

## 第2章：移行期の交通・運輸事情 1868～1891（明治元～24）年 iii 道路

著者	山本 弘文
権利	Copyrights United Nations University
雑誌名	交通・運輸の発達と技術革新：歴史的考察
ページ	28-38
発行年	1986
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00051144">http://hdl.handle.net/2344/00051144</a>

である。

こうして、1880年代に入るまでに、鉄道はその輸送効果の大きさを多くの人人に認識させ、建設・運転技術の自立によって、輸送機関の中心に進出する基礎をかためたのである。

[注]

- 1) 鉄道の創業時には、政府の鉄道建設・経営方針は国有を原則としていたというのが通説であった。しかし、最近では、政府には私設・私営を認める立場もあったという説も主張されている。(星野誉夫「明治初年の私鉄政策——『鉄道国有主義説』・『幹線官設主義説』の再検討」、『武蔵大学論集』第27巻第3—5号、1979(昭和54)年)

[原田勝正]

### III 道 路

#### (1) 車両輸送の登場

維新後の道路輸送は、国内の統一や海外貿易の進展にともなう輸送需要の増大と、封建的な輸送制度の廃止によって、1875(明治8)年ころから、かなり顕著な発展を開始した。このような発展は、車両輸送の増加に端的にあらわれた。すでにふれたように封建的な旧制度のもとでは、街道上の車両通行は原則として禁止されていた。しかし幕末期の1863(文久3)年には、荷車による貨物の輸送がはじめて許可され、また1870(明治3)年には、これを改造して乗用にした人力車も公認された。

他方、馬車は、開港後すでに外国公館の自家用馬車が開港場周辺で運行していたが、1869(明治2)年には、日本人経営の最初の乗合馬車が、東京・横浜間で認可された。しかしこれは首都と開港場を結ぶ例外的なものであり、各地で広く認可されるようになるのは、最初の鉄道が開通した1872(明治5)年ころからであった。そして市内の辻馬車や乗合馬車だけでなく、街道上にいくつかのステーションを設けた駅馬車もあらわれたのであった。

1872(明治5)年に出願された駅馬車は、東京・高崎間、東京・八王子間、東京・宇都宮間、境・福島間、大阪・京都間、函館・札幌間の六路線で、函館・札幌間を除けばいずれも民営であった。これらの路線は、東京、大阪、札幌と

第1表 1875—1890(明治8—23)年の諸車台数

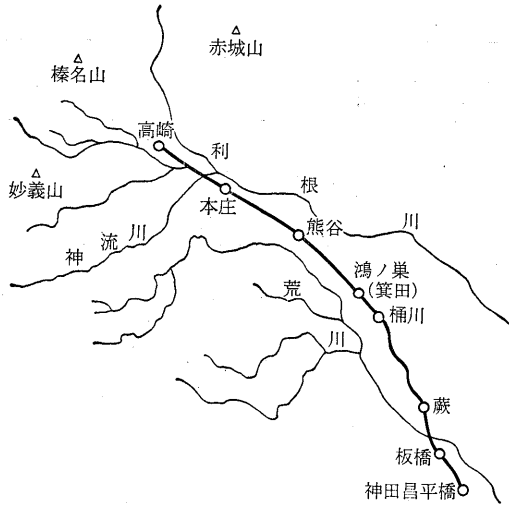
年 度	馬 車		牛 車	荷 車	人 力 車
	乗 用	荷 積 用			
1875	319	45	1,707	115,680	113,921
1880	1,455	337	3,109	316,664	160,531
1885	1,959	8,567	5,949	474,290	166,058
1890	2,877	29,088	11,027	763,056	178,041

(出典) 『日本帝国統計年鑑』より作成。

いう中心都市を終着駅とした点で、もともと輸送需要の多い路線であった。しかし他方、高崎、宇都宮、福島、八王子は輸出生糸の主産地であり、これを東京に運ぶことに、もう一つのねらいがあった。東京からはいうまでもなく鉄道で横浜港へ運ぶことができた。いずれにしても民営の馬車輸送は、官営鉄道と違って、有望な輸送需要と当初からかたく結びついていたのであった。軽くて高い運賃負担能力を持ち、かつ価格変化に敏感な生糸は、こうした新来の輸送手段にもっとも適した貨物であった。なおこれらの駅馬車は、いずれも一般貨客のほか、官営郵便(1871(明治4)年3月創設)の輸送を請負い、官営郵便馬車の称号と章旗に保護されて運行した。これは当時まだ封建的な輸送制度が各地に残存し、民間貨客の通行をしばしば妨害したからであった。郵便物の輸送は、その意味で、固有の輸送手段を持たない政府と、政府の保護を必要とした業者の双方にとって、好都合なものだったといえることができるのである。

次に東京・高崎間の馬車輸送を例にとって、輸送組織や輸送状態をやや詳しく紹介してみることにしよう。

東京・高崎間の馬車輸送は、1872(明治5)年6月、中山道郵便馬車会社によって開始された。同社は開業に先立って同年2月、1日当たり 37.5 kg の郵便物を無料で輸送することを条件として、郵便馬車会社の称号と章旗を認可され、また約 50 アールの土地(東京市内)と無利息 10 カ年賦返済の資金(5000 円)を政府から貸与された。企業形態はつまびらかでないが、パートナーシップのかたちをとったものと思われる。会社組織については、東京に本社、熊谷・高崎に支社、蕨・桶川・本庄に出張所が設けられた。運行車両は毎日、東京・高崎間に 2 頭牽 2 両、東京・熊谷間に 1 頭牽 2 両が運行し、合計 50 頭の馬が両



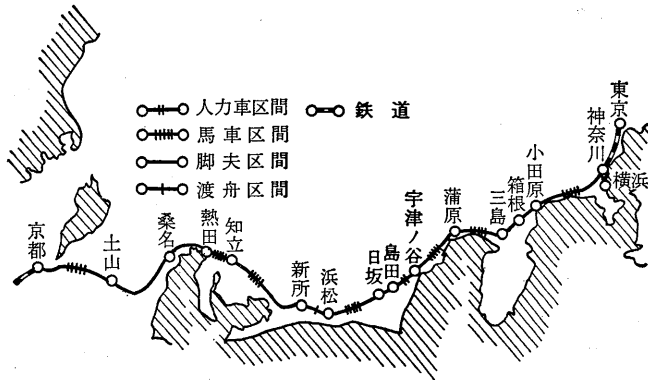
第1図 中山道郵便馬車会社営業路線図。

(出典) 山本弘文『維新期の街道と輸送』増補版，法政大学出版局，1983(昭和58)年。

端および途中の支社・出張所に配置された。発着時刻は東京・高崎とも朝6時発，夕6時着と定められ，運行回数は東京・高崎間，東京・熊谷間とも毎日1往復とされた。東京・高崎間の距離は約110kmであるから，約10kmの時速が予定されていた。運賃は上り勾配の東京→高崎が，150kg当たり2.37円だったが，下り勾配の高崎→東京間は2.13円で，同一区間でも勾配によって違っていた。このような運賃制度は封建時代のそれと同様であり，まだ近代的な運賃制度として確立していないことを示すものであった。またその水準は馬背輸送の約1.8倍に相当し，かなり割高であった。

しかし同社の馬車輸送は，開業後たちまち劣悪な道路問題に直面しなければならなかった。車両通行の経験がなかったわが国の道路は，路床も路面もきわめて軟弱で，凹凸も多かった。そのうえ河には橋がなく，徒渉できない河川では，舟に積んで車両を対岸に運ばなければならなかった。したがって同社の馬車も定時の到着はきわめて稀で，2，3時間の延着は普通であった。とくに雨期の通行は困難をきわめ，車両の破損や転覆も珍しくなかった<sup>1)</sup>。

このような道路事情は，各地に奇妙なつぎはぎ輸送を出現させた。その好例



第2図 1877(明治10)年12月 東海道郵便物輸送路線。

(出典) 第1図と同じ。

は、1874(明治7)年8月に東海道を始まった陸運元会社(内国通運会社の前身)の郵便物の馬車輸送であった。同社は、江戸時代初頭から信書・貨幣・高級貨物の運送請負業に従事してきた飛脚業者たちが、官営郵便の開設にともなってその下請業務に転業し、1872(明治5)年7月の会社創立以来、政府の特別の保護を受けてきたものであった。1874(明治7)年8月に始まった神奈川・小田原間の馬車輸送も、このような官営郵便の早達を目的としたものであったが、その後この路線は、1875(明治8)年11月に熱田まで、1876(明治9)年8月には京都まで延長されることになったのである。1877(明治10)年12月、同社に下付された郵政当局の命令書によれば、神奈川・京都間(495 km)は14区間に分けられ、午後神奈川発の便は56時間で、夕刻の差立便は60時間で京都に到着する規則になっていた。しかし悪路のため、全区間の馬車輸送は不可能であった。たとえば小田原・箱根・三島、島田・日坂、熱田・桑名・土山間は脚夫による遞送、宇津ノ谷・島田間は人力車、浜松・新所間は渡舟といった具合であり、馬車の走行が可能だったのは、残りの7区間に過ぎなかった。同社によるこのような郵便物の輸送は、1880年代に入っても続けられたが、つぎはぎ輸送の状態はほとんど変わらなかった。もっとも1883(明治16)年2月の命令書によれば、熱田・桑名・土山間は脚夫から人力車へ、宇津ノ谷・金谷(島田の西隣の駅)間は人力車から馬車へとといった、多少の改善が行われたのであるが<sup>2)</sup>。

このような馬車輸送は、1880年代に入ると各地に広がった。馬車台数は1875

第2表 東京府内の諸車台数(1876—1890(明治9—23)年)

年 度	馬 車		牛 車	荷 車	人 力 車
	乗 用	荷 積 用			
1876	249	40	72	19,475	25,038
1880	476	61	76	30,238	25,257
1885	547	?	149	50,973	31,838
1890	693	1,806	132	68,775	41,958

(出典) 『東京府統計書』より作成。

(明治8)年の364両から1890(明治23)年の3万1965両へと急増した。とくに荷馬車の増加はめざましく、1875(明治8)年の45両から1890(明治23)年の2万9088両へと激増し、1882(明治15)年には乗用馬車数(1920両)を追い越した(荷馬車は2623両)。このような馬車輸送の発展は、いうまでもなく、国内産業の勃興と商品流通の増大を反映したものであった。事実わが国の産業は、1870年代末から、地方制度の整備や海外貿易の進展にともなって、一斉に成長を始め、水車動力を用いたマニユファクトリーが各地に出現した。そして製糸業や紡績業の分野では、在来技術の改良もかなり進み始めた。こうして、産業革命期に固有な馬車時代が、始まろうとしていたのであった。

## (2) 都市交通の発展

他方、都市交通、とりわけ東京、横浜、大阪、神戸などの大都市の交通も、激しい変化を経験した。変化の第1は、急激な人口流入と車両交通の出現にもなる、過密と雑踏であった。たとえば東京府の人口は1880(明治13)年の95万7000人から、1890(明治23)年の153万1000人へと、1.6倍に増加した。また辻馬車、乗合馬車などの外来の輸送手段もはやくから登場し、市街の混合交通を激しくしたのであった。

都市交通の様相を一変した馬車の通行は、開港後、横浜・江戸(東京)間を往復した外国公館の自家用馬車に始まったが、1869(明治2)年6月には、日本人による横浜・東京間の乗合馬車営業も認可された。また1870(明治3)年4月には、在来の荷車を改造して乗用にした人力車の営業も、認可された。人力によって牽引されたこの車は、簡便さと低速性のため、当時の道路事情によく適合し、1880(明治13)年前後にはすでに2万5000両にもものぼっていた。また各種の荷

車や駄馬の通行も増加したため、全体としてきわめて雑然とした混合交通の状態となったのである。当時の錦絵は、その模様を生き生きと描きだしている。

このような市街の交通事情は、各種の車両取締規則を相次いで制定させた。すなわち1869(明治2)年5月には、前記の横浜・東京間乗合馬車の認可に当たって、東京府から8カ条の規則書が出願者に令達されたのをはじめ、翌1870(明治3)年3月には馬車取締規則が、また4月には人力車制条5則が、それぞれ関係者に布達された。その内容はいずれも危険防止と安全運転を目的とするものであったが、その他運賃や貴族・高官・軍隊などに対する敬礼にも及んでいた。なかでも敬礼のため下車を求めた条項は、これらの規則がまだ近代的交通規則として成熟していないことを示すものであった。このような下車条項は、翌1871(明治4)年5月の馬車運行規則書や人力車渡世規則へも引継がれたが、1872(明治5)年4月の馬車規則や5月の人力車渡世之者心得規則からは姿を消した。なお馬車は当初から左側通行と定められていたが、この1872(明治5)年の規則では、人力車もふくめて左側通行が明示された<sup>9)</sup>。

### (3) 道路の改修と建設

以上のような道路交通の進展は、既存の道路の改修や新道開拓の気運を各地に呼び起こした。もともと江戸時代を通じて軍事・行政上の見地から整備された既存の道路網は、路線の選定や道路構造などの点で、地方産物の流通に不便な点が少なくなかったし、また軟弱な路面や狭い幅員のため、車両通行に耐えることができなかつたからであった。

このような道路の改修や建設の動きは、政府の指導に先立って、地方住民の請願と自普請のかたちで始まった。たとえば「内務省第1回年報」(1876(明治9)年刊)には、1875(明治8)年度中に各地で行われた主な改修・建設工事が収録されているが、41カ所にのぼる主要工事のうち、政府直轄工事は8カ所にす

第3表 1875(明治8)年度の道路・橋梁費と負担区分

道 路 費 (円)			橋 梁 費 (円)		
国 費	民 費	総 額	国 費	民 費	総 額
63,439	601,029	664,468	166,975	156,179	323,154

(出典) 『内務省第1回年報』による。

第4表 道路・橋梁の新・改築件数(1875—1879(明治8—12)年)

年 度	道 路	橋 梁
1875	130件	70件
1876	179	116
1877	284	79
1878	377	34
1879	437	34

(出典) 『内務省年報』第1回—第5回による。

(注) 各年度は7月から翌年6月までである。

ぎず、他はすべて民費による自普請であった。また同年度の道路費総額 66 万 4468 円のうち、国費支弁はわずか 9.5% にすぎなかった。

他方、橋梁の改築・架換・新築工事の方は、主要工事 49 カ所分が収録されているが、うち 26 カ所は政府直轄工事で、国費負担率も同年度の橋梁費総額 32 万 3154 円の 51.7% にのぼった。道路費にくらべて国庫負担率をはるかに高くなっているが、おそらくこれは民費負担に耐えない大工事が多かったためと思われる。事実この年の政府直轄工事には、両国橋・吾妻橋など、首都の大橋梁の架換(工費はそれぞれ 5 万 3306 円および 2 万 6141 円)がふくまれていた。

このような住民の自普請に依存する傾向は、内務省設置(1873(明治6)年11月)前後からようやく変わり始めた。すなわち 1873(明治6)年8月には河港道路修築規則によって1等から3等までの道路等級と、道路費の大まかな負担区分が定められ、また 1876(明治9)年6月には太政官達第60号によって、あらたに国道・県道・里道の区分と、それぞれ1等から3等までの等級が定められたのであった。

しかしこのような住民の自普請や政府の法令だけで、わが国の道路状態を改善することはもちろんできなかった。事実、イギリス公使パークスは、1877(明治10)年10月5日付で、次のような報告を本国政府に送っている。

凡ソ日本諸国ノ大道路ハ、重モノ軍路上ノ便否如何ヲノミ顧ミテ経営セシモノニシテ、通商貿易ノ便益杯ハ殆ント顧慮セラレザリシハ明瞭ナリ。尚ホ之レノミナラズ、日本人ハ輒近ニ至ル迄、夫ノ「マカダム」法(小形ノ碎石ヲ道路ニ敷クヲ云フ)ノ工夫ヲ知ラザリシガ故ニ、軟質ノ物体ヲ以テ



其道路ヲ築造スルモノトス。依之暴雨ノ後ハ、車輪殆ト通行シ難キヲ常トス。尤モ否ラザルモノハ、僅ニ二三道ニ過ギズ。

是レ迄現今ノ道路ヲ修繕シ、又新道ヲ開カントテ、大ニ各地方ノ尽力セシアリト雖ドモ、目下日本國中ニ於テ可ナリノ道路ト称スベキモノハ、只僅ニ小田原ニ至ル迄ノ東海道筋ト、其他壺式三ヶ所ニ過ギズ。即チ奥州街道ハ宇津ノ宮迄、中仙道ハ高崎ニ至ル迄ノ道筋是レナリ。〔『大隈文書』

A 2824 「1877年、日本内国運輸ノ性質并ニ費用ニ関スル英国領事報告」〕

これによれば東京・高崎間の中山道は、当時のベスト・スリーのなかに入っていた。しかしそれでもなお、前述のように、馬車の定時運行は不可能だったのである。

1880年代は、このような状況のなかで、府県主導型のかかなり大規模な工事が行われた時期であった。たとえば東北地方では、奥羽山脈や北上高地を横断する道路の改修・建設が各地で進められたし、中国地方でも松江・広島、浜田・広島など、中国山脈を越える道路の建設が、各県の協力で進められた。また東京付近でも、小仏峠を越える道路の付替工事が、神奈川・山梨両県によって進められ、1888(明治21)年5月に竣工することになった。しかしこれらの大工事は、いずれも民費によって各地の国道幹線を整備しようとしたものであり、しばしば地域住民の強い反発を招いた。いうまでもなく長距離道路輸送時代の国道の受益者や破損者は、個々の地域住民というよりむしろ国や長距離道路輸送業者であり、道路費の負担も、当然彼らに帰属すべきものだったからである。しかし当時の道路費の負担は、相変わらず地方輸送時代の地方負担主義を踏襲していた。いま『日本帝国統計年鑑』によってその負担区分をみれば第5表の通りであり、道路費の国庫負担率は、国道費率をはるかに下回っている。なかでも政府紙幣整理の原資捻出のため、府県への工事下渡金が停止された1881、1882(明治14、15)年度は、地方負担を極度に加重した時期であり、国道費および国道橋梁費の大部分を地方に転嫁することになった。1882(明治15)年11月、福島県会津地方で起こった福島事件も、国道建設の労務と資金を、地域住民から強引に調達したためであった。

他方、都市の道路も、車両交通の増加にともなって改修を迫られた。東京においてこのような道路問題が施政上にあらわれたのは、大蔵省から東京府に対

第5表 道路・橋梁費と負担区分(1879—1897(明治12—30)年)

年度	道 路 費			橋 梁 費		
	総 額	国道費率	国庫負担率	総 額	国道橋梁費率	国庫負担率
1879	1,451,082円	31.9%	13.2%	573,907円	25.0%	21.3%
1880	1,618,893	17.8	15.6	672,411	21.3	20.0
1881	2,249,755	27.6	4.0	782,507	22.4	0.4
1882	2,248,646	26.6	5.6	846,416	21.8	2.1
1883	3,090,526	19.0	10.8	780,226	23.7	8.9
1884	2,625,749	27.6	12.6	797,586	25.4	13.8
1885	2,741,978	20.9	14.4	968,520	19.6	16.4
1886	3,255,686	21.2	13.2	912,320	19.3	6.1
1887	3,225,233	18.4	13.7	1,005,369	17.5	6.5
1888	3,543,810	18.8	12.4	1,056,446	23.9	11.7
1889	4,042,658	18.4	16.7	1,323,754	21.6	15.8
1890	4,382,964	14.0	12.2	1,404,428	23.6	11.3
1891	3,940,307	14.6	13.3	1,281,797	19.4	6.9
1892	4,692,871	12.2	15.5	1,558,953	18.3	17.4
1893	4,801,380	12.0	12.0	1,555,608	19.1	12.1
1894	5,389,911	11.3	12.4	1,752,684	14.8	11.1
1895	5,163,390	12.0	9.4	1,761,135	21.1	19.3
1896	5,883,121	10.1	8.5	2,133,681	16.1	12.4
1897	7,752,182	7.9	9.8	3,355,568	17.9	23.7

(出典) 『日本帝国統計年鑑』より作成。1879—1884(明治12—17)年度は同年7月から翌年6月まで。1885(明治18)年度は同年7月から翌年3月まで。1886(明治19)年度以降は同年4月から翌年3月まで。

(注) 国道費率、国道橋梁費率、国庫負担率は、それぞれの年度の道路費総額および橋梁費総額に対する比率である。

して、車税に関する照会がはじめて行われた1870(明治3)年11月ころであった。しかし東京府は当時まだ、道路の改修や財源について明確な方針を持ち合わせておらず、営業用馬車に対して一定の課税(2頭率1年につき25両、1頭率はその半額)を行っている旨を報告するにとどまった。しかし前述のような混合交通の進展のなかで、翌年春には都心部の主要道路の改修計画を定め、その財源を差し当たり各種車税に求めることになったのである。

1871(明治4)年春、東京府が作成した改修計画は、もっとも交通量の多い市内幹線道路に車道を設け、その経費を車両輸送収入の3%に当たる車税によってまかなおうというものであった。新道の規格は、中央5.5—7mを車道とし、左右を歩道とするものであったが、路床・路面の仕様や歩道の幅員はつま

第6表 東京府内の道路工事面積と経費の負担区分(1878—1882(明治11—15)年)

年 度	工 事 面 積 と 内 訳				経 費 と 負 担 区 分			
	合 計	国 道	府 道	町 村 道	合 計	国 費	府 費	町 村 費
1878	37,985坪	9.9%	6.3%	83.8%	83,254円	1.1%	95.2%	3.7%
1879	86,312	16.6	9.6	73.8	83,913	2.5	93.0	4.5
1880	40,454	9.2	7.4	83.4	45,641	9.3	78.3	12.4
1881	77,853	14.1	6.4	79.5	75,006	0.5	91.6	7.9
1882	106,752	17.6	10.3	72.1	126,442	5.0	90.3	4.7

(出典) 『東京府統計書』より作成。

(注) 1坪=3.30579 m<sup>2</sup>。

びらかでない。しかし歩・車道の区分の採用は、わが国の道路史上において画期的なものであった。

しかし車税を中心とした地方負担によって、全国的な貨客の輻輳する首都の道路を改修・保全することは、きわめて困難であった。事実、東京府の改修計画は、車税収入や定額金の充当にもかかわらず、1872(明治5)年秋には、窮民救済基金として江戸時代以来積立ててきた、旧町会所の金穀・土地・建物を流用することを余儀なくされた。しかしこのような基金をもってしても、長期にわたって、上記の改修・保全費をまかなうことはできなかった。その結果東京府は、1879(明治12)年2月、内務省に対して基金の涸渇を訴え、日本橋から四方に延びる国道の改修費を、国庫負担に切換えることを要請した。しかし結局、国費多端を理由として、却下されることになったのである。いうまでもなくこのことは、首都においても、国道改修費の大部分が国から転嫁されたことを意味した。事実第6表によれば、1878(明治11)年度から1882(明治15)年度までの道路費のうち、14%は国庫費であったが、国庫負担率は全体の3.4%にすぎなかった。いずれにしてもわが国の場合には、道路・橋梁などの社会資本の蓄積は、地方負担に負うところがきわめて大きかったといわなければならないのである<sup>4)</sup>。

[注]

- 1) 山本弘文『維新期の街道と輸送』増補版、法政大学出版局、1983(昭和58)年。
- 2) 神奈川県編『神奈川県史』資料編18、1975(昭和50)年。
- 3) 山本弘文「明治前期の道路輸送と道路建設」、『交通史研究』第5号、1980(昭和

55)年.

4) 同上.

[山本弘文]

## IV 沿岸海運と河川舟運

### (1) 開国と沿岸海運

河川をはじめとして、湖沼を含む内陸水運は、溯航終点にあつて牛馬背・人担などの陸運と連絡し、他方河川流末部分に発達した河口港にあつては沿岸海運に結ぶことにより、陸・海運双方と補完しあいながら、江戸時代を通して全国的な展開をみた。こうした運輸体系に大きな衝撃を与え、その変化を生みだした第1の原因は、1854(安政元)年にはじまる開国であり、第2は、明治維新の政治変革であつた。

開国による開港場を通しての輸出入の増大は在来の運輸体系の変化を生み、明治維新の政治変革は、幕藩領主支配を崩壊させ、共に近代的運輸体系を生み出す要因となつた。こうした中で、在来の運輸体系のうち最初に変化の生じたのは沿岸海運であつた。

在来の海運の近代海運への脱皮は、海上輸送手段としての船舶とその操船技術の取得からはじめられた。1853(嘉永6)年ペリー(M. C. Perry)来航による開国要求を契機に、幕府は1635(寛永12)年以来の鎖国政策の一環であつた大名への「大船建造の禁」を解き、1853(嘉永6)年浦賀に造船所を建設した。そして幕府自ら西洋型帆船建造を行い、幕命による水戸藩の石川島造船所をはじめ、薩摩藩等雄藩による造船もはじまつた。他方操船技術の習得も、幕府がオランダから軍艦スピン号(観光丸)を贈呈されたのを機会に、1855(安政2)年長崎に開設した海軍伝習所においてはじめられ、1860(万延元)年には咸臨丸による太平洋横断をはたすまでに技術向上をみた。また海運については、幕府は1854(安政元)年江戸・大坂間定期船である菱垣廻船問屋仲間株の制度を廃止し、仲間以外の船荷の自由取引を許可し、1861(文久元)年にはその所有する千歳丸をもって上海出貿易を行った。また同年には庶民の大船建造・外国船購入を解禁し、それら船舶を国内運輸に使用することを許可して海運業の発達を促