

近代の東京近郊における都市の変容と運輸形態に関する一考察*

Historical Study on the Expansion of the City and the Transport System around the Tokyo in Modern Age

福島 二郎 **・為国 孝敏 ***・中川 三朗 ****

By Jiro FUKUSHIMA, Takatoshi TAMEKUNI and Saburo NAKAGAWA

概 要

足利は、江戸近郊に位置したことにより大消費地江戸への供給地域として織物産業が興隆した。それが近代に至り、明治政府が推進する近代化政策の受容により、産業・運輸形態が大きく様変わりするとともに地域の消長にも大きな影響を及ぼした。本研究では栃木県足利市を事例として、明治政府による近代化政策と足利の変容について、運輸形態の転換を視座に考察を行った。

1. まえがき

近世における関東地方の諸都市は、江戸が行財政の中心となり一大都市として成立したことにより、その地理的要因から大消費地江戸に対する物資の供給地域として確立された。そのため、江戸への物資輸送のための交通路が整備されるとともに、地域独自の産業が育成され興隆をみた。それが近代に至り、これらの都市は、明治政府により江戸以来の位置づけが踏襲され、鉄道・産業機械等の西欧からの先進技術が導入されたため近代以降大きく変容することになる。特に両毛地域の織物産業は、明治政府によって外貨獲得のための輸出品として位置づけられ、産業育成への投資が行われる中で運輸形態が大きく変化することになる。

そこで本研究では、東京近郊地域としての栃木県足利市を対象に、近代における社会情勢の変化に伴い都市がどのように変容したのかについて、地場産業（機業）の展開と運輸形態の転換を視座に分析し、考察を行うことを目的とする。

*Keywords: 近代, 運輸形態, 東京近郊都市

** 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)

*** 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

2. 江戸の近郊地域における産業と運輸形態

(1) 近郊地域の産業展開と輸送路

1603（慶長8）年に江戸幕府が開かれ、その後、幕藩体制維持のため1635（寛永12）年から始まった参勤交代制の実施により江戸は急激な膨張を遂げた。特に元禄年間以降は100万人以上の人口を擁し、江戸は全国における行財政の中心として、さらに一大消費地として確立した。このような江戸の膨張は、その後背地である関東の諸都市にも大きな影響を及ぼした。江戸の消費生活を賄ったのは、その後背地である関東諸都市から送られてくる産物や物資、さらに地域の特産品や商品であり、そのためそれらの物資を輸送するための交通路・流通網が急速に整備されていった。

幕府は、大名の参勤交代や各地からの物資輸送の利便のため江戸を中心として地方に通じる五街道を定め陸路の交通路を整備するとともに、物資の大量輸送のため海上交通（海運）路、さらに河川を利用した舟運路を整備した。特に、利根川を中心とする関東地方の舟運路の整備により、大消費地江戸へ向けて各種物資が送り出され、江戸の消費生活を支えることとなった。また、舟運によって江戸と結ばれた河川沿岸の河岸は、その地域における物資集散の核都市として発展したほか、沿岸近隣の生産地域は物資輸送の増大、産業の伸展に伴い地方都市として

興隆していった。図-1は、近世における関東地方の商品的農業の特産地を示したものであるが、狭山の茶、小川の紙、さらに結城・下館・真岡・栃木・館林等は木綿の産地として栄えた。また、利根川に沿った銚子・野田の醸造業、川口・佐野の鋳物、桐生・足利・伊勢崎の織物産業等、工業の発展をみたが、これらは舟運による江戸市場との結び付きによるものが大きい。このように、近世において江戸の消費生活を支えたのは舟運路の整備による関東一円の後背地であり、またこれらの地域は、江戸市場との結び付きによって産業が興隆し、江戸への供給地域として確立されたと推察される。

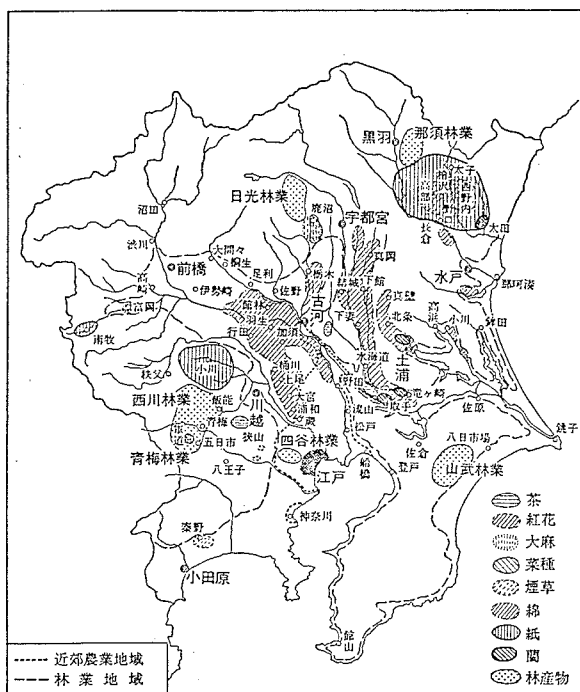


図-1 近世における関東地方の商品的農業の特産地

(『日本地誌第5巻』から転載)

(2) 足利地域における機業の興隆

関東地方の北西部山麓および山間一帯は、零細な農業経営を補うため養蚕・製糸を取り入れた多角的農業経営により、古くから織物生産が行われていた。足尾山地の山麓溪口部に位置する足利・桐生も、

「上州山田郡桐生領54ヶ村、並隣国野州足利辺者、都而山間之谷々にて、田畑少く、其上砂にて、農業不利之場所故、百姓渡世難儀に付、往古より銘々農業之暇、蚕飼いたし、または紙を漉、絹を織、作業仕来り」

(『機屋共始末書付(天保7年)』、足利織物史上巻所収)

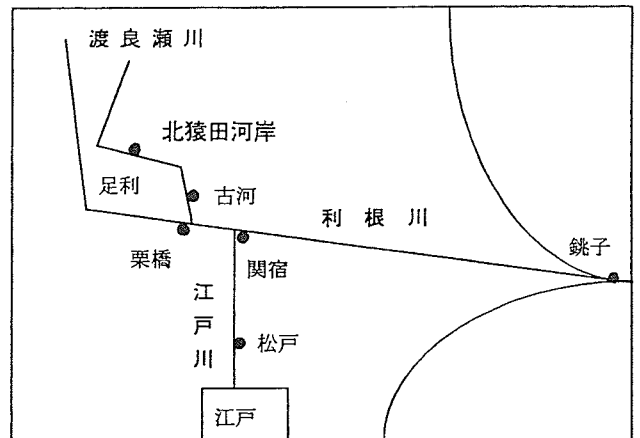


図-2 足利から江戸までの経路

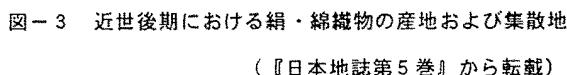
とあるように、耕地狭隘のため機業に生計を求め、古くから織物業が営まれてきた。

足利の織物は、『東大寺要録』や『徒然草』にもその名が記されているが、それが商品として売買されるようになるのは1646(正保3)年に開設された隣町桐生の織物市を通じてである。その後、1738

(元文3)年に京都西陣から従来の「居坐機」に代わる「高機」が桐生に移入され、天明期(1781~1788年)以降には足利にも普及し、これにより足利織物の生産は飛躍的に伸展した。足利で生産された織物は、各種の縮緬・綾織・琥珀等の絹織物、縮織・小倉織等の綿織物、さらに絹綿交織物も開発された。1832(天保3)年には足利独自の織物市が成立し、舟運による江戸への出荷も増大した。また、原料糸は自家生産から外部購入に代わるとともに、生産・販売形態も社会的分業が行われた。このように足利織物は、享保期(1716~1735年)以降顕著な伸展を遂げたが、その生産された織物の江戸への輸送には、1624(寛永元)年に開設された渡良瀬川舟運が大きな役割を担っていた。特に足利に織物市が開設されてからは、市で売買された織物は市(月六回開かれる六斎市)の翌日には渡良瀬川舟運の最終遡行河岸であった北猿田河岸(現足利市猿田町)から「六斎早舟」と呼ばれた早舟に積載され、渡良瀬川・利根川・江戸川を経由して江戸へと出荷された。当時の足利から江戸までの舟運の経路は図-2に示すとおりであり、足利~江戸間は37里、2日の行程であった。

図-3は、近世後期における絹・綿織物の産地および集散地を示したものである。このように、近世

建設であり多額の投資が行われるとともに、鉱山・炭鉱の官営化、さらに機械製造等の工作部門における官営工場も設立された。その後、1876（明治6）年に内務省が開設され、農業と機械制工業の中でも紡織工業を中心とした勸業政策が推進された。勸業では、在来農業の振興のための研究・教育機関として内藤新宿試験場・駒場農学校等が開設されるとともに、特に政府が保護・育成の対象とした紡績・製糸の農産加工では、富岡製糸所・愛知紡績所が官営工場として、さらにいくつかの民間工場も設立された。その後勸業政策は、1881（明治14）年に開設された農商務省へと引き継がれた。このように、明治政府による殖産興業政策の中心となったのは模範官営事業であり、多くの模範官営工場が設立されるなど多額の国家資本が投入された。特に繊維工業では、明治前期には海外市場を見据えて紡績・製糸が保護・育成の対象となり、また外貨獲得の有効な産業として絹織物が重要視され、そのための模範工場も設立されている。その後、紡績・製糸・機械等の官営工場は民間へ払い下げられたが、このような政府の強力な指導によって官営工場とともに民営工場も多く設立されたことによって、在来産業の近代化・振興が図られたと推察される。表-1は、明治前期における主な官営工場等を示したものである。



(1) 近代産業の育成政策

先ず政府は、殖産興業政策の推進のため勸業機構（中央官省）を組織し、1870（明治3）年に工部省を新設した。この工部省は、主として鉱山・鉄道・電信・工作部門を管掌し、その事業には多額の国家資本が投入された。特に、工部省事業の中心は鉄道

(児玉幸多・小西四郎・竹内理三監修「日本史総覧Ⅳ」より作成)

明治政府による鉄道建設は、封建的割拠の体制を撤廃し中央集権制を強化することを目的として、政府内外の激しい反対を押し切り、1869（明治2）年11月に決定した。翌年3月には鉄道掛が設置され、この鉄道掛（明治4年8月に鉄道寮、その後明治10年1月に鉄道局に改組）は同年10月に新設された工

部省へと移り、以降鉄道建設はこの工部省により推進されていった。鉄道建設の当初の目的は、首都東京を中心とした近代交通網の整備により諸機能の集中とその地歩を固めるとともに、当時の貿易の重要産業であった生糸等の生産地域と開港場とを結ぶことであった。1872（明治5）年9月に東京～横浜間が開通すると、この新しい交通手段は大量・高速・安全な輸送機関として、政府が目指した殖産興業政策推進のためには不可欠な手段として位置づけられた。しかし、政府の財政窮乏により当初予定の鉄道網の整備は進捗せず、財政難の政府に代わって1881（明治14）年に私設の日本鉄道会社が設立された。この日本鉄道は、政府の保護の基に上野～熊谷間の開業を皮切りに、高崎・前橋・宇都宮さらに東北地方へと順次路線を敷設していき、またその営業成績も良好であった。このような日本鉄道の成功と西南戦争後の紙幣整理による兌換制度確立の効果等による企業投資熱により、各地に私設鉄道の設立願が続出し、山陽鉄道・九州鉄道等の私設鉄道が設立され、1890（明治23）年には私設鉄道の営業距離は1,365kmとなり、官設鉄道の885kmを上回った。このようにして鉄道建設は官設・私設の併進という形で整備・拡張されていった。1905（明治38）年の日露戦争直後には、官設・私設合わせて8,000kmを数えている。その後、1906（明治39）年3月の鉄道国有法により日本鉄道など主要な17私設鉄道は政府により買収・国有化された。近代におけるこのような鉄道建設は、明治10年代後半以降の急速な産業の振興に伴う輸送需要の増大によるものと考えられるが、在来の運輸形態に代わる高速・低廉かつ大量輸送機関としての鉄道の整備が、国策としての富国強兵・殖産興業を早期に達成し得る最も有効な手段だったことが推察される。

（3）足利地域の近代化

1859（安政6）年の開国により、わが国では海外との本格的な貿易が始まり、生糸・茶を主要輸出品に、また綿織物・毛織物を主要輸入品として活況を呈した。そのため北関東地域の蚕糸・織物業地帯は大きな影響を受けることとなり、養蚕地域・製糸地域・織物業地域といった生産工程における地域分化が促された。明治初期において特に政府が保護・育

成の対象とした産業は、海外市場と直結した紡績・製糸業であった。そのため表－1のような官営模範工場が各地に開設されたが、北関東地域では群馬県富岡に富岡製糸場が1872（明治5）年に開設された。この富岡製糸場は、フランス人生糸検査技師ブリュナの指導の基にフランス式輸入器械300台と蒸気機関を据え付け優良な生糸を生産した。また紡績においても、綿糸・綿布の輸入防遏のためには欧米のような生産性の高い機械制紡績業への転換が急務となり、政府はイギリスより2,000錠紡機を購入する等、国内紡績業の発展に力を注いだ。その結果、綿糸の生産は明治20年代以降には国内糸が輸入糸を上回り、また綿糸の輸出も開始されるに至った。

このような状況の中、近世以降織物生産地として興隆していた足利地域は大きな影響を受けることとなった。幕末開港後の海外貿易により、生糸の輸出が急速に拡大し原料糸の品不足と価格騰貴を招き、また綿織物業では安価で良質な綿布が大量に輸入されたため、足利織物は一時圧迫された。しかしながら、輸入綿糸と生糸を原料とする絹綿交織物の開発・生産とその後の産額の増大によって織物業全体が活況の機運に向かったため、足利地域はその絹綿交織物の主要な産地として発展することとなった。この絹綿交織物や綿織物の発展の多くは国内市場を対象としていたが、明治30年代後半以降は輸出量も増大していった。また、絹織物は外貨を100%稼ぐ重要な輸出産業として政府の保護・育成を受けた。このように、織物業は政府にとって輸出さらに内需拡大のため重要な産業として位置づけられたことから、近世以降織物生産地として興隆してきた足利地域もまたその枠組みの中で、近代化への脱却が図られていったものと推察される。

4. 近代化政策に対する足利地域の受容動向

（1）産業育成政策の受容と産業の近代化過程

明治政府は、製糸・紡績等繊維産業の保護・育成を図ったため、わが国の織物業は発展を遂げた。このような明治期の織物業の発展には、①機械制綿紡績業の移植による綿糸の豊富な供給、②生糸に次ぐ絹手巾・羽二重を中心とした絹織物が輸出重要品となったこと、③ジャカード・ボタン等の洋式織機

の移植と明治30年代以降における力織機の導入、さらに④品質向上のための技術革新、がその大きな要因であった。

①綿糸の輸入とその後における国内綿糸の豊富な供給による綿織物・絹綿交織物のその後の活況は前述のとおりであり、足利地域も絹綿交織物の主要産地として発展した。表－2は絹綿交織物生産の主要府県を示したものであるが、足利地域を主力とする栃木県は明治7年に全国一位となり、その後明治37年から大正初期にわたりわが国における代表的な絹綿交織物産地となったのである。これは、開港後の洋糸（輸入綿糸）・アニリン染料の購入とともに新

技術を取り入れ、安価な大衆向け織物として開発に取り組んだその帰結である。

②また絹織物については、外貨を100%稼げる重要輸出産業として、生糸に次ぐ輸出重要品として政府の保護・育成の対象となり、絹手巾・羽二重の生産が行われた。足利地域でも、明治10年代後半の松方デフレによる不況により機業家の倒産が相次ぎ、その苦境からの活路を輸出絹織物に求め、全国に先駆け桐生とともにその生産が行われている。1884

（明治17）年、岩本良助・長谷川作七・秋間為八・木村浅七らの有力織元層によりその製織が行われ、翌1885（明治18）年には、前年に渡米した堀越善重郎により足利産絹織物の直輸出が試みられている。この堀越善重郎は足利の有力な織物買継商であった木村半兵衛の援助により渡米し、当時未だ小規模な小売店にすぎなかったメーソン商会に投じ、善重郎のもとに送られてくる足利産絹織物売り捌き、またメーソン商会もその後日本産絹織物輸入業者として急成長し、東京・京橋に支店を開設している。表－3は足利織物の輸出向け生産販売高を示しているが、こうしてアメリカ輸出に太いパイプができた足利地域の輸出絹織物は、明治20年～30年のはじめにかけて日本の重要輸出品となっていく。またこの間、高級絹織物生産のための工場制機械工業化が推進され、1890（明治23）年に市川安左衛門により市川絹糸合資会社が設立され、1900（明治33）年には栃木県令溝部惟幾の助力もあって岡島忠助・木村浅七らにより両野染色合資会社が設立されたが、この両野染色合資会社には農商務省から近代的な輸入染色機械が貸与されている。また1902（明治35）年には、国家資本を投入して輸出絹織物の保護・育成を図るべく、近代化を熱心に希望する産地を全国から6カ所指定し模範工場を設立しているが、その中に足利が含まれ（他5カ所は京都・福井・富山・米沢・桐生）、翌1903（明治36）年に足利模範撚糸合資会社が設立されている。この模範工場には、農商務省より米国ナトウッド・モリソン会社製の撚糸機械（管巻機械2台・合繰機械7台・下撚機械7台・上撚機械14台）の貸与があった。これらの機械は128個に分包され、鉄道便で足利に運ばれている。さらに、1908（明治41）年には両毛製織合資会社が設立され、これらの合資会社の設立により絹織物生産の

表－2 絹綿交織物生産の主要産出府県とその生産額
（単位：千円）

年次	第1位	第2位	第3位	全国計
明治37	栃木 2,949	京都 2,352	群馬 2,288	11,069
38	京都 5,993	栃木 3,438	〃 1,840	15,372
39	〃 6,889	〃 3,564	〃 3,517	20,254
40	〃 7,373	群馬 6,460	栃木 3,610	24,101
41	〃 6,791	栃木 6,202	群馬 4,416	24,690
42	〃 6,260	〃 5,651	〃 5,037	26,233
43	群馬 6,297	〃 5,569	愛知 5,345	28,810
44	栃木 7,789	京都 6,790	群馬 6,435	34,068
大正1	〃 7,791	〃 6,500	愛知 4,654	29,842
2	〃 7,797	〃 6,379	〃 5,427	30,517

（山口和雄「日本産業金融史研究 織物金融篇」より作成）

表－3 足利輸出向け織物製造販売高
（単位：千円）

年次	絹織物		綿織物		計
	実数	%	実数	%	
明治20	39	83.0	8	17.0	47
21	43	91.5	4	8.5	47
22	55	96.5	2	3.5	57
23	67	91.8	6	8.2	73
24	241	96.0	10	4.0	251
25	609	80.8	145	19.2	754
26	977	79.6	250	20.4	1,227
27	1169	78.8	314	21.2	1,483
28	2404	79.1	636	20.9	3,040
29	1410	42.6	1901	57.4	3,311
30	3345	69.4	1474	30.6	4,819
31	3654	67.9	1729	32.1	5,383
32	930	48.5	988	51.5	1,918
33	971	54.0	827	46.0	1,798
34	213	14.2	1289	85.8	1,502
35	1110	62.0	681	38.0	1,791
36	919	49.8	926	50.2	1,845
37	304	16.9	779	83.1	1,803
38	413	43.1	545	56.9	958
39	439	49.1	455	50.9	894
40	294	35.8	528	64.2	822

（山口和雄「日本産業金融史研究 織物金融篇」より作成）

ための主要工程の近代化が図られた。

③洋式織機（手織機）・力織機の導入により織物業は大きく発展したが、洋式織機ジャカード（紋織り装置機）・ボタン（飛杼装置機）はともに手織機でありながら、従来の地機や高機に比べかなり生産能力が高かった。これらの洋式織機は、1873（明治6）年に京都府からフランスに派遣された織物伝習生によってもたらされ、明治20年代には主要な機業地に伝播した。足利では、1877（明治10）年に川島長十郎らが第1回内国勸業博覧会に出品されたジャカード1台を購入したのがその始まりである。また力織機は、1900（明治33）年に植木宗平工場に豊田式織機が導入され、翌1901（明治34）年には木村浅七工場に部分的ではあるが力織機が据えられ、その後、1911（明治44）年にスイス製のルーチー力織機46台が導入されている。表－4に、足利地域における手織機・力織機の導入の動向を示す。足利地域では、明治期までは手織機がその中心をなしているが、力織機が大正期以降急速に導入されてきたことが、その後の生産量の増大に結び付いたと推察される。

④品質向上のための技術革新として、明治10年代後半から明治30年代前半にかけて「機業改善」と呼ばれる技術革新を中心とした社会改良運動が地域をあげて行われた。このような「機業改善」の背景には、明治10年代後半の松方デフレによる不況とともに、染色の粗雑や尺足らず等の粗製濫造によって足利織物の信用が失墜し、一時停滞を余儀なくされたことがあげられる。このような粗製濫造に対しては県当局から諭達が出され、足利地域はその改善に取り組むこととなった。織物業者の組織の近代化と強化を図ることを目的として1882（明治15）年に足利工商会（明治32年に足利織物同業組合に改組）が設立され織物製品の取り締まりが行われ、また近代的織物技術に関する教育機関として1885（明治18）年に織物講習所が設立され、さらに織物検査場・織物試験場等が設置された。

このように、足利地域では政府の近代化政策を積極的に受容したことにより、近世からの織物生産地としての地位は近代に至ってもさらなる発展を成し得たものと推察される。

表－4 足利地域の織機数の推移

年次	力織機数	手織機数
明治 37	43	689
38	67	439
39	67	574
40	67	588
44	87	461
大正 2	362	459
4	198	265
6	291	264
8	440	220

（山口和雄「日本産業金融史研究 織物金融篇」より作成）

（2）鉄道の受容と運輸形態の転換

鉄道は、明治政府が推し進める富国強兵・殖産興業政策の早期実現のために不可欠な手段として位置づけられ、その建設が進められてきた。また、明治10年代以降の在来産業の近代化による振興とそれに伴う輸送量の増大により、近世以来の飛脚問屋や回漕問屋による輸送形態では対応しきれなくなっていた。足利地域をはじめとする北関東の両毛機業地帯でもそれは同様であった。足利地域の織物の輸送は、近世以来そのほとんどが渡良瀬川舟運によって行われていたが、このような前近代的な輸送形態ではもはや応じきれない輸送要請が出現した。そのため、舟運に代わるさらに充実した輸送路の整備が急務となり、増大する輸送を賄うには鉄道の敷設が最も効果的と考えられた。また、日本鉄道会社による好調な営業成績は、機業家の鉄道に対する関心をさらに高めた。1883（明治16）年に日本鉄道会社の第二区線計画立案に際し、足利の有志は熊谷・足利・栃木・宇都宮通過案を推し、株金募集が行われた。表－5はその株金出資者であるが、その中心は当時の足

表－5 株金出資者名簿

氏名	出資金	職業
三世木村半兵衛	20(千円)	買継商
荻野佐太郎	10	足利銀行創始者
岩下善七郎	5	買継商
岩下正蔵	5	織屋
戸叶角蔵	5	買継商
大山岩次郎	5	買継商
堀越西蔵	5	
阿由葉勝作	5	原料系商
阿由葉吟次郎	5	原料系商
松村半兵衛	5	
増沢権造	5	織屋
阿部良蔵	5	買継商
二代岡島忠助	5	
岡崎延蔵	5	足利銀行取締役原料系商
松村鍋蔵	5	
市川安左衛門	5	機業会社経営

（「足利市史 第一巻」を基に作成）

利を代表する機業家達であった。しかし、この案は陸軍の反対により結局見送られた。その後、鉄道建設運動の中心であった木村半兵衛（四世）・岩下善七郎・戸叶角蔵・大山岩次郎ら織物買継商の努力によって、両毛鉄道案は大きく前進した。鉄道技術官僚として著名な渡辺洪基（東京大学が改組された帝国大学初代総長）により測量・収支予算調査が行われ、その具体計画が作成され、「上野下野東京間と鉄道を連絡し其物産運搬の便を起す（定款草案）」という産業鉄道として、1886（明治19）年11月に両毛鉄道株式会社創立願書が栃木・群馬両県知事に出され、同年12月に内務大臣に進達された。翌1887

（明治20）年3月に両毛鉄道株式会社は発足し、1888（明治21）年5月、両毛鉄道第一区線のうち小山～足利間が開通するに至った。これにより、日本鉄道（小山）を経由して首都東京と連結された。その後、輸出織物等の増大により東京との直結鉄道案が出され、1897（明治30）年に設立された東武鉄道により翌1898（明治31）年11月に工事が着工し、その後日露戦争により一時停滞したが、1907（明治40）年8月に東京～足利間が開通した。この東武鉄道の足利終点案にも多くの機業家の奔走があった。

このようにして、機業地足利は増大する織物輸送に対応するため、前近代的な舟運から鉄道へと輸送手段の転換が成された。

5. 近代化政策受容による足利地域の変容

（1）近代的機業の町への変容

近世において織物生産地として興隆した足利地域は、その生産の伸展に伴い近世末から明治初期にかけて、生産・販売形態における社会的分業が徐々に進行していた。表－6は、1872（明治5）年における足利町の職業別戸数を示しており、これによると、機業＝織物関連業者が514戸と全体の26.5%に上り、足利町が機業の町として確立していたことが窺える。また表－7は、織物関連業者514戸の職種構成をまとめたものであるが、製織を中心として原料糸・製織前工程・製織後工程・販売等、織物生産のための工程・販売形態の細部にわたる分業とその専門化が進行していたことがわかる。その後の織物関連業者数については、組織の近代化・強化と粗製濫造の取

り締まりを目的として設立された足利工商会（明治15年）と、その後の足利織物同業組合（明治32年）により知ることができる。特に足利織物同業組合では、製織部門を内地向けと輸出向けとに分けられており、さらに原料・整理・販売等の9部門に分け組織されている。表－8は、1907（明治40）年および

表－6 足利町職業別戸数(明治5年)

職業	戸数(戸)	%
商人	224	11.6
職人	366	18.6
飲食	196	10.1
機職	514	26.5
庶(その他)	636	32.9
合計	1,936	100

(「近代足利市史 第一巻」)

表－7 織物業関連職種別戸数(明治5年)

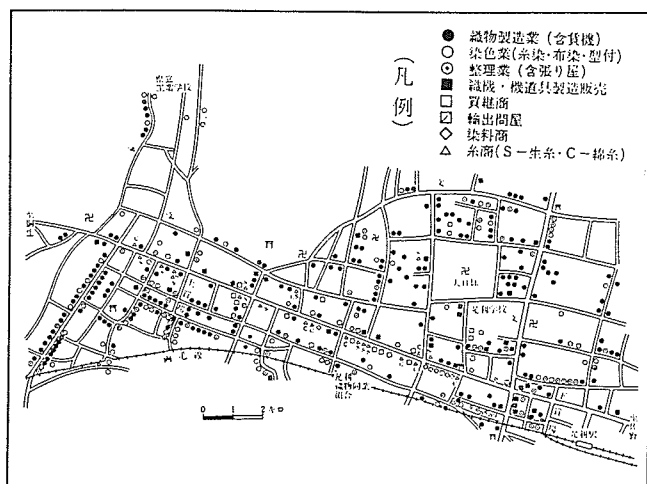
職業		戸数
原料	絹糸渡世	3
	洋糸 "	1
	糸や "	7
	染草 "	2
小計		13
準備	糸撚職	81
	糸操渡世	4
	糸賃繰	14
	糸張渡世	1
	糸張職	1
	染糸職	17
	紺屋渡世	11
	上絵師	3
	箆綾取工	1
	綾取職	6
小計		139
製織	機職	267
	賃機職	28
	機下職	8
小計		303
整理・仕上	機張職	3
	形附屋	1
	形紙屋	1
	縫箔職	1
	染物師	22
小計		28
機具	機具師	3
	機道具職	2
	箆工	1
小計		6
販売	織物買継	3
	織物渡世	8
小計		11
その他	打紐職	1
	衣工	13
小計		14
合計		514

(「近代足利市史 第一巻」)

表一8 足利織物同業組合の職業別組合員数

職業	組合員数(人)	
	明治40年	明治43年
輸出絹織物業	8	22
輸出木綿織物業	17	47
内地織物製造業	729	1,163
買次商	19	18
絹糸商	85	47
綿糸商	12	14
染料商	9	7
染色業	4	282
整理業	72	173
仲立業	72	75
総計	1,027	1,848

注) 明治40年は「足利機業」、43年は「足利誌要」による



図一4 明治40年における足利町の織物関連業者の分布

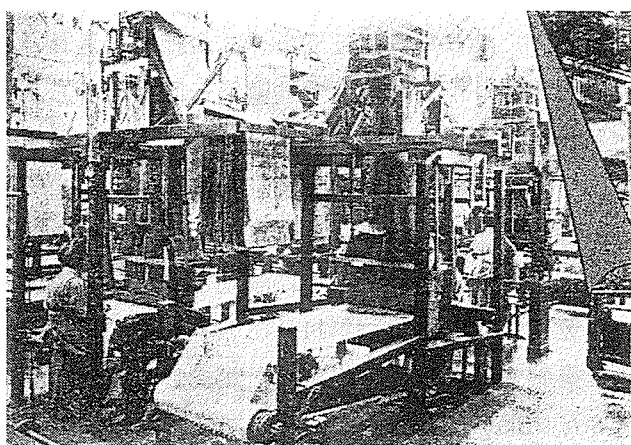
(『近代足利市史 第一巻』より)

1910 (明治43) 年における同組合の組合員数を示したものである (但し、この組合員数は足利町を主力とした足利郡内の員数)。明治40年、43年とも輸出織物製造業者に比べ内地向け織物製造業者が圧倒的に多く、また40年に比べ43年には内地向け製造業者が大幅に増えている。これは1904 (明治37) 年に公布された日露戦争の戦費調達のための「非常特別税法 (織物消費税)」により、高級・美術織物から大衆着尺織物等の内地向け製造へとその生産を切り替えていったためと考えられる。いずれにせよ、明治5年における織物関連業者数および職種構成に比べ明治期後半には、職種分類が整理・強化されるとともに、織物に関わる業者数も大幅に増えていることがわかる。図一4は明治40年における足利町の織物関連業者の分布を示したものである。このように明治期後半の足利町は、織物生産に関わるあらゆる業種・機能が集積しており、広く織物業を展開してい

表一9 明治期後半以降の工場数の推移

年次	工場数
明治 37	22
38	33
39	42
40	31
44	45
大正 2	38
4	34
6	41
8	51

(山口和雄「日本産業金融史研究 織物金融篇」より作成)



図一5 ジャカードによる製織風景

(『足利案内 (明治43年)』より)

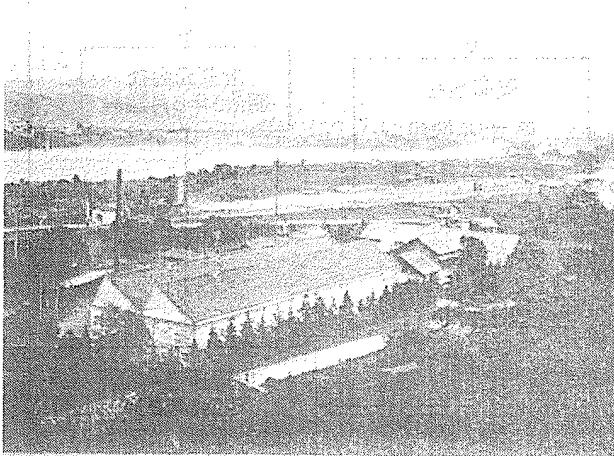
たと推察される。

また、近代化の象徴である工場制機械工業化も明治期後半には進展した。表一9は明治期後半における工場数の推移を示したものであるが、これらの工場の中にはジャカード、ボタンといったいわゆる手織機による工場も含まれていた (図一5参照)。もちろん、いまだ工場制手工業の域を出ない工場もあるが、これら洋式織機の導入は在来の地機、高機に比べ数倍の生産能力を持ち、その後の機械工業化への過渡的役割を果たしたと言える。力織機を備えた工場は、前述のとおり明治33年の植木宗平工場がその始まりであり、その後木村浅七工場 (明治44年)、秋間為八工場 (大正2年)、足利織物会社 (同年)、関東織物会社 (大正4年)、旭織物会社 (大正6年) 等、であった。また、中央資本による足利紡績会社工場が大正9年に誘致されたため、他の工程の工場も含め工場制機械工業化が大きく進展したと言える。



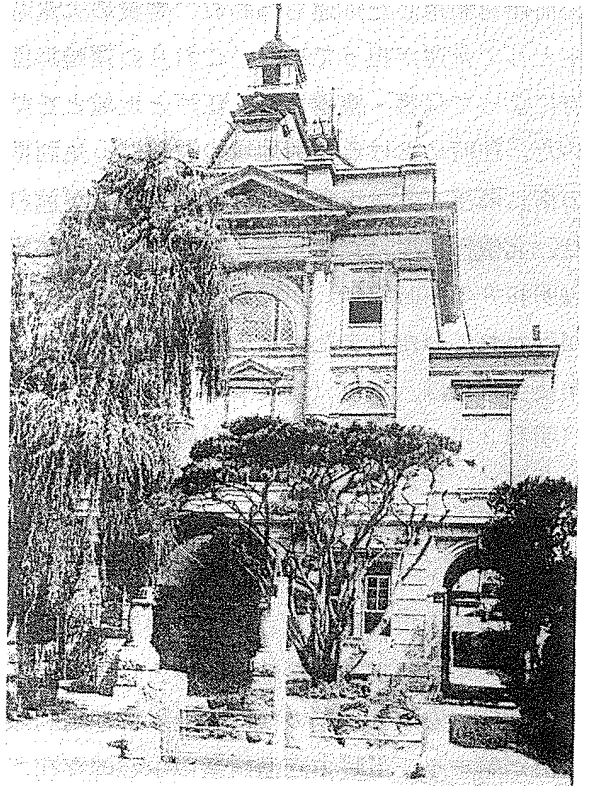
図－６ 力織機による製織風景
(『市制70年記念誌』より)

図－６は力織機による製織風景であるが、このような工場制機械工業化が進められた木村浅七工場の事務所棟は、二階建てで石張り、モルタル造りの洋風建築であった。また模範工場として設立された足利模範燃糸合資会社は、瓦葺きの鋸屋根のある大谷石造りの和洋折衷の建物だった(図－７)。さらに足利織物同業組合の事務所棟(図－８)や、織物産業の発展とともにその金融機関的な意味合いが強かった第41国立銀行足利支店(明治12年創業)、第40国立銀行足利支店(明治21年創業)、設立発起から経営まで地域の有力機業家による民間金融機関の足利銀行本店(図－９、明治28年創業)等は、すべて洋風の建築物であった。

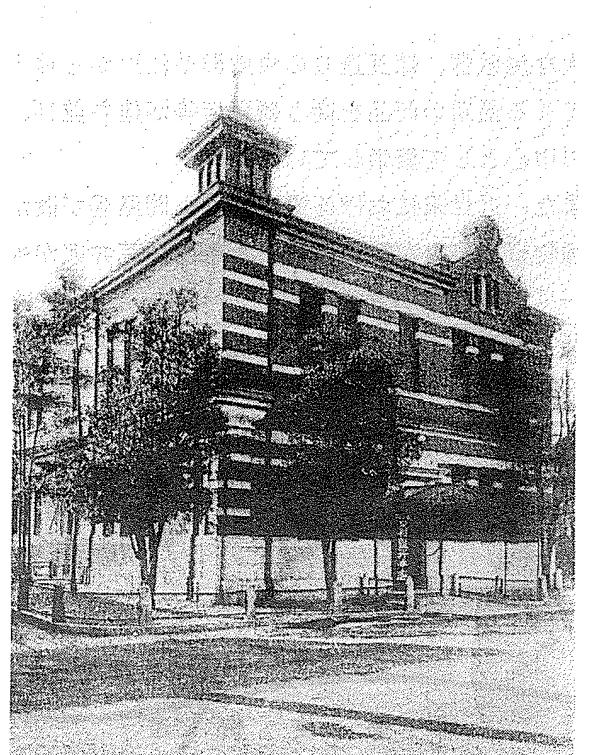


図－７ 足利模範燃糸合資会社の全景
(『足利誌要(明治44年)』より)

このように、明治期後半から大正期にかけての足利は、工場制機械工業化の進展とともに、大規模工場、洋風建築物が建ち並ぶ近代的機業の町へと変容した。そのため、織物業者を取りまく環境も、さらに町の景観も大きく変容を遂げたことが推察される。



図－８ 明治43年に竣工した足利織物同業組合の事務所棟
(『最新の足利(昭和5年)』より)



図－９ 明治41年に新築された足利銀行本店
(『最新の足利(昭和5年)』より)

（２）運輸形態の転換による地域の変容

近世における運輸形態は、陸路においては、主要街道の宿場に置かれた問屋場による人馬継立により公用貨客および商人荷物が輸送されるとともに、手荷物・信書等は飛脚問屋により運送されていた。一方、河川を利用した舟運も行われ、物資の大量輸送は主として舟運が担っていた。これらの運輸形態は、幕府によって保護・整備され、江戸と地域とを結んでいた。往時における足利地域の運輸は、足利郡とその南に隣接する梁田郡との境を渡良瀬川が流れており、北猿田河岸（寛永元年・1624年）、南猿田河岸（明和8年・1771年）が開設され、舟運による輸送が行われていた。また、梁田郡内に位置した日光例幣使街道には八木宿（寛文2年・1662年）、梁田宿（明和3年・1766年）の宿場が置かれていた（図-10参照）。足利地域における織物の輸送は、その独占権を与えられていた猿田河岸から舟運によって行われており、そのため猿田河岸は、江戸への表玄関、文化の移入口として、さらに織物業の発展に伴う輸送量の増大による大量輸送の核として発展した。特に、1859（安政6）年の横浜開港以来、足利織物の輸出が始まり、当時の回漕問屋の中心的存在だった新興の小泉家、老舗の早川家等により、近世末から明治期初頭にかけて舟運は最盛期を迎えた。このようにして、明治期初頭の猿田河岸は、回漕問屋の広大な屋敷群、煉瓦造りの倉庫群や江戸から移入されてくる最新の商品を商う雑貨店等が建ち並び、地域の中心として繁栄していた。

また、近世末における梁田宿は、問屋場が置かれ各種物資の継立が行われるとともに、荒井家が飛脚

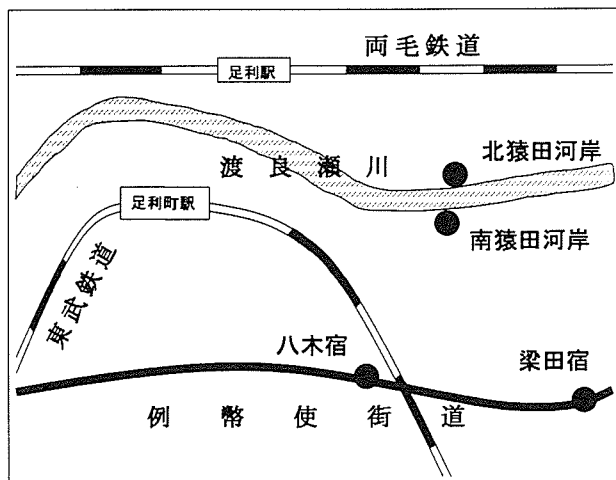


図-10 鉄道・河岸・宿場の位置

業を営み、江戸飛脚の鍵屋伊左衛門を通じて金銀・信書の運送が行われる等、梁田郡における物資の集散、輸送の拠点として興隆した。

明治期初頭における陸路の運輸形態移行の流れを図-11に示す。1868（慶応4・明治元）年の明治政府による駅法改正により、宿継輸送は問屋場に代わって伝馬所が担い、次いで1872（明治5）年の伝馬所・助郷の廃止により、各地に陸運会社が発立された。梁田宿では、飛脚業を営んでいた荒井小左衛門の子息である小三郎らにより陸運会社が設立された。この陸運会社は、1875（明治8）年に政府により強制解散させられたが、その後陸運会社に代わって内国通運会社により全国的な道路輸送網が形成されていった。この内国通運会社（三都の飛脚問屋により明治5年6月に設立された陸運元会社が前身。後の日本通運）は、1876（明治6）年以降陸路のほかに河川等の運送請負業の独占権も与えられ、明治10年代初頭において全国的な輸送網を確立したが、足利地域では北猿田河岸の回漕問屋・小泉家が、1877（明治7）年に内国通運会社の取次店としてその株主名簿に名を連ねている。このように明治期初頭において、陸路の運輸形態は一部の回漕問屋も巻き込んで大きく変容したが、大量輸送機能の主体は未だ舟運が担っていたと考えられる。

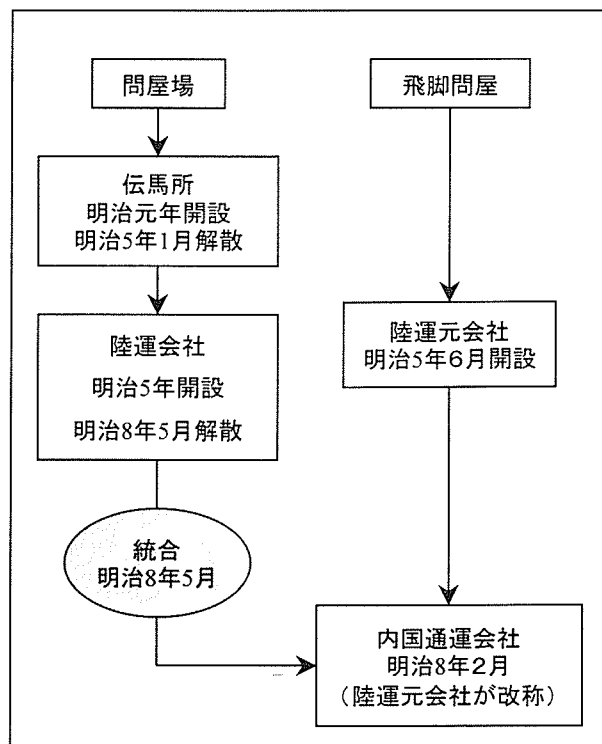


図-11 明治期初頭における陸路の運輸形態移行の流れ

しかし、1888（明治21）年5月の両毛鉄道の開設により、運輸形態はもとより足利地域も大きく変容していった。両毛鉄道の開通により舟運は大打撃を受け、鉄道開通当初における鉄道と舟運の全輸送総量に対する輸送分担率は、鉄道が約75%・舟運が約25%となり、大量輸送機能の主体が舟運から鉄道へと転換したのである。

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早川・小泉らを中心に、鉄道貨物運搬取扱所として「隆盛社」と称する運輸会社の設立願が出された。しかし、この運輸会社が設立されたかどうかは不明である。また、1897（明治30）年4月に足利停車場前「早川運送店」が得意先に配布した文書により、この「早川運送店」は1891（明治24）年に回漕業から鉄道輸送に進出したことがわかる。さらに、前出の小泉と内国通運会社は、開通の前年、足利駅予定地に相当の土地を購入していた。

大量輸送機能の主体が舟運から鉄道へと転換したことにより、回漕業を営み回漕問屋の中心的存在だった早川・小泉が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-12に示すとおり輸送会社・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。表-10は、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示す。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、統廃合の後、現在の日本通運系、名鉄運輸系へと収斂されていった。また猿田河岸は、輸送荷物の減少に伴い河岸の機能が低下していく中で徐々に衰退し、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廃業に追い込まれ、明治30年代初頭にはすべて姿を消した。このように、運輸形態の転換により足利地域は、運輸の核が河岸・宿場から鉄道駅周辺へと移行したため、その後の地域の消長に大きく影響を与えたものと推察される。

6. まとめ

本研究では、近世において織物の主要産地として興隆した足利地域が、明治政府による近代化政策の受容によりどのように変容したのかを分析した。その結果は、以下のとおりである。

(1)近世における足利地域の織物業の興隆は、足利地域が、生産のための原料糸である絹・綿糸の産地に近接しており、また供給のための市場として、一大消費地に膨張した江戸の近郊に位置したという地理的優位性が指摘できる。また、江戸市場と地域とを結ぶ輸送路としての舟運が、その興隆を促進した。

(2)近代における織物業の発展は、明治政府による繊維産業に対する保護・育成施策が大きく影響している。

(3)工場制機械工業化の進展により、近代的な大規模工場が建てられ、織物同業組合・銀行等の洋風建築物が建ち並び、織物業者を取り巻く環境や町の景観は大きく変容した。

(4)鉄道の受容は、運輸形態の転換だけに止まらず、地域の消長にも影響を及ぼした。

①両毛鉄道の開設は、前近代的な舟運に代わる横浜港への輸送路の強化であり、輸出絹織物発展に大きく貢献した。

②河岸・宿場を中心とした従来の運輸形態は、回漕問屋を巻き込みながら鉄道駅を核とした運輸形態へと移行し、駅前には運送会社・倉庫会社等の

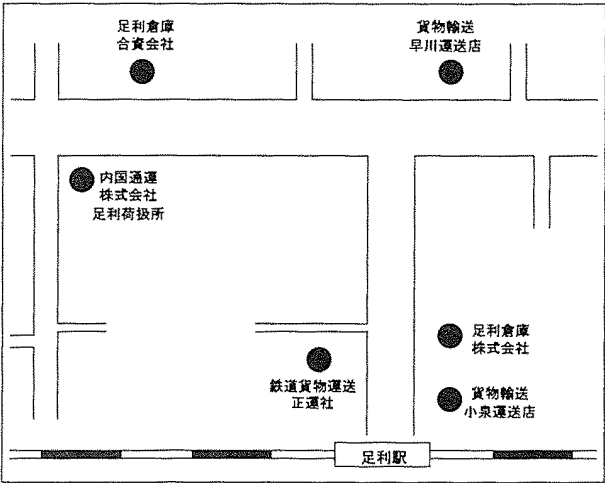


図-12 足利駅周辺の運輸関連業者（明治40年）
（『栃木県営業便覧』を基に作成）

表-10 存在が確認された運輸会社

明治40年	大正10年
小泉運送店	丸二運送店
早川運送店	足利運送店
鉄道貨物運送業正運社 （後の株式会社正運社）	（後の丸正運送店） 株式会社正運社
明治43年	昭和8年
足利共運合名会社	丸正運送店

（「足利案内」、「足利織物沿革誌」、「足利織物志」により作成）

運輸関連業者が集積し、鉄道駅を中心とした運輸網が形成された。

③物資の集散、輸送の拠点として繁栄してきた河岸や宿場は、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。

【参考文献】

- 1) 日本地誌研究所：『日本地誌 第5巻』，二宮書店，1981. 10. 15
- 2) 浅香幸雄・中田栄一・三友国五郎・矢嶋仁吉編：『日本地誌ゼミナール 関東地方』，大明堂，1976. 3. 28
- 3) 藤岡謙二郎編：『日本歴史地理総説 近世編』，吉川弘文館，1977. 5. 1
- 4) 児玉幸多編：『体系日本史叢書 産業史Ⅱ』，1984. 8. 20
- 5) 児玉幸多・小西四郎・竹内理三監修：『日本史総覧Ⅳ 近代・現代』，新人物往来社，1984. 6. 15
- 6) 『週刊朝日百科 日本の歴史105』，朝日新聞社，1988. 4. 24
- 7) 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
- 8) 奥田久：『栃木の水路』，栃木県文化協会，1979. 12. 20
- 9) 『社史』，日本通運株式会社，1962. 10. 1
- 10) 『日本国有鉄道百年史 通史』，日本国有鉄道，1974. 3. 1
- 11) 『日本国有鉄道百年史 第1巻』，日本国有鉄道，1969. 3. 31
- 12) 『日本国有鉄道百年史 第2巻』，日本国有鉄道，1970. 3. 31
- 13) 『国史大辞典 第2巻』，吉川弘文館，1980. 7. 1
- 14) 『国史大辞典 第4巻』，吉川弘文館，1993. 4. 1
- 15) 『国史大辞典 第7巻』，吉川弘文館，1986. 11. 20
- 16) 『国史大辞典 第10巻』，吉川弘文館，1989. 9. 30
- 17) 『国史大辞典 第11巻』，吉川弘文館，1990. 9. 30
- 18) 足利市史編纂委員会：『近代足利市史 第1巻』，足利市，1977. 3. 1
- 19) 『足利＝原始から現代まで』，下野新聞社，1977. 7. 21
- 20) 日下部高明・菊地卓：『足利浪漫紀行 知られざる歴史を訪ねて』，随想舎，1991. 3. 20
- 21) 日下部高明：足利織物業の近代化の特徴と生産構造の地域的展開，地理学評論57-2
- 22) 日下部高明：明治35年政策の模範工場について，宇都宮地理学年報 1，1983
- 23) 川村晃正：明治期足利産地における輸出絹織物経営，専修商学論集59
- 24) 山口和雄：『日本産業金融史研究 織物金融篇』，東京大学出版会，1974. 5. 31
- 25) 手塚良徳：横浜開港と足利織物－織物商人の動向と影響を中心に－，足利教育会研究紀要 8
- 26) 松本静枝：地域における工業の教材化の試み－足利の織物を中心に－，昭和61年前期内地留学報告書，宇都宮大学社会科教育研究室
- 27) 関口泰：『関口元老院議官地方巡察復命書 栃木縣』，巖松堂書店，1940. 12. 25
- 28) 早稲田大学経済史学会編：『足利織物史 上巻』，足利織維同業会，1960. 3. 15
- 29) 早稲田大学経済史学会編：『足利織物史 下巻』，足利織維同業会，1960. 9. 25
- 30) 荒川宗四郎：『足利織物沿革誌』，1902. 9. 15
- 31) 荒川宗四郎：『足利織物志』，日本案内社，1907. 12. 20
- 32) 江森泰吉：『足利之機業』，足利織維同業組合，1907. 5. 20
- 33) 山口照房：『わが郷土足利』，岩下書店，1970. 5. 1
- 34) 伊藤董平：『足利案内』，足利文案所，1921. 11. 10
- 35) 丸山和四郎：『足利案内』，折本改進堂，1910. 9. 25
- 36) 長安太郎：『足利誌要』，足利町役場，1911. 12. 5
- 37) 安野青花：『最新の足利』，足利廣告協會，1930. 12. 5
- 38) 五十嵐富夫：『日光例幣使街道』，柏書房，1977. 3. 15
- 39) 清水夢人：『日光例幣使のみち』，あさを社，1986. 1. 1
- 40) 『市制70年記念誌』，足利市役所，1990. 5. 1
- 41) 福島二朗：近世以降における渡良瀬川舟運に関する一考察，土木史研究17，土木学会，1997. 6. 5
- 42) 田口浪三：『栃木縣營業便覧』，全國營業便覧發行所，1907. 10. 1
- 43) 吉野博：『機織の道』，村田ジャカード・ドビー(株)，1990. 1. 1
- 44) 今井幹夫：『赤煉瓦物語』，あさを社，1993. 2. 8
- 45) 日本史広辞典編集委員会：『日本史広辞典』，山川出版社，1997. 10. 22