

2017年度

北総地域における近代交通の展開

千葉大学大学院  
人文社会科学研究科  
博士後期課程

高木 晋一郎

# 北総地域における近代交通の展開

序章	1
一 はじめに	
二 問題の所在	
三 本論の構成と史料	
第一章 成田・佐原への鉄道建設計画の背景と経緯	1
一 一 成田鉄道に関する疑問	2
一 二 松方デフレ後の企業勃興と「鉄道熱」	
一 三 武総鉄道・北総鉄道の計画	
一 四 下総鉄道への免許下付と成田鉄道への社名変更	
第二章 成田鉄道の営業計画と実績	2
二 一 成田鉄道（下総鉄道）出願時の計画	6
二 二 成田鉄道の輸送実績	
第三章 明治三〇年代における成田鉄道の貨物輸送の分析	3
三 一 分析の概要	7
三 二 米穀	
三 三 醸造品	
三 四 薪炭	
三 五 肥料	
三 六 砂糖	
三 七 石炭	

第四章	北総地域における貨物輸送の近代化と利根川水系和船水運の衰退	53
四・一	利根川水系水運を取り巻く状況の変化	
四・二	明治末期から大正期にかけての下利根川水運と鉄道	
四・三	利根川水系和船水運への打撃	
四・四	末期の利根川和船水運	
四・五	鉄道の発達から利根川水系和船水運の衰退・消滅へ——第一章～第四章のむすびにかえて——	
第五章	利根川水系における汽船水運の発達	65
五・一	利根川水系汽船水運に関する問題提起	
五・二	利根川水系における汽船水運の黎明	
五・三	内国通運と銚子汽船による寡占状態の確立	
第六章	内国通運と銚子汽船——事業内容と資本調達にみる両者の特徴——	71
六・一	設立の経緯並びに事業内容の比較	
六・二	資本・株主の比較	
第七章	利根川水系汽船水運の実態	77
七・一	汽船航路の概要	
七・二	貨客の比率並びに貨物輸送品目	
七・三	各寄航場の利用者数	
七・四	ダイヤと運賃の比較	
七・五	汽船水運輸送量の変化	
七・六	汽船水運の利便性の限界と衰退——継替・休航・治水事業・乗合自動車の出現——	
七・七	東葛飾郡南端部における汽船水運	
七・八	在来交通としての汽船水運——利根川水系汽船水運についての小括——	

終章

一 北総地域の交通機関をめぐる近代と在来

二 産業・生活様式の変容と交通の近代化

1  
1  
1

参考引用文献・史料一覧

## 序章

### 一 はじめに

現在の我々の日常生活に、交通機関は不可欠である。それは単に、自分自身や親戚家族が通勤・通学・通院・買物・旅行などに際してクルマや通勤電車や新幹線などを利用するから、という単純な理由にとどまらない。現代人の日常生活において、日用品・家具・食料品・学用品・家電や情報機器、その他あらゆるモノがその製造・流通・廃棄の過程（ライフサイクル）において、多様な交通機関により輸送されているし、商品・サービスの製造・流通・提供に携わる労働者らもまた、交通機関を利用して通勤している。流通や製造に直接関与する事業者でない限り、常時それらの輸送手段に注目している人は多くないだろうが、これらの輸送手段が途絶してしまうと日常生活はほぼ不可能である。

日常生活に不可欠な交通機関とは、乗用車やトラックや列車といった「のりもの」だけでなく、それらを円滑・安全・効率的に運行せしめるための大規模なシステムである。例えば自動車は、それ一台さえあればどの場所へでも自由に移動できるわけではなく、舗装道路、給油施設、交通ルール、検査・修理施設、運転や整備などの資格制度など、一台の自動車の運行を支える条件は極めて複雑・広範である。鉄道や航空の場合、システムの規模や複雑さは道路（自動車）交通の比ではない（故に輸送量が低迷すると、その輸送量に見合わない巨大なシステムの維持が重荷となり、近年の北海道のローカル交通のように、存廃が問われるようになる）。当然、このような複雑なシステムが一朝一夕に完成したわけではなく、日本においては明治以降、段階的に、また大都市内部や主要都市間から順に、試行錯誤を経て組立てられてきたのであり、現在もなおシステムの改良が継続されている。ちょうど本稿執筆中

には、公道を利用した自動車の無人自動運転の実証実験開始に関するニュースが報じられているが<sup>(1)</sup>、数十年後の日常生活は自動車無人運転を前提としたものとなっている可能性もある。

従って、確かに一九世紀後期の鉄道の開通・拡大や、一九二〇年代の自動車の普及がもたらした産業や生活様式の変化は、一朝一夕ではなく段階的なものであった。明治初期に文明開化が謳われ、横浜や銀座にガス灯が設置され、髪型が散切りになり、主要都市間に電信線が開通したところで、その時点での大多数の庶民の生活実態は、直前の幕末期と比して大した変化はない。工業、商業、農林水産業、情報通信など諸産業の段階的な近代化に影響されて生活様式も段階的に変化し（或いは逆に生活様式の変容が諸産業に影響を与え）、極言すればそれらのあらゆる産業に交通機関の段階的な発達（近代化）が関連した。

しかし、明治時代の近代化・西洋化が段階的・不均質的であったことは一般にあまり認識されていないのではないだろうか。例えば、学校の歴史教科書において、明治時代の庶民生活の変化が段階的なものであったことが明確に読み取れる記述は多くない。

明治時代でも日本人の多くは農村に住んでいた。明治時代の農民は、その衣食住のありかたや、朝早く田畑に出て耕作に精を出し、日がくれるころ家にもどるという毎日の日課も、一見、江戸時代と変わらない日常生活であった。しかし、明治時代後半には石油のランプが農家にも普及するなど、その消費生活はしだいに変わっていった。品種改良などによって米が増産され、全国平均では、1910年ころのひとりあたりの米の消費はその40年前の約1倍半に増えて、子どもたちの身長や体重ものびていった。『中学歴史 日本史』日本の歴史と世界『清水書院、二〇一六』、二〇〇頁）

明治時代、少なくともその前期における庶民の日常生活が近世後期とそれほど差がないことを明記しているこのような教科書は少数である。

では、そのような交通や産業や生活様式の段階的・不均質的な変化が、具体的に、いつ、どのような形で顕著化したのか。交通機関の発達と産業や生活様式の変化との関係を追っていきたいが、対象を全国規模にするのは時間的にも困難だし史的な制約もあるので、ひとまず北総地域を分析対象とし、北総の交通機関が、何を・どれだけ輸送したのか、具体的・数値的な分析を試みる。この分析により、産業や生活様式の変化に交通の近代化が与えた役割の、具体化に向けての一助としたい。

## 二 問題の所在

高速道路や新幹線など陸上交通が発達した現在の日本では、観光客向けの舟下りや遊覧船以外、内陸水運は僅かに限られた河川や湖沼にしか残存せず、身近な交通手段ではない。柳田國男は、昭和初期、河川水運が鉄道との競合のち衰退していく状況を目の当たりにした。

川舟の交通ばかりは、汽車と拮抗して負けないといふ場合は一つも無かつた。河川の改修では水筋を整理してくれたが、堤防が高くなって町と岸とが分かれたものが多い。さうして片脇を鉄道が通るやうになると、町の形が先づ変つてしまつて、もう以前の働きは出来なくなるのである。日本の労働では最も歴史の古い一つ、綱で高瀬の舟を引き上げる絵様は、もう今日とは調和し難くなつた。<sup>(2)</sup>

確かに鉄道開業や河川改修は、河川水運衰退の最大の要因となつた。江戸・

東京と北総地域各地との貨客輸送を担った利根川水系の水運も当然、例外ではない。江戸川・鬼怒川・渡良瀬川などを含む利根川水系は、淀川、木曾川、遠賀川などと並び、近代において特に大規模な貨物輸送が行なわれた水系であり、明治期における航路延長は全水系中最大であつた<sup>(3)</sup>。しかし、一九四一（昭和一六）年の利根運河閉止により東京・利根川下流域間の直航はほぼ不可能となり、利根川水系の水運は貨物輸送・旅客輸送ともに大幅に縮小した。利根川水系のみならず、明治期には水運が活発であつた琵琶湖疏水や遠賀川、木曾川などの各河川・運河においても、利根川とほぼ同時期、一九三〇年代から四〇年代にかけて水運が実質的に消滅、ないしは大幅縮小し、鉄道輸送や道路輸送に取って代わられた。

近世以来、利根川水系の河川は北総地域・江戸・東京間の重要な輸送路であつた。利根川・江戸川の航路は、運河である新川・小名木川と併せ、流域各地から江戸への年貢米の他、薪炭、魚肥、醤油、繊維製品、食塩（行徳塩）のなど広範な貨物を輸送し、また東廻海運により輸送された物品が銚子港において高瀬船などの川船に積替えられ、利根川・江戸川・小名木川經由で江戸まで輸送された。当然、荷貨物の陸送も可能であるが、例えば利根川左岸の下総境（茨城県猿島郡境町）から各地に発送された荷貨物は、近世中後期を通して水運による発送量が陸運を圧倒的に上回つており<sup>(4)</sup>、利根川流域・江戸間の物流に利根川水運が不可欠であつた。利根川水系の水運は旅客も輸送しており、成田山や東国三社（鹿島神宮・香取神宮・息栖神社）をはじめとする江戸・東京からの寺社参詣などに利用されていた。但し、旅客の長距離移動では全行程において専ら利根川水運が利用されていたわけではなく、江戸から利根川下流域への移動の場合、途中の行徳河岸・木下河岸間は木下街道經由で短絡し、江戸・行徳間（行徳船）と木下から下流側（木下茶船）は河川水運を利用するという、水運と街道を併用するルートが一般的であり、鮮魚輸送でも利根川水運と街道輸送とを併用するルートが多用された。幕末

から明治初期にかけて、葛飾郡（葛飾県）鬼越村（現・市川市）内、木下街道と佐倉道（成田道）との交差点付近に設置された「見張所」（通過者の姓名をはじめとする情報を確認し書き控えた公的な施設）<sup>⑤</sup>において通行人を書き上げた史料<sup>⑥</sup>が残存しており、この史料によると幕末・明治初期における成田街道や木下街道の通行目的は寺社参詣（成田山新勝寺・中山法華経寺・東京金比羅社・武蔵三峯神社ほか）・商用・年貢米納入・そして個人的娯楽など多岐にわたっており、うち東京を含む武蔵国からの成田山参詣者が多数を占めていること<sup>⑦</sup>からも、明治初期までの江戸・東京・北総地域間の旅人の移動手段として街道が利用されていたことが確認できる。木下街道をはじめ江戸川沿岸の河岸と利根川中流域沿岸の河岸とを短絡する街道は、利根川水系の河川交通網の整備に伴い成立し<sup>⑧</sup>、広域的に見れば利根川水系水運ネットワークの一部を構成する交通路として街道が機能したのである。即ち、利根川下流域・東京間の輸送路は、貨物輸送に関しては河川水運を主体としつつ、街道輸送がそれを補完・短絡し、旅客輸送に関しては河川水運と街道輸送を適宜組合せるのが一般的であった。明治初期に出現した鉄道や馬車輸送を含め、明治前期においてこのような複数の輸送手段の併存や組合せは北総地域に限らず全国的に見られ、山本弘文氏はこの状況を「つぎはぎ輸送」と表現している<sup>⑨</sup>。

言うまでもなく、このような「つぎはぎ輸送」状態は、鉄道路線網の発達により、まず幹線輸送路から解消される。当然、千葉県域も例外ではなく、一八九四（明治二七）年の総武鉄道線市川・佐倉間開業を皮切りに、日本鉄道海岸線、房総鉄道線、成田鉄道線が相次ぎ開業、千葉県域北部、いわゆる北総地域における幹線鉄道網が一九〇〇年頃までに概ね完成した。関東各府県では東京を中心とする放射状の幹線鉄道路線が一八八〇年代中には整備されており、結果的に千葉県域の鉄道開業は関東一府六県で最後となったため、「関東地方でも東京都（当時は東京府―引用者）」と神奈川県に明治五年、汽

笛が響いたのをトップに、十六年の埼玉、群馬県、十八年栃木、茨城県よりはるかに遅れ、全国では何と三十三番目であった」<sup>⑩</sup>、「一般的にいつて日本の鉄道発達は、どうしても東京と京阪方面とのあいだにおいてめざましく、房総方面をふくめてその整備は、経過からみてもかなりおけているといわざるをえない」<sup>⑪</sup>などというように千葉県域における鉄道建設が他地域より後進であったようにも感じられるが、実際のところ北総地域の鉄道各線の開業は全国各地で鉄道会社の設立・鉄道路線の開業が相次いだ第二次鉄道熱期であり、千葉県域における鉄道開業が他地域と比してとりたてて遅いというわけでもない。

北総地域における鉄道の開業は、当然ながら近世以来の利根川水系の水運に影響する。柳田國男が著述で述べるように、鉄道開業以前は利根川水系の水運によって輸送されていた貨物や、水運と街道とを効果的に組合せて移動していた旅客は、利根川水系水運から総武鉄道線・成田鉄道線へ、またはそれよりやや遅れて普及発達した自動車へシフトし、昭和初期の時点で利根川水系水運の衰退は決定的になっていた。このような「鉄道と河川水運の対立」という構図、或いは「鉄道開業により衰退する河川水運」像は、近年の自治体史や博物館展示などにも広く見られるし、当然誤りでもない。

しかし、利根川水系の水運と北総地域の鉄道との関係について、「対立」輸送シェアの奪取」という構図のみで捉えるのは一面的であろう。少なくとも、北総地域における鉄道開業（一九〇〇年前後）から、利根運河閉止（一九四一年）による東京・北総地域間の長距離河川水運の実質的消滅までの約四〇年間における河川水運の実態が決定的に欠如している。そもそも従来の近代交通史研究において、鉄道との競合により淘汰されてしまった（と看做された）河川水運はあまり重視されてこなかった。

一九八〇年代半ば、日本の近現代交通史を広範に扱う文献が相次ぎ刊行された。この時期に交通史の文献の刊行が相次いだのは、国鉄分割民営化と無

縁ではなからう。例えば、廣岡治哉編『近代日本交通史』（法政大学出版局、一九八七）の「まえがき」は次の一節で始まる。「百十数年の歴史を持つ日本の国有鉄道が、六つの旅客鉄道と貨物鉄道に分割されて、民営企業として生まれ変わろうとしている。戦時、戦後の一時期、鉄道以外の有力な交通機関を持たず、経済復興のための輸送を専ら国鉄に依存せねばならなかった時期と対照して考えると、今日の鉄道の危機も「分割民営」も、まさに歴史的な大変化といわねばならない」（v頁）。また、山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新 歴史的考察』（東京大学出版会、一九八六）の「結章」は次の一節で締め括る。「道路と鉄道の合理的な輸送体系の編成は、第二次世界大戦後においても、モーターゼーションの急進展と鉄道輸送の凋落という逆の不均衡発展によって、極めて困難な状況下に置かれている。総額37・3兆円にのぼる国鉄の累積債務と余剰人員は、日本の交通政策の直面する最大の難問といえよう」（二四九頁）。確かに、採算性を度外視した路線網の無秩序的拡大は国鉄の破綻を招いた。全国規模の鉄道ネットワーク事業体である国鉄の破綻と地域単位に分断された民間企業への移行が日本近現代交通史の区切りであるならば、近現代交通史の起点は新橋・横浜間の鉄道開業（或いは明治初年の新政府による鉄道建設の決定）ということになる。そして鉄道の発達と併せ、明治期における海運の発展（沿岸海運の発達や外国航路への進出）、関東大震災を契機とする自動車交通の拡大、高度成長期のモーターゼーションや新幹線・高速道路の開業など交通史上の重要なトピックの中にあつて、河川交通（殊に鉄道開業後の河川交通）は、やや極言すると捨象されたり埋没してしまつたりする。山本編『交通・運輸の発達と技術革新 歴史的考察』は比較的河川水運に関しても言及しているものの、本文全二四九頁中、河川水運に関する記述は二三頁（明治初期から第二次大戦期を扱う第2章から第6章までに限定しても一七〇頁中二二頁）に過ぎず、廣岡編『近代日本交通史』では河川水運に関する記述はごく僅かである。なお、『近代日本交通史』

には、河川交通について「河川・湖沼の水運も維新以後発展し、（明治―引用者）一〇年代には利根川、江戸川、淀川、霞ヶ浦、北浦、琵琶湖などで、汽船の就航も始まった。また江戸川・利根川間、富士川下流、北九州の炭田地帯などでは、一〇年代から二〇年代にかけて運河の掘削も行なわれた。しかし道路輸送と同じく、当初から鉄道の脅威にさらされ、また二〇年代以後は、本格的な影響を受けることになったので、西欧の運河時代のような繁栄は望むべくもなかった。そして大正末期には、自動車輸送の影響も加わって、湖上・河口付近の連絡・集配輸送を除いて、ほとんど消滅することになったのである」（三頁）とまとめられており、利根川水系を含む河川水運が鉄道開業により衰退の一途を辿つたような印象を受けるが、「維新以後」から「大正末期」まで五〇年以上にわたる河川水運の実態を「発展↓鉄道の脅威↓ほとんど消滅」のように単純化してしまふのは無理がある。

北総地域の自治体史における利根川水系水運の取扱はどうであるか。例えば（旧）『市川市史』第三卷（一九七五）<sup>12</sup>では、明治初期の汽船航路の展開について概観し、「小名木川から新川を経て江戸川から各地に向かう両社の汽船航路は、新川・江戸川筋の舟運の根幹となつて沿岸町村の貨客輸送の主役を果たしていた」（二四六頁、但し、後述の通り、利根川水系の汽船水運を「貨客輸送の主役」とするのは誤認であり、汽船の登場後も明治末期まで貨物輸送は主として和船水運であつた）、「昭和初年には陸上運輸機関の発達に伴い次第に衰えをみせたものの、この船便の往来は、鉄道の敷設を左右するほどの力をもつていたのである」（二四七頁）などある。しかし一方で（総武鉄道線や房総鉄道線の開業により―引用者）利根川の水運は急速に衰えていくのである」（二二四頁）ともあり、鉄道開業後の利根川水系水運が「急速に衰え」たのか「昭和初年」まで衰退しなかったのか曖昧にされている。『小見川町史』（一九九一）は利根川水系水運について一頁八行しか触れていない（しかし第七章において詳述する通り、河川改修工事により汽船水運の利便

性が低下したという記述は重要である)。もともと同書は近現代の交通に関する記述自体が、鉄道や道路と併せて全九頁と手薄であり、道路に関しては資料のみで本文すらない。『松戸市史』下巻(一)(一九六四)は明治期における利根川水系水運に関する記述が比較的詳細であり、汽船のみならず和船による貨物輸送に触れているのは特徴的である。しかも鉄道開業後の汽船水運について、鉄道に比して劣勢ながらも旅客が増加したことを指摘し、「原因は明らかではないが、[略]当時社参詣や名勝遊覧のための団体旅行が流行したことも一因と見られる」としている(七八一頁)。このように明治期における鉄道と汽船水運との併存を明記していることは特筆に値する。しかし大正・昭和期を扱う『松戸市史』下巻(二)(一九六八)では、利根川水系水運に関しては僅かに「大正時代に入ると、これまでの国鉄に加え、私鉄も発達し、そのうえ相互の連帯も密になり、いっぽう道路や橋梁などの整備もなされてきて、近代的交通網は急速に充実されてきた。この陰には江戸時代以来明治にかけて、交通運輸の花形だった舟運が徐々に衰退の一途をだどつていた」(二四八頁)のみの記述となり、衰退期の水運の実態に関して明治期の記述のような具体性が欠けてしまっている。このように、北総地域の各自治体史における、鉄道開業後の利根川水系水運に関する記述は多様であるが<sup>(14)</sup>、比較的詳細な『松戸市史』なども含め、利根川水系水運が鉄道と併存した四〇・五〇年間の、具体像に関する情報が極めて不十分なのである。一八九〇年代から一九三〇年代にかけて、総武鉄道線(現・JR総武本線)・成田鉄道線(現・JR成田線)と利根川水系水運はそれぞれどのような貨物をどれほど輸送したのか、どのような目的の旅客をどこからどこまで輸送したのか、そして当時の船舶はどのようなものであったのか。江東区中川船番所資料館・物流博物館・吉岡まちかど博物館の三館による合同企画展に際して刊行された図録、川蒸気合同展実行委員会編『川の上の近代』(二〇〇七)は、利根川水系の汽船水運に関する限り、これらの情報を集積・分析した成果を集

成した、最初の文献であろう。

鉄道開業後の利根川水系水運の具体像が、従来あまり研究・叙述の対象とされてこなかったことに加え、北総地域の近代交通史に関するいま一つの問題点として、鉄道・河川水運相互間の影響に関する言及が不足していることが挙げられる。もともと近代交通史に関する文献では、自治体史を含め、交通機関・輸送手段ごとに分断された縦割りの記述が主流であった。例えばさきに挙げた山本編『交通・運輸の発達と技術革新 歴史的考察』の構成は、まず年代を一〇から二〇年程度に分断して各章とし、それを更に政策・鉄道・道路・海運と河川舟運の各節に分断する。このような構成は読者にとって理解しやすい反面、複数の交通機関相互の関係を軽視してしまいかねない。この点に関しては、既に青木栄一氏による以下のような指摘がある。

私たちの周囲には多種多様の交通機関があり、それぞれの交通機関の特性にしたがって、具体的な地域のなかで利用されている。各交通機関は相互に競争し、あるいは補完しあって利用のシェアを確立している。それぞれの交通機関のシェアや結合の形態は、時代によって大きく異なっていることはいうまでもない。

このようななかで、鉄道史研究が鉄道だけの歴史にとどまらず、鉄道と他の交通機関との関連をふまえた考察、あるいは総合交通体系のなかでの鉄道の考察とすることが必要であろう。とくに近年、鉄道のもつシェアがさまざまな分野で著しく低下している状況の下では、このような考え方はますます重要となるであろう。また、他の交通機関の歴史、たとえば、道路史、自動車史、バス史、海運史、港湾史、航空史などの研究者との情報交流にも努力しなくてはならない。<sup>(13)</sup>

これまでも、老川慶喜『明治期地方鉄道史研究』(日本経済評論社、一九

八三)など、鉄道とその他の交通機関との関連性に関する研究はある程度蓄積されている。しかし、三木理史氏も『近・現代交通史調査ハンドブック』(古今書院、二〇〇四)において「それまでの地域交通史研究は陸運と水運の間での壁が厚く、空間的広がりをもつ地域が舞台でありながら、その相互間関係はあまり問題にされなかった」(六頁)などと指摘するように、地域における交通史を面的な交通網として把握するようになったのは、比較的近年(概ね一九八〇年代ないし九〇年代以降)ではなからうか。

青木氏はまた鉄道史研究における課題について、他の交通機関の研究に加え、歴史学という専門分野にとらわれない、より学際的な視点の必要性、特に人文系・社会系研究と自然系・技術系研究との交流の必要性を繰り返し強調する。「鉄道史研究にあっても、社会・経済史サイドからの接近と技術史サイドからの接近が併立しているが、この両者の研究の流れは、従来は相互の関係なく進められることが多かった。これは、日本の学界において、社会・人文系学科と技術系学科との間の情報交流が十分に行なわれていないひとつの表れでもある」<sup>(15)</sup>、「いま学界、とくに経済史とか地理学、歴史学など文科系学問の世界の研究者に一般的に欠けているのは鉄道にかかわる技術史の教養です。日本の教育制度の欠陥でもあると思うのですが、高校レベルの学習で、文科系と理工系が分離してしまい、両者相互にまたがる教養をもつことがむずかしくなっています」<sup>(16)</sup>などといった青木氏の指摘は示唆的であり、河川交通を含む近代交通史研究には不可欠な視点であろう。北総地域において、いかにして近代交通が展開していったのか考察するに当たっては、「明治期の河川水運」「総武鉄道」「成田鉄道」などのワンテーマを並立させるのではなく、それらを横断し、立体的に俯瞰する視角が必要である。

交通(近代交通)は三つの層により構成されていると考えられる——「vehicle / transportation / traffic」である。最下層は「のりもの」(vehicle)で、即ち自動車や列車(運搬具)である。その上層が「二点間の輸送機関・移動経

路」(transportation)であり、具体的には国道一号线や新幹線、鉄道連絡航路などである。最上層は「ヒトやモノの往来・輸送」(traffic)である。従来、自治体史で扱う交通史は、「都道府県境ないし市町村境の内側の歴史について叙述する」という制約はあるものの、transportationに関する叙述が主であった。本論では、trafficに主眼を置きつつ、三層を貫通する研究を試みた。

以上のような交通史に関する問題点に加え、明治期から昭和初期にかけての交通における「在来」と「近代」に着目した。明治初期、政府は軍事工業や電信・鉄道、鉱山、繊維工業など、近代技術を導入した官営事業に着手した。その象徴が官営富岡製糸工場である。しかし、これらの事業の多くが所期の目的を達しないまま、一八八〇(明治一三)年、軍事工業と鉄道など一部を除き政商に払い下げられ、鉄道も日本鉄道以降、国有化までは民営中心に発展していくこととなる。松方デフレの終息とともに企業勃興期を迎えると、近代的な技術を導入し大規模な資金と労働力を有する大企業が主導して資本主義経済が概ね確立し、一九世紀後期より二〇世紀初頭にかけて産業革命が遂げられた。産業革命を通して顕著に発展した産業分野としては紡績や鉄道が代表的であり、日清戦後は製鉄・造船など重工業、更に第三次産業においても海運業や総合商社などの近代産業が成長した。しかし、これらの近代産業の発展と同時並行的に、近世以来の小規模経営による在来産業がまた展開していたことにも注目すべきである。このいわゆる在来産業論に関しては、疑問を呈する議論もあるものの<sup>(17)</sup>、近代産業の拡大が即座に在来産業の衰退を導いたわけではないことに疑念の余地はない。中村隆英氏は『明治大正期の経済』において、在来産業の定義を「原則として、広義には農林水産業を含み、狭義には農林水産業を除いた、近世以来の伝統的な商品の生産流通ないしサービスの提供にたずさわる産業であって、主として家族労働、ときには少数の雇用労働に依存する小経営によってなりたっている産業」(一

七七頁)としており、その業種・職種は同書(第八章「在来産業の規模と構成」、一八六―二二一頁)によると非常に広範である。具体的には、製糸・綿織物業などの繊維産業、醸造業、木工業や竹工業、製陶業、農水産品加工業などが含まれる。

マルクス経済学においては前期的ないし過渡的存在と看做され、資本主義経済の確立により衰滅すると考えられていた小規模経営の在来産業に関しては、一九八〇年代頃まで研究の蓄積が不十分であり<sup>(18)</sup>、「研究史のうえで、比較的空白の部分となってきたのであった」<sup>(19)</sup>。その後、中村氏をはじめ在来産業に関する研究成果の刊行が相次いだ。しかしながら、在来産業の業種・職種の広範さに反し、事例研究の大部分は織物業を中心とする繊維産業であり(中村『明治大正期の経済』における事例研究も、第九章「在来綿織物業の発展と衰退」、第十章「明治前期繊維生産量の一推計」である)、繊維産業以外の事例研究は今なお少数にとどまる。確かに明治期に発展した在来産業でも繊維産業は「最も主要なもの」<sup>(20)</sup>ではある。そうした中、繊維産業以外の在来産業の事例研究としては、谷本雅之「銚子醤油醸造業の経営動向」林玲子編『醤油醸造業史の研究』(吉川弘文館、一九九〇)などが挙げられる。谷本氏は、醤油醸造業を他の在来産業と比較した場合の特殊性(必要資本が大規模、新規参入が困難)を指摘している。

しかし、製造業以外の「在来と近代」を論じた研究は、これまであまり存在しなかった(せいぜい、近代経済史・経営史に関する文献において、繊維産業や醸造業などと共に触れられる程度である)。特に交通における「在来と近代」に着目した研究は、これまでほぼ皆無だったのではなからうか。本論では、在来交通である木造和船による利根川水運と、近代交通である鉄道との関係が、具体的にいかなるものであったのか、交通産業における「在来と近代の併存」という視角での考察を試みる。

交通における「在来と近代」は、単に交通機関の差(「木造和船と鉄道」な

ど)にとどまらない。特に貨物輸送の場合、輸送品目が在来産業に係る製品・原料なのか、それとも近代産業に係るものなのか、ということも重要である。旅客についても、通勤・通学や観光は近代産業に係る輸送である(交通近代化以前の「旅」が、不自由ながらも寺社参詣を大義名分に「道筋」を楽しむものであったのに対し、従来とは異なるルートを経由し所要時間を大幅に短縮した鉄道旅行は「単純」化された<sup>(21)</sup>)。本論においては、単に輸送量(〇〇トン・〇〇人)や発着地(〇〇駅・〇〇河岸)のみならず、鉄道や水運が輸送したヒトやモノの性格に着目したい。

### 三 本論の構成と史料

本論は七章構成とした。

第一章から第四章までは、成田鉄道を軸に北総地域の鉄道建設計画の経緯を追った上で、明治三〇年代における成田鉄道の品目別の貨物輸送量を調査し、成田鉄道発起人らにより鉄道出願時に立案された営業計画の妥当性を検証すると共に、補足的に成田鉄道における旅客輸送についても検証する。また、明治末から昭和初期にかけ、貨物輸送のシェアが鉄道にシフトし衰退期にあった利根川和船水運の具体像を明らかにし、利根川水運による貨物輸送の衰退には鉄道開業以外に多様な要因が複雑に係っていたことを指摘する。

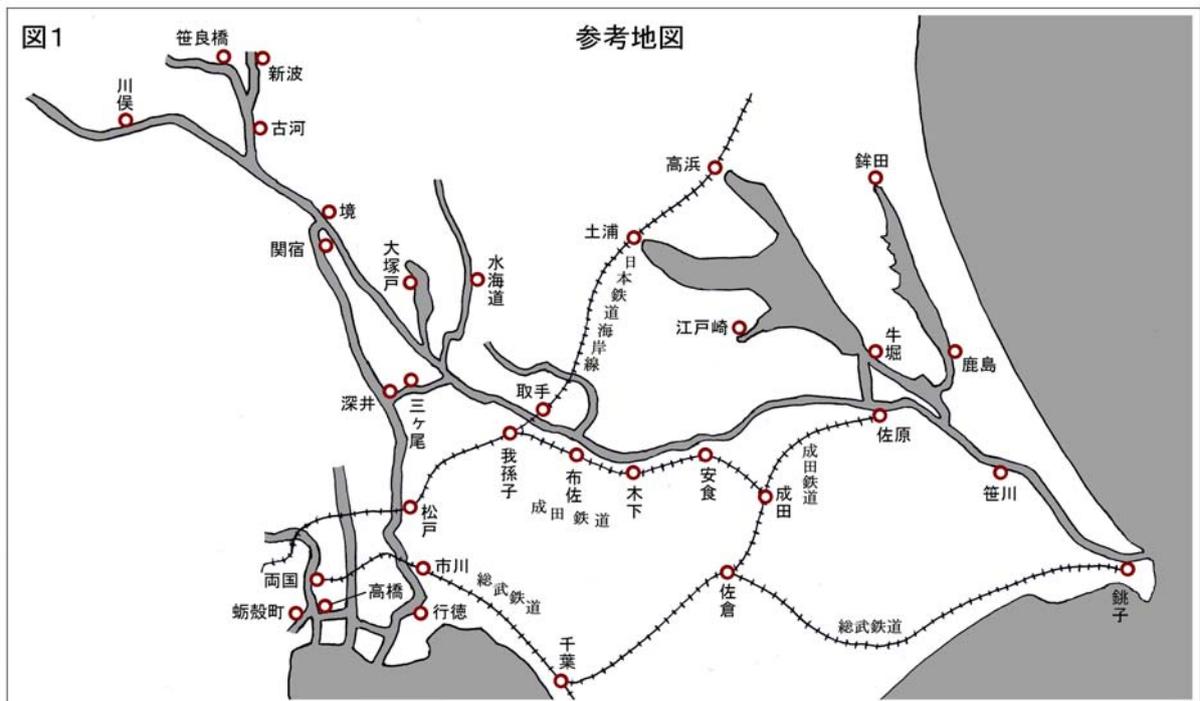
第五章から第七章までは、利根川水系における汽船航路網の発達の経緯を追い、総武鉄道線・成田鉄道線開業が汽船水運に及ぼした影響について調査すると共に、輸送量・ダイヤ・運賃などについて鉄道と汽船水運とを比較する。米穀をはじめとする重量貨物が主として高瀬船などの木造和船により輸送されていたのに対し、汽船は主として旅客輸送並びに鮮魚や家禽類など軽量貨物輸送の一部を担った。鉄道開業から一九一〇年代頃にかけて、利根川水系汽船水運と鉄道との併存の実態、ないし鉄道未開業の地域における汽船水

運の実態について解明を試みる。

第一章から第三章までは、二〇〇八（平成二〇）年度修士論文並びに「明治三〇年代北総く東京間の貨物輸送」『日本経済思想史研究』第11号（二〇一一）を土台に加筆修正したものであり、第四章は「近代北総における貨物輸送」地方史研究協議会編『北総地域の水辺と台地』（雄山閣、二〇一一）を加筆修正したものである。第五章から第七章までは、千葉歴史学会近現代史部会二〇一六年度六月例会（二〇一六年六月一八日、於千葉市立郷土博物館）、並びに日本経済思想史学会二〇一七年度第一回例会（二〇一七年七月八日、於慶應義塾大学三田キャンパス）における口頭報告の内容を土台としている。さて、北総地域における近代交通の展開を論じるにあたっては、「北総地域」と「近代交通」の定義を明確化しておく必要がある。

まず「北総地域」について。「北総」という地名の示す範囲に明確な定義は存在せず、『角川日本地名大辞典・千葉県』（角川書店、一九八四）、『日本歴史地名大系・千葉県の地名』（平凡社、一九九六）にも該当する項目は存在しない。上総を「南総」、下総を「北総」と呼称するならば、北総の大部分は現在の千葉県域であるものの、茨城県南西部まで含まれる。しかし本論は主として千葉県北部（ないし東京・千葉県北部間の交通）を研究対象としているため、「霞ヶ浦を含む利根川流域の南側、下総台地の北部に位置し、印旛沼および手賀沼が広がる地域」<sup>(22)</sup>を一応の目安にしたい（北総地域並びにその周辺の鉄道及び主要河岸については、図1・図2を参照されたい）。

次に「近代交通」について。近代交通の定義も多様であるが、仮に近代以降日本に出現した交通手段・輸送機関を近代交通と呼称するならば、鉄道や自動車のみならず人力車、乗合馬車、馬車軌道、人車軌道、合の子船、自転車などまでその範囲が拡大し、更に近年も様々な輸送器具・輸送機器が開発されている。『国史大辞典』第四卷（一九八四）の「近代」の項では、交通・通信について、「明治初年の交通と通信は、陸上では宿駅制度下の人馬継立と飛

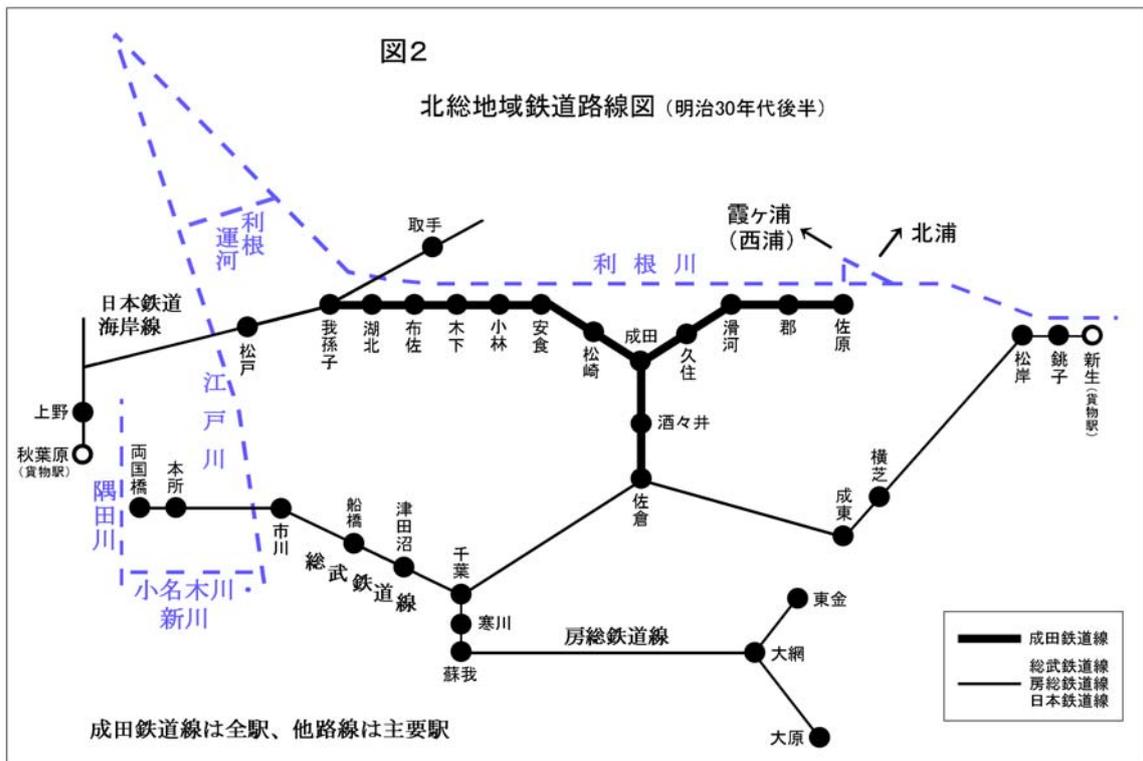


脚便、海上では日本型帆船による沿岸海運に依存していた。しかしその後、鉄道・汽船など各種の交通手段や郵便制度・電信・電話などの導入が相つき、旧制度の改廃と近代的交通・通信制度の整備がはやい足どりで進んだ（六四八頁）などあり、併せて幕末期以降に出現した交通機関として馬車や人力車も挙げているが、「近代交通」に関する明確な定義はなされていない。中村『明治大正期の経済』では、運輸業を以下のように分類している（二〇九頁）。

- ・ 近代産業：鉄道業、軌道業、乗用の自動車・馬車業
- ・ 近代産業または新在来産業：運輸取扱業
- ・ 近代産業または旧在来産業または新在来産業：船舶運輸業・其他の運輸に関する業
- ・ 旧在来産業または新在来産業：其他の車馬運輸業
- ・ 旧在来産業：人力車業

この分類方法からわかる通り、近代交通と在来の交通との境界は曖昧であり、例えば近代に登場した人力車は近代交通と看做されていない。そこで本論では、人力・畜力・風力のみ依存する交通機関は除外し、「外燃・内燃・電気などの動力を使用し、高速輸送または大量輸送を実現したもの」を近代交通の一応の基準としたい（但し、成田鉄道・総武鉄道や明治・大正期における利根川水系汽船水運の大部分は外燃、汽船の一部は内燃<sup>(23)</sup>）。

各鉄道や汽船航路の貨客輸送実績は、主として『千葉県統計書』や各社の営業報告書による。成田鉄道の営業報告書は成田山霊光館所蔵、内国通運の営業報告書は印西市保管吉岡家文書、銚子汽船の営業報告書は印西市保管吉岡家文書（『第一回第一期第二期實際報告』一八八二）は物流博物館所蔵である。これら営業報告書の一部には株主名簿も付属している。また、明治後期の『千葉県統計書』からは、各鉄道駅における利用者数や貨物の品目別発着量のみならず、汽船航路寄航場の利用者数も記録されており、北総地域における近代交通史研究の上で非常に有用である。利根川水系汽船航路の各



寄航場に関するデータは、同じく利根川水系流域である埼玉県や茨城県の統計書からは得られない貴重な情報であり、明治大正期の千葉県の交通政策における利根川水系水運の重要性が窺われる（但し、誤植と見られる不自然な数値も少なくない）。

成田鉄道の出願書類は鉄道博物館所蔵『鉄道院文書』、明治二〇年代前期における、北総鉄道など頓挫した鉄道計画の出願書類は国立公文書館所蔵『公文類聚』に含まれる。これらの公文書からは、鉄道出願時に発起人らが立案した計画の詳細を得られた。これら鉄道会社の出願書類の一部は沿線の自治体史にも採録されているが、可能な限り史料原本（マイクロフィルム）を確認するよう努めた。

また、新聞各紙の記事も非常に有用な情報源であった。新聞記事により、各県統計書や営業報告書などから得られる数値的情報を補足・補強することが可能であった。『東京朝日新聞』『読売新聞』『東海新報』（地方紙）などに加え、『鉄道時報』復刻版各巻（八朔社、一九九七・一九九八）からは明治期の鉄道に関して詳細な情報を得られた（本論における『鉄道時報』からの引用は主としてこの復刻版によるが、一部は国立国会図書館所蔵のマイクロフィルムによる）。

史料引用に際し、異体字はJIS第1・第2水準に含まれるものは極力原本の文字を尊重し、含まれないものは第1・第2水準の文字（字体の近似するもの）に改めた。また、引用史料中には現在差別的とされる用語が含まれるものもあるが、そのまま引用した。

年代の表記は、「一九〇一（明治三四）年」の例により、西暦を主とする形で西暦・年号の併記を原則としたが、明治五年以前（改暦以前）は年号を主としている。また、『千葉県統計書』明治三七年度版」などのように文献・史料名の巻号に年号が含まれる場合、西暦の併記を略した。

(1) 『朝日新聞』『読売新聞』『毎日新聞』ほか各紙二〇一七年二月一日付。

(2) 柳田國男『明治大正史 世相篇』（平凡社、一九八五）、一六一頁。なお、一九三一年朝日新聞社刊では、「鉄道が」「車の道が」、「高瀬の舟を」は「早瀬の舟を」となっている。

(3) 黒崎千晴「明治前期水運の諸問題」運輸経済研究センター・近代日本輸送史研究会編『近代日本輸送史』（成山堂書店、一九七九）、一六二・一六三頁。なお、遠賀川水運は航路の単位距離当たり輸送量が全河川中最大であるが、遠賀川水運の主要輸送品目は石炭であり、近世以来の連続性を有する利根川・木曾川・淀川などは事情を異にする。

(4) 江東区教育委員会生涯学習部生涯学習課編『江東区中川船番所資料館常設展示図録』（二〇〇三）、二三頁。

(5) 池田真由美「明治三〇四年葛飾県鬼越村見張所記録の分析と紹介」『国立歴史民俗博物館研究報告』第155集（二〇一〇）。

(6) 市川歴史博物館所蔵松澤家文書。

(7) 前掲池田「明治三〇四年葛飾県鬼越村見張所記録の分析と紹介」。

(8) 市立市川歴史博物館編他編『木下街道展』（一九九九）、一〇頁。

(9) 山本弘文『維新期の街道と輸送』（法政大学出版局、一九七二）、二八六頁。

(10) 白土貞夫『ちばの鉄道一世紀』（斎書房、一九九六）、七・八頁。

(11) 小笠原長和・川村優『千葉県の歴史』（山川出版社、一九七二）、二九二・二九三頁。

(12) 執筆時点で市川市では市史編さん事業が進行しており、既に『市川市史』通巻6自然編（二〇一六）が刊行され、今後も各巻の刊行が予定されているため、ここでは一九七〇年代刊行の『市川市史』を「旧」『市川市

史』とした。

- (13) 『流山市史』は利根運河を重視しているため、利根川水系河川水運に関する情報は極めて豊富である。
- (14) 野田正徳・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『日本の鉄道 成立と展開』（日本経済評論社、一九八六）、三三二―三三三頁。
- (15) 前掲野田他編『日本の鉄道 成立と展開』、三三〇頁。
- (16) 原口隆行『鉄道のススメ』（JTB、二〇〇三）、三五頁。
- (17) 武田晴人「産業構造と金融構造」『日本史講座』第8巻（東京大学出版会、二〇〇五）など。
- (18) 中村隆英『明治大正期の経済』（東京大学出版会、一九八五）、一七八頁、一八六頁。
- (19) 同右、一七九頁。
- (20) 岡光夫・山崎隆三・丹羽邦男編著『日本経済史』（ミネルヴァ書房、一九九二）、二四五頁。
- (21) 老川慶喜『日本鉄道史 幕末・明治篇』（中央公論社、二〇一四）、一五一頁。
- (22) 「地方史研究協議会」常任委員会・第六一回（成田）大会実行委員会「北総地域の水辺と台地―生活空間の歴史の変容―」『地方史研究』346（二〇一〇）。
- (23) 川蒸気合同展実行委員会編『川の上の近代』（二〇〇七）、付表「利根川蒸気船活躍時期一覧表」など。動力が内燃であることが確認できるのは、内国通運の第二一・第二二・第二三・第三七通運丸。

## 第一章 成田・佐原への鉄道建設計画の背景と経緯

### 一・一 成田鉄道に関する疑問

千葉県北部、佐倉から成田を経て銚子(松岸)・我孫子に至るJR成田線は、現在、沿線住民の通勤通学手段として、また成田空港のアクセス手段として機能している。その前身となる私鉄の成田鉄道が開通した一八九七(明治三〇)年の前後は、全国各地で鉄道路線の開業が相次いだ、いわゆる第二次鉄道熱期にあたる。同じく千葉県北部では、総武鉄道線(現・JR総武本線)、房総鉄道線(現・JR外房線)、日本鉄道海岸線(現・JR常磐線)も、ほぼ同時期に開通している。鉄道国有法施行により、一九〇六(明治三九)年から翌年にかけて全国の主要な私鉄が国有化された後も私鉄として存続し、一九二〇(大正九)年、中越鉄道と共に国有化された。

成田鉄道設立の中心人物であった小倉良則(下埴生郡久住村、現・成田市)らは、当初、東京から直接成田・佐原に至る鉄道の建設を計画していた。しかし、東京・成田・佐原間の免許は下付されず、断念せざるを得なかった。結局、成田・佐原に通じる鉄道が開通するまでには、出願から約一〇年の時間を要する。その間、小倉らは根気強く鉄道建設の出願を繰り返し返していた。成田山新勝寺の門前町である成田に鉄道を通すことに対しては、当然、成田山自体が強く関与する。成田山は成田鉄道の主要株主となり、故に成田鉄道は成田山参詣客輸送を第一目的として建設されたと思われるがちな点がある。確かにそれ自体は誤りではなく、参詣客輸送は成田鉄道にとって重要な収入源であり、また鉄道建設を出願する際も、所轄官庁に対して東京から成田山へのアクセスの重要性を主張している。そのため、成田鉄道建設の目的を参詣客輸送以外に挙げていない文献も少なくない。例えば、『千葉鉄道管理局編』千

葉鉄道管理局史』には次のようにある(八九・九〇頁)。なお、引用文中の「下総鉄道」は成田鉄道の改称前(出願時)の社名である。

近世の交通で特に陸路は、千葉と成田を中心として発達してきている。

千葉は商取引の町として、成田は門前町として繁昌した。成田不動は元禄時代に深川へ出開帳してから、江戸市民の人気を得て、多くの信仰者を集めていた。〔略〕

世の鉄道企業家たちが、この成田山の繁栄を見逃すはずはなく、下総鉄道、総武鉄道、不動鉄道、北総鉄道、関東鉄道が、成田を中心とした鉄道の敷設を競願してきたのであった。

同書の記述について若干補足しておくならば、これら明治期に計画された鉄道路線の多くが主眼としていたのは、千葉県内各地と東京とを鉄道で接続させることであり、必ずしも成田だけが「中心」となっているわけではない。しかし、成田山参詣客輸送がこれらの計画において極めて重要視されていたことは確実であろう。既に明治一〇年代には、東京と成田を結ぶ乗合馬車路線が開業し、東京方面からの成田山参詣に要する時間は大幅に短縮されていたし(一)、第五章において詳述する通り、利根川水系では明治一〇年代を通して汽船水運事業への新規参入が相次いだ、汽船は成田山参詣にも利用された。集客の見込める東京・成田間は、鉄道建設のルートとして魅力的であった。

しかし、成田鉄道(下総鉄道)建設の主目的を成田山参詣客輸送に限定してしまうことには疑問が残る。その主な理由は次の二点である。

第一に、貨物輸送に注力せず、営業収入を専ら旅客輸送のみに依存して鉄道を経営していくことが、当時としては困難だったのではないかということ

である。陸上における貨物輸送手段の主役が自動車に取って代わられる第二次大戦後の高度成長期まで、地下鉄や路面電車など大都市内部及びその近郊の短距離鉄軌道を除き、国鉄・私鉄の大部分の路線で貨物輸送が行われ、大半の駅で旅客と共に貨物も取扱った（故に現在も「一般駅」は旅客・貨物共に取扱う駅を指す）。現在の鉄道貨物輸送は、主としてJR（国鉄）の幹線と、臨海鉄道など一部の私鉄によって担われ、輸送需要の大部分は工業製品・原料や農産物などの大口の貨物である。しかし高度成長期までは、個人・商店の小口荷貨物や郵便物の取扱も多く、鉄道路線は大都市間（或いは事業所間）のみならず地方に至るまで物流・通信の動脈だったのである。成田山に全国各地から参詣客が訪れ、その多くが成田鉄道を利用したことは確実であるが、それに加えて一定の貨物輸送の需要が見込めないことには、明治時代においては鉄道経営を安定させるのは容易ではないであろう。

第二に、神社仏閣への参詣客の輸送量は、時期によって変動するということである。祭礼など宗教行事の際は、普段より参詣客が急増する。特に長距離旅行が現在ほど容易ではなかった明治時代、参詣客数は行事日に偏重することとなる。実際、柴又帝釈天（経栄山題経寺、東京都葛飾区）への参詣客輸送にほぼ特化していた帝釈人車鉄道（京成電鉄金町線の前身）<sup>②</sup>の利用者は年間延べ六万〜八万人であったが、その大部分は年六回（ないし七回）の庚申の日後の利用（毎回約一万人）であり、それ以外の利用者は僅少であった。同鉄道は帝釈天の「庚申まいり」当日には殺到する利用者を捌くために臨時職員を雇用せざるを得ず、逆に利用者皆無の日には職員が線路の草むしりをしていったという<sup>③</sup>。この事例は極端だとしても、鉄道が参詣客輸送を主目的とする場合、普段の利用者が少なくても、祭礼などの行事による利用者急増に対応するための過剰な設備投資や人員確保、税負担などの必要があり、極めて非効率的な鉄道事業となってしまう。それでも帝釈人車鉄道は小規模な人車軌道であったため経営が可能であったが、官設鉄道や主要私鉄に

合わせた高規格な鉄道では、このような経営を成り立たせるのは非常に困難である。

主として以上二点の理由から、成田鉄道が鉄道事業を安定させるためには、成田山参詣客輸送以外の安定的な旅客・貨物輸送の需要が確保されている必要がある。同鉄道の目的として貨物輸送を挙げている文献も存在するが<sup>④</sup>、鉄道開通後の貨物輸送の実態について分析したものは少ない。

佐原を中心とする千葉県香取郡は、県内有数の米作地帯であり、米穀は主として利根川水運により江戸・東京へと輸送されていた。また、佐原をはじめ北総地域は醸造業も活発である。一方で東京から佐原・成田へ日用品や繊維製品などが輸送されていた。小倉正則をはじめ成田鉄道発起人らは、鉄道経営を参詣客輸送のみに依存するのではなく、このような東京・県内各地間の物流にも着目し、東京・成田・佐原間の鉄道事業の安定性・収益性・社会貢献性を確信するに至ったのであろう。勿論、そのことは成田山参詣客輸送の重要性を否定するものではない。事実、成田山には鉄道開業以前にも年間約二〇万人もの参詣客が訪れていた<sup>⑤</sup>。成田山は成田鉄道にとって重要な集客源であったし、同時に成田山も鉄道の恩恵を多分に受けている。成田の門前町も同様で、鉄道開業によって参詣客が増加すれば、門前の旅館や商店にも集客効果を期待できるであろう。遠方からの成田山参詣客が成田鉄道の重要な収入源になっていたことは、後述するように同鉄道の営業収入に占める旅客運賃収入の割合が県内の他の鉄道と比して有意に高いこと、また、参詣客の利用を見込んで喫茶室を設備した客車を導入したことなどからも推測できる。

千葉県域の近代交通史に関しては、一九五〇年代より現在まで、約半世紀にわたり白土貞夫氏が研究を続け、その成果を発表してきた。成田鉄道を扱った本格的な研究成果としては、まず、白土「成田鉄道の建設とその背景」『成田市史研究』2（一九七三年）が挙げられる。これは、成田鉄道が成田

山貫主三池照鳳の主導により参詣客輸送を主目的に建設された、という従来の説を再検討し、建設の推進力となったのは地元（成田近辺）以外の外部資本であり、また参詣客輸送のみならず貨物輸送をも目的としていたことを主張した。同じく白土「成田鉄道（初代）経営者と株主の系譜」『成田市史研究』31（二〇〇七年）では、成田鉄道への出資者を会社設立時から国有化に至るまで分析し、同鉄道が東京在住の資産家による投資を必要としていたこと、次第に日本鉄道関係者の影響力が増大したことなどを説く。一方、矢嶋毅之氏は、「成田鉄道と成田山信仰」『史学研究集録』20（一九九五）において、成田山境内の奉納碑の調査などを通して成田鉄道の資本調達と成田山信仰との関連性を考察し、「東京府在住の株主中に、成田山を信仰する信者を確認することで、彼らの投資の動機は、単なる自己の利益拡大を図ったものではなく、現世利益を願う信仰心によるものではないか」と結論づけている。これらの先行研究より、成田鉄道は、東京をはじめとする他地域（大都市）在住の資産家による出資に依存していたことが窺われる。それは、沿線（香取郡・印旛郡など）在住者が決して鉄道に無関心であったり、利益が上がらないと判断して成田鉄道を軽視したわけではなく、大規模資産家が少ない地元だけでは十分な出資が賄えなかつたためである。そのため、株主名簿には小口の出資者として千葉県在住者を多数確認できる。

もつとも、鉄道会社の資本調達が沿線地域内のみで賄われず、東京はじめ他地域の資産家からの出資に大きく依存していたことは、成田鉄道に限ったことではない。同時期に千葉県内に開業した総武鉄道や房総鉄道にも概ね同様のことが当てはまる。更に千葉県域に留まらず、このような資本調達を行っていた鉄道会社は当時全国各地に見られたのであって<sup>6</sup>、成田鉄道だけが殊更特異であったというわけではない。

なお、成田から分岐して我孫子に達する支線は、当初、関東鉄道（現在の関東鉄道とは別会社）により成田・川越間の鉄道路線として計画されたので

あるが、成田鉄道がその収益性に着目し、関東鉄道から継承したものである（我孫子・川越間の建設は物価高騰などの理由により断念した）。この区間についての研究実績としては、老川慶喜「明治中期関東地方における横断線の建設計画―関東鉄道計画線（川越・成田間）について―」『地方史研究』155（一九七八年）が挙げられる。

それでは、沿線ではなく遠方に在住する資産家が成田鉄道に出資したのは何故か。多様な理由が考えられるが、その最大のもは、明治中期の鉄道熱により、多くの資産家が鉄道会社の高配当に期待したためであろう。矢嶋氏が先行研究で指摘されたように、成田山への信仰心から出資したであろう者も少なからず存在したが、この時期、全国各地で相次いで鉄道建設が計画され、それらに多数の資産家が投機目的で出資していたことから、やはり成田鉄道もその例に漏れず、利益の拡大を期待していた投資者が多数であったと考えられる。しかも成田鉄道には、財界の有力者や帝国議会議員も出資していた。

しかし、当時の資産家が単に「鉄道会社だから利益が上がるだろう」と判断したと考えるのは短絡的であり、多額の資金を投じる以上、成田鉄道を信用しようとする判断の根拠について検討する必要がある。同時に、小倉ら成田鉄道の発起人は、より多額の資金を確保するため、また困難を極めた鉄道建設の免許取得を実現させるため、この鉄道事業が採算を見込めるものであり、沿線の産業発展にも寄与し、十分信用に値することをステークホルダーに対して示す必要がある。冒頭で触れた通り、それは単に「成田山へのアクセスが便利になる」ということだけでは具体性に欠ける。

一方、鉄道開業以前、東京・北総地方間の貨物輸送、特に米穀をはじめとする重量貨物輸送を担ったのは、主として和船水運であった。利根川水系では近世以来、多様な船舶が使用され、特に高瀬船は利根川水系を代表する大型船として知られている。利根川水系においては明治初期から汽船水運事業

者の進出が相次ぎ、明治前期を通して競合の後、中小零細事業者は淘汰され、内国通運と銚子汽船の二社による寡占状態となった。これらの事業者による汽船水運は旅客輸送中心で、貨物も輸送していたものの主要品目は軽量貨物であり、汽船の出現が和船水運による貨物輸送に及ぼした影響は限定的だったようである。しかし、高速・大量輸送が可能な鉄道の出現が和船水運に影響を及ぼしたのは確実であり、また成田鉄道も、後述のように和船水運による貨物輸送を意識した営業計画を立案している。当然、河川水運による貨物輸送のシェアは鉄道にシフトしていくのであるが、鉄道と河川水運が並存した一九〇〇年前後から昭和初期にかけての貨物輸送の実態は、これまであまり注目されてこなかったようである。例えば、『千葉県歴史』通史編近現代1（二〇〇二年）では、高瀬船水運は「近世の水運」の項において触れている程度で、近代の内陸水運については汽船水運に関する記述が中心となっている。鉄道に関する記述において「千葉県では、鉄道の敷設によってただちに舟運が駆逐されることはなかった」「舟運と鉄道は、明治の終わりまで旅客と貨物を分けあっていた」「舟運の「略」貨物量も一九二〇年代半ば以降減り続け、江戸時代以来栄えてきた利根川・江戸川沿岸の河岸は急激にさびれていった」（六七六・六七七頁）などのようにあるが、これでは一八九〇年代後半の総武鉄道・成田鉄道開業以降、一九二〇年代半ばまでの約三〇年間の河川水運による貨物輸送の実態は不明瞭である。しかも利根川水系の水運によって輸送された品目は米穀・その他の食料品・薪炭・肥料など多岐にわたり、それら各品目の特質を無視して「貨物」という語で一括してしまうと、この時期の貨物輸送の実態に関して誤解を招きかねない。

本章では、成田鉄道設立の経緯を追い、成田鉄道の発起人らが、特に貨物輸送に関してどのような輸送計画を立案していたのか、主として出願書類などの公文書を利用して調査する。その上で、第二章・第三章において成田鉄道の貨物輸送（並びに補足的に旅客輸送）の実績（輸送量・輸送品目・発着

駅など）を『千葉県統計書』や『鉄道局年報』などから分析し、出願時に発起人らが立案した営業計画と比較する。そしてこれらの作業により、明治三〇年代から大正期にかけての北総・東京間における貨物輸送の実態の解明を試みる。本来、和船水運による貨物輸送量・輸送品目の分析も必要であろうが、鉄道貨物輸送のデータが比較的詳細に残されているのに対して、利根川水系和船水運による貨物輸送に関するデータは極めて限定的な形でしか残されていない（『千葉県統計書』明治二〇年版や利根運河に関連する史資料など）。しかし、これらの限定的なデータを活用すると共に、鉄道貨物輸送の分析により、和船水運による貨物輸送について、ある程度推測することが可能であると判断した。第四章では、自動車輸送の発達など多様な要因により、利根川水系における木造和船による貨物輸送の衰退が顕著化した大正から昭和初期を扱い、衰退の状況を具体的・数値的に分析する。この一連の作業により、明治後期から昭和初期にかけての北総・東京間の貨物輸送について、より立体的・複合的に明らかにしたい。

## 一・二 松方デフレ後の企業勃興と「鉄道熱」

まず、明治中期の日本の鉄道事情について、概要をまとめておきたい。

明治五（一八七二）年、新橋・横浜間に日本最初の鉄道が開業して以来、鉄道建設は政府により段階的に進められてきたが、西南戦争による財政難は、政府主導の鉄道整備を一時的に停滞させた。西南戦争の戦費調達を目的とする国立銀行券（不換紙幣）の大量発行に起因するインフレに対処するため、一八八一（明治一四）年より大蔵卿・松方正義の主導により進められた、不換紙幣整理を目的とする強行的な緊縮財政Ⅱいわゆる松方デフレは、農産物をはじめとする物価の大幅な下落により地方の農家・地主を疲弊させ、自由民権運動を衰退させた。その一方で政府は銀を蓄積し、一八八六（明治一九）

年には銀本位制を導入、銀兌換紙幣を発行した。銀本位制導入により貨幣の信用度が上昇した。また、農村から都市に出て工場労働者となる者が増加し、これにより資本主義的生産が一気に加速、企業勃興期を迎えた。銅や石炭、綿糸などの生産量が飛躍的に増大するとともに、製糸業や醸造業といった在来の産業も発展した。

とりわけ鉄道業は、紡績業と共に諸産業勃興の先駆となった。松方デフレ期に資産家を中心に貯蓄が増加したこと、既存の日本鉄道や阪堺鉄道（現・南海電気鉄道）の業績が好調だったことなどが、鉄道会社への投資を促進させた（加えて、企業勃興期の初期においては、他の適当な投資先が未だ少なかったことも影響している）。これらの鉄道会社は株式会社の形態を採った。明治初期、株式会社も多くは小規模なものであったが、日本鉄道をはじめ鉄道会社が株式会社となることで、株式会社は広く普及することとなった。このように株式会社の普及拡大が鉄道の発展と相互に関連し合うことについて、同時期のドイツとの類似性を中西健一氏が指摘している<sup>(9)</sup>。株式会社制度を採用することにより、鉄道会社はより出資者の獲得が容易になり、同時に投資家にとっても鉄道会社への投資が容易になり、結果的に鉄道会社への過剰な投資を招くこととなった。

もつとも、日本鉄道の業績が好調だったのは、同社が華族の主導により設立され、西南戦争の影響で財政難に直面していた政府の鉄道事業の肩代わりという役割をも担っていたことが背景にあり、故に官有の土地や建物の無償貸与、税の減免、建設資金の利子補給など、数々の優遇措置が講じられた（同時に、軍や警察への協力などが義務付けられていた<sup>(10)</sup>）。また、阪堺鉄道は、大阪・堺という隣接する商業都市を接続するものであったため沿線人口も大規模であり（当時の大阪近郊において都市近郊の旅客輸送手段は人力車を中心で、人口規模に比して輸送力は貧弱であった）、加えてレールや機関車などの資材も、廃止された工部省金石鉄道<sup>(9)</sup>で使用されていたものを買収する

などして初期費用を抑えて利益を確保していたのであった。しかし、そのような事情を考慮せず、単純に「鉄道会社は利益を生む」と判断されたことによる過剰な投資章が、ほとんど収益性を見込めない投機的な鉄道計画の濫立を招く。いわゆる第一期鉄道熱である。一八八五（明治一八）年から一八九二年までの間に約五〇件もの私鉄が出願されたが、それらのうち実現したものは次に挙げる一二件に留まり、大半の私鉄は収益性が見込まれないと判断されて計画が却下され、或いは資金不足により着工に至らず、結局実現をみなかった。

山陽鉄道・九州鉄道（幹線的大鉄道）

両毛鉄道・関西鉄道・水戸鉄道・甲武鉄道・釧路鉄道（地方鉄道）

伊予鉄道・大阪鉄道・讃岐鉄道（近郊市間鉄道）

筑豊興業鉄道・北海道炭礦鉄道（産業鉄道）<sup>(10)</sup>

武総鉄道や総州鉄道など千葉県域最初の鉄道計画も、この時期に出願された（これら以前にも、利根運河開削以前、利根川水系で汽船水運事業に進出した航運会社を中心とした、江戸川と利根川の航路の連絡を主目的とするドコービル式の鉄道を流山付近に敷設する計画が存在した<sup>(11)</sup>）。それらの計画が、後述の通り、千葉県令（のち県知事）船越衛や鉄道局長井上勝（この時期の鉄道局は内閣直属）らにより不採算と見込まれ却下されたのは、必ずしも当時の北総地域の物流において既に水運が重要な役割を果たしていたという事情のみに起因したわけではなく（当然そのことも重視されたであろうが）、全国的に杜撰な鉄道計画が濫立していたことが、当時の官僚らに新規鉄道に対する免許下付を躊躇せしめたとも考えられる。実際、開業した一二の鉄道は、全国の幹線鉄道網を形成する大規模私鉄、石炭業と関連する産業鉄道などが大部分である。まして官設鉄道線とも既存の鉄道線とも接続できない北総地域への鉄道建設に対して、優先順位を下げざるを得ないのは必然であった。

加えて井上勝は小規模な鉄道会社の分立を批判し、官設鉄道を含む少数の大規模経営体による全国規模の鉄道ネットワークの速成を主張したため<sup>(12)</sup>、北総地域への施設鉄道建設にはより厳しい評価を下したのであろう。

しかし、紡績、鉄道をはじめとする泡沫会社の濫立は金融逼迫を招いた。更に凶作による米価の高騰、アメリカのシャーマン条例制定による銀相場の高騰など、複数の要因が絡み合い、国内の購買力低下と輸出不振に陥り、一八九〇（明治二三）年、初の資本主義恐慌が発生した<sup>(13)</sup>。株価が暴落し株式の売買は縮小、株主や金融・証券業界に打撃を与えた。当然、鉄道会社株も影響を受け、私鉄熱は一気に沈静化し、ここに第一次鉄道熱は終息した。

この時期、一時的に鐵道国有論が活発化する。その要因としては、まず、不況により民間（商業会議所や銀行などの企業）が相次いで私鉄買収を政府や帝国議会に対して請願したこと、次に、井上勝が「鐵道政略ニ關スル議」を総理大臣（伊藤博文）に提出して幹線鐵道国有化の必要性を主張したこと<sup>(14)</sup>にある。しかし、前者の意図するところは、鐵道国有化それ自体よりも、鐵道会社株の株価を安定化し、鐵道経営の悪化による投資家の損失を防止することであったとされる<sup>(15)</sup>。一方、井上の「鐵道政略ニ關スル議」は、内務大臣品川弥次郎に鐵道国有化の必要性を再認識させることとなり、一八九一（明治二四）年の第二回帝國議会において、鐵道公債法案と私設鐵道買収法案が提出された。これら二法案は結果的には廢案となったが、鐵道国有化の必要性については一部帝國議會議員の支持するところとなり、二法案をもとに新たに鐵道敷設法案が作成され、翌年の第三帝國議會を通過して公布された。鐵道敷設法では予定線を私鉄として建設することも認められてはいたが（第一四条「予定鐵道線路中未タ敷設ニ著手セサルモノニシテ若私設鐵道会社ヨリ敷設ノ許可ヲ願出ル者アルトキハ帝國議會ノ協賛ヲ經テ之ヲ許可スルコトアルヘシ」）、鐵道の計画や運営に関して政府の立場がより強固に反映されることとなった。そして同法成立以降、鐵道国有化論は再度下火になっ

た。

一八九〇（明治二三）年の恐慌は、翌年以降徐々に回復傾向を見せたが、より本格的な鐵道会社への投資の活発化は、日清戦争直後からであった。当時の清国の歳入の二年半分に相当する二億両（七年賦、加えて三国干涉による遼東半島の還付の代償として三千万両）という多額の賠償金を獲得した政府は、軍備拡張、河川や道路の整備、一八九〇年代後半から順次進められてきた官營製鐵所（後の八幡製鐵所）設立準備、造船業の奨励などを積極的に推進した。また、物価上昇、銀貨下落なども重なり好景気となった（莫大な賠償金の獲得により、財政規模、軍事費の膨脹の一方で税負担率は実質的に低下し、日清戦後ブームとなった<sup>(16)</sup>）。企業熱が再来し、その中心となったのはやはり鐵道業であった。

この第二次鐵道熱期には、一八九〇年恐慌前の第一次鐵道熱をはるかに上回る数の新規鐵道計画が申請されている。それらの大半はやはり投機目的であり杜撰な計画も多数見られたが、それでも免許を下付された鐵道建設計画は一八九三（明治二六）年から一九〇六（明治三九）年までの間に本免許・仮免許合計で二三一件にのぼる<sup>(17)</sup>。加えて、第二次鐵道熱期においては新規計画とともに既存の鐵道への積極的な増資がなされた。五大私鉄をはじめ多くの鐵道会社が、車両増備や主要路線の複線化など設備投資を行なっている。第一次鐵道熱期に主要幹線の開業・延伸が相次ぎ、中小規模の地方鐵道の開業は少数に留まったのに対して、第二次鐵道熱期では新規開業は地方鐵道が中心となり、既に主要路線の整備をひととおり完了していた五大私鉄をはじめとする既存の鐵道会社は、支線の建設や設備の充実に重点をシフトさせたのである<sup>(18)</sup>。

成田鐵道も、まさにこの時期、一八九五（明治二八）年に出願され、免許を下付された。同年は仮免許を含めて二二件が免許を獲得している（その前年は二二件、翌年は四七件<sup>(19)</sup>）。それでも実際に開業したのは、それらのう

ちごく一部（一八九三年から一四年間の本免許・仮免許合計二三一件中四三件<sup>(20)</sup>）に留まり、大部分の建設計画は期限内に着工に至らず免許が失効してしまつたのである。そして、その他の千葉県域の鉄道—総武鉄道線、房総鉄道線、日本鉄道海岸線—も、ほぼ同時期に開業している。

明治三〇年代に入ると、景気の停滞とともに第二次鉄道熱も次第に沈静化していったが、北総地域の幹線・亜幹線鉄道網は、一九〇〇年頃には整備が完了したと見ていいだろう（但し、当初成田鉄道が延伸を予定していた佐原・小見川間を含む成田線佐原・銚子〔松岸〕間の開通は一九三三年）。

### 一・三 武総鉄道・北総鉄道の計画

成田を通過する鉄道計画として最初のもは、一八八七（明治二〇）年に出願された武総鉄道である。武総鉄道は、東京の本所（現・墨田区）から市川・船橋・千葉・佐倉・成田を經由して佐原に至る五二哩（約八四キロ）の路線を建設する計画で、佐原町の伊能権之丞らが千葉県知事船越衛に設立を願した。その僅か二週間後、今度は成東町の安井理民らにより、総州鉄道が出願された。総州鉄道は同じく本所から市川・船橋・千葉・佐倉・八街・芝山・八日市場を經由して銚子に至る路線を建設する計画で、佐倉までは両鉄道ともほぼ同一のルートであつた。先に出願された武総鉄道は、創立願書において、この鉄道の建設により沿線地域の商工業の発展が期待できること、千葉に裁判所・佐倉に分営・国府台に教導団・習志野に練兵場など官公庁・軍事施設が沿線に所在すること、成田山への参詣客の往来が活発であることなどを挙げ、鉄道建設が有意義であることを主張している<sup>(21)</sup>。県知事船越は同年一月二八日、この件につき総理大臣伊藤に上申したが、上申書において船越は、「本県の地形タル四面河海ヲ帯ヒ県下ノ輸物ハ概ネ舟楫ノ便ニ由ルノミナラス、其茨城ニ於ケルモ隔ツルニ利根ノ大川ヲ以テシ最モ舟楫ノ

便ニ富ミ、且自今利根江戸ノ両川間ヲ開鑿スルノ企アリ」<sup>(22)</sup>と利根川・江戸川流域における水運の利便性と利根運河の建設計画を説明し、更に安井らにより総州鉄道が出願されたことも挙げ、水運と鉄道は利害関係が対立するであろうと主張した。これを受け、伊藤は鉄道局長井上勝に意見を求めたが、井上は総州鉄道・武総鉄道共に却下すべきであると判断した。結局、私設鉄道条例第三条（政府ニ於テ第一条ノ願書及目論見書ヲ査閲シ起業ノ大体ニ都合ナキト認ムルトキハ仮免許ヲ下付シ本社ヲ設立セントスル地ノ地方庁ニ令シ發起人ヲシテ線路図面工事方法書工費予算書及会社ノ定款ヲ調製シ之ヲ差出サムヘシ、既設ノ鉄道ニ妨害ヲ生スルノ虞アリ又ハ其地方ノ状況鉄道ノ布設ヲ要セスト認ムルトキハ願書ヲ却下スヘシ）の却下条件に該当するものとして総州鉄道・武総鉄道は却下された。このように、武総鉄道・総州鉄道の計画頓挫の背景には、県知事の鉄道に対する疑念があつた。特に船越は、自ら利根運河開削を推進していたこともあり、利根川水運との競合が想定される鉄道の計画に対しては消極的であり、また鉄道局長井上も水運と並行しない地域での鉄道整備を優先させたこと<sup>(23)</sup>などから、この時点では千葉県域への鉄道建設の申請許可には消極的であつた。

そこで、武総鉄道と総州鉄道は合同し、武総鉄道の伊能権之丞、総州鉄道の安井理民、県会議長池田栄亮、東京の大貫實を發起人とし、新たに総武鉄道を願した。県会議長が發起人に加わつたこともあり、知事石田英吉（船越後任）の支持も獲得した。総武鉄道は予定ルートを本所・市川・船橋・千葉・佐倉・八街に設定し、利根川との水運との競合を避けた。これにより同社は一八八九（明治二二）年に免許を下付され、翌年会社を設立して着工に向けての測量を開始した。

もつとも、総武鉄道を単に武総鉄道と総州鉄道との合同或いは提携と位置づけることに対しては、疑問を投じる議論もある。例えば矢嶋毅之氏は、武総鉄道から総武鉄道に参加した發起人の中には、総武鉄道が本所・八街間の

建設計画となつたことに対して不満足であつた者もあつたとしている<sup>(24)</sup>。

千葉県内に鉄道を建設することを最優先にして武総鉄道・総州鉄道の両社が妥協した結果、免許は獲得できたものの、武総鉄道発起人らにとつては本来鉄道を誘致したい地元の成田・佐原がルートから除外されてしまい、総武鉄道は満足できる結果ではなかつたと考えられるのである。

そこで、総武鉄道出願直後の一八八九年九月、石田精一郎(香取郡佐原町、現・香取市)や小倉良則らが中心となり、総武鉄道線佐倉から成田を経由し佐原に至る二〇哩(約三二キロ)の鉄道、北総鉄道を出願した。更に同年一月、今度はヒゲタのブランドで知られる銚子の有力醤油醸造家・田中玄蕃らが中心となり、総武鉄道八街から二川(山武郡芝山町)・福岡(匝瑳郡福岡町、現・匝瑳市)・旭・飯岡を経由し銚子に至る三三哩(約五三キロ)の両総鉄道が出願された。しかし鉄道局長井上は、結局、いずれも短距離の鉄道であり経営困難と判断して却下した。

石田や小倉らにより提出された北総鉄道出願書には、次のようにある。

#### (史料1)

##### 北総鉄道会社創立請願書

今般私共資本金五拾萬圓ヲ以テ北総鐵道會社ヲ創立シ、千葉縣下下總國佐倉町ヨリ成田ヲ經テ佐原町ニ至ルノ間ニ鐵道ヲ布設シ運輸ノ業ヲ營ミ度キ志願ニ御座候ニ付、左ニ其利害ヲ陳述仕リ候間、寛大ナル御詮議ヲ以テ願意御許可ノ程奉懇願候、

抑我北総ノ地タル最モ帝都ニ接近シナカラ道路ノ迂回ナルト河流ノ屈曲セルトノ為メ運輸交通ノ便ヲ欠キ、却テ數百里外ノ鐵路若クハ海運ノ便アル僻遠ノ地方ニ及ハザルノ感アリ、随テ物産ノ輸出ニ妨害ヲ與ヘ文化ノ輸入ニ一着を後ル、ハ我北総人民一般ノ遺憾トスル所ナリキ、幸ニシテ曩ニ總武鐵道會社設立ノ企テアリ、大ニ此不便不利ヲ除クノ媒介ヲ得

ラル可シト信認セシニ、如何セン同會社ノ線路ハ僅ニ印旛郡八街村ニ至リテ駐止スルノ計畫ナルヲ以テ、縣下一般ノ便利ヲ全クスル能ハザルノミナラズ最モ其便ヲ企望セル成田佐原ノ諸所ヲシテ其便ヲ得ル能ハザラシメ、且社會公衆ヲシテ容易ニ此諸地方ニ交通スルノ便ヲ得ル能ハザラシム、是レ某等ガ殊ニ遺憾ニ堪ヘザル所ニ有之候、

今本社鐵道線路ヲ布設セントスル成田及ヒ佐原地方ノ景況ヲ略述仕ランニ、成田ハ既ニ御承知ノ如ク不動尊ノ靈場ニシテ日本全國中屈指ノ靈地タリ、畜ニ屈指ノ靈地タルノミナラズ歸依ノ厚キ信徒ノ多キ南ミ讚州琴平ト相對峙シテ相劣ラズ、故ニ西ヨリ東ヨリ南ヨリ北ヨリ成田ニ向テ信徒ノ往來輻輳スルコト最モ夥シク、殊ニ東京ヨリスルモノ及ヒ途ヲ東京ニ取リテ來ルモノ其數實ニ幾百萬ナルヲ知ラズ、我北総地方ヲシテ繁榮ヲ保タシムルモノハ半バハ成田アルガ為ナリトハ敢テ過言ニモ候ハス、私設鐵道ノ如キハ單ニ成田往復信徒ノ為ニ開ク彼ノ琴平鐵道ニ於ルガ如クスルモノ亦不可ナル可シト信認仕リ候ナリ、又本社計畫鐵道線路ノ北端ナル佐原町ハ利根河口ニ位シ北ハ茨城縣地方ヲ控ヘ四通八達ノ要地ニシテ商業ノ繁榮ト物貨輸出入ノ夥多ナルトノ点ニ於テハ千葉縣下第一位ヲ占ムルコトハ事實ノ上ニ於テ疑ヲ容ル可キナシ、殊ニ同地ハ酒類釀造ノ業盛ニシテ之ヲ東京及ヒ各地ニ輸出スルノ量モ少ナカラズ、本社計畫ノ鐵道線路ハ此一大靈地ト一要地ヲ貫通シテ以テ總武鐵道ニ聯絡シ其不足ヲ補ハントスルニアレバ、之ヲ外ニシテハ一般旅客ノ為メ之ヲ内ニシテハ千葉縣民一般ノ為メ便益此上ナキノミナラズ又為メニ縣下殖産ノ途ヲ發キ四方物産ノ運搬ヲ自由ナラシム可シ、是レ某等ガ本社設立ノ目的ニ有之候、〔以下略〕

この出願諸の内容には、幾分誇張表現もあるかもしれないが、「道路ノ迂回ナルト河流ノ屈曲セルトノ為メ運輸交通ノ便ヲ欠キ、却テ數百里外ノ鐵路若

クハ海運ノ便アル僻遠ノ地方ニ及ハザルノ感アリ」とあるように、石田や小倉らにとって北総地域の交通は不便であり、少なくとも総武鉄道と利根川水運だけで輸送需要（特に成田山への参詣客輸送と佐原近辺を発着する貨物輸送）を満たすだけの輸送力が確保されるとは認識していなかったであろうことが窺われる。

この出願が却下された後も、引続き石田・小倉らは北総鉄道出願を試みるも悉く却下され、結局一八九〇（明治二三）年、北総鉄道は頓挫してしまつた。その後一八九三年までの間、成田・佐原への鉄道建設の出願は一時停滞する。

#### 一・四 下総鉄道への免許下付と成田鉄道への社名変更

総武鉄道は一八九（明治二二）年一月、小岩（南葛飾郡小岩村、現・江戸川区）・佐倉間の本免許と上野・小岩間の仮免許を申請し、前者については同年一二月、後者は翌年一月にそれぞれ免許を下付された。しかし、一八九〇年の恐慌の発生により、紆余曲折の末免許を獲得した総武鉄道線の開業を延期させざるを得なくなつた。市川・習志野・佐倉など県内の軍事拠点を接続させることもあり当初高騰していた同鉄道の株価も、すぐに暴落し、資金難に陥り、更に用地買収にも手間取るなど、直ちに建設工事に着手できる状態ではなかつた。地元沿線の株主の中には株を手放す者も多く、同社株は次第に沿線から東京在住の資産家へと移っていった<sup>(25)</sup>。

総武鉄道が着工に漕ぎ着けたのは一八九三（明治二六）年であり、翌一八九四年七月に市川・佐倉間、一二月に本所（現・錦糸町）・市川間が開業した。同年、日清戦争が勃発、開業直後の総武鉄道線は軍事輸送も担つた。

総武鉄道建設開始とほぼ同時期、小倉良則らによって設立されたのが、下総鉄道である。下総鉄道の創立願書は、北総鉄道頓挫の三年後、一八九三（明

治二六）年七月二日付で逓信大臣に提出された。發起人には、小倉や伊能権之丞らのほか、成田山一四世貫主の三池照鳳、初代千葉県令の柴原和、大倉財閥を設立した実業家の大倉喜八郎らの名前が挙がっている。創立願書には次のようにある。

（史料2）（26）

#### 下総鐵道会社創立願書

今般私共發起ニテ下總鐵道会社ヲ創立シ千葉縣下佐倉町ヨリ成田ヲ經テ佐原町ニ至ルノ間ニ鐵道ヲ敷設シ以テ交通運輸ノ業ヲ營度、曩キニ佐倉成田間ニ狹軌鐵道敷設ノ請願仕置候處、右ハ一時ノ假設ヲ計畫シタル義ニテ軍事上其他ノ須要ニ充タシ難ク、且佐原地方及ヒ沿道ノ人民鐵道敷設ノ希望切實ナルト永遠ノ公益ヲ謀ルニ於テ更ニ考慮スル所アリ、狹軌鐵道ヲ廣軌鐵道ニ改メ茲ニ請願仕候、

抑モ本鐵道ノ敷設セントスル成田及ヒ佐原地方ノ景況タル成田ハ不動尊ノ靈場ニシテ信徒ノ多キ參詣人ノ夥シキ全国中讚州琴平ノ外ニシテ復タ之レアルヲ見ス、復タ佐原ノ地形タル縣下屈指ノ市街ニシテ四通八達ノ便ヲ得、東銚子港ニ連リ西北茨城縣下六郡ノ地ヲ控ヘ利根川霞浦北浦水路ノ咽喉ニ位スルヲ以テ此地方ノ物貨輸出入皆ナ佐原ヲ經サルハナシ、實ニ商業繁盛ノ一要地ナリ、

是ヲ以テ本鐵道ヲ敷設シ總武鐵道ノ成功ニ隨ヒ之レヲ連絡セシメ以テ成田ノ一大靈場ト佐原ノ一要地ニ通スルノ便ヲ得セシムルニ在リ、然ルトキハ不動尊ニ參詣スルノ旅客ハ倍蓰シ地方ノ繁盛物産ノ増殖敢テ疑フ所ニアラサルナリ、

此鐵道敷設工事ノ難易ニ関シ實際調査スルニ、線路ニ當ルノ地形ハ概ネ平坦ニシテ川流モ至テ少ク障碍ノアルナク土地ヲ収用スルモ亦極メテ容易ナレハ、隨テ費用モ省キ得テ資本金五拾萬圓ヲ以テスレハ之ヲ落成ス

ルニ餘裕アルヲ信スルナリ、  
若夫レ政府ノ豫定線タル銚子ニ鐵道敷設スルヲ要スルニ方リテハ本鐵道  
ヲ延長シ以テ其ノ用ニ供セント欲スルナリ、  
右ニ付私設鐵道條例ニ基キ別紙書類ヲ具シ請願仕候間特別ノ御詮議ヲ以  
テ御許可被成下度奉願候也

明治廿六年七月廿二日

下總鐵道会社發起人

三池照鳳 (貼紙)「旅行中」

柴原和 ㊟

大倉喜八郎 ㊟

小倉良則 ㊟

大須賀庸之助 ㊟

小宮常吉 ㊟

伊能權之丞 ㊟

大塚常次郎 ㊟

通信大臣伯爵黒田清隆殿

この創立願書によると、下總鐵道は、まず「狭軌」(一〇六七ミリより狭い  
軌間、七六二ミリ軌間のことか)の鐵道として計画されたものの、それでは  
他の鐵道路線への列車の直通が不可能になることなど、軍事輸送を含む輸送  
需要を満たせないと判断し、「広軌」(現在、「広軌」は一四三三ミリ〔標準軌〕  
を超える軌間のことであるが、ここでは官設鐵道や日本鐵道などが採用する  
一〇六七ミリ軌間の意味)として出願した。従って、この創立願書の提出以  
前から、小倉らにより佐倉・成田・佐原間の鐵道建設は計画されていたであ  
るうことが読み取れる。一方、その直前の六月二八日、總武鐵道が佐倉・成  
田間の延伸を、更に下總鐵道出願直後の七月二七日には成田・佐原間の延伸  
を申請した。両社のこのような競願は、相互に相手の動向を意識し、出願の

タイミングを見計らっていたためと推測できる。下總鐵道の創立願書の署名  
において、成田山貫主三池照鳳には押印がなく、当該箇所には「旅行中」と  
の貼紙があるのも、この願書の提出を急いだためではないか、とする指摘も  
ある(27)。

この一年前、一八九二(明治二五)年六月二一日、鐵道敷設法が公布され  
た。同法は、全国(北海道鐵道敷設法による北海道内を除く)の今後建設す  
べき鐵道路線について指定したものであり、一九二二(大正一一)年の改正  
を経て国鉄分割民営化直前まで効力を有した。同法制定により、全国の鐵道  
整備計画が私鉄を含め政府主導の下で推進されることとなった。

鐵道敷設法第二条別表には、三三の鐵道整備計画が列挙されているが、そ  
れらのうち千葉県域に関する計画としては、「一、東京府下上野ヨリ千葉県下  
千葉、佐倉ヲ經テ銚子ニ至ル鐵道及本線ヨリ分岐シテ木更津ニ至ル鐵道」と  
ある。そのうち本所・千葉・佐倉間については同法公布の翌年、總武鐵道が  
免許を獲得して建設に着手することとなったが、佐倉・銚子間については経  
由地が規定されておらず、總武鐵道・下總鐵道兩社はこの予定線に相当する  
鐵道の免許取得を巡って競合することとなった。故に下總鐵道の創立願書(史  
料2)にも「若夫レ政府ノ豫定線タル銚子ニ鐵道敷設スルヲ要スルニ方リテ  
ハ本鐵道ヲ延長シ以テ其ノ用ニ供セント欲スルナリ」と鐵道敷設法別表の予  
定線に相当することをアピールしているのである。

下總鐵道の發起株主の中には、明治二〇年代前半に出願するも却下されて  
頓挫した武總鐵道・北總鐵道の發起人が少なからず含まれる。まず、武總鐵  
道について見てみると、その發起人一三人のうち、伊能權之丞・清宮利右衛  
門・石田精一郎・小倉良則の四名が下總鐵道の發起株主となっている。彼ら  
四名は全て北總地域在住(小倉は印旛郡〔出願時は下埴生郡〕、小倉以外の三  
名は香取郡)であり、それ以外の武總鐵道發起人九名は全て東京府在住であ  
った。次に、北總鐵道について見てみると、その發起人總代七名のうち、石

田精一郎・小倉良則・小宮常吉・大塚常次郎の四名が下総鉄道の発起株主である。この四名も千葉県内在住であり、それ以外の北総鉄道発起人総代三名は、千葉県内在住が一名、東京府内在住が二名となっている。

加えて、下総鉄道は発起人として三池照鳳・大倉喜八郎という有力人物を参加させることに成功した。このことには大きな意義があった。

成田山貫主・三池照鳳は、成田の発展に寄与した人物としても知名度が高い。小倉良則は私塾「英漢義塾」を運営していたが、政務により多忙となったため、三池がそれを引継いだ。また、千葉県内の複数の寺院で共同運営していた千葉町の福祉施設「千葉感化院」(のち成田町に移転、現・社会福祉法人成田山福祉財団成田学園)の単独経営を引受けた<sup>(28)</sup>。成田山貫主は、信徒らにとってカリスマ的存在であり、その貫主自ら鉄道計画を主導し、発起株主に名を連ねることは、信徒を刺激し投資を誘発させたと考えられる<sup>(29)</sup>。成田山との関係をより重視した同社は、後述の通り、ほどなく社名を下総鉄道から成田鉄道に変更することとなる。

他方、大倉喜八郎の設立した大倉財閥は、土木建設業を核とする中堅財閥であった。大倉は単に投機目的のみで下総鉄道設立に参加したわけではなく、大倉土木組が鉄道建設工事を請負っている。大倉土木組の関係者は、全国の多数の鉄道会社設立・経営・計画に関与しているのみならず、国鉄・私鉄双方の多数の鉄道建設工事を請負っていた<sup>(30)</sup>。更に、喜谷市郎右衛門や高島小金治といった、大倉との関係の深い実業家も成田鉄道に出資した。喜谷市郎右衛門は、薬商から大実業家となり、東京電灯や帝国ホテルなどに大倉や渋沢栄一らと共に経営参加した。高島小金治は、当時大倉組の副頭取(頭取は喜八郎)であり、また大倉の女婿でもある。彼ら大倉をはじめとする有力実業家の経営参加が、下総鉄道の投資先としての信用力を高め、東京を中心とする県外在住の資産家が大口の株主となることとなった。

三池照鳳の経営参加とともに、成田山の信徒により鉄道の存在をアピール

するためであろうか、一八九五(明治二八)年、下総鉄道は社名を成田鉄道に改称した。以下はその際提出された文書である。

(史料3)(31)

下総鉄道路株式会社目論見書更正願

曩キニ出願ノ上御許可ヲ受ケ候本公司目論見書中第三項ヲ左ノ通更正仕度、即チ

本公司ノ名稱ハ成田鉄道路株式会社トシ其營業所ヲ千葉県印旛郡佐倉町ニ設置ス

右理由ハ當会社發起ノ主要ナル目的ハ関左(マ)第一ノ靈場タル成田山参詣ノ旅客ト之レニ隨伴セル諸般ノ運輸ヲナスニアル而已ナラス、成田山ニ因ミアル成田ノ名稱ヲ用ユレハ世ノ信用モ厚ク從テ数百万信徒ノ感情ヲ調和スルノ利益アルヲ

下総ノ稱呼ハ既ニ開通セル總武鉄道路及總房鉄道路(マ)等ト或ル点ニ於テ頗ル紛ハシキモノアルヲ

既往ニ存在セル鉄道路会社稱呼ノ類例ヲ按スルニ、大廟参拝ノ旅客ヲ目的トスルモノヲ参宮鉄道路ト云ヒ西讚ニ在ルモノヲ金刀比羅鉄道路ト云ふカ如ク、靈場旧趾ノ名ヲ採リテ社名トナシタルモノ尠ナカラスシテ強チ違例ニ非スト信スルヲ

又佐倉ハ本公司鉄道路敷設地ノ起点ニシテ佐原ハ其終点タリ、故ニ工事及事務上ノ便否同日ノ比ニアラスト信スルヲ

以上列記スルカ如キ理由ニ付前願更正ノ通速ニ御認可被成下度、此段奉願候也

明治廿八年八月廿二日

下総鉄道路株式会社

発起人三池照鳳外二十二名代理

成田鉄道の主目的は成田山参詣客輸送であるとともに、社名を成田鉄道とすることによって、全国の「数百万信徒ノ感情ヲ調和スルノ利益」があるとしている（「数百万」は根拠のある数値ではなく比喩的表現であろうが）。また、参拝客輸送を目的とする鉄道会社は「霊場旧趾ノ名ヲ採リテ社名トナシタルモノ尠ナカラス」とし、先例として参宮鉄道と「金刀比羅鉄道」の二社を挙げている。金刀比羅鉄道という鉄道会社は実在しないが、讃岐鉄道のことであろう。参宮鉄道線は現在のJR参宮線（一八九三〔明治二六〕年部分開業、津・山田〔現・伊勢市〕間、現・紀勢本線の一部を含む）で伊勢神宮へのアクセス手段、讃岐鉄道線は現在のJR予讃線・土讃線の一部（一八八九〔明治二二〕年部分開業、琴平・高松間）で金刀比羅宮へのアクセス手段である。

鉄道営業開始前年に作成された、成田鉄道最初の営業報告書『第一回實際報告』（一八九六〔明治二九〕年三月）付属の株主名簿によると、全国各地の銀行や他の鉄道会社の経営に関与する有力な実業家が主要株主として名を連ねる。例えば、七五〇株の三池照鳳に次ぐ七〇〇株を保有していた大阪府の石崎喜兵衛は、清酒「沢の鶴」で知られる灘の酒造家である。大倉喜八郎は六〇〇株、それに次ぐ四九五株の渡邊福三郎は、二十七銀行取締役である。同銀行は後に東京渡辺銀行と改称し、大蔵大臣片岡直温の「渡辺銀行破綻」の失言により取り付け騒ぎが発生、昭和恐慌の火種となったことが知られている。なお、石崎は唐津興業鉄道、渡邊は日本鉄道の役員も兼任していた。また、三九〇株の村上三太郎はじめ、林小兵衛、湯浅岩吉などといった株式仲買人が名簿に多数見られるのも特徴的である。彼らは投機目的で、短期的に株の売買を繰り返していたものと推測され、第三回営業報告書の株主名簿

表1 成田鉄道株主の居住地 1895(明治28)年9月

	千葉県		東京府	京都府 大阪府	その他	合計	千葉県 在住者の 割合
		うち印旛・ 香取郡					
200株～	5	5	2	0	0	7	71%
100株～	9	9	11	0	2	22	41%
50株～	32	29	14	0	3	49	65%
30株～	26	23	8	0	1	35	74%
1～29株	77	58	19	0	2	98	79%
合計	149	124	54	0	8	211	71%

（「成田鉄道株式会社設立鉄道布設申請書引替願」（『鉄道院文書』）による）

表2 成田鉄道株主の居住地 1896(明治29)年3月

	千葉県		東京府	京都府 大阪府	その他	合計	千葉県 在住者の 割合
		うち印旛・ 香取郡					
500株～	1	1	1	1	0	3	33%
100株～	8	6	31	0	3	42	19%
50株～	8	6	40	2	5	55	15%
10株～	34	19	81	2	11	128	27%
1～9株	1	1	3	0	2	6	17%
合計	52	33	156	5	21	234	22%

（『第一回實際報告』による）

には見られない(そして別の株式仲買人の名が見られる)。貴族院議員で後に総理大臣に就任する清浦奎吾や、大審院判事の寺島直などといった、政界・法曹界の有力者も株主となっていた。

この『第一回実際報告』の株主名簿と、その僅か半年余前、一八九五(明治二八)年九月一日付「成田鉄道株式会社設立鉄道布設申請書引替願」<sup>(32)</sup>添付の「成田鉄道株式会社株主申込簿」を比較すると、前者は後者に比して千葉県在住者が少数、東京府在住者が多数となっていることがわかる(表1・表2)。このことから、成田鉄道が次第に東京在住の投資家らにとって魅力的な投資先と判断されるようになったであろうことが推測できる。また、後者「成田鉄道株式会社株主申込簿」には、香取郡・印旛郡(成田鉄道線沿線)在住者が千葉県在住株主の大部分を占めていたが、前者『第一回実際報告』の株主名簿では大幅にその数を減じている(表1・表2では、一八九七年に印旛郡と合併する下埴生郡も印旛郡に含めている)。

このように、成田鉄道は当初は地元沿線在住者が出資の中心となっていたものの、後に東京を中心とする千葉県外在住の資産家らの出資を受け、鉄道建設に必要な資金を調達することができた。それを可能にしたのが、三池照鳳(成田山)の知名度と資産家を含む多数の信徒、大倉財閥の信用力と人脈によるところが大きかったと考えられる。その影響力は当然、資本の調達をスムーズにするのみならず、地元在住者や所轄官庁の、成田鉄道への理解を深めることともなった。

(1) 村上重良『成田不動の歴史』(東通社出版部、一九六八)、二八〇・二八一頁。

(2) 一八九九(明治三二)年開通、一九〇七年社名を「帝釈人車軌道」に変更、一九一二年に京成電気軌道に特許を譲渡した

(3) 白土貞夫「帝釈人車軌道」『鉄道ピクトリアル』210(一九六八)。

(4) 例えば『日本国有鉄道百年史』4(一九七二)、三八〇頁、「成田山新勝寺は東京市をはじめ各地に多くの信者を持ち、また佐原は利根川下流の重要な河港で、物資の中継地であった。下総鉄道株式会社は資本金50万円で、総武鉄道と佐倉駅で接続、新勝寺参詣客の旅客および佐原港中継で東京・千葉方面に発着する物資の輸送改善をはかり、延長20マイル(32・2キロメートル)の鉄道の建設を計画、明治26年7月22日出願した」とある。

(5) 『千葉県の歴史』通史編・近現代1(二〇〇二)、六七七頁。

(6) 青木栄一「房総地方における鉄道網の形成とその問題点―房総地方鉄道史序説―」地方史研究協議会編『房総地方史の研究』(雄山閣、一九七三)、三二九頁。

(7) 中西健一『日本私有鉄道史研究 増補版』(ミネルヴァ書房、一九七九)、三二頁。

(8) 例えば中村尚史『日本鉄道業の形成』(日本経済評論社、一九九八)は、日本鉄道を「単に設立時期が早いだけではなく、技術委託を含めた手厚い政府保護の存在や、設立主体の性格などの点で、九州鉄道をはじめとする他の幹線鉄道会社と異なった特質をもっている」(六頁)とし、官営鉄道・日本鉄道・(その他の幹線私鉄三社の代表事例として)九州鉄道の幹線鉄道三事業者を比較している。

(9) 釜石・大橋間(岩手県)、一八八〇(明治一三)年開業、官営釜石製鉄所の操業停止により一八八二年廃止。その後、釜石に民営の釜石釜山鉄道が設立され、馬力を動力とする釜石釜山馬車鉄道が一八九四(明治二七)年に開業している。

(10) これらの私鉄の分類方法にはさまざまなものがあるが、ここでは前掲中西『日本私有鉄道史研究 増補版』、三五頁の分類に従った。なお、日

本鉄道・山陽鉄道・九州鉄道・北海道炭礦鉄道・関西鉄度は「五大私鉄」と称されるが、中村尚史氏はこれらのうち日本・山陽・九州・北海道炭礦の四社を幹線鉄道会社と位置付け、関西鉄道については政府補助を受けていない点などが他の四社とは異なることから設立当初においては局地的な鉄道会社であったと考えられるとしている（『日本鉄道業の形成』、八頁並びに一四頁）。

(11) ドコービル式鉄道は、技術者P・ドコービル（仏）の発明による、可搬式の簡便な狭軌鉄道である。「県内最初」の定義にもよるが、白土貞夫『ちばの鉄道一世紀』（審書房、一九九六）、七頁では、これを千葉県内最初の鉄道計画としている。

(12) 幹線鉄道の国有を主張していたとされる井上勝であるが、現在は、幹線鉄道の私有を容認していたとする見方が一般的である。老川慶喜『近代日本の鉄道構想』（日本経済評論社、二〇〇八）を参照されたい。

(13) 中村隆英『明治大正期の経済』（東京大学出版会、一九八五）、四九・五〇頁、前掲中西『日本私有鉄道史研究 増補版』、四〇頁、など。

(14) 「鉄道政略ニ関スル議」は井上の全国的な幹線鉄道構想の表明であるが、私鉄路線の建設が一時停滞する中、全国的な鉄道体系を実現させる必要性を主張したものであり、国有化はその手段に過ぎない。前掲老川『近代日本の鉄道構想』、第3章第一節。

(15) 前掲中西『日本私有鉄道史研究 増補版』、九三・九四頁。

(16) 前掲中村『明治大正期の経済』、八三頁。

(17) 詳細は、前掲中西『日本私有鉄道史研究 増補版』、四二・四四頁。

(18) 前掲中西『日本私有鉄道史研究 増補版』、四四・四五頁。

(19) 註（11）を参照。

(20) 前掲中西『日本私有鉄道史研究 増補版』、四四頁。

(21) 小林茂多『幻の鉄道―千葉県鉄道計画史―』（審書房、一九八三）、六

八頁。

(22) 前掲小林『幻の鉄道―千葉県鉄道計画史―』、七一頁所収。

(23) 例えば、東海道鉄道で最後に開通したのは琵琶湖南岸沿いの区間であり、それまで汽船で鉄道連絡していたことが知られている。

(24) 矢嶋毅之「未完の鉄道建設計画―北総鉄道について―」千葉歴史学会編『千葉県近現代の政治と社会』（岩田書院、一九九七）、一九六・二〇〇頁。

(25) 前掲『千葉県の歴史』通史編・近現代1、六七頁。また、前掲白土『ちばの鉄道一世紀』、一七頁、など。

(26) 『鉄道院文書』（鉄道博物館所蔵）。

(27) 白土貞夫「成田鉄道の建設とその背景」『成田市史研究』2（一九七三）、など。

(28) 矢嶋毅之「成田鉄道と成田山信仰」『史学研究集録』20（一九九五）。

(29) 同右。

(30) 鉄道建設業協会編『日本鉄道請負業史・明治編』（一九六七）、二五〇頁によると、実際、成田・佐原間の建設工事を大倉土木組が請負っている。

(31) 『鉄道院文書』。

(32) 『鉄道院文書』。

## 第二章 成田鉄道の営業計画と実績

### 二・一 成田鉄道（下総鉄道）出願時の計画

成田鉄道出願にあたり、発起人らほどのような営業計画を立案したのでろうか。一八九三（明治二六）年七月二二日付「下総鉄道会社創立願書」には「営業収支予算書」が添付されており、ここから発起人らによる出願時の旅客・貨物輸送量の見込を知ることができる。この「下総鉄道会社創立願書」は、文面も日付も史料2「下総鉄道会社創立願書」と同一であるが（差出人名は異なる<sup>(1)</sup>）、一八九四年四月二六日付「下総鉄道会社創立願ノ義ニ付上申」の後に綴じられているため、前年の文書の写をこの文書の添付資料としたのであろう。「営業収支予算書」では、下総鉄道（成田鉄道）の営業収入について、表3のように計画している。

この表3「営業収支予算書」の輸送量には疑問点がある。「佐倉成田間」「成田滑河間」「滑河佐原間」それぞれの区間の予測輸送量は、各区間を通過する数量であり、この三区間は連続しているわけであるから、単純に「合計」すれば輸送量が算出できるわけではない（例えば、佐原駅・佐倉駅間を利用する旅客一人は、この表では合計三人とカウントされてしまう）。しかし、旅客運賃は「老哩老銭四厘」、貨物運賃については「老哩参銭五厘」とあることから、旅客・貨物とも運賃を遠距離通減させることなく単純に「単価×輸送哩程」に設定し、よって運賃収入の合計も単純に「単価×人×哩」・「単価×トン×哩」で算出したのであろう。この予算書によると、当初、同鉄道は旅客収入を大幅に上回る貨物収入を見込んでいる。

さて、前章で説明した通り、成田・佐原への鉄道計画は明治二〇年代初頭から繰り返し出願されているが、一八八九（明治二二）年に出願されたものの却下された北総鉄道の創立出願書（史料1）にも、詳細な営業収入の計画

表3 下総鉄道「営業収支予算書」（『鉄道院文書』）による営業収入見込

	哩数	年間旅客輸送量	年間旅客収入	年間貨物輸送量	年間貨物収入
佐倉－成田間	5	173,010人	12,110円70銭0厘	83,551.5トン	14,621円51銭3厘
成田－滑河間	6	86,140人	7,235円76銭0厘	76,251.5トン	16,012円81銭5厘
滑河－佐原間	9	76,650人	9,657円90銭0厘	72,601.5トン	22,869円47銭3厘
合計	20	335,800人	29,004円36銭0厘	232,404.5トン	53,503円80銭1厘

表4 北総鉄道「収入説明書」（『公文類聚』）による営業収入見込（旅客）

	哩数	年間旅客輸送量	年間旅客収入
佐倉－成田間	5	173,010人	12,110円70銭0厘
成田－滑河間	6	86,140人	7,235円76銭0厘
滑河－佐原間	9	76,650人	9,657円90銭0厘
合計	20	335,800人	29,004円36銭0厘

表5 北総鉄道「収入説明書」（『公文類聚』）による営業収入見込（貨物）

	年間発送量	年間貨物収入 （発送分）	年間に到着量	年間貨物収入 （到着分）
成田	47,450駄（6,311トン）	949円00銭	7,300駄（971トン）	146円00銭
滑河	25,550駄（3,398トン）	1,124円20銭	1,825駄（243トン）	80円30銭
佐原	430,809駄（57,298トン）	34,464円72銭	113,702駄（17,782トン）	9,096円16銭
合計	503,809駄（67,007トン）	36,537円92銭	122,827駄（16,336トン）	9,322円46銭

年間貨物収入計 45,860円38銭

「収入説明書」が添付されている(表4・表5)。この北総鉄道「収入説明書」において、旅客輸送量・旅客収入(表4)は、下総鉄道「営業収支予算書」(表3)と同一の数値となっており、貨物輸送量・貨物収入(表5)は、それより幾分上積みされている。下総鉄道(成田鉄道)発起人の小倉良則らが、出願書類作成にあたり、四年前に自身が作成した北総鉄道の営業計画の数値を使い回したのである。これらの公文書をもとに、成田鉄道出願時の営業計画について調査・分析してみる。

まず、旅客輸送量であるが、同社は年間三万五八〇〇人と予想した。前述の通り、この数値の算出方法には疑義があるため、「佐倉・成田間」と「成田・佐原間」に分けて検討してみる。佐倉・成田間の旅客輸送量は、年間約一七万人と予想されており、成田・酒々井間の旅客数を無視すると、一七万人全てが成田駅の利用者(乗車・下車の合計)となる。次に、成田・佐原間であるが、表では成田・滑河間八万六一四〇人、滑河・佐原間七万六六五〇人と、滑河を境に佐原方と成田方に分割されている。しかし、佐原方と成田方の利用者数に大差はないことから、滑河駅の利用者数は僅少と予想されていたことがわかり、故に滑河駅での乗降客数は無視して成田・佐原間約七万人と看做することができる。(東京・佐原間や千葉・佐原間などのように)成田駅を素通りする旅客も成田駅で一度下車することを前提とすると、成田駅の乗降客数は、佐倉・成田間と成田・佐原間の旅客の合計、約二四万人(乗車だけで約一二万人)となる。

成田鉄道発起人らがこの数値をどのように算出したのか、その具体的な根拠は文書中に明記されておらず不詳である。明治一〇年代までに、北総地域には汽船航路や乗合馬車路線が相次いで開業し、旅客輸送が行なわれていたことは、既に序章にて触れた通りであるが、利根川汽船水運の各寄航場の利用者数が把握できるのは明治後期の一時期に限定されるし(詳細は第三章)、乗合馬車を含む各街道の利用した成田山参詣者数を推定するのは更に困難

表6 北総鉄道「収入説明書」による貨物輸送計画

	発		着	
成田町	米穀類	12,811 駄 (1,704トン)	砂糖	405 駄 (54トン)
	薪炭	29,894 (3,976)	石油	540 (72)
	雑貨物	4,745 (631)	紙類	100 (13)
			雑貨物	6,255 (832)
滑川 <small>なぐさ</small>	米穀類	9,198 駄 (1,223トン)	砂糖	85 駄 (11トン)
	薪炭	13,797 (1,835)	石油	250 (33)
	雑貨物	2,555 (340)	紙類	50 (7)
			雑貨物	1,440 (192)
佐原町	米穀類	328,857 駄 (43,738トン)	木綿	300 駄 (40トン)
	醬油	14,300 (1,902)	金巾	780 (104)
	味醂	2,673 (356)	呉服	1,328 (177)
	油槽	576 (77)	砂糖	10,560 (1,404)
	薪炭	9,285 (1,235)	石油	2,450 (326)
	川魚	1,125 (150)	鯉節	1,100 (146)
	焼酎	331 (44)	量表	470 (63)
	干鰯	1,870 (249)	陶漆器	249 (33)
	材木	726 (97)	食塩	15,876 (2,112)
	雑貨物	71,067 (9,452)	酒類	1,100 (146)
			麻苧	106 (14)
			材木	982 (131)
		雑貨物	78,431 (10,431)	

※史料原本にはトン単位の記載はないが、1駄=133kgとして換算し0.1位を四捨五入した  
 (「北総鉄道会社創立請願書」『公文類聚』第十四編・第六十四巻・運輸六)添付「収入説明書」をもとに作成)

である。しかし、鉄道開業以前から成田山の参詣客は年間二〇万人にのぼったと言われ<sup>(2)</sup>、その二〇万という数値の正確性はさておき、遠方からの成田山参詣客の大半が鉄道を利用すれば、成田駅利用者数はこの程度になると予想したのである。ただ、参詣以外を目的とする旅客の規模については記録が残っていない。成田鉄道発起人らが、沿線町村の人口や汽船の寄航場、乗合馬車事業者などからの聞き取りを基に予想した可能性もある。

一方、貨物輸送についてはどのように予想したであろうか。下総鉄道の「営業収支予算書」からは年間の貨物輸送量と貨物運賃収入の予想しか得られないが、その三年前に作成された北総鉄道の「収入説明書」からは、貨物輸送の内容について詳細な計画を得ることができる(表6)。また、貨物輸送の計画の根拠については、「該表調理ノ材料ハ各地水陸運送問屋ノ取扱ヒタル前三ヶ年乃至一ヶ年ノ貨物駄数調ニ據リ調整シ之ニ一哩老駄ノ賃金四厘ヲ乗シテ賃金ヲ計算ス」とあることから、当時の「水陸」即ち利根川水運と人馬による街道輸送を参考にしていたことがわかるが、米穀をはじめとする重量貨物を大量輸送する場合、陸運に依存するのは非現実的であり、「水陸」と言っても重量貨物を中心に輸送量の大部分が利根川水運によって担われていたと推測される<sup>(3)</sup>。それによると、佐原からは米穀類をはじめ醤油・味噌・油粕・薪炭などを発送し、木綿・金巾・呉服・砂糖・石油・鯉節・畳表などが到着するとしている。

ではこの時期、利根川水運ではどのような貨物が輸送されていたのであるか。既にこの頃、利根川水系には汽船航路網が展開していた。しかし、利根川水系の汽船は重量貨物の大量輸送に適さず、旅客と軽量貨物(家禽類・鮮魚・日用品など)の輸送にほぼ特化していたため、貨物(特に重量貨物)の大部分は和船により輸送されていた。利根川水系で使用されていた和船は多様であるが、大型船として代表的なものは高瀬船と艀船である。高瀬船と呼ばれる和船は全国各地の河川で使用されており、それぞれの水系により形

状が異なるが、森鷗外の小説で知られるような小型船が一般的である。しかし、利根川水系の高瀬船は数百表積が可能な大型船で、セイジ(世事)と呼ばれる船頭の居室が設置され、中長距離の航行に対応させている。高瀬船や艀船による貨物の輸送量・輸送品目・輸送区間については正確な情報を欠くが、『千葉県統計書』明治二〇年版には、同年、佐原河岸に発着した主要な貨物の品目と取扱量が記録されている(表7)。このデータによると、佐原からは、米穀をはじめ味噌・太物・砂糖・清酒などが発送され、米穀・砂糖・呉服・太物などが到着した。佐原を含む香取郡は県内最大の米作地帯であり、粳米の生産量は県内他郡を圧倒していた<sup>(4)</sup>。近世以来、香取郡で収穫された米穀は、その多くが高瀬船などの利根川水運により江戸・東京へと輸送された。その一方で、佐原には米穀の着荷もあるが、香取郡で消費する米穀を東京から買い入れていたとは考えにくく、この着荷は東京に向けて出荷するため近隣の諸町村から佐原に集積されたものと推測できる。逆に、東京から着荷した砂糖や繊維製品は、佐原の問屋を通して周辺諸町村に発送された。そのため、佐原河岸からの発送品目と佐原河岸への到着品目には共通するものも見られ、佐原が香取郡内の物資の集散拠点であったことが裏付けられる。表中、「元価」では米に次ぐ規模である味噌は、発送のみとなっているが、味噌は生産地が限定されており、千葉県の場合、佐原と流山(東葛飾郡)で県内の味噌生産量のほぼ全てを占めているため<sup>(5)</sup>、佐原からは発送のみで着荷していない。

『千葉県統計書』明治二〇年版には、佐原河岸のほか「寒川湾」と「銚子港及河岸」における取扱品目と取扱量・価格が記録されている。「寒川湾」は現在の千葉市中央区である。これによると、同年の佐原河岸の貨物取扱価格は出荷・着荷の合計で約一七八万円であり、寒川湾(約二三八万円)に次ぐ規模で、銚子港及河岸の二・七倍に達する。特に佐原から発送される米穀の量は、県内の内陸水運で輸送された全ての貨物の中でも、一品目としては最

大であった。従つて、北総鉄道の創立出願書（史料1）に、佐原について「四通八達ノ要地ニシテ商業ノ繁栄ト物貨輸出入ノ夥多ナルトノ点ニ於テハ千葉縣下第一位ヲ占ムルコトハ事實ノ上ニ於テ疑ヲ容ル可キナシ」とあるのは、誇張表現ではなく事実であった。

佐原には、一八八〇（明治一三）年、川崎銀行の佐原営業所が開設されている。この営業所の開設は、川崎銀行本店（東京日本橋）の開業と同時にあった。同銀行は千葉と水戸にも支店を開設しており、このことから同銀行が佐原を千葉県や茨城県の貨物が集積する物流拠点として認識していたであろうことが窺われる。なお、佐原営業所は一八九八（明治三一）年には佐原支店に昇格し、後に三菱銀行と合併した。この店舗は移転により一九八九年に佐原市に寄贈され、「佐原三菱館」として一般に公開されている。

佐原河岸で取扱われた貨物と、北総鉄道の「収入説明書」（表6）とを比較すると、共通点と相違点が見られる。共通点としては、佐原から発送する主要品目として米穀や味醂が挙げられていることや、佐原に到着する主要品目として繊維製品や砂糖が挙げられていることなどがある。相違点としては、佐原から発送する品目として河岸で扱われている繊維製品が北総鉄道の計画に含まれていないことや、佐原に到着する品目として河岸で扱われている米穀が北総鉄道の計画に含まれていないことなどがある。これは、北総鉄道が東京・佐原間の輸送需要を見込んでいたため当然のことではあるが、換言すれば、北総鉄道・成田鉄道が利根川水系水運との機能分担・連携を前提に営業計画を立案していたためと考えられる。

## 二・二 成田鉄道の輸送実績

それでは、前節で述べたような営業計画を出願時に立案した成田鉄道が、実際のところ、開業後どの程度の実績を上げていたのか、同社の営業報告書

表7 佐原河岸取扱貨物品目（1887年）

発送			着荷		
品目	数量	元価（円）	品目	数量	元価（円）
米	181,675 石（27,251.2トン）	883,849	米	125,832 石（18,874.8トン）	595,689
清酒	941 石（169.4トン）	14,785	砂糖	148,952 匁（558.6トン）	49,899
味醂	1,964 石（353.5トン）	70,379	呉服	7,947 反	14,831
砂糖	65,852 匁（246.9トン）	23,246	太物	59,730 反	48,381
太物	36,240 反	32,616			

※米・酒・砂糖の単位換算の基準は次の通り

米1石=150kg / 清酒・味醂1石=180kg / 砂糖1匁(貫)=3.75kg

（『千葉県統計書』明治20年版）

表8 県内各鉄道会社営業収入客貨内訳（1897年）

	成田鉄道	日本鉄道	総武鉄道	房総鉄道
旅客(A) (円)	72,257	7,003,795	431,730	67,006
貨物(B) (円)	2,354	2,064,716	67,245	39,985
A+B	74,611	9,068,511	498,975	106,991
A/(A+B)	96.8%	77.2%	86.5%	62.6%

※日本鉄道・総武鉄道は  
県外区間を含む全線での数値

（『明治三十年度鉄道局年報』をもとに作成）

や『鉄道局年報』、『千葉県統計書』などをもとに検証を試みる。

成田鉄道の運賃収入の特徴は、その圧倒的大部分が旅客運賃による点である。『鉄道局年報』によると、開業初年度である一八九六（明治二九）年度の営業収入は、旅客運賃一万一三〇八円に対して貨物運賃三二五円と、約九七％を旅客運賃が占めていた。もともと営業初年度は一八九七年一月一九日から三月末まで、二ヶ月半程度での数値であり、営業区間も佐倉・成田間である。

翌一八九八年度も九七％弱を旅客収入が占めている。一八九七年一二月に成田・滑河間、翌年二月に滑河・佐原間が延伸開通すると、貨物の輸送量は徐々に拡大し、一八九八（明治三一）年度は旅客収入九三・五％に対して貨物収入六・五％、翌一八九九年度は旅客収入九二・七％に対して貨物収入七・三％となるが、それでも営業収入の大部分を旅客輸送によって賄っていたことは確かである。明治三〇年代後半に至り、漸く貨物収入が営業収入の一割を上回るようになる。同時期の県内各私鉄の旅客・貨物収入の比率を比較すると、表8のようになる。全体として旅客収入が貨物収入を上回るが、特に成田鉄道はその差が際立っている。

このように、開業直後の成田鉄道は、旅客収入が貨物収入を大幅に上回り、その差は千葉県内の他の鉄道会社と比較しても歴然であった。一八九七（明治三〇）年度の成田鉄道の旅客の総数は延べ七四万六〇〇〇人であり、明治三〇年代を通して七〇万から一一〇万で推移するが<sup>6</sup>、鉄道開業以前でも年間二〇万人にのぼった成田山参詣客が鉄道開業によって更に増加し、成田鉄道の旅客数を底上げしていたと見てよからう。因みに、「下総鉄道株式会社目録見書更正願」（史料3）で主として寺社参詣客輸送を目的とする鉄道として挙げられている参宮鉄道と讃岐鉄道についても、営業収入に占める旅客収入の割合（一八九七年度）を見てみると、参宮鉄道が営業収入約二二万六〇〇〇円のうち旅客収入約二二万七〇〇〇円（約九六％）、讃岐鉄道が営業収入約一九万円のうち旅客収入約一七万八〇〇〇円（約九四％）<sup>7</sup>と、成田鉄道同

様、いずれも営業収入のうちの圧倒的大部分が旅客運賃収入であり、貨物運賃収入は一割にも満たないことが確認でき、主要寺社へのアクセスを主目的とする鉄道に共通する傾向であることが確認できる。

また、『第五回報告』には、一八九七（明治三〇）年度下半期（一〇月・翌年三月）の旅客営業の概況について、次のように報告している。

（史料4）

例年後半期ハ前半期ヨリ其収入概シテ少ナク殊ニ當期間十、十一、十二、一、ノ四ヶ月間ハ成田山参詣者最モ少ナク爲メニ収入著ルシク減少シタリト雖モ二、三両月ニ及ヒ参詣者追々増加セシノミナラス本年二月三日本線全通ノ結果茨城縣地方ノ参詣者ヲシテ佐原、郡、滑河ノ各驛ヨリ乗車スルノ便利ヲ得セシメタルヲ以テ爾來收入ノ増加ヲ見ルニ至レリ

毎年一〇月から翌年一月は参詣客が減少するため旅客収入も「著ルシク減少」するということである。また、佐原まで延伸したことにより、茨城県地方からの参詣客も成田鉄道路線を利用するようになったため、旅客収入が増加したとのことである。史料中には「茨城縣地方ノ参詣者」とあるが、利根川対岸の茨城県稲敷郡・行方郡の住民にとって、成田山参詣のみならず東京への往来の際にも佐原駅から鉄道を利用するようになったであろう。この史料からも、成田鉄道の収入に占める成田山参詣客輸送の重要性が窺われる。加えて、寺社参詣客輸送を主要な収入源とする鉄道会社は、季節によって参詣客数が大幅に増減するため、旅客収入も季節によって大幅に増減することも、この記述から確認できる。

成田山参詣客は、成田鉄道のみならず総武鉄道にとっても重要な収入源であった。『東京朝日新聞』一八九六（明治二九）年三月二六日付の記事からも、そのことが確認できる。「我孫子線」は、成田鉄道が関東鉄道より免許を譲受

し、一九〇一（明治三四）年に開業させた成田・我孫子間の支線である。

（史料5）

鐵道會議の委員會に於てハ我孫子線許可の決議をなしたるが、同線ハ成田を起點となし安食、木下、我孫子を経て上野線（日本鐵道海岸線、現・JR常磐線―引用者）に接續するものにして、愈々布設の上ハ東京附近の成田參詣者ハ上野停車場より直に成田に達し、成田山の得意先とも云はるゝ埼玉群馬及び奥羽筋の參詣者ハ我孫子驛にて便乘する事となり、爲めに既設の總武線にハ少なからざる影響を受けるに至るべし、元來總武鐵道ハ成田を以て收入の主部となし來りたるも、今回我孫子線にして許可となりたる上ハ勢ひ賃錢の引下をなさざるべからず、同線ハ是迄獨占の結果として賃金頗る高かりしが二線競争とならば少なくとも二三割を低減せざるべからず、且つ是までハ成田の乗客を千葉町へ迂回せしめ來りたるも今後ハ豫て出願中なる船橋佐倉間に直線を布設せざるを得ず、此工事ハ四十萬圓乃至五十萬圓を要するも實ハ線路の延長と云ふにあらざして複線を布設したるに異ならずして工事費の割合に利得あるにもあらず、却て従前ハ成田參詣者を千葉迄連行き長き哩數の賃錢を得たるも其哩數を減じ隨て收益の減少するハ勿論我孫子線と競争するに於てハ乗客貨物の半數以上ハ我孫子線に占領さるゝに相違なしとて、總武鐵道の人々ハ目下其防禦策に苦心中

この記事によると、總武鐵道も成田山參詣客輸送を旅客収入の「主部」としているため、成田鐵道の我孫子線が開通すると、參詣客輸送量が大幅に減少してしまうことが予想され、経営陣がその対応に苦慮している、とのことである。總武鐵道にとって參詣客輸送のライバルは脅威だったようで、これに対応するには「船橋佐倉間に直線を布設せざるを得ない」という。この船

橋・佐倉間の新線構想は、概ね現在の京成本線に該当するのであるが（但し、この構想と後年開業する京成線とは無関係）、四〇万円ないし五〇万円という巨額を投じてこの新路線を建設したところで、結局のところ東京・成田間に關する限り、この新路線は千葉經由の既設線を複線化するようなもので、増収効果をほぼ得られないどころか哩程が短縮されて減収になる。總武鐵道の経営者を葛藤させるほど、成田鐵道は成田山參詣輸送に大きな影響力を有していた。

成田山やその門前町の主要な行事は、二月の節分会、四月の積尊降誕会（花まつり）、七月の祇園会など、早春から秋に多く、春には花見客も訪れた。また、近世以来、開帳も春から初夏にかけて開催され、成田鐵道線開業直後の一八九九（明治三二）年には四月一日から五月一五日にかけて、その三年後の一九〇二年には三月二〇日から五月八日にかけて、それぞれ居開帳（新勝寺での開帳）が開催されている<sup>⑨</sup>。これらの行事には多数の參詣客が成田山を訪れたが、冬季には大規模な行事が少なく、そのことが成田鐵道の経営にも影響した。表9は營業報告書（『第七回報告』）による一八九八（明治三一）年度下半年の月別貨客輸送量である。秋から冬にかけて利用者が減少し、春になると増加していることがわかる。一月の初詣は、明治時代以降、鐵道会社が集客策として主として新聞広告により普及を促したことにより定着した習慣であり<sup>⑩</sup>、成田鐵道開業直後の時点では未だ普及途上であったのである。

同社の『第三回營業報告書』では、一八九七（明治三〇）年一月・三月の旅客輸送の概況について、次のように報告している。

（史料6）

當期間一月ハ開業當初ニシテ恰ク世ノ知ル所トナラス殊ニ一週間旅客乗車賃五割減ヲ爲シタルニ因リ自然收入充分ナラズ越テ二月三月ニ至リテ

ハ晴雨相半ハシ爲メニ旅客ノ交通ニ影響ヲ及ホシタルコト多シ然レモ收入遞加ノ實蹟ハ左ニ掲クル各月收入ニ對比シテ瞭然タリ

一月 一日平均金百貳拾五圓參拾七錢參厘強  
 二月 一日平均金百五拾九圓四錢六厘弱  
 三月 一日平均金百八拾圓七拾錢九厘弱

開業直後の成田鉄道は知名度が低いため旅客が低迷し、集客のため一週間に限り運賃を半額にするなどしていたことがわかる。そして、二月・三月も雨天が多く、営業に影響が及んでおり、行楽客に依存する鉄道経営は天候に影響されてしまうことが確認できる。もともと、春季と秋季に旅客輸送量・旅客収入が増加し、冬季や雨天の続く六月に減少する傾向は、程度の差こそあれ成田鉄道以外の大部分の私鉄や官鉄にも当てはまる<sup>10</sup>。従って、季節による旅客輸送量の変動の要因を成田山参詣客の増減にのみ帰することはできず、当時の鉄道旅客輸送に普遍的に見られた傾向であり、そこに成田山参詣客数の変動が加わって、他の私鉄より変動幅が拡大したと判断するのが妥当ではないだろうか。『鉄道時報』一九〇二(明治三五)年四月二十六日付の論説でも、全国の鉄道の月次別旅客収入を示した上で、特に春季は全国的に花見客の影響により鉄道旅客が増加していることを説明している。

(史料7)

見よ、如何に春季における収入が他の三季に比して其の多きを占むるか。即ち三、四、五(我等が所謂観花期)の各月が其の歳計の千分比例上に占むる所の割合は他の各月(即ち夏、秋、冬三季)のそれに超ゆること數等にして、官設も私設も將又全國通計に於ても略々其の趣きは同様に、他の孰れの季節を以て之に比するも其の及ばざること甚だ遠く、即ち之を概言すれば春季三ヶ月の収入は歳計全額の約三割一步を占め、

表9 成田鉄道營業收入(月別)(1898年10月~1899年3月) (円)

月	10	11	12	1	2	3
旅客	8,203	6,334	5,694	6,450	8,106	13,961
貨物	817	598	792	794	768	959
計	9,109	6,933	6,487	7,244	8,874	14,919

※銭位を四捨五入しているため合計が合わない月がある

(『第七回報告』)

他の三季（九ヶ月間に於て）は僅に其の殘餘（六割九歩一季間の平均二割三步）を保つに過ぎぬ。果して然らば我が鐵道が花期に負ふ所亦頗る多大なりと謂つ（ママ）べきである。

成田山参詣客以外の旅客輸送についても検討してみたい。まず、佐原までの鐵道開業は、水郷觀光（香取・鹿島・潮来方面）を活性化させた。総武鐵道線開業直前、内国通運・銚子汽船による汽船便の東京・銚子間直航（利根運河經由）が開始され、東京から水郷までの所要時間は短縮されたものの、それでも片道一昼夜を要した。鐵道開業により東京・佐原間の所要時間が数時間に短縮されると、鐵道・汽船水運・人力車などの移動手段を適宜組合せ、成田山参詣と香取神宮・鹿島神宮・息栖神社（東国三社）参詣、更に銚子での海水浴なども含めた回遊も活発化し、それに伴い利根川水系の汽船水運事業者は、中長距離旅客輸送のシェアの鐵道へのシフトを許しつつ、鐵道端末輸送に注力するようになる（この点については第七章において詳述）。例えば、一八九八（明治三一）年五月二六日付『読売新聞』には、「去廿三、四、五日の三日間總州香取神社の祭禮についてハ近郷近在よりの人出夥しく成田鐵道ハ乗車賃を割引にし且臨時汽車を發したるも尚客車不足して乗り後るゝものもある様なりしが中にハ成田鐵道の不整頓に不平を鳴らすものも多かりしやうなり」などあり、列車を増発させても積み残しが發生するほど香取神社祭禮の見物客が増加したという。また、成田鐵道線の佐原延伸直後（一八九八年）に刊行されたと推測される八洲力士著『香取土産―総武成田鐵道名所案内』は、本所駅から佐原經由で銚子に至るまでの鐵道・汽船航路沿線の觀光ガイドブックであり、本文は「主人」と「客」との対話形式（口語調）となつているが、同書の冒頭で、「客」から「主人」への会話として「時に御亭主さん足下の御厚意で東京の名所古跡はまづ残りなく見物しましたが是から成田山をかけて香取鹿島の御宮を参詣し序に銚子へ回つて海水浴でもして歸

りたいと思ひ升がその所々の名所古跡を繁忙からうが委しく案内しては下さらぬか」（三頁）とあり、それに応じた「主人」の「客」に対する案内を通して、読者に鐵道と汽船水運を組合せた北総の回遊旅行を薦めている。その一方で、同書の各頁には、佐原近辺の諸商店の広告が掲載されているが、旅館や料理屋に加えて呉服商・家具商・肥料商・銀行・農具荒物商など、明らかに觀光客向けではない広告が大半を占めていることから、同書が觀光ガイドブックとしてのみならず佐原の商家の宣伝も兼ね、佐原の商家が成田鐵道線開業による商取引の活発化をも期待していたであろうことが窺われる。

安定的な通勤・通学需要が殆ど存在しない当時、寺社参詣、花見、觀光以外にも沿線のあらゆる催事が鐵道事業者にとって集客源となり、各事業者は割引乗車券を発売するなど活発に營業活動を展開させた。一九〇〇（明治三三）年度下半期は「成田ニ於テ大日本農會及水産會聯合品評會開設ニ付割引其他ノ便法ヲ設ケ多數ノ旅客ヲ誘」〔第十一回報告〕うことに成功するも、翌年度下半期は不景氣に加えて「前年同期ハ成田ニ大日本農會及水産會聯合品評會ノ擧アリ臨時ノ增收劔カラザリシモ本期ニ於テハ此レニ對比スルモノ無カリシ等ニ因」〔第十三回報告〕って旅客は減少したという。特に成田鐵道のように運賃収入の大部分を旅客輸送に依存する鐵道事業者の場合、沿線における催事はビジネスチャンスであると同時に、催事の終了後は反動による減収が経営に深刻に影響した。

明治三〇年代における成田駅の利用者数（乗車のみ）は、成田鐵道出願時の營業計画を大幅に上回る年間約三〇万人であり、これは当時、千葉駅をも上回り、成田鐵道線以外を含む県内の全鐵道駅で最大であった（註）。この規模に関しては、成田山参詣の活発化のみならず、特に一九〇一（明治三四）年以降、成田・我孫子間開業により、成田から東京に至る経路が佐倉經由と我孫子經由の二方面となったことにも注目すべきであろう。即ち、成田鐵道沿線と東京との間の移動手段に選択肢ができたことに加え、成田駅が佐原方

面・佐倉方面・我孫子方面の三路線の結節点としても機能するようになった。このように、東京に至る二方向の経路の分岐点（合流点）として機能し、しかもその双方を経由する東京との直通旅客列車が発着する駅は、当時の千葉県内では成田駅が唯一であった。成田鉄道の旅客の六割弱が他社（総武鉄道・日本鉄道）との連絡客であると推察されること<sup>12)</sup>に、同鉄道の特性が現れている。成田山新勝寺が集客力・知名度を有する成田町ではあったが、当時の同町の人口自体は約五〇〇〇と、県内各町村の中でも特に大規模というわけではない。その人口規模とは不釣合にも感じられる成田駅の利用者数からは、同駅が単に成田を発着する旅客のみならず、印旛郡・香取郡各地に向かう旅客に結節点として利用されていたであろうことが窺われる。

このように、他社連絡運輸を中心に、当初計画を上回る好調な実績を上げていた旅客輸送に対して、貨物輸送は計画を大幅に下回った。近世以来利根川水運を利用し続けてきた東京や佐原の荷主は、鉄道開業後もすぐには輸送手段を転換させなかったことが、初期の成田鉄道の貨物輸送を低迷せしめたと考えられる。表10は、成田鉄道（並びに頓挫した北総鉄道）の出願時の営業計画と、一九〇二（明治三五）年における実績の比較である（実績は出典により数値が異なるが、その理由は不詳）。計画段階では貨物収入が旅客収入を上回ると予想されていたが、実際には、成田鉄道の業績を支えていたのは計画段階の予想を大幅に上回る旅客収入であり、貨物収入はその一割を下回る微々たるものであった。特に米穀をはじめとする重量貨物の多くが、水運と比較した際の鉄道の最大のメリットである速達性・定時性をあまり要求しないこともあり、荷役の方法を変更してまで、運賃の低廉な水運から鉄道に転換させる必要性は低かった。

『鉄道時報』一八九九（明治三二）年一月一五日付の記事には、「現営業線佐倉佐原間内佐倉成田間八哩は旅客の往来案外に多く総武若くは甲武に比し殆んど優劣なき者の如しと雖も成田佐原間十七哩に在りては旅客の往来極

表10 下総鉄道（成田鉄道）・北総鉄道出願時計画と成田鉄道の実績比較

	計画		実績		
	北総鉄道 計画 1889(明治22)年	下総鉄道 計画 1893(明治26)年	成田鉄道 実績 1902(明治35)年		
典拠	「収入説明書」 『公文類聚』	「営業収支予算書」 『鉄道院文書』	『千葉県統計書』	『日本国有鉄道 百年史』	『鉄道局年報』 (手小荷物含まず)
旅客	29,004円	29,004円	116,824円	193,189円	190,788円
貨物	45,860円	53,504円	9,821円	18,334円	18,120円

※実績の数値の典拠による乖離については不詳であるが、『千葉県統計書』には県外駅で扱われた連絡乗車券運賃が反映されていない可能性がある

めて少なく貨物の如きも沿道出入の十分一だも「マ」輸送するに至らず」など  
とあり、成田・佐原間の旅客・貨物の輸送量が低調である旨を報じている。  
成田・佐原間の旅客輸送量が佐倉・成田間より低水準になるのは当然として  
も、成田鉄道が貨物輸送の拠点と位置づけている佐原からの貨物輸送量が「沿  
道出入の十分一だも輸送するに至らず」という状況は、換言すれば「沿道出  
入」の貨物の九割以上が鉄道以外の手段（主として水運）で輸送されている  
という、同社にとって深刻な事態であった。

また、一八九八（明治三二）年度下半期の成田鉄道の営業報告書（『第七回  
報告』）には、次のようにある。

（史料 8）

成田佐原間ハ開業日尚ホ淺ク全通後僅カ二十有四ヶ月ニ過キス、殊ニ同  
線ハ旅客ノ交通ヨリモ寧ロ貨物ノ輸送ヲ目的トナス、然ルニ前期既ニ報  
告セシガ如ク同地方ハ従來水利ノ便ニ依ルノ慣習アルカ爲メニ遽カニ其  
慣習ヲ打破シ百貨ノ吸集ヲナス能ハスト雖モ、開通以來汲々トシテ特約  
其他種々ノ方法ヲ設ケ百方之レカ収集策ヲ講究シ以テ貨主ヲ獎勵シタル  
ノ結果、日二月ニ好況ヲ呈シ來レリ

成田鉄道が荷主の「水利ノ便ニ依ルノ慣習」を打破するために「特約其他  
種々ノ方法ヲ設ケ」るなどの営業努力をしていることが読み取れる。

旅客と貨物の輸送量の差は、成田鉄道の保有する車両の両数にも現れてい  
る。表 11 に、成田鉄道と日本鉄道・総武鉄道・房総鉄道の車両数の推移を  
示した。いずれの会社も貨車の両数が客車を上回っているが、日本鉄道は貨  
車が客車の五倍ないし六倍、総武鉄道も二倍以上、房総鉄道は三倍前後であ  
る。成田鉄道も、開業時には客車二八両に対して貨車は五〇両を用意してい  
たが、貨物輸送の低調の一方で旅客の輸送力が逼迫したのであろうか、貨車

表 11 千葉県内各私鉄の車両数

		1897 (明治30)	1900 (明治33)	1903 (明治36)	1906 (明治39)
成田 鉄道	機関車	4	4	7	7
	客車(A)	28	65	68	62
	貨車(B)	50	80	80	96
	計	82	149	155	165
	B/A	1.79	1.23	1.18	1.55
日本 鉄道	機関車	237	286	312	(国 有 化)
	客車(A)	519	752	762	
	貨車(B)	2591	3603	4493	
	計	3347	4641	5567	
	B/A	4.99	4.79	5.90	
総武 鉄道	機関車	13	21	21	24
	客車(A)	63	95	104	116
	貨車(B)	135	256	263	274
	計	211	372	388	414
	B/A	2.14	2.69	2.53	2.36
房 総 鉄 道	機関車	7	7	7	9
	客車(A)	19	28	32	32
	貨車(B)	70	89	89	95
	計	96	124	128	136
	B/A	3.68	3.18	2.78	2.97

※客車には付属車を含む（『鉄道局年報』明治30・33・36・39年度版をもとに作成）

を上回るペースで客車を増備した。一九〇六年には客車が若干減少しているが、それでも全保有車両に占める貨車の比率が他の鉄道会社より低率である傾向が確認できる(当然、客車・貨車とも(そしておそらく機関車も)他社線に直通するため、車両数自体が各社の輸送量や運賃収入に正確に比例するわけではないが、各社の鉄道輸送の特徴を大まかに反映していることが確認できる)。

- (1) 一八九三(明治二六)年七月二二日付「下総鉄道会社創立願書」(史料2)の差出人は「三池照鳳・柴原和・大倉喜八郎・小倉良則・大須賀庸之助・小宮常吉・伊能権之丞・大塚常次郎」の八人であるが、翌一八九四年四月二六日付「下総鉄道会社創立願ノ義ニ付上申」の添付資料と考えられる「下総鉄道会社創立願書」は「三池照鳳・北岡文兵衛・榑崎寛直・川村治兵衛・小宮常吉・小倉良則・伊能権之丞・大須賀庸之助・石田精一郎」の九人である。
- (2) 『千葉県の歴史』通史編・近現代1(二〇〇二)、六七七頁。
- (3) 川名登「利根川東遷は無かった―近世河川水運の性格について―」『利根川文化研究』16号(一九九九)。
- (4) 『千葉県統計書』明治三三年版によると、同年の香取郡の粳米生産量は二二万三八〇二石(三万二〇七〇トン)であり、生産量二位の市原郡(一〇万八四三四石、一万六二六五トン)を大幅に上回り、千葉県全体の生産量二二万三二九七石の一七・六%を占めている。
- (5) 千葉県内最大の味噌生産地は東葛飾郡の流山である。『千葉県統計書』明治三三年版によると、同年の東葛飾郡の生産量が三四二五石、香取郡が一三三三五石で、県内のそれ以外の地域ではほとんど生産されていない。
- (6) 『鉄道局年報』明治四〇年版。

- (7) 『鉄道局年報』明治三四年版。
- (8) 『成田山史』(一九三八)、二〇一頁。
- (9) 初詣の普及と鉄道の関係については、平山昇氏が多数の研究成果を発表している。一例として、『鉄道が変えた社寺参詣』(交通新聞社、二〇一二)、並びに『初詣の社会史・鉄道が生んだ娯楽とナシヨナリズム』(東京大学出版会、二〇一五)を挙げておく。
- (10) 例えば『鉄道局年報』明治三五年版によると、総武鉄道の旅客輸送量は、同年四月から十一月にかけて月二〇万人台(但し六月は約一六万人)、一二月から翌年二月にかけて一七万から一八万人となり、三月には再度二〇万人台を回復する。五大私鉄はじめ千葉県外の鉄道にも同様の傾向が見られるが、成田鉄道は他社に比して増減の幅が大きい。なお、一九〇四(明治三七)年度は上半期の輸送量が低調であるが、同社の営業報告書『明治三十七年度上半期計算報告』によると、これは日露戦争に起因するようである。
- (11) 『鉄道局年報』並びに『千葉県統計書』各年版による。なお、今城光英「明治期鉄道統計の推計と分析(2)官設鉄道」大東文化大学経営研究所『Research Papers』J39(二〇〇一)には、『鉄道局年報』をもとに明治三〇年代における全国主要鉄道駅の乗車人員がまとめられており、こちらも適宜参照した。
- (12) 前掲今城「明治期鉄道統計の推計と分析(2)官設鉄道」、並びに今城「官私並進」期における端末輸送構造」大東文化大学経営研究所リサーチペーパー(Web版)([http://www.daito.ac.jp/file/block\\_75117\\_01.pdf](http://www.daito.ac.jp/file/block_75117_01.pdf)、二〇一七年八月確認)。なお、この約六割という数値は、全国の各私鉄の中でも非常に高い。例えば、同じく総武鉄道との連絡により東京との直通が可能であった房総鉄道にあっても、連絡旅客の割合は三割程度である。

### 第三章 明治三〇年代における成田鉄道の貨物輸送の分析

#### 三・一 分析の概要

ここまで各種統計資料から確認した通り、開業直後の成田鉄道の運賃収入は、出願時の発起人らによる営業計画を上回ったが、これは予想を大幅に上回る好調な旅客輸送によるものであり、貨物輸送量は出願時の予想を大幅に下回る低水準であった。しかし、品目ごとの輸送実績を出願時の予想（北総鉄道「収入説明書」、表6）と比較してみると、全ての品目について予想を大幅に下回っていたわけではないことがわかる（成田鉄道の詳細な貨物輸送計画が『鉄道院文書』に残されていないため、ここでは『公文類従』の北総鉄道の出願書類を利用する）。本章では、主として一九〇四（明治三七）年を事例とし、成田鉄道が輸送した貨物の中でも特徴的な品目を挙げ、出願時の輸送計画との比較を試みる。輸送量のデータは主として『千葉県統計書』明治三七年版による（成田鉄道を含む千葉県内各鉄道駅における品目別の貨物取扱量を得られるのは同年版以降である<sup>(1)</sup>）。但し、県統計書以外の統計データも適宜参照している。本章で扱う品目は、米穀・醸造品（清酒・味噌・醤油など）・肥料・薪炭・砂糖・石炭である。

明治後期の『千葉県統計書』の鉄道貨物輸送に関するデータは非常に詳細である。特に、明治三七年版から四四年版までは、県内（一部県外を含む<sup>(2)</sup>）の全鉄道駅について品目別の發送量・到着量を記録している。『茨城県統計書』も各駅の品目別發送量を記録しているが、到着量の数値は得られず、『埼玉県統計書』には品目別の取扱量の項目自体が存在しない。『千葉県統計書』でも大正元年版以降、国有鉄道については發送量だけの掲載となっている（成田鉄道は發送・到着とも掲載）。明治後期の『千葉県統計書』から得られる鉄道貨物輸送量の詳細なデータは、各鉄道会社の営業報告書や『鉄道局年報』か

表12 千葉県内主要駅旅客・貨物取扱量（1904年） 人（旅客）・トン（貨物）

駅名	旅客		米		酒類 (*1)		醤油 (*2)		砂糖		肥料		薪炭 (*3)		石炭 (*4)		駅名	
	乗	降	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着	発	着		
成田鉄道	酒々井	46,270	26,250	237	10	0	2	12	0	2	18	325	2,458	8	0	0	酒々井	
	成田	257,576	297,300	1,753	1,524	105	262	48	145	20	396	43	847	24	44	725	成田	
	久住	8,233	7,629	211	27	1	0	1	0	0	2	12	112	0	0	0	久住	
	滑河	21,875	24,199	212	128	14	0	21	0	0	0	2	13	48	0	0	滑河	
	郡	21,820	22,004	1,473	38	102	0	126	0	2	8	32	61	110	0	0	28	郡
佐原	51,533	53,581	6,622	1,539	241	158	655	4	5	952	201	1,542	86	4	0	3,558	佐原	
総武鉄道	両国橋	698,500	615,790	1,447	1,667	59	1	49	26	750	5	659	2	135	50	2	0	両国橋
	本所	262,739	334,464	18,693	17,688	441	32	100	9,117	3,621	79	5,163	1,023	114	1,285	2,358	0	本所
	千葉	230,876	236,378	588	541	71	40	33	32	14	123	284	826	3	507	3	1,926	千葉
	佐倉	156,174	118,094	423	666	146	153	33	17	25	360	53	409	246	50	12	1	佐倉
	八街	41,086	41,942	377	439	1	62	3	29	0	26	30	2,126	2,489	3	0	0	八街
	横芝	42,992	40,912	13,234	1,468	4	14	32	3	6	13	79	784	11	0	0	12	横芝
	八日市場	68,456	72,391	1,632	355	24	36	119	26	2	473	88	256	138	0	0	3	八日市場
	銚子	55,548	57,409	123	3,865	94	36	5,881	9	6	160	844	253	18	3	13	18	銚子
新生	0	0	650	3,865	10	46	2,626	7	9	354	857	796	264	29	21	0	新生	
房総鉄道	本千葉	52,207	54,240	2,259	2,618	32	6	14	7	155	0	112	160	0	1,141	38	2,114	本千葉
	東金	41,414	42,808	2,152	782	53	272	72	15	19	539	253	167	3	8	1	41	東金
	大原	41,803	39,478	482	1,193	15	53	4	34	2	138	3,901	32	0	0	46	17	大原

\*1 総武鉄道は「和酒」、房総鉄道は「和洋酒」

(『千葉県統計書』明治37年度版)

\*2 房総鉄道は「味噌醤油」

\*3・4 房総鉄道の薪炭は「薪」、石炭は「炭及石炭」(炭は石炭の数値に含む)

らも得られない、非常に有用な記録である(なお、同時期の『千葉県統計書』には、利根川水系汽船航路の各寄航場における利用者数も記録されており、鉄道に関する詳細なデータと併せて千葉県域の近代交通史研究にとって貴重な資料となる。利根川対岸の埼玉県・茨城県の統計書には、これほど詳細なデータは掲載されていない。但し、明治後期の『茨城県統計書』に収録された、県内主要港湾・河岸における発着貨物に関するデータは詳細である)。

『千葉県統計書』を基に一九〇四年における千葉県内主要駅の貨物取扱量を一覧にしたのが表12である。「主要駅」の選定基準は、各路線の起終点(我孫子駅は日本鉄道海岸線所属のため除外)のほか、本章で扱う各品目に関して、発送量ないし到着量が比較的大規模な駅としたため、市川駅・船橋駅・津田沼駅のように、旅客の発着が大規模でも貨物の発着が比較的少量である駅は、本表には含めていない。

### 三・二 米穀

香取郡において、県内他地域と比して特に生産量・出荷量が大规模な生産物として、米穀と醸造品が挙げられる。特に米穀については生産量が県内最大であり、例えば一九〇四(明治三七)年における香取郡の生産量(粳米・糯米の合計)は二八万五三〇五石(約四万二八〇〇トン)と、二位の印旛郡(二〇万四八七五石、約三万〇七〇〇トン)を大幅に上回る。この米穀は、近代に入っても近世の年貢米同様、利根川水運により消費地の東京へと輸送された。成田鉄道発起人らがまず香取郡から東京への米穀輸送に着目するのは必然である。

開業直後(一八九七・九八年頃)の成田鉄道の貨物輸送品目は、営業報告書から断片的に読み取ることが可能であるが、品目別の詳細な輸送量を得ることはできない。しかし、各駅の旅客・貨物取扱量と運賃収入については、

『千葉県統計書』に記録されている。それによると、成田鉄道線が佐原駅まで延伸した一八九八(明治三一)年、当時の成田鉄道線全駅(佐倉・酒々井・成田・滑河・郡(現・下総神崎)・佐原)中、貨物取扱量・貨物収入のいずれも佐原駅が最大である(発送・到着計約一二〇〇円斤、貨物運賃収入約二〇〇万円、なお佐原駅開業は同年二月三日であるため営業日数は一年間に一ヶ月ほど満たない)。しかし、それでも同駅の収入の内訳は旅客運賃が貨物運賃の約六倍であったし、千葉県内の他の鉄道(総武鉄道線・房総鉄道線)には、貨物取扱量・貨物運賃収入が佐原を上回る駅もある。総武鉄道線銚子をはじめ、八街・成東・八日市場各駅、房総鉄道線寒川(現・本千葉)・茂原・一宮(現・上総一ノ宮)各駅は、貨物運賃収入が五〇〇万円を上回る。寒川駅は港湾に面し、東京湾海運との結節点であったため貨物の取扱量も大規模だったのであろう。

一九〇四(明治三七)年になると、『千葉県統計書』の鉄道関連の項目はより詳細になり、貨物に関しては輸送品目まで掲載されるようになる(同年時点では既に成田・我孫子間が開業している)。これによると、一九〇四年時点の佐原駅における米穀の取扱量は、發送六六二二トン、到着一五三九トンとなっており、成田鉄道は勿論のこと、千葉県内全鉄道駅中、第二位の規模である(表12)。同年、米穀の取扱量が最大であったのは総武鉄道線横芝駅であり、發送量は一万三三三四トンであったから、佐原駅の二倍程度である。しかし四年後の一九〇八年にはその順位が逆転し、佐原駅からの發送量が県内鉄道全駅中最大となった(佐原九〇三三トン、横芝二元総武線<sup>③</sup>八一〇三トン)<sup>④</sup>。一九〇四年時点で、単駅・単品目で取扱量が六〇〇〇トン以上となるのは、千葉県内全鉄道駅中、佐原・横芝両駅の米穀のみであった。異なる品目を同一単位で単純比較するのは困難であるが、成田鉄道線全駅(佐倉・我孫子以外)で一九〇四年に發送した農水産物や日用品や建材など全貨物合計四万〇一二四トン中、佐原駅發送の米穀は一六・五%を占めた。佐原

以外の駅を含む、成田鉄道線全駅における米穀の取扱量（発送・到着）の合計は一万五九六四トンであり、これは同鉄道の輸送した全貨物の合計五万九四四〇トンの二六・九%、四分の一強を占めた。

主として佐原駅から発送された米穀の到着地であるが、仮にその全量が総武鉄道線経由で輸送されたとすると、途中駅（亀戸駅から郡駅まで）全駅の米穀の到着量を合計しても四七八三トンにしかならず、本所（現・錦糸町）駅に一万七六八八トン着荷しているため、同駅は主要な発送先と推測できる。当然、我孫子駅・日本鉄道海岸線経由でも輸送しており、その場合の主要な到着地は秋葉原駅（当時は貨物駅）ということになるが、いずれにせよ米穀は佐原駅から主として東京へ輸送された（『千葉県統計書』からは我孫子から日本鉄道海岸線に乗入れる貨物の輸送量が品目別に記録されており、これによると成田鉄道線発の米穀は二四〇五トンとあるため、佐原駅発の米穀の主要到着駅は本所駅と推測できる。）。

これらのことから、成田鉄道にとって佐原・東京間の米穀輸送は重要な収入源であったことが推測できる。しかし、今一度確認しておくべきことは、開業直後の成田鉄道の運賃収入は、その圧倒的大部分が旅客運賃であり、貨物は数%程度に過ぎなかったということである。本節では、明治三〇年代初頭の統計資料では情報量が不十分であったため、主として佐原駅開業から六年後の一九〇四年の統計資料を利用しているが、開業直後の時点では貨物輸送量・貨物運賃収入は更に小規模であったはずである。北総鉄道の「収入説明書」（表6）と比較してみると、同表では佐原駅からの「米穀類」の発送量は三二万八八五七駄（四万三七三八トン）と計画しているところ、実態は六六二二トン（一九〇四年）であったから、当初計画の六分の一程度に過ぎなかった。

それではこの成田鉄道（ないし北総鉄道）出願時の計画値は全く見当外れな数値なのであろうか。表7によると、一八八七（明治二〇）年に佐原河岸

から利根川水運により発送された米穀は一八万一六七五石（二万七二五一ト）ン余（その大部分は汽船ではなく高瀬船などの和船により輸送されたと推測される）、一七年後の一九〇四年に佐原駅から鉄道によって発送した量の四倍以上である。明治三〇年代の段階では、米穀をはじめとする重量貨物の輸送需要のうち、鉄道によるものはごく一部であり、大部分は未だ利根川水運に依存していたと考えられる。換言すれば、同時期に成田鉄道が実際に輸送した米穀の量に比して数倍の潜在的な輸送需要が、佐原・東京間の交通機関にはあったはずなのである。

### 三・三 醸造品

醸造品は近世以来、香取郡を含む北総地域各地で生産されてきた。特に佐原は酒造が活発であったが、清酒以外にも焼酎・味噌・醤油・食酢など、香取郡で生産される醸造品は多岐にわたる。特に酒類の生産量は県内でも最大規模であり、一八九〇（明治二三）年の香取郡における清酒生産量は七五二九石で県内最大、他に焼酎や濁酒の生産も最大であった。味噌は県内最大の生産地である流山を擁する東葛飾郡には及ばないものの、それに次ぐ生産規模である。醤油・食酢・味噌などの生産量も県内上位である。北総鉄道の創立請願書（史料1）に「殊二同地ハ酒類醸造ノ業盛ニシテ之ヲ東京及ヒ各地ニ輸出スルノ量モ少ナカラズ」などであることから、北総鉄道、次いで成田鉄道の発起人が香取郡から東京や県内各地への醸造品輸送を重視していたことは確実である。

しかし、醸造品は、生産量の差こそあるものの、味噌以外は千葉県内のほぼ全域で生産されている。特に清酒は県内全郡に製造事業者が散在し、故に地元での自給がほぼ可能であった。一例として一九〇四年における酒類の生産量について見てみると、香取郡と味噌醸造の活発な東葛飾郡において年間

一万石以上と際立つものの、他地域も概ね三〇〇〇〜四〇〇〇石以上の生産量となっている(表13)。

しかも、近世の江戸では、伏見や灘など摂泉十二郷を中心とする上方で生産された清酒が高級品として普及しており、千葉県内を含む関東各地で生産された清酒の大部分は地元近辺で消費され、佐原で生産された清酒のうち江戸・東京に出荷されたものは少量にとどまった<sup>⑤</sup>。上方の清酒(下り酒)は海上輸送され、隅田川河口から江戸に入った。灘の新酒は先を争って江戸に輸送され、その年最初に江戸に到着した船(一番船)で着荷した清酒が最高級とされた(番船競争)。明治初期まで江戸と大坂は海路を介して直結し、上方からの下り酒もそのルートにより江戸に大量にもたらされた<sup>⑥</sup>。明治半ばに至っても佐原河岸から利根川水運により発送された清酒の量はそれほどの規模ではなく、表7によると、一八八七(明治二〇)年時点で佐原河岸から発送された清酒は九四一石(一六九・四トン)と、米穀に比して圧倒的に少量であったのみならず、味噌(一九六四石〓三五三・五トン)の半分以上、取扱価格では砂糖や繊維製品(呉服・太物)より小額であった。清酒は下り酒が普及している東京での需要も限られている上、東京近郊各地で生産されているため佐原からの発送量は少量にとどまり、一方で味噌は生産地が限定されているため東京や県内遠隔地における需要は清酒以上であったと推測できる(表7は主要品目のみであるため、佐原河岸から発送される貨物全品目中では清酒の発送量は比較的上位であったと推測される。但し、発送先は東京とは限らない)。なお、味噌を専ら調味料として利用するようになるのは明治以降であり、それ以前は清酒や焼酎などと同様、飲用とされることも多かった。

成田鉄道により輸送された醸造品のうち、輸送量が最大であったのは醤油である。一九〇四年、佐原駅からは六五五トン、隣接する郡駅からも一二六トン、香取郡両駅で合計七八一トンの醤油が発送された。醤油は、銚子駅と

新生駅<sup>⑦</sup>からの発送量が千葉県内の他の全鉄道駅を圧倒しているが、この二駅以外では佐原駅の発送量が県内最大であり、到着駅はやはり本所駅または秋葉原駅と考えられる(本所の到着量は九〇〇〇トン以上であるが、銚子・新生からの発送量は計八五〇〇トン以上であることから、佐原発の醤油の発送先は主として秋葉原であった可能性が高い)。

このように、醤油が佐原駅から(銚子以外の)千葉県内の鉄道駅としては比較的大規模に発送されていた一方、酒類は一九〇四年時点で佐原駅から二四一トン、郡駅から一〇二トンしか発送されていなかった(それでも佐原駅は千葉県内最大の酒類発送駅である)。また、本所駅における「和酒」の着荷は三二トン、両国橋駅は一トんに過ぎず、佐原をはじめ県内各駅から発送された酒類の到着地は必ずしも東京ではなかったようである。逆に本所からは千葉県内各地に向けて四四一トンもの和酒が発送されている(成田鉄道の輸送品目が「酒類」であるのに対し、総武鉄道は「和酒」「洋酒」となっている)。また、成田駅は一〇五トンの酒類を発送する一方で発送量の一・五倍に相当する二六二トンの酒類が着荷しており、また佐原駅にも一五八トンのトンの酒類が着荷している。総武鉄道線内でも、佐倉・四街道・千葉・津田沼など途中各駅に和酒が着荷している。これらのことから、佐原を含む千葉県内で生産された清酒は、明治三〇年代に至っても、東京における消費量は下り酒を補完する程度でしかなく、主として生産地近辺で消費されており、更に県外産の清酒(大部分が関西からの下り酒か)が千葉県内各地で消費されていたことが推測される。

北総鉄道「収入説明書」(表6)では、佐原駅から発送される醸造品について、醤油が一万四三〇〇駄(一九〇二トン)、味噌が二六七三駄(三五六トン)を予想しているものの、清酒はここに含まれていない。その一方で到着貨物に酒類一一〇〇駄(一四六トン)が含まれている。従って、成田鉄道発起人はもともと清酒の輸送需要をそれほど重視していなかったようであり、実際

の輸送量も、清酒は醤油より（場合によっては味醂よりも）少量であったことが確認できた。北総鉄道創立願書には「酒類醸造ノ業盛ニシテ之ヲ東京及ヒ各地ニ輸出スルノ量モ少ナカラズ」とあるが、「酒類」には佐原の特産品である味醂も含まれ、発送先も「東京及ヒ各地」であることから、発起人らが想定していたのは「佐原から東京への清酒の大量輸送」ではなく「多種の醸造品の各地への輸送」だったのではなからうか。

ただ、発起人らによる醸造品の輸送量の予想はやや大言壮語だったようで、特に醤油の輸送量は予想を大幅に下回り、一九〇四年時点では、佐原と郡の合計（七八一トン）でも計画値（一九〇二トン）の半分未満であった（それでも銚子以外では県内最大規模であったが）。酒類については、佐原と郡の輸送量の合計（三四三トン）は、当初予想（味醂・焼酎の合計四〇〇トン）とほぼ一致する。

佐原をはじめ千葉県各地の酒造業は、明治期を通して徐々に衰退した。その最大の要因は、政府が安定した財源として酒税に着目し、増税を繰り返したことにある。従来、醸造税は売上をもとに確定する従価方式であったが、一八七八（明治一一）年、造石税に変更され、画一的な脱税取締が実施されるようになった。結果、酒造業者間の厳しい競争状態となり、翌年には全国の清酒造石高はピークを迎えるが、過酷な税負担に対して酒造業者は減税を訴え続け、「酒屋会議」などの抗議運動に発展した。自由民権運動とも結び付くこれらの抗議運動に対して政府は関係者の処罰などの弾圧を加えたため、全国的に中小酒造業者の淘汰が進行すると共に、灘など関西の大規模酒造業者群の立場は相対的に有利となった<sup>⑧</sup>。佐原町内の酒造鑑札を所有する事業者は、一八七一（明治四）年には三四軒（造石高一万五六〇〇石）であったが、一九〇九（明治四二）年には一〇軒（二七三石）にまで減少している<sup>⑨</sup>。

明治末になると、佐原駅からの酒類の輸送量は一時的に増加し、一九〇七

表13 千葉県内各郡における酒類醸造場数・生産高（1904年）

郡	匝瑳	海上	香取	印旛	東葛飾	千葉	
酒類醸造場数	24	19	85	32	31	9	
造石高	合計	3,360	2,684	17,131	8,066	10,616	1,868
	清酒	3,031	2,223	11,441	6,928	2,299	1,166
	味醂	0	16	3,056	0	6,500	0
郡	市原	山武	長生	君津	夷隅	安房	
酒類醸造場数	6	28	30	93	20	39	
造石高	合計	3,057	4,068	4,041	6,992	6,270	4,527
	清酒	2,608	3,516	3,700	6,105	6,068	2,518
	味醂	0	0	0	7	93	158

※「合計」は清酒・濁酒・白酒・味醂・焼酎の合計（『千葉県統計書』明治37年版）  
 ※1石は約180リットル

表14 東京市内における清酒販売量

	下り酒 (A)	地廻り (B)	A/(A+B)
1899年 (明治32)	580,874 樽 ( 36,595 kl )	27,586 樽 ( 1,738 kl )	95%
1906年 (明治39)	452,185 樽 ( 28,488 kl )	37,925 樽 ( 2,389 kl )	92%
1913年 (大正2)	*361,549 樽 ( 22,778 kl )	25,577 樽 ( 1,611 kl )	*93%

\*1913年の下り酒は参考値（「樽及樽以外の容器に依る個数の合計」）  
 （東洋経済新報社編『明治大正国勢総覧』）

(明治四〇)年は五二一トン、翌一九〇八年は酒類七五五トンと、北総鉄道「収入説明書」(表6)の数値を上回ったものの、一九二一(大正一〇)年以降、再度二〇〇トンないし三〇〇トン台まで減少し、その後横這いとなった。またその一方で、千葉県内の一部の駅において酒類発送量が佐原駅を上回るようになった(例えば、一九二二年においては、佐原駅二六七トンに対して旭町九七七トン、馬橋五六四トンなど)。しかしいずれにせよ、東京市内において千葉県産を含む地廻りの清酒が下り酒のシェアを奪取するには至らなかったことは表14で確認できる通りである。現在もなお全国に流通する「大関」「白鶴」「日本盛」「松竹梅」「菊正宗」「黄桜」などの著名銘柄がいずれも関西の酒造業者のものであることから、灘・伏見の大規模酒造業者群のシェアの強固さが窺われる。しかし、明治後期は醸造の技術が発展し、製品の品質が向上した時期でもあった。一九〇四年、政府は大蔵省醸造試験場を設立、腐造の多発防止など醸造技術の近代化を推進させた。一九〇七年には全国清酒品評会が開催され、千葉県の清酒は好成績であった<sup>10</sup>。高率の税負担による酒造業界の疲弊は酒税の減収を招くため、政府が酒造業界をバックアップする必要性が生じたのである。地廻りの酒造業者は、販売量だけに着目する限り関西の酒造業者群に圧倒されており、零細な酒造業者は淘汰されつつあったものの、製品の品質を向上させた各地の酒造業者が交通や通信の発達を背景に販路を拡大させていった。このように醸造技術も販売方法も改善を志向し、ブランド力を確立させたのが地酒であり、「清酒と鐵道とは密接の關係を有し、啻に清酒のみならず、之が原料及容器の輸送に於ても亦鐵道に依りて迅速なる利便を享け、斯業の發達に資する所鮮からず」(『本邦鐵道の社会及經濟に及ぼせる影響』中巻、一一八三頁)、鐵道はその普及に重要な役割を担った。

### 三・四 薪炭

成田・佐原両駅に比して酒々井駅は小規模である(表12では、同駅の年間の乗車旅客約四万六〇〇〇人に対して降車客約二万六〇〇〇人と、乗降者数の差が不自然であるが、『千葉県統計書』の誤植の可能性もある)。しかし、薪炭の発送量は成田鐵道全駅中最大である。表12によると、一九〇四年における酒々井駅からの薪炭発送量は二四五八トンで、これは千葉県内最大の発送駅である八街駅(二四八九トン)とほぼ同規模である。酒々井に隣接する成田駅からも、酒々井駅の半分程度、一〇三九トンを発送している。同年、千葉県内の鐵道駅で、薪炭の発送が一〇〇〇トン以上であるのは、酒々井・成田両駅の他、八街・日向・野田(現・誉田)各駅のみであり(その他、茂原は「炭及石炭」として一二四四トン、但し炭と石炭の内訳は不明。野田は「薪」として一一七四トン、他に「炭及石炭」六七一トン)、うち二〇〇トン以上は八街・酒々井両駅に限られる。

発送先であるが、まず本所駅に一二八五トンが着荷している。しかし、千葉県内各駅からは、これを上回る量の薪炭が発送されているから、本所駅以外にも着荷しているはずである(我孫子經由秋葉原も到着駅として考えられるが、『千葉県統計書』からはその量は得られない)。

千葉県内の鐵道駅中、薪炭の着荷量が最大であるのは房総鐵道の本千葉駅である。『千葉県統計書』では房総鐵道の「燃料」の品目を「薪」・「炭及石炭」・「石油」・「油類」としており、成田鐵道・総武鐵道と分類が異なるが、「薪」だけで同駅には一一四一トン着荷しており、これに「炭及石炭」の「炭」を加算すると、本所を上回る着荷量であった可能性が高い。本千葉駅は一九〇二年に寒川から改称されたが、当時は現在よりやや北側(現在の京成千葉中央駅付近)に位置し、千葉港(寒川湾)の最寄駅であった。ここから東京湾を横断して東京方面に輸送されていた可能性もある。実際、『千葉県統計書』明治二〇年版によると、一八六七(明治一九)年、「著名港津ノ輸出物品」と

して寒川湾からは「薪」六二万七五〇ㇼ（二三五四トン）、「炭松葉」一七二万六六〇〇ㇼ（六四七五トン）を発送しており、それに比して本千葉駅の「薪」一一四一トンというのはあまりに少なく感じられるほどである。

近世において佐倉七牧で生産される「佐倉炭」が江戸に出荷されていたが、明治期にも薪炭の生産・出荷は継続されていた。下総台地西部には松林が広範に分布していたが、これらは薪炭生産のために人工的に管理されていたものであり、伐採後は植林されていた。下総台地で生産される薪炭は、印旛沼・利根川水運や街道輸送によって東京に出荷され、農家の現金収入になっていた。下総台地は東京のエネルギー源としても機能していたのである（11）。東京の市街地には薪炭の供給源となる山林が少なく、燃料の自給が困難であり、東京において燃料としてのガスが普及する大正期まで、家庭における燃料需要は南関東各地で生産される大量の薪炭に依存することとなった。薪炭は主として水運によって運搬されたため、東京の薪炭商は河岸近辺に店舗を構えたが、鉄道輸送の普及に伴い店舗を鉄道駅近辺に移転させるようになった（12）。

北総鉄道の「収入説明書」（表6）では、成田駅から二万九八四駄（三九七六トン）と大量の薪炭発送を計画しており、薪炭の輸送量は米穀に次ぐ規模と見込まれていた。一九〇四年に成田・酒々井の印旛郡両駅から発送された薪炭の合計が三四九七トンであるから、ほぼ計画通りの実績である。

但し、この「収入説明書」では、佐原駅や滑河駅からも薪炭の発送を計画しており、その量は、佐原が九二八五駄（一二三三三五トン）、滑河が一万三七九七駄（一八三五トン）、香取郡両駅の合計は三〇七〇トンに上る。しかし、実際の両駅からの発送量は一九〇四年時点で佐原駅から八六トン、郡駅から一〇トン、合計一九六トンにとどまり、計画を大幅に下回った。

表7によると、一八八七（明治二〇）年、佐原河岸からの主要発送品目に薪炭は含まれていない。しかし、『千葉県勸業年報』によると、一九〇〇（明

治三三）年、香取郡からは一〇万余束（一束八キログラムとすると八〇〇トン）もの「松薪」が東京に発送されている（13）。一九〇〇年時点でこれほどの規模で香取郡から出荷されていた「松薪」などの薪炭が表7に含まれない理由は不明であるが、『千葉県勸業年報』からは、発送先は得られるものの輸送手段が得られず、馬背や荷車により街道輸送されていた可能性もあるが、利根川水運に比して極めて非効率である）、やはり北総から大量の薪炭が東京に輸送されていたのは事実で、そのうち鉄道が輸送したのは一部にとどまり、香取郡からは大部分が利根川水運により輸送されていたと推測される。一方で利根川から距離を隔てる成田・酒々井近辺では、開業直後から鉄道により薪炭が輸送されていた。一九〇〇年代初頭における北総・東京間の薪炭輸送からは、在来の輸送手段から鉄道へと転換させやすい条件下にある荷主から順次転換させてゆくという、貨物輸送近代化の過渡期の状況が窺われる。

ところで、酒々井・成田両駅からの薪炭発送量は、明治末まで千葉県内最大規模を維持するが、一九一〇年代には木下駅からの発送量が急増し、一九一二（大正元）年には県内全鉄道駅中最大（一五九二トン）となる。その一方で、県内で薪炭を年間一〇〇〇トン以上発送する駅は減少し、一九一二年では木下駅のみ、一九二二年では木下と大原の二駅に限られる。成田鉄道線、総武鉄道線全駅の薪炭発送量の合計は一九〇〇年代から一九二〇年頃にかけて極端な増減は見られず（一九〇四年―成田鉄道合計四〇八一トン・総武鉄道合計五二二五トン／一九二二年―成田線合計四〇四六トン・総武本線合計五二一七トン）、大正期に入ると薪炭の発送地が集約されてきているものと推測される。次章において詳述するが、明治末期から大正期にかけて利根川水運により輸送された薪炭は急減しており（一九二三年に利根運河経由で水上輸送された薪炭の量は、一九〇三年の約三分の一）、東京における薪炭需要が減少する中、相対的に鉄道のシェアが上昇している。

### 三・五 肥料

佐原駅に到着する貨物に着目すると、肥料の着荷が大規模であることがわかる。表12によると、一九〇四年、佐原駅には一五四二トンの肥料が着荷しており、この量は千葉県内の鉄道駅では八街に次ぐ。発送駅は主として本所である。

九十九里沿岸は鰯の好漁場であり、鰯は干鰯などの魚肥に加工されて江戸に輸送され、そこから更に各地へと輸送出荷された。また、明治前期には北海道産の粕をはじめ米糠や菜種粕などの金肥が関東にも普及していた<sup>(14)</sup>。しかし、本所駅から千葉県内各地に輸送された肥料はそれら伝統的な金肥ではなく、主として人造肥料(化学肥料)であった。『千葉県統計書』明治三十七年版では「肥料」となっている項目名が、明治四二年版では成田鉄道については「人造肥料」となり(他に肥料関連の項目なし)、国有鉄道については「糠」「豆粕」「海産肥料」「人造肥料」「其他肥料」に細分化されていることから、本所駅から発送され成田鉄道により輸送された肥料が主として人造肥料であったことが確認できる(但し、成田鉄道が人造肥料以外の肥料を全く輸送していないとするのは不自然であり、実際には人造肥料以外の肥料も輸送しているはずである。『千葉県統計書』では、成田鉄道の輸送貨物品目としては、明治四一年版・四二年版のみ「人造肥料」となっており、四三年版からは項目名が「肥料」に戻るため、「人造肥料」の数値に肥料全般が含まれている可能性もある)。また、人造肥料に加えて豆粕(大豆粕)も主として両国橋駅から千葉県内各地に向けて発送された。

しかし、北総鉄道の「収入説明書」(表6)には、佐原駅に到着する貨物として肥料は挙げられていない。「雑貨物」に含まれる可能性もあるが、北総鉄道出願時(一八九〇年前後)には鉄道輸送貨物として肥料は重視されていなかったということになる。

人造肥料である過燐酸石灰の製造が日本で開始されたのは一八八七(明治二〇)年前後であり、原料は鉍物や獣骨であった。製造事業者は大阪アルカリ、東京人造肥料、大阪硫曹、多木製肥所などがある。やがて日清戦争を機に、人造肥料は需要・供給ともに拡大した。特に関西より関東で多く消費された<sup>(15)</sup>。高峰讓吉や渋沢栄一らによって一八八七年に設立された東京人造肥料は日産化学の前身であり、工場は本所駅に程近い深川に設置された。

明治以前から広く利用されていた魚肥や油粕(菜種粕)は、植物の三大栄養素(窒素・リン酸・カリウム)のうち窒素を多量に含有する。しかし、北総地域の台地に分布する火山灰土(関東ローム)の土壌は、アルミニウムを含有するためリン酸を吸着しやすく、特に台地での畑作にはリン酸の施肥を必要とする<sup>(16)</sup>。伝統的なリン酸肥料として米糠などもあるが、新たに導入された人造肥料の過燐酸石灰は生産性向上に大いに有用であった。以下は『千葉新聞』一九〇九(明治四二)年七月一三日付の記事である。

(史料10)

本縣では従来九十九里、夷隅、銚子海岸で出来る干鰯、鰯粕等の外各地方で産出する菜種、桐實、油粕等の如き粕類や米糠などを唯一の肥料として購入施用し來つたと同時に自然と出来る人糞尿は無比の神肥と迄で貴んで施用されて居た。而して今日各地で持て雑糞されて居る處の人造肥料類は思もよらなかつた。處が前述の各肥料類等は年々産額が減少して來た。此に於て一般農家は其所謂天産的肥料のみを信賴するの甚だ無稽なるを悟つて來たと同時に農事改良の聲は日一日と高まつて漸く人造肥料に思ひを寄せて來たのである。而して之を施用した結果効果の確實にして割合に廉價である爲めに近年著しく各種人造肥料の費消額を増加するに至つた

「一般農家は其所謂天産的肥料のみを信頼するの甚だ無稽なるを悟つた」というのはやや極端ではあるが、明治後期に人造肥料の消費が「思もよらなかつた」ほどに急拡大している状況がわかる。

一方、大豆粕は明治初期から輸入され始め、明治中期には魚肥価格の高騰もあって清国産大豆粕が注目されるようになった<sup>(17)</sup>。その輸入量は、明治中後期を通して急拡大し、横浜港經由での輸入額は明治末期には一八八七(明治二〇)年に比して約一〇〇倍にもなり、砂糖や機械類なども並ぶ主要輸入品となった<sup>(18)</sup>。大豆粕は魚肥と同様、窒素肥料であるが、明治中後期を通して魚肥の消費量を大豆粕が凌駕したわけではなく、肥料の消費量全体が拡大する中で大豆粕需要も拡大したのである<sup>(19)</sup>。

当然、このような人造肥料や大豆粕の普及は、鉄道網の発達、そして近世以来の水運を介した商品流通網の存在を背景としていた。『明治米麦作変遷誌』(二九〇五年)<sup>(20)</sup>には、海上郡における肥料利用について、以下のようにある。

#### (史料11)

明治初年ニハ主トシテ地方産ノ干鰯、大豆、醬油粕、油粕、焼酎油等ヲ原料ニ用ヒシガ、拾年前鉄道開通以來大豆粕ノ輸入アリ、台南ノ砂土ニハ經濟上安価ニシテ利多キヨリ追次最トナリ、日露交戦前ニハ殆ト七分迄之ヲ使用スルニ至レリ、又当地産出ノ落花生粕モ又之ニ次キテ最ニ使用ス、古来窒素肥料ノ單用的ニシテ、近年漸ク一部ノ農家ニ於テ磷酸肥料ノ補給又ハ完全人造肥料ノ利ヲ知り、之ヲ使用スルノミ

史料中の「鉄道」は総武鉄道であるが、鉄道によって従来は使用されていなかった大豆粕や人造肥料がもたらされたこと、そして従来は窒素肥料中心であったところ人造肥料の使用によってリン酸を補給できるようになったこ

とが窺われる。鉄道院編『本邦鉄道の社会及經濟に及せる影響』(一九一六年)にも、大豆粕の流通・消費拡大に関して、「豆粕肥料は、「略」鐵道の普及が各地への輸送を容易ならしめ、其需要を喚起し其販路を開拓するに於て寄與したるもの又尠からず」(六三三頁)などと考察されている。

即ち、北総鉄道が出願された明治二〇年代前半の時点では、人造肥料や大豆粕はまだ千葉県内では普及しておらず、購入肥料はその大部分を魚肥で賄っていたこと(実際、北総鉄道「収入説明書」〔表6〕には佐原からの発送品目として干鰯一八七〇駄と油粕五七六駄が含まれる)、明治二〇年代を通して人造肥料や大豆粕が、供給・需要ともに拡大し、特に日清戦争後は普及が急拡大したと考えられる。従って、北総鉄道の営業計画(表5)と下総鉄道の営業計画(表3)における貨物輸送量・貨物運賃収入の差分には、肥料輸送量が含まれている可能性がある。

なお、佐原駅から先、銚子方面は鉄道が未開業であったため、佐原駅に着荷した肥料のうち一部は、佐原の商家を通して、利根川・霞ヶ浦・北浦水運によって対岸の茨城県南部含む香取郡外に発送されたと推測される。

#### 三・六 砂糖

『千葉県統計書』明治二〇年版によると、利根川水運によって佐原河岸に到着した貨物のうち、取扱量が米穀に次ぐのは砂糖であった(表7)。約一四万九〇〇〇ㄱ(約五六〇トン)が着荷し、更に約六万六〇〇〇ㄱ(約二五〇トン)が近隣の河岸に向けて再出荷された。成田鉄道線開業後は鉄道輸送され、一九〇四年には佐原駅に九五二トンの砂糖が着荷している(表12)。これは同年、千葉県内の全鉄道駅中最大であった。

砂糖は大部分が本所駅から発送された。表12によると、一九〇四年、本所駅からは三六二一トン、両国橋駅からは七五〇トン、両駅で合計四三七一

トンが千葉県各地に発送されており、その五分の一以上が佐原駅に到着している。千葉県内の鉄道駅から発送される砂糖はごく少量であり（本千葉駅が唯一、一〇〇トン以上発送しているが、これは東京又は横浜から寒川港まで東京湾を海上輸送されてきたものと推測される）、従って千葉県内で鉄道輸送された砂糖の大部分は東京から発送されていることがわかる。

砂糖には高価な国産品もあったが、幕末以降、安価な輸入品が徐々に普及するようになった。輸入量は明治三〇年代半ばまで増加し、その後緩やかに減少に転じた。砂糖は全輸入量のうち四〇から六〇%が横浜港經由であり、繊維製品や鉄鋼などと並ぶ横浜港における主要輸入品であった<sup>(21)</sup>。日清戦争後、台湾が植民地化されると、国策会社である台湾製糖の製品が普及した。

これとほぼ同時期、一般家庭の日常生活にも変化が生じている。幕末に日本にもたらされた西洋料理が家庭に普及するようになるのは明治中後期である。家庭でも洋食や和洋折衷の料理が作られ、外食の機会も増加した（もつとも、洋食が普及したのは中流以上の家庭に限られ、下層社会の食生活はほとんど改善されなかったし、中上流家庭でも洋食に接する機会は限られていた<sup>(22)</sup>）。また、西洋菓子の普及・国産化により、菓子の甘味料は飴（原料は米や澱粉）から砂糖に変化していった<sup>(23)</sup>。そうした食文化の変化が、安価になりつつあった砂糖の消費を促進させた。一人当たりの年間砂糖供給量が五キログラムを上回るのは日清戦争後であり、これは二〇〇〇年代の四分の一ないし三分の一度に過ぎないが<sup>(24)</sup>、それでも砂糖の過度な摂取を懸念する記事が当時の雑誌に掲載されるなどしている<sup>(25)</sup>。

さて、佐原駅に一〇〇〇トン近く着荷した砂糖であるが、千葉県内には佐原以外にも一〇〇〇トン以上取扱う駅は少なくない。表12によると、一九〇四年、東金（五三九トン）・八日市場（四七三トン）・成田（三九六トン）・佐倉（三六〇トン）・新生（三五四トン）各駅をはじめ、千葉・銚子・大原など、県内主要駅では軒並み一〇〇〇トン以上の砂糖が着荷している。家庭調味料と

して各地で需要が拡大する一方、千葉県内には砂糖の精製・生産の拠点が存在せず、県内の商家は東京の間屋から購入する以外に砂糖の仕入の手段がなかった。従ってこのように、砂糖は東京から大量に発送され、県内主要駅ごとに必要量が着荷し、また結節点である佐原からは水路或いは陸路で周辺地域にも輸送された。これは人造肥料にも類似しているが、砂糖の場合は人造肥料に比して各到着駅の着荷量の差が比較的小さいのが特徴的である。

北総鉄道の「収入説明書」（表6）によると、砂糖の着荷量の計画は、成田が四〇五駄（五四トン）、滑河が八五駄（一一トン）、佐原が一万〇五六〇駄（一四〇四トン）と目論見されている。一九〇四年の実績（表12）と比較すると、佐原駅は予想を下回ったものの、成田鉄道全体では計画を上回った。砂糖も肥料（人造肥料・大豆粕）と同様、北総鉄道が輸送計画を立案した明治二〇年代初頭に比し、鉄道開業後は流通量が大幅に増加した。いずれも流通量の拡大や低価格化には日清戦争が影響している。

### 三・七 石炭

一九〇四年、佐原駅に着荷した貨物のうち最大量の品目は石炭であった。表12によると、同年同駅には、三五五八トンが着荷しており、これは総武鉄道全駅の石炭着荷量をも上回る。成田駅にも七二五トンが着荷している。石炭は肥料や砂糖とは異なり、同年、千葉県内の鉄道駅で着荷量が一〇〇〇トンを上回るのは佐原・千葉・本千葉の三駅に限られる。石炭の用途は主として産業用であり、一般家庭で大量に消費されるものではないから、需要は地域により差が見られ、都市部（特に製造業の活発な地域）の駅に着荷が集約される。しかし、佐原駅における大量の石炭の着荷は一時的なものであった可能性が高い。表15は、一九〇四年から四年間の、佐原・成田・千葉・本千葉各駅並びに成田鉄道全駅における石炭の着荷量であるが、これによる

と、一九〇五年には佐原駅の石炭着荷量は急減し、代わって成田駅が急増する。一九〇三年以前のデータは得られないが、北総地域において千葉に次ぐ石炭の集積地は佐原ではなく成田であったことがわかる。

表12では、石炭の最大規模の発送地は本所駅であるが、千葉県内各駅の石炭着荷量を合計すると、本所駅からの発送量を大幅に上回るため、本所駅以外から大量の石炭が千葉県内各駅に輸送されていることになる。その発送地としては、常磐炭田、具体的には綴（現・内郷）駅と推測される。

官設鉄道や大規模私鉄線とは接続しない本所駅・両国橋駅を起点として路線網を拡大させた千葉県内の鉄道は、一九〇一（明治三四）年の成田鉄道成田・我孫子間（いわゆる我孫子線）開通まで、千葉県外から列車を直通させることが不可能であった。成田・我孫子間開通により日本鉄道海岸線（現・JR常磐線）と線路を接続させた成田鉄道は、東北・北関東からの成田山参詣客輸送のみならず、常磐炭田からの石炭輸送においても断然優位となった。

しかし、成田鉄道の発起人らが貨物輸送の計画に常磐炭田の石炭を考慮していた可能性は低い。元来、北総地域への鉄道建設計画は、武総鉄道・総州鉄道計画以来、東京（本所）から千葉を経由して東進するものであり、利根川を隔てた茨城県以北との接続は意図されていなかったようである。北総鉄道「収入説明書」（表6）にも輸送品目として石炭は挙げられておらず、創立願書など出願時の公文書からもそのような意図を読み取れない。成田・我孫子間の鉄道建設を最初に出願したのは関東鉄道（現在の関東鉄道とは別会社）であった。同社は当初、成田・川越間の鉄道建設を計画していたが、そのうち成田・我孫子間の免許を成田鉄道が継承し（我孫子・川越間の建設は断念）、結果的に（一九二六年の新小岩・金町間の貨物支線開通までの間）千葉県外との直通運輸は必然的に成田鉄道線経由となった<sup>26</sup>。

幕末・維新时期に石炭採掘が本格化した常磐炭田では、一八八四（明治一七年、浅野総一郎・渋沢栄一・沼間守一（元幕臣、政治結社「嚶鳴社」設立者）

図3 石炭消費量の内訳（1904年・千葉県）

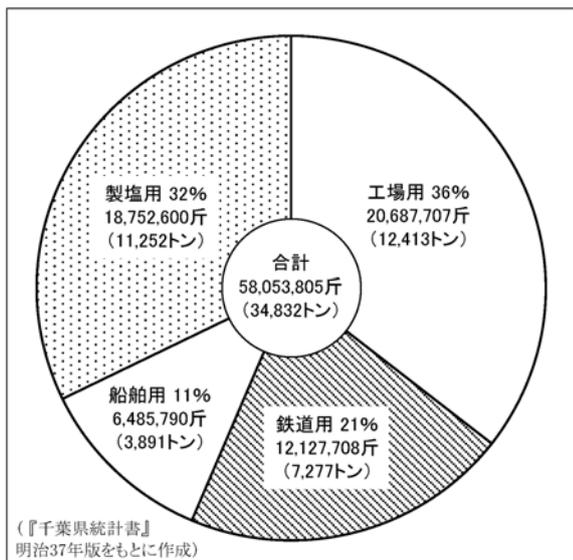


表15 石炭到着量 (トン)

	1904 (明治37)	1905 (明治38)	1906 (明治39)	1907 (明治40)
佐原	3,558	56	222	152
成田	725	3,028	3,445	3,650
成田鉄道全駅	4,332	3,123	3,730	3,803
千葉	1,926	3,217	4,569	(不明)
本千葉	2,114	2,926	4,689	(不明)

※ 千葉駅は総武鉄道のみ

(『千葉県統計書』明治37~40年度版)

高梨哲四郎（法学者、沼間実弟）・大倉喜八郎・渡辺治右衛門・佐々木莊助（元定飛脚問屋、内国通運設立者）・谷敬三（製紙会社（のち王子製紙）役員）・その他地元有力者四名の計一二名により、磐城炭砒社が設立された（27）。同社は常磐炭田における近代的炭砒資本の嚆矢であると共に、常磐炭田において最後まで採炭事業を継続させ、また現在「スバリゾートハワイアンズ」を経営する常磐興産の前身でもある。一方、一八九四（明治二七）年には、官僚・高橋五六から鉦区の一部を譲受した川崎八右衛門を中心に、入山採炭が設立され、日本鉄道線磐城線（のち海岸線）開業により輸送手段が確保されたため、一九〇〇（明治三三）年より営業を開始した（28）。成田鉄道経営陣の一人である大倉も、佐原に営業拠点を構える川崎銀行創設者の川崎も、常磐炭田における採炭事業に、その初期段階から関与していた。

『千葉県統計書』では、千葉県内における石炭の用途を、工業用（工場用）・鉄道用・船舶用・製塩用（明治四二年版以降は製塩用に代えて「其他」）に大別している。図3は一九〇四年時点での用途別の石炭消費量であるが、約三分の一が製塩に利用されている。千葉県内で製塩業が活発であったのは行徳町（現・市川市）を中心とする東葛飾郡の東京湾岸であり、同郡産の食塩は千葉県産食塩の大部分を占めた（29）。しかし、市川駅や船橋駅における石炭の着荷は少量であり、成田鉄道線経由で鉄道輸送された石炭は、製塩にはほぼ利用されていないようである。

また、『千葉県統計書』明治三六年版には、船舶用石炭について「船舶用石炭消費高ノ前年ニ比シ約二倍ノ増加ヲ見ルハ香取郡ニ於ケル河川工事機械原動力用及曳船汽船ノ使用高ヲ合算シタルニ因ル」との注釈がある。一九〇四年の佐原駅における一時的な着荷量の増加は、この河川工事の影響の可能性がある。それ以外の船舶用は、主として銚子汽船などの利根川水系の汽船や浚渫船（30）などの燃料であろう。一九〇五年以降の佐原駅における石炭着荷量の急減は、利根川水系汽船水運の燃料用の石炭は鉄道輸送されていないこ

表16 千葉県内各工場石炭使用量（製造品別）（1909年）

製造品目	工場数	石炭		薪炭	
		斤	トン	貫	トン
蚕糸	44	6,629,400	3,978	589,965	2,212
繭乾燥	3	2,700	2		
製綿・撚糸及編絹	32				
織物及染物	38				
其他ノ被服類	15				
酒類醸造	97	4,104,000	2,462	300	1
醤油及酢味噌醸造	68	6,950,443	4,170		
精穀及製粉	70	1,007,920	605	26,880	101
製茶	9				
食塩製造	30	18,419,300	11,052		
缶詰其他ノ飲食物製造	20	600	0		
製油及鯨骨類製造	10	768,120	461		
煉瓦及瓦製造	16				
製紙	4	1,680,000	1,008		
粗製沃度	1	300,000	180		
製材及建具類	23				
樽製造	12				
傘及提灯製造	9				
印刷及製本	10	30,000	18		
金属品製造修覆	13				
薬製品	9				
電灯供給	1	42,000,023	25,200		
合計		81,892,506	49,136	617,145	2,314
（製塩・千葉電灯会社を除く）		21,473,183	12,883	617,145	2,314

『千葉県統計書』明治42年度版をもとに作成

※従業員（「直接作業従事者」）1日平均5名以上の製造事業所を対象とする  
 ※『千葉県統計書』明治42年度版において「其他」に分類されている製造品目のうち、全工場において石炭・薪炭とも使用していないものは省略  
 ※小数点以下は四捨五入

とを意味する（表12によると、銚子駅はじめ利根川右岸の各駅の石炭着荷はいずれも少量である）。

鉄道用であるが、『千葉県統計書』明治四三年版には同年における鉄道用石炭の使用量について「元日鉄線一九〇一万斤・元総武線一七九六千斤・元房総線七六四千斤・成田鉄道五七〇万〇八二八斤」とある。表15によると、成田駅には毎年三〇〇〇トン程度の石炭が着荷しているが、成田鉄道の一九一〇（明治四三）年の石炭使用量が約五七〇万斤（約三四〇〇トン）であるならば、これにほぼ一致することから、成田鉄道が輸送した石炭の大半は自社の機関車の燃料であった可能性がある（同様に、本千葉駅着の石炭も房総鉄道の機関車燃料であった可能性がある）。実際、一九〇一（明治三四）年度の成田鉄道の営業報告書には、「車輛費ノ減少ハ從來東京又ハ土浦地方ヨリ總武線又ハ船便ヲ以テ運搬シタル運轉用石炭ヲ我孫子線ニ依リ直接ニ輸入シ大ニ其運賃ヲ節シタルニ因ル」とある。またこの記述からは、成田・我孫子間の鉄道開通以前、常磐炭田からの石炭を土浦から霞ヶ浦・利根川水運で輸送していたことが判明する。

千葉県内の石炭消費量のうち三分の一以上を占める工業用であるが、当時、県内の製造業における近代産業は貧弱であり、製造業のほぼ全てが在来産業と看做してよい<sup>(31)</sup>。これらの在来産業で、大量の石炭を必要とする業種は限られるが、『千葉県統計書』明治三七年版には「石炭消費高」の統計表に「三十七年ニ於ケル各種使用高合計ヲ前年ニ對照スルニ二百十四萬五千六百九十四斤ヲ増加セリ是レ主トシテ東葛飾郡野田町其他ニ於テ醬油醸造用石炭増加セシ結果ナリ」とあることから、この時期、醸造業において火入れなどに使用する熱源として石炭の使用が徐々に普及し、これが県内の石炭消費量を押し上げているのであろう。表16は一九〇九（明治四二）年における千葉県内の製造業者における年間石炭使用量（製造品目別）である。『千葉県統計書』同年版では「工場」に含まれる発送電事業（千葉電灯株式会社）と製塩工場

表17 製造事業者において石炭年間100万斤以上使用する千葉県内町村とその最寄駅（1909年）

	業種	石炭消費量	主要事業所	最寄駅	最寄駅 石炭着荷量
長生郡茂原町	製糸	2,400,000 斤 ( 1,440 トン)	長生館(前橋寅蔵)	茂原駅	223 トン
東葛飾郡我孫子町	製糸	1,343,800 斤 ( 806 トン)	合名会社林組支店	我孫子駅	1,026 トン
東葛飾郡流山町	味醂醸造	2,530,000 斤 ( 1,518 トン)	万上味淋醬油醸造場 天晴味淋醸造場		
東葛飾郡野田町*	醬油醸造	4,817,200 斤 ( 2,890 トン)	茂木七郎右衛門家 高梨兵左衛門家	(野田人車鉄道)	
海上郡銚子町	醬油醸造	2,041,743 斤 ( 1,225 トン)	濱口合名会社	銚子駅	1,384 トン

\* 野田町の消費量には隣接する梅郷村を含む

(『千葉県統計書』明治42年度版をもとに作成)

の使用分を除外すると、同年県内の製造業に使用された石炭は約一万三〇〇〇トンであるが、うち、約四〇〇〇トンが製糸業、約六六〇〇トンが醸造業（酒類並びに醤油酢味噌類）となっている。明治後期、千葉県内で消費された石炭のうち製造業に係るものは、そのほぼ全量が在来産業であることが確認できる。これら製糸・醸造事業者による石炭消費量が年間一〇〇万斤（六〇〇トン）を上回る町村とその最寄駅は表17の通りである。これら各町の製造事業者で使用する石炭のうち、鉄道により輸送されたと推測できるのは我孫子町（製糸）と銚子町（醤油醸造）に限られる。一九〇四年時点ではまだ銚子駅における石炭の着荷量は僅少であるから（表12）、一九〇〇年代初頭を通して銚子の各醸造事業者が徐々に石炭を導入していったのである。茂原町の製糸工場への石炭輸送手段は不明であるが、流山町の味噌醸造工場、野田町（並びに梅郷村）の醤油醸造工場の石炭は主として江戸川・利根川水運により輸送された。野田の醤油醸造業者一〇業者により結成された野田醤油醸造組合は、江戸川の下河岸・上河岸から工場への原料・製品輸送手段として道路上に軌道を敷設し、一九〇〇（明治三三）年、三哩一六鎖（約五・一キロ）の人力による貨物軌道、野田人車鉄道を開業させた<sup>32</sup>。鉄道が未開業であった野田や流山の醸造事業者は、鉄道開業まで（一九一一年千葉県営鉄道野田線〔現・東武野田線〕開業、一九一六年流山軽便鉄道線〔現・流鉄流山線〕開業）主として利根川水系の水運により輸送された石炭を使用していたのである。一方で、霞ヶ浦沿岸の各河岸では、鉄道開業後もなお貨物の発着が活発であり、『茨城県統計書』によると、一九〇九年には土浦河岸から一万四三〇〇トンの石炭が発送されている（「仕向地東京」とあるが、これは主要発送先であるうから、一部が千葉県内に着荷している可能性もある）。常磐炭田から発送された石炭が、東京の秋葉原駅や隅田川駅（貨物駅）まで列車で直送されず、敢えて土浦で高瀬船などに積替えているわけであるから、発送先は鉄道より河川水運の方が利便性の高い地域ということになる。

これらのことから、製造業はほぼ全てが在来産業であった千葉県内においても、明治三〇年代から四〇年代にかけて特に大規模な製糸・醸造事業者を中心に燃料を薪炭などから石炭へと転換させつつあったものの、事業所の所在地が鉄道未開業であったことなどから、その石炭の輸送は既存の輸送路であった利根川水系の水運に依存せざるを得なかったことが確認できる。成田鉄道は成田・我孫子間の我孫子線を開通させたことにより、常磐炭田から千葉県内への石炭輸送を有利にさせたものの、十分にその利点を発揮できなかったようである。

(1) 明治三六年版にも掲載されているが、輸送量が「？」と表記されている項目が多い。

(2) 総武鉄道線については東京府内も含む全駅のデータが掲載されている。日本鉄道線は千葉県内に限られる。

(3) 国鉄の各路線に正式名称（「〇〇線」）が制定されたのは一九〇九年であり、それ以前については、当初より官設であった路線は「東海道線」「信越線」などと呼称されていたが、鉄道国有法により国有化された元私鉄線は買収前の会社名をもって「元〇〇線」「元総武線」「元日本線」などとされていることが多かったようである。鉄道国有法施行直後の『千葉県統計書』や『鉄道局年報』などの表記もこの例による。

(4) 一九〇六（明治三九）年時点では、米穀発送量は佐原より横芝が上位であるが、翌一九〇七年は『千葉県統計書』から成田鉄道線各駅以外のデータが得られない。国有化が関係している可能性もある。

(5) 『佐原市史』（一九六六）、四四二頁。

(6) 増田廣實・小風秀雅・岡島健「江戸から明治へ、ものはどう運ばれたか」

『品川歴史館紀要』16（二〇〇一）。

- (7) 銚子駅の八〇メートルほど東に設置された総武鉄道終点の貨物駅、一九七八（昭和五三）年廃止。
- (8) 柚木学『酒造りの歴史』（雄山閣、一九八七）、三二一・三二三頁、三三五・三四七頁。
- (9) 鈴木久仁直『ちばの酒ものがたり』（青娥書房、一九九七）、四一頁。
- (10) 鈴木『千葉の酒ものがたり』、四五・四六頁。
- (11) 白井豊「明治10年代における下総台地西部の土地利用と薪炭生産―迅速測図と『偵察録』の分析を通して―」『歴史地理学』211（二〇〇二）。
- (12) 安藤義雄『江戸東京のエコロジー―江戸の残像を今日に探る―』（足立区郷土史料刊行会）（二〇〇二）、一五三・一五五頁。
- (13) 『千葉県勸業年報』によると、一九〇〇年、香取郡からは「松薪」一〇万三六八〇束、「其他ノ炭」四万六〇九〇貫を東京に出荷している。なお、印旛郡からは「松薪」四六万七八二〇束、「其他ノ炭」二八万五三七〇貫を東京に出荷しており、薪炭の出荷量は台地の多い印旛郡が低地の多い香取郡より圧倒的に大規模である。
- (14) 市川大祐「幹線鉄道網整備と肥料流通網の形成―茨城県における肥料流通―」老川慶喜・大豆生田稔編『商品流通と東京市場』（日本経済評論社、二〇〇〇）、一四四頁。
- (15) 鎌谷親善「明治期日本における化学工業―人造肥料製造業―（その1）」『化学史研究』56（一九九一）。
- (16) 松井健・近藤鳴雄『土の地理学―世界の土、日本の土―』（朝倉書店、一九九二）、一〇三・一〇四頁。
- (17) 前掲鎌谷「明治期日本における化学工業―人造肥料製造業―（その1）」。
- (18) 『横浜市史』4巻上（一九六五）、三・四頁。
- (19) 前掲鎌谷「明治期日本における化学工業―人造肥料製造業―（その1）」。
- (20) 『千葉県の歴史』資料編・近現代4（一九九七）所収。
- (21) 前掲『横浜市史』4巻上、一七頁。
- (22) 江原絢子・石川尚子・東柳祥子『日本食物史』（吉川弘文館、二〇〇九）、二二一・二三九頁、昭和女子大学食物学研究室編『近代日本食物史』（一九七二）、二六八頁、など。なお、『近代日本食物史』によると、明治後期に刊行された「年中惣菜料理」に例示された年間の家庭料理の献立のうち、西洋料理は二五回（一ヶ月当たり二回）程度であり、中上流家庭でも実際に西洋料理に接する機会はそれほど多くないが、西洋料理に関する知識は全国に広く普及した、としている。
- (23) 前掲江原ほか『近代日本食物史』、二二二頁。
- (24) 鬼頭宏「日本における甘味社会の成立―前近代の砂糖供給―」『上智経済論集』五三（二〇〇八）。
- (25) 前掲江原ほか『近代日本食物史』、二〇七・二〇八頁。
- (26) 但し、一九〇四（明治三七）年に東武鉄道亀戸・曳船間開業後は、北千住・亀戸間の東武線を経由し総武鉄道・総武本線に直通する貨物列車も設定された。前掲白土『ちばの鉄道―世紀―』、二六頁。
- (27) 『いわき市史』別巻2・常磐炭田史（一九八九）、一一五・一二五頁。
- (28) 同上、二二八・二三二頁。
- (29) 例えば、一九〇七（明治四〇）年における千葉県内の食塩製造量一〇五六万三二四六斤中、東葛飾郡が九四七万三二七三斤を占め、うち行徳町が四七二万四〇〇一斤、船橋町が三二六万九四九三斤、他に葛飾村（現・船橋市）や南行徳村（現・市川市）でも生産されていた（『千葉県統計書』）。
- (30) 『千葉県統計書』において、県所有の浚渫船の燃料の取扱は年次により異なり、「船舶用」に分類される場合と「其他」に分類される場合がある。例えば、明治四三年版では其他、大正二年版では船舶用に分類している。

- (31) 例え、千葉県内の一九〇三(明治三六)年時点における従業員(「職工及徒弟」)一〇名以上の工場数は以下の通りである(『千葉県統計書』)。  
酒類醸造九、醤油醸造三〇、製茶一、食塩製造四、煙草製造一、製糸二五、製布一、活版印刷一、藁精選一、醤油樽一、竹細工講習所一。
- (32) 前掲白土『ちばの鉄道一世紀』、二八〇・二八一頁、など。

#### 第四章 北総地域における貨物輸送の近代化と利根川水系和船水運の衰退

##### 四・一 利根川水系水運を取り巻く状況の変化

前章では、北総地域に鉄道が開業して間もない明治三〇年代の一時期における貨物輸送の具体像について統計資料をもとに検討し、同時期において成田鉄道の米穀や薪炭などの輸送シェアが伸び悩み、荷主らの多くは近世以来の伝統的な輸送手段である利根川水運の利用を継続させていたこと、一方で明治中期以降（特に日清戦争後）に消費・普及が拡大した品目には当初より鉄道輸送が高シェアなものがあつたことを明らかにしてきた。これを踏まえ、本章では明治末期から大正、昭和初期にかけて、利根川水系和船水運が衰退していく過程について具体的に追ってみたい。

近世以来の利根川水系の水運を取り巻く状況は、明治中期より徐々に変化しつつあつた。一八八五（明治一八）年、政府は、五〇〇石（一二五〇俵）積以上の木造和船の建造を一八八七年以降禁止する布告を發した。建造禁止の理由は、日本形船舶の海難事故による船員の死傷や漂流が多発していることを受け、「不完備ナル船製ヲ廢シ堅牢ナル洋式ニ改良シ以テ破壊沈没ノ損害ヲ防護シ併テ運漕ノ事業ヲシテ活潑ナラシメントス」<sup>(1)</sup>ることにあつた。規制対象は主として内航海運用の大型船であつたが、この施策は水運の近代化を推進しようとする政府の意図を反映している。しかし、五〇〇石未満の木造和船は引き続き建造されたし、五〇〇石以上のものについても、従来の木造和船をベースに帆装などに西洋船舶の技術を導入した「合いの子船」が多数建造された。このような従来の木造和船に西洋型帆船の技術を導入した和洋折衷型の帆船は、西洋型船舶の建造費・運航費が高額であつたため、その長所を和船に応用したものであり、昭和初期まで内航船として広範に普及していた<sup>(2)</sup>。

利根川水系の近代治水事業は明治初期に始まる。一八七四（明治七）年、政府は利根川を直轄河川としたものの、財政事情などにより改修工事は遅延し、一八七七年、江戸川筋より順次工事が開始された<sup>(3)</sup>。利根川をはじめとする国内主要河川の改修に先立ち、雇外国人技師からは低水工事のみならず高水工事をも重視すべきとの意見もあつたものの、河川水運の重要性、土木技術の未発達、財政基盤の未成熟などから低水工事を中心に実施され<sup>(4)</sup>、高水工事は府県の負担となつていった。しかし、明治前期を通して利根川流域をはじめ全国の主要水系において水害が頻発し、政府直轄による高水工事の要望が拡大していった。一八九六（明治二九）年、河川法が制定され、主要河川について政府直轄の高水工事が推進されることとなつた。利根川水系では、群馬県沼之上（現・佐波郡玉村町）から河口までを三期に分割し、一九〇〇（明治三三）年、佐原から利根川河口までの第一期改修工事が開始された。この下流域の第一期工事は一九〇九年までの一〇年間であり、中流域の第二期工事は一九〇七年度、上流域の第三期工事は一九一〇年度に着工した。しかし、この河川法による改修は、大規模な洪水を防止できるほど本格的なものではなかつた。より大規模で本格的な高水工事が開始されたのは、一九一〇年八月、台風による大規模な氾濫・洪水が発生し（明治四三年の大水害）、利根川・荒川流域に深刻な被害がもたらされたことを受け、治水事業の方針が転換されてからである<sup>(5)</sup>。

これら大型和船の建造禁止布告や河川法による高水工事の開始が、鉄道開業と並んで水運衰退の要因となつたことは確実である。しかし、具体的にはどれほどの影響が水運に及んだのであろうか。明治中後期における利根川水系和船水運の輸送量に関して、現存する数値的なデータで信頼できるものは限られている。しかし、利根運河開通以降、北総地域・東京間の大型和船・汽船の大部分が利根運河を経由していることから、利根運河に関する記録によつて、水運の輸送量が推測可能である。

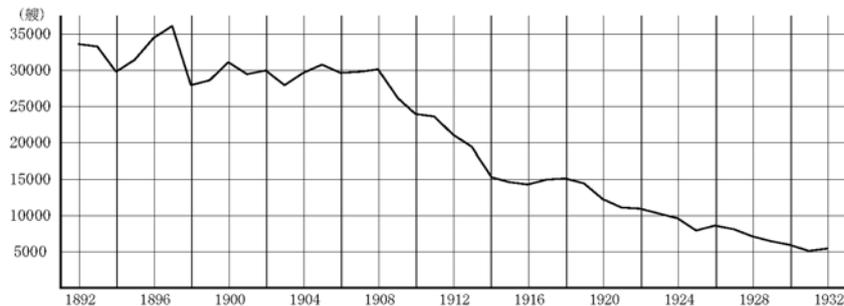
利根運河の通船数（和船）は、運河開業後二〇年間程度、年間延べ約三万艘で推移し、明治末期まで急激な減少は見られない（図4）。また、利根運河を経由した貨物の輸送量は、各河岸から東京へ輸送されたものが大正初期まで年間三〇万トン前後、東京から各河岸へ輸送されたものが年間二〇万トン前後、合計年間五〇万トン前後で推移している（図5）。当然、年度により増減は見られるものの、右肩下がりの顕著な減少は明治期を通して確認できない。少なくとも明治末期までの間、鉄道開業や河川改修工事・河川法、その他法令・布告などによって和船水運に及ぼされた影響は限定的なものであったことが確認できる。

#### 四・二 明治末期から大正期にかけての下利根川水運と鉄道

図4・5によると、北総地域に幹線鉄道網が概ね整備され、利根川治水事業が低水工事から高水工事主体に転換した明治後半を通して、和船による貨物輸送量は急減したわけではないことが確認できるが、大正期、一九一〇年代に入ると輸送量が顕著に減少し、数年間で明治期の半分程度まで低落している。

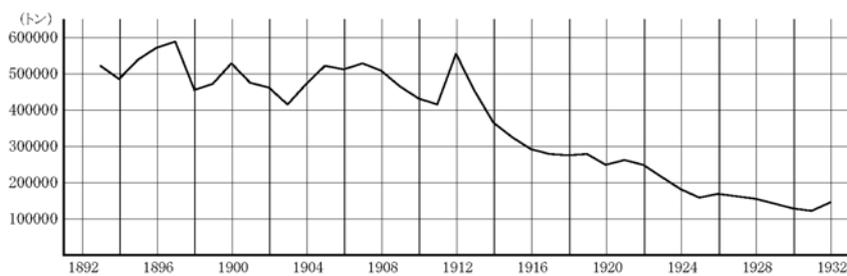
鉄道の発達が河川水運の輸送量を減少させたのは事実であろうが、総武鉄道線や成田鉄道線の開業から利根運河の通船数・輸送量の減少が顕著化するまでには一〇年ないし十数年の時間差があるし、減少してもなお一定の輸送量を維持していた。成田鉄道の佐原延伸は一八九八（明治三二）年であるが、その頃年間三万艘前後であった利根運河の和船の通船数が二万艘を下回るのは一六年後の一九一四（大正三）年、一万五〇〇艘を下回り概ね半減するのは二二年後の一九二〇（大正九）年であるし、年間五〇万トン前後であった利根運河の貨物通航量が三〇万トンを下回るの是一九一六（大正五）年である。それまでの間、既に触れた通り成田鉄道は比較的順調な旅客輸送に対

図4 利根運河和船通船数



「利根運河史」(『流山市史』近代資料編・新川村関係文書 収録)をもとに作成

図5 利根運河通航量(東京→各地/各地→東京 合計)



「利根運河史」(『流山市史』近代資料編・新川村関係文書 収録)をもとに作成

して貨物輸送は低迷し、荷主に対して営業活動を繰り返さざるを得なかったし、河川法制定の四年後、淀川水系や木曾川水系より遅れて一九〇〇年から開始された利根川水系の改修工事も、本格的な高水工事ではなかった。明治四三年の大水害とその後の高水工事の本格化は、明治末期から大正期にかけて利根運河の和船通航数・貨物通航量の減少が顕著化していく一契機になったであろうが、それでも和船による貨物輸送が短期間のうちに消滅してしまつたわけではなく、大正末期から昭和初期の時点で、明治末期に比して二分の一ないし三分の一程度の輸送量があつたことがわかる。

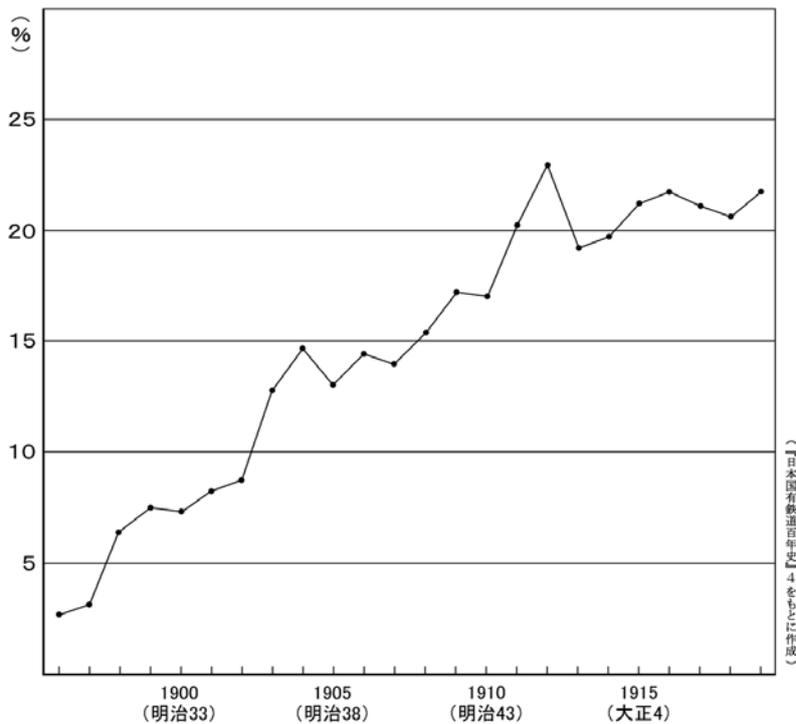
一方、成田鉄道による貨物輸送量は徐々に拡大し、同鉄道線各駅から発送される貨物の総量は明治末期には年間五万トンを上回り、開業後十数年間にわたり数%から十数%程度であつた営業収入に対する貨物運賃収入の割合も二〇%台に達した(図6)。佐原駅から鉄道で発送される米穀も、明治末期には年間一萬トンを上回り、一九二〇年代には約二万トンに達した。この時期、北総地域から東京まで和船水運によつて輸送された米穀の量について詳細な数値を得ることはできないが、一九一七(大正六)年度上半期の利根運河の営業報告書には、次のようにある(『第五十九回営業報告書』<sup>(6)</sup>)。

(史料1)

抑モ当期ハ歐州ニ於ケル数年ニ渉ル大戦將タ又支那ニ於ケル動乱ノ影響ニヨリ歳首ノ頃ヨリ商工業ニ活気ヲ呈シ殊ニ交通運輸事業ノ如キニ至リテハ實ニ未曾有ノ繁盛ヲ来シ一般實業界ハ頓ニ殷賑ヲ極ムルニ至レリ、去レハ自然出入貨物ノ頻繁ナルニヨリ當會社ニ於テモ幾分利益ノ増進ヲ見ルニ至リシナリ、〔略〕

偕テ運河ヲ通航スル船舶積載ノ貨物中其至ナルモノハ薪炭、木材、米穀、等ニシテ其生産地ハ絹川沿岸ヨリノ木炭、木材及霞ヶ浦ナル西北両浦ノ沿岸ヨリ産出スルハ薪炭、木材、米穀ナリ、是等ノ貨物ハ数年来實業界

図6 成田鉄道の運賃収入に占める貨物運賃の割合



不振ノ持続ニヨリテ荷動甚タ不活發ニ加ヘ何レモ生産ノ要地ニハ鉄道ノ便アリテ其大部分ヲ鉄道ニ奪ハレ大ニ水路ノ輸送力ヲ減殺セラレ從テ運河ノ通船數モ漸減ノ傾向ナリシカ今春來景氣ノ回復ニ伴ヒ漸次通航船舶ノ増加ヲ見ルニ至レリ〔略〕利根沿岸ナル佐原ハ成田鉄道ノ終点ニアリ霞ヶ浦沿岸各地ニ通スル要津ニシテ百貨集散ノ頻繁ナル一市場ナルヲ以テ水陸輸送ノ競争劇甚ヲ極メ殊ニ茨城縣鹿島、行方、稻敷ノ各郡及ヒ千葉縣香取郡等ヨリ産立スル米穀ノ多クハ此市場ニ上リ其七八歩ハ鐵路東京ニ輸送セラルヽノ状態ナレトモ近年水運貨物ノ減退甚シキヲ以テ回漕業者ハ勿論船乗業者ノ精勵發奮スル所トナリ幾分船積貨物ノ數ヲ増加セリ、

この營業報告書によると、大正中期、佐原に集積された米穀類の七割ないし八割は鉄道により東京方面に輸送されていたこと、また、水運による輸送量は漸減傾向にあるものの景氣変動によつて増減し、特に第一次大戦による好況のため、輸送量がある程度下支えされたことがわかる。即ち、貨物輸送の大部分が鉄道によつて担われるようになりつつも、まだ荷主にとつて利根川水運も輸送手段の選択肢として残されていた。

しかし、利根運河の経営は、維持管理のための多大な負担を強いられていた。特に浚渫工事は利根運河にとつて「尤も無駄に莫大なる費用を要」し、人力による作業では「到底運河の水深を保持すること不可能なるを慮り」、一九二三（大正一二）年、浚渫船を導入した<sup>79</sup>。一八九六（明治二九）年の洪水により利根川の河床が上昇し、運河の水流が逆転したため、土砂が堆積しやすくなった。また、明治四三年の大洪水の後には水堰と堤防の増築を実施せざるを得なくなった<sup>80</sup>。

このように、一九一〇年代に至つて北総・東京間貨物輸送のシェアは逆転し、大正半ばには主力品目である米穀の七割ないし八割程度は鉄道により輸

送されており、明治三〇年代に成田鉄道が營業報告書に「水利ノ便ニ依ルノ慣習アルカタメニ遽カニ百貨ノ吸集ヲナス能ハ」ざることを訴えてから約二〇年を経て、今度は利根運河が營業報告書に「生産ノ要地ニハ鉄道ノ便アリテ其大部分ヲ鉄道ニ奪ハレ大ニ水路ノ輸送力ヲ減殺セラレ」ていることを訴える状況になつていたのである。それでもまだ「近年水運貨物ノ減退甚シキヲ以テ回漕業者ハ勿論船乗業者ノ精勵發奮スル所トナリ幾分船積貨物ノ數ヲ増加セリ」とあるように、危機意識を有する水運従事者らの營業努力によつて、ある程度の輸送量を維持していた。

#### 四・三 利根川水系和船水運への打撃

成田鉄道は、県内の他の鉄道より一〇年以上遅れて一九二〇（大正九）年に国有化された。開業当初、出願時の目論見を大幅に下回つた貨物輸送量は、その後徐々に拡大し、成田鉄道線各駅からの貨物發送量の合計は、明治末期時点で五万トン前後であつたところ、国有化直後には一〇万トンを上回つた。もっとも、第一次大戦に伴う好況などにより、大正期を通して鉄道貨物輸送量は全国的に増加しており、千葉県内の国鉄線においても明治末期に比して大正末期には輸送量が大幅に増加している<sup>81</sup>。従つて、成田鉄道（国鉄成田線）の貨物輸送量の増加が、利根川水運からの輸送のシフトのみに起因するわけではない。しかし、例えば佐原駅からの米穀の發送量は、大正初期に約一万トンであつたところ、大正末期にはその二倍程度まで拡大していた。その間、千葉県並びに香取郡の米穀生産量が倍増したわけではないため、水運から鉄道への輸送手段のシフトが成田鉄道の貨物輸送量増加の主要な要因であることが推測できる。

既に大正期を通して衰退の一途を辿つていた利根川水運に、一九二三（大正一二）年の関東大震災は決定的な打撃を与えた。まず、直接的な被害とし

て、地震とその後発生した大規模な火災によって、多数の木造和船が流失・焼失した<sup>(10)</sup>。被災した船主・水運従事者も多数であったと思われる。また高瀬船には、船頭個人が所有するものと、野田や流山の大规模醸造事業者などが所有するもの（手船・持ち船）があり、後者では事業者が専属の船頭を雇用していたが、それら大规模醸造業者が震災の影響を受けたため、失職した船頭もあった<sup>(11)</sup>。

より本格的な水運への打撃は、震災後に顕著化した。被災地の復旧・復興に際し、コンクリート建築の資材として砂利の需要が急増、関東の各主要河川で川砂が大量に採取された。江戸川でも多摩川や相模川などと並んで川砂が採取され、水位が低下したため大型船の航行に支障した。もっとも、このことに影響を受けたのは、特に大型の船舶に限られたようである<sup>(12)</sup>。

より深刻な影響は、自動車の普及であった。大正期初頭、全国で僅か五〇〇台程度であった自動車は、一九一六（大正五）年度には約一三〇〇台、震災直前の一九二二（大正一一）年度には約一万二〇〇〇台となり、大正末には二万六〇〇〇台を上回った。千葉県内でも大正期後半には自動車が急増し、成田線沿線である香取郡・印旛郡では、震災後、一〇〇〇台を突破した。自動車は明治後期には日本に移入されていたものの、当初はそれによる貨物輸送は市場として成立し得なかった。大部分が輸入品であった自動車は、それ自体も高価であったが、加えて運転が特殊技能であり人件費も高額となったため、高コストであり運賃は極めて割高であった。しかも故障が多発して安定的な輸送サービスを供給できず、道路も大部分が未舗装で自動車走行に適した状態ではなかった。そのため、初期の自動車による輸送品目は高付加価値の高級商品に限定され、また自動車輸送の斬新さそのものが広告媒体として利用された<sup>(13)</sup>。

大正期を通して自動車は増加したが、普及が加速し、トラック輸送が市場として成立し得るようになったのは関東大震災後であった。復興に際し、自

動車はその機動性を発揮し、輸送効率が評価された<sup>(14)</sup>。既存の道路も改修が進み、例えば国道一号線（現在の国道一号線とは完全には一致しない）の改修においては、拡幅や勾配の緩和、木造橋のコンクリート橋への架替などが、震災復興事業費と東京府・神奈川県による分担金により実施された<sup>(15)</sup>。こうして大正末期から第一次大戦前にかけて、トラックによる貨物輸送市場の成立の基盤が確立すると共に、被災した東京市電の応急的な代替として東京市営バスの運行が開始されるなど、旅客輸送についても輸送量は拡大した。一九二〇・一九三〇年代の自動車輸送量の急増は、当然、河川水運に多大な影響を及ぼした。それは、当時の船頭が、「鉄道で荷は減ったけどねエ、わたしらア結局トラックにおやされちまったんですア。えらアひまんなっちゃってねえ<sup>(16)</sup>」などと語るように、利根川水運の従事者にとって、鉄道開業以上の死活問題として受け止められたようである。

大正期を通じて、物価、特に米価が激しく変動したことも水運に影響した。一九一四（大正三）年から翌々年にかけて、米価は大幅に下落した。その要因は多岐にわたるが、例えば当時の新聞記事には次のようにある。

（史料13）<sup>(17)</sup>

此二三年來米価の昂騰引續ける爲め各農家は高値賣を覺え、其結果として兎角投機心に驅らるゝやの傾向あり、言ふまでもなく農家は確實を旨として商工家の如く決して投機的行爲を爲すべきものにあらざるに、高値に賣らんとして斯く投機心を起すが如きは其本分を誤りたるものと云ふべきなり、其利益上より見るも隔月位に平均賣をなさば概して大なる打撃を蒙ることなく其利益を維持し得べきは明白なるを以て、將來は今回の經驗に鑑み各自大に注意せんことを希望して止まず、

大正期に入ると、商家のみならず農家も米穀を投機の対象とし、それが米

価を不安定にせしめた、としている。この記事には「道家農務局長談」(18)とあるが、これが単なる一個人の見解ではないことは、他の新聞にも農家の投機的な行動を指摘する記事が掲載されていることから確認できる(19)。

米価の変動により、米穀の輸送にも従来あまり重視されていなかった速達性が要求されるようになってきた(20)。或いは、高水工事開始後の渇水の多発により、大型船の航行が長期間にわたり足止めされることが頻繁になり、特に速達性を重視されない場合であっても和船水運による米穀輸送に対する信頼性を損ねることとなった。米価の変動は水運従事者の労働条件にも影響した。当時の船頭からの聞き書きには、農業倉庫業法の施行により地域の農産物の流通を独占することとなった農業倉庫事業者から、彼らが「奴隷に使われた」状況が伝えられる(21)。労働条件の悪化、収入の不安定化は、水運に携わる人材の流出を招いた。

一九三一(昭和六)年、成田線佐原・笹川間、その二年後には笹川・松岸(銚子)間が延伸開通し、佐倉・成田・佐原・銚子間の成田線が全通した。これにより、香取郡・海上郡各地と佐原とを接続する短距離・鉄道端末の輸送手段としての水運の機能も、更に縮小することとなった。廻漕事業者や水運従事者らの組合は運賃を抑制せざるを得ず、一九三三(昭和八)年時点での佐原・東京間の運賃は、穀類で約二割、その他の各品目も二割ないし五割程度鉄道より低廉に設定されていた(22)。しかし、明治期においては鉄道貨物運賃は利根川水運の三倍から四倍程度であり(23)、鉄道との比較における水運のコストメリットは昭和初期には大幅に縮小していた。

徐々に鉄道の影響が顕著化し、また以前は速達性がそれほど要求されなかった米穀輸送にも速達性が要求されるようになり、更に関東大震災とその後の自動車の普及の影響を受けるなど、大正から昭和初期にかけての二十余年間は、利根川下流域の和船水運にとって衰退が一気に加速した時期であった。一九四一(昭和一六)年の利根運河閉止が、利根川下流域における水運衰退

表18 利根運河通航量 (各地→東京方面)

		1893 (明治26)	1903 (明治36)	1913 (大正2)	1923 (大正12)	1933 (昭和8)
米麦	輸送量(石)	315,722	246,240	154,800	42,420	7,392
	1893年比	100%	78%	49%	13%	2%
	船数	2,794	2,160	1,290	303	48
薪炭	輸送量(束)	13,304,494	12,571,041	6,822,969	4,286,922	571,263
	1893年比	100%	94%	51%	32%	4%
	船数	6,053	5,664	3,098	1,427	192
木材	輸送量(石)	272,165	235,086	126,030	193,750	74,923
	1893年比	100%	86%	46%	71%	28%
	船数	1,195	1,156	662	1,054	376
荏呷 (むしろかます)	輸送量(枚)	6,508,620	5,684,250	6,198,400	5,313,300	3,526,870
	1893年比	100%	87%	95%	82%	54%
	船数	918	795	832	534	367
藁秣 (わらまぐさ)	輸送量(貫)	1,676,076	1,510,080	1,782,000	1,880,000	1,252,754
	1893年比	100%	90%	106%	112%	75%
	船数	788	704	810	752	438
醤油	輸送量(樽)	190,012	151,580	122,180	140,295	418,035
	1893年比	100%	80%	64%	74%	220%
	船数	268	212	164	141	435

※ 薪炭については、都市部における燃料としてのガスの普及を考慮する必要がある

(「利根運河史」(『流山市史』近代資料編・新川村関係文書収録)をもとに作成)

の決定打となった。同年七月、大規模な洪水が発生して水堰が崩壊し、利根運河の被害は壊滅的であった。同年末、政府が利根運河を買収することとなり、翌年、利根運河会社は解散、運河は国有化された。内務省は、買収した利根運河に、航路ではなく利根川の流量の調整機能（洪水の防止目的）を担わせることとし、利根川下流域・東京間の大型船による貨客輸送は実質的に終焉した<sup>24</sup>。但し、後述するように、大型船による利根川下流域・東京間の輸送以外はその後も継続した。

#### 四・四 末期の利根川和船水運

利根川水運によって北総・東京間を輸送された貨物は、北総から東京方面へ輸送するものとして米穀、薪炭、醤油をはじめとする醸造品など、東京から北総方面へ輸送するものとして肥料、雑貨、繊維製品などがあつた。しかし、明治期から昭和初期にかけての数十年間、輸送量のみならず輸送品目にも変化が見られる。表18は利根運河を通航する船舶による貨物の輸送量である（表中の数値には北総地域のみならず霞ヶ浦・北浦を含む茨城県側の河岸からの出荷分も含まれる）。最重要品目である米穀は、運河開通直後から明治後期にかけては二割程度の減少にとどまっているが、大正期を通して輸送量が大幅に低落し、一九三三（昭和八）年には運河開通直後の二％程度にまで減少した。薪炭も同様に大正期に低落しているが、東京において燃料としてのガスの普及も考慮する必要がある。表19は、米・麦と薪炭について、成田鉄道（国鉄成田線）の輸送量と利根運河経由の輸送量の変化を比較したものである（利根運河に関する数値は表16と同一であるが、一八九三年は鉄道未開業であるため、比較の基準を一九〇三年としている）。利根川水運の輸送量は穀物も薪炭も右肩下がりの低落であるが、穀物が輸送シエアの鉄道へのシフトによる低落であるのに対し、薪炭は鉄道へのシフトに加えて東京

表19 成田鉄道(国鉄成田線)・利根運河輸送量比較〔米麦・薪炭〕 (トン)

		1903 (明治36)	1913 (大正2)	1923 (大正12)	1933 (昭和8)	
米麦	成田鉄道 (成田線)	佐原駅発送	5,371	11,194	17,252	18,670
		佐原・郡・滑河各駅発送合計	7,208	12,932	21,931	22,649
		成田鉄道・成田線合計	11,975	22,086	33,227	39,025
		成田鉄道・成田線合計 明治36年比	100%	184%	277%	326%
	利根川 水運	利根運河通過	36,936	23,220	6,363	1,109
		利根運河通過 明治36年比	100%	63%	17%	3%
輸送量変化のグラフ (1903年比)						
薪炭	成田鉄道 (成田線)	酒々井駅発送	1,126	390	168	573
		木下駅発送	18	668	1,046	173
		成田鉄道・成田線合計	2,136	2,316	2,370	994
		成田鉄道・成田線合計 明治36年比	100%	108%	111%	47%
	利根川 水運	利根運河通過 (東)	12,571,041	6,822,969	4,286,922	571,263
		利根運河通過 明治36年比	100%	54%	34%	5%
輸送量変化のグラフ (1903年比)						

※ 利根運河通過の薪炭の輸送量「東」は1束=8kgでは換算できない

※ 1933年の成田線は佐原一下総豊里間各駅(1930年代延伸開業)を含む

(『千葉県統計書』・山中貞義編「利根運河史」(『流山市史』近代資料編・新川村関係文書所収)による)

における需要自体の減少が水運輸送量に影響していることが推測できる。一方で、低落がそれほど大幅ではない品目、輸送量が増加した品目も見られる。苧・吠の輸送量は一九三三年時点で運河開通直後の五〇%以上、藁・秣では大幅な変化は見られない。これらは軽量で嵩張るため、鉄道輸送は非効率で、昭和初期においても一定の和船水運の需要が維持されていたと考えられる。また、一九二三（大正一二）年、流山に糧秣廠（陸軍糧秣本廠流山秣倉庫）が設置され、軍馬の餌の原料となる干草や藁が、生産地である利根川下流域から大量に輸送されたことも影響している可能性がある<sup>(25)</sup>。このように、かつて水運の主力輸送品目であった重量貨物が鉄道や自動車にシフトしていく過程で、残された水運の輸送品目が徐々に変化している。第二次大戦前から戦中にかけて、野菜、疎開荷物、豚など、多様な貨物が高瀬船によって輸送されていたようである<sup>(26)</sup>。

また、重量貨物の輸送が鉄道主体となっても、佐原までの集荷には地廻りの水運が不可欠であり、一九三三（昭和八）年の成田線全通以降も霞ヶ浦・北浦などと佐原の間には和船水運による貨物輸送の需要が維持された。同時に、鉄道も端末輸送機関としての短距離水運の存在を前提としていた。総武鉄道・国鉄総武本線の起点であった両国橋駅、日本鉄道海岸線・国鉄常磐線の貨物輸送の起点であった秋葉原駅は、ともに鉄道と河川水運との結節点であり、佐原もまた同様であった。船主・水運従事者は減少したが、高瀬船など大型和船で長距離輸送を行っていた船主・船頭が、幹線輸送手段としての水運の衰退と鉄道輸送量の増加を受け、小型船による短距離輸送に転換した事例も多々見られた<sup>(27)</sup>。鉄道が端末輸送機関として河川水運を必要としていたのは旅客輸送についても同様で、一九〇九（明治四二）年、成田鉄道は内国通運・銚子汽船と連帯運輸を開始している。昭和初期の観光ガイドブックにも常磐線・成田線と利根川・霞ヶ浦水運、そしてこの時期急拡大しつつあった乗合自動車を利用する観光モデルコースが紹介されており<sup>(28)</sup>、

自動車普及しつつある中、利根川下流域の移動には水運を組み合わせるのが一般的であった。

即ち、一九二〇年代から三〇年代、末期の利根川和船水運の特徴は、次のようにまとめられる。第一に、米穀をはじめとする重量貨物についてはその大部分が鉄道の担うところとなったが、速達性を要求されず軽量で嵩張るものや疎開荷物など、鉄道輸送には非効率である品目については引続き水運が重要であった。第二に、鉄道や自動車による輸送量の増加により大型和船での長距離輸送では生計が困難になった船主や水運従事者の中には、引続き需要のあった鉄道端末輸送など小型船での短距離輸送に転換する者もあった。特に端末輸送については第二次大戦後まで存続しており、昭和三〇年代に至っても佐原駅に隣接する水路を船舶が多数往来し、貨物列車に荷を積替えていた<sup>(29)</sup>。

このように明治末期以降、多種の条件が利根川水系和船水運を追い詰める中、船主・船頭の一部は廃業し、一部はなお残された輸送需要に応じ、水運業での生き残りの策を講じた。実際、廃業した船主の所有する高瀬船の中には、廃船にせず中古船として取引されたものもあったし、一九二〇年代に入ってもなお高瀬船を新造する船主もあり、利根運河閉止直後の一九四二（昭和一七）年に至って四〇〇隻積の大型の高瀬船を新造した船主さえ存在した（もつとも、さすがにこの新船の発注は「周囲をあきれさせ」<sup>(30)</sup>たという）。また、沿岸海運事業者に入社し、そこで自身の高瀬船を使用した船頭もあった<sup>(31)</sup>。そして木造和船の新造や補修を担う船大工もまた現役であり、高瀬船が新造されなくなっても小型船や観光用のボート、占領軍からの依頼による遊覧船まで建造したといひ<sup>(32)</sup>、その後は博物館からの高瀬船の模型制作の依頼も受注した。利根川水系和船水運を巡る人材や技術は、河川水運による貨物輸送の低落により完全に断絶したわけではなく、第二次大戦後まで細々と継承された。

#### 四・五 鉄道の発達から利根川水系和船水運の衰退・消滅へ

##### —第一章〜第四章のむすびにかえて

第一章・第二章において確認した通り、明治中期、北総地域において地元有力者らにより相次いで立案された鉄道建設計画は、いずれも沿線各地と東京との接続を目的としていた。結果的には、まず総武鉄道が東京から千葉を経て佐倉（後に延伸されて銚子）までを開業させ、その後成田鉄道が総武鉄道の発起人らも東京と成田・佐原までの鉄道を開業させたが、当初、成田鉄道の発起人らも東京と成田・佐原との接続を計画していたし、実際に開業したのが佐倉・成田・佐原間であったが、やはり主力の収入源として見込んだのは、東京・成田間の成田山参詣客輸送並びに東京・佐原間の貨物輸送であった。特に佐原を拠点とする貨物輸送は、成田山参詣客輸送をも上回る収入源として期待されていた。

しかし、成田鉄道の開業を機に商品流通の在り方が急変したわけではなかった。鉄道開業以前から米穀をはじめ薪炭や砂糖などを輸送していた利根川水系の和船水運は、鉄道開業後もなお利根川下流域・東京間の貨物輸送を担い、輸送シェアの鉄道へのシフトは段階的に進化した。特に、成田鉄道出願時に主力輸送品目として重視されていた米穀は、佐原駅開業後六年を経た一九〇四（明治三七）年時点においても、水運による輸送量が鉄道の数倍に及んでおり、成田鉄道は荷主に対して「特約其他種々ノ方法」を設定するなどの営業努力を重ねざるを得なかった。清酒は、鉄道開業以前から東京への出荷量は、下り酒を補完する程度の少量に過ぎず、鉄道の開業は即座には商機の拡大に直結しなかったようである。人造肥料や大豆粕が鉄道により大量輸送されていた点も興味深い。人造肥料や大豆粕の普及の時期は第二次鉄道熱期とほぼ重複し、北総地域における鉄道開業も同時期である。しかも、消

費が拡大しつつあった人造肥料の輸送は、和船水運にはあまり適さなかった。人造肥料を高瀬船などの木造和船にばら積みすると、主成分である過燐酸石灰が船体を腐食させ、腐食部の微細な隙間から浸水するため、船頭は「アカ汲み」と呼ばれる道具で水を船外へ汲み出す必要があった<sup>33</sup>。一方で魚肥や下肥（人糞尿）や堆肥など従来の肥料は、和船水運による輸送が大部分を占めた。これらの和船水運による輸送は一九二〇年代ないし三〇年代になっても継続され、米穀輸送の大部分が鉄道に転換されて高瀬船の積荷も限られていた同時期にあって、魚肥や下肥の輸送は特に新人船頭にとって貴重な収入源となっていた<sup>34</sup>。『千葉県統計書』から鉄道による肥料輸送量の内訳（糠・豆粕・海産肥料・人造肥料・其他肥料）が得られるのは明治後期の一時期に限られるが、一九〇九（明治四二）年の場合、千葉県内の国鉄全駅（元総武線両国・小岩間を含む）において発着した肥料は、人造肥料二万一二四七トン・豆粕二万七三三九トン（発送・到着合計）に対し、伝統肥料は糠四三三九トン・海産肥料二〇八トンに過ぎない。下肥の鉄道輸送は極めて限定的で、一九四四（昭和一九）年より、トラック輸送停滞に起因する東京都心部における糞尿の不法投棄横行と郊外農村における肥料不足の解決策として、東武鉄道と西武鉄道により下肥輸送が実施された事例はあるものの、一九五〇年代には終了しており<sup>35</sup>、これ以外に同程度の規模で実施された事例を筆者は見聞したことがない。市川大祐氏は、茨城県における肥料流通に関して鉄道と水運との補完関係について論じているが<sup>36</sup>、北総地域の肥料輸送に関しても、人造肥料や大豆粕は鉄道、伝統肥料は和船水運と、鉄道と利根川水運との共存・相互補完・機能分担が見られる。概して、近代産業に関連する製品や原料は主として鉄道が輸送するところとなったが、在来産業に関連する製品や原料は明治末期から大正、品目によっては昭和初期まで和船水運の担うところであった。明治期から一九七〇年代までの長期にわたる鉄道貨物の主力輸送品目であった石炭<sup>37</sup>さえも、明治期の北総地域にお

いては鉄道の輸送シェアはごく一部にとどまり、大半が利根川水系の水運により輸送され、主として製糸業や醸造業といった在来産業の薪炭に代わる燃料として利用された。

旅客輸送については成田鉄道出願時の予想を大幅に上回った。単に汽船水運や徒歩・乗合馬車・人力車などによる街道輸送から鉄道に輸送のシェアがシフトしたのみならず、鉄道網の完成により東京から日帰り可能となった成田を訪れる旅客自体が増加した。成田山開基一千年祭事務局編『成田山史』（一九三八）には、成田鉄道開業の影響について「開通の當初でさへ、已に何倍といふ賽客の激増を見た」（二六八頁）とある。「何倍といふ」という表現には若干の誇張があるのかもしれないが、少なくとも鉄道の開業が成田山参詣客を増加させたことは確実である。一九〇一（明治三四）年、成田・我孫子間が開通し、我孫子駅で日本鉄道海岸線と接続したことにより、東京から成田へのルートに我孫子経由が加わった。総武鉄道線経由（本所・両国橋・佐倉・成田）と日本鉄道海岸線経由（上野・我孫子・成田）とはキロ程（哩程）は大差ないものの、成田鉄道にとって後者の方が高収益であり（佐倉・成田間一三・一キロ、我孫子・成田間三二・九キロ）、そのため成田鉄道・総武鉄道両社は成田山参詣客輸送を巡ってサービス競争を展開することとなり<sup>(38)</sup>、成田鉄道は成田・我孫子間（「我孫子線」）経由の列車に喫茶室を設備した車両を連結し、アルコール類や菓子類、煙草等も車内で販売し、新聞雑誌も配置して<sup>(39)</sup>集客を図った。日清戦争後の好況もあり、成田鉄道線開業は成田の遊覧地化を推し進め、「一汽車千人」<sup>(40)</sup>とまで言われたという。その背景として、もとより成田山が全国各地に信徒を有していたことに加え、五大私鉄をはじめとする幹線鉄道網の骨格が一九〇〇年頃までには概ね完成し、東京を中心とする公共交通のネットワークが形成されつつあったことを念頭に置かなくてはならない。

こうして成田鉄道は、旅客輸送については東京（ないし全国各地）・成田

間の新たな需要を掘り起こしつつ、貨物輸送については利根川和船水運から徐々にシェアを奪いつつも水運との並存・相互補完関係を維持した。小倉良則ら成田鉄道の発起人らは、明治中期における東京・北総地域間の、主として近世以来の伝統的な旅客・貨物輸送体系をもとに、鉄道輸送量や運賃収入の計画値をはじき出したのである。成田山参詣客や水郷観光客など旅客が急増すること、貨物輸送において「水利ノ便ニ依ルノ慣習」を打破することが容易ではないことまでは出願時点では予測し得なかった。結果、成田鉄道の運賃収入自体は早くも開業三年目にして当初計画を上回る好成績となったものの、その内訳は圧倒的に旅客運賃に偏り、貨物運賃収入が当初計画を上回ることは明治末のことであった<sup>(41)</sup>。図6に示した通り、成田鉄道の運賃収入に占める貨物収入の割合は徐々に拡大し、大正期には約二割を占めるようになる。その一方で、鉄道開業後も北総地域の荷主らにとって重要な輸送手段であった利根川水運を取り巻く環境は、一九一〇年代、第一次大戦前後から厳しさを増した。河川水運の衰退・終焉は、鉄道の開業や治水事業（高水工事）と結びつけて語られることが多いが、それ自体が誤りではないとしても、それだけでは利根川水系の水運の衰退は説明できない。日露戦争や第一次大戦、鉄道国有法施行、利根川改修、関東大震災、そしてそれらに起因する米価の変動や自動車の普及や船頭・船主の労働条件悪化、利根川下流域・東京間の水運廃止の決定打となった利根運河閉止など、多種多様な条件が和船水運を圧迫した。在来産業に関連する製品や原料を含む、貨物輸送手段の河川水運から鉄道へのシフトは加速したが、それは荷主らが水運から「速くて便利な」鉄道に輸送手段を転換させる、といった単純な図式ではなく、第一次大戦後の産業構造の変化の一端と捉えることができるであろう。

明治中期から大正期にかけて、政府は長期的視野に立った大胆な交通政策を導入し、特にその後半、明治末期から第一次大戦を挟んだ大正期には、鉄道、海運や、それに関連する重工業（機械・造船）なども変容を迫られた<sup>(42)</sup>。

前近代的な、人力・畜力・風力に依存する輸送体系から、鉄道や海運を中心とする全く新しい輸送スキームへの転換が図られたのである。利根川水系の和船水運は、一九一〇年代までは新しい輸送手段である鉄道との共存が可能であったが、明治末期から大正期に至り交通体系の変容に徐々に巻き込まれ、昭和初期までに北総地域と東京間の幹線輸送という役割を鉄道に譲り（しかし北総地域における鉄道開業から東京・利根川下流域間の水運貨物輸送の消滅まで四〇年近い時間を要した）、更に第二次大戦後の高度成長期に至って短距離の端末輸送の役割を自動車に譲ることとなった。

- (1) 「日本形船五百石以上製造禁止ノ件」『公文録』明治十八年・第百二巻・明治十八年七月・農商務省第一（国立公文書館請求番号〈公03997100〉）。
- (2) 石井謙治監修『日本の船を復元する』（学習研究社、二〇〇二）、一一四～一一五頁。
- (3) 利根川百年史編集委員会・国土開発技術研究センター編『利根川百年史』（一九八七）、四四六・四四七頁。
- (4) 同右、四四四頁。
- (5) 宮村忠「利根川治水の成立過程とその特徴」『アーバンクボタ』19（一九八二）。
- (9) 千葉県内の国鉄線全駅における貨物発着量は、一九一一（明治四四）年は発送三七万五八八トン、到着五六万一三八〇トンであったのに対し、一九二五（大正一四）年は発送七九万八四六トン、到着一二万七七八トンとなっている（『千葉県統計書』同年度版による。大正期に開通した久留里線各駅分については差し引いてある）。
- (10) 松丸明弘「江戸川舟運の近代化過程への展望」『千葉県立関宿城博物館

研究報告』5（二〇〇一）。

- (11) 小林稔「船頭の暮らし」千葉県立大利根博物館編『写真集利根川高瀬船』（一九九四）、一二頁。
- (12) 前掲松丸「江戸川舟運の近代化過程への展望」。
- (13) 廣岡治哉編『近代日本交通史』（法政大学出版局、一九八七）、一八五～一八六頁。
- (14) 前掲廣岡編『近代日本交通史』、一九一頁、ならびに山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新 歴史的考察』（国際連合大学、一九八六）、一〇〇頁。
- (15) 前掲山本編『交通・運輸の発達と技術革新 歴史的考察』、一〇一～一〇二頁。
- (16) 渡辺貢二『利根川高瀬船』（崙書房、一九九〇）、九五～一〇二頁。なお同書では、震災直後、救援物資輸送のため一時的に高瀬船の船頭は多忙になったこと、また、救援物資を積載した高瀬船の船頭が朝鮮人殺害の現場を目撃したことをも伝えている。「震災を機に暴動をたくらんでいる噂がどこからかひろまって、不安におののく市民や官憲による朝鮮人殺害事件が各地で起きた。（略）行徳河岸（現・市川市―引用者）の方で銃声がし、一〇人余りの男たちが血相を変えてヨシの川原を走ってきて、そのまま江戸川へかけこんだ。間もなく兵隊が迫ってきて、背後から小銃をあびせた。男たちの姿はなく、川の水が赤く濁っただけが見えた」（一〇一～一〇二頁）。
- (17) 『時事新報』一九一四年五月二日付。
- (18) 道家斉（一八五七～一九二五）、官僚・貴族院議員。
- (19) 例えば『大阪新報』一九一四年四月三〇日付、その他当時の複数の新聞記事に見られる。
- (20) 東洋経済新報社編『明治大正国勢総覧』（東洋経済新報社、一九二七）

によると、東京における標準米一石あたりの価格は、明治末期から大正初期にかけては最高と最低の価格差が数円程度であったが、大正七（一九一八）年以降同一一年までは一〇円・二〇円、九年には二八円三二銭と米価の変動が激しかったことがわかる。

- (21) 前掲渡辺『利根川高瀬船』、九二頁、「荷はじわじわ少なくなって、大正一〇年ころからおれたち奴隷に使われたんだよ。境に農業倉庫ができてなあ、おとつあんとせがれで、朝から夜の二時まで俵かつぎさせられて……」。

- (22) 川名晴雄『利根運河誌』（審書房、一九七二）、一〇五・一〇六頁。  
(23) 渡辺貢二『利根川高瀬船』（審書房、一九九〇）、一三三頁。

- (24) 前掲渡辺『利根川高瀬船』には、一九四一年の増水直後、利根運河が通航できなくなったため、やむを得ず「昔の高瀬船がたどった」ように、関宿経由で高瀬船を航行させようとしたものの、「すでに船の通れる川ではなかった」との船頭のエピソードがある（二六六頁）。

- (25) 山下耕一「流山糧秣廠調査を終わってⅡ」『流山市立博物館調査研究報告書13・流山糧秣廠』（一九九六）、ならびに伊原千代隆・青木更吉「利根川・江戸川の水運と糧秣廠」流山市立博物館友の会編『東葛流山研究』12（審書房、一九九三）。

- (26) 渡辺貢二『高瀬船』（審書房、一九七八）、九〇・九二頁。  
(27) 前掲渡辺『利根川高瀬船』、一四七・一五〇頁、一六七頁。  
(28) 全国旅館案内所編『交通と旅館』（一九三六）など。

- (29) 川名登『河岸に生きる人びと』（平凡社、一九八二）、三〇七頁。

- (30) 前掲渡辺『利根川高瀬船』、九五頁。

- (31) 前掲渡辺『利根川高瀬船』、一〇八頁。

- (32) 前掲渡辺『利根川高瀬船』、二七四頁。

- (33) 前掲渡辺『利根川高瀬船』、八一頁。

- (34) 前掲渡辺『利根川高瀬船』、一〇三頁。

- (35) 小川裕夫『封印された鉄道史』（彩国社、二〇一三）、三六・三八頁。

- (36) 市川大祐「幹線鉄道網整備と肥料流通網の形成——茨城県における肥料流通——」老川慶喜・大豆生田稔編『商品流通と東京市場』（日本経済評論社、二〇〇〇）、一四四頁。

- (37) 青木栄一『鉄道の地理学』（WAVE出版、二〇〇八）、三三八・三三九頁。

- (38) 成田鉄道が日本鉄道の資本系列下にあった、という事情もある。老川

- 慶喜『日本鉄道史 幕末・明治篇』（中央公論社、二〇一四）、一六一頁。

- (39) 『風俗画報』二七四（一九〇三）。

- (40) 村上重良『成田不動の歴史』（東通社出版部、一九六八）、二九六・二九七頁。

- (41) 『日本国有鉄道百年史』6（一九七二）、五一六頁によると、一九一一年（明治四四）年の成田鉄道の貨物収入は六万五〇四二円であり、（物価変動を考慮しなければ）「下総鉄道会社創立願書」添付「営業収支予算書」の五万三五〇八円八〇銭を上回った。『鉄道院年報』明治四四年版によると、同年の成田鉄道の貨物運賃収入は「営業収支予算書」を僅かに下回る五万一六四二円であり、これに「貨物発着手数料」一万三四〇一円を加算すると六五〇四三円となる（一円の差異の理由は不明）。但し、『千葉県統計書』は同年の成田鉄道の貨物収入を三万〇四〇九円としている。

- (42) 前掲廣岡編『近代日本交通史』、四七・四八頁。

## 第五章 利根川水系における汽船水運の発達

### 五・一 利根川水系汽船水運に関する問題提起

明治初期、北総地域に初めて出現した近代交通機関は汽船（蒸気船）であった。幕末、ペリー率いるアメリカ海軍東インド艦隊の来航から、僅か二〇年ほど後のことである。明治前期を通して、利根川水系では多数の汽船水運事業者が出現し、競合ののち淘汰されていった。

最初期の利根川水系の汽船水運については、史料的な制約などにより、その実態を詳細に知ることが困難であるが、飛脚問屋や河岸問屋、廻船問屋や旅籠の経営者など、近世以来水陸交通運輸に関与してきた事業者らによって担われてきたと考えられ<sup>①</sup>、交通運輸における近世から近代への連続性を見出すことができる。利根川水系で最初に定期航路を出願・開設したのは「利根川丸」船主の西村七右衛門であるとされている。明治四（一八七二）年、東京深川・中田（現・古河市）間に利根川丸が就航すると、程なく汽船による定期運航への事業参入が相次いだ。この状況は、同じく明治初期、新橋・横浜間・大阪・神戸間の開業後、一時期新規開業が停滞した鉄道とは対照的であり、しかも最初期の鉄道が官設であったのに対して、汽船による定期航路が民間事業者により開設されていることも注目し得る。即ち、近世以来和船水運に携わってきた運送事業者らにとつて、既にその基盤が成立している河川水運<sup>②</sup>への、蒸気機関を搭載した船舶の導入は比較的容易であったことや、既存の施設設備を小規模な改修のみで使用できたことに加え、初期投資額が鉄道と比較して圧倒的に低廉であることも導入を促したと考えてよからう（船体の規模にもよるが、明治一〇年代に製造された全長六〇〜七〇尺の外輪船の内国通運・銚子汽船への納入価格は三〇〇〇〜五〇〇〇円台であり<sup>③</sup>、これは当時の水陸運送事業者にとつて無理のない額と言えよう。明

治初期、華族による鉄道建設や華族への鉄道払下げが計画された際に見込まれた予算が数百万円であったこと<sup>④</sup>などからも、汽船と鉄道との初期投資額の差は歴然である）。加えて、鉄道の建設・運転・営業には、明治初期まで日本に存在しなかった、極めて高度で専門的な技術が必要とされた。実際、初期の鉄道はハード・ソフト両面に亘り多数の雇外国人の技術力に依存しており、駅務以外のあらゆる専門職が外国人によって担われ、日本人技術者は彼らの指導により鉄道技術を獲得していった。日本人機関方の正式採用は一八七九（明治一二）年が最初である<sup>⑤</sup>。技術面に関しても、汽船による定期運航事業への参入は鉄道事業に比して圧倒的にハードルが低く容易であった。一八九四（明治二七）年、市川・佐倉間に千葉県最初の鉄道となる総武鉄道線が開通した。それまでの約二〇年間に、利根川水系の汽船事業者は競合ののち淘汰され、日本通運の前身である内国通運と、銚子の地元資本により設立された銚子汽船の二社に集約された（実際には木下河岸の吉岡廻船店が汽船「銚港丸」を所有していたが、運航を銚子汽船に委託するなどして事業者間の競争激化を忌避し、一九〇二〔明治三五〕年には銚港丸を内国通運と銚子汽船に売却した）。利根運河開削後、総武鉄道はじめ北総地域における鉄道開通とほぼ同時期に、内国通運・銚子汽船による利根運河経由での東京・銚子間の直航が開始される（一八九〇〔明治二三〕年三月の運河開削当初は運河内の汽船の通航が許可されていなかったため、江戸川と利根川の航路を舁舟で連絡していたが、試運転ののち一八九三年に運河内の汽船航行が開始され、東京・銚子間の直航が開始されたのは一八九五年である）。しかし、鉄道開通を機に、主として旅客輸送において汽船水運と鉄道との機能の分化が見られるようになる。即ち汽船水運は、主たる中長距離の都市間輸送手段としての機能を鉄道に譲り、その補完的な輸送手段となつていったし、一方で道路交通が近代化されない限り、鉄道も端末輸送機関として汽船水運を必要とした——換言すれば、鉄道開通後も汽船水運は一定の機能を担い続けた。

明治期北総地域において、汽船水運と鉄道との関係は、一律に前者から後者へと需要がシフトしたわけでもなければ、同等の需要を両者で二分していたわけでもない。その両者の関係のダイナミズムに着眼したい。

## 五・二 利根川水系における汽船水運の黎明

明治三（一八七〇）年、神奈川県在住の実業家・西村七右衛門が汽船の建造・所有の許可を得、翌明治四年二月、汽船（外輪船）「利根川丸」による東京・中田間の運航を開始した。これが利根川水系における汽船による定期運航の嚆矢とされている。

明治政府成立直後のタイミングで西村が汽船水運を出願した背景には、明治二年、政府が「西洋形船」の民間所有の許可を布告したことが挙げられる<sup>(6)</sup>。この布告は民間からの要望に後押しされる形でなされたものではなく、政府が民間に船舶の所有を促すものであった。

〔史料1〕<sup>(6)</sup>

西洋形船平民所持ヲ許ス

布告

西洋形風帆船蒸気船自今百姓町人ニ至ル迄所持差許候間、製造又ハ買入等致度者ハ管轄府藩縣添書ヲ以テ東京外務省ヘ可願出事

〔略〕

西洋形風帆船蒸気船共百姓町人ニ至ル迄所持イタシ不苦儀ノ処、従前確乎タル御布告モ無之故力願出候者無之、或ハ其志願有之者モ政府ノ御趣意ヲ憚リ敢テ申立候儀無之、然ル処富國ノ要術ハ各國共商賣ノ盛衰ニヨリ候儀ニテ夫故商人ニ船舶所持為致有無相通候事尤急務ノ由ニ有之候、

〔略〕

従前より汽船を含む西洋型船舶の所有については「百姓町人ニ至ル迄所持イタシ不苦」と全く問題ないとしながらも、「確乎タル御布告」がなかったため民間からの西洋型船舶所有の出願が皆無であり、「富国」のためには民間における船舶の活用は急務であるため、その手続を明確化したのがこの布告であった。政府が汽船の所有を奨励したこともあり、すぐに各地で汽船の建造・所有が出願された。

とは言え、利根川丸を含む初期の利根川水系汽船水運に関する詳細は解明されていない。当初出願された利根川丸の航路は東京深川・中田間（上利根川方面）であったが、少なくとも明治五年には布佐（現・我孫子市）・銚子間（下利根川方面）に就航していることが近年の調査によって明らかになってきている<sup>(7)</sup>。航路が出願直後に変更された理由など現時点で全く不明である。また、銚子から布佐まで利根川丸により鮮魚が輸送されていることが判明している（利根川丸による鮮魚輸送がどの程度の頻度で実施されたかは不明）<sup>(8)</sup>。布佐は近世以来鮮魚輸送の中継地であり、銚子から発送された鮮魚は利根川水運により布佐まで、そこから陸路松戸を経て江戸まで輸送されたが（新川・小名木川水運を利用する場合もある）、汽船登場後もその輸送路が引継がれた。

西村七右衛門の利根川丸出願後、利根川水系では汽船水運事業への参入が相次いだ。元定飛脚問屋で東京廻漕会社頭取の嶋屋佐右衛門は、利根川丸就航とほぼ同時期の明治三（一八七〇）年、汽船（スクリュー船）「昌栄丸」をフランス人より購入し、東京から関宿経由で足利方面に至る航路を開設した。同船は翌々年破損したため修繕されたが、その際外輪船に改造されると共に船名を「盛運丸」に改めた<sup>(9)</sup>。

その後も利根川水系での汽船水運事業への進出は相次ぎ、山口コン所有の「信義丸」、坂庭歳兵衛所有の「大吉丸」などが就航している<sup>(10)</sup>。少々時期

が下るが、海軍省編『明治十八年汽船表』より「百噸未満汽船ノ内江戸川利根川筋航通船ノ部」に記録されている各汽船の船主を全て挙げると、本稿で主として取り上げる内国通運や銚子汽船、木下の吉岡廻漕店（吉岡七郎）の他、福澤辰造・石井神酒造・川崎正蔵・滑川光亨・北濱サタ・中牛馬会社・福地太一郎・笹目八郎兵衛・井崎雄三郎・根本勝之助・航運会社・時友一郎・小山長十郎・吉田孫兵衛となっている（「江戸川利根川筋」には霞ヶ浦やその他利根川支流の可航河川も含まれる）。当然、汽船水運事業者間の競合・淘汰がある程度進んだ明治一〇年代後半時点でこれら船主の全てが定期旅客輸送を行っていたわけではないであろうが、内国通運と銚子汽船の二社（並びに銚子汽船と提携関係にあった吉岡家）による寡占状態が濃厚となりつつある中、「光通丸」を所有する滑川光亨（光通社）、「いろは丸」を所有する航運会社が定期旅客輸送に進出し、競合状態となったことが知られている。特に航運会社によるいろは丸は一八八二（明治一五）年東京・小見川間に就航し、内国通運・銚子汽船にとって脅威となった。利根川と江戸川との分流点である関宿付近は多数の浅瀬や洲のために大型船の航行は困難であったため、東京から利根川下流方面へ移動する場合は行徳（現・市川市）・木下（現・印西市）間約三五キロを陸路徒歩移動するのが一般的であったが、航運会社は行徳より江戸川上流の加村・新川（いずれも現・野田市）、木下より利根川上流の大室・船戸（同）に寄航場を設置することにより徒歩移動を約二里（八キロ）にまで短縮、東京・利根川下流方面の時間距離を大幅に短縮させた。これに対しては内国通運・銚子汽船も対抗手段を採らざるを得ず、航運会社同様江戸川・利根川のより上流側に寄航場を設置して徒歩移動距離の短縮させている<sup>(11)</sup>。また、一八八〇（明治一三）年、旧岡山藩士の永島良幸が旧藩主池田家の援助のもと利根川水系に定期航路を開設して汽船「永島丸」を就航させ、内国通運と激しく競合した<sup>(12)</sup>。

しかし、これらの汽船事業者間の競合は、明治一〇年代を通して有力な事

業者である内国通運と銚子汽船に淘汰されていった。永島良幸も一八八三（明治一六）年には利根川航路からの撤退を余儀なくされ、永島丸は内国通運に売却された。翌一八八四年にはいろは丸の航運会社も撤退している。

なお、当時の利根川水系には一部スクリー船も存在したものの、汽船の大部分は外輪船（外車船）であった。外輪船は、推進器が大型であるため重量が嵩むことや、喫水の変化や船体の横揺れなどの要因により推進力に変化を生じやすいことなど欠点があるものの、スクリー船普及以前はエネルギー効率の良い推進方式であり<sup>(13)</sup>、特に浅喫水という利点から、遠洋航海においてスクリー船が普及した後も河川・湖沼・港湾内など平水域では外輪船も使用された。

### 五・三 内国通運と銚子汽船による寡占状態の確立

汽船水運事業への参入が相次いだ利根川水系において、経営規模が最大であり、銚子汽船とともに汽船水運事業を寡占することとなる内国通運は、現在、国内物流業界最大手である日本通運の前身となる運送事業者である。この全国規模の運送事業者は、近世の飛脚の組織を近代化したことに端を発する。同社は既に明治五（一八七二）年に鬼怒川の阿久津河岸（現・さくら市）に出店して和船による水運事業を開始していた（当時は改称前の「陸運元会社」であった）。しかし同社初期の水運事業は「僅かに扁平なる平田高瀬の小型和船によりて、利根、荒、鬼怒の三川を航運し、少しく風波ある時は、忽ち漕航を妨げられたるを以て、其の運搬力の薄弱なること、殆ど荷馬車に異ならず」<sup>(14)</sup>といった状況で、和船を使用した小規模で貧弱なものであったため、「重役相議し」、利根川水系への汽船の導入を決定した、とのことである。なお、同社社史には当時の利根川水系について「未だ之れに汽船の航運を見るを得ずして、僅かに和船の航運に委ねて、之れを顧みざるは、恰も天

物を暴殄するが如し」<sup>(15)</sup>とあるが、前節にて触れた通り、この時期には既に西村七右衛門の「利根川丸」や東京廻漕会社（嶋屋佐右衛門）の「昌栄丸」が就航していたはずである。

一八七七（明治一〇）年、内国通運は汽船「第一号通運丸」を完成させ、江戸川・利根川を実測して水深が不十分な浅瀬は自社において浚渫し、東京・妻沼（現・熊谷市）間に汽船航路を開設した。内国通運による汽船水運は、まずは上利根川方面において開始されたのである。社史には、浚渫の負担について「其の浚渫せる水路は、其幅僅かに六間に過ぎざりしといへども、其延長實に一千五百六十餘間の長きに達したるを以て、之に注入したる経費は尠からざりしなり」<sup>(16)</sup>などと、その規模や負担を主張している。

内国通運が導入した最初の汽船・第一号通運丸は、長崎出身の実業家・技術者である平野富二の造船所で建造されたものであった。平野は長崎で活版印刷所を経営していたが、一八七三（明治六）年に拠点を東京築地に移転させると、自ら印刷機を製造するようになり、一八六七年には石川島（隅田川河口付近、現・中央区）の水戸藩の造船所（日本最初の蒸気動力による軍艦「千代田丸」を建造した造船所）の払下げ（横須賀の海軍工廠新設による）を受けて、石川島平野造船所を創立した<sup>(17)</sup>。この平野富二の造船所が現在のIHI（旧・石川島播磨重工業）の前身である。第一号通運丸は、国内の民間造船所で建造された最初の汽船であったが、機器類は横浜製鉄所（幕末に幕府により設置され、新政府に引継がれた後民営化）で製造され、石川島の造船所で建造された船体を横浜まで回航して機器類を設置したのが実態のようである<sup>(18)</sup>。

内国通運は、第一号通運丸に引続き汽船を相次ぎ購入し、新設した利根川水系の各定期航路に投入した。「次で第二號以下第八號の通運丸の製造竣工したるを以て、小名木川筋より、江戸川及利根川に出で、關宿を経て、常陸國高濱、武藏國境町及下總國銚子に至るの航路を開き、又東京より中山道戸田

河岸に至るの航路を開き、次いで渡良瀬川より思川に入り、下野國生井河岸に至る航路を創め、其延長數十里に達し」<sup>(19)</sup>などと社史にあるように、霞ヶ浦や渡良瀬川などを含む利根川水系において汽船が航行可能な水域のほぼ全てに航路網を展開した。もともと、「小名木川筋より（略）関宿を経て（略）下総國銚子に至るの航路を開き」とあるものの、利根川と江戸川の分流地点である関宿・境付近から下流の銚子方面（鬼怒川合流地点付近まで）は堆積物による水深不足のため汽船を含む大型船舶の航行が困難であり、実際には一部区間で陸行（或いは舢舨船などの小型船舶による連絡）を伴っていた可能性がある（その点についての詳細は社史には記述されていない）。ともあれ、明治一〇年代初頭時点でこれほど大規模な航路網を展開させるためには、航路となる河川・湖沼の実測調査や浚渫、寄航場の整備、汽船の量産と整備体制の確立、燃料の安定的な調達、ダイヤや運賃の制定、人材の確保などが必要となり、当時は同業者間による競合状態であったが、資金力や技術力を背景に、既に内国通運が断然優位にあったと見てよからう。

こうして明治初期より約一〇年間という短期間のうちに、内国通運やその他複数の事業者により、利根川中下流や江戸川、霞ヶ浦のほぼ全域に汽船航路が展開した。しかし、最大手の内国通運はもとより東京廻漕会社の嶋屋佐右衛門（「昌栄丸」）にせよ旧岡山藩士永島家（「永島丸」）にせよ、有力な汽船事業者の営業拠点は東京であったし、それ以外の地元の事業者は零細（「一ぱい船主」<sup>(20)</sup>）であった。このような状況を打破するため、一八八一（明治一四）年、醤油醸造業（現・ヤマサ醤油）七代目濱口儀兵衛（濱口梧陵）らを中心とする地元有志により、銚子汽船会社が設立された。同社は翌一八八二年、まず汽船「銚子丸」を一艘導入し、利根川下流方面の銚子・木下間において隔日一便の定期運航を開始した。しかし、当時は「下利根川に銚港、信義、銚浦丸等あり西北浦には通運、豊通、高濱、開運、大吉丸等其數十餘隻ありて各船主を異にし其競争進んで軋轢の勢をなせり」<sup>(21)</sup>と、大小多数

の汽船水運事業者が競合状態にあったため、同社は更に汽船一艘（第二銚子丸）を追加投入して毎日一往復の運航として競争力強化・輸送シェア拡大を目論んだ。また同時期、汽船「銚港丸」を所有していた木下の河岸問屋・吉岡廻漕店（吉岡七郎）は、下利根川における同業者間の競合激化による弊害を懸念し、銚港丸の管理運用を銚子汽船に委託した。これにより利根川水系の汽船水運は、全国に営業拠点を有し陸上貨物輸送において圧倒的シェアを占める内国通運と、銚子を中心とする北総地域の地元有力者らによる銚子汽船の有力二社（並びに両社と提携関係にある吉岡廻漕店）が、他の事業者を圧倒するようになった。

一八八三（明治一六）年、内国通運と銚子汽船は、東京・利根川下流域間の一体的輸送を実施すべく協定を締結した。木下・銚子間を運航していた銚子汽船は、航路を木下より上流の三ツ堀（現・野田市、鬼怒川との合流地点付近）まで延伸させることにより、野田・三ツ堀間の陸行を挟み、東京から江戸川・利根川上流方面への内国通運の航路と連絡し、東京・銚子間の一体的な貨客輸送を実現させた。これは前述の「いろは丸」を運航する航運会社への対抗策でもあった。

なお、吉岡廻漕店の銚子汽船への汽船管理委託契約は一八八五（明治一八）年に満期となり、銚港丸は再度吉岡廻漕店の直営となったが、その後も内国通運・銚子汽船・吉岡廻漕店の三社による提携関係は継続し、一八八八年からは北浦航路において三社の所有する蒸気船を輪番で運航している<sup>(22)</sup>。

しかし、やはり東京と利根川下流方面とを直航できないのは不便で非効率であったし、仮に浚渫などにより汽船の航行を可能にしたとしても、関宿・境（利根川・江戸川の分流地点）を経由する航路は極めて非効率な迂回路となり、陸路による短絡と比してもスピードメリットが失われる。水運の効率化のため、千葉県域北西部に利根川と江戸川の寄航場（河岸）を短絡する手段として運河の開削や鉄道建設（下コービル鉄道計画）<sup>(23)</sup>が計画されるの

は必然であった。

利根川と江戸川の航路を短絡する運河の計画は、まず茨城県側に発した。茨城県会議員や県令（人見寧）は当初あまり積極的ではなかった千葉県令（船越衛）に運河の有用性を説得し、千葉・茨城両県の議会・県令が運河建設推進で合意したことにより具体化した。測量・設計はオランダ人技師ムルデルである。一八八七（明治二〇）年、利根運河会社が設立され、同年、千葉県知事（船越）より建設の免許が下付された。しかし、一八九〇年に開通した利根運河は、当初、堤防保護のため汽船の通航を許可せず、一八九一年に汽船通航が許可された後も東京から利根川下流（銚子方面）へは直航していなかった。利根運河内の船戸寄航場を境に、東京方面は内国通運、銚子方面は銚子汽船と営業エリアが区別され、旅客は船戸での乗継を余儀なくされた。その理由については後述するが、当時、提携関係にあった両社の関係は必ずしも親密でなかったようである。

一八九四（明治二七）年の総武鉄道市川・佐倉間開業を受け、汽船事業者にとつて東京・銚子間直航は急務となったが、しかし内国通運・銚子汽船両社の調整は難航したようである<sup>(24)</sup>。一八九五年、二社の共同運航による東京・銚子間の直航が開始された。東京側の原発場（起終点の寄航場）は日本橋蛸殻町、一日二往復、所要一八時間で、これは昭和初期の航路廃止までほぼ不変であった。この東京・銚子間下川航路の他、内国通運による上川航路（東京〔両国〕・新波・笹良橋・境）、行徳航路（東京〔高橋〕・行徳・浦安）、銚子汽船による下川航路区間便（佐原・銚子）、北浦航路（銚子・銚田）、西浦航路（銚子・高浜）が設定されていた<sup>(25)</sup>。

(1) 川蒸気合同展実行委員会編『川の上の近代』（二〇〇七）、二一―三頁。

(2) 白土貞夫・羽成裕子『水郷汽船史』（筑波書林、一九八四）、八頁。

- (3) 前掲川蒸気合同展実行委員会編『川の上の近代』、一一六頁。
- (4) 野田正徳・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『日本の鉄道 成立と展開』(日本経済評論社、一九八六)、三三・三五頁。
- (5) 青木栄一『鉄道の地理学』(WAVE出版、二〇〇八)、七五頁。
- (6) 『太政類典』第一編第四百卷(国立公文書館請求番号太00104100)。
- (7) 村越博茂「利根川蒸気船交通史研究ノート(その一)」『利根川文化研究』24(二〇〇三年)。
- (8) 同右。
- (9) 前掲川蒸気合同展実行委員会編『川の上の近代』、二頁・一八四頁、並びに東京府文書「町方諸何留」1(東京都公文書館604.A2.04)。
- (10) 前掲村越「利根川蒸気船交通史研究ノート(その一)」をも参照された。
- (11) 前掲川蒸気合同展実行委員会編『川の上の近代』、一〇頁。なお、徒歩移動距離を大幅に短縮してもなお江戸川と利根川下流とを直航したわけではないため、いろは丸の定期航路は正確には「東京・加村・新川間」と「大室・船戸・小見川間」である。
- (12) 前掲川蒸気合同展実行委員会編『川の上の近代』、九頁、ならびに『内国通運株式会社発達史』(一九一八)、七一頁。
- (13) 船の百科事典編集委員会編『船の百科事典』(丸善出版、二〇一五)、九五・九六頁。
- (14) 『内国通運株式会社発達史』(一九一八)、六七・六八頁。
- (15) 同右、六八頁。
- (16) 同右、六九頁。
- (17) 山本欽太郎『新編川蒸気通運丸物語』(密書房出版、二〇〇五)、三五・三七頁。
- (18) 『川の上の近代』、六頁。
- (19) 前掲『内国通運株式会社発達史』、六九・七〇頁。
- (20) 前掲白土・羽成『水郷汽船史』、一七頁。
- (21) 『利根川汽船航路案内』(一九二〇)、二〇頁。
- (22) 同右、二二頁。
- (23) フランス・ドコービル社製の資料を使用した、敷設・撤去が容易な低規格の可搬式鉄道を現・流山市付近に設置し、利根川の航路と江戸川の航路を短絡する計画が立案されたものの、利根運河開削が決定したため実現しなかった。
- (24) 村越博茂「明治期・関東地方における蒸気船交通史の概観」前掲『川の上の近代』、一一〇頁。
- (25) 西浦航路・北浦航路・上川航路の終点は時期により変動がある。ここでは明治三〇・四〇年代の『千葉県統計書』、ならびに『川の上の近代』所収の諸史料による。

## 第六章 内国通運と銚子汽船 — 事業内容と資本調達にみる両者の特徴 —

### 六・一 設立の経緯並びに事業内容の比較

利根川水系の汽船水運事業を寡占した内国通運と銚子汽船は、利根運河經由での東京・銚子間直航以降、下川航路においては両社が一日一便ずつ担当することにより、輸送量・輸送力を均分し、それ以外の航路も含めて両社が提携して利根川水系の汽船航路を一体的に運営していたことから、汽船水運事業に限れば両社間に明確な強弱関係は存在しないようである。しかし、両社の設立の経緯、経営規模や資金力、資本調達などを比較すると、その差は明瞭となる。日本通運の前身である内国通運と、一地方企業である銚子汽船の経営規模の差は歴然であるが、両社の差異はその規模のみにとどまらず、そもそも事業内容からして全く異なる。

まず内国通運であるが、同社の前身が飛脚問屋であることは前章にて触れた通りである。駅通権正・前島密は太政官に郵便制度の創設を建議、明治四(一八七二)年の太政官布告により官営による郵便が創業され、文書の送達は郵便事業の独占となった。一方で幕末維新期まで全国各地に存在した飛脚問屋は再編された。明治五年、江戸の定飛脚問屋・和泉屋の佐々木莊助の主導により、従来の宿駅・伝馬制度に代わって各地に「陸運会社」が組織され、それらを統括し全国の運送を担う国策会社として、三都の飛脚問屋が中心となり東京に「陸運元会社」が設立された。一八七五(明治八)年、陸運元会社は「内国通運」に改称した。

明治五年、太政官布告第三三〇号(「飛脚ト称シ貨物運送ヲ業トスル者私ニ営業スルヲ禁ス」)が發布され、一時期貨物輸送の私営が禁止されたため(一八七九年撤廃)、全国の貨物輸送事業は実質的に陸運元会社(のち内国通運)による独占状態となった。陸運元会社の影響下に置かれた各地の陸運会社や

河岸問屋などの水陸運送事業者は、圧倒的に有力な陸運元会社に相次いで併合されていった<sup>(2)</sup>。即ち、信書の送達という通信に関する事業を官営の郵便で独占する一方、荷貨物の輸送については従来からの地元の水陸運送事業者を陸運元会社に組織化・一元化して独占させ、通信と運送を分離したのである。民間会社の運送事業参加がほとんどなく解禁されたのに対して、信書の取扱はその後も民間会社への参加が解禁されず、小泉内閣による公社化を経て民営化されても実質的に日本郵便による独占状態が継続しており、現在も日本郵政と宅配運送会社との間に対立を生じている。

一方、銚子汽船は前章で触れた通り、利根川水系に既に複数の汽船水運事業者が進出している時期に設立されたため、後発の事業者ということになる。同社設立の中心人物であった七代目濱口儀兵衛(濱口梧陵)は紀州有田郡広村(現・広川町)の出身で、分家であったが本家の養子となった人物であり、安政南海地震津波の襲来時に稲藁に着火して近隣住民に避難先を示した「稲むらの火」の主人公のモデルとして知られている。銚子汽船の創業初期の営業報告書(『第一回第一期第二期實際報告』、一八八二〔明治一五〕年)には次のようにある。

(史料2)

夫レ銚子港ハ、戸數六千人人口三万河漕海運以テ其地ノ殷繁ヲ助ケ號シテ東京以東一小都會トス、然ルニ汽船ノ設先鞭ノ人ナキヲ以テ他所ノ人來リ通航ノ利ヲ專收スルニ至シハ、實ニ諸君ノ共ニ慨焉スル處ナリ、是ヲ以テ同志者相謀リ、明治十四年五月本社ヲ創立セント欲シ、假規則ヲ製シ株金募集法ヲ廣告セシニ、諸君ノ賛成ヲ以テ加盟スルモノ意外ニ多ク、僅一月ヲ經サルニ豫定ノ資本額ニ超過セルヲ以テ、六月中株主總集會ヲ開キ役員常會員ヲ公選シ、臨時會ヲ開本社申合規則ヲ議定シ、社員中創立委員ヲ選ヒ第一號船製造ニ從事セシム

これによると、当時人口約三万の銚子は海運・河川水運により「東京以東一小都会」であったが、地元の居住者が率先して汽船水運事業に着手しなかつたため、「他所ノ人」が航路を開設してその「利ヲ専収」してしまい、それに対抗するため地元汽船会社を設立すべく出資を募ったところ、順調に資金が調達でき、募集開始後僅か一ヶ月にして「予定ノ資本額ニ超過」した、とのことである。従って、銚子汽船は地元有力者が地元の利益を目的に設立した交通インフラであり、事業内容は汽船水運専業であった。例えば、一八九二（明治二五）年上期の同社の収入は一万〇一六一円（銭位四捨五入、以下同じ）であるが、うち九八八八円が「貨客運賃収入額」で、それ以外は一五一円の「手数料及配達料」と一四二円の「雑収入」のみである（『第二十一期報告』）。

内国通運は自社の規模や資金力を背景に同業他社の併合・排除に成功したものの、飛脚問屋を出自としている以上、汽船水運による旅客輸送は本業ではない。創立当初は「全国数千の分社及取次所と連絡し、陸路運送を専らにし」、鉄道敷設法公布後は「鉄道交通の補助機関として、鉄道運送取扱を主業とし」<sup>(3)</sup> ていた同社にとって、汽船による河川水運（特に旅客輸送）は副業に過ぎない。実際、一八九〇（明治二三）年の同社の収支を見てみると（『第十八回実際報告』）、収入については「運賃」（陸運）一三〇万一四〇九円（銭位四捨五入、以下同じ）に対して、「汽船運賃」は九万三九〇二円に過ぎず、支出についても「運賃費」一一〇万四八四〇円に対して「汽船費」は三万九〇〇〇円（「汽船修繕費」六三九〇円と人件費・経費等は別途）に留まる。内国通運と銚子汽船の汽船運賃収入に一〇倍近い差がみられるが、これは内国通運が東京を起点とする三航路を運営しているのに対して銚子汽船が銚子を起点とする航路であったことに起因する可能性があるが、明治中期における両社の正確な貨客輸送量を知る術がないため推測の域を出ない（内国通運の

営業報告書からは汽船水運の貨客輸送量が得られず、『千葉県統計書』からは千葉県外の寄航場のデータが得られない）。また、明治後期の『利根川汽船航路案内』（一九一〇年）によると、「現状」の資本金の額は、内国通運一二五万円に対して銚子汽船四万円と大差である。内国通運の汽船水運事業が巨大な陸運事業（貨物輸送事業）に付帯する一部門であったのに対し、銚子汽船の汽船水運事業は同社にとって本業にして唯一の事業であり、両社は性格を全く異にしている。

## 六・二 資本・株主の比較

次に、内国通運と銚子汽船の株主を比較してみる。

まず、『第四拾式回営業報告』（一九〇三年）の株主一覧をもとに、明治三〇年代半ばにおける内国通運株主の地理的分布を見てみると、表20の通りとなる。全株主数一一九六名中、関東在住は六〇一名とほぼ半数、うち東京府が三九九名である。近畿は一五六名のうち大阪府四六名、中部北陸二五三名、東北一〇八名、その他植民地（台湾）を含め全国各地に分布している。また、五〇株以上の株主は五〇名で、うち三二名が東京府在住となっており、残りは全国各地に散在する。このように、大株主は資産家が集中する東京府在住者が過半を占めるものの、出資者自体は全国各地に分布していることがわかる。主要な株主としては、河岸問屋・小泉武八郎（栃木県、一〇〇株）や汽船水運において提携関係にあった銚子汽船社長・岡本吉兵衛（千葉県、五〇株）といった運送事業関係者の他、渡辺治右衛門（東京府、実業家・貴族院議員、三一四株）、渡辺源次郎（渡辺源次郎力、治右衛門子息、五一株）、久米良作（東京府、実業家、一〇八株）、山中隣之助（東京府、衆議院議員、実業家、九〇株）、日比谷平左衛門（東京府、実業家、七五株）といった実業家・豪商や政治家、平川潤亮（大阪府、通信省、一〇〇株）などの官僚が含

まれる。

次に、『第四回報告』（一八九五年）の株主一覧をもとに、明治二〇年代後半における銚子汽船株主の地理的分布を見てみると、表21の通りとなる。この分布は内国通運のそれとは対照的で、全株主一七九名（株主名簿には「総株主人員百七拾八人」とあるが、列記されているのは一七九名）中、半数以上の九四名が銚子町在住、隣接する本銚子町・西銚子町を含めた三町の合計数では七六%を占めている。千葉県在住者の全株主に占める割合は九三・九%で、千葉・茨城両県外は五名に過ぎない。そして、千葉県在住者もその全てが海上郡・香取郡・印旛郡・東葛飾郡と北総地域の利根川・江戸川沿岸であり、同社がほぼ完全に銚子を中心とする北総地域の地元資本により成立していることが読み取れる。主要株主は濱口儀兵衛（五二株）はじめ岩崎重次郎（三三株）、今津源五郎（二〇株）、田中玄蕃（一一株）といった銚子の大規模醤油醸造家が名を連ねる。木下の河岸問屋で自ら汽船を所有していた吉岡七郎（吉岡廻漕店）は二〇株で、一〇株以上の株主中、銚子・本銚子・西銚子三町以外の居住者は吉岡が唯一である（なお、吉岡廻漕店は内国通運の株主でもあり、一九〇三年の株主一覧では吉岡孝太郎が三三株保有している）。一八八八（明治二二）年、銚子の比較的大規模な醸造家一家による同業組合、「銚子醤油同業組合」が設立されたが、その一家のうち七家が銚子汽船株主となっている。従って銚子汽船には醤油醸造業者の製品・原料輸送や従業員の内出張の手段としての役割も見込まれていた可能性がある。当然、肥料商をはじめとする醤油醸造業者以外の大株主も多数見られるが、銚子汽船の経営に対する醤油醸造業者の影響力の強さは想像に難くない。しかし、銚子汽船と醤油醸造業との関係を過度に重視するのは問題がある。醤油醸造業には多額の自己資本を必要とするため、結果的に大株主には醤油醸造家が名を連ねるのは必然であろう。醤油の原料となる大豆・小麦を収穫期に大量に調達するためには多額の資金を必要とする上、大豆・小麦に塩・水を加え

表20 内国通運株主の居住地（1903年）

	関東			近畿		中部北陸	東北	北海道	中国四国	九州沖縄	植民地	計
	東京府	千葉県	その他	大阪府	その他							
50株以上	32	1	7	1	1	3	3	1	0	1	0	50
20~49株	30	4	10	1	6	10	2	0	3	0	0	66
10~19株	51	0	25	4	11	22	12	0	1	2	0	128
10株未満	286	22	133	40	92	218	91	14	29	26	1	952
計	399	27	175	46	110	253	108	15	33	29	1	1,196

（『第四拾貳回報告』）

表21 銚子汽船株主の居住地（1895年）

	千葉県						茨城県	千葉・茨城県外	計
	海上郡銚子町	海上郡本銚子町・西銚子町	その他海上郡	香取郡	印旛郡	東葛飾郡			
50株以上	3								3
10~49株	13	6			1				20
3~9株	22	10	3					2	37
3株未満	56	26	14	9	2	3	6	3	119
計	94	42	17	9	3	3	6	5	179

（『第四回報告』）

た諸味の仕込から醤油の压榨・出荷までに一年以上の熟成期間が必要となり、売上によって原価を回収するまでにはある程度の時間を要した<sup>(4)</sup>。このタイムラグに耐え得る自己資本が醤油醸造業には必要だったのである。しかも、ヤマサ醤油を経営する濱口儀兵衛家やヒゲタ醤油を経営する田中玄蕃家は、醤油醸造を専業としていたわけではない。濱口家は多角的な事業を展開しており、例えば近世後期において貸金業は醤油醸造を上回る規模であったし、銚子をはじめ江戸・東京や濱口家の出自である紀州などで繰り返し土地を購入し、貸家業にも進出していった。ヤマサ醤油は金融業や不動産業などを含む濱口家の多角的経営の中の一事業なのであり、しかも銚子汽船設立の中心人物の一人である濱口梧陵（七代目儀兵衛）は、出身地である和歌山県有田郡広村の津波被害からの復興事業（堤防建設）など社会活動に多額の投資を行っていた<sup>(5)</sup>（但し、濱口梧陵Ⅱ七代目濱口儀兵衛は一八八五（明治一八）年に没し、八代目もその翌々年に没しているため、一八九五年の株主名簿中の濱口儀兵衛は九代目（梧圃）である<sup>(6)</sup>）。濱口家の典型事例に見られるように、大規模醤油醸造家はその資産を活用して多様な事業を展開していたのであり、銚子汽船への出資・経営参加もその一環と捉えるのが妥当ではないか（当然、醤油醸造業との関連性を軽視するものではない）。

以上、内国通運と銚子汽船の株主を比較してみたが、併せて総武鉄道の株主についても検討してみる。総武鉄道の出願書類に添付された発起時（当初計画では東京・八街間）の株主名簿によると、当時の株主の居住地の分布は表22の通りである。一六八名の株主のうち東京府在住者が一〇六名を占め、株主の大部分は千葉県並びに東京府在住である。同鉄道への主要な出資者としては、地元の名望家・資産家である池田栄亮（四〇〇株）、伊能権之丞（三〇〇株）、安井理民（三〇〇株）らに加え、喜谷市郎右衛門（東京府、実業家、四〇〇株）、相馬順胤（東京府、旧陸奥中村藩主相馬家当主、三〇〇株）、中澤彦吉（東京府、実業家、衆議院議員、三〇〇株）、太田實（東京府、内務省、

表22 総武鉄道創立時の株主の居住地（1889年）

持株数	千葉県		東京府	その他 関東	近畿	その他	計
	5	(うち 沿線外)					
300株以上	5		6				11
200~299株	10	(2)	7	2			19
100~199株	14	(2)	28	2	1	2	47
50~99株	15	(1)	32	1			48
50株未満	8	(1)	33	1		1	43
計	52	(6)	106	6	1	3	168

（「総武鉄道会社創立願書」）

表23 銚子醤油同業組合11家による銚子汽船・総武鉄道保有株数

銘柄名のある 4家は幕末期 に指定された 「最上醤油」 7家に含まれ る醸造家	銚子汽船 (1895年)	総武鉄道 [発起時] (1889年)
		株主数178人 総株数800株
田中玄蕃 (ヒゲタ)	11株	100株
田中吉之丞	2株	
今津源五郎	20株	
伊藤清吉		
向後清兵衛		
来田弥門	2株	
濱口儀兵衛 (ヤマサ)	52株	
岩崎重次郎 (ヤマジュウ)	33株	100株
古田庄右衛門 (ジガミサ)		
深井吉兵衛		
田中常右衛門	1株	

衆議院議員、本所区長、二五〇株)、茂木総兵衛(茂木惣兵衛カ、神奈川県、実業家、二〇〇株)、福地源一郎(東京府、衆議院議員、ジャーナリスト、五〇株)などというように、主として東京在住の実業家・政治家・官僚らが名を連ねる。地元の安井理民や塚本正脩(武射郡成東町長、五〇株)らが総武鉄道の実現に向けて尽力しようとも、バックグラウンドには東京など大都市在住の大規模資産家の存在が不可欠だったのである。

しかし、このような株主構成は、総武鉄道の前身とも言える総武鉄道の株主構成とは異なる。総武鉄道は、一八八七(明治二〇)年に安井理民らによって出願された東京・銚子間の鉄道計画であるが、翌年却下された。そこで、ほぼ同時期に出願されていた武総鉄道(東京・佐原)と合同した上で総武鉄道(東京・八街)として改めて出願し免許下付された。この総武鉄道の株主構成については老川慶喜氏による研究があるので<sup>(7)</sup>、その研究成果に依拠すると、千葉県在住の株主は全株主に対し七〇%、株式数で五五%となっており、東京府在住株主(それぞれ三〇%、四五%)を上回り、特に銚子を含む海上郡在住者の割合の高さが特徴的である。当初、東京・銚子間の鉄道計画は銚子の在地資本によって担われていたのである<sup>(8)</sup>。

このように、総武鉄道が当初地元の名望家らにより計画されたが実現に至らず、その後東京をはじめとする大都市在住の政商など実業家・帝国議会議員・官僚ら大規模資産家の出資・経営参画を獲得して免許下付された点は成田鉄道とも類似している(第二章を参照されたい)。この点は、醤油醸造業者など銚子の名望家を中心とする地元在住者の出資により設立された銚子汽船とは全く対照的である。銚子醤油同業組合を構成する有力醤油醸造家一一家中七家が銚子汽船株主であったのに対し、総武鉄道の会社設立時の株主は二家に過ぎない(表23)。中西健一氏は、第一次・第二次鉄道熱期の私鉄を経営支配している鉄道資本家を以下のカテゴリーに分類している<sup>(9)</sup>——「(一)政商・財閥系」「(二)大阪在来の商人高利貸資本より転生せる鉄道ブルジョ

ア群(主として西日本の鉄道に経営参加)」「(三)甲越系資本家(主として関東の鉄道を掌握)」「(四)地方的資本家や地主など」「(五)鉄道技術官僚からの天下り」の五種である。総武鉄道、成田鉄道とも「(四)地方的資本家や地主など」を中心に発起されたものの、結局のところ「(一)政商・財閥系」並びにその人脈による東京の資本家に依存しているが、総武・成田鉄道に限らず「地方的資本家や地主など」の多くは「中央財界の援助をうけ、結局大鉄道に吸収されるか、大資本に支配の実権を奪われ」、<sup>(10)</sup>「特権的政商資本家」への従属によってその存在を保ち得た。第二次鉄道熱期には全国各地に地方鉄道路線が開業したが、それを上回る多数の鉄道計画が頓挫している。程度の差こそあれ、多くの地方鉄道において地元資本のみでは開業を実現させるのが困難であった<sup>(11)</sup>。

即ち、醤油醸造業者をはじめ地元沿線の資産家が株主として総武鉄道の経営に関与していたとは言え、彼らの鉄道経営に対する影響力は極めて限定的であったと考えられる。対して、銚子汽船がほぼ全面的に地元資産家らにより経営されていたのは、汽船水運が鉄道に比し新規参入しやすい事業であったことに加え、利根川水系の水運が近世以来地元住民により担われ、汽船水運ものその延長線上であったからにはかならない。内国通運の株主は、その設立の経緯から、大都市在住の大規模資産家と近世以来の各地の水陸運送事業者の双方が見られるが、同社の陸上貨物輸送が鉄道と密接に関連しているのに対し、利根川水系の汽船事業はやはり近世以来の和船水運との連続性を有するのである。

(1) 明治三五年以降明治末年までの『千葉県統計書』各年度版を確認する限り、下川航路の「一日平均往復航回数」は、内国通運も銚子汽船も「(一)」(1)となつている。但し、これは飽くまで「一日平均」であるため、

必ずしも両社が毎日一便ずつを担当していたとは限らない。なお明治三九年版と明治四一年版以降では、内国通運のみ一日平均往復航回数が「六」（「6」）となっているが、不自然であり誤植と考えられる（明治四二年以降は前年版の誤植を修正せずそのまま引継いでしまった可能性がある）。

- (2) 当時、政府が宿駅制度を廃止し各地に陸運会社を組織される一方で、同時並行的に陸運元会社への統合を推進させたことについての詳細は、増田廣實「陸運元会社による継立機構の整備」『文教大学女子短期大学部研究紀要』30（一九八六）を参照されたい。

- (3) 前掲『内国通運株式会社発達史』、八四頁。

- (4) 谷本雅之「銚子醤油醸造業の経営動向」林玲子編『醤油醸造業史の研究』（吉川弘文館、一九九〇）、二五四・二五六頁。

- (5) 同右、二六三・二七〇頁。

- (6) 明治三〇年代に濱口家はヤマサ醤油の事業を会社組織に改めると、九代目儀兵衛（梧圃）は早くも隠居して出身地の和歌山県に帰郷し、ヤマサは十代目（梧洞）が引継いだ。この九代目儀兵衛について、千葉毎日新聞社編『房総人名辞書』（一九〇九）には以下のようにある。「和歌山縣士族、海上郡銚子町濱口合名會社組織前に於ける山サ商店の主人にして、山サ印最上醤油の醸造元として知られし人なるが明治卅四年個人經營を改めて更に合名會社組織となし現に其出資者の一人たり、多年地方公共事業に盡瘁して徳望あり、山サの盛名と共に都鄙實業界に信用を博せし人なるが合名會社組織後郷里に歸臥せり」。

七代目儀兵衛（梧陵）に限らず、濱口家は醤油醸造業にとどまらず公共事業を広範に手掛ける実業家であり、またヤマサの醤油事業が拡大してもなお濱口家の基盤は和歌山県にあった。

- (7) 老川慶喜『明治期地方鉄道史研究』（日本経済評論社、一九八三）、二〇

五・二一〇頁。

- (8) 同右、二一〇頁。

- (9) 中西健一『日本私有鉄道史研究増補版』（ミネルヴァ書房、一九七九）、六九・七二頁。

- (10) 同右、七一頁。

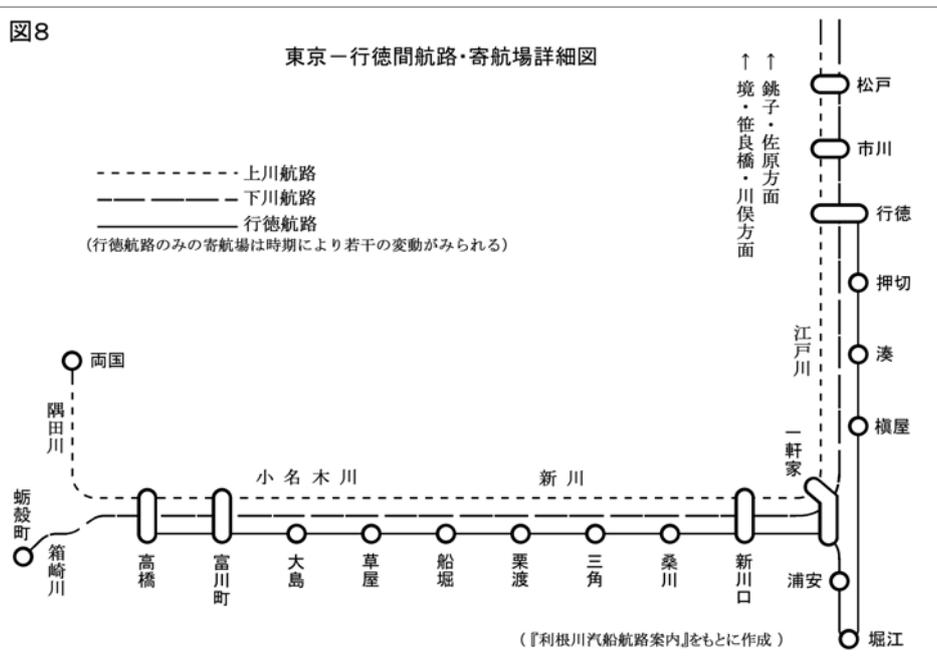
- (11) 青木栄一『鉄道の地理学』（WAVE出版、二〇〇八）では「この時期、地方では鉄道事業を独力で進められるような鉄道資本家はあまり育たず、大きな資本を必要とする鉄道の建設は「中央財界」を取り込まなければならなかった」（九二頁）のように簡単にまとめている。



て「東京浦安間」(一日三往復)が記載されていることなどから、明治三〇年代には浦安寄航場が設置されていたことが確認できる。

行徳航路の寄港地は史料・文献により若干の差異が認められるが、浦安は新川と江戸川の合流点(一軒家)よりもやや南側(下流側)に位置するため、東京(高橋)・行徳間で浦安にも寄航する場合、浦安(又はそれより更にやや下流側の堀江)で折り返す必要がある。一八九四(明治二七)年より刊行されている全国版時刻表『汽車汽船旅行案内』各号の汽船賃金表、一九一〇(明治四三)年の『利根川汽船航路案内』などでは、東京・行徳間に浦安寄航場が含まれており、時期が下るが一九二八(昭和三)年の東京市役所編『東京市郊外に於ける交通機関の発達と人口の増加』には、内国通運の汽船水運撤退後に同社の汽船水運事業を継承した東京通船の航路として「深川區高橋・千葉縣浦安町・千葉縣行徳町」とある。このように、当時の刊行物の多くは図8のように行徳航路を「東京(高橋)・一軒家・浦安・行徳」としている一方、『東京海軍局管内航路運輸ニ関スル報告・第三回』には、東京・行徳間とは別に東京・浦安間に一日三往復の時刻が掲載されており、東京・行徳間と東京・浦安間を別系統としている。また、東京(高橋)・行徳間は下川・上川・行徳の三航路が重複していたが、上川航路・下川航路の便は主要寄航場のみ寄港し、行徳航路の便は小規模な寄港場も含め途中全寄航場に寄港した(図8参照)。

各航路の事業者は、上川・行徳航路が内国通運、下川航路が共同運航、西浦・北浦航路が銚子汽船又は共同運航である。西浦・北浦航路については、共同運航としている史料と銚子汽船単独としている史料が存在し、例えば『千葉県統計書』と『東京海軍局管内航路運輸ニ関スル報告・第三回』とにより一九〇三(明治三六)年時点での事業者を比較すると、前者は西浦・北浦航路を銚子汽船としているのに対し、後者では「内国通運株式会社」「銚子汽船株式会社」が併記されている。この点について実態は不詳であるが、西浦・



北浦航路に内国通運の汽船が就航し、銚子汽船や提携関係にある吉岡廻漕店の汽船と一体的に運用されていたことは、一八九二（明治二五）年上半期の銚子汽船の営業報告書（『第拾七回報告』）の、「一、四月一日第七銚子丸ヲ用ヒテ西浦ヲ航行セリ、蓋シ第二十一號通運丸ハ受檢ノ爲メ東京表廻船ニ付代船廻船マテ一時廻航セリ、五月五日第二銚港丸ノ交代ヲ得テ歸港ス」という記述などからも明確であり、所属会社の枠を超えて船舶が柔軟に運用されていたことが窺われる<sup>(3)</sup>。また、霞ヶ浦の寄航場に停泊する通運丸の写真も残されている<sup>(4)</sup>。いずれにせよ、これら五系統の航路が二社（並びに吉岡廻漕店）により一体的に運営されていた。ただ、一八九七（明治三〇）年下半期の銚子汽船の営業報告書（『第九回實際報告』）に、「十月十三日はヨリ先キ西浦北浦両航路ハ從來各自ノ經濟ヲ以テ毎月輪番廻航セシカ本月ヨリ曳船用汽船ノ船繰變更ノ爲メ同航路ヲ二社一名ノ共同營業トナシ當社ハ其管理ノ責任ヲ負ヒ本日ヨリ銚港丸ヲ以テ北浦航路共同營業ヲ開始セリ」とあることから、少なくとも同年以降、西浦・北浦両航路は銚子汽船の統括管理の下、内国通運・銚子汽船・吉岡廻漕店の三事業者による「共同營業」がなされていたことがわかる。

これらの他に区間便や小規模な航路が存在したが（例えば、図7に示した水海道・深井間など）、それらは時期により変動が見られる。下川航路は開設（利根運河経由での直航）以降廃止まで一貫して東京・銚子間であったが、それ以外の航路は時期により起終点が変更されており、例えば一九一八（大正七）年刊の『利根川勝地案内』巻末の時刻表によると、上川航路の上流側原発場は藤岡（現・栃木市）とされている。

下川・上川・行徳の三航路はいずれも東京を起点としているが、原発場（航路の起終点となる寄航場）はそれぞれ異なり、下川航路は箱崎川沿いの日本橋蛸殻町（現・中央区日本橋蛸殻町二丁目、東京シテイエアターミナル付近）、上川航路は隅田川沿いの両国（現・中央区東日本橋二丁目、両国橋付近）、行

徳航路は小名木川沿いの高橋（現・江東区高橋三丁目、清澄通の高橋付近）であった。各寄航場の大部分は内国通運・銚子汽船が地元有力者に業務を委託する形で運営されていたが、東京側の原発場である蛸殻町・両国・高橋は内国通運深川支店の直営、銚子寄航場は銚子汽船営業部の直営であった<sup>(4)</sup>。下川航路で鉄道に最接近するのは印旛郡の布佐・木下・安食近辺であり、後述の通り、一八九七（明治三〇）年に成田鉄道の我孫子線が開業すると、東京との往来ではスピードメ리트が圧倒的である鉄道の影響を受けて利用者が低迷した。しかし、東京・銚子間の全域にわたり鉄道が並行していたわけではない。また、東武伊勢崎線が一八九九（明治三二）年の北千住・久喜間開業後順次延伸し、一九〇三年に川俣駅が開業すると、上川航路と競合することとなった。行徳・西浦・北浦航路は鉄道と並行していない。

## 七・二 貨客の比率並びに貨物輸送品目

利根川水系汽船水運は旅客・貨物双方を輸送したが、その比率は旅客に偏重していた。まず、各航路の運賃収入の比較により、その傾向を確認する。

表24は一九〇三（明治三六）年の下川・上川・行徳各航路の運賃収入の内訳である。これによると、三航路合計では運賃収入の約七七％が旅客運賃であるが、下川・上川両航路が七〇ないし八〇％程度であるのに対して行徳航路は九〇％以上が旅客であり、特に行徳航路においてこの傾向が顕著であることがわかる。

次に、利根川水系以外の航路との比較を試みる。表25は、東京海事局管内各汽船航路の貨客輸送量を比較した表である。船舶の規模に関する単位は複数存在するが、「総噸数（総トン数）」は重量ではなく船舶の容積を示す単位である。「二ヶ月航海数」は、利根川水系の航路は五三〇回と他の各航路を圧倒しているが、下川航路一日二往復・上川航路一日三往復・行徳航路一日

一〇往復前後、合計一五往復が三〇日で四五〇往復となり、深井・水海道間と行徳航路の浦安便（東京・浦安間）を含めると、一ヶ月航海数五三〇というのゝ妥当な数字であろう。旅客の「一ヶ月総数」は約六五万、これも内国通運と銚子汽船の営業報告書によると妥当な数字である。この数値は他の各航路を引き離しており、「十噸一ヶ月平均数」によると船舶一〇トンあたり一ヶ月で四〇〇余人を輸送している。東京・千葉間航路（東京湾）の「十噸一ヶ月平均数」が一三六であるから、利根川水系の汽船を東京・千葉間の汽船と比較すると、単位容積当たり約三倍の密度で旅客を輸送していることになる（換言すれば、客室の混雑度に三倍の差がある）。一方で貨物の「十噸一ヶ月平均数」は四三八トンで、他の各航路と大差ない。

もつとも、これは明治三〇年代以降の利根川水運において貨物輸送が低調であったことを示さない。実際には、利根川水系において高瀬船などの和船により米穀をはじめ多量の貨物が輸送されていた（第二章・第三章において詳述）。例えば、一八八七（明治二〇）年における佐原河岸の米穀取扱量は、出荷一八万一六七五石（約二万七〇〇〇トン）・着荷一二万五八三三石（約一万九〇〇〇トン）、発着計三〇万七五三八石（四万六〇〇〇トン）である（『千葉県統計書』明治二〇年版による）。対して、やや時期が下るが一九〇二（明治三五）年における汽船水運による米穀輸送量は、「東京市ヨリ本県各地へ出仕高」七八九九貫（約二九トン）・「本県各地ヨリ東京市へ出仕高」五八六九貫（約二二トン）・「本県各地相互ノ出入高」三三三九貫（約一三トン）、合計一万七七一〇七貫（約六四トン）となっている（『千葉県統計書』明治三五年版による）。汽船輸送量は利根川水系に限らず、東京湾内や外房方面をも含めた県内全航路の合計値となっている（航路別の数値は採録されておらず不明）。水運輸送量は史資料により算定方法が異なるため数値に著しい差異があり、府県統計書・汽船事業者の営業報告書・通信省管船局編『東京海事局管内航通運輸ニ関スル報告』など本章で使用している複数の統計データの数値を単

表24 運賃収入内訳（1903年・内国通運・千葉県内寄航場合計）

	旅客収入	貨物収入	旅客の割合
下川航路	21,158円 98銭	9,691円 30銭	68.6 %
上川航路	15,518円 90銭	4,302円 66銭	78.3 %
行徳航路	12,205円 27銭	929円 48銭	92.9 %
計	48,883円 15銭	14,923円 44銭	76.6 %

（『千葉県統計書』明治36年度版をもとに作成）

表25

各航路における旅客及び搭載貨物比較表（1903年）

船数	総噸数	一ヶ月航海数	旅客			貨物			
			一ヶ年総数	一航海平均数	十噸一ヶ月平均数	一ヶ年総数	一航海平均数	十噸一ヶ月平均数	
東京 — 千葉	1	116	29	19,015	54	136	86,791	249	623
東京 — 木更津	2	190	58	43,513	62	190	94,475	135	414
東京 — 館山	14	1,439	170	164,726	80	90	1,507,274	738	873
東京 — 勝浦	3	336	27	8,332	25	20	122,310	377	303
東京 — 三崎	1	99	29	15,052	43	127	61,415	176	520
東京 — 浦賀	1	65	26	4,373	14	56	63,372	203	812
東京 — 小田原	1	124	6	—	—	—	71,881	998	485
東京 — 宮古	2	502	不定	63	—	1	321,223	—	368
猪苗代湖	1	31	60	5,531	7	149	57,030	79	1,541
下川・上川・行徳 各航路	19	1,255	530	647,529	101	429	659,711	103	438

※下川・上川・行徳各航路は、出典元には「東京笹良橋又ハ川俣／東京行徳／東京銚子／深井水道」（「水道」は「水海道」の誤りカ）とあり、下川・上川・行徳の3航路のほか深井・水海道間を含むが、北浦・西浦航路は含まれていないようである

（通信省管船局編『東京海事局管内航通運輸ニ関スル報告・第三回』）

純比較することはできないことには注意を要するが、明治期における重量貨物の内陸水運輸送の主力が汽船ではなく和船であったという傾向は把握できる。佐原河岸における貨物の取扱量は一八八七年以外知ることができないが、同一年度における和船水運と汽船水運の輸送量を比較できないが、汽船水運が旅客輸送中心であったのに対し、重量貨物の輸送手段として和船水運が重要な位置を占めていたことは確認できよう。

そもそも、利根川水系の汽船は大量の荷貨物の積載を前提とする構造にはなっていない。船内は外輪を境に前方（舳側）が上等船室、後方（艫側）が並等（下等）船室であり、船底が倉庫（貨物室）に充てられていた他、屋根上にも荷貨物を積載することがあった<sup>65</sup>。要するに貨物の積載も可能だが基本的に旅客船の構造であり、貨物の積載量が増加すれば喫水が深くなって航行が困難になる。その場合は船員自らの手で貨物を汽船から和船（高瀬船）に移動させたという<sup>66</sup>。外洋船のように喫水が深ければ重量貨物輸送が可能であるが、河川の航行を前提とする以上それは不可能である。しかも、外輪船は蒸気機関自体の重量が積載する旅客・貨物の重量を制約してしまうし（外輪船はこの点でスクリュー船より不利である）、船室内の居住性を考慮すると理論上積載可能な重量の限界まで旅客や貨物を詰め込むことは困難である。一方で利根川水系の高瀬船は外洋での使用を考慮せず、河川や湖沼での貨物輸送に特化させるため、船底・舷側を僅か一寸三分程度（約四センチ）と極めて薄い杉材で構成し、胴回りを幅広にして最大限の浮力を確保することにより大型化・軽量化し、積載時でも僅か九〇センチ程度という浅喫水を実現し<sup>67</sup>、米穀や薪炭の数百俵積を可能とさせた。重量貨物輸送に最適化された和船と、旅客と軽量貨物に最適化し速達輸送を実現させた汽船が、同一水系内で機能を分担していた。和船による貨物輸送は、鉄道開業後も徐々に衰退しつつも存続した。

なお、若干補足しておく、和船が旅客を輸送しなかったわけではない。

表26 内国通運各航路・成田鉄道・総武鉄道 年間貨物輸送量 (トン)

		年度	米穀	和洋酒	砂糖	水産物	家禽	肥料	雑貨
佐原河岸（発着計）		1887（明治20）	46,126	577	806	—	—	—	—
内国通運・下川航路（千葉県内全寄航場計）	1904（明治37）	122	174	34	338	249	233	1,483	
	1907（明治40）	509	379	283	525	32	553	828	
内国通運・上川航路（千葉県内全寄航場計）	1904（明治37）	34	88	37	69	28	38	1,450	
	1907（明治40）	206	218	167	104	92	321	1,025	
内国通運・行徳航路（千葉県内全寄航場計）	1904（明治37）	14	25	5	24	166	—	376	
	1907（明治40）	14	24	93	71	86	46	169	
成田鉄道	佐原駅（発着計）	1904（明治37）	8,161	399	957	183	8	1,743	7,225
	全駅計（他社線発着含む）	1904（明治37）	15,964	1,014	1,388	878	144	3,877	12,993
総武鉄道	銚子駅+新生駅（発着計）	1904（明治37）	6,396	197	529	5,154	19	2,750	14,649
	全駅計（東京府内・他社線内発着含む）	1904（明治37）	54,139	1,505	7,150	7,731	770	11,523	48,436

※「石」「貫」単位はトンに換算、小数点以下四捨五入

（『千葉県統計書』明治20・37・40年度版をもとに作成）

当然、汽船航路が開設できない狭隘な水路での小規模な旅客輸送や渡船としても小型の和船が利用されていたが、そのみならず、高瀬船が一般旅客の輸送に当たることもあったようだ。菅生沼は今ではずいぶん小ぢやくなくなつちまったが、昔はとても広い沼だった。高瀬船が悠々と入つて来て、中里の蒸気宿で待つて客を乗せて利根川まで運んだもんだつた」などといった聞き書きが残されている。とは言え、これは少数の例外的な事例であろう。

一方、総輸送量では和船や鉄道に比して小規模であつた汽船貨物輸送であるが、品目ごとに比較すると、鉄道との輸送量の差が圧倒的とまでは言えないものもある。表26は、下川・上川・行徳の三航路と成田鉄道線・総武鉄道線の品目別の輸送量を比較したものである。これによると、米穀や水産物の輸送量は鉄道が汽船を圧倒し、米穀については和船輸送量もお大規模であつたことが推測できるが、一九〇四（明治三七）年におけるそれ以外の品目について見てみると、家禽類<sup>⑨</sup>については下川・行徳両航路が成田鉄道全体の輸送量を上回る。また水産物についても、銚子からの發送量は圧倒的に総武鉄道線優位であるが、成田鉄道と比較する場合、下川航路は成田鉄道の四割程度の輸送量があり、酒類についても下川航路は成田鉄道の二割弱と、米穀ほどの大差ではない。汽船による貨物輸送は、特に軽量貨物について一定の需要が存在したと見てよからう。特に家禽類は軽量の割に嵩張り、速達性もある程度要求されるため、汽船での輸送には比較的適していたようである。

### 七・三 各寄航場の利用者数

明治三〇年代の『千葉県統計書』には、利根川・江戸川の県内各汽船寄航場における利用者数が記録されている。鉄道に関しては、各駅の利用者数や貨物取扱量は各府県統計書から得られるものの、明治三〇年代に限られると

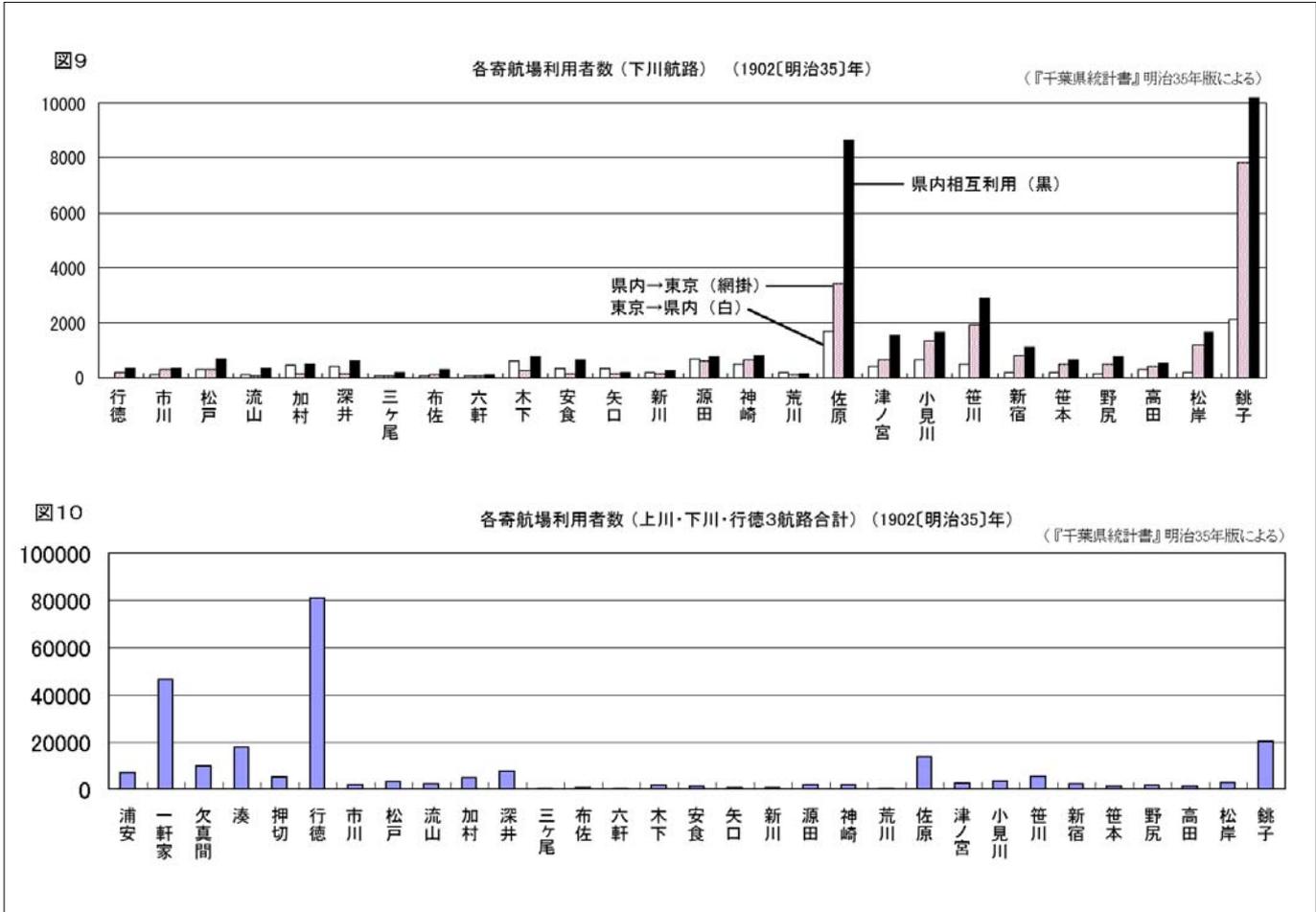
は言へ（寄港場）の汽船利用者数が詳細に得られるのは千葉県のみであり、非常に貴重なデータであると同時に、明治期の千葉県の交通行政において河川水運が重要視されていたであろうことが推測される。利根川・江戸川の対岸である茨城県と埼玉県の統計書からは、これほど詳細なデータは得られない。

まず、一九〇二（明治三五）年における下川航路の利用者について見てみると、図9の通りである。行徳・荒川間（佐原より東京側）の各寄航場の利用者数は僅少であり、佐原・銚子間は利用者が増加する。佐原を境に銚子側と東京側の利用者数の差は顕著であり、市川は総武鉄道線、松戸は日本鉄道海岸線、布佐・佐原間は成田鉄道線が利用可能であつたことから佐原より東京側では汽船利用が低調であつたこと、一方で鉄道が未開業であつた佐原・銚子間では堅調であつたことがわかる。特に、布佐、木下、安食といった成田鉄道の駅に至近の寄航場では、乗客は一日平均数名程度だつたようである（実際には下船客もあるため、各寄航場の延べ利用者数はこの二倍程度になるものと推測される。また、このグラフは各寄航場の乗客数のみを示したものであり、断面輸送量ではない。断面輸送量は通過客分だけ上積みされる）。もっとも、利根川左岸（茨城県側）の寄港場は鉄道駅が利用し難いため、布佐・木下・安食など成田鉄道沿線より利用者が幾分多い可能性もある（千葉県外の寄港場の利用者数は『千葉県統計書』からは得られないため、本図は下川航路全寄航場の利用者数を網羅できていないことには注意を要する）。内国通運・銚子汽船は鉄道との競合を鉄道開業前から意識していたようで、一八九四（明治二七）年八月二三日付『読売新聞』には「下総鐵道（のち成田鐵道に改称）引用者」の愈よ開通する曉にハ利根川汽船も亦之に對する競争手段として先づ第一着に汽船を清潔にし乗客貨物の取扱を叮嚀にし運賃を引下げ何處迄も是と競争する意氣込なりと云ふ」とあるが、そのような汽船事業者の営業努力もほとんど奏功しなかつた。

なお、図9では、各寄航場の利用者数が「東京↓県内各地」「県内各地↓東京」「県内相互」それぞれについて得られるものの、特に佐原・銚子間各寄航場では「県内各地↓東京」が「東京↓県内各地」を大幅に上回っており、その差は不自然にも感じられる。実際に往路と復路で旅客数の差を生じていたのかもしれないが、数値の誤りの可能性もある。各寄航場利用者数が「東京↓県内各地」「県内各地↓東京」「県内相互」の三パターンに分類されているのは『千葉県統計書』明治三五年版のみであるため、他年度と比較できないものの、千葉県内各寄航場の合計旅客数は明治三〇年代後半を通して乗船客数が下船客数を大幅に上回る傾向が見られ、『千葉県統計書』で寄航場ごとの乗客数を更に三分類しているのは明治三五年版のみであるが、各航路の県内全寄航場合計利用者数は昭和初期まで「乗客」と「降客」に細分されている）、この時期、東京から利根川下流域までの移動手段に関して、往路鉄道・復路汽船を選択する旅行者が一定数存在したであろうことが推測できる（同時期の鉄道駅利用者数には、乗降でこれほどの差が見られないが、鉄道利用者数と汽船利用者数には大差があるので、汽船利用者数の乗降の差は鉄道利用者数に大きな影響を与えていない）。

但し、下川航路は東京・行徳間で行徳航路と、東京・深井（利根運河手前）間で上川航路と並行しているため、行徳・上川両航路の利用者数を合計しなければ、汽船利用の実態を得られない。そこで、下川・上川・行徳の三航路の利用者数を合算したのが図10である（「東京↓県内各地」「県内各地↓東京」「県内相互」の利用者数も合算）。これによると、行徳航路の利用者数が他の各寄航場を圧倒し、佐原・銚子間については、銚子から霞ヶ浦（西浦・北浦）方面に直通する航路の利用者数が合算されていないため、実際には幾分上積みされるものと推測されるが、それにしても行徳寄航場の利用者数は注目に値する。

行徳航路の利用者数が突出している理由としては、主として以下三点が推



測できる。第一に、運航が高頻度であり利便性が高いことが挙げられる。詳細は次節で触れるが、行徳航路の便数は一日一〇往復前後、これに上川航路三往復と下川航路二往復を加えると、合計一日一五往復程度が利用可能である。第二に、東葛飾郡南端部の行徳町・南行徳村・浦安町域には一九六九（昭和四四）年の営団地下鉄東西線開通まで鉄道が存在しなかったことが挙げられる。もっとも、行徳寄航場と市川駅との距離は約五キロ、徒歩一時間余であり、この距離の徒歩を厭わなければ鉄道が利用できないわけでもない。とは言え、当時の総武鉄道線の起点駅が本所（現・錦糸町）ないし両国橋（現・両国、一九〇四年開設）であり、東京市の中心部へはそこから両国橋を経て徒歩や路面電車（<sup>10</sup>）などで移動する必要があり、必ずしも行徳から徒歩約一時間の市川駅を利用するメリットは、汽船と比べて高くなかったであろう。総武本線の両国・御茶ノ水間延伸開業は一九三二（昭和七）年である。第三に、小名木川・新川を經由する日本橋小網町・行徳間の航路が近世前期以来定着していたことが挙げられる。この航路は元来、行徳の塩田で生産された食塩を江戸に輸送することを目的としていたが、実際には多様な物資や旅客を輸送しており、「長渡船」と呼ばれて長距離の渡船と位置づけられていたようである（<sup>11</sup>）。天保年間に刊行された『江戸名所図会』第二十冊には、「行徳船場、行徳四丁目の河岸なり、土人新河岸と唱ふ、旅舎ありて賑ハヘリ、江戸小網町三丁目の河岸より此地迄船路三里八丁あり、此所はすへて房総常陸等の國々への街道なり」とあり、また同書の行徳船場の鳥瞰図には「大江戸小網町三丁目行徳河岸といへるより此地まで船路三里八丁あり、房総の駅路にして行人絡繹として繁昌の地なり、殊更正五九月八成田不動尊へ参詣の人夥しく賑ひ大方ならず」とあることから（「行徳河岸」は行徳の河岸ではなく、日本橋小網町の河岸の呼称であり、ここから行徳までを往来する船は行徳船と呼ばれていた）、この航路が単に行徳はじめ東葛飾郡南端部と江戸・東京とを接続するにとどまらず、房総・常陸方面への往来や成田参詣に利用され、

表27 北総地域鉄道駅と汽船寄航場の年間利用者数比較（明治30年代）

駅・寄航場	1902(明治35)年			1904(明治37)年			1906(明治39)年		
	鉄道	汽船*	汽船/鉄道	鉄道	汽船*	汽船/鉄道	鉄道	汽船	汽船/鉄道
市川	116,033	3,893	3.4%	181,652	3,755	2.1%	178,081	2,941	1.7%
松戸	109,615	5,422	4.9%	101,756	5,529	5.4%	49,775	5,837	11.7%
布佐	22,798	479	2.1%	17,007	769	4.5%	17,050	628	3.7%
木下	35,709	1,592	4.5%	25,789	2,440	9.5%	30,157	1,577	5.2%
安食	50,859	1,110	2.2%	41,167	2,461	6.0%	43,719	2,169	5.0%
神崎(郡)	33,660	1,879	5.6%	21,820	2,344	10.7%	24,613	1,753	7.1%
佐原	69,025	13,736	19.9%	51,533	22,394	43.5%	59,874	26,947	45.0%
松岸	31,991	2,997	9.4%	22,088	3,897	17.6%	20,010	3,880	19.4%
銚子	76,695	20,124	26.2%	55,584	27,235	49.0%	61,613	28,355	46.0%

※ 駅・寄航場とも乗車(乗船)の人数(下車船を含まない)

(『千葉県統計書』明治35・37・39年度版をもとに作成)

\* 1902年・1905年の汽船寄航場利用者数は、乗船のみ/乗下船合計の別が明記されていないが、乗船のみと推測した

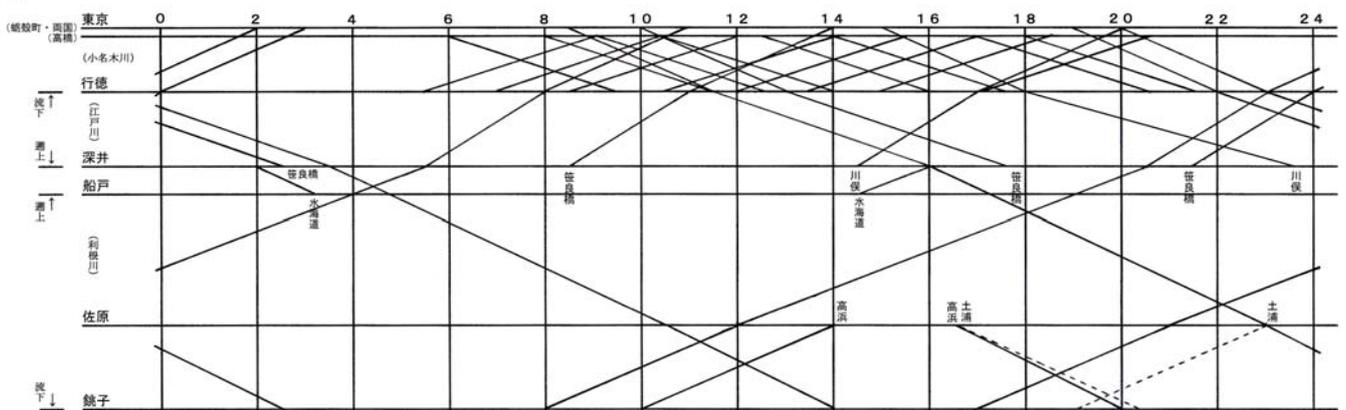
行徳が陸路との結節点であったことが窺われる。しかも行徳船は近代の鉄道や汽船と同様の乗合であり、「乗合船小網町迄御老人分六拾四文、但出水之節者増相懸申候」などと河岸の木札に掲示されていた通り<sup>(12)</sup>、当時から「乗合」の語が使用され、定額の運賃・割増運賃も設定されていた。即ち、汽船導入以前から存在していた江戸・東京都心部と行徳とを運河経由で接続させる貨客輸送路に汽船を導入したのが行徳航路なのである。

次に、鉄道駅とその最寄の寄港場の利用者数を比較したのが表27である。汽船利用者数は下川航路と上川航路の合計値である。これによると、一九〇〇年代初頭、やはり佐原より東京側の寄港場の利用者数は最寄の鉄道駅に対して二%前後から一〇%前後である。成田鉄道成田・我孫子間のいわゆる我孫子線が開業したのが一九〇一(明治三四)年であるから、開業直後の時点で既に鉄道と汽船水運の利用者数には大差が確認でき、鉄道開業の影響を裏付けられる。一方で、佐原・銚子の両寄港場の利用者数は鉄道駅の半数弱に達し、両者の差は市川・松戸や布佐・安食ほど圧倒的ではない。汽船と鉄道の所要時間については後述するが、銚子から佐原への移動の場合、総武鉄道線は成東・八街など内陸部を経由することに加えて佐倉・成田で乗換を要し、汽船水運より速達性に劣る。また、銚田や土浦など西浦・北浦方面への移動は明らかに汽船水運が優位であった(土浦・高浜は日本鉄道海岸線が利用可能であるが、千葉県北西部の海上郡・香取郡との往来では利根川・霞ヶ浦水運と比して非効率)。なお、表中、佐原・松岸・銚子の各寄港場利用者数には、銚子から霞ヶ浦方面に直通する西浦航路・北浦航路の利用者が含まれていないため(『千葉県統計書』から判明しないため)、実際には更に上積みされる可能性が高い。

#### 七・四 ダイヤと運賃の比較

図11

東京-利根運河-銚子間 内国通運・銚子汽船 運航図表 (1903【明治36】年)



(通信省管船局編『東京海事局管内 航通運輸ニ関スル報告 第三回』をもとに作成)

公共交通の利便性にダイヤは最も影響する。図11は一九〇三(明治三六)年時点における内国通運・銚子汽船の時刻表をもとに作成した運航図表(ダイヤ)である。東京・行徳間は行徳航路、東京・深井間は上川航路、佐原・銚子間は西浦航路の便を含む。

まず注目すべきは、前節でも触れた東京・行徳間の運航頻度である。一日一〇往復の行徳航路に、二往復の下川航路と三往復の上川航路が加わり、八時頃から二〇時頃まで毎時一便ないし二便と、ほぼフリークエントであった(下川航路・上川航路は主要寄航場のみの寄港のため、東京・行徳間の所要時間は行徳航路より若干短い)。行徳から江戸川上流方面は下川航路と上川航路で計五往復、利根運河から利根川下流側(銚子方面)は下川航路のみ二往復、佐原・銚子間は銚子から西浦航路に直通する便が一往復あるため計三往復である(その他、吉田俱之助が経営する汽船が一往復設定されている)。ただ、いずれにせよ東京・行徳間とそれ以外では、利便性に大差があり、特に船戸から佐原にかけては下川航路の二往復に限られている。この区間は下川航路中、寄港場と鉄道駅が最接近するため、特に鉄道開業の影響が顕著であり、図25・図10で確認した通り、乗降客数は一日平均数名程度である。

東京・行徳間の航路の大部分は運河(小名木川・新川)であったが、高頻度で運航される汽船に加え、それを遥かに上回る多数の和船や筏がここを往來し、『新撰東京名所図会』第六十四編(一九〇九年)の小名木川の絵画(参考画像)のように、川幅四〇メートル程度(最大約五〇メートル、最小二六メートル)<sup>(13)</sup>の狭隘な小名木川は船舶で混雑していた。一九一八年の調査によると、七時から一八時までの間に小名木川を往來する船舶は、一時間平均で約六七艘(うち汽船約七艘)に上ることである<sup>(14)</sup>。

次に、下川航路と上川航路は夜行便であったことを指摘しておく。短距離・高頻度のシャトル便であった行徳航路に対し、特に下川航路は片道一八時間を要する長距離・長時間の航路であり、二往復四便の全てが日を跨ぐ。上川



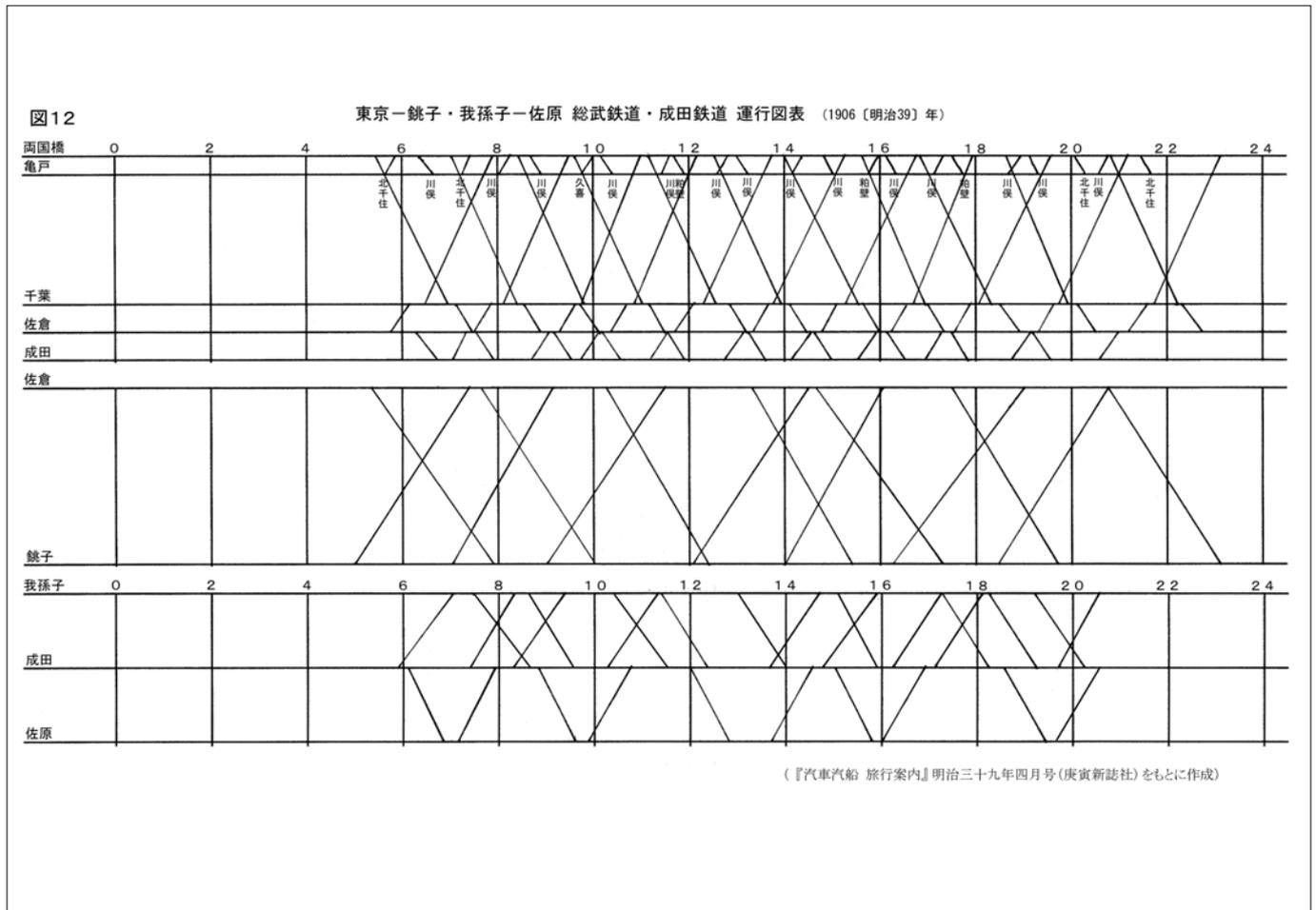
参考画像

『新撰東京名所図会』第六十四編より「小名木川の眺望」(物流博物館所蔵)

航路は、東京発笹良川着で所要一八時間、笹良橋発東京着で約一〇時間と、往復の所要時間に差があった。これは、東京発が遡上、笹良橋発が流下となるためであろう。下川航路は利根運河を境に水流が変わるため、往路と復路の所要時間に上川航路ほどの差はない。

汽船ダイヤを鉄道と比較すると、その差は瞭然である。図12は総武鉄道線と成田鉄道線の運行図表である。東京・千葉・佐倉間は六時台から二三時頃まで毎時一本ないし二本、一日一往復となっている(兩國橋・亀戸間の列車は東武鉄道線直通)。佐倉・銚子間はやや低頻度となり、一日七往復、毎時一本程度である。佐倉・成田間の成田鉄道線は総武鉄道線と直通運転を実施していたため(一九〇四〔明治三七〕年から一九五一〔昭和二六〕年まで、兩國橋・佐倉間において銚子発着と成田発着の列車を併結)<sup>(15)</sup>、鉄道による東京・銚子・佐倉間の移動は比較的スムーズだったようである。成田・佐原間は一日五往復と低頻度であったが、成田発佐原行の下り始発を除き、全便が成田駅において兩國橋・成田間の列車と接続している。

東京(兩國橋)・銚子間の所要時間は、直通列車の場合概ね四時間程度、東京・佐原間は佐倉・千葉経由で三・四時間であった。しかも、東京・成田・佐原間については、日本鉄道海岸線(現・常磐線)を利用する我孫子駅経由のルートも選択可能である。東京・銚子間一日二往復・所要一八時間の汽船に対し、鉄道の利便性は明らかに優位である。しかし、東京(高橋)・行徳間については総武鉄道線兩國橋・市川間より高頻度であり、前節で触れた通り、行徳寄航場付近の居住者が敢えて市川駅から東京(兩國橋駅)まで鉄道を利用するメリットは低い。そしてもう一点、総武・成田両鉄道線の列車は全て昼行便であったことにも注目すべきである。下川航路・上川航路は夜行便であったから、鉄道が利用できない夜間の移動需要に応じることができ。一例として、松戸・市川・行徳など東葛飾郡の町村から佐原まで移動する場合、深夜発の下川航路の汽船便を利用すれば、翌日午前中に佐原に到着する。



このような夜間移動の需要は限定的であっただろうが、活動時間ではない深夜早朝を移動に充てるのは効率的で、汽船水運のメリットであろう。

次に、表28に旅客運賃の比較を示した。起点は東京であるが、汽船は舩殻町、鉄道は市川着と銚子着が本所（一九〇七・一五年は両国橋）、佐原着が上野（一八九九年は本所）である。これによると、近距離である東京・市川間は双方の運賃に大差はないが、佐原や銚子は汽船運賃が鉄道の半額程度となっており、しかも鉄道開業後に汽船運賃を大幅に値下げ改定していることから、内国通運・銚子汽船が鉄道運賃を強く意識していたのは確実だろう。しかも、鉄道運賃が上昇しているのに対して、汽船運賃はほとんど据え置かれている。この運賃改定は、内国通運・銚子汽船（特に汽船水運専業である銚子汽船）の収益をそれほど悪化させなかったようで、銚子汽船の営業報告書には、運賃改定による収益悪化は報告されていない。一九〇三（明治三六）年上半期の銚子汽船の営業報告書（『第貳拾回営業報告』）には次のようである。

（史料3）

本年前期ニ於ケル營業ノ概況ヲ述ルニ、輓近汽車ノ各地ニ開通セシ以來本業ノ貨客ハ漸次減少ノ傾向ヲ呈セシニヨリ、之レカ挽回ノ策ヲ講シ、既ニ東京ニ於テハ荷物引取ノ法ヲ設ケ、又或ル方面ニ就キテハ乗客貨物ニ特別賃を施シ賃金ヲ低廉ニセリ、其成績見ルベキモノナキニ非ズ、故ニ經濟界ハ沈睡不振ノ域ヲ脱セザル今日ニ於テモ本期ハ概シテ乗客貨物共ニ少ナシトセズ〔以下略〕

ここでいう「乗客貨物ニ特別賃を施シ賃金ヲ低廉ニセリ」は普通運賃の値下げ改定ではなく「挽回ノ策」としての割引運賃の設定のことかもしれないが、いずれにせよ鉄道に比して低廉な運賃が、鉄道開業による「漸次減少ノ

表28 汽船水運・鉄道 運賃比較（東京→千葉県内各地）（銭）

東京からの 到着地	汽船（内国通運・銚子汽船）			鉄道（総武鉄道・成田鉄道）			汽船／鉄道	
	市川	佐原	銚子	市川	佐原	銚子	佐原	銚子
1894（明治27）	12	61	77	未開業			—	—
1899（明治32）	12 *1	45	55	10	84 *2	107	54%	51%
1903（明治36）	12 *1	45	55	12	92	108	49%	51%
1907（明治40）	12 *1	45	55	14	106	112	42%	49%
1915（大正04）*3	12	48	60	13	100	112	48%	54%

（『復刻版明治大正時刻表』（新人物往来社、1998）内、『汽船汽船旅行案内』明治27年11月・32年4月・39年4月・40年3月・大正4年3月号をもとに作成）

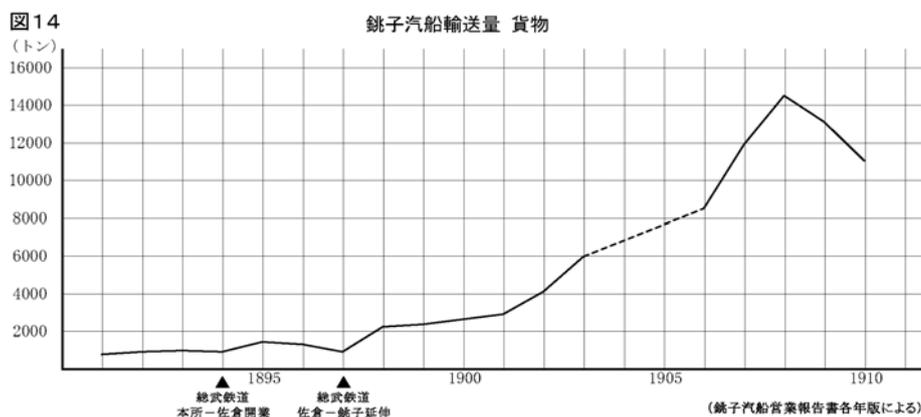
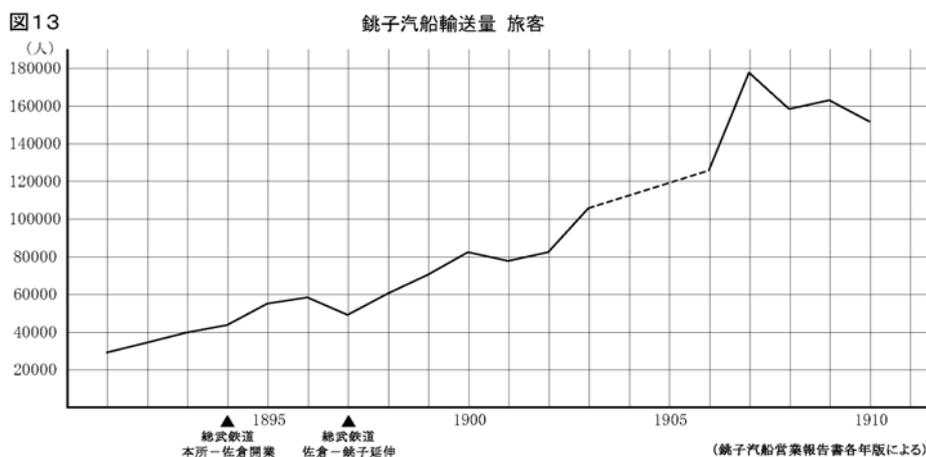
- \*1 上川航路は10銭
- \*2 1899年の東京（本所）－佐原間は佐倉経由（その他は我孫子経由）
- \*3 1915年の市川・銚子は国鉄総武本線

傾向」をある程度抑制していたであろうことが窺われる。

### 七・五 汽船水運輸送量の変化

これまで各種統計データや汽船事業者の営業報告書の記述などをもとに、北総地域において利根川水系汽船水運が、鉄道開業の影響を受けつつも、鉄道や船水運と機能を分担しつつ一定水準の輸送量を維持していたことを説いてきた。そこで本節では、明治後半を通して実際のところ汽船水運の輸送量は鉄道開業後どのように変化したのか検証を試みる。

図13は銚子汽船の旅客輸送量、図14は同社の貨物輸送量について、明治中期から末期にかけての変化を示したものである。両グラフより銚子汽船の輸送量は、旅客・貨物とも、一九〇七（明治四〇）・〇八年頃に至り減少に転じるまで、鉄道開業後も一〇年間以上ほぼ一貫して右肩上がりの増加となっている。総武鉄道の銚子延伸開業と同時に若干の減少をみるものの、翌年には回復している。このデータからも、鉄道開業により北総・東京間の輸送（特に旅客輸送）のシェアが短期間のうちに鉄道に移動したわけではないことが確認できる。但し、両グラフの数値の単位が、旅客は「人」、貨物は「トン」であり、それぞれ人数・重量を示すものの輸送距離が反映されていないことには注意を要する。本来、輸送量の統計には旅客・貨物の輸送量に輸送距離を乗じた「人キロ」「トンキロ」を使用するのが望ましい。図13・図14は単純に「船舶に積載した乗客や貨物の量」の変化を示しているに過ぎず、「鉄道開業により汽船水運の利用キロ数がいかに変化したか（変化しなかったか）」を知ることができないが、しかし明治四〇年代に至るまで汽船水運の利用貨客の顕著な減少は見られないという傾向は掴めるであろう。実際のところ、銚子汽船経営者らは、成田鉄道成田・我孫子間、いわゆる我孫子線の開通の影響を憂慮していたらしいが、それは杞憂であったようで、同路線開



通直後の一九〇一（明治三四）年上半期の営業報告書（『第拾六回營業報告』）には「殊ニ成田鐵道ノ我孫子ニ全通セシ反動トシテ乘客貨物ノ減殺センコトヲ顧慮セシモ其甚シキ影響ヲ被ラザリシハ本社ノ幸ナリ」とある。

鐵道開業後の汽船水運の旅客増加については複数の要因が推測できるが、交通機関の発達に伴い人の移動が活発化したことが推測できる。特筆すべきは全国各地における観光・旅行の活発化であり、寺社参詣・祭礼や花見などは近世以来の観光に加え、洋風建築や公園、軍事施設、造船所など近代の技術や文物に関わるあらゆるものが見物の対象となった<sup>(16)</sup>。内国通運・銚子汽船や総武鐵道・成田鐵道も新聞広告で寺社参詣や花見の需要を喚起した。広告のみならず、寺社参詣や花見に関する新聞記事も交通アクセスに触れている。一八九三（明治二六）年に内国通運・銚子汽船・吉岡廻漕店が共同で出稿した東京・銚子間直航の新聞広告<sup>(17)</sup>には「成田不動尊へ御参詣の御客様ハ東京より安食川岸迄御一名賃金四十七錢にして同所より成田迄ハ陸路僅かに二里余故至極御便利に御座候」などがある。また、一九〇一（明治三四）年の成田鐵道成田・我孫子間開通の新聞広告<sup>(18)</sup>には「三千の講社六百萬の信徒を有する成田山不動尊、民権家の泰斗として世人の崇敬最も厚き木内宗吾を祀りたる宗吾靈堂、軍神經津主命を祀られ朝野の尊崇淺からざる官幣大社香取神宮は何れも成田鐵道沿線に沿へる名高き名所なり、又官幣大社鹿島神宮息栖明神其他有名の潮來霞ヶ浦に赴かるゝには成田鐵道線により佐原に至り汽船便を以てせば僅々二三時間にて達すへし」（説点引用者）とあり、佐原から汽船水運を利用しての水郷観光を宣伝している。佐原・潮來方面のいわゆる水郷は、成田鐵道線の開通により交通アクセスが大幅に向上したが、この新聞広告に「汽船便を以てせば僅々二三時間にて達すへし」とあるように、水郷観光には佐原における鐵道と汽船便との乗継が必須であった。特に北総地域においては、鐵道が存在しない佐原・銚子間の各地並びに霞ヶ浦・北浦方面への輸送を汽船水運が補完することにより、東京方面とのアクセス

の利便性は格段に向上した。総武鐵道国有化後の一九一〇（明治四三）年、内国通運と銚子汽船は、鐵道院東部鐵道管理局・成田鐵道と協議の上、旅客連帶輸送を開始し、「銚子香取鹿島回遊券」の発売を開始した<sup>(19)</sup>。更に、この回遊券利用者の利便性を考慮し、鹿島・小見川間航路を開設して内国通運の汽船（善弥丸）を就航させた<sup>(20)</sup>。汽船水運や鐵道により、以前は江戸・東京より徒歩で数日を要した東京近郊が、東京から日帰りないし一、二泊で往復可能となり、新たな観光地が創出された<sup>(21)</sup>。内国通運・成田鐵道と「佐原、香取、鹿嶋及び成田の各有志者」は、鐵道・汽船乗継による水郷観光を宣伝すべく、一九〇八（明治四一）年七月、東京の新聞雜誌各社の記者を遊覧会に招待し、参加した記者により「古は香取、鹿島及び息栖の宮を三社廻りと稱して數日間を要せしが今は汽車汽船の便があり東京より一日にしてゆるゆる巡拝出來殊に本月より毎土曜、日曜七日間通用の割引切符を發賣し回遊列車及聯絡汽船を特發すると云へば霞が浦潮來出島より一步進で銚子海岸までも手軽に遊來らる可し」<sup>(22)</sup>などと報じられた。

利根川水系の汽船による観光輸送は、水郷をはじめとする東京から北総方面への観光客に限らず、当然、利根川沿岸から東京を経て鐵道で全国各地に向かう観光客をも輸送した。一八九三（明治二六）年の『東海新報』には「本年は縣下各地も豊年の見込にて目下富士、大山詣でに出る者續々あるより利根川汽船の乗客は頓に増加したりとの事」とある。

水郷観光の事例に代表されるように、鐵道開業後明治末期までは、汽船水運は鐵道と相互に輸送力を補完し、輸送量を漸増させた。同時期の総武鐵道の輸送量も、変動が見られるものの増加傾向であり（図15）、図13と合わせて、明治後期を通して旅客の往来が活発化していく状況が確認できる。

鐵道院編『本邦鐵道の社会及經濟に及ぼせる影響』下卷（一九一六年）には、以下のようにある（一四三〇頁）。

(史料4)

東京と佐原銚子間に於ける往時の交通は、主として陸路行徳（東京行徳間は舟行）鎌ヶ谷、白井の諸町村を経て木下（成田鐵道沿線）に出て、更に利根川の水運を利用したるものなりしが、銚子汽船會社を始め其他汽船の航行を開始したる爲め、旅客は遂に汽船に吸収せらるゝに至りしも、明治三十年前後銚子佐原方面に鐵道の延長せる結果、東京と佐原、銚子間相互の船客は大部分鐵道に依ることゝなれり、然れども鐵道開通と共に交通の利便を得たる爲め、部分的乗船者の數亦漸次増加し、大正二年末に於ては結局左したる減退を示さざるに至れり。

東京・佐原・銚子間の長距離客が鐵道にシフトする一方で鐵道開業による「部分的乗船者」が増加したと分析されている。鐵道開業後は汽船水運の旅客数は漸増したが、旅客数に輸送キロ程を乗じた「人キロ」はそれほど増加していないと推測できる（或いは減少した可能性も否定できない）。

一方で、鐵道開業がより深刻に影響したのが、汽船水運による鮮魚輸送である。銚子汽船の営業報告書からは旅客輸送量（人）・貨物輸送量（トン）が得られるが、輸送貨物の品目は不詳である<sup>(23)</sup>。しかし、鮮魚に限り各年度の輸送量が報告されていることから、鮮魚が同社にとって重要な輸送品目であったことが推測できる。図16は銚子汽船の鮮魚輸送量の変化であるが、総武鐵道線開業直後、増加から右肩下がりの減少に転じており、鐵道の影響が明白である。鮮度が重要な鮮魚輸送には速達性が要求され、近世以来の和船ないし人馬による輸送は、汽船水運の出現とともに汽船にシフトした。そのため銚子汽船は鮮魚輸送を重視していた可能性もあるが、鐵道が開通すると荷主は再度輸送手段を変更した。『千葉県海上郡誌』（一九一七年）には次のようにある（八六七・八六八頁）。やや長文になるが、鮮魚輸送手段の変遷を詳細に記録しているため該部分を全て引用する。

図15 総武鐵道旅客輸送量

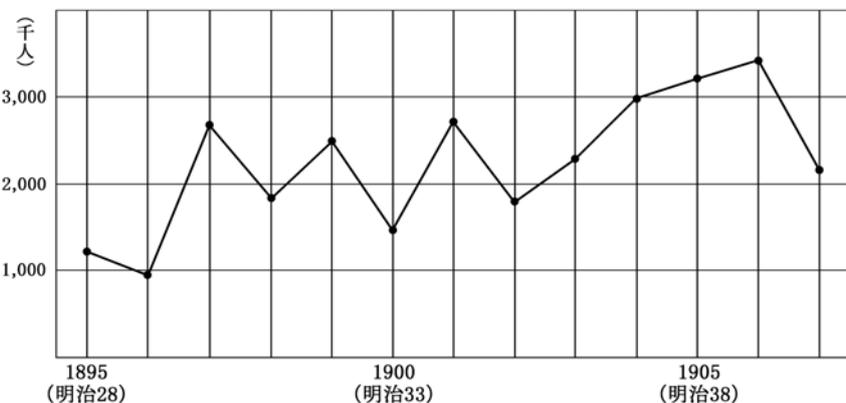
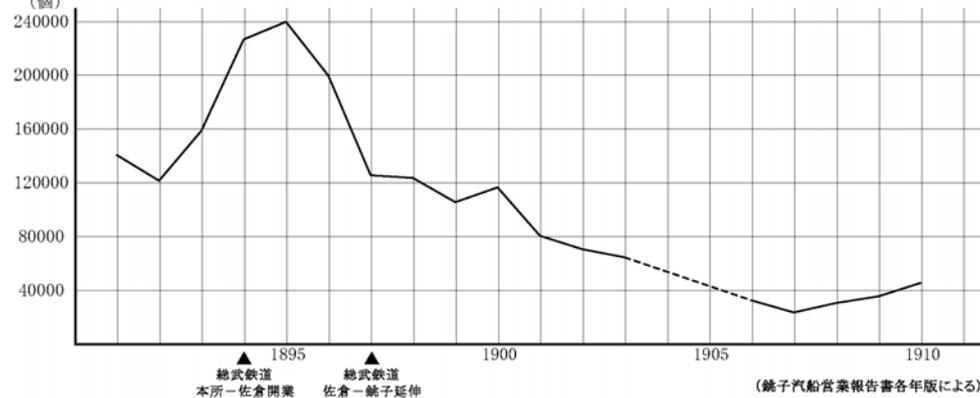


図16 銚子汽船輸送量 鮮魚



(史料5)

銚子における鮮魚の運搬

往時に於ては銚子浦にて漁獲せる鮮魚は、土浦(常陸) 布佐、布川、木下、潮來、牛堀、小見川(以上利根川筋) 船橋、八日市場、太田、成田等に販賣せしものなるが、其の運搬の方法として水運によるものは猪牙船を用ひ、夜中間断なく運送し、之を生漕と稱し、陸運によるものは小荷駄馬により若くは人夫之を擔ぎ徹夜急行す、之を生駄馬、又は生擔ぎと稱したり。船によるものも、陸を行くものも、何れも交互相助くるの美風ありしと云ふ。

其の後明治七年汽船の回航するに及び、水運によるものは之に託し従て販路も擴張せられ、東京に至るものは夕刻の積出し魚は翌日着京、明後日朝賣(三日賣と稱ふ)となる。明治三十年汽車の開通に及びては水樽詰となし、出荷するに至り一層至便となり、今夕の出荷は明朝市場に出で、従て價格も殆ど往時に十倍するに至れりと云ふ。

飯岡に於ける鮮魚の運搬

往時飯岡浦にて漁獲せる鮮魚は馬差と稱する周旋業様のものありて、日々各魚類販賣業者の發送荷數(籠數)を調査し、其の必要なる馬匹數を召集して、小荷駄馬を以て之を販路に搬出せしめたり、「略」主もなる販路は東京、船橋、佐倉、佐原、小見川、八日市場等にして東京への順路は八日市場、横芝、埴谷、岩富、馬渡の各驛を経て千葉(寒川、登戸)驛に着し、「此間十八里凡十五時間を費す」同處より舟運により東京に至り(此間二十一里十八時間を費す)、佐倉に至るものは八日市場、多古、三里塚、酒々井の各驛を経て同地に至りしものなり。(此間十五里凡十三時間を費す)。而して明治七年利

根川に汽船の回航するに至り海上村松岸、船木村高田、椎柴村野尻等へ小荷駄馬にて輸送し前記三ヶ所より汽船により東京及、沼岸地へ搬出するに至れり。故に東京に至るものは多く木下にて陸上げをなし、夫より再び小荷駄馬によりて大森、酒々井、鎌ヶ谷、八幡、市川等の各驛を経て東京に至る、後運河開通に及び汽船にて東京へ直輸送を爲すに至り、明治三十年汽車の開通により始めて至便となるに至れり。

これによると、銚子港から發送された鮮魚は、猪牙船による「生漕」ないし人馬による「生擔ぎ」で「夜中間断なく」輸送されていたところ、汽船水運の開業により、夕刻に出荷した鮮魚が翌日には東京に到着し、翌々日朝店頭に並ぶ「三日賣」が可能となったこと、更に鉄道開業により、夕刻に水樽詰で出荷すると翌朝店頭に並び、價格も大幅に上昇したことがわかる。「價格も殆ど往時に十倍するに至れり」は誇張かもしれないが、鮮魚輸送の速達化が単に鮮度を保つのみならず、荷主の収益に直結していることが窺われる。

一方で飯岡からの鮮魚の發送に関する記述はより詳細である。飯岡漁港(現・旭市)は屏風ヶ浦の南西端に位置し、銚子から直線距離で約一〇キロ、水揚高は現在も千葉県内有数の規模である。飯岡から東京へは、まず馬背により「八日市場、横芝、埴谷、岩富、馬渡の各驛を経て千葉(寒川、登戸)驛に着し」、即ち後の総武鉄道線とほぼ同ルートを経由し、千葉からは東京湾を横断する。所要時間は陸路一五時間、海路一八時間で計三三時間(積替時間除く)を要したという。ところが利根川に汽船水運が開業すると、飯岡から馬背により「海上村松岸、船木村高田、椎柴村野尻」(いずれも現・銚子市)に陸送し、そこから木下までは汽船輸送、木下からは再度陸送となり木下街道(県道五九号線)を南下し、鎌ヶ谷、八幡(現・市川市)経由で東京まで輸送することになった。利根運河開通まで木下街道は鮮魚輸送の短絡ルートと

なっていたから、木下街道は「鮮魚（なま）街道」とも呼ばれていた。そして利根運河が開通すると汽船水運で東京まで直接輸送するようになり、鉄道開業後は鉄道輸送に変更された、ということである。このように、鮮魚輸送は新規の輸送手段が利用可能となると次々に輸送手段を変更せざるを得なかったし、輸送の速達性は荷主ないし漁家の現金収入に影響した。しかも当時は冷蔵技術が未発達であり（例えば鮮魚の鉄道輸送に使用された「魚運車」「魚車」・「魚荷車」は氷槽などの冷蔵設備を有せず、車体側面の多数の換気口により常時換気できる程度のものであった<sup>(24)</sup>）、生鮮食料品輸送にとって速達性は尚更重要であった。

冷蔵技術の未発達については、次の新聞記事も指摘している（『東京朝日新聞』一九〇六〔明治三九〕年八月七日付）。

（史料6）

△昨今の如く炎暑の甚しい折になると近海で採れた魚類は何れも大樽に入れ其間に氷の塊を詰めて腐敗を防ぐ装置をなし大急ぎで東京の市場に輸送する、併し其途中で氷は遠慮なく解けるから結局水漬の魚となつてしまふ、其上に魚問屋も小賣店も氷塊を直接に魚の體に接せしめ或は魚を氷水漬として置くから、魚肉に含まれて居る滋養分はドシドシ融解して體外に逸出する、味は悪くなる、肉の組織は壊れると云ふ始末、ツマリ東京の人は甘い魚を態と甘くなくして食はされて居る譯だ、

△東京へ魚類を輸送する方法は二途ある、即ち汽車の便ある常陸、銚子、大東、相州、静岡杯の地方からは汽車便で送る、房州、豆州杯のは汽船積にするのだが前に云ふた氷水漬である一點は皆一様である、△歐米各國の如く魚類其他の肉類を輸送する爲特に冷蔵庫附の汽車汽船を備へ問屋から小賣店に至るまでも亦同様に冷蔵庫を作れば此上な

いが今の所日本ではトテモ行はれまいテ<sup>(マ、)</sup>

日本では欧米のように「冷蔵庫附の汽車汽船」を導入できないため、輸送中に保冷用の氷が融解して鮮魚が「水漬」になってしまい、味も栄養分も落ちるといふ（同時にこの記事によると、一九〇〇年前後の時点で既に欧米では冷蔵技術が一定水準に達していたことがわかる）。そして、東京に鮮魚を輸送する手段として「房州、豆州杯」からは「汽船積」であるが、銚子からはやはり「汽車便」とされており、既に汽船輸送から鉄道輸送に移行していたことが裏付けられる。

前節において、汽船水運と鉄道との旅客運賃を比較すると、東京・銚子間では汽船は鉄道の半額程度であったことを指摘したが、鮮魚貨物の運賃についても汽船は鉄道より低額に抑えられていたと推測される。しかし特に鮮魚輸送においては、鉄道のスピードメリットは荷主にとってそのコストメリットを凌ぐものだった。

以上のように、鉄道開業後の利根川水系汽船水運は、旅客に関しては機能を鉄道と相互に補充しつつ輸送量を漸増させ、一方で鮮魚輸送のシェアを急激に失ったことが確認できた。河川水運（内陸水運）による鉄道輸送の補充は利根川水系に限定されないが、その多くは、（貨物駅である隅田川駅・秋葉原駅において艀船などによる河川水運が鉄道端末輸送を担った事例に代表されるように）日清・日露戦争を契機とする都市の肥大化の下、「鉄道の優位性は動かし難いものとなり、河川舟運のうち都市内運輸に従事する艀のみがわずかに生きのびていく傾向が、次第に顕著になっていった」<sup>(25)</sup>のであって、利根川水系汽船水運では主として都市近郊の旅客輸送において比較的大規模に鉄道との連携が行なわれていた点は特筆すべきであろう<sup>(26)</sup>。

## 七・六 利便性の限界と汽船水運の衰退

### ― 継替・休航・治水事業・乗合自動車の出現

これまで利根川水系汽船水運の輸送量やダイヤを鉄道と比較し、汽船水運と鉄道との機能分担について分析してきたが、少なくとも鉄道開業までは、汽船水運は北総の住民ないし東京・北総間を往来する旅行者にとって画期的な交通機関であり、移動のあり方に変化をもたらしたのは確かである。例えば、香取・鹿島など多数の名所を擁する水郷は東京から一昼夜で到達可能となったことにより東京近郊の観光地となったし、更に鉄道開業後は鉄道と汽船との連携により観光客誘致に成功した<sup>(27)</sup>。利根川からやや距離を隔てた成田山の参詣にも汽船水運が利用されるようになったことは、当時の新聞広告や、三代目歌川広重画「成田土産名所尽」などの錦絵からも窺われる。しかし、汽船の利便性にはさまざまなバリアが存在したこともまた確かであり、北総における幹線鉄道網が未完成であった一九〇〇年前後までは利用者にある程度受容されていたそれらのバリアが、鉄道や乗合自動車<sup>(28)</sup>などとの競合のうちに際立ってしまった。

利根運河開削以前、東京から利根川下流域方面に移動するには、関宿の手前、流山・野田近辺で上陸し、江戸川・利根川間を六・一〇キロ程度（二里前後）陸上移動する必要があった。これは利根川に汽船航行が困難な部分が存在したためやむを得なかったのであるが、第五章で既に触れた通り、内国通運・銚子汽船と航運会社（「いろは丸」）とが競合状態であった時期、両者はこの陸上移動の短絡化のため江戸川・利根川より上流側に寄航場を新設し、また人力車運賃を無料化するなど、サービス競争が展開された<sup>(29)</sup>。利根川中流の航行困難区間は輸送サービス上のバリアであると同時にサービス競争展開の舞台ともなった。

利根運河は本来、この陸路による江戸川・利根川間の連絡を解消し、東京・利根川下流域間の輸送のシームレス化を実現するものであったが、運河開

通直後は堤防保護のため運河内の汽船通航が原則的に許可されておらず、運河が開通してもなお旅客は「運河内ハ和船を以て相舂け居候」<sup>(29)</sup>即ち「汽船・和船（舂船）・汽船」という非効率的な「継替」<sup>(31)</sup>を強いられた。本来、この不便な継替は、一八九三（明治二六）年の運河内汽船通航許可により解消されるべきものであったが、実際には東京・利根運河間と利根運河・銚子間に運航系統が分割されており、旅客は相変わらず利根運河内での継替を強いられるという不便な状況が約二年間継続した。旅客にとってこの不便な継替は「第一の難所」であり、一旦下船した旅客は船戸寄航場の蒸気宿で、まともに飲食もできず夏は蚊に悩まされながら待機し、二時間ほど後、漸く着岸した目的地方面の便に再度乗船した<sup>(32)</sup>。内国通運と銚子汽船は提携関係にあったものの、内国通運単独の航路である上川航路・行徳航路と重複する東京・利根運河間（小名木川・新川・江戸川）が銚子汽船の営業エリアから外れていたためであろう。両社の内部事情を優先し旅客の利便性を軽視した結果と言ってよい。一八九四（明治二七）年下半年の銚子汽船営業報告書（『第三回實際報告』）にも「本年六月吉岡七郎氏ト供ニ出京シ銚子東京間直航ノ件ニ付内国通運株式会社ニ提議要求スル所アルモ相互ノ意見ヲ異ニシ議相ヒ諧ハサルモノアリ」本年十月下旬吉岡七郎氏ト俱ニ出京シ再ヒ内国通運株式会社ニ謀議シ漸ク銚子及東京間直航ニ關スル諸般ノ事項モ協議相整ヒ」などとあり、両会社間の意向に食い違いがあったようである。総武鉄道線銚子延伸が間近に迫った一八九五年に至り、両社の協議により漸く東京・銚子間の直航が実現する。

（史料7）<sup>(33)</sup>

東京より銚子、鉾田、小川、高濱間汽船の航海ハ從來内国通運會社深川支店に次で銚子汽船會社及び吉岡廻漕店等相携へて運輸の便を圖り來りしも自然競争を試むることありて其の結果ハ利根運河内に於て荷

客の繼替を爲す如きの弊を生じ不便少からざりし處夫の總武鐵道線ハ延て佐倉に達し今や進んで銚子線敷設の計畫あるにより通運會社深川支店長小坂善吉氏其間に入りて調和の勞を執り此程漸く同盟組織となることに談判行届きたれば愈々來月一日より右繼替を廢し東京銚子の兩地ハ毎月(マ)二回宛發船直航することとなりしよし

この新聞記事により、利根運河における汽船通航許可後も繼替を要していた理由が内国通運・銚子汽船間の競合にあること、そして總武鐵道延伸に対して汽船事業者内にも危機意識が共有されてきたことが改めて確認できる。

鐵道開業後、汽船水運は所要時間・運航頻度とも鐵道に比して圧倒的劣位にあつたことは確かであるが、それでも一定の需要が維持され、明治四〇年代まで貨客とも輸送量が漸増したことは前述の通りであり、東京・銚子間直航開始と運賃の値下げ改定は、汽船利用者の鐵道への流出をある程度抑止してきたであろう。しかし、汽船水運には貨客輸送にとって利便性を損なう問題は他にも存在した。特に致命的だったのは、河川の水位の変動による欠航が相当の頻度で発生したことである。これは河川水運における回避できない問題である。当然、悪天候は鐵道の運行にも影響をもたらすが、鐵道では多くの場合、天候回復後は比較的速やかな通常運行への復帰が可能であるが、河川水運の場合、一度豪雨により増水すると天候回復後も水位が低下するまで長期間要することも少なくないし、濁水の場合は降雨による水位の上昇を何日間と待機することになる。結果、長期にわたる休航が頻発して利用者の信用を低下させることとなった。水害は単に船舶の通航を不可能にさせるのみならず、堤防や水堰や寄航場の設備を破損し、利根運河の設備も繰り返し損害を受けた。増水・濁水による休航は、鐵道開業以上の影響を汽船事業者に与えていたであろうことが銚子汽船の營業報告書からも窺われる。

(史料 8)

「(營業収入の減少は―引用者)日本鐵道ノ取手ヲ經テ東京ニ達シ總武鐵道ノ銚子ニ開通セシモ一因ナルベシト雖モ抑モ昨年秋季利根川洪水被害地ノ廣キト或ハ銚子地方漁獲ノ薄キニ源由スルヲ信ス」(一八九七年上半期『第八回實際報告』)

「九月下旬ヨリ十月上旬ニ亘ル十餘日間本航路ハ出水休航ノ厄ニ遭遇セリ依テ北浦ノ四航回ヲ二回ニ減シ西浦航路ト共ニ佐原ノ寄航ヲ停止セリ十月下旬ニ及ビ藤藏(現・稻敷郡河内町―引用者)以西淺瀬ノ爲メ航行ヲ妨ゲラレ往々遲着ヲ免カレズ」(前期ノ末ヨリ出水シ幸ヒ航通ノ停止ニ至ラザリシガ九月廿四日ヨリ廿九日ニ亘リ十月三日ヨリ八日ニ亘ル二回凡拾貳日間出水ノ爲メ休航セリ爾來減水ニ伴ヒ濡筋(濡筋〔河道内の流路〕カ)不完全ニシテ航通ノ支障ヲ來セシヨリ十一月一日ヨリ引續キ川浚ヒニ從事セシモ降雨鮮ク漸次減水ニノミ傾キ航通頗ル困難ヲ感シタリ」(一九〇三年下半年『第二十一回營業報告』)

「當期ノ始ハ旱魃ニシテ漸ク濁水ニ傾向セシガ八月中旬洪水シ本航路トシテハ六十七ノ兩日及ヒ廿四日ヨリ九月六日迄前後十六日間休航シ支航路トシテハ二十六日ヨリ九月二十六日迄横利根北利根及潮來ノ前川ヲ併セ汽船ノ通航ヲ停止セラレタリ」(一九〇七年下半年『銚子汽船株式會社第二十九回報告』)

このような記述は營業報告に頻出し、休航は高頻度でかつ長期に及ぶことも多々あつた。一八九〇(明治二三)年八月三〇日には、折から増水していた利根川・江戸川の水位が低下し、「行徳近傍ハ八合位となり」汽船の航行も再開可能と見込まれたものの、「汽船の爲め波を荒立て堤防を損せしなど言はれてハ面倒なるべし」と一兩日間汽船の往復をバ見合せ<sup>(34)</sup>ることとしたところ、結局「昨夜來の降雨にて再び増水し昨朝より通船止めとな」って

しまったため、通運丸で水害被災地に輸送する予定であった「南京米百餘袋」も輸送できず「罹災人民ハ頗る困難を極め」(35)ているとのことである。

しかも、増水・濁水により休航には至らずとも運航の大幅な遅延は更に高頻度で発生していたようである。一八九三(明治二六)年八月四日付『東海新報』は次のように報じる。

(史料9)

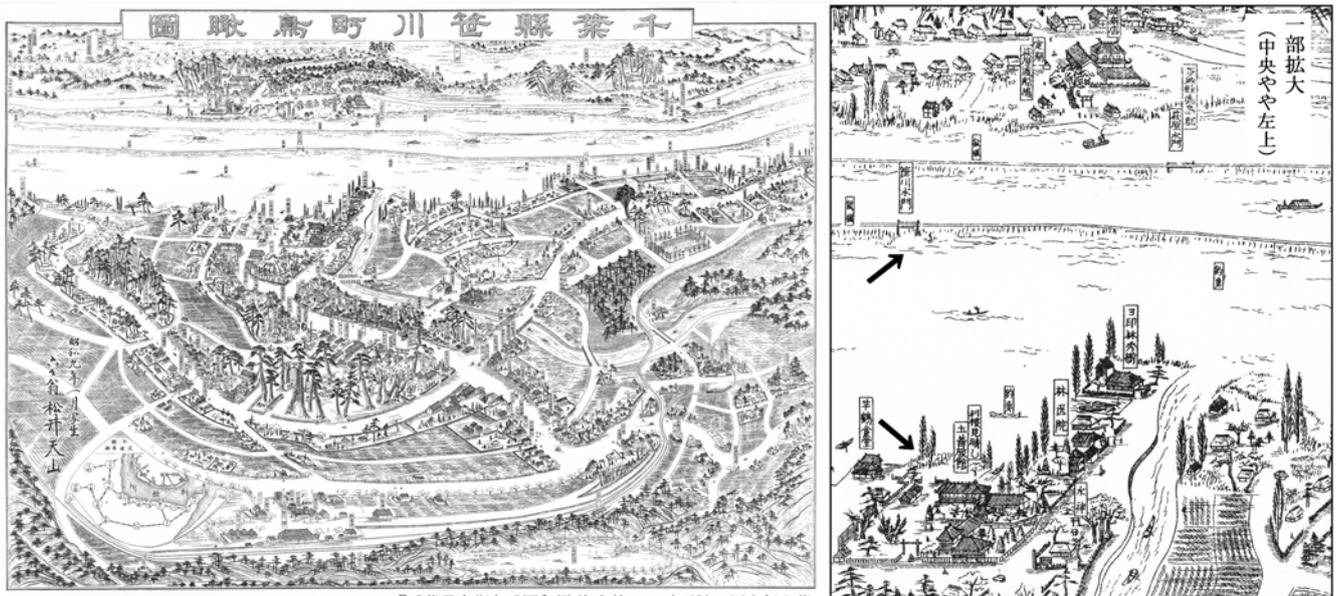
東葛飾郡江戸川は十ヶ年以來になき濁水にて明村(現・松戸市)引用者の善兵衛新田地先より松戸町栗山地先に至る三七八町許の間と松戸下なる渡船場の上下凡そ四五町の場所は殊に甚しく去る三十一日も東京を發して關宿地先に上る汽船は午後十一時頃松戸下に於て最早進行すること能はず遂に翌一日の午前九時頃東京へ引返したりと又毎日關宿の方より東京へ向けて下る汽船は早きときは午後四時頃遅くも七時迄に松戸下を進行するが是も三十一日には通行せず同夜三時頃漸やく進行したる程なれば常に貨物を積みて同川を往復する高瀬房長など云ふ日本形の大船は最も困難を極め居る由なり

同年七月三十一日、東京から江戸川を遡上する上川航路の汽船は濁水のため明村近辺で航行不可能となり東京へ引き返し、逆に關宿方面から江戸川を下し東京へ向かう汽船は大幅に遅延した、という。記事中、關宿から東京へ向かう便は「早きときは午後四時頃遅くも七時迄」に松戸を通過する、とあるため、増水・濁水時以外にも遅延や早着が常態化していたのであろう。

汽船水運の利便性が鉄道に対して劣位であっても、鉄道が並行しない佐原・銚子間では一定の利用者数を維持していたことは既に指摘した通りであるが、その区間ですら地元の利用者らにとって不便を感じるようになっていった。明治後期以降の治水政策、特に高水工事の本格化による大規模な堤防の

図17

「千葉県笹川町鳥瞰図」(松井天山画)とその一部拡大



『千葉県市街鳥瞰図』(聚海書林、1989) 所収 原本個人蔵

築造がおそらくその一契機となった。

図17は、松井天山による一九三四（昭和九）年の香取郡笹川町（現・東庄町）中心部の鳥瞰図とその一部拡大である。一九三一（昭和六）年開業の国鉄成田線笹川駅が描き込まれており、下川航路廃止直後であろう。デフォルメされているが、市街地を中心に、下部（南側）に成田線・笹川駅を、上部に利根川・茨城県鹿島郡軽野村萩原（利根川対岸、現・神栖市）を配す。図中、右端から市街を縦断し利根川に合流する河川は桁沼川で、拡大部分はその合流点付近である。この図では、利根川の右岸側・左岸側双方に堤防が築造され、両岸と利根川の本流（本漕）が隔離されている状況が読み取れる。

堤防の南側（右岸・千葉側）の河川は黒部川、北側（左岸、茨城県側）の河川は常陸利根川であり、それぞれ堤防に設置された笹川水門（拡大図中央左の矢印）と萩原水門を経由して小型の船舶の往来が一応可能ではあったが、この堤防の建設により、汽船は寄航場に直接着岸できなくなってしまう。

拡大図の左下の矢印で示した「土善旅館」が笹川の本流（寄航場の施設）である（この旅館は現存）。堤防の建設によりここで汽船の乗降ができなくなってしまうため、この蒸気宿から舩船で利根川本流に移動し、汽船に乗換えざるを得なくなった（対岸の萩原寄航場も同様）。笹川に隣接する小見川寄航場も同様に、この堤防により利根川本流（本漕）から隔離されてしまった。

『小見川町史』（一九九二）は、「明治三十九年に至り内務省（現建設省）の堤防工事が完成し、阿玉川地先（小見川駅の東側、現・香取市―引用者）に水門の構築がなされ、利根川航行の汽船は小見川川口に入ることが出来なくなり、小見川町よりの乗客及び荷物は渡船によることとなり、大いに不便を感じつつあった」<sup>35</sup>「小見川町当局も大いに不便を感じ、川口より堤防までの埋立工事を計画、昭和二年、これが工事を着手し、第一期工事より第三期計画の全工事を二十年余の期間を経て完成した」（八〇一頁）などと堤防築造後の汽船利用の利便性悪化を伝える。

この治水事業により、どのように地形が変化したのか、利根川第一期改修工事前後の小見川・笹川近辺の状況を比較すると、図18に示す通りである。改修前の利根川は屈曲を繰り返し、大小多数の中洲が発達し、霞ヶ浦とも一体となっていた。そのため洪水の際は利根川から霞ヶ浦に逆流して霞ヶ浦周辺を氾濫させた。そこで利根川本流をより直線に近い河道とし、霞ヶ浦の洪水を利根川に流下させられるよう改修したのである<sup>36</sup>。同時に、改修以前は汽船の着岸が可能であった各寄航場では、改修工事によりそれが不可能となり、不便な舩船によるアクセスを強いられるようになった。

それでも佐原・銚子間において競合する移動手段は人力車<sup>37</sup>や乗合馬車<sup>38</sup>程度であり、成田鉄道は佐原・小見川間の延伸を当初予定していたものの、一九〇三（明治三六）年一月の重役会においてこの計画を不採算として破棄<sup>39</sup>、佐原・銚子（松岸）間の鉄道開通は一九三三（昭和八）年を待たねばならなかった（佐原・笹川間の部分開業は一九三一年）。

一九二二（大正一〇）年、帝国議会は国鉄成田線（成田鉄道は前年国有化）の佐原・銚子（松岸）間早期延伸を建議した。

（史料10）<sup>40</sup>

佐原松岸間鐵道速成ニ關スル建議

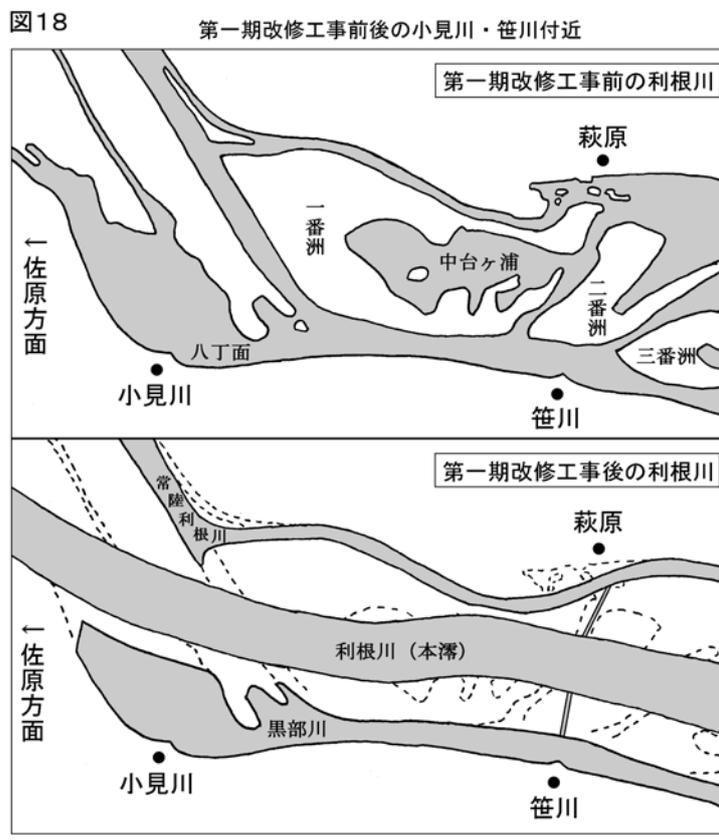
一、千葉縣下佐原ヨリ小見川ヲ經テ松岸ニ至ル鐵道

右ハ鐵道布設法案別表ニ掲ケアル鐵道ナルカ、該地方ハ物資頗ル饒多ナルニ拘ラス交通甚タ不便ニシテ、僅ニ汽船ノ便アルモ其ノ通行ノ數甚タ少ク其ノ時間モ不定ニシテ固ヨリ交通機關トシテ多クノ價値アルモノニ非ス、之ニ加フルニ茨城縣鹿島以東亦其ノ地理上此ノ鐵道ニ賴ラサルヲ得サルモノアリ、依テ政府ハ速ニ計畫ヲ立テ其ノ敷設ニ著手セラレムコトヲ望ム

右建議ス

鉄道建設を求める以上、交通の不便を強調するのは当然であろうが、同一の簿冊にこの「佐原松岸間鐵道速成ニ關スル建議」以外にも複数の鐵道建設の建議書が綴り込まれており、例えば「大垣、大野、金澤間鐵道速成ニ關スル建議」は「一、岐阜縣大垣市ヨリ福井縣大野町ヲ經テ石川縣金澤市ニ至ル間百三哩ノ鐵道、右ハ本邦中部ニ於ケル横斷鐵道トシテ産業開發の爲急設ノ必要アルモノト認ム、政府ハ速ニ計畫ヲ立テ之力敷設ニ著手セラレムコトヲ望ム、右建議ス」、「境飯能間鐵道敷設速成ニ關スル建議」は「政府ハ茨城縣下境町ヨリ埼玉縣下幸手町久喜町菖蒲町騎西町鴻巣町松山町坂戸町ヲ經テ飯能町ニ至ル間ノ鐵道ヲ速成シ以テ運輸交通ノ發達ヲ促進セラレムコトヲ望ム、右建議ス」などのように、その文面はシンプルである。一方で「佐原松岸間鐵道速成ニ關スル建議」では「僅ニ汽船ノ便アルモ〔略〕固ヨリ交通機關トシテ多クノ價值アルモノニ非ス」と、敢えて汽船水運についてはその交通機關としての価値を否定するほど手厳しい。

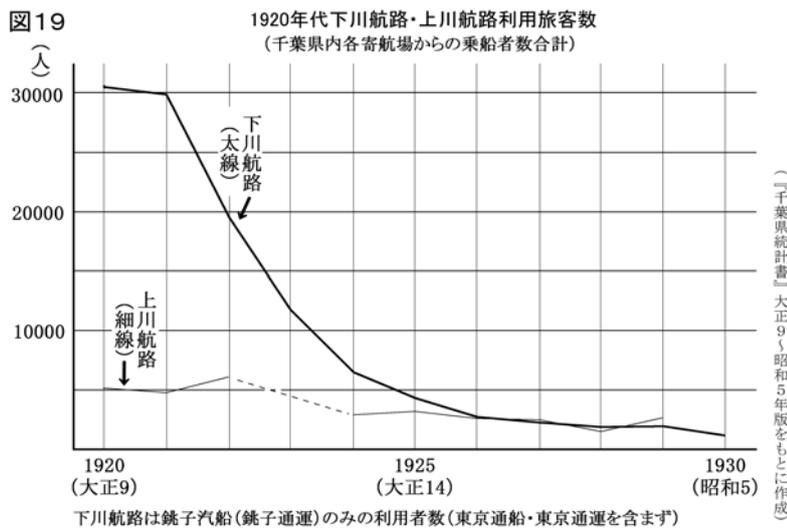
こうして成田鐵道の早期延伸も見込めず、汽船水運の利便性も低下した小見川付近には、千葉県域最初期の乗合自動車（バス）の路線が開設された。千葉県内最初の乗合自動車路線については諸説あり<sup>(4)</sup>、必ずしも佐原・小見川間が県内最初の乗合自動車路線であると断言できないが、少なくとも県内の乗合自動車路線網發展の最初期段階に位置づけられるのは確かである。『鐵道時報』一九一三（大正二）年三月二五日付には、「千葉縣小見川、佐原間に於ける交通の便に供せん爲め、今回中澤安五郎氏の主催にて同地に乗合自動車營業を計畫し、既に其筋の認可も得たるやに付き、愈よ十五日より運轉開始の運びに至る筈なり、尚千葉縣下に自動車は嚆矢の由にて小見川發四回佐原發四回、途中駐車場四ヶ所に設けられ、佐原は成田線終點驛同佐原小見川間乗車賃は四十五銭と定め鐵道發着時間と接續の便をも得べし」とある。この時期の乗合自動車に関しては不明点が多いが、もしこの新聞記事の



通り佐原・小見川間で四往復の便が設定されたのであれば、それだけでも二往復（加えて西浦航路に直通する一往復）の下川航路より利便性が高いと言える。佐原・小見川間四五銭という運賃は、当時の鉄道（東京・佐原間一円）や汽船（同四八銭）と比較すると相当割高ではあるが（表26参照）、当時、自動車はそれ自体が非常に高価である上、運転は特殊技能であり、まだ自動車による貨客輸送は高コストであった。

この新聞記事中の「中澤安五郎氏の主催」による事業者と同一か否かは不明であるが、一九一六（大正五）年、「北総自動車合資会社」が佐原・小見川間において乗合自動車の営業を開始しており、翌年一時営業を休止した後、個人経営となり再開、一九一八年には路線を銚子まで延伸し、翌一九一九年には便数を二往復から四往復に倍増させた<sup>(42)</sup>。この営業の急拡大は、佐原・小見川・銚子間の乗合自動車需要の裏付けである。事業拡大のため個人経営が困難になったのか、大正末に再度北総自動車合資会社が設立された<sup>(43)</sup>。乗合自動車が佐原・小見川間に開業し、乗合馬車が廃止されたのが、一九一六年であったことは、地元の高齢者からの聞き書きからも確認できる<sup>(44)</sup>。

佐原・銚子間の乗合自動車路線開通は、下川航路にとつて致命的であった。一九二九（昭和四）年に刊行された二種の観光ガイドブックの記述を比較してみる。まず、東京鉄道局編『房総一周』には、東京から鹿島へのルートとして「兩國橋又は上野から佐原に出、汽船（又はモーターボート）によつて牛堀、潮來を経由し、（モーターボートの時は牛堀に廻らず、十二橋、潮來經由）で大船津に上陸し、鹿島に入るものが一つ」「銚子から汽船で大利根を溯行して佐原或は鹿島に入るものと、銚子の對岸波崎から陸路乗合自動車により息栖經由で鹿島に入るものゝ二つ」とあり、東京・佐原間には既に汽船水運は無視され鉄道利用が前提となっているものの、銚子・佐原間については汽船水運も選択肢に挙がっている。一方、房総研究会編『房総半島』には、小見川・笹川までの移動手段について、「北総利根川ぞひの町で汽車はない。佐



原町から自動車でゆく。佐原驛から小見川まで三里十六町（乗合自動車三十分）、笹川へ五里八丁（同四十五分）あり、又總武線旭町驛からも、銚子からも乗合自動車の便がある」などとあり、こちらは汽船水運は完全に無視されている。乗合自動車の事業者と共に、銚子汽船・東京通船（内国通運から利根川水系汽船水運事業を譲受）がこのガイドブックに広告を出稿しているにもかかわらず、である。西浦・北浦航路が水郷観光のルートとして定着する一方（当然、西浦・北浦では観光のみならず日常的な交通手段として汽船水運が利用されていた）、汽船事業者にとってもはや下川航路を積極的に広告できる状況ではなかったであろう。

初期の乗合自動車に関する情報は極めて限られており、県統計書からは輸送量や運賃収入を知り得ない。しかし、北総地方における鉄道開業以来、下川航路は鉄道を補完する輸送手段として命脈を保ってきた。その鉄道の補完という機能が乗合自動車にシフトしてしまえば、下川航路はほとんど存在意義を失ってしまう。図19に示すように、一九二〇年頃、千葉県内各寄航場の年間利用者が合計五〇〇〇人程度（一日平均一〇ないし二〇人）にまで低迷していた上川航路に対して、下川航路はまだ二万から三万人程度の利用者数を維持していたが、一九二〇年代を通して低落し、昭和初期には上川航路とほぼ同程度となった。但しこのグラフにおいて下川航路は銚子汽船分のみの数値であり、内国通運から事業を譲受した東京通船（東京通運）の数値を含まないため、実際の利用者数は二倍程度となる可能性もある（『千葉県統計書』からは東京通船・東京通運の数値も得られるが、疑義が少なくないため、ここでは扱っていない）。いずれにせよ、一九二〇年頃の時点で既に上川航路は衰退しており、やや遅れて下川航路の衰退が深刻化していく傾向は読み取れるであろう。大正末から昭和初期は日本の自動車輸送が拡大した時期でもあり、千葉県内にも乗合自動車路線の開設が相次いだ。観光ガイドブック『房総半島』に前述の北総自動車が出稿した広告によると、佐原・銚子間

の乗合自動車は午前七時から毎時一便、所要二時間で、運賃は一円五〇銭とやや割高ではあるものの、下川航路の汽船との利便性の差は歴然であった。しかも「佐原、香取神社間は汽車汽船發着ごとに運轉」とあり、鉄道の端末輸送であると同時に、汽船便とも接続していた。ここで接続している汽船は潮来・鹿島方面への航路（北浦航路・西浦航路）であり、一九二〇年代後半には「東京・佐原間の鉄道、佐原・潮来・鹿島方面の汽船水運、佐原・香取神宮・銚子方面の乗合自動車」が水郷観光のアクセス手段として定着していたことが窺われる。

上川航路、下川航路とも、廃止の正確な時期については記録が残存しておらず不詳である。『千葉県統計書』において上川航路のデータ掲載は昭和四年版が最後となっており、一九二九年ないし翌三〇年に廃止された可能性が高い。下川航路は昭和八年版に記載があるものの、貨客輸送量・運賃収入は空欄となっている。県統計書の「汽船航路里程及運轉力」に下川航路が含まれるのは昭和一〇年版までであり、翌年は消滅していることから、下川航路の廃止は形式的には一九三五年ないし翌三六年と推測できるが、実質的にはその二、三年前から定期運航は休止状態であった可能性がある。国鉄成田線は一九三一（昭和六）年の佐原・笹川間、一九三三年の笹川・松岸（銚子）間延伸により全通し、これが下川航路廃止の決定打になったことは確実であり、利根川水系汽船水運に関する諸文献も、この頃までは航行が継続されていたであろうことを指摘している<sup>45</sup>。

#### 七・七 東葛飾郡南端部における汽船水運

利根川水系の各汽船航路中、行徳航路の利用者数が大規模であったことは、図10で確認した通りである。また、行徳航路は上川航路・下川航路の廃止後も一九四四（昭和一九）年まで存続した。この航路の特徴としては、他航

路に比して圧倒的な利用者数、毎日一〇往復（銚子・川俣方面を含め一五往復）という高頻度の運航（図11）、運賃収入に占める旅客収入への偏重（表22）などが挙げられる。

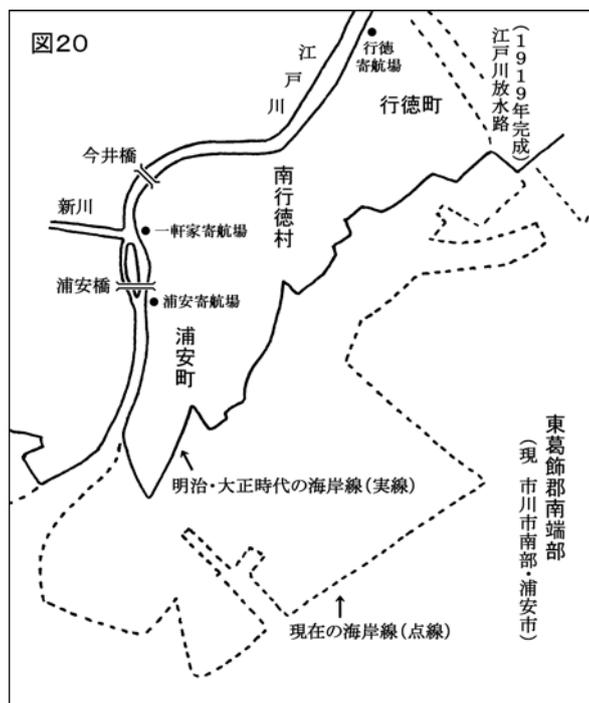
行徳航路が、近世の行徳船（長渡船）に端を発することは既に指摘した通りである。また、行徳が東京から日帰り可能な行楽地であり（現在はほぼ面影を留めていないが、当時、徳願寺をはじめ行徳町・南行徳村の諸寺院境内は花菖蒲の名所として知られていた）、行楽客のアクセス手段としても利用されたようである。「行徳町徳願寺境内の花菖蒲ハ二千株以上もありて早や咲き初めたれば見頃ハ来月五六日頃よりならん両國より往復十二銭を費さバ汽船の便ありて序に同所鹽濱を一見し淡雪・信樂あたりの水簾清き處に吟懷を遣るも一興ならん」（46）、「中山手前より江戸川堤に出て堤上の春色を賞して行徳より通運船にて歸るもあり」（47）、「大橋より蒸氣船を利用せんとすれば行徳徳願寺の菖蒲も行き見て見るべき價あり」（48）などと当時の新聞記事にも汽船水運を組み込む観光コースが紹介されており、総武鉄道線開業後も東京から行徳への往来には汽船水運を利用するのが一般的であったことが窺われる。浦安は釣場であったため、釣客も汽船水運を利用した（49）。

一方、東葛飾郡南端（行徳町・南行徳村・浦安町、図20）の住民らにとって、汽船水運は日常生活に密着した交通手段であった。当時この地域は、半農半漁で生計を立てる住民が多く、また一方で東京府内への通勤者もあった。一九八〇年代の高齢者からの聞き書きでは、行徳航路の汽船も話題に挙がっている。

（史料11）（50）

高橋から行徳まで一時間半。舟は三十分おき位に出てたですわね。

小名木川のふちに、ザーっと会社があつて、そこへ働きに行く人が舟に乗ってた。



私ら働きに行ったのは、日清製粉（日本製粉又は日清紡績の誤りか―引用者）そういう会社で石炭使うから、石炭を舟からかついであげたですよ。

それから私らね、カーボンってね、電気をこうあれして鉄や石をとかす会社へ行った事ある。まっくらけんなっちゃってね、小名木川の左手。右が製粉会社、その他いっぱいあった。

話者は一九〇二（明治三五）年生で「十八の頃の話」とあるから、一九二〇（大正九）年前後ということであろう。内国通運が利根川水系汽船水運から撤退し、事業を東京通船に譲渡した年にあたる。日清製粉という具体的な会社名が挙げられているが、話者はその社員ではなく、「石炭を舟からかついであげた」とのことであるから、沖仲仕<sup>(51)</sup>であった可能性がある。注目すべきは話者が行徳の自宅から東京市内の職場までの往復、即ち通勤手段として汽船水運を利用していたことである。明治以降、小名木川両岸には、繊維、肥料、食品、機械、ガラス、その他多数の製造業者が集積した。これは、小名木川両岸の大名・旗本屋敷跡地が広大かつ安価で工場に転用しやすかったことと、原料・製品の搬入・搬出に水運が利用できることによる<sup>(52)</sup>。小名木川・新川の汽船航路は行徳航路と下川航路・上川航路が重複していたが、図8で示したように、下川航路便と上川航路便は主要な寄航場しか寄港しないのに対し、行徳航路便は小規模な寄航場も全て寄港し、そのことも通勤利用者にとって好都合だったのかもしれない。

通勤のみならず通学にも行徳航路が利用された。一九三一（昭和六）年、東京通運（東京通船から社名変更）の船員が給与支払いを求めてストライキを決行した。次に挙げるのは「東京浦安間の定期船罷業」「大迷惑の通学生たち」と題された新聞記事である。

（史料12）（52）

深川高橋から千葉浦安の定期船、東京通運株式會社の船員七十五名は四月分の給料不拂ひに激昂し會社側に交渉中であつたが遂に卅日午後以來同盟休業し同社は二日に至るも休航のやむなきに陥つてゐる、なほ浦安方面の男女中等學生等はほとんど東京へこの通船で通學してゐるので争議のため唯一の交通路を斷たれ欠席の余儀なく又同地の商人等は東京へ仕入れ及び野菜、漁獲物の賣りこみが上つたりとなり大恐慌を來てゐる

記事中「深川高橋から千葉浦安の定期船」とあるが、実際にはこの航路は高橋・行徳間である。この記事によると、当時浦安の（旧制）中学の男女生徒は「ほとんど東京へこの通船で通學して」おり、「ほとんど」が誇張である可能性も否定できないが）汽船水運が主要な通学手段となつていたことが確認できる。また、「同地の商人」即ち行商人も東京の仕入先や得意先まで汽船水運で移動しているとのことである<sup>(54)</sup>。

内国通運から東京通船に汽船水運が移管されてから間もない一九二一（大正一〇）年、行徳航路とほぼ重複する東京（高橋）・浦安間の汽船航路を、葛飾汽船株式會社が新規開設した。上川航路・下川航路が衰退しつつあつた時期に新規事業者が進出したことは、通勤通学をはじめ水運事業を成立させるだけの需要がこの航路に見込まれていたのである。東京通船と葛飾汽船が競合状態となつたため、東京・浦安間の汽船水運の利便性は大幅に向上したが、東京通船（のち東京通運）より一足早く、葛飾汽船は昭和初期に事業を廃止した（正確な廃止時期は不明）<sup>(55)</sup>。

次の聞き書きの話者は、一九〇七（明治四〇）年生、地元浦安の船宿に嫁ぎ、一九九一（平成三）年に没した。

(史料13) (56)

〔略〕船宿の吉野屋さんの前が蒸気河岸で「葛飾丸」の発着所。吉野屋さんは、雨降りの時は中に入って待てるほど広い家で、おばあさんが切符売りしてたね。もう一つの河蒸気「通船」の発着所は、浦安橋寄りにあって、そっちは二代目村長の高梨友行さんの孫にあたる、正三さんの奥さんが切符売りしてて、何でも、あの会社の大株主だったらしいよ。人当たりのいい、きれいな奥さんだった。

朝四時二十分に一番船が出るのよ。葛飾丸は船体が青、通船は白で、三十分おきに行ったり来たり石炭燃やして走って、深川の高橋まで行ったのよ。ポコポコポコポコって賑やかだったのよ。五十人は乗れたね。

東京方面に行く行商が大勢乗るから、盤台や天秤は屋根の上、東京の学校へ通う人もいたよ。

通船の寄航場の経営者は高梨家とのものであるが、浦安寄航場は創業当初より高梨家が経営しており(一九一〇年刊行の『利根川汽船航路案内』によると、隣接する堀江寄航場も経営していた)、行徳航路が内国通運から東京通船に移管されても引続き同家の経営であったようである。この聞き書きからも、行商や通学に汽船水運が利用されていたことも確認できる。「盤台」はかつて魚商が鮮魚を持ち運ぶ際に利用した木製の盥(たらい)で、天秤棒に吊り下げて担いだ。荷物を屋根上に積載したのは、船舶が貨物輸送を前提としておらず、船倉の容積が不十分だったためであろうが、利根川水系の汽船では屋根上の荷物の積載が珍しくなかったことは本章第二節でも触れた通りである。

旅客輸送のみならず貨物輸送に関しても、行徳や浦安の住民と汽船水運との接点があった。利根川水系の汽船水運が旅客輸送に偏重し、貨物輸送は小規模であったことは既に指摘した通りであるが、小規模だからこそ専門の運

送事業者や倉庫事業者ではなく、地元の農漁業者らが端末輸送や荷貨物の管理を副業とすることが可能であった。以下の聞き書きの話者は一九〇五(明治三八)年生である。

(史料14) (57)

おいらの若え時分は、自動車も無く馬も少ないでしょう。

そんとね百姓の合間にやね、リヤカーどちがって馬が引いた荷車であったでしょう。あれでもって一丁目の角伊勢の裏の方に通運の止まる所があつて、東京の深川から出て銚子行くのとね、どこかそこらまで行くのとね、交代に来ててね、そこで荷物下ろすでしょう、そうすんとね、そこんとこにね小屋が一つあつてね、その小屋の下にキップ売んのが上でね、下が頭ようやく替わるぐらいの小屋があつてそこに荷車持って行って待つてんとね通運会社の船が着いて荷物下ろすと「それ船橋持つて行ってくれ」とかいうとね荷車に積んで運ぶわけ。

そこで待つてんとね通運会社から来なくても、遠州屋のね、さつき船橋の方へ行く船にとね酒積んで配達に行くわけだね。その時分にはそんな商売が多かつたんだね……

そんな頃は、あたましそうだったんだよ……みんな荷車引っぱつてね。朝出て待つてんとねにんじろ(人参)頼む人あれば、船橋いた時頼む人あれば酒積んでく人あれば、それやつてた人多いだよ、荷車引きで。

往きに酒積んでいっちなね帰えり船橋からね。〔略〕

「百姓の合間」に、汽船水運で行徳まで運送されてきた荷物を荷車で船橋など近隣に輸送したという。

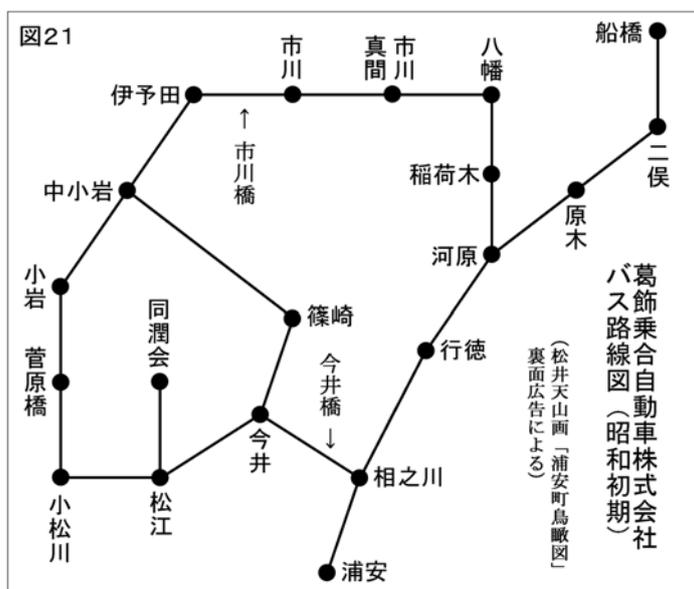
また、以下の聞き書きの話者は一八八九(明治二二)年生である。

(史料15) (58)

銚子の方からね、朝の十時頃に、東京へだす鶏が通運丸という汽船に乗ってその河岸（行徳寄航場―引用者）につくんですよ。前の晩に出るから鶏はお腹がすいちゃう、お腹がすいてると問屋さんへ売るとき、目方が軽くなっちゃうでしょ。だから、そこで鶏を入れた籠をおろして、えさを食べさせる納屋ができてたの。屋根とまわりだけがあって、中は土間でね。三時頃になると行徳のお舟へ乗って鶏は東京へ行くのですよ。そしてそのあくる日あたりは食べられちゃうだろうね。

〔略〕

この聞き書きは「明治三十二年前後の話ですよ」とあり、話者の年少時代の記憶である。利根川水系汽船水運の貨物輸送が軽量貨物中心であったことは繰り返し指摘したが、家禽類は主要な輸送品目であった。汽船輸送された家禽類には鶏のみならずアヒルも含まれていたようである。「銚子丸つてのは山に荷物を積まない。醤油樽、その上に竹籠（幅1・5m位の大きさ）にあひるが10匹か15匹くらい入っている。〔略〕アヒルの喉を押すとアヒルが口を開けるの。アヒルの胃袋に麦を詰め込むの。そうじゃないとね、銚子から東京までじゃね、おなかすくから目方減っちゃうから。昼食（ちゅうじきみ）みたいなものですか。籠は2籠か3籠あった。アヒルの胃袋が膨らむまで入れて、ちよつと水飲ませるために置くような池のようなところもあった。すぐ籠に詰めて棧橋にもって行く。（行徳の汽船が着く棧橋は）杭がいっぱい立っている立派な棧橋でした」（59）とは一九一〇（明治四三）年生の寄航場経営者に嫁いだ女性の証言であり、やはり行徳には利根川下流方面から汽船水運により消費地の東京まで輸送される家禽類を一時的に保管し、給餌する（目方を増やす）簡易な施設が存在した存在したようである（給餌と言って



も餌を半ば無理矢理押し込んでいたようであるが)。この家禽への給餌も荷運  
びと同様、東葛飾郡南端の住民の副業と考えられ、汽船水運が単に交通手段  
としてのみならず、寄航場近辺の住民にとって副収入源ともなっていた状況  
が窺われる。

これらの聞き書きや新聞記事から、行徳・浦安の住民にとっても、東京方  
面から行徳・浦安への訪問者にとっても、主要な交通手段が汽船水運であつ  
たことが裏付けられる。これは東葛飾郡南端部が総武鉄道線(国鉄総武本線)  
の駅からある程度の距離を隔てていたことに加え、行徳町・南行徳村・浦安  
町の三町村域内において江戸川の橋梁は一九一二(大正元)年に架設された  
今井橋(南行徳村・南葛飾郡瑞穂村〔のち瑞江村、現・江戸川区〕が唯一で  
あり、浦安橋(浦安町・東京市江戸川区)が一九四〇(昭和一五)年に架設  
されるまで、行徳・南行徳・浦安と対岸の東京府との車両の往来が不自由で  
あつたことも一因である。多数の渡船により、江戸川を介した千葉県側と東  
京府側との往来は可能であつたし、既に一九二〇(大正九)年に設立された  
葛飾乗合自動車(市川橋や今井橋を介して江戸川の兩岸を接続させており  
(図21)、一九二一年には現在の京成トランジットバス浦安線の前身にあた  
る浦安・八幡間の乗合自動車路線を開業させている<sup>(60)</sup>。しかし、浦安町の  
住民は今井橋や市川橋まで迂回することなく浦安から直接東京府側にアクセ  
スできる道路橋の架設を要求し、一九三二(昭和七)年、町の有志らにより  
架橋促進運動が展開され<sup>(61)</sup>、一九四〇年に浦安橋が開業、同時に渡船(浦  
安の渡)が廃止された。浦安橋西詰からは東京市営バスが利用可能であり、  
浦安・東京間の移動手段の、汽船水運から乗合自動車(道路交通)へのシフ  
トが加速した。東京通船が行徳航路を廃止したのは一九四四(昭和一九)年  
であり、浦安橋の架設とそれによるバス利用者の増加が航路廃止の決定打と  
なつたのは確実であろう。下川航路は一九三五(昭和一〇)年前後に廃止さ  
れていたため、小荷物の運送や家禽類の給餌などの副収入源も既に断たれて

いた。下川航路・上川航路廃止後、比較的遅い時期まで汽船水運が日常生活  
に密着していた南葛飾郡南端においても、一九三〇年代に至り、急速に日常  
生活が汽船水運から乖離していったようである。

## 七・八 在来交通としての汽船水運

### ―利根川水系汽船水運についての小括―

ここまで、総武鉄道線・成田鉄道線開業後の利根川水系汽船水運について、  
汽船水運事業者の営業報告書や県統計書などをもとに、明治末ないし第一次  
大戦前後までは、主として旅客輸送について鉄道と機能を分担し、鉄道と汽  
船水運が相互に補完し合う輸送の実態を分析し、また、その後昭和初期にか  
けて汽船水運の衰退が顕著化していく過程を、新聞記事や聞き書きなども  
とに明らかにした。第五章において、利根川水系における汽船水運事業者の  
出現と競合、零細事業者の淘汰を経て内国通運と銚子汽船による寡占状態の  
確立に至る過程を追い、次に第六章において、内国通運と銚子汽船について、  
設立の経緯や事業内容、株主のプロフィールなどを比較し、両社の性格の差  
異を明確にし、併せて株主について総武鉄道とも比較した。以上を受けて本  
章では、汽船輸送の実態について、航路の概要、貨客収入の比率、貨客輸送  
量、ダイヤや運賃などを調査し、同時期の鉄道との比較を試みた。その結果  
として、粗方、以下のようなことが指摘できよう。

第一に、内国通運と銚子汽船の比較について。利根川水系において汽船水  
運事業を寡占したことと知られる両社は提携(同盟)関係にあり、貨客営業  
や船舶の運用を一体的に行なっていた一方、事業内容や資本の調達を全く異  
にしている。内国通運が全国各地に営業拠点を有する貨物輸送最大手の国策  
会社であつたのに対して、銚子汽船は銚子を拠点とする汽船水運専門の事業  
者であつた。内国通運は定飛脚問屋を中心とする全国の飛脚問屋の組織を近

代化したものであり、故に在来の運送事業からの連続性を指摘できるが、鉄道網の発展に伴い事業の主軸を、鉄道を利用する貨物輸送（利用運送事業）や鉄道貨物の取次（通運事業）へとシフトさせた。即ち内国通運の事業内容は、同社の設立当初においては近代的な運送事業を志向しつつも近世の飛脚の組織を継承していたものの、明治二〇年代に至り、官民の需要に応じる形でより近代的な運送事業へと脱皮を図った。そのことは同社の社史にも「當會社も、時勢の進歩に鑑み、時代の要求に應じ、其の營業方法を變更し、鐵道交通の補助機關として、鐵道運送取扱を主業とし、在來の陸路運送を副業となすに至り、其後益々鐵道の各地に普及するに及び、殆ど陸路運送を廢し、鐵道運送取扱を專業となすに至れり」<sup>(62)</sup>のように明記されている。同社の出資者は北は北海道から南は沖縄・台湾まで広範に分布し、大株主は実業家や政治家ら東京在住の大規模資産家を中心である一方、飛脚問屋や河岸問屋を前身とする全国各地の運送・交通関係者も多数出資していることから、近世以来の交通網・運送拠点を基盤に貨物輸送の近代化が推進されたことが窺われる。対して銚子汽船は、東京を拠点とする新規事業者による利根川水系汽船水運事業への参入が相次ぐ中、それらの事業者に対抗すべく地元有力者が中心となって設立された。同業他社を淘汰していった同社であったが、事業規模が圧倒的であった内国通運を排除することは不可能だった。銚子汽船は、醤油醸造業者をはじめ肥料商や河岸問屋など、家業が判明する株主の大部分が地元で在来産業に従事し（政商、官僚、東京在住の大企業家は同社の株主に含まれない）、伝統的な輸送路である利根川水系に汽船を導入しようとした。銚子汽船と同様北総・東京間の交通企業である総武鉄道も、出願当初、地元北総地方の名望家が主体となり創業を企図したものの結局断念し、鉄道事業の創業にあたっては東京の実業家や帝国議會議員らの出資を獲得する必要があった。北総地方内部で完結し東京に直結しない成田鉄道でさえ、財閥による出資・経営参加を必要としたのである。東京の大規模資産家に依

存せず、地元の在来産業のみが主体となって創業した銚子汽船の汽船水運事業により、東京・利根川下流域間の移動は、従来の和船や馬背と比して大幅なスピードアップを実現し、予めダイヤや運賃を制定して運航した点では近代的な交通機関ではあったものの、やはり利根川という在来の輸送路に汽船という道具を移入したに過ぎなかった。鉄道の発達と並行して近代産業への脱皮を図った内国通運は、第一次大戦後、「汽船による河川水運という事業内容」と「北総・東京間の貨客輸送の需要」との間の乖離が顕著化すると、まだ一定の輸送量を維持していた利根川水系汽船水運からあっさり撤退し（一九一九年）、船舶「通運丸」を含む事業の一切を東京通船に譲渡してしまつたが、一方、汽船水運專業で政財界の有力者による後ろ盾もない銚子汽船は、利根川での汽船水運事業を最後まで継続させざるを得なかつた。内国通運から利根川水系汽船水運事業を譲受した東京通運（一九二九年頃、東京通船から改称）は、比較的高密度輸送であった行徳航路を東京汽船として分離したが、残された西浦・北浦航路と下川航路だけでは事業の継続が困難になつていたのであろうか、結局銚子汽船と合併して銚子合同汽船となつた<sup>(63)</sup>。既に衰退していた下川航路に対し、西浦・北浦の航路は地元の日常的な交通手段や観光アクセス手段として利用されていたが、大正末から昭和初期にかけて同業他社との競合が激化した。特に水郷遊覧汽船は、小型で高速のモーター船（モーターボート）を導入し、乗合自動車会社を傘下に収めて観光需要を掘り起こした<sup>(64)</sup>。銚子汽船と、内国通運から汽船水運だけを引継いだ東京通船（その後両社が合併した銚子合同汽船）は、最後まで在来交通の発原型である外輪蒸気船による汽船水運を細々と継続させたが、最終的にいつ事業を廃止したのか（事業が破綻したのか）、正確な時期すら不明である。

第二に、利根川水系汽船水運と総武鉄道・成田鉄道との関係について。史料の制約のため、鉄道開業前後の汽船輸送量（人キロ・トンキロ）を比較できないが、明治三〇年代の千葉県内各寄航場の利用者数を確認する限り、鉄

道開業が汽船水運に及ぼした影響は顕著である。旅客輸送については、特に成田鉄道我孫子線沿線の寄航場において極めて低水準であり、布佐・六軒・安食各寄航場や、明治前期には下利根川水運の拠点でもあった木下寄航場ですら、利用者数は一日平均数人ないし十数人程度という状況であった。しかし、佐原・銚子間の旅客輸送は比較的好調で、特に佐原や銚子は汽船利用者数（寄航場からの乗船客数）が鉄道利用者数（駅からの乗車客数）の四割程度にまで達していた。しかも下川航路全体の利用者数は鉄道開業後も明治末期まで漸増した。旅客のみならず貨物輸送量も（和船や鉄道より小規模ではあったが）増加している。ここでいう貨物の「輸送量」の数値には輸送距離が反映されていないため、実際には輸送の規模はそれほど拡大していないか、或いは減少していたかもしれないが、少なくとも鉄道が未開業であった利根川下流域において、一九〇〇年代初頭までは重要な交通手段であった。総武鉄道・成田鉄道と利根川水系汽船水運は、北総・東京間の旅客輸送において競合関係にあったが、同時に相互補充の関係にもあり、都市間の長距離旅客輸送のシェアは汽船から鉄道に完全にシフトしたものの、鉄道旅客の増加に伴いその端末交通として汽船水運の利用者も増加していったと推測できる。それは明治末、汽船水運と国鉄・成田鉄道とが旅客連帯輸送を開始したことからも明らかであろう。水郷観光はその典型であった。その一方で、汽船水運にとって重要な輸送品目であった鮮魚の輸送量は、鉄道開業直後から減少に転じた。銚子や飯岡の漁港で水揚げされた鮮魚は幕末維新期まで和船や馬背などにより江戸・東京に輸送されていたが、利根川に汽船が登場すると、木下を境に銚子側が汽船水運、東京側が街道輸送となり、利根運河の開通により汽船水運による直航、更に鉄道開業により鉄道輸送へと、交通機関の急速な発展に伴い輸送手段を矢継ぎ早に変更した。汽船による貨物輸送は軽量貨物中心で、鮮魚、酒類、家禽類などが主要品目であったが、それらのうち鮮魚輸送のシェアを失ってしまった。輸送の速達化は鮮魚価格の相場にも影

響した。鉄道開業により、旅客や荷主は、最適な輸送手段の選択・組合せが可能となり、結果、鉄道と汽船水運との機能分化が進行した。

第三に、利根川水系汽船水運の衰退の要因について。利根川水系汽船水運の衰退の顕著化は大正期、第一次大戦後と考えられる。鉄道開業が汽船水運の衰退の一因となったことを疑う余地はないが、前述のように鉄道と汽船水運との関係は、競合であると同時に、双方の特性を活かした機能分化でもあったため、鉄道開業だけが即座に汽船水運を衰退させたわけではない。しかし、大正に入り乗合自動車が発達すると、定時性・速達性・運航頻度などの劣位が際立ってしまった。利根運河での継替は総武鉄道線開業直前に廃止されたものの、増水・渇水による休航・遅延の多発は河川水運では不可避であった。加えて明治末に竣工した利根川第一期改修工事は、鉄道が未開業であった小見川や笹川など佐原・銚子間の集落を利根川本流から堤防により隔離してしまい、寄航場に汽船が直接着岸できなくなったため、利用者らは不便な艀船での乗下船を強いられるようになってしまった。この地域には乗合馬車が営業していたが、一九一〇年代に乗合馬車を発展的解消する形で乗合自動車路線が開業すると<sup>65</sup>、河川改修事業により乗下船が不便になった汽船水運との利便性の差は歴然となった。佐原・小見川間の乗合自動車路線はほとんど銚子まで延伸されると、下川航路の利用者は更に減少し、昭和初期においては千葉県内各寄航場からの乗船客の合計が年間延べ数千人程度にまで低迷した。下川航路が国鉄成田線佐原・銚子（松岸）間開通に伴い廃止されたのは確実であろうが、利根川下流域における治水事業による汽船水運の利便性悪化と、その直後の乗合自動車路線の急発達が、下川航路廃止の決定打と考えてよいだろう。実際、西浦・北浦方面の航路は観光需要を取り込み存続している。

第四に、東京・行徳・浦安間（行徳航路）の高利用率について。下川航路・上川航路と比して行徳航路の利用者数が圧倒的な規模であったことは既に確

認した通りである。この短距離で高頻度運航の航路は、近世の行徳船（長渡船）を起源とし、和船時代より東葛飾郡南端部（行徳町・南行徳村・浦安町）の住民や江戸・東京からの行楽客・参詣客に利用されてきた。行徳航路の圧倒的な利用者数は、東葛飾郡南端部が鉄道の駅勢圏外であったことのみならず、この航路が近世以来の交通路として定着しており、往来が活発であったことの裏付けと言える。そしてこの航路の最大の特徴は、通勤・通学の手段として利用されていたことであろう。通勤・通学輸送という、まさに近代産業に関連する需要を取り込んだ行徳航路は、下川航路・上川航路廃止後も一九四四（昭和一九）年まで存続し、その機能はバスに引継がれた。

本章において論じた利根川水系汽船水運の特徴を四点にまとめると、以上のようになる。これまで汽船事業者の営業報告書や県統計書、新聞記事、聞き書きなどの史料から読み取れるのは、明治初期に先端の交通機関として導入された汽船水運が、近代交通を志向しながらも実態としては在来交通の発原型であったということである。それ故、明治中期までは汽船水運が旅客の往来を活発化させたが、庶民生活に近代的な技術や制度が浸透するに従い、貨客輸送の需要と汽船水運による輸送サービスが乖離し、鉄道が開通した地域では鉄道に、それ以外の地域においてはやや遅れて自動車にシフトしていく。そして、近代産業に関連する輸送（通勤・通学・観光）を取り込んだ行徳航路と霞ヶ浦の航路だけが一九四〇年代まで存続していくのである。

- (1) 浦安市教育委員会編『浦安市文化財調査報告第9集・水に囲まれたまち』（一九九六）、一七頁には、「明治40年（1907）（明治43年という説もある）蒸気河岸（現在の猫実5丁目、吉野屋付近）に新たに浦安発着所を設け、便宜を図っている」とある。

- (2) 西浦航路同様、北浦航路（銚田方面）についても、内国通運を含む三者

による「同盟航路」であったことが前掲『利根川汽船航路案内』二四・二五頁などにより確認できる。

- (3) 前掲『川の上の近代』78-79頁。
- (4) 前掲『利根川汽船航路案内』巻末の「汽船取扱人々名表」には、両国寄航場の取扱人は「同（内国通運株式会社深川支店―引用者）両国荷扱所」、蛸殻町寄航場は「同蛸殻町荷扱所」、高橋寄航場は「同高橋荷扱所」、銚子寄航場は「銚子汽船株式会社営業部」とある。
- (5) 前掲『川の上の近代』七二頁。また、佐賀順一『通運丸と黒田船長』（筑波書林、一九八〇）、五五頁。
- (6) 前掲『通運丸と黒田船長』、五五頁。
- (7) 渡辺貢二『利根川高瀬船』（審書房、一九九〇）、二二六頁、並びに関宿城博物館編『高瀬船物語』（二〇〇五）、一八・一九頁。なお、東京湾内など関東の海運で使用された五大力船は、河川での航行も考慮されていたが、それでも二〇〇石（四八〇俵）程度積載すると喫水は二メートル以上となった。
- (8) 前掲『通運丸と黒田船長』、六六頁。
- (9) 「利根運河史」『流山市史』近代資料編・新川村関係文書（一九八四）所収）によると、利根川下流域並びに西浦・北浦の寄航場からの主要発送品目として鶏卵が挙げられていることから、家禽類には鶏卵が含まれる可能性がある。
- (10) 東京の路面電車は、当初、東京電車鉄道・東京市街鉄道・東京電気鉄道道の三社により明治三〇年代後半に開業し、徐々に路線網を拡大させたが、一九〇六（明治三九）年に合併して東京鉄道となり、一九一一年に東京市に買収され東京市電となった。現在の東京都交通局の前身である。
- (11) たばこと塩の博物館編『隅田川をめぐる文化と産業』（二〇一六）、四六頁。

- (12) 市立市川歴史博物館編『浮世絵の世界と市川―利根川東岸式覽を中心―』(二〇一七)、九頁。
- (13) 江東区教育委員会生涯学習部生涯学習課編『江東区中川船番所資料館常設展示図録』(二〇〇三)、四〇頁。
- (14) 『南葛飾郡誌』(一九二二)、四七二・四七四頁。
- (15) 白土貞夫『ちばの鉄道一世紀』(審書房、一九九六)、七四頁。
- (16) 山本光正『東海道の創造力』(臨川書店、二〇〇八)、一五七・一五八頁。
- (17) 『読売新聞』一八九三年三月二五日付。
- (18) 『鉄道時報』一九〇一年四月六日付。
- (19) 『銚子汽船株式会社第三十四回營業報告』(一九一〇〔明治四三〕年上半期)。
- (20) 同右。
- (21) 国立歴史民族博物館編『江戸の旅から鉄道旅行へ』(二〇〇八)、二八頁。
- (22) 『読売新聞』一九〇八年七月八日付。
- (23) 利根川水系汽船水運の貨物品目は、内国通運については『千葉県統計書』からも得られるが、一九〇二(明治三五)年から〇八年までの七年間に限定されるため、鉄道開業前後を比較できない。
- (24) 渡辺一策『国鉄冷蔵車の歴史(上)』(ネコ・パブリッシング、二〇〇一)、八・九頁。
- (25) 山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新 歴史的考察』(東京大学出版会、一九八六)、七四頁。
- (26) 鉄道と内陸水運との大規模な連携については、東海道鉄道全通前、大津・長浜間を汽船連絡としていた事例が知られるが、これは鉄道連絡航路であり事情が異なる。
- (27) 東京近郊における定番の観光地となった水郷は、各種観光ガイドブックに掲載され、また土産物として販売された絵葉書は現在まで多数残されている。
- (28) 「乗合自動車」はバスとほぼ同義であるが、当時国内では乗合自動車という呼称が一般的であったのに加え、「バス」は元來乗合馬車を意味する語であったのが後に乗合自動車にも使用されるようになったのであり、乗合馬車が残存している時期においてバスという語を使用するのは紛らわしいので、本稿では一九二二(大正一一)年の関東大震災以前は「乗合自動車」を、震災後は市電代替の東京市営バスが「円太郎バス」と呼ばれたことなどから「バス」を使用する(固有名詞を除く)。「バス」と「乗合自動車」の関係については、佐藤信之『房総の乗合自動車』(審書房出版、一九八八)、一〇頁をも参照されたい。
- (29) 村越博茂「明治期・関東地方における蒸気船交通史の概観」前掲『川の上の近代』、一一九頁。
- (30) 『読売新聞』一八九三(明治二六)年三月二五日付(内国通運・銚子汽船・吉岡廻漕店広告)。
- (31) 当時の新聞記事や広告などでは、この利根運河における船舶の乗換を「継替」と称している。
- (32) 前掲村越「明治期・関東地方における蒸気船交通史の概観」『川の上の近代』、一一〇頁。
- (33) 『東京朝日新聞』一八九五(明治二八)年一月三〇日付。
- (34) 『東京朝日新聞』一八九〇(明治二三)年八月三〇日付。
- (35) 『東京朝日新聞』一八九〇(明治二三)年八月三十一日付。
- (36) 利根川百年史編集委員会・国土開発技術研究センター編『利根川百年史』(一九八七)、六〇三・六〇四頁。
- (37) 『東海新報』一八九三(明治二六)年一〇月三十一日付、「香取郡小見川

町と佐原町との間は三里許の道路なるが行路平坦にして且つ此邊の車夫は人氣よろしく従つて乗客も多かりしが近頃行路の中央に人力車休憩所を新築し(略)休まぬ筈の車夫も爰に立寄り往々乗客にひまとらすより乗客は幾分か減ずるならんといふ。

- (38) 『佐原市史』(一九六六)、二二頁、並びに、佐原市教育委員会・佐小PTA婦人学級編『古老に聞く郷土百話』(一九七八)、一〇〇頁。
- (39) 『鉄道時報』一九〇三(明治三六)年一月三十一日付。
- (40) 『議会回付建議書類原議(自大正十年至昭和二年)』四(国立公文書館請求番号請願00046100)。
- (41) 佐々木烈『都道府県別乗合自動車の誕生』(三樹書房、二〇一三)、五二・五四頁、並びに佐藤信之『房総の乗合自動車』(審書房、一九八八)。
- (42) 前掲佐藤『房総の乗合自動車』、四二・四三頁。
- (43) 同右、四五頁。
- (44) 前掲佐原市教育委員会・佐小PTA婦人学級編『古老に聞く郷土百話』、一〇〇頁。
- (45) 例えば、前掲『川の上の近代』、二八頁。
- (46) 『読売新聞』一八九四(明治二七)年五月三十一日付。
- (47) 『東京朝日新聞』一九〇四(明治三七)年四月八日付。
- (48) 『東京朝日新聞』一九〇四(明治三七)年六月三日付。
- (49) 前掲浦安市教育委員会編『水に囲まれたまち―浦安市交通史調査報告書―』、二二頁。
- (50) 行徳昔語りの会編『行徳昔語り』三十八(一九八九)、九頁。
- (51) 現在では「仲仕」は差別用語として扱われることもあり、マスコミでは「港湾労働者」などの語を使用するのが一般的になっている。
- (52) 『南葛飾郡誌』(一九二三)、四七二頁、並びに、江東区教育委員会生涯学習部生涯学習課編『江東区中川船番所資料館常設展示図録』(二〇〇三)、三六・三七頁。
- (53) 『東京朝日新聞』一九三一年五月三日付。
- (54) 前掲浦安市教育委員会編『水に囲まれたまち―浦安市交通史調査報告書―』、二〇・二二頁にも、汽船水運が浦安の行商人に利用されていた、とある。
- (55) 『浦安町誌』上(一九六九)、一五八頁、並びに、浦安町誌編纂委員会編『浦安の歩み』(一九七五)、一七五・一七六頁など、葛飾汽船の廃止時期については記述はあるものの明確ではない。
- (56) 三谷紀美編『浦安・海に抱かれた町』(筑摩書房、一九九五)、六四・六五頁。
- (57) 行徳昔語りの会編『行徳昔語り』十七(一九八三)、一三頁。
- (58) 同右、一五頁。
- (59) 前掲前掲川蒸気合同展実行委員会編『川の上の近代』、七二頁。
- (60) 前掲浦安市教育委員会編『水に囲まれたまち―浦安市交通史調査報告書―』、二九頁。
- (61) 同右、二四・二五頁。なお同書には、「この浦安から葛西へ渡る橋は、日本陸軍の軍用道路として利用が見込まれており、比較的早くに実現したことにも留意すべきである」ともある。
- (62) 前掲『内国通運株式会社発達史』、八四頁。
- (63) 前掲川蒸気合同展実行委員会編『川の上の近代』、三四頁、他。
- (64) 水郷における汽船水運については、前掲白戸・羽成『水郷汽船史』に詳しい。
- (65) 千葉県域において乗合馬車が乗合自動車に発展していく過程については、佐藤信之『房総の乗合自動車』(審書房出版、一九八八)を参照されたい。

## 一 北総地域の交通機関をめぐる近代と在来

序章に述べた通り、本論では以下の二点に留意してきた。第一に、複数の交通機関間の関係や長期的な輸送量・輸送力の変化に着目し、「貨客輸送のシェアが河川水運から鉄道にシフトし、河川水運が衰退した」という単純な構図にとらわれず、鉄道と河川水運という異なる輸送モードを横断する立体的な視角を持つこと、第二に、交通における「在来と近代」を意識し、近代的な交通機関である鉄道と近世以来の交通機関である和船による河川水運の共存・競合を強調すると共に、汽船による河川水運を交通産業における「在来と近代」の議論の中で位置づけること、である。

第一の点。本稿では、県統計書や営業報告書などを利用し、鉄道と水運との競合・共存関係の具体像を調査してきた。前半（第一章～第四章）では、成田鉄道の貨物輸送が発起人らの当初の目論見に反して伸び悩み、米穀をはじめとする伝統的な品目は主として近世以来の和船水運によって輸送されていたこと、一方で人造肥料や砂糖をはじめ日清戦後に消費が拡大した品目は鉄道輸送が好調であったこと、和船水運に対する鉄道の影響は段階的に現出したことを明らかにした。後半（第五章～第七章）では、利根川水系汽船水運の利用者数のデータをもとに、鉄道開業が汽船水運に及ぼした影響は明瞭であったこと、一方で鉄道開業後も十数年間は汽船旅客が右肩上がりに増加し、(史的な限界はありつつも)鉄道と汽船水運とが機能を分担し、或いは両者が相互補完的な役割を担っていたことを指摘した。また、鉄道開業が和船・汽船水運に及ぼした影響は決して軽視できないながらも、水運の縮小衰退には多様な要因が複雑に関連しており、単純な「水運から鉄道へのシェアの移動」だけでは説明できないことを強調したい。

第二の点は第一の点にも関連しているが、鉄道開業後もなお河川水運は貨客輸送に重要な位置を占めていた。近世以来の伝統的な輸送手段である和船水運が在来産業に関わる製品・原料を、鉄道が近代産業や植民地に関わる製品・原料を主として輸送したことを指摘したが、近世以来の運送間屋や河岸問屋などの運送事業者、ないし(東京の大資産家に依存せず)地元有力者の担うところであった汽船水運もまた、蒸気機関による高速運航を実現させながらも在来産業の要素を内包していた。もともと、全国規模の国策会社である内国通運の利根川水運事業を、銚子汽船と同様に在来産業に位置付けてしまうのは矛盾してしまうかもしれないが、創立当初は「全国数千の分社及取次所と連絡し、陸路運送を専らにし」、鉄道敷設法公布後は「鉄道交通の補助機関として、鉄道運送取扱を主業とし」(『内国通運株式会社発達史』八四頁)であった内国通運にとって、汽船による河川水運は副業であり、本業である陸運事業や鉄道貨物の取次(いわゆる「通運」ないし「利用運送事業」とは区別して考えるべきではないか。しかし、同社が飛脚問屋から和船水運を経て汽船水運に進出したという過程は重要である。その和船水運や汽船水運が、第一次大戦後の製造業や商業や消費生活の近代化に対応しきれず衰退し(陸運事業や鉄道貨物の取次を本業とする内国通運は、大正期に利根川水系の汽船水運事業からあっさり撤退し、事業を船舶とともに東京通船に譲渡してしまった)、輸送手段が鉄道に(関東大震災後は自動車にも)シフトしていく過程は、これまでの多くの先行研究で扱われてきた在来繊維産業の発展から衰退への過程とも類似している。但し、顕著に衰退したのは中長距離の幹線輸送手段としての河川水運であり、短距離の航路は一九三〇年代頃まで、ないし一部の航路は第二次大戦後の高度成長期まで残された。東京・行徳間の行徳航路は一九四四(昭和一九)年まで存続し、汽船が東葛飾郡南端部(行徳・南行徳・浦安)の住民の東京への通勤通学手段として機能していたことが、当時の新聞記事や地元高齢者からの聞き書きからも確認できる。当時、小名

木川兩岸の工場群・倉庫群は、千葉側からの通勤者も多数であった。近代産業の輸送需要を取り込んだ汽船航路は一九四〇年代まで存続できた。

関東大震災後に普及が加速した自動車交通は、鉄道輸送を補完することにより、同等の機能により辛うじて命脈を保っていた利根川水系水運に打撃を与えたものの、一九三〇・四〇年代の時点ではまだ不安定な輸送手段であった。自動車の台数自体も不十分であったが、道路も一部の幹線道以外、大部分は未舗装であり、更に第二次大戦中の燃料不足が自動車の輸送力不足を深刻化させた。利根運河閉止三年後の一九四四（昭和一九）年、自動車貨物輸送逼迫の解決策として、利根運河の航路再開による利根川水系水運の復活が現実味を帯びてきた。『読売新聞』一九四四年六月一二日付はこのように報じる。

（史料16）

関東地区の輸送の隘路を開通するため大利根と江戸川を結ぶ二里八町の利根運河復活は帝都の防禦態勢とにらみ合せ内務省の直轄事業としてすでに本格的な擴張工事が着手され、各省連絡協議會港灣部會からの實地調査も行はれるなどいよいよ本軌道にのつてきたが、内務當局では同運河は距離は短くとも相當の大工事であるから開通までに二年位はかゝらうといつてゐる、この運河開通の暁には現在輻輳を極めてゐる陸上運輸の緩和に貢献すること極めて大であるばかりでなく、千葉の佐原町から太平洋に出て外房を海上廻りで帝都へ入つてくると三百キロ、利根を遡つて境町付近から江戸川に入つて帝都へくると百五十キロであるものが、茨城縣取手町の上流船戸から千葉縣野田町の少し下流へ通するこの利根運河によれば七十キロに短縮されるので茨城、千葉、埼玉、群馬等近縣から送り出される野菜、薪、木材、米、麥等また東京方面からの肥料、雜貨類が短時日にどしどし交流できる上、農家が眞心こめて送つた甘藷

が途中で腐つて東京では食べられなかつたといふやうな困つた問題も自然解消する譯で、利根運河復活促進の聲は東京都民はもちろん關係各縣からも澎湃として起つてゐる、運河が復活したら具體的にどうなるか地元民の聲は都民への朗報でもある

更にこの記事では、船舶（おそらく木造和船）一艘の積載量はトラック七・八台分に該当し<sup>(1)</sup>、汽船で五・六層曳船すれば、一度にトラック四〇・五〇台分の貨物が輸送できる、としている。第二次大戦前から既にガソリン不足は深刻化しており、例えば警視庁では、東京の円タクへのガソリン配給減量やバスのラッシュ時以外の大減便を決定、一般車に対しても下り勾配はエンジン停止し惰性走行するよう勧告するほどの状況であつた<sup>(2)</sup>。河川水運衰退の決定的な要因となつた自動車が、本格的な普及から僅々十数年にして深刻な燃料不足に陥つた時、近世以来利根川流域に定着していた水運の見直しが検討されたのも必然だったのかもしれない。

日本の近現代交通史に関する文献において、少なくとも自動車普及の契機となつた関東大震災発生までは、鉄道以外の交通機関があまり重視されてこなかつたのは、日本における近代交通導入の経緯に起因する。西欧では産業革命期を通して道路輸送（馬車輸送）や河川水運が発達し、やがて軌道を導入することにより輸送を効率化し、一九世紀に至りその動力として蒸気機関が採用されて現在の鉄道の原型となる。現在、新幹線を含め世界的に普及している軌間である一四三ミリの標準軌が、かつての英国の馬車軌道を起源としていることから、蒸気鉄道登場の前提として交通機関の段階的な発達があることが理解できるだろう。そして明治維新の時期には、既に全世界の鉄道の総延長は約二〇万キロに達し、欧州・北米のほか植民地においても路線網が発達しつつあり、同時に道路輸送の時代はほぼ終焉していたため、日本には結果的に近世の宿駅制度の廃止とほぼ同時に歴史的段階の異なる馬

車・馬車鉄道・蒸気鉄道が導入された<sup>(3)</sup>。当然、陸上交通において長距離輸送や重量貨物輸送は道路交通より高効率な鉄道が主として担うところとなる。しかし、日本において幹線鉄道網の骨格が概ね完成するのは明治二〇年代であり、新橋・横浜間鉄道開業から二〇年ほど要したし、明治二〇年代に主要幹線鉄道路線が完成したところで、現在のように自動車が発達するまで輸送手段として機能していたわけでもない。利根川流域の場合、既に近世以来の河川水運網が発達しており、それを発展させる形で汽船が導入され、木造船と共存していた。そこへ新たに鉄道が導入された時、鉄道とほぼ同時に普及した人造肥料や大豆粕、砂糖などは鉄道輸送が高シェアを占めたものの、米穀などは近世以来継続してきた輸送手段を早急に転換させる必要性に迫られなかった。自動車に至っては、震災後にその機動性が評価されて普及し、フォードやGMなどノックダウン生産車<sup>(4)</sup>と共に国産車も普及しつつありながら、自動車以前の道路輸送が未発達であったこともあり、その時点までに自動車を普及拡大させる前提条件―道路の舗装、橋梁の強化、自動車交通を前提とする交通規則の整備など全く不十分であり、少なくとも一九三五年頃までは「道路は、燃料は、税金は、取締令は、如何なる角度より見ても、自動車を使はずべき条件は何一つ備はつてゐない」<sup>(5)</sup>のような状況であった。故に、自動車交通の戦争の影響に対する脆弱さが露呈すると、さきに挙げた新聞記事のように、前提条件が整備されていた河川水運が再注目されたのは無理もない(もともと、利根運河の航路としての復活は立ち消えになったようである)が。

明治初期の日本には、近代以前の交通から鉄道までの発達の段階を経ずに、現在に近い形のほぼ完成された鉄道が直接もたらされた。これは後発性の利益であったが、鉄道だけでは賄えない輸送需要を担い、鉄道と共に交通網を展開させたのは、別の近代交通手段ではなく、既に定着していた在来の交通手段であった。鉄道開業が近代日本に強い影響を与えたのは確かであるが、

その時点で既に存在し定着していた交通手段の機能は軽視できない。

## 二 産業・生活様式の変容と交通の近代化

序章の冒頭において、産業や生活様式の段階的・不均質的な近代化について触れた。本論において指摘した通り、東京・北総地域間の鉄道や水運の輸送量・輸送品目について分析すると、その段階的・不均質的な変化をある程度具体化・数値化することが可能である。ここでは、変化のタイミングとして日清・日露戦争(殊に日清戦後経営)と第一次大戦後(一九一〇年代後半・一九二〇年代)を挙げておきたい。

日清戦争後には、北総地域における幹線鉄道網が概ね完成した。日清戦後経営により軍備拡張、造船や製鉄など重工業の発展、鉄道や電信電話の拡張、大学増設などが推進され、また工場労働者の増加により労働運動が萌芽しても、必ずしも小作農・自作農の生活水準が顕著に改善したわけではない。しかし、日清戦後に消費量が急拡大した人造肥料・清国産大豆粕・台湾産砂糖などの鉄道による輸送量が好調であったことなど、鉄道輸送実績からは一定程度の農業技術の向上や食糧事情の改善が窺われる。この時期の北総地域・東京間の交通事情は、中長距離旅客輸送が汽船水運から鉄道へとシフトし、一方で汽船水運も引続き鉄道末端輸送や鉄道未開業地域での旅客輸送を担い(しかも乗合馬車や人力車も併存し)、速達性をそれほど要求しない重量貨物輸送は近世以来の木造船に依存するなど、旧態依然とした輸送手段の役割を前提としたものであった。明治後期における生活様式の近代化は都市部の富裕層や知識人において先行し、中流家庭においても洋食は一ヶ月二回程度<sup>(6)</sup>、都市部においても(ガスが徐々に普及し始めていたものの)燃料はほとんど薪炭に依存していた(加えて、薪炭に代わるガス配管不要の廉価な燃料としてコークスも普及しつつあった)。産業・生活様式が、近代化を志向しつ

つも未だ旧態依然としていた明治中後期は、交通機関もまた近代と在来の併存が不可欠であった（本論で取り上げた事例では、人造肥料や大豆粕が主として鉄道により輸送される一方、魚肥や下肥が専ら木造和船により輸送されていたことに、その典型を見ることができよう）。

これが、その後約二〇年を経た第一次大戦後となると、明確に状況を異にする。特に大都市やその隣接地域においては、生活様式の近代化が庶民の日常にまで波及している。本論で扱った事例に関連させつつ、いくつかの具体例を挙げてみたい。

第一に、食生活について。砂糖を例に取るなら、確かに日清戦後、台湾の植民地化と現地での砂糖製造が日本の砂糖流通・消費量を増大させたが、それは砂糖が高級品であった近世ないし明治初期との比較である。寧ろ、砂糖消費量が急増したのは一九一〇年代後半から一九二〇年頃にかけての時期である。表29に、東京市内における砂糖の販売量の推移を示した。但し、本表では砂糖の単位が「個」となっており、参考までに「トン」に換算したものの不正確である。また、この「販売量」は加工用・保存用が含まれるため、料理や菓子などとして実際に直接摂取された量はこの数値より少量になるはずである。しかし、都市部における砂糖の流通・消費量が、一九一〇年代後半から一九二〇年代にかけて顕著に増加している傾向は確認できる（この間、東京市の人口は約二〇〇万で急激な増減は見られない）。この傾向は、東京市内に限らず全国規模でも同様である（<sup>7</sup>）。また、バナナやネーブルオレンジなどの輸入果実もこの時期普及した。

（史料17）<sup>8</sup>

この間栃木県の或村に、生れてからずつと住んで居る九十歳の老女の、好物は魚とバナナだといふ話を聴いて、私は又一つの世相の変に驚いたのである。バナナは日本人が其実物を見始めてから、まだ漸く三十年に

表29 東京市内における砂糖販売量

年次	明治	販売量 (個)	約換算 (トン)
1902年	(明治35)	331,000	(約 19,860)
1905年	(明治38)	247,000	(約 14,820)
1910年	(明治43)	406,000	(約 24,360)
1915年	(大正4)	439,000	(約 26,340)
1920年	(大正9)	902,000	(約 54,120)

※単位「個」は以下の通り砂糖の種類・産地により重量・容積が異なり、その割合が不詳であるため、本表では「1個=100斤=60kg」とした  
 和白糖・和赤糖など…1樽=100斤  
 和黒糖…1樽=20貫(125斤)  
 氷砂糖…1函=6貫(37.5斤)  
 洋白糖・洋黒糖・台湾中白糖など…1俵=100斤

(東洋経済新報社編『明治大正国勢総覧』)

しかならない。今でこそ年に千数百万円を台湾一島からでも積出し、他にも送つて来ようとする土地が方々に出来たが、以前は只熱い国の住民の、かはった食料としてのみ知られて居たのである。それを都会の夜店などに糶売するのを珍らしいと見て居るうちに、もう村々の人が、好き嫌ひの問題にするまでになつて居た。我々の消費生活は、特にこの方面に於て目ざましい躍進をして居るのである。面白いことには遠い欧羅巴の諸国に於ても、殆ど同じ頃からこの果実の輸入が始まり又盛になつて居る。何か偶然の一致する原因が背後にはあるので、単なる流行の場合よりも、問題の意味は更に深さうである。

柳田國男は、日本人が目にするようになってまだ「三十年」程度しか経っていないバナナが、既に「九十歳の老女」の好物になつて驚いた。彼が実感したのはバナナの普及だけではない。「例へば、柑橘は二千年の歴史をもつ日本の産物ではあるが、これが今日の如く優種を競ふやうになつたのは、僅に近世の温州の輸入から、或は明治の末頃のネーブルの刺戟と名けてもよい。桃でも梨でも同じ名の物が、昔からあつたといふだけが事実で、殆ど見て居る間に其味はひ迄が別ものになつた」<sup>(9)</sup>などと事例を挙げて農業技術の進歩と食糧事情の変容を強調した。

第二に、東京郊外の宅地化、並びに東京における労働の変容について。明治後期から大正期にかけて、東京近郊の農村の都市化が見られる。新渡戸稲造や柳田國男らによる「郷土会」が「郊村」と呼称した、東京日本橋から五・六里程度の郊外では、鉄道・市街電車の開業などにより人口が増加すると共に農地・農業人口が減少、第二次・第三次産業の事業者・従事者が増加しているという<sup>(10)</sup>。また、当時は東京市外（荏原郡品川町・大井町・大森町）であつた品川・大井・大森近辺の様子について、新聞記事にはこのようにある（『読売新聞』一九一四年四月二二日付）。

（史料18）

八ツ山の電車終點から此品川の通りに入つて兩側にずらりと遊廓のあるのや可成大きい商人が軒を並べてゐるのを見た者は、昔の宿場面影がまだ遺つて此品川には月給取向の住宅が尠い事に氣が付くであらう。此邊では六疊、四半、三疊の三間位の古い家でも八圓内外と云ふ比較的高い相場である。而して此北品川では水が悪くて飲料水を買入れねばならぬ不経済があるが之に反して南品川には良水が湧く井戸が多く、且つ家賃もずつと安い。「略」家賃は安いが市内電車まで徒歩で二十五分位かゝる。京濱電車は青物横町（現・青物横丁―引用者）から乗る、五十回の回数券が一圓五錢である。而し南品川も發展の餘地がなくなつて、又南の大井町へ益展びてゆきつゝある。大井町は南品川から續いてゐる高臺であるが八ツ山市内電車まで三十分から三十五分位で歩ける。此邊の家賃は又南品川よりも安く、二、四半、六、三の四間の新家それに廣い庭がついて六圓位で棲める。故に今では非常な勢で家が建つて行き、移住者は日々増してゐる。

このように、東京市外でも都心部への交通アクセスが良好な地域は宅地化し、場所により「發展の余地がなくな」るほど住宅が密集しつつあり、また集合住宅（長屋など）のみならず庭付き一戸建を購入する東京勤めの世帯もあつた。「月給取」を意味する「サラリーマン」（「サラリマン」という語が流布するようになったのも大正期である<sup>(11)</sup>。千葉県北西部も京成線の開通により宅地化が進行するが<sup>(12)</sup>、東葛飾郡南端部においては東京への通勤手段として汽船水運が利用されていたのは本論で触れた通りである。

第三に、燃料としてのガスの普及について。都市ガスは明治後期より東京など大都市で整備されつつあつたが、図22の通り一九一〇年代から一九二

○年代にかけて供給量が急増している。

(史料19)

瓦斯管が地下を這ふ様になつてからは燃料界に一種の革命を起し従来火熱の原料であつた薪、木炭、石灰等は瓦斯事業の發展に伴つて漸次驅逐さるゝに至り瓦斯及びコークスは次第に都下の燃料界を支配するに至つた(『読売新聞』一九二二年二月二日付)

追々寒さが烈しくなるにつれ、薪炭の需要が激増するのは當然でありますが、數年前は東京市内で一ヶ年薪五百萬圓炭七八百萬圓の消費高でありましたが、近年瓦斯が熱用に使用される様になつた爲め、非常に減じて炭などは五百萬圓位に減少して來ました、『同』一九一四年一月三日付)

今六大都市に於ける瓦斯私用の状況を見ると次の如くである

市名	戸數	瓦斯引用戸數	割
東京	六〇九二七〇	一七八八五一	二、八
大阪	三七四八〇〇	五七七七九	一、五
横濱	九二九四〇	二〇二三二	一、三(ヤ)
神戸	一三二四五〇	三一〇二五	二、四
京都	一一二一四五	一九九一八	一、六
名古屋	一一四三六四	二五三一九	二、〇

前期の大都市に於てさへ其の戸數の三割弱乃至一割五分丈がヤツト其引用者であつて殘餘の戸數は何れも不經濟で且つ非文明的な薪炭を使用し而不廉な燃料費を支出して居る(『同』一九二二年一月一九日付)

一九二〇年代の東京市内においてもなおガス供給率は全世帯の三割程度であり、過半の世帯は薪炭ないしその代用となるコークスに燃料を依存してい

図22 東京市内ガス供給量

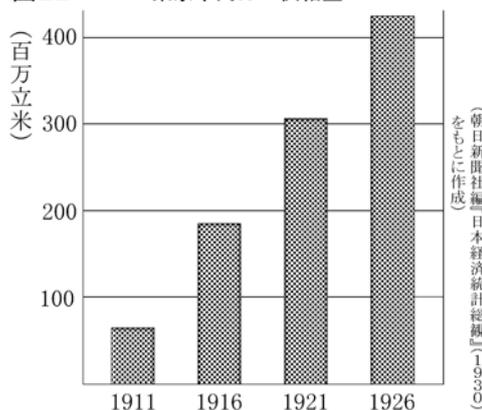
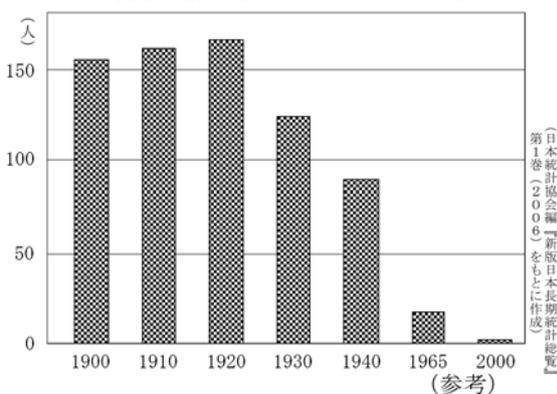


図23 乳児(1歳未満)死亡率(出生1000人につき)



るが、当時の新聞記事は薪炭を「不経済で且つ非文明」と断じ、市内の一般家庭に燃料としてのガスが普及しつつあることを報じる。それは薪炭輸送量の減少（表19）という形で利根川水系の水運にも影響した。

第四に、環境衛生や医療について。これは食糧事情や都市ガスの普及とも関係するし、また医学・薬学の進歩、病院など医療機関の充実、新聞・雑誌などメディアの発達、河川改修など土木技術の発達など実に多様な要因が多層的に関連し合う。一九一六（大正五）年には内務省保健衛生調査会が設置されるなど、結核をはじめとする感染症や寄生虫の対策を本格化させ、千葉県においても特に一九二〇年代以降、感染症・寄生虫・性病・精神病をはじめとする疾病に関する調査研究、口腔衛生や妊産婦・乳幼児の保護などの啓発活動を推進した<sup>13</sup>。当然、交通・運輸の発達も密接に関連し、換言すれば環境衛生が改善されるに従い交通機関も改善が迫られる。直接的には、食料品・医薬品・医療器具の輸送、負傷者・急病者・医師・看護師の輸送、医療・健康に関する情報の伝達には交通機関の発達が必須であるし、更に視野を拡張すれば、道路の舗装、氾濫対策としての河川改修（高水工事）、下肥・堆肥から人造肥料（化学肥料）・大豆粕への転換は、感染症拡大を抑制し、鉄道末端輸送の充実化（乗合自動車路線の開業など）、動力の風力・畜力・人力から蒸気・内燃・電気へのシフトなど、省力化が身体への負担を軽減させる。図23に乳児死亡率の変化を示したが、明治後期から一九二〇年頃までは出生一〇〇〇人当り一五〇人以上、率にして一五%以上の横這いで推移している。それが一九二〇年代から急減した。当然、第二次大戦後の水準には遥かに及ばないものの、一九一〇年代までの、富裕層のみならず中流・下層も含めた生活環境・生活様式の改善が、一九二〇年頃に至り、乳児死亡率の顕著な低下という形で現れている。

以上の四事例に見られるように、第一次大戦前後の時期の産業・生活様式の変容は、交通機関の近代化を一層推進させ、またこの時期顕著に進展した

交通機関の近代化は産業・生活様式の変容を下支えした。鉄道開業、日清戦後経営は利根川水系水運に一定程度影響し、結果として近代交通（鉄道）と在来交通（河川水運）の共存という新たな状況を生み出した。しかし、一九一〇年代の社会の変容に、もはや河川水運が新たな役割を担う余地が残されていないかった。戦時中の疎開荷物輸送など一部の例外を除き、徐々に輸送量が減少する伝統的な貨物や、乗合自動車（バス）にシフトしつつあった鉄道端末の旅客など、残された貨物の輸送を細々と継続させるしかなかった（図19をも参照されたい）。

最後に、北総地域における近代交通の展開を考察する上での今後の課題を三点挙げておく。

第一に、交通を含めた在来産業の変容・近代化について検討する必要がある。明治初期には労働生産性が低水準であった繊維工業や醸造業などの在来の製造業も、明治後期になると、工場の規模拡大、大出力の動力の導入により労働生産性を向上させたり、新たな消費財の需要に即して製造品目・流通ルートを変更させるなど（一例として、和服から洋服へ、陶磁器から瑠璃製品へ、小売商から百貨店販売へ）、伝統的な製造・流通からの脱却を図るようになり、それをなし得なかった事業者・生産地の多くが衰退した<sup>14</sup>。（一九一〇年代、乗合馬車が乗合自動車へと発展を遂げたように）交通・運送事業者や荷主の事業者を含め、単に在来産業の事業者が近代産業に淘汰されただけでなく、在来産業自体がいかにして生産性を向上させ、近代産業への脱皮を図ったか考察すると、「近代産業の発展と在来産業の淘汰」という単純な図式とは異なる議論が可能ではないか。

第二に、電気鉄道計画に関する研究が必要であろう。北総地域の電気鉄道として最初のもは本多貞次郎らによる京成線であるが、鉄道国有化に前後して、京成以前にも電気鉄道計画が出願されている<sup>15</sup>。これら電気鉄軌道をはじめ、鉄道国有法以降の私鉄は成田鉄道や総武鉄道とは性格を異にし、

国有化以前の私鉄の主流が「ナショナルな幹線交通手段」であったのが国有化以降は「ローカルな都市交通手段」に変化している<sup>(16)</sup>。北総地域における都市交通は、これら電気鉄道計画が嚆矢ということになるだろう。

第三に、利根川水系の水運に関し、利根運河閉止後についても追う必要がある。岡島建氏も指摘するように<sup>(17)</sup>、内陸水運はモーターゼーションによってほぼ完全に消滅した。本論では下川航路など長距離汽船航路の実質的な廃止をもって区切ったが、その後も中小規模の和船水運が継続しており、高瀬船など大型船の船主らの中には高瀬船を廃船にして小型船の船主となり、沿岸海運事業者に入社した者もあった<sup>(18)</sup>。汽船航路は消滅してしまいが、明治期から第二次大戦後、高度成長期までの利根川水系水運の連続性も重視すべきだろう。

- (1) 大型の高瀬船に米俵四〇〇俵を積載すると二四トンとなり、確かに「トラック七・八台分」程度となる。
- (2) 『東京朝日新聞』一九三八年六月一日付。
- (3) 山本弘文『維新时期の街道と輸送』（法政大学出版社、一九七二）、二七八頁。
- (4) 当時、日本フォードは横浜市、日本GMは大阪市に工場を設置し、アメリカから部品を輸入して自動車を製造していた。
- (5) 尾崎正久『日本自動車工業論』（自研社、一九四二）、九頁。
- (6) 第三章註（22）をも参照されたい。
- (7) 鬼頭宏「日本における甘味社会の成立」『上智経済論集』53（二〇〇八）。
- (8) 柳田國男「明治大正史 世相篇」『柳田國男全集』5（筑摩書房、一九九八）、三二一・三二二頁。

(9) 同右、三二二頁。

(10) 宮田登「都市と民俗文化」『日本民俗文化大系11普及版・都市と田舎』（小学館、一九八五）、二二二・二二五頁。

(11) 渋谷重光「昭和初期における「サラリーマン」層の位置と意識」『近代庶民生活誌7・生業』（三一書房、一九八七）、四六三頁。

(12) 詳細は、小川信雄「戦前・戦時から戦後における地域社会の「現代化」―千葉県北西部地域、市川・船橋地域の都市化・近郊化の検討―」『千葉史学』第五十三号（二〇〇八）、を参照されたい。

(13) 具体的には、『千葉県の歴史』通史編近現代2（二〇〇六）、第三章を参照されたい。

(14) 中村隆英『明治大正期の経済』（東京大学出版会、一九八五）、第七章、特に一八三・一八五頁。

(15) 例えば、『鉄道時報』一九〇六年七月七日付・同年八月一日付によると「武総電気鉄道」（越中島・成田間）が、同紙一九〇六年九月二九日付によると「京総電気鉄道」（越中島・五井）が出願されている。

(16) 中西健一『日本私有鉄道史研究 増補版』（ミネルヴァ書房）、一頁。

(17) 岡島建「近代日本の内陸水運に関する研究の動向と課題」『国士館大学文学部人文学会紀要』三〇号（一九九七）。

(18) 渡辺貢二『利根川高瀬船』（審書房、一九九〇）。

参考文献一覽

- 青木栄一「房総地方における鉄道網の形成とその問題点―房総地方鉄道史序説―」地方史研究協議会編『房総地方史の研究』（雄山閣、一九七三）
- 青木栄一『鉄道の地理学』（WAVE出版、二〇〇八）
- 安藤義雄『江戸東京のエコロジー―江戸の残像を今日に探る―』（足立区郷土史料刊行会、二〇〇一）
- 池田真由美「明治三〇四年葛飾県鬼越村見張所記録の分析と紹介」『国立歴史民俗博物館研究報告』第155集（二〇一〇）
- 石井謙治監修『日本の船を復元する』（学習研究社、二〇〇二）
- 市立市川歴史博物館編『木下街道展』（一九九九）
- 市立市川歴史博物館編『浮世絵の世界と市川―利根川東岸式覽を中心に―』（二〇一七）
- 市川大祐「幹線鉄道網整備と肥料流通網の形成―茨城県における肥料流通―」老川慶喜・大豆生田稔編『商品流通と東京市場』（日本経済評論社、二〇〇〇）
- 伊原千代隆・青木更吉・利根川・江戸川の水運と糧秣廠 流山市立博物館友の会編『東葛流山研究』12（斎書房、一九九三）
- 今城光英「明治期鉄道統計の推計と分析（2）官設鉄道」大東文化大学経営研究所『Research Papers』36（二〇〇一）
- 今城光英「官私立進」期における端末輸送構造」大東文化大学経営研究所リサーチペーパー（Web版）（[http://www.daito.ac.jp/file/block\\_75117\\_01.pdf](http://www.daito.ac.jp/file/block_75117_01.pdf)）（二〇一七年一月確認）
- いわき市史編さん委員会編『いわき市史』別巻2・常磐炭田史（一九八九）
- 浦安市教育委員会編『浦安市文化財調査報告第9集・水に囲まれたまち』（一九九六）
- 浦安町誌編『浦安町誌』（一九六九）
- 浦安町誌編纂委員会編『浦安の歩み』（一九七五）
- 江原絢子・石川尚子・東四柳祥子『日本食物史』（吉川弘文館、二〇〇九）
- 老川慶喜『日本鉄道史 幕末・明治篇』（中央公論社、二〇一四）
- 老川慶喜『近代日本の鉄道構想』（日本経済評論社、二〇〇八）
- 老川慶喜『日本鉄道史 幕末・明治篇』（中央公論社、二〇一四）
- 老川慶喜『明治期地方鉄道史研究』（日本経済評論社、一九八三）
- 小笠原長和・川村優『千葉県の歴史』（山川出版社、一九七一）
- 岡島建「近代日本の内陸水運に関する研究の動向と課題」『国士館大学文学部人文学会紀要』三〇号（一九九七）
- 岡光夫・山崎隆三・丹羽邦男編著『日本経済史』（ミネルヴァ書房、一九九一）
- 小川裕夫『封印された鉄道史』（彩国社、二〇一三）
- 鎌谷親善「明治期日本における化学工業―人造肥料製造業―（その1）」『化学史研究』56（一九九二）
- 川蒸気合同展実行委員会編『川の上の近代』（二〇〇七）
- 川名登「利根川東遷は無かった―近世河川水運の性格について―」『利根川文化研究』16号（一九九九）
- 川名登『河岸に生きる人びと』（平凡社、一九八二）
- 川名晴雄『利根運河誌』（斎書房、一九七二）
- 鬼頭宏「日本における甘味社会の成立―前近代の砂糖供給―」『上智経済論集』五三（二〇〇八）
- 行徳昔語りの会編『行徳昔語り』十七（一九八三）
- 行徳昔語りの会編『行徳昔語り』三十八（一九八九）
- 黒崎千晴「明治前期水運の諸問題」運輸経済研究センター・近代日本輸送史研究会編『近代日本輸送史』（成山堂書店、一九七九）
- 江東区教育委員会生涯学習部障害学習課編『江東区中川船番所資料館常設展示図録』（二〇〇三）
- 国立歴史民俗博物館編『江戸の旅から鉄道旅行へ』（二〇〇八）
- 小林茂多『幻の鉄道―千葉県鉄道計画史―』（斎書房、一九八三）
- 小林稔「船頭の暮らし」千葉県立大根博物館編『写真集利根川高瀬船』（一九九四）
- 佐賀順一『通運丸と黒田船長』（筑波書林、一九八〇）

- 佐々木烈『都道府県別乗合自動車の誕生』（三樹書房、二〇一三）
- 佐藤信之『房総の乗合自動車』（審書房出版、一九八八）
- 佐原市教育委員会・佐小PTA婦人学級編『古老に聞く郷土百話』（一九七八）
- 佐原市編『佐原市史』（一九六六）
- 昭和女子大学食物学研究室編『近代日本食物史』（一九七二）
- 白井豊「明治10年代における下総台地西部の土地利用と薪炭生産―迅速測図と『偵察録』の分析を通して―」『歴史地理学』211（二〇〇二）
- 白土貞夫『ちばの鉄道―世紀』（審書房、一九九六）
- 白土貞夫「帝釈人車軌道」『鉄道ビクトリアル』210（一九六八）
- 白土貞夫「成田鉄道の建設とその背景」『成田市史研究』2（一九七三）
- 白土貞夫・羽成裕子『水郷汽船史』（筑波書林、一九八四）
- 鈴木久仁直『ちばの酒ものがたり』（青娥書房、一九九七）
- 関宿城博物館編『高瀬船物語』（二〇〇五）
- 武田晴人「産業構造と金融構造」『日本史講座』第8巻（東京大学出版会、二〇〇五）
- 谷本雅之「銚子醤油醸造業の経営動向」林玲子編『醤油醸造業史の研究』（吉川弘文館、一九九〇）
- たばこと塩の博物館編『隅田川をめぐる文化と産業』（二〇一六）
- 千葉県史料研究財団編『千葉県の歴史』通史編・近現代1（二〇〇二）
- 千葉県史料研究財団編『千葉県の歴史』資料編・近現代4（一九九七）
- 〔地方史研究協議会〕常任委員会・第六一回（成田）大会実行委員会「北総地域の水辺と台地―生活空間の歴史的変容―」『地方史研究』346（二〇一〇）
- 鉄道建設業協会編『日本鉄道請負業史・明治編』（一九六七）
- 利根川百年史編集委員会・国土開発技術研究センター編『利根川百年史』（一九八七）
- 中西健一『日本私有鉄道史研究 増補版』（ミネルヴァ書房、一九七九）
- 中村隆英『明治大正期の経済』（東京大学出版会、一九八五）
- 中村尚史『日本鉄道業の形成』（日本経済評論社、一九九八）
- 成田山開基一千年祭事務局編『成田山史』（一九三八）
- 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』4（一九七二）
- 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』6（一九七二）
- 野田正徳・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『日本の鉄道 成立と展開』（日本経済評論社、一九八六）
- 原口隆行『鉄道学のスズメ』（JTB、二〇〇三）
- 廣岡治哉編『近代日本交通史』（法政大学出版局、一九八七）
- 船の百科事典編集委員会編『船の百科事典』（丸善出版、二〇一五）
- 増田廣實・小風秀雅・岡島健「江戸から明治へ、ものはどう運ばれたか」『品川歴史館紀要』16（二〇〇一）
- 増田廣實「陸運元会社による継立機構の整備」『文教大学女子短期大学部研究紀要』30（一九八六）
- 松丸明弘「江戸川舟運の近代化過程への展望」『千葉県立関宿城博物館研究報告』5（二〇〇二）
- 三谷紀美編『浦安・海に抱かれた町』（筑摩書房、一九九五）
- 宮村忠「利根川治水の成立過程とその特徴」『アーバンクボタ』19（一九八二）
- 村上重良『成田不動の歴史』（東通社出版部、一九六八）
- 村越博茂「利根川蒸気船交通史研究ノート（その二）」『利根川文化研究』24（二〇〇三年）
- 矢嶋毅之「未完の鉄道建設計画―北総鉄道について―」千葉歴史学会編『千葉県近代の政治と社会』（岩田書院、一九九七）
- 矢嶋毅之「成田鉄道と成田山信仰」『史学研究集録』20（一九九五）
- 柳田國男『明治大正史 世相篇』（平凡社、一九八五）

山下耕一「流山糧秣廠調査を終わってII」『流山市立博物館調査研究報告書13・流山糧秣廠』（一九九六）  
山本弘文『維新期の街道と輸送』（法政大学出版局、一九七二）  
山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新 歴史の考察』（東京大学出版会、一九八六）  
山本欽太郎『新編川蒸気通運丸物語』（審書房出版、二〇〇五）  
山本光正『東海道の創造力』（臨川書店、二〇〇八）  
山本弘文『維新期の街道と輸送』（法政大学出版局、一九七二）  
柚木学『酒造りの歴史』（雄山閣、一九八七）  
横浜市総務局市史編集室編『横浜市史』第4巻上（一九六五）  
渡辺貢二『利根川高瀬船』（審書房、一九九〇）  
渡辺一策『国鉄冷蔵車の歴史（上）』（ネコ・パブリッシング、二〇〇一）

## 史料一覽

### 【公文書】

『公文類聚』（国立公文書館所蔵）  
『公文類聚』 「北総鉄道会社創立請願書」（第十四編・明治二十三年・第六十四卷・運輸六）  
『太政類典』（国立公文書館所蔵）  
「布告」（西洋形船平民所持ヲ許ス）（第一編第四百卷）  
『議會回付建議書類原議』（国立公文書館所蔵）  
「佐原松岸間鉄道速成ニ關スル建議」（四・自大正十年至昭和二年）  
『鉄道院文書』（鉄道博物館所蔵）  
「下総鉄道会社創立願書」  
「下総鉄道株式会社目論見書更正願」  
「総武鉄道会社創立願書」

### 【営業報告書】

成田鉄道営業報告書（成田山靈光館所蔵）  
『第五回報告』（一八九七年度下半年）  
『第三回營業報告書』（一八九六年度下半年）  
利根運河營業報告書

『第五十九回營業報告書』（一九一七年度上半年）（『流山市史』別卷・利根運河關係資料集（一九八五）所収）  
銚子汽船營業報告書（\*は物流博物館所蔵、その他は印西市保管吉岡家文書）

『第一回第一期第二期實際報告』（一八八一年度）\*  
『第三回實際報告』（一八九四年度下半年）  
『第四回報告』（一八九五年度上半年）  
『第八回實際報告』（一八九七年度上半年）  
『第十回營業報告』（一九〇三年度上半年）

- 『第二十一回營業報告』(一九〇三年度下半年)  
『銚子汽船株式会社第二十九回報告』(一九〇七年度下半年)  
『銚子汽船株式会社第三十四回營業報告』(一九一〇年度上半年)  
内国通運營業報告書 (印西市保管吉岡家文書)  
『第四拾式回營業報告』(一九〇三年度下半年)

【統計資料】

- 『千葉県統計書』各年度版  
『鉄道局年報』各年度版  
『千葉県勸業年報』明治三十三年版  
『東京海事局管内航通運輸ニ関スル報告・第三回』  
東洋經濟新報社編『明治大正國勢總覽』(東洋經濟新報社、一九二七)

【新聞】

- 『東京朝日新聞』  
『読売新聞』  
『鉄道時報』(復刻版は八朔社より一九九七・九八年刊行)  
『千葉新聞』  
『時事新報』  
『東海新報』

【その他】

- 『明治米麦作変遷史』(一九〇五) (千葉県史料研究財団編『千葉県の歴史』資料編・近現代4(一九九七)所収)  
『利根運河史』(『流山市史』近代資料編・新川村関係文書(一九八四)所収)  
『利根川汽船航路案内』(一九一〇)  
『内国通運会社發達史』(一九一八)  
『千葉県海上郡誌』(一九一七)  
『南葛飾郡誌』(一九二二)  
『新撰東京名所図会』第六十四編(一九〇九) (物流博物館所蔵)  
『鉄道院編』本邦鉄道の社会及經濟に及ぼせる影響』下卷(一九一六)  
東京鉄道局編『房総一週』(一九二九)  
房総研究会編『房総半島』(一九二九)  
東京市役所編『東京市郊外に於ける交通機關の發達と人口の増加』(一九二八)  
千葉毎日新聞社編『房総人名辞書』(一九〇九)  
八洲力士『香取土産―総武成田鐵道名所案内』  
全国旅館案内所編『交通と旅館』(一九三六)  
千葉毎日新聞社編『房総人名辞書』(一九〇九)  
尾崎正久『日本自動車工業論』(自研社、一九四一)  
松井天山画『千葉県笹川町鳥瞰図』(『千葉県市街鳥瞰図』(聚海書林、一九八九)所収、原本個人蔵)