伴って北関東・甲信地方に設立された。これは近世以降、同地方で存在していた中馬稼業(無許可営業の運輸機関)の慣行が認められたものと考えられる。また三都の定飛脚問屋によって陸運元会社が設立され、全国主要路線に長距離定期便が開通され、通貨・貨物の輸送・配達を請け負っていた。このような状況の中で政府は、陸運会社に対し周辺地域の輸送独占権を付与するとともに、官物や郵便物の集配送を委託する等、強い保護・指導政策を実施した。

すなわち、明治政府は全国的な運輸網を整備するために、地方都市に成立した陸運会社を活用したことが考えられる。

(3) 内国通運会社による陸運輸送

政府の強い保護・指導により設立した陸運会社は、周辺地域の輸送業務とともに官物・郵便の集配輸送業務に従事した。しかしながら、いずれも地域的な継ぎ立て・運送を中心とした小規模な業者であった。さらに、もともとが強い行政指導によって半強制的に設立されたことや、与えられた特権と引き換えに政府が従来の助成措置を打ち切ったことから苦しい営業が続いていた。また、旧来の伝馬所と同様に継ぎ立ての強要や社外の人馬の強要、利用者とのいさかい等、前近代的な状況が発生したために、近代的な陸運輸送業者としての発展は望めなかった。そのため政府は、三都の旧定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とした。そしてその準備が整った1875(明治8)年5月、内務省布達甲第7号により各駅陸運会社の強制解散が行われ、これらの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)が設立された。

すなわち、内国通運会社の設立によって、明治10年代初頭には、人馬継ぎ立ておよび馬車輸送による全国的な輸送網が確立されたと考えられる。

4. 足利地域における陸運輸送の近代化過程

(1) 近世における陸運形態と輸送システム^{20),21),22),23),24)}

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。当時の足利地域の陸運は、日光例幣使街道に設置された宿駅により人馬の継ぎ立てによる宿継ぎ輸送が行われていた。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・倉賀野宿から壬生通り・榎木宿までの24里19町(約96.3km)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ているが、梁田宿は1766(明和3)年に宿継ぎ伝馬駅に指定され、宿建て人馬は25人25疋(頭)であった。また、1647(正保4)年から始まった奉幣使(勅使)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。

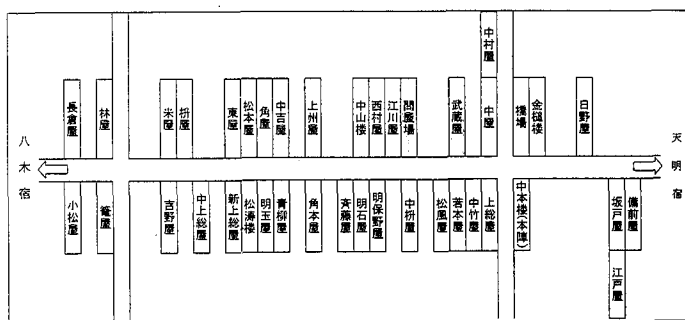


図-3 近世末期の梁田宿

図-3は近世末における梁田宿を示したものである。1843(天保14)年の「宿村大概帳」に記載されている問屋場2箇所内、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集配送が行われていた。問屋場を通じての物資輸送の記録は、今回の調査により1845(弘化2)年の「御年貢上納帳」が得られたが、その内容に関しては今後検討したい。また、武蔵屋の荒井小左衛門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を通じて信書や金子等の集配送を行っていた(図-4参照)。

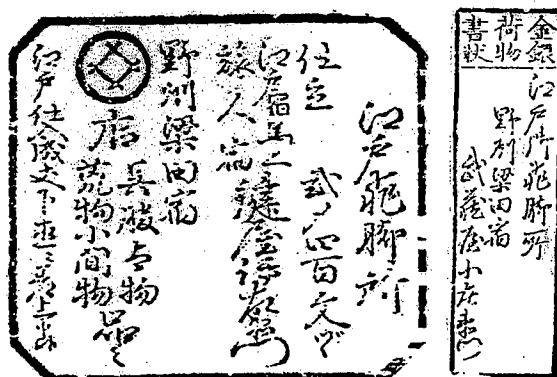


図-4 飛脚業荒井氏の鑑札(荒井家史料)

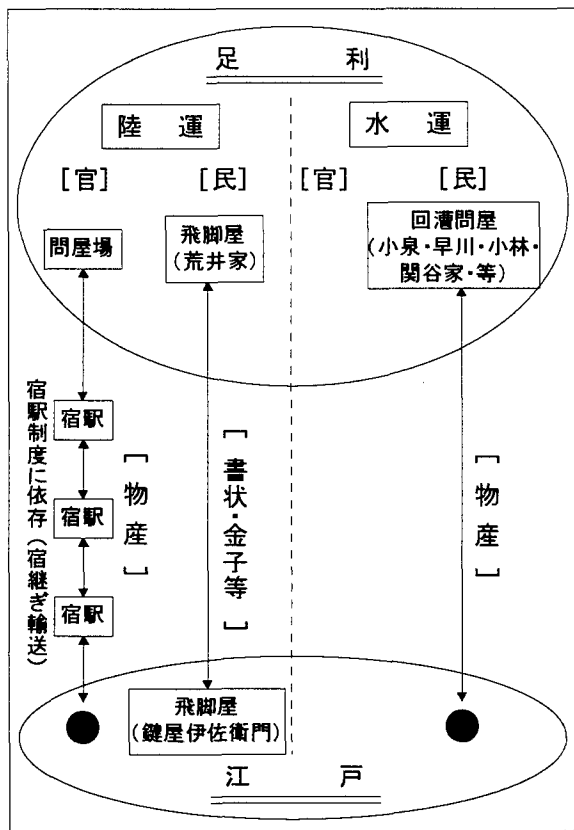


図-5 近世の輸送システムの模式図

一方で、近世における足利地域では、陸運の他は河川舟運も行われていた。図-5は、近世における足利地域の輸送システムの模式図を示している。この図に示した中で、舟運は、回漕問屋の小泉家と早川家を中心であった。早川家は、1624（寛永元）年に最初に渡良瀬川舟運を開始した老舗の回漕問屋であり、また小泉家は、幕末以降当該地域の回漕問屋の中心的役割を果たしてきた。

すなわち、近世の足利地域では、書状や金子等は民間、物産は、陸上輸送が官制、河川輸送が民間というような輸送システムが成立していたことがわかった。

（2）陸運会社の設立^{25), 26), 27), 28)}

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たが、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た。日光例幣使街道における陸運会社の営業については明確な記録が発見されていないが、設立の議定は同年4月に行われていることから、全国の各駅に設立された陸運会社同様に同年内には開設したものと考えられる。表-1は、今回得られた1873（明治6）年9月22日付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。

これによると梁田宿では、その内容から少なくとも明治6年以前に陸運会社が開設されたこと、さらにその代表者は荒井小三郎であることがわかる。この荒井小三郎は、前代において民間の飛脚業を営業していた荒井小左衛門の子息である。このことは、問屋場～伝馬所～陸運

表-1 日光例幣使街道の陸運会社・中牛馬会社一覧

栃木町	中牛馬・陸運会社	石塚文作
富田宿	陸運会社	福岡彦内
犬伏宿	中牛馬会社	田部井重平
天明宿	中牛馬会社	和田謹三郎
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	増田禎七郎
梁田宿	陸運会社	荒井小三郎(中山藏太郎)
八木宿	陸運会社	阿部柳助(吉田金作)
大田宿	陸運会社	橋本重四郎(小沢儀平)
大原本町 兼 木崎宿	陸運会社	石原昌平(橋本貫一)
足利本町	中牛馬会社	小此木平作
桐生町 足利町	陸運会社	小佐野平治郎
金崎宿 兼 合戦場宿	中牛馬・陸運会社	稲葉松蔵
楡木宿 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

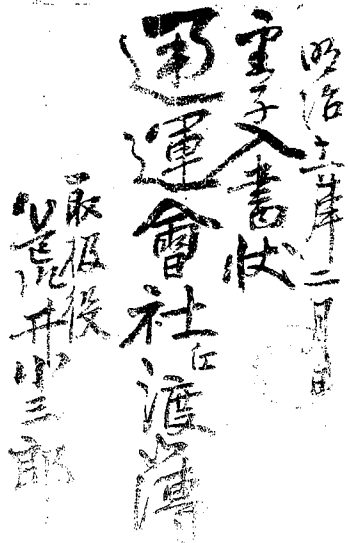
会社という全国的な陸運形態の移行とは異なる。ただし、荒井家と問屋場・伝馬所との関連については追加調査が必要である。

これら陸運会社・中牛馬会社の営業は、人力および人力車・荷車による貨客の輸送とともに、陸運会社開設と同時に郵便取扱所も開設された。梁田宿におけるこれらの営業実態についての記録は発見されていないが、前記文書が人馬賃銭の値上げを申請したものであることから、各地の陸運会社と同様にその経営は苦しかったことが伺える。

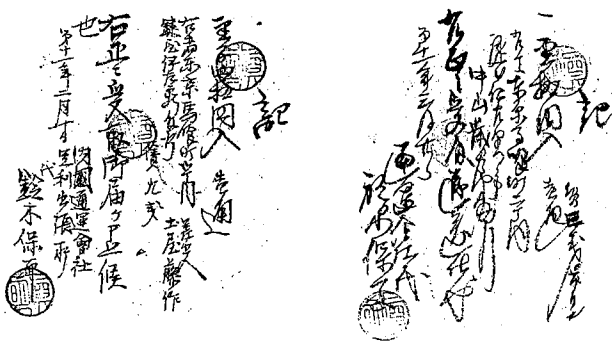
このように、梁田宿では飛脚業を営んでいた荒井家を代表格として陸運会社が設立されたとともに郵便取扱所も開設された。すなわち、陸運会社による陸運網の再編によって物資および郵便物の集配送が行われたが、具体的な記録は発見されていない。しかし、梁田宿の陸運会社も内務省布達甲第7号によって1875（明治8）年5月に解散させられたと考えられる。

（3）内国通運会社と輸送システムの再構築^{29), 30), 31)}

陸運会社の解散後、足利地域では、回漕問屋の小泉家が1875（明治8）年2月に設立された内国通運会社の株主として加わっている。当時の内陸運輸は、太政官布告第230号（明治6年6月）により、陸運および河川・湖沼における特権を付与された内国通運会社により統括されており、内国通運会社に入社あるいはその分社でなければ運輸にかかわる営業はできなかった。したがって、足利地域の物資輸送は、内国通運会社の株主としてその傘下となった小泉家が独占的地位を確立したと考えられる。図-6および図-7に、今回の調査により得られた「通運會社江渡簿」の表書きとその記載内容の一部を示す。これは、取扱役の荒井小三郎から内国通運会社足利出張所代理の鈴木保平へ郵便物を委託したことが記されている。出張所という名称は内国通運会社の直轄店舗であり、さらに内国通運会社の営業は、分社・取次所・継立所・護送人により行われていた。当時における小泉家



図—6 通運會社江渡簿（その1）



図—7 通運會社江渡簿（その2）

表—2 梁田宿の集配送状況

種 類	件 数	種 類	件 数
金子入書状	189	小箱	1
小紙包	4	小包	6
渋紙中包	1	不明	1
		計	202

と内国通運会社との関連についての詳細は今後の検討を要するが、足利地域における小泉家の運輸上の優位性が確立したことは指摘できる。ただし、梁田宿における解散した陸運会社のその後の動向については、今後の調査が必要である。

また、表—2は「通運會社江渡簿」により、梁田宿の1878（明治11）年2月から1881（明治14）年1月における郵便物の集配送状況を示したものである。取扱役は荒井小三郎であり、荒井家は、陸運会社解散後は地域における郵便物の集配送を主たる営業業務としていたことがわかる。郵便業務は内国通運会社を通じて集配送が行われ、受取人は東京馬喰町の鍵屋伊佐衛門、さらに「伊佐衛門方中山歳太郎」の名前も散見する（図—7）。

鍵屋伊佐衛門は近世末における江戸の定飛脚であり、

中山歳太郎は陸運会社における荒井小三郎の名代である（前掲表—1 参照）。陸運会社解散後の梁田宿の郵便集配送システムにおける上記2名のかかわりについても、今後の調査・検討が必要である。

その後、1879（明治12）年5月の太政官布告第16号により、内国通運会社に対する運輸上の独占を認めた太政官布告第230号（明治6年6月）が廃棄された。これにより、運輸営業にかかわる会社設立が各地方庁の認可により可能となったため、各地に運輸関連会社が営業を開始した。しかし、足利地域における新会社の存在は現時点では認められない。また、前掲の表—2に示したように、太政官布告第16号以降においての、荒井から内国通運会社を経由して集配送が行なわれていることから、足利地域における輸送の基軸は内国通運会社が担っていたものと考えられる。

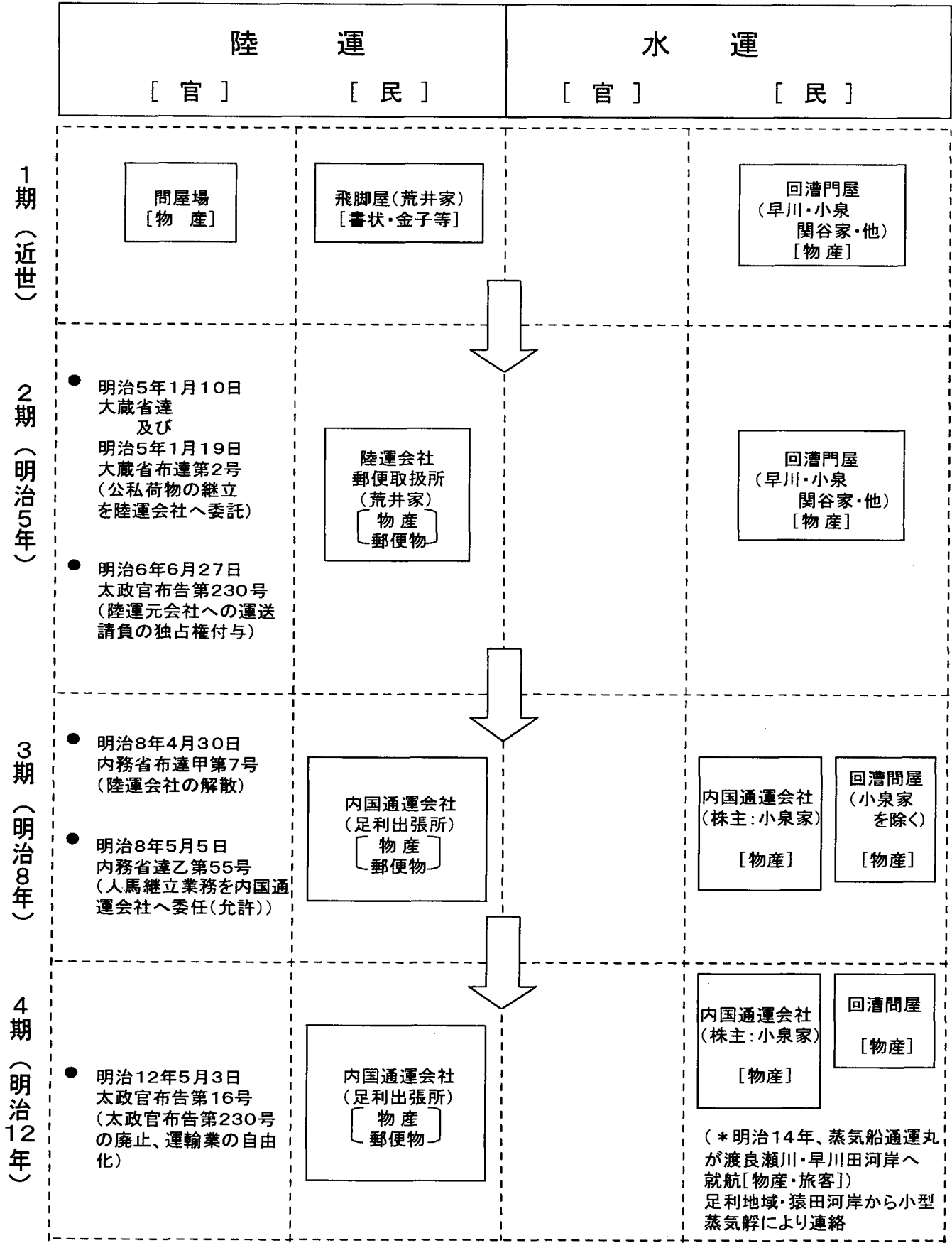
このように、陸運会社解散後の足利地域では、政府の主導により道路運輸業の統括者となった内国通運会社を基軸として、回漕問屋の小泉家がいち早くその輸送システムに組入ったことにより、前代の陸運会社に代わって当該地域の物資の集配業務を独占することになった。

図—8は、足利地域における輸送形態の移行過程を示したものである。ここでは、輸送手段として陸運と水運に区分するとともに、事業主体により官・民に区分し、さらに、近世から鉄道を基軸とした輸送システムが確立されるまでの時代を、政府の統制方針の変遷を踏まえて4期に区分した。1期の近世については、図—5の模式図に示したとおり、陸運では幕府の直轄ともいえる強い官制による輸送システムが構築されていた。それが1872（明治5）年以降は（2期）、事業主体（輸送行為）はすべて民間が担うことになった。特に、1873（明治6）年及び1875（明治8）年における内国通運会社に対する特権の認可は（3期）、従来の輸送システムを再構築することになった。それは、水運業者をも取り込みながら、足利～東京間を連結する太いパイプとしての輸送の基軸と、さらに地域における集配送を担う核の結合による新しい輸送システムとして出現した。このように、内国通運会社を基軸とした地域間輸送と、集配送業務に限定された地域内輸送の結合による新しい輸送システムが構築された。すなわち、近世の前近代的な輸送システムから考えると、輸送時間の短縮、確実性および安全性において格段の進歩が図られたものと言えよう。足利地域におけるこのような輸送形態は、内国通運会社がその特権を廃棄された1879（明治12）年以降（4期）も存続し、1888（明治21）年の両毛鉄道の開設による、鉄道を基軸としたより近代的な輸送システムの出現まで続いた。

このように、近代初期における地域間輸送と地域内輸送

の結合による新しい輸送システムは、政府が指向した鉄道を基軸とした輸送システムの前段階・過渡的なシステムとして位置づけることができる。また鉄道を基軸とした輸送

システムにスムーズに移行するために必要な過程であったと評価することができる。



図－8 足利地域における輸送形態の展開過程の模式図

5. まとめ

今回の研究で得られた成果は、次のとおりである。

- ① 従来知られていなかった足利地域の陸運会社の資料を発掘した。こうした資料は従来発表されたことがなく、足利地域の明治初期における輸送システムの実態が初めて解明できた。
- ② 近世から近代への移行時期における、足利地域の輸送システムが解明された。すなわち、近世の飛脚業者や回漕問屋が近代の輸送システムに組み込まれ、展開していく過程が確認できた。また、鉄道を基軸とする輸送システムの過渡期として、地域間輸送と地域内輸送との結合状況が出現したことが確認された。

明治維新後、わが国の社会システムは旧封建体制から近代化への移行が短期間で進められた。このうち鉄道の導入については、交通体系の近代化の象徴として取り上げられることが多い。しかしながら、鉄道への移行が性急に行なわれたことに対しては、その展開過程が不明なことが多かった。実際は、全国に鉄道が敷設されていくにつれて、地方都市の近代化にインパクトを与えたことは従来の研究成果で明らかにされてはいるものの³²⁾、その地域がどのように新しい輸送システムを受容したかについては明らかではなかった。今回の研究では、一地方都市の事例とはいえ、地域の既成輸送業者と明治政府の政策との関係を明らかにすることができたことは、地域の受容動向を解明するための視点として有効であると確信する。

また、今回得られた成果は、従来あまり明らかにされていない地方都市における輸送システムの近代化過程の実態解明にも示唆を与えることが期待できる。

今後は、その後の鉄道導入による地方都市の輸送システムの展開過程の実態を解明するとともに、土木計画学的アプローチによる地方都市の近代化過程の探求を行いたい。

謝 辞

本研究に際し、貴重な資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の荒井通治氏に対し深甚なる謝意を表します。また、調査及び論文作成にあたっては、足利工業大学土木史研究室ほかの学生諸君に献身的な協力をいただいた。ここに記して謝意を表します。

参考文献

- 1) 青木栄一他：交通学説史の研究（そのⅣ）「第3部交通地理学の展開とその系譜」、運輸経済研究センター、1991
- 2) 青木栄一他：交通学説史の研究（そのⅣ）「第4部交通史学の展開とその系譜」、運輸経済研究センター、1991

- 3) 山本弘文：「維新期の街道と輸送」法政大学出版、1972
- 4) 武知京三：「明治前期輸送史の基礎的研究」、雄山閣出版、1978
- 5) 「社史」、日本通運株式会社、1962
- 6) 石井常雄：両毛鉄道会社における株主とその系譜、明治大学商学論集41-9、10、1958
- 7) 石井常雄：両毛鉄道会社の経営史的研究、明治大学商学研究論集4、1959
- 8) 例えば、青木栄一：都市化の過程における鉄道交通網の形成と変質 東京周辺における鉄道交通網を例として、交通文化3、1964をはじめ、多くの研究が成されている。
- 9) 川名登：河川交通における近代化過程、駿台史学14、1964
- 10) 丹治健蔵：明治以降における河川水運の衰退過程、関東河川水運史の研究第10章、1984
- 11) 老川慶喜：「明治期鉄道史の研究」、日本経済評論社、1983
- 12) 老川慶喜：新河岸川舟運と商品流通、交通史研究 23、1989
- 13) 豊田武：児玉幸多編：「体系日本史叢書 交通史」、山川出版社、1970
- 14) 児玉幸多編：「日本交通史」、吉川弘文館、1992
- 15) 「日本史広辞典」、山川出版社、1997
- 16) 「復刻 法規分類大全 運輸門 第1巻」、日本郵趣出版、1978
- 17) 前掲3)に同じ
- 18) 「国史大辞典 第14巻」、吉川弘文館、1993
- 19) 前掲5)に同じ
- 20) 児玉幸多監修：「中山道例幣使道分間延絵図 第二巻 絵図編」、東京美術、1989
- 21) 児玉幸多監修：「中山道例幣使道分間延絵図 第二巻 解説編」、東京美術、1989
- 22) 「日本歴史地名体系9 栃木県の地名」、平凡社、1998
- 23) 荒井家文書「御年貢上納帳」、弘化二年
- 24) 荒川宗四郎：「足利織物沿革誌」、1902
- 25) 栃木県史編さん委員会：「栃木県史 通史編7 近現代二」、栃木県、1982
- 26) 荒井家文書「人馬賃銭之儀二付御願」、明治6年9月21日
- 27) 荒井家文書「取扱所 會社 普請勘定籍」、明治7年8月
- 28) 前掲16)に同じ
- 29) 前掲5)に同じ
- 30) 前掲16)に同じ
- 31) 荒井家文書「通運會社江渡簿」、明治11年2月
- 32) 例えば土木分野では、森杉寿芳・林山泰久：明治・大正期鉄道網形成の社会的便益、土木学会論文集No.440/IV-16、1982、中川大・西村嘉浩・波床正敏：鉄道整備が市町村人口の変遷に及ぼしてきた影響に関する実証的研究、土木計画学研究・論文集No.11、1993、為国孝敏：近代における東京地域の郊外鉄道の発展過程に関する実証的研究（日本大学学位論文）、1994 など。

わが国では、明治維新を契機として、近代資本主義国家の建設が進められた。そのため、現在の地方都市の多くは、明治期の近代化政策の影響を受けながら、都市骨格形成の基礎が確立されたとも考えられる。しかしながら、従来交通施設の整備過程は着目されるものの、こうした地方都市の発展を支えたであろう輸送システムの成立過程については解明されていないことが多い。

本研究では、栃木県足利市の陸運輸送に着目し、封建体制下での輸送システムから近代的な輸送システムの成立に至る展開過程について解明することを目的とした。

その結果、従来知られていなかった足利地域の陸運会社の資料が発掘され、その資料を分析することによって、近世から近代の移行時期における足利地域の輸送システムの実態を解明することができた。

Historical Study on Process of Modernization with Overland Transportation at a Local City, in case of Ashikaga

Jiro FUKUSHIMA, Takatoshi TAMEKUNI, Saburo NAKAGAWA

It was started to construct of a modern capitalist nation with the Meiji Restoration as a momentum in Japan. Therefore, we are thought that a lot of local cities, while being influenced by modernization policy. But it was not cleared to a process of coming into existence for transportation system in local cities, differ from a process of constructed in transportation facilities.

We try to make clear with a process of coming into existence for transportation system from the feudal days to modernization, in case of Ashikaga in Tochigi. As a result, we have found new materials for a historical land transportation company. Furthermore, we have made clear with a transportation system in modern ages by examination of there materials.
