

《新刊紹介》

老川慶喜著『産業革命期の地域交通と輸送』

神 立 春 樹

1 本書の問題意識と課題設定

本書は日本の鉄道史研究に優れた業績をあげている著者の近著である。これまでの諸著書のなかの一つ『明治期地方鉄道史研究』（1983年）はサブタイトルを「地方鉄道の展開と市場形成」として、地方鉄道の問題を市場形成との関連で研究するというものであった。そこにすでにあった問題意識をより明確にし、その問題意識から展開したものが本書である。本文に先立ち著者ははしがきにおいて、「日本の近代交通史研究は、鉄道史学会や交通史研究会を中心にして、近年著しい進展がみられる。しかし、そこでは、鉄道、道路、内陸交通、沿岸海運などといった輸送手段別にある種の研究の分業体制が成立していて、これら輸送手段相互の関連については、必ずしも十分に注意が払われてきたとは言いがたい。すなわち、鉄道の開通が一定の地域社会の交通・運輸、さらには商品流通をいかに再編していくかという問題については、あまり意識的には追求されてこなかったようにおもわれる」と述べているが、序論において、改めてまず鉄道・運輸史についての研究史の整理を行ない、問題点を明らかにする。鉄道史研究において、鉄道と河川舟運や道路輸送、ないし沿岸海運などとの関連を問題とした研究はほとんどみられない、研究史の整理にあたってもしょういう視角からなされていない。日本の近代交通史研究は、これまで鉄道、道路、水運というように輸送手段別にある種の分業体制がとられて進められてきたが、そうした方法では地域交

通網の実相を十分には捉えきれないのではないか。このような近代交通史研究のもつ問題を摘出し、最近の産業革命研究、産業革命の展開にともなう地域再編の研究における交通・運輸重視の動向にもふれつつ、鉄道の開通にともなう交通・運輸網の再編過程を具体的な地域に即して明らかにするということを課題として設定しているのである。

本書は以上のごとき序論とつぎの諸章からなる。

第1章 鉄道の開通と河川舟運・道路輸送

第2章 地方産業の発展と輸送(1)

第3章 地方産業の発展と輸送(2)

第4章 地方鉄道の経営

2 本書における内容展開

第1章は鉄道の開通によって、従来の河川舟運や道路輸送がいかに鉄道中心の交通運輸体系に組み込まれるかが検討される。「第1節 新河岸川舟運と商品流通」、「第2節 鉄道開通前の山梨県の産物移出入概況」、「第3節 日本鉄道の開通と河川舟運」、「第4節 日本鉄道の開通と地域輸送網の再編」と三つの補論からなる。

第1節では武州新河岸川志木河川における一回漕店、井下田廻漕店の出入荷物の分析を通じて、明治前期の新河岸舟運の商品流通上の役割が検討されている。新河岸川とは埼玉県の川越に端を発して柳瀬川と合流し、さらに西南に流れて荒川に注ぎ、浅草花川戸にいたるもので、江戸の後背地を江戸と結びつける内陸河川の一つである。その新河岸川の一河岸である志木河岸の井下田廻漕店の1879(明治12)年から1885(明治18)年間の出入荷物の品目の構成の検討から、新河岸舟運が後背地をたんなる江戸への農林産物の供給地から、あわせて第二次産品の供給地として結びつけるものとなったことを明らかにしている。なお明治20年代以降は鉄道建設の進展による国内市場

の拡大にもかかわらず、新河岸舟運のかつての繁栄をとりもどすことはなく、やがて井下田廻漕店の当主も次第に鉄道建設運動に積極的に参加していく、としている。

第2節は鉄道開通前の山梨県の物産移出入を検討する。山梨県における鉄道の開通は1903（明治36）年6月の中央東線（八王子～甲府間）の開通に始まる。すでに新宿～八王子間は1889年に甲武鉄道が開通していて、これによりわが国の生糸主産地山梨県は京浜と鉄道で結びついた。著者の関心は鉄道の開通にともなう物産移出入の変化にあるが、それを検討する資料がないなかで、佐分利一嗣の「将来之鉄道」によってこの問題にアプローチしている。1891（明治24）年に発表された「将来之鉄道」は、全国的な鉄道網が構想されているが、その一つの中央線のなかに御殿場～松本間130マイルの鉄道路線の建設が計画されている。これに先立つ1887（明治20）年に松本から甲府を経て御殿場にいたる甲信鉄道会社が設立された。しかしこの設立計画は1890年に挫折した。この甲信鉄道の主任技師として路線調査・測量に従事した佐分利一嗣が作成したのが前掲論文である。これは甲信鉄道の経済的意義を問うもので、ここには甲信両国をめぐる商品流通の状況について、品目、数量、輸出経路および販路にわたって言及しているが、著者はこれによって鉄道開通以前の山梨県における物産移出入状況を検討している。さらに中央東線が八王子から甲府まで開通したことが従来山梨県の物産移出入ルートとして大きな役割を果たしていた富士川舟運に衰退傾向をもたらしたという、その影響に言及している。

第3節は日本鉄道の開通が河川舟運に与えた影響と両者の相互関連を検討する。日本鉄道会社は1881（明治14）年に設立されたわが国で最初の、そして1906（明治39）年に国有化されるまでの最大の私設鉄道会社で、東京から青森にいたる本線と支線を合わせて1387.7キロメートルに及び、鉄道と河川舟運との関係を考察する上で格好の素材であるとして、これを対象とした検討を行なっている。この長距離の鉄道路線のうち、上野～熊谷間の開通は

1883（明治16）年，上野～前橋間は翌1884年である。この地方は物産の移出は利根川舟運に大きく依拠していた。本節ではこの鉄道開通が利根川舟運に与えた影響を中心として，鉄道と河川舟運の競合とそして補完という関連を検討している。日本鉄道会社は第一区線の開通とともに利根川舟運と競合し，特約割引導入などにより次第に利根川舟運を駆逐していき，さらに路線を東北地方に延長していった東北諸港を拠点とする沿岸海運や河川舟運と競合していく。低運賃と輸送力の増強によってそれらと対抗し急速に貨物輸送を増大していった。

第4節は同じく日本鉄道の開通による地域輸送網の再編を検討する。1881（明治14）年に設立をみた日本鉄道開通以後の道路輸送の動向について埼玉県をフィールドとして検討している。具体的には鉄道開通とその後の道路延長の過程で埼玉県内における諸物産の流通の変化，日本鉄道の開通にもなる県内各地の道路輸送に対して与えた変化などを検討する。日本鉄道の開通によってそれまでの河川舟運と道路による地域輸送体系は鉄道と道路の結合という形で鉄道中心のそれへと再編された。

以上のほかに三つの補論がある。「明治期における群馬県物産移出入概況」は標題のとおり、『群馬県勸業年報』『群馬県統計書』によって明治期の群馬県の物産移出入状況を数量的に検討したものである。物産移出入額の推移，主要品目別移出入価額の推移，郡市別移出入価額構成の推移，郡市別物産「再移出」価額構成の推移，郡市別物産「生産」移出価額構成の推移，郡市別主要品目別移入価額構成，主要品目別郡市別移出価額構成について詳細に検討が加えられている。そして，そこで明らかにされた物産移出入状況が群馬県下の諸産物の構成のあり方，あるいは交通運輸網の形成のあり方と密接な関係があるがここではそれにふれることができなかつたとしてこれを今後の課題としている。

『利根川流域河川調査書』（一八九一年）については利根川流域河川の調査報告書ともいふべき「河川調査草案」とその関係資料のうちの河川表の

中の舟運に関わる箇所を紹介している。

「明治二〇年代における埼玉県北埼玉郡の道路輸送」は利根川流域に沿う低湿地帯で水田単作地帯で米麦を主産品とするとともに青竊、白木綿、足袋などを産する埼玉県下有数の機業地である北埼玉地方の道路輸送状況を検討したものである。ここではこの地方の物産を遠隔の地への移出手段である日本鉄道駅へ輸送する道路網の整備とその盛況ぶりなどが明らかにされる。

第2章は川口鋳物業についての研究である。

「第1節川口鋳物業の近代化」は明治30～40年代における川口鋳物業の発展について検討したものである。この時期に川口鋳物業は製造品目の多様化および市場の拡大に対応して生産額を著しく拡大した。都市化の進行にともなう都市需要、さらに日清・日露における軍需が発展に拍車をかけた。しかし経営規模はきわめて小規模であった。当時の川口鋳物業を日用品鋳物生産から機械鋳物生産への転換の過渡期という位置づけがあるが、著者はこの時期には日用品鋳物生産も独自の展開があり、以上のような捉え方はあまりにも単純化しすぎるとしている。

「第2節川口鋳物業と永瀬庄吉の企業家活動」は近世の鋳物師の系譜をもつ鋳物業者であって、明治以降の川口鋳物業の近代化、すなわち、日用品鋳物生産だけでなく土木建築用鋳物、機械鋳物の生産をも展開していくようになる過程に少なからぬ役割を果たした永瀬庄吉の企業家活動について検討する。日本鋳鉄会社を設立した遠武秀行が有した明確な国益志向といった企業家精神はなく、みずからの家業と川口町の同業者の発展を招来したいという動機から出発して、その技術者としての評価から東京市の水道鉄管の铸造、日清、日露両戦期における砲弾およびその附属品の铸造という企業機会を得るにいたった。わが国における在来産業（地場企業）の部面で旺盛な企業家活動を展開した地方的企業家の一事例であるとしている。

「第3節川口鋳物業の展開と輸送」は川口鋳物工業への鉄道輸送の関わり合いを検討している。江戸時代の川口鋳物業は市場における日用品鋳物需要

に支えられて発展してきたのであり、江戸市場への輸送経路として荒川舟運が重要な役割を果たしてきた。ところで日本鉄道はすでに開通していたが、川口町停車場の開設は1910（明治43）年である。この駅の開設と川口鋳物業の発展との関係については、それは市場（販路）の拡大に大きく寄与した。明治20年代頃まではほとんどを東京市場に依拠していたが日用品鋳物を中心に明治後期には信越、東海地方へと市場を拡大した。しかし、京浜工業地帯の形成にともない川口鋳物業は東京の大規模機械工業の機械部品を製造する下請工場として編成され、この機械鋳物生産が川口鋳物業の基本線であった。その輸送手段は利根川の河川舟運であって、この面での鉄道輸送が果たした役割は大きくない。川口停車場開設後も鋳物原料、燃料、それに製品の輸送において舟運はむしろ増大している。東京市場との輸送方法の改善策としては河川舟運のよりいっそうの近代化と自動車輸送の整備であった。

第3章は両毛機業と日本煉瓦製造会社を輸送問題との関わりのうちで検討している。

「第1節両毛機業地における織物業の展開と鉄道輸送」は工業化と鉄道輸送との関係を両毛地方における織物業の展開との関わりで考察している。この両毛鉄道はわが国における自生的産業鉄道の典型という評価を受けているが、同時にその自生的産業鉄道としての性格の脆弱性が指摘されてきているというものである。この両毛鉄道の貨物輸送について、両毛産業地の展開との関わりで検討している。

「第2節日本煉瓦製造会社の経営と輸送問題」は日本における最初の本格的な機械式煉瓦製造会社の経営を製品、原料などの輸送方法の改善との関わりを検討する。本社は東京であるが工場は日本鉄道の深谷駅から4.2キロメートルの地点・埼玉県榛沢郡上敷免村で、工場敷地は利根川の支流小山川に面していた。ここの製品は東京近在の同業他社の製品より品質はよい。しかし製造された煉瓦の多くは東京を需要地としており、同業他社と比較して煉瓦販売や石炭の購入という点で不利で、当初から東京との間の輸送方法の

改善が課題であった。同社は回漕部を設置して従来の利根川舟運の改善を試みた。一定の成果をあげたが、碓氷隧道工事への煉瓦納入は東京への煉瓦輸送を減少せしめ、回漕部の衰退をもたらした。1892（明治25）年碓氷隧道工事への煉瓦納入終了後、製品は再び東京市場に向かうが回漕部は衰退していて、輸送問題の解決が課題となった。そこで日本鉄道深谷停車場から工場にたる専用鉄道を敷設し、これによって好転した。

第4章は「第1節上武鉄道会社の建設と資金調達」と「第2節根津嘉一郎と東武鉄道の経営再建」の二つの節からなる。

上武鉄道会社は埼玉県熊谷～秩父大宮間の貨物輸送を目的に1899（明治32）年に設立され、1914（大正3）年に開通したが、第1節は同社のこの15年間の経営史を後づけ、資金調達の実態を究明している。当該の時期に運輸収入は増加傾向にあったが、それは路線延長による輸送市場の外延的拡大によって可能となったのであって、それ故に資金調達問題が重要な問題となる。投資家の多くが資金力に乏しい県内居住者であることに起因する株金払い込みの停滞状況を打開するために採用された資金調達の方法は減資による財政整理と優先株発行による増資という方法であり、この優先株の発行により東京在住者の投資をひきおこし、中央資本を導入する契機になった。このような乏しい資金力の克服方法などが明らかにされる。そして第一次大戦期以降石灰石、砂利の輸送増大による貨物収入の増大による営業収入の増大となることが明らかにされている。

第2節は根津嘉一郎の鉄道経営者としての特徴を検討している。山梨県の200町歩地主を生家とする根津は株式投資家として財界にデビューしたが、たんなる株式投資家にとどまることなく事業経営者に転身し多くの事業に関わっていくが、東武鉄道会社は最も専心した事業の一つである。破産寸前の東武鉄道会社を引受けそれを再建した。この再建をもたらした経営方法における特徴を解明している。路線延長による増収という積極策と経費節減という消極策をあわせもつが、その経営をより際立たせるのは役員報酬よりも株

主の利益を最優先するということにあった，としている。

なおこの第4章は明治期の地方鉄道の経営それ自体の研究である。この章以前にも川口町の鋳物業者永瀬庄吉の企業家活動そのものが検討されているが、それにもかかわらず、それは鋳物業の展開のなかに位置づけられてのものであった。この第4章はその点やや異質であって、むしろ独立した著書となった方がより適切であるように思われる。

3 本書についての感想

以上本書の内容を紹介してきたが、ここで本書についての感想を述べたい。

まず、著者の本書における問題意識と課題設定から教えを受けた。鉄道・交通史研究というと、あるいは日本資本主義の特質との関連での鉄道・交通手段の性格規定、あるいは個別の輸送手段別の、そしてややディレッタント的色彩をもつ研究ということを連想しがちであるが、ここに、産業や社会事象との関連、さまざまな交通運輸手段の相互関連のうちに究明するという交通・運輸史研究の在り方を知ることができた。

近代産業の展開と近代交通手段・鉄道との関連ということでは、本書では、山梨県、埼玉県、群馬県などに展開した製糸業、織物業、鋳物業、煉瓦製造業などが、程度、遅速の差異がありながら、従来の河川舟運、道路輸送から鉄道輸送へと輸送手段を転換せしめつつ展開することが明らかにされている。

鉄道の展開とそのほかの交通手段との関連ということでは、鉄道が支配的となるとはいえ、それはそう単純ではない。両者には競合、補完、さらには棲み分という多様な側面のあることをみることができた。

本書での研究のフィールドは、埼玉県、群馬県、山梨県、そして東京と関東地方の諸地域である。近代日本の首都東京、さらにさかのぼって近世期の政治的首府江戸を中心とする交通・輸送網が河川・陸路に張り巡らされたと

ころであり、格好のフィールドである。ここを長期にわたり取り組んできたことの成果である。

本書における検証のための資料であるが、これはきわめて多様である。会社・商店の営業書・報告書類、県統計書類、県行政書類などそれぞれの資料状況によって異なっているが、有効な検証を行なっている。

ここで舞台の一つとなった埼玉県北埼玉郡であるが、ここはかつて評者が調査をし、研究をしたところである。対象とした時期は本書と同じく明治期で、織物業についてであった。本書を読んで評者は、その織物業の原料や製品が域外とどのような輸送手段で輸送・輸入されていたのかということの問題関心として調べて検討していたならば、もう少し豊かな織物業像を描くことができたであろうということを教えられた。

最後にもう一点記しておきたい。評者の住む岡山県は南は瀬戸内海に面し、南部を東西に山陽道が横断している。北部の中国山地、あるいはその盆地地域は東から吉井川、旭川、高梁川の三河川が瀬戸内海に流れている。かつては海上、道路、河川という三つの交通輸送網があった。明治期の鉄道網の形成によってかつての交通や輸送はどのように変化し、それによって産業や地域社会はどのように展開したかということについて、評者も若干の検討を加えたことがあるが、本格的な検討がなされなければならない。そしてそれは岡山県の交通・運輸研究者の課題であろう。このことを本書を通じて改めて感じた次第である。

(1992年10月 日本経済評論社 370+ivページ)