

河川舟運の衰退と鉄道網形成との関係に関する一考察*

A Historical Study on the Relations between a Decline of the River Transport
and a Development of the Railroad Network during Meiji Era.

藤井 三樹夫**

By Mikio FUJII

要旨:明治中期、国直轄の河川工事は、低水工事から高水工事へと大きく転換した。この背景の一つには、鉄道網の発達により、相対的に河川舟運の重要性が低下したことが指摘されている。しかし、鉄道網が発達すると、河川舟運が必ず衰退するという訳ではない。この転換は、河川における高水対策の必要性の高まりと、それを契機に、内陸輸送の担い手を河川舟運から鉄道とそれを補完する道路へと換えようとする政策とがあって行なわれたのである。ただし、そこに至るまでには、国、地方、鉄道会社、運送会社の複雑な動きが見られた。

1. はじめに

筆者は、明治時代の河川行政の展開について、2度 にわたって共同で報告している。1回目は、明治維新から堤防法案が審議された1875(明治8)年の第1回地方官会議以前を対象とした「明治初頭の河川行政」¹⁾、2回目は、それから河川法が成立する1896(明治29)年までを対象とした「1875(明治8)年の堤防法案の審議から1896(明治29)年の河川法成立に至る河川行政の展開」²⁾である。両論文によって、明治初頭から明治30年頃までの、河川行政をめぐる国と地方との関係、治水に関する法規の評価、河川法制定の背景などを詳しく論じた。

河川法の制定は、低水工事から高水工事への転換の画期を成す出来事であることから、両論文において、低水工事から高水工事への転換の経緯についても説明している。

この低水工事から高水工事への転換の背景について、今までの研究書等の多くは、鉄道網の発達により、相対的に河川舟運の重要性が低下してきたことを指摘しており、筆者もそのように記してきた。

このような説明は、勿論間違っているものではないが、説明不足の感は否めない。例えば、利根川の舟運が衰退した直接のきっかけが、工部省の保護・

監督下にあった日本鉄道の運賃政策であったことなどを考えると、単純な経済競争で河川舟運が負けたということではなく、内陸運輸分野では、河川舟運から鉄道へと転換させようとする国の政策があったことが見て取れる。そして、そのような政策をとるようになった契機が、淀川や利根川などの大水害による高水対策の必要性の高まりであったことも、当時の水害被害額の増加を見れば容易に推測できる。

ただし、低水工事から高水工事への転換に至る過程は、一直線に進んだわけではなく、紆余曲折を経ている。この間には、内務大臣の交代による政策の変更、河川を巡る管理の主導権争い、河川舟運と鉄道貨物輸送との競合・補完関係の形成など、色々な動きがあって、最終的に内陸運輸の担い手は鉄道を主としてそれを道路が補完し、河川では低水工事ではなく高水工事を主として行なうということになったのである。

しかしながら、上記論文では、これら河川舟運、鉄道輸送、道路輸送相互の関係について、詳しくは記述していない。既往の文献では、これに関して触れているものは多いが、ほとんどは簡単な記述にとどまっている。このうち、山崎有恒³⁾は、低水工事から高水工事への転換と鉄道との関係について、内務卿の政策面から論じているが、特定の河川での事例は扱っていない。また、実際に河川政策が全面的に転換するのは、同書の指摘した時期よりやや後の

*keywords: 明治中期、低水工事、鉄道網の形成

**正会員 水環境研究所

ことである。その他、『利根川百年史』⁹⁾や松浦茂樹¹⁰⁾は、利根川水系における河川舟運と鉄道との関係に触れており、老川慶喜¹¹⁾は、利根川及び荒川水系における河川舟運、鉄道、道路三者の関係に触れているが、いずれもあまり詳しくは記述されていない。

そこで、本論文では、低水工事から高水工事へと転換する過程の、河川舟運、鉄道、道路の関係について、具体的を利根川にとって、やや詳細にまとめた。

2. 明治初頭～中頃における貨物の内陸輸送手段

明治5(1872)年¹²⁾の鉄道開通以前、内陸での貨物の輸送は、道路によるか、河川によるかしかなかった。道路での輸送手段は車・牛馬背・人背であり、河川での輸送手段はいうまでもなく船であった。川船は、それが利用される河川の水深などの違いによって、構造が幾分異なるものが用いられたが、いずれの川船も水深の浅いところでも航行できるように喫水が浅く、しかも船底が扁平であった。それらのうち最も大型の荷船は、高瀬船と艀船^{つらふね}であり、帆走することができ、風のない時は櫓によった。

下利根川に就航していた高瀬船の中には、長さ27m弱、幅5m余りで、米1,200俵(1俵=4斗2升)をも積むことのできるものもあった。これらの高瀬船には、舟子(船頭・水主などの乗員)が500～600俵積みで4人、800～900俵積みで6人乗っていたという。¹³⁾

なお、これら川船の基地となる河岸とは、河川の岸にある港であるが、場所としての船着場を指すだけでなく、河岸問屋などの運輸機構、さらにはその機能を持つ集落をも含んで使われる。

川船と違って、牛馬の積載量の基準は1駄40貫、すなわち米2俵と少なかった。そして、牛馬を利用するには、1頭毎に馬士か牛方1人がつかなければならなかった。また、輸送途中で貨物継立をすることもあり、手間が掛かった。そこで、道路輸送の駄賃は、船賃に比べてかなり高くせざるを得なかった。

前述のように、河川舟運は、大量の貨物をしかも低廉な運賃で輸送できたことから、鉄道開通以前の内陸での大量輸送の主役であった。しかし、それ以降といえども、地域に鉄道網が形成され、道路網も

表 2-1 利根川の川船の大きさと積載米俵数¹⁴⁾

船の名称	船 長	船 幅	積載米俵数
高瀬船			
下利根川	9.4～	2.1～	900 ～ 1,200
霞ヶ浦			
北浦			
中利根川	27.0m	5.2m	300～550
上利根川			100～300
渡良瀬川			500
巴波川			350
思川			300～500
鬼怒川			250～500
艀船	15.5	3.9	100～300
(上州艀)	～24.2m	～4.2m	
部賀船	13.3	2.4	30～150
	～13.6m	～2.7m	
小鵜飼船	12.4	2.1	25～28
(鬼怒川)	～12.7m	～2.4m	

整備されるまでは、河川舟運の果たす役割に大きな変化はなかった。

明治初年の日本の運輸状態については、1877(明治10)年3月、当時駐日イギリス公使だったハリー・パークス(Sir Harry S. Parkes)が、かつての宰相アール・オブ・ダービー(Earl of Derby)に送った領事報告の付録(日本に於ける国内運輸の状況及費用調査書)にも、「国道は日本内地を縦に通じ、且中央部に於て東西に連亘せる山脈に平行するもの多きが故に、容量多き物品若くは多量の物品を運輸するには甚だ不便」であるから、「物品の運送は水運に依るを宜しとし、就中海上の運送は運賃低廉にして至便なりと謂ひ得べし」¹⁵⁾と述べており、日本での大量輸送には、道路は役に立たず、舟運によるのがよいとしている。

利根川水系について見ても、時代は江戸から明治に代わったとはいっても、舟運は活発に行なわれていて、その役割に変化はなかった。しかし、関東の旧来の公認の河岸は、化政期頃に始まる間道・脇道を通る農間駄賃馬と結ぶ新河岸・新問屋の増加によって、貨物の扱い量が減り、衰微の道を歩んでいた。

そのような状態にあった公認の河岸の間屋株は、明治初頭は江戸時代と同様に公認されていた。しか

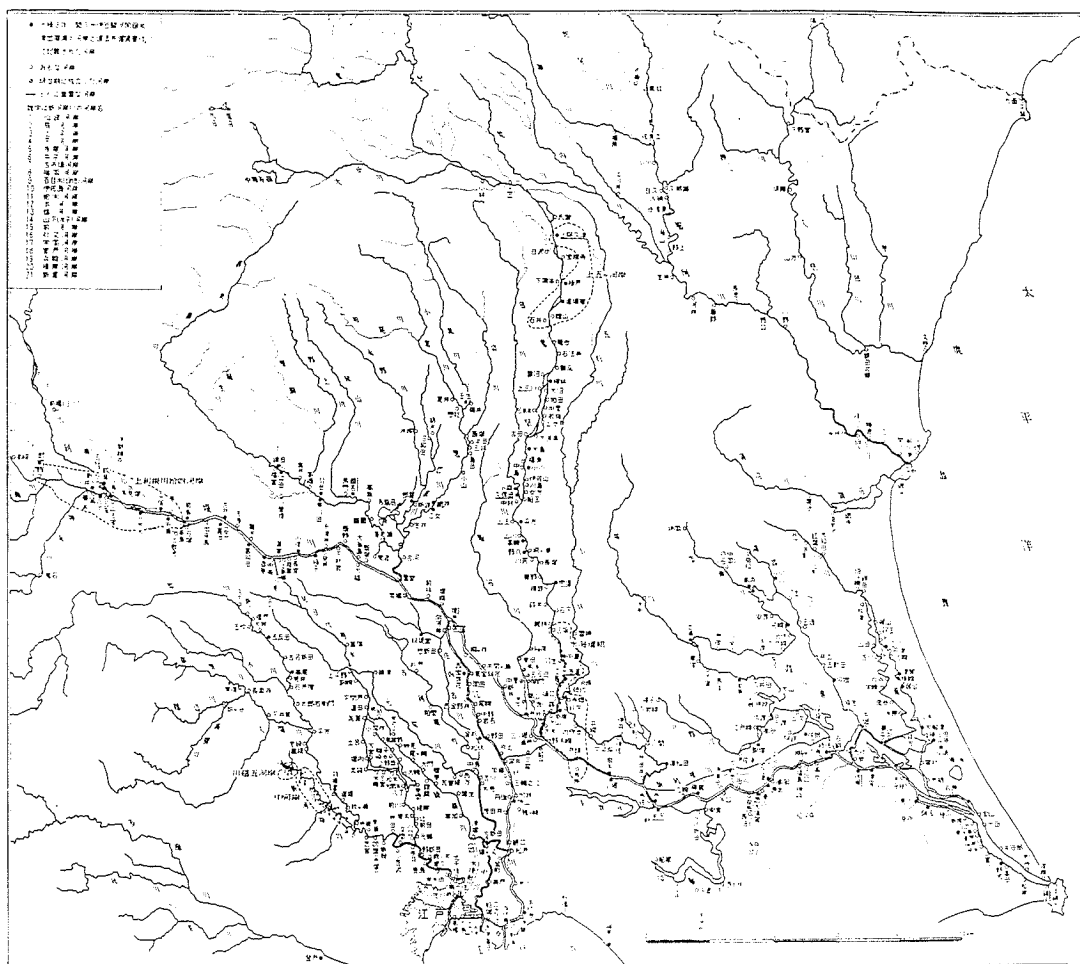


図 2-1 関東の河岸¹¹⁾

し、東海道筋の宿駅制が明治5年1月10日付大蔵省達¹²⁾(駅運寮は大蔵省に属し、1874(明治7)年1月、土木寮などとともに内務省に移動)によって廃止され、それに引き続いて同年7月20日付太政官布告第204号¹³⁾をもって、同年8月末限りで全国の宿駅制度が廃止され、新たに輸送権を特許された各駅陸運会社(継立業者(人馬幹旋業)と街道稼人(輸送現業者)とから構成)が設立されると、河岸も陸運会社として再編された。

それとともに、陸上での信書荷物の輸送に従事していた旧来の定飛脚問屋も、明治5年6月、東京日本橋に陸運元会社(現在の日本通運株式会社)と名付けた貨物運輸会社を組織した。この会社は、設立当初は、陸上輸送の運送取扱業を主とし、全国の各駅

陸運会社との提携に努めていたが、一方で、会社設立の2ヶ月後には利根川舟運と深い関わりをもつようになった。

明治5年8月、陸運元会社は、和船を用いて大荷物の取り扱いを拡張するため、利根川支川烏川の高崎河岸(群馬県高崎市)と、鬼怒川の阿久津河岸(栃木県氏家町)に回漕所を設け、翌1873(明治6)年6月、利根川・荒川・鬼怒川の3河川にも航路を開いた。ただしその頃のいずれの航路も、陸上輸送に比べて荷物は極めて少なかったという。

このような陸運元会社の舟運に対する取り組みは、1873年6月27日、政府が、太政官布告第230号¹⁴⁾をもって、海運以外の全ての水陸運輸営業者に対し、営業希望者は陸運元会社へ入社あるいは合併するか、

あらためて駅運頭の免許を受けるよう命じたことと関連している。

この布告により、同年9月、上下利根川・鬼怒川・江戸川の結節点をなし、関東における物資集散の要地であった境河岸(茨城県境町)の有力な河岸問屋小松原家が陸運元会社へ入社し、境河岸にも拠点を得た。また、この年の夏から秋にかけては、境河岸だけでなく、何軒もの河岸問屋が入社したものとみられ、1874年1月～75(明治8)年4月の同社の株主名簿には、上利根川筋の北河原(埼玉県)、渡良瀬川筋の猿田河岸(栃木県)、鬼怒川筋の板戸河岸(同)・阿久津河岸(同)、江戸川筋の加村(千葉県)、中利根川筋の布施(同)、霞ヶ浦の高浜(茨城県)の業者の名も見られる。¹⁵⁾

陸運元会社は、利根川舟運に対する支配力が増してきたため、1874年3月には、本社内に水運課を新設するとともに、日本橋小網町河岸(東京都中央区)に回漕所を開き、陸羽筋水陸兼行の賃金を一定するなど、河川舟運の開発に努力を重ねている。¹⁶⁾

当時、各地の陸運会社の運営には様々な問題があったことから、政府は、国内陸上の運送を陸運元会社に独占させることとし、これにあわせて、1875年2月、陸運元会社は内国通運会社と改称した。そして、政府は、同年4月30日付内務省布達甲第7号¹⁷⁾をもって、同年5月31日限りで各地の陸運会社を解散させるよう府県に命じた。これにより河岸問屋や船持らの多くは内国通運会社に入社し、その分社となったのである。

この結果、内国通運会社は、人馬継立と運送取扱業務とともに、水運でも大きく発展し始めた。1876(明治9)年には、利根川の汽船業に進出することとなり、その第一歩として、利根川水系各河川の水深が実測された。また、これとともに、同年10月、同社に入社同盟した各地水運業者の営業方法、輸送中の危難弁償等に関する水路運漕規則が定められた。

水深測定の結果、東京府管内においては元中川番所前・船堀村・三角村・新川村、千葉県においては野田・流山・関宿元城下辺・大福村、埼玉県下においては大越村地先の水深が浅く、汽船の航行にことが分かったので、1877(明治10)年1月、所管庁に対して浚渫を建議した。次いで同年2月には、利根川筋往復の汽船の旅客及び貨物の賃金と乗船人心得書

を制定して認可を得、また同月24日には汽船第1号通運丸の試運転を行ない、東京を発して本所・堅川筋・中川を経て、利根川筋の大越まで往復して好成績を得た。

さらに、同年3月1日には、水上障害物の除去及び取締方を上願するとともに、社費をもって江戸川及び利根川の浅瀬を浚渫して航路開通の運びに至ったのである。この時浚渫した水路は、幅は僅かに約11mであったが、延長は2,800m以上もあり、これに少なからざる費用を注ぎ込んだ。

そして、同年5月1日、東京深川の扇橋から思川筋の生井村に至る、汽船による貨客運送を開業した。以後利根川、思川、霞ヶ浦、北浦方面への航路を拡張し、翌1878(明治11)年12月、計6隻の汽船通運丸を就航させるまでに至った。なお、これら利根川水系の各航路に就航した船は、いずれも積載量20トン前後の外車式汽船であった。

このように、内国通運による利根川汽船業は順調に発展していった。ところが、1873年の太政官布告第230号については、自由民権運動の高揚とともに、官業・特定資本に対する助成への批判的風潮が高まったため、1879(明治12)年5月3日付太政官布告第16号¹⁸⁾によって破棄され、あらためて開業の認可権が各地方庁に委ねられた。これにより、従来駅運局において統括され、事実上内国通運会社に対して一手に与えられていた運送取扱、継立及び運漕上の特権は、各地方庁の管轄となり、かなり自由な開業が可能となった。

これ以降各地にめざましい汽船業勃興の機運が高まり、利根川水系にも川汽船を就航させるものが続出した。1879年6月に、東京新大橋菖蒲河岸の光通社が東京～行徳間に汽船光通丸、80(明治13)年10月に、旧岡山藩士永島良幸が利根川筋に永島丸5隻、82(明治15)年12月に、東京日本橋蛸殻町の航運会社が東京～佐原・小見川間にいろは丸2隻をそれぞれ就航させ、激しい競争を繰り広げた。先発の内国通運会社も含め、これら各社はダンピング、貨客の争奪、定員外の詰め込み、競争相手の船の往来の妨害などを繰り返し、所管庁から警告を受け、また、管理強化のため舟筏取締規則等が改正¹⁹⁾されたりもした。

このような中、内国通運会社は他社を買収するな

として、利根川汽船業を独占するようになり、1890(明治23)年12月には茨城県の高浜にまで航路を伸ばしていった。

このような利根川水系での舟運の発展に伴って、江戸川左岸の千葉県東葛飾郡新川村深井新田から利根川右岸の同郡田中村船戸に至る間に利根運河が開削され、1890年2月に通水となり、開業当時の通船数は1日約100隻にものぼった。

3. 鉄道網の発展と舟運・道路との関係

明治5(1872)年9月、東京～横浜間鉄道が官設官営鉄道として開業し、さらに1874年5月に大阪～神戸間、1876年9月に大阪～京都間、78年8月に京都～大津間と、いずれも工部省の手による官設鉄道が開業し、その後も鉄道建設が進められた。しかし、関東においては、官設鉄道の建設はなかなか行なわれなかった。

鉄道建設に対する当時の政府の方針は、会社設立を慫慂しようとするものであったので、東京～横浜間鉄道の営業成績が良好であることをみると、鉄道が利益を生むとの認識が一般に広まり、鉄道会社設立の計画が現れてきた。

その一つが日本鉄道会社である。同社は、その出資者が、華族によって設立された第十五国立銀行、三菱社、天皇家などであり、1881(明治14)年11月に政府から特許条約書が下付され、日本最初の私設鉄道会社として成立した。当初の建設予定線は、東京～前橋間とその間で分岐して青森に至る454マイル(731km)であったが、1906(明治39)年11月の国有化時には1,385kmにまで路線を伸ばし、現在の東日本旅客鉄道会社の東北線・上越線(東京～前橋間)・山手線・赤羽線・日光線・水戸線・常磐線・両毛線などを経営するまでになっていた。

この日本鉄道会社は、事業の遂行にあたって官有土地・建物の無賃貸付け、民有土地・建物の買収についての政府による代行、鉄道用地の国税免除など、政府による手厚い保護・助成を受けた特権会社であった。鉄道建設は、先ず東京～前橋間からとりかかるとなり、1882(明治15)年3月に許可が下りると、用地買収は地方庁、工事は工部省鉄道局の分担で行なわれ、翌年7月に上野～熊谷間、84(明治17)年8月に前橋まで開通し、85(明治18)年3月には品

川～赤羽間が開通、上毛の蚕糸業地帯と、横浜とが鉄道で結ばれた。

また、1885年1月には大宮～宇都宮間の鉄道建設に着手し、同年7月に竣工、翌年6月には利根川橋梁も完成して上野～宇都宮間が全通した。そして、91(明治24)年9月、89(明治22)年7月の東海道線全通に遅れること僅か2年で、上野～青森間の全線が開通した。この間、90年8月には宇都宮～日光間が開通している。

その後、現在の常磐線にあたる路線の建設にとりかかり、1896(明治29)年12月に田端～水戸間の土浦線のうち、田端～友部間を開通、翌年2月に磐城線の水戸～平間を開通した。

このように日本鉄道は、矢継ぎ早に東京を起点とする放射状の縦貫鉄道を建設していった。そして、それらを連絡して関東を横断する、水戸鉄道(小山～那珂川間)については1891年3月、両毛鉄道(小山～前橋間)については97(明治30)年1月に、それぞれ買収し、利根川水系内の内陸輸送手段として確固たる地歩を築いた。

このうち、両毛鉄道は、桐生、足利、佐野などを中心とする両毛機業地帯の機業家や織物買継商らによって設立された鉄道である。彼らは、元々日本鉄道の青森に向かう路線は熊谷から分岐し、途中足利、佐野、栃木、鹿沼を経て宇都宮に至るべきであるとして、1883年(明治16)12月頃から両毛機業地帯へ誘致する運動を展開していたのであった。しかし、この鉄道誘致運動が、84年11月に鉄道局長官井上勝によって却下されたため、彼ら自らの手によって鉄道を建設することとしたのである。両毛鉄道は87(明治20)年5月に設立し、1888年5月に小山～足利間、89年11月に小山～前橋間の全線を開業した。

一方、水戸鉄道は、両毛鉄道と前後して計画された鉄道で、水戸、笠間、下館、結城を経て小山に至って日本鉄道及び両毛鉄道に連絡する路線である。会社は1887年5月に設立され、89年1月に水戸～小山間が開通し、90年11月に小山～那珂川間が全通した。

利根川水系に関わる他の主要な鉄道としては、総武鉄道と成田鉄道などがある。総武鉄道は、1894(明治27)年7月に市川～佐倉間、同年12月に本所～市川間、97年5月に佐倉～成東間、同年6月に成東

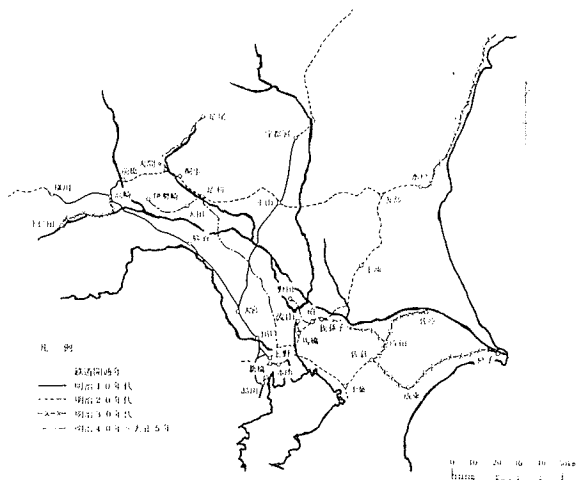


図 3-1 利根川流域における明治時代の鉄道

～銚子間を開設させている。また、成田鉄道は、佐倉～成田間を97年1月、成田～安食間を1901年2月、安食～我孫子間を同年4月に開設させた。

このように利根川流域の各地では、1880年代から鉄道建設が進み、次第に鉄道による貨物輸送が利根川舟運を圧迫していくが、鉄道開通によって直ちに舟運貨物が鉄道貨物へと転移したというわけではない。

、日本鉄道は、貨物輸送品目として、当時の主要輸出品であった生糸や絹織物に早くから着目しており、上野～熊谷間開通直後の83(明治16)年8月に沿線の生糸の輸送を開始した。

しかし、足利、伊勢崎、桐生、佐野などの両毛機業地帯の製品は、江戸時代からおよそ8割が利根川や渡良瀬川の舟運により、2割が中山道その他の陸路の駄馬輸送によって、江戸、関西方面に積み出されていたといわれ、舟運との結びつきが強固であった。

これに対抗する措置の一つは、運送取扱業者に対する優遇と運賃の切り下げであった。

官設鉄道に例をとれば、運送取扱業者の取り分である貨物取扱手数料は、当初貨物運賃の100分の5であったが、1880年11月に100分の7に改め、82年12月には荷主と運送取扱業者との自由約束に任せ、鉄道が関与しないこととした。また、従来水運に依っていた貨物を鉄道で輸送するようにする場合や、大量貨物又は特殊貨物に対しては運賃の特約割引制

度を取り入れた。²⁰⁾さらに、89年8月からは、運賃納金額に応じて一定の金を割り戻すこととした。なお、これらの優遇策は、後年鉄道事業が発達して、運送取扱業者の力に頼らなくても貨物を集めることができるようになると、割戻制度を廃止し、運賃の特約割引も漸次その範囲を縮小していった。

また、貨物運賃そのものについても1874年5月に3～6割にも及ぶ大幅な運賃の値下げを行ない、84年8月には4・5・6トン積各貨車別の貸切運賃を設けるなど、積極的な貨物の誘致策をとった。なお、官設鉄道のこれらの措置は、概ね海運に対抗するものであった。

日本鉄道上野～熊谷間開業に際しての貨物取扱い及び運賃は、官設鉄道に準拠して定められた。ただし、内国通運を主たる業者とする利根川舟運に対抗するため、貨車扱いの貨物に関しては、官設鉄道では1マイル当たり12銭5厘の賃率であったが、日本鉄道では上り方面行き貨物の賃率は1マイル当たり9銭と下り方面行きの貨物の賃率16銭より7銭も安くした。²¹⁾

しかし、日本鉄道は、次のように舟運の運賃より高いので貨物収入が伸びないと、この措置でも効果がなかったことを報告している。

「本荘開駅以来ハ、其運賃ノ収額、概シテ旅客運賃ノ三分一内外ニ当レリ。而シテ、上リ荷物ノ運賃ハ下リ荷物運賃ノ三分一ニ過ギズ。抑モ是等ノ原因タル、要スルニ沿線地方ノ物産ニ於ル豆種生糸ヲ以テ第一トス。故ニ原価貴クシテ其積量ニ至テハ太甚瑣少ナル者ナリ。加フルニ利根川アリテ、東京ヘノ舟運自在ナルヲ以テ、汽車運賃ト川下ケ運賃ノ比較ヲ得ザルヨリ、竟ニ荷主等運搬ノ危険ナルヲモ顧ミズ、密ニ運賃ノ廉価ナルヲ以テ多クハ舟運ニ託送ス」²²⁾

そして、1884年2月、さらに1～3級の上り貨物の運賃の3分の1を割り引くこととしたと以下のように報告している。なお、貨物の級とは、薪・米などは1級、木綿糸・桶などは2級、絹糸・酒などは3級と定め、全体では1～5級と級外の6区分にし、1級を最も安い運賃に設定していた。

「上武信越地方ヨリ東京ヘ輸送スル上リ貨物ハ川下ケ舟運ノ便アリテ、従来ノ慣行ニヨリ貨物ノ東京ヨリスルモノト東京ヘ向フモノトハ其運賃殆ント五ト三ノ差アルヨリ、上リ貨物ハ鉄道託送ノモノ多カラサルヲ以

テ、彼是酌量工部省へ上申。本年二月十七日ヨリ、上り貨物二限り三級品以下原運賃ノ三分一ヲ減シ、運送ヲ為セリ」²³⁹

さらに、1885年6月には「現今舟便ニテ運漕スル貨物ノ内、其最ナル和酒醬油藍玉骨表鉄物ノ五種」²⁴⁰は2～3級であるが、この5品目に1級の賃率を適用するとともに、上り貨物の運賃割引の範囲を、従来の3車以上託送の場合から、1車に引き下げるとし、利根川舟運に対抗したのであった。

このような日本鉄道の貨物誘致策によって、1886年頃から貨物収入が増加し始め、同年12月には一部品目の上り貨物運賃割引を廃止した。さらに、89年10月、上りの1～3級品貨物に対する割引を廃止するとともに、上り下りに対して異なる賃率を用いていた方式を改めて、同一の賃率とした。

日本鉄道は、このような貨物運賃割引策をとって利根川舟運と競争する一方、東京市内に鉄道と河川舟運との連絡運輸施設を設置し、両者の相互補完関係をも創出しようとした。

その手始めとして、東京市内貨物の集散の便を図るため、1990年11月に秋葉原貨物駅を開設し、上野駅～神田佐久間町河岸間1.9kmの秋葉原線を開業した。その翌年には神田佐久間町両側道路の新設、佐久間河岸・秋葉原駅間の堀割の開削及び鉄橋の架設、神田川河岸荷物揚場から秋葉原駅構内への小鉄道敷設などを申請し、93年5月には秋葉原船溜所の使用を開始した。秋葉原駅に次いで、97年4月に隅田川貨物駅を開設、田端駅～北豊島郡千住町間4.3kmの隅田川線を開業した。その翌年、隅田川駅でも船溜運河、起重機、貨物積卸場、石炭積卸場、貨物庫などを設け、98年には船溜を開削した。

このような鉄道会社の動向は、道路輸送にも大きな影響を及ぼすこととなった。日本鉄道の開通は、埼玉県下の道路輸送の活況をもたらし、これが埼玉県の土木行政にも変化をもたらした。1885年3～4月にかけて開かれた通常県会において、利根川河身改修費が減額された一方、町村土木補助費については、熊谷～妻沼、本庄～八幡山、上尾～川越に至る道など、停車場を起点とする道路・橋梁費の三分の一を地方税から補助することになった。

そして、その審議に際して、予算案を支持した県会議長加藤政之助は、次のように道路の重要性を述

べた。

「道路ノ便ヲ開キ物産ヲ振興セハ、第一物産蕃殖ノ地ニ巨万ノ利益ヲ与ヘ、第二ニ沿道町村ニ利益ヲ与エ、第三ニ停車場所在ノ地ヲ以テ貨物集散ノ地トナス事ヲ得ベシ、因是觀之道路ノ修築ハ我カ埼玉全管下ニ利益ヲ及ホスモノナリト云フモ決シテ不可ナカルヘシ」²⁴¹

勿論、このような意見に対しては、反論もあり、永田荘作議員は、川越～東京の運賃について、次のように道路が必ずしも有利ではないと反論した。

「川越ヨリ上尾マデハ一駄二十四銭、上尾ヨリ上野迄拾三銭七厘、計三拾七銭七厘。然ルニ、川越ノ新河岸川ヘ出荷スルトキハ、東京迄普通九銭七厘、早船ニテ拾三銭九厘ナル故、上尾ヲ迂回シテ汽車ニ積ムヨリモ賃金ノ廉ナル如斯」²⁴²

道路輸送の重要性については、県議会内の認識が全て一致していた訳ではないが、この議案は過半数以上の議員の賛成を得て承認されている。なお、ここで注目すべきは、一般的な道路輸送の重要性が指摘されただけでなく、鉄道停車場に連絡する道路整備の重要性が指摘されていることである。

このような道路輸送重視の流れは、1887年12月の埼玉県通常県会で「県道地方費皆支弁議案発附之儀ニ付建議」を知事に上申するまでになった。この建議では、以下のように、治水事業は大体終了したとの認識で、県経済のためには早急に道路を改良すべきであり、それには先ず県道を改良し、地方税支弁道路にすべきであるとした。

「本県ハ東北ニ利根川ノ大川アリ、中央ニ荒川アリ、其他入間高麗都幾越辺ノ数川アリ、其堤防ノ如何ハ大ニ県民ノ休戚ニ関スルモノアリト雖モ、今ヤ堤塘ハ堅牢ヲ加ヘ、大ニ其懸念ヲ減シタリ。果シテ然ラハ、本県ハ經濟上自今転シテ道路ヲ改良スルヲ以テ急トス。道路改良ノ策如何シテ可ナランカ。曰ク、先県道ヲ改正シ、該道路費ヲ地方税皆支弁トナシ、三年乃至五年ヲ期シテ改良ヲ完結スル是也」²⁴³

これにより、埼玉県ではそれまでの方針を変更して治水費を減額し、代わりに道路費を増額していった。

利根川水系内における日本鉄道の開通は、このように地方の土木行政の重点を、河川舟運から道路輸送へと移すきっかけとなり、地域輸送体系を組み替えることになったのである。

これら鉄道や道路による貨物輸送の動きに直面し、利根川舟運の側も様々な対抗措置をとった。内国通運では、日本鉄道土浦線と総武鉄道対策として、利根運河開通にあわせ、従来銚子汽船会社との間で行っていた野田～三ッ堀間での陸路連絡の方式を、舢舨による貨客継替の方式に改め、次いで1893年4月には、運河内に汽船を乗り入れて、銚子汽船との直接連絡を行ない、さらに95年2月からは東京～銚子間直航を開始した。その後、総武鉄道が銚子まで延長されると、賃率を下げたりしている。

しかし、その内国通運も、1892年6月の鉄道敷設法公布での政府の鉄道建設基本構想の明示以降、1893～1900年頃にかけての鉄道のめざましい発展を見て、陸路や船による自前の長距離輸送から鉄道運送取扱いへと、主たる業務を転換し、「鉄道交通の補助機関」²⁹⁾となっていった。

これは、全国的な鉄道の発展によって、自前で長距離輸送をするより、鉄道貨物の取り扱いの方が有利であるとの判断によるものであろう。

しかしながら、利根川舟運という長距離輸送手段についてみれば、これが鉄道に太刀打ちできるのであれば、利根川舟運の分野だけは縮小しなくてもよかった筈であるが、実際には次第に縮小し、1919(大正8)年12月には内国通運の通運丸、航路ともいっさいをあげて譲渡している。つまり、1890年代中頃には、利根川舟運の命運がほぼ尽きていたということである。

4. 明治中期の水害の激化

鉄道、道路、舟運が内陸輸送の担い手を競っていた頃、船の航路となるような大河川では、度々大きな水害が発生していた。

1880年代後半から90年代前半にかけては、85年の淀川の水害、89年の筑後川の水害、90年の利根川の水害とうち続き、その損失価額は、当時の国民所得が1885年で600百万円、89年が700百万円、90年が900百万円、96年でも1,200百万円という水準に比べて極めて大きく、国民の生活に大きな影響を与えた。

これらの水害による各地の改修を求める動きや、国会での治水会の動き、松方正義と山県有朋、あるいは農商務省と内務省の様々な動きがあつて高水工事が実施されるようになるのであるが、この過程に

表 4-1 全国の水害損失価額²⁹⁾

年	損失価額(円)	年	損失価額(円)
1885	27,336,804	1893	44,156,405
86	6,814,737	94	17,724,112
87	3,080,438	95	14,240,390
88	6,069,464	96	137,694,455
89	33,293,516	97	44,340,571
90	22,431,471	98	58,588,821
91	12,728,971	99	36,768,563
92	20,749,951	1900	10,434,342

ついては、既に報告³⁾しており、また、山崎有恒の報告³⁾もあるので、ここでは割愛するが、上表に示す水害被害の増加が、抜本的な高水対策が必要であるとの認識を生じさせたのである。

5. まとめ

以上のような舟運と、鉄道、道路を取り巻く状況の変遷を追ってみると、利根川舟運は、1870年代にほぼ陸運元会社(内国通運)が独占し、80年代中頃にかけては同社を主とした業者の活動によって極めて活況を見せていたが、その後1980年代の後半にかけりが見え始め、1990年代後半にはかなり衰退してきていることがわかる。それは鉄道の便利さと貨物運賃の両者が、舟運のそれに優ったからである。特に、日本鉄道の運賃政策によって利根川舟運がほぼ打ち負かされている。貨物運賃の割引が長く続き、しかもこの運賃の決定に当たって工部省の許可を必要としていたのであるから、そこには、内陸運輸分野では、河川舟運から鉄道への転換を図ろうとする国の政策があったことは明らかである。

そして、そのような政策をとるようになった理由は、1885年の淀川の水害、89年の筑後川の水害、90年の利根川といった大水害の頻発であり、これによって抜本的な高水工事の必要性が認識されたのである。

低水工事と高水工事とは、全く両立しない訳ではなく、利根川などではその両者が平行して行なわれたこともある。しかしながら、限られた予算を両方に使用することは、実際上困難である。そこで、上記のように内陸運輸分野は鉄道に任せ、河川では高水防禦を目的とした高水工事を主に施工していこう

としたのであろう。

【参考文献】

- 1) 松浦茂樹・藤井三樹夫、明治初頭の河川行政、土木史研究 第13号、土木学会、pp. 145～160、1993. 6
- 2) 松浦茂樹・藤井三樹夫、1875(明治8)年の堤防法案の審議から1896(明治29)年の河川法案成立に至る展開、土木史研究 第14号、土木学会、pp. 61～76、1994. 6
- 3) 山崎有恒、内務省の河川政策、道と川の近代、山川出版社、pp. 69～108、1996. 10
- 4) 利根川百年史編集委員会・国土開発技術研究センター、『利根川百年史』、建設省関東地方建設局、pp. 438～442、1987. 11
- 5) 松浦茂樹、『明治の国土開発史』、鹿島出版会、pp. 28～31他、1992. 3
- 6) 老川慶喜、『日本史小百科－近代－鉄道』、東京堂出版、pp. 121～123他、1996. 9
- 7) 年号については、太陰暦が使用されていた明治5年12月2日(1872年12月31日)までは和暦、それ以降は、西暦を中心とした記述方法とした。
- 8) 1俵の単位及び舟子的人数は、赤松宗旦、『利根川図志』巻1、3～4丁、1858
- 9) 川名登、『河岸に生きる人びと』、平凡社、p. 18、1982. 10に加筆
- 10) 松風生、外人の目に映じたる明治初年の日本の運輸状態、鉄道－明治創業回顧談(沢和哉編)、築地書館、p. 263、1981. 10
- 11) 地方史研究協議会編、『日本産業史大系 4 関東地方篇』、東京大学出版会、巻末付図(作：松村安一)、1959. 12
- 12) 明治5年1月10日付大蔵省達(内閣記録局、『法規分類大全 第一編』運輸門 1－3 駅運、p. 136、1891. 3)は以下のとおりである。

大蔵省達 五年正月十日

沿道各県

従東京至大阪東海道筋各駅ノ伝馬所以来廃止候事
但賃目改所并伝馬所共官二属候分ハ夫々取調処置振
駅運察へ問合可申事

大蔵省達 五年正月十日

各地方

東海道筋各駅伝馬所被廃止候条以来公事旅行ノ向モ総
テ相對ヲ以陸運会社へ人馬繼立方可申談事

- 13) 明治5年7月20日付太政官布告第204号(『法規分類大全』運輸門 駅運、p. 197)は以下のとおりである。

布告 五年七月二十日

第二百四号 府県

東海道其他ノ街道追々伝馬所助郷ヲ廢シ相對運輸ノ法
相立候処猶依然旧式ヲ存シ置候向モ有之一事兩岐二跨
リ不体裁ニ付来ル八月晦日限諸道共總テ伝馬所并助郷
其他是二属スル一切ノ課役及ヒ官ヨリ支給ノ米金ヲモ
被廃止候条従前伝馬所有之候宿駅へハ各適宜ノ相對賃
錢ヲ受取人馬繼立方可取扱陸運会社或ハ相對人馬繼立
所等ヲ為取設其取扱人ノ姓名并相對賃錢ノ現額共駅運
察へ可届出事

但他日相對賃錢更正ノ節モ同様可届出事

- 14) 明治6年6月27日付太政官布告第230号(『法規分類大全』運輸門 駅運、p. 349)は以下のとおりである。

布告 六年六月二十七日太政大臣三条実美署

第二百三十号

従来飛脚ト称シ物貨運送ヲ業ト致候者、一定ノ規則無
之、且準備資本ニ乏シク、猥リニ危難弁償等ノ口請合
ヲ以テ通貨物品ヲ引受、運送致居候処、往々不当ノ運
賃ヲ貪リ或ハ渋滞紛失ノ弊ヲ起シ候ニ付、本年九月一
日ヲ限り私ニ物貨運送ノ業ヲ營候儀一切令禁止候条、
以来右營業致度者ハ、陸運元会社へ入社或ハ合併候歟、
又ハ其規則資本等詳明具狀シ、管轄庁ノ調査ヲ経テ駅
運頭ノ免許ヲ可受事

- 15) 『社史』、日本通運、p. 143、1962. 10

- 16) 西沢善七編、『内国通運株式会社発達史』、内国通運、pp. 46～47、1918. 10

- 17) 明治8年4月30日付内務省布達甲第7号(『法規分類大全』運輸門 駅運、p. 356)は以下のとおりである。

内務省布達 八年四月三十日

甲第七号

諸道各駅ニ於ケル陸運会社ノ儀ハ、多クハ官ノ勧誘ヲ
以結社候ヨリ、往々私会ノ体裁ヲ失シ不都合ニ付、本
年五月三十一日限り總テ解社可申付、此旨布達候事。
但本文解社ノ後ハ、駅村ニ不拘、其地ノ都合ニ因リ
人馬繼立ノ稼業致度旨願出候ハ、其管轄庁於テ調査

ノ上允許可致、尤賃錢ノ儀ハ、物価ノ昂低道路難易
ニ因リ、時々變更可有之候ヘトモ、予其制限相立、
且通常ノ額ヲ査定可致事。

- 18) 明治12年5月3日付太政官布告第16号及びこれ
に関わる内務省伺等(『法規分類大全』運輸門 駅
運、p. 373) は以下のとおりである。

布告 十二年五月三日太政大臣三条実美署

第十六号

明治六年六月第二百三十号布告、自今相廃候条、此旨
布告候事。

内務省伺 十二年三月二十九日

明治六年第二百三十号公布ノ儀ハ、当時ニ在ツテハ緊
急ノ法令ニ有之候処、目今ニイタリテハ、右御布告中、
陸運元会社(現時内国通運会社)へ入社或ハ合併云々ノ
如キ文意ハ、頗ル穩妥ナラサル哉ニ被相考候、殊ニ海
運ニ至リテハ何等ノ制モ無之、單ニ陸運ノミニ其制ヲ
被置候テハ不權衡ニ有之候条、右公布自今被廢候方可
然被存候間、至急御僉議ノ上御兪令相成候様イタシ度、
御布告案相副、此段相伺候也。

法制局議案 十二年四月五日

別紙内務省伺、明治六年第二百三十号布告廢止ノ儀詳
看候処、該布告ハ當時ニアリテハ或ハ之ヲ要セラレシ
ナルヘシト雖トモ、今日ニ至リテハ當ニ其徒法ニ属ス
ルノミナラス、適々其害ヲ見ル。因テ内務省提出ノ如
ク、被廢止候方可然存候。即諸案勘申仰高裁候也。

元老院檢視及

内務省へ通牒

- 19) 例えば、千葉県では次ぎのような全12条の規則
(東京日々新聞、明治14年1月7日)をたて、回漕
業者の管理と、船舶運航の方法について定めている。

甲第九拾貳号

諸川々筋舟筏取締規則左之通相定來ル十三年一月一日
ヨリ施行候条此旨布達候事

但明治十年六月本県内第百七拾三号達ハ廢止候事

明治十二年十一月廿七日 千葉県令柴原 和

舟筏取締規則

第一条 諸川々筋ニ於テ回漕運輸ノ業ニ従事スルモノ
ハ此規則ヲ確守スヘシ

第二条 該營業者中申合セ重立候モノ相損ミ回漕取締
役ニ充テ、同業者ヲシテ左ノ條款ヲ踐履セシメ、取締
ニ関スル一切ノ事ヲ負担スルノ責ニ任スヘシ(但回漕取

締役ハ各郡毎ニ適宜人員ヲ選定シ人名ハ本県へ届出ヘ
シ)

第三条 日本西洋兩形ノ川船、川路通行ノ際、船長以
下ノモノハ親睦ヲ旨トシ、互ニ公平ノ心ヲ持チ、苟モ
衝突破船等ノ患害ヲ醸生セサル様、専ラ注意スヘシ

第四条 汽船ハ必ス時々汽笛ヲ鳴シ、日没ヨリ日出マ
テノ間ハ紅綠白ノ三灯ヲ掲ケ、狹隘ノ場所ニ於テハ走
カヲ遅緩ニシ、通行スヘシ

(以下略)

20) 16)に同じ。p. 64~65

21) 『日本国有鉄道百年史 第2巻』日本国有鉄道、
p. 461、1970. 3

22) 日本鉄道会社第四回實際報告、官報第178号付録、
p. 7、1884. 2. 5

23) 日本鉄道会社第五回實際報告、官報第346号、p.
6、1884. 8. 22

24) 日本鉄道会社第七回實際報告、官報第655号、p.
50、1885. 9. 4

25) 埼玉県議會史編纂さん委員会、『埼玉県議會史
第1巻』、埼玉県議會、p. 595、1956. 3

26) 25)に同じ。

27) 25)に同じ。p. 802

28) 16)に同じ。p. 87

29) 『明治18年ー昭和16年 府県別水害損失価額表』
(合計の部)、經濟安定本部資源調査会事務局、pp.
3~5、1951. 7. 15による。