

3. 倉賀野河岸・平塚河岸の生糸出荷

明治9年から21年までの群馬県の生糸生産高の推移を表1上段にまとめた。下段は其中で15年については倉賀野河岸・平塚河岸における生糸出荷量を比較したものであるが、両河岸からの出荷量は上州で生産された全生糸生産数を超えている。これは舟運の便を持たない隣県信濃・越後で生産された生糸も含まれていたということで横浜までの長距離を考えると人馬だけに頼るのでなく舟運と併用していたと考える。群馬県において、明治17年中山道鉄道（高崎線）開通以前、横浜への生糸の搬入の多くは利根川舟運によって行われたとするものであり当時の河岸の盛況ぶりが想像できる。

表. 1 群馬県の生糸生産高の推移と倉賀野・平塚河岸の生糸出荷量の比較

	明治 9年	11年	13年	15年	17年	19年	21年
群馬	339 千斤	337	739	499	1168	1067	1232
kg換算		499, 999 斤 * (1 斤=0.6kg) =299, 400kg					
	倉賀野河岸	平塚河岸	合計				
明治 15年	74, 990 貫	32, 030 貫	107, 020 貫				
kg換算		107, 020 貫 * (1 貫 = 3, 75kg) =401, 325kg					

4. 鉄道貨物輸送

日本鉄道は明治16年（1883）7月28日上野・熊谷間中山道鉄道（現、JR東日本高崎線）が開通後、同年8月13日には沿線の生糸の輸送を開始している。

明治17年に上野と前橋間に鉄道開通以来24年までの旅客・荷物量の増加の推移を図4にまとめたが、明治20年を境に急激な増加を示している。これは貨物輸送が舟運から鉄道に移ったものと推測し

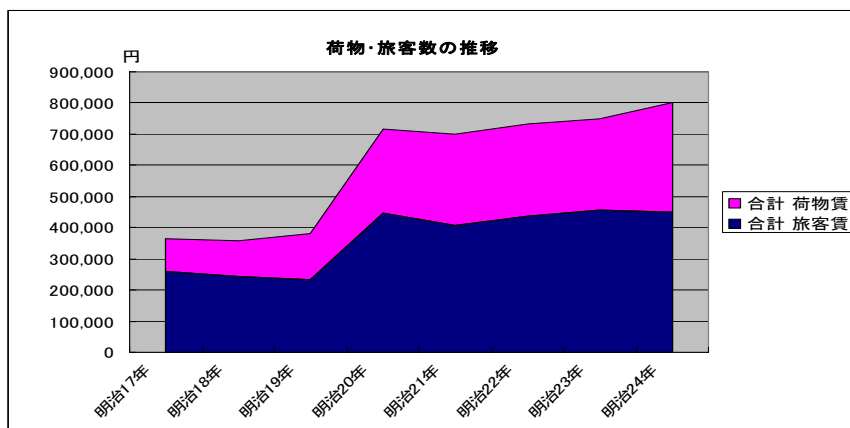


図. 4 日本鉄道明治17年～24年荷物・旅客数の推移

たが、川下に運ぶ舟運の安い運賃との競合で特別運賃割引などの施策の効果も見逃すことはできない。いずれにしても日本鉄道の経営収支が順調になるに従って鉄道建設ブームが助長されることになる。

5. おわりに

本研究において生糸の本格的な鉄道輸送は明治20年頃と推定した。しかし舟運は上流の長距離運送では減少したが、下流地帯は内陸通運会社などによって昭和の初期まで運営された。

表. 2 鉄道年表

路線番号	年号(明治)	鉄道運輸事項	
		群馬に係わる鉄道開業	付帯事項
	2年		東西両京を結ぶ鉄道を幹線建設廟議決定
①	5年	9月 新橋一横浜間鉄道開通	9往復 53分運転 新橋・横浜間29キロ 11月 日本鉄道に建設許可
	15年		6月 工事開始(川口一熊谷間)
②	16年	7月 上野一熊谷間仮営業	日本鉄道会社(私鉄営業の始まり)
③	17年	5月 上野一高崎間開業	熊谷～高崎が延長され、上野一高崎間が全通
④	"	8月 上野一前橋間開業	高崎～前橋が延長され、上野一前橋間が全通
⑤	18年	3月 品川一赤羽間開業	官設鉄道と日本鉄道の間で連絡運輸を開始
⑥	"	7月 大宮一宇都宮間開業	但、利根川橋梁未完成のため渡船連絡。
⑦	"	10月 高崎一横川間開業	官設鉄道
⑧	19年	8月 直江津一関山間開業	官設鉄道
	"		6月 利根川橋梁完成 大宮一宇都宮間全通
⑨	"	12月 上野一黒磯間開業	日本鉄道
⑩	21年	12月 直江津一軽井沢間開業	官設鉄道
⑪	22年	8月 新宿一八王子間開業	甲武鉄道
⑫	"	12月 小山一前橋間開通	両毛鉄道
⑬	26年	4月 横川一軽井沢間開通	上野一直江津間が全通

参考文献

- 1)日本国有鉄道「工部省記録」 2)群馬県史 第5巻、8巻 3)横浜市史第3巻
4)日本鉄道百年史

※路線番号は図1と対応