

1. はしがき

近世において、五街道をはじめとする諸道の整備により江戸と地域が結ばれ、商品の流通や文化の交流が行われるとともに、沿道地域の盛衰にも大きな影響を与えた。特に、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発展したが、明治新政府による宿駅制度の廃止等内陸運輸体系の変革により大きな影響を受けることになる。本稿では、このような近代初期における内陸運輸体系の変革の中で、近世において活況を呈した宿場町がどのように変容したのかを、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）を事例として考察を行った。

2. 日光例幣使街道と梁田宿の位置

例幣使とは、京都・朝廷より幣帛を日光東照宮の神前に奉呈するため派遣された勅使であり、この例幣使一行が通行するために整備された街道が日光例幣使街道である。この街道は、中山道倉賀野宿から分岐し、壬生通りの榎木宿と結ばれており、その間23里1町、13宿が置かれていた（図-1参照）。このうち梁田・八木宿が現足利市域で、梁田宿は1776（明和3）年に宿次伝馬駅となっている。例幣使街道は1774（明和元）年より道中奉行の支配下に置かれ、各宿の宿建人馬は25人・25疋であった。例幣使一行の規模は50～60名ほどであり、多い時には100名を超えたこともあった。1647（正保4）年から始まった奉幣使の派遣は、1867（慶応3）年の派遣まで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、交通量の増大とともに物資の集散地として賑わいを呈したのである。

3. 内陸運輸体系の移行過程の概要

近世における公用貨客および商品運輸のための人馬継立や物資の通送等、街道における輸送の実務を担ったのが問屋場である。このような運輸機能は、1868（慶応4・明治元）年6月、明治新政府による駅法改正により問屋場から衣替えした伝馬所が担い、次いで1872（明治5）年1月の東海道および同年8月の全国諸道の伝馬所・助郷の廃止に伴い、各地に陸運会社・中牛馬会社等が設立されていくことになる。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、陸運会社は旧弊から脱し得ず、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、全国道路輸送・継立業務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。現日本通運）が担うことになる。この内国通運会社は、1876（明治6）年6月以降、陸路のほか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。しかし、明治10年代半ば以降は、鉄道の整備・伸長により、長距離輸送の主体は徐々に鉄道へと移行していくことになる。

4. 梁田宿の変容

(1)人口および旅籠屋数

近世における梁田宿の人口および旅籠屋数は、1843（天保14）年431人（男185・女246）、旅籠屋数32であり、それが12年後の1855（安政2）年には、491人（男210・女281）、旅籠屋数29である。宿の人口の増加とともに人口に対して旅籠屋が多いことは、物資・交通量の増大と相俟って、宿として賑わいを呈していたことが窺え

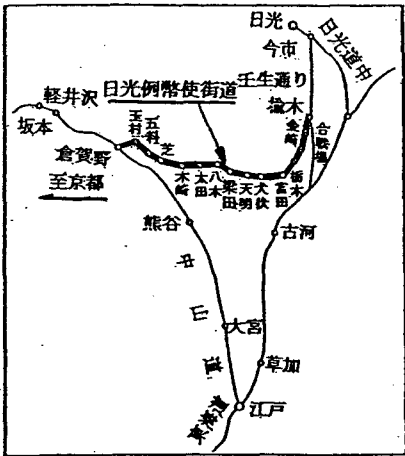
る。これらの旅籠屋の規模・実態については審らかではないが、1868（慶応4）年の梁田戦争に際し幕府軍 900 余名が各旅籠屋に分かれて泊まり、翌日にはその幕府軍を急襲し撃破した薩摩・長州・大垣の官軍 500 余名が宿泊していることから、これらを収容するだけの機能を有していたことがわかる。1889（明治22）年4月の町制施行により、梁田宿・下渋垂村・福富村が合併し梁田村となったことから、その後の宿の人口の推移を把握することはできないが、町制施行以前の梁田宿およびその後の梁田村の推移は表－1 に示すとおりであり、1893（明治26）年をピークとして徐々に減少していくことになる。また旅籠屋についても、1872（明治5）年の宿駅制度の廃止に伴い、宿としての機能が低下していく中で徐々に廃業に追い込まれ、最後まで残っていた松蔭楼・明保野屋・金槌楼・西村屋の4軒も、1899（明治32）年9月の『遊廊設置規定』により隣村八木（現足利市福居町）へ移転し、梁田宿の旅籠屋はすべて姿を消すことになる。

(2)運輸業務の動向

近世における梁田宿の間屋場は、『宿村大概帳』には2カ所とあり、その内の1カ所は旅籠屋・江戸屋に隣接して置かれていた（他1カ所は不明）。手荷物・信書等の運送は、在地飛脚業・武蔵屋＝荒井小左衛門氏（御用宿も営業）により行われていたが、当時の間屋場と荒井氏との関係は不明である。その後、1872（明治5）年の伝馬所・助郷の廃止に伴い、小左衛門氏の子息小三郎氏等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。陸運会社は、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委託されていたが、各地における陸運会社がそうであったように、梁田における陸運会社もその経営が苦しかったことが、栃木縣令鍋島幹宛文書（『人馬賃銭之儀二付御願』＝荒井家文書）により窺い知ることができる。陸運会社は1875（明治8）年5月をもって解散するが、その後も運送業務は小三郎氏により、内国通運会社を通じて継承されている。表－2 は、明治10年代前半におけるその実態を示したものである。このような状況の中、1888（明治21）年5月に両毛鉄道の開通を迎え、輸送の主体は街道から鉄道へと移行して行くことになる。

5. むすび

今回の調査により、①近代初期における梁田宿の趨勢とともに、未だ判然としなかった当時の梁田宿の運輸の動向等について、②飛脚業から衣替えした陸運会社の存在、③陸運会社解散後における内国通運会社との拘りによる運送業務の継続等について把握することができた。今後は、他の宿駅（宿場町）の検証により、宿駅制度廃止から運輸の主体が鉄道へと移行する間の運輸体系の続・廃合とその実態について明確にするとともに、鉄道開通後における地域の動向をも踏まえて、運輸体系と地域の盛衰との拘りについて検討したい。最後に、本稿をまとめるに際し貴重な資料の提供とともにご教示を賜った梁田地区史料調査委員荒井通治氏に対し深甚なる謝意を表するとともに、協力して頂いた本学卒研生に対し厚く御礼申し上げます。



図－1 日光例幣使街道と梁田宿の位置

表－1 梁田宿（村）の人口動態 (明治22年以降は梁田村)

天保14年	安政2年	明治5年	明治22年	明治26年	明治33年	明治44年
431	491	559	2357	2874	2857	2551

表－2 梁田宿運送状況

種 類	件数	種 類	件数
金子入書状	170	小箱	1
小紙包	2	小包	5
渋紙中包	1	計	179

(明治11年2月～同14年1月)