

に逆行しないと鉄道を利用できなくなる。八王子から東京に線路を建設すれば、これら各地からはこの線路の途中の停車場に出ることができる。さらに、横浜と八王子との関係は一年のうち特定の季節に、「一時僅々少量ノ生糸其他ヲ輸出スルニ過ギズシテ、東京八王子間ノ如ク一歳百貨ノ出入行旅ノ送迎ヲ絶タザルノ関係トハ大差アルモノノ如ク、横浜ノ便否ニ係ル一点ヨリ謂フトキハ少シク遺憾ナキヲ得ザルモ、之ガ為首府ノ関係ヲ枉ゲテ計画ノ大要ヲ誤ルベカラズ」と主張した(同書)。

井上鉄道局長官も、これとほぼ同じ意見を上申していたため、閣議も内務大臣のこの請議案の立場を認めることとした。

この決定の以前、一八八六年十一月十日には、新宿―八王子間の甲武馬車鉄道会社(十二月、蒸気に動力変更)が免許を受けており、この閣議でも、この計画が支持される結果となった。こうして、川崎および横浜と八王子とを結ぶ鉄道は、この時には実現しなかった。ここには、商品の能率的な輸送体制の確立を求める民間の立場と、首府に基点をおくべしとし、また鉄道の開通による地域開発をあまり重視しない政府の立場とのくい違いがみられたのである。

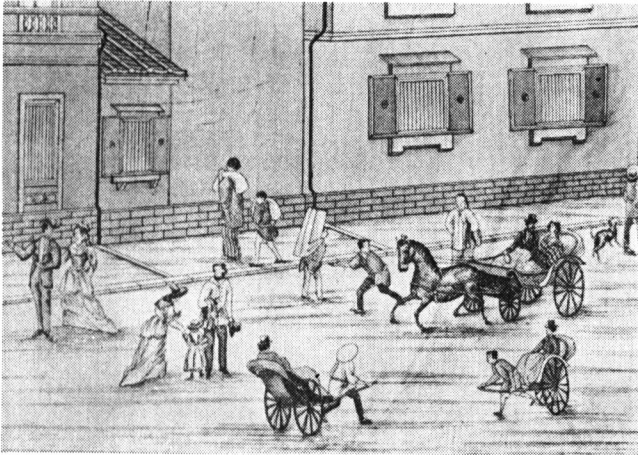
三 車輛交通の増大

馬車輸送 道路交通にあらわれた新しい変化は、馬車・人力車・荷車など各種車輛の登場と急速な増加であった。周知の
の 登 場 ようにわが国における馬車の運行は、幕末開港後の外国公館の自家用馬車に始まったが、日本人経営の馬車は、

明治二年（一八六九）五月開業した、横浜―東京間の乗合馬車が最初であった。石井研堂『明治事物起源』（明治四十年刊）によれば、この馬車営業は同年二月、川名幸左衛門・下岡蓮杖・木屋与七・中山讓治ら八名によって出願され、官許のうえ横浜吉田橋脇の官有地一六〇坪を借り受け、成駒屋と号して開業した。営業内容は二頭立て馬車に乗客六名を乗せ、一人金三分の運賃で横浜―東京間を運行するものであった。四時間で東京に達したといわれるから、時速は八キロ前後ということになるが、運行回数・馬車数等はつまびらかでない。また、使用された馬車の製造場所なども不明であるが、前記出願人の一人中山讓治ほか、「当時、外国人持ち乗合馬車を以て東京往復営業を」おこなっていたといわれる点や、明治二年という時点からいって、当初はおそらく外国製だったと考えてさしつかえないであろう。このほか同書には東京芝口一丁目西側家主久右衛門ほか八名も、二年四月乗合馬車営業を出願して免許された旨が記されているが、詳細は同じく不明である。しかし、『東京市史稿』帝都（二）には、東京―横浜間馬車に関する、東京府知事の神奈川県知事宛文書（明治二年四月）が見え、出願人と七（前記木屋与七）手代金太郎に対して、市中雑踏のため日本橋筋屋町へ馬車立所を設けることを禁じ、運行コースを尾張町一丁目―日本橋から尾張町一丁目―木挽町五丁目橋―南小田原町（築地）へ変更するよう命じた旨が記されている。また、参考のため添付された「東京府馬車規則書」にも「横浜より東京外国人居留地迄の往還のみ差許し候に付き、追って沙汰に及び候迄、其の余の場所

は往返致すまじく」とあり、同じく南小田原町から尾張町一丁目經由金杉高輪町までのコースを指定している。当時すでに東京府がこの規則書を制定していた点からいって、同様の開業願書が府内からも提出されていたと考えるとさしつかえないであろう。『資料編』18近代・現代(8)二冊に収録されている明治三年三月「東京横浜馬車商社規則」は、関連資料を欠いているため前後関係が不明であるが、おそらく前記の京浜の業者が合併し、東京横浜馬車商社として再発足したのではないかと思われる。なお、この馬車営業は宿駅制度下の東海道で始まったものであり、当然各駅継立業務との対立や調整問題が起こったものと思われるが、手がかりになるような資料はまだ発見されていない。また、鶴見川・六郷川(多摩川)などの渡河の問題もあったが、この点については五年五月に開業した中山道郵便馬車会社の資料(『駅通明鑑』巻六、第一三編第一八章)に、「渡船敷板、歩み板等の入用、会社より出し、渡し越し賃銀並びに車乗せおろしの手伝料とも、川崎宿の振合を以て、二匹立、一匹立の差別無く、一度金一両宛」とあり、渡し舟によったものと思われる。また『大蔵省沿革史』租税寮第四、明治四年正月の部に「馬車税の如きは一、二年以来、東京府、神奈川県既に之を徴収せり」とあり、運行直後から、府県税として徴収したものと考えることができる。いずれにしても神奈川県は、新橋―横浜間鉄道の開通に先立って、馬車輸送の分野でも先鞭せんべんをつけることになったのである。

初期の馬車輸送の第二の例は、一八七四(明治七)年八月、陸運元会社(一八七五年二月内国通運会社と改称)によって、神奈川―小田原間で開始された郵便物の馬車輸送であった。同社は江戸時代初頭から信書・貨幣・高級貨物の運送請負業に従事してきた飛脚業者たちが、官営郵便の開設にともなってその下請業務に転業し、明治五年六月の会社創立以来、政府の特別の保護を受けてきたものであった。神奈川―小田原間の馬車輸送は、鉄道未開通区間での官営郵便の早達を目的として開始され、一八七五年十一月には熱田まで、一八七六年八月には京都まで延長された。しかし、悪路のため小田原―箱根―三島間、島田



港町の人力車風景

神奈川県立博物館蔵

―日坂間、熱田―桑名―土山間は脚夫、宇都谷―島田間は人力車、浜松―新所間は渡し舟というつぎはぎ輸送で、馬車の運行ができたのは残り七区間にすぎなかった。このうち東京―小田原間は、当時最も良好な道路のひとつに属し、一八七七年十月、イギリス公使パークスが本国へ送った報告書（『日本国内国運輸ノ性質並ニ費用ニ関スル英国領事報告』）でも、東京―高崎間、東京

―宇都宮間とともに、ベスト・スリーのなかに加えられていた。神奈川―小田原間の馬車輸送は、さきの横浜―東京間のそれと同じく、こうした良好な道路事情や、早着を必要とする新しい輸送需要に支えられていたと考えることができるのである。

人力車の普及 他方明治三年（一八七〇）には人力車も登場し、急速に普及した。周知のように人力車は、東京在住の高山幸助ら三名に

よって考案され、同年三月、東京府から営業認可を与えられたものであったが、当時の輸送需要と道路事情に適した簡便さと低速性のため、たちまち各地に普及した。『日本帝国統計年鑑』によれば、一八八〇（明治十三）年末には神奈川県下でも六八〇〇輛余を数え、東京・大阪・兵庫・愛知の諸府県に次いで第五位に位した。もちろん当時の県域には多摩郡がふくまれていたが、『明治十九年神奈川県統計書』によれば、総数六七五四輛のうち多摩郡下所在の車輛は六〇二輛にすぎず、残り六一五二輛のうち二七五〇輛が横浜区に属した。新橋―横浜間鉄道の開通と開港場の繁大な輸送需要が、こうし

表2-61 全国諸車台数

年 月	乗馬車	荷馬車	人力車	荷 車	牛車
1880年12月	1,316	161	157,018	274,936	2,906
1882年12月	1,920	2,623	166,584	397,371	3,639
1884年6月	2,184	4,969	170,079	420,705	4,107
1886年6月	1,959	8,567	166,058	474,290	5,949
1889年12月	2,817	25,635	181,664	714,580	10,088

注 『日本帝国統計年鑑』より作成

表2-62 神奈川県諸車台数

年 月	乗馬車	荷馬車	人力車	荷 車	牛車
1880年12月	40	57	6,855	11,394	79
1882年12月	108	513	7,174	17,276	70
1884年6月	145	698	6,930	22,443	66
1886年6月	143	954	6,429	26,511	63
1889年12月	199	2,173	7,185	39,098	122

注 『日本帝国統計年鑑』より作成、ただし多摩郡をふくむ。

こうした傾向は全国的にみてもほぼ同様であり、あたかも西欧の馬車時代初期に似かよった状況を示しはじめていたと考え、てさしつかえないように思われる。また、乗合馬車もこの間約五倍に増加し、一八八一年五月には神奈川県布達甲第七八号によって「馬車取締規約」も制定された(『資料編』18近代・現代(8)三三)。この規則は、乗合馬車・貸馬車・荷馬車等の営業出願手続(第一条)、馱者ぎよしゃの要件と馱者・馬丁の鑑札(第二、三、四条)、立場(発着所)と運行心得(第五、六条)、賃銭と定員(第七、八、九、一〇条)、警察官の取締(第一一、一二条)などを含んでいたが、運行については左側通行と夜間の灯火(車前左右)、群集区間

た軽便な都市交通手段を必要としたものといえることができる。

馬車取締規則の制定

明治初年(一八六八)に始まった車輛交通は、宿駅制度の廃止(明治五年一月十日東海道、五年八月末

全国諸道)や各駅陸運会社の解散(一八七五年五月末)によって、発展の機会を与えられた。そして、養蚕・製糸・織物など産業界の活況が始まった明治十年(一八七七)代には、輸送需要の増大にともなう、かなり目ざましい発展をとげた。いまその模様を『日本帝国統計年鑑』によって見れば表二一六一・六二の通りであり、一八八〇年から一八八九年までの県内各種車輛の増加率は、馬車二四・五倍、荷車三・四倍、牛車一・五倍にのぼっている。とくに荷馬車の増加はきわめていちじるしく、五七輛から二一七三輛へと三八倍余に及んだ。

での徐行と馬丁の先行・警笛などを明示していた（第六条第一―第五項）。しかし、前記「東京府馬車規則書」（明治二年）に記載された下車条項（「途中高貴の方々の通行に行逢い候節は下車致し、其の余常々礼讓心掛け申すべき事」）は姿を消し、より近代的な営業規則の形を整えたものであった。なお、前記運行心得は自家用馬車にも適用され、同年七月一日から県下全域に施行されることになったのである。

四 鉄道貨物取扱業の誕生

鉄道貨物 輸送の開始 すでにふれたように、わが国の道路交通は、宿駅制度の廃止と各駅陸運会社の解散によって、自由化の時代を迎えたが、しかし、この時期はすでに世界的には鉄道時代のまっただなかにあり、そのインパクトによってわが国でも、新橋―横浜間その他の鉄道が開通した時期であった。もっとも開通後約一〇年程は、強い官設官営方針と資金不足のため、線路延長が順調に進まなかった。中・長距離圏の道路交通の分野でも、馬車時代初期に似た活況が現われることになった。しかし、明治十年代なかばからは、中山道鉄道公債の発行や私設鉄道の認可によって、官私鉄道の建設と線路延長が急速に進み、道路輸送の再編成と鉄道貨物取扱業務への転換を迫られることになったのである。

ところでこのような鉄道貨物の取扱業務は、すでに新橋―横浜間鉄道において、一八七三（明治六）年九月から始まっていた。周知のようにこの鉄道は、東西両京間鉄道建設のための試験線として着工されたものであり、ダーリントン・ストックトン鉄道のような、貨物輸送のための産業鉄道として建設されたものではなかった。そのため開業当初は旅客と手小荷物のみを運ぶ客車の運行にとどまっていた。輸出入貨物はすでに鉄道開通前から駄馬や回船で輸送され、外国商船も沿岸海運へ進出し

表 2 - 63 東京一横浜間鉄道輸送実績

年 月	旅 客 人 数		貨 物 斤 数		左 の 運 賃 合 計		旅 客 貨 物 運 賃 比 率	
	実 数	指 数	実 数	指 数	実 数	指 数	旅 客	貨 物
1872年 5月—72年 12月	495,078	—	768,210	—	174,923,969	—	96.7	3.3
1873年 1月—73年 12月	1,415,225	89.0	3,949,880	13.6	441,458,657	100	95.0	5.0
1874年 1月—74年 12月	1,589,428	100	28,978,418	100	441,622,241	100	91.8	8.2
1875年 1月—75年 6月	895,188	—	17,420,401	—	218,377,435	—	91.5	8.5
1875年 7月—76年 6月	1,667,724	104.9	27,999,822	96.6	408,971,701	92.6	90.9	9.1
1876年 7月—77年 6月	1,584,162	99.6	45,515,107	157.0	3926,18,787	88.9	88.2	11.8
1877年 7月—78年 6月	1,584,509	99.6	52,469,646	181.0	405,613,613	91.8	86.6	13.4
1878年 7月—79年 6月	1,606,048	101.0	56,220,784	194.0	425,187,893	96.3	86.4	13.6
1879年 7月—80年 6月	1,790,072	112.6	67,313,999	232.2	483,787,426	109.5	86.3	13.7
1880年 7月—81年 6月	2,084,221	131.1	71,435,245	246.5	562,309,050	127.3	86.9	13.1
1881年 7月—82年 6月	2,111,078	132.8	77,097,992	266.0	573,063,130	129.8	87.3	12.7
1882年 7月—83年 6月	2,213,551	139.2	60,439,596	208.5	559,575,765	126.7	87.7	12.3
1883年 7月—84年 6月	2,154,895	135.5	59,150,782	204.1	536,251,841	121.4	87.7	12.3
1884年 7月—85年 6月	1,963,174	123.5	102,674,058	354.3	523,563,836	118.6	85.3	14.7
1885年 7月—85年 12月	954,121	—	52,303,860	—	245,979,913	—	84.9	15.1
合 計	24,108,474	—	723,737,800	—	6,393,305,257	—	88.4	11.6

注 「工部省沿革報告」より作成

ていた。したがって短小なこの鉄道が、輸出入貨物の輸送網のなかで占める地位は、ほとんど取るにたらないものであったと考えることができるのである。事実この鉄道の貨物運賃収入は、明治十年代に入ってもきわめて停滞的で、最大の年度でも全運賃収入の一五割程度にとどまっていた。またその輸送量も、横浜港経由の輸出入貨物量にくらべてきわめて少なく、一八八一年度を例にとれば、織物類・紙・雑貨など重要輸出入貨物を除いた輸出入貨物二億二八五三万斤の約三分の一にしか当たっていない。全輸出入貨物の重量換算は統計上不可能であるから、両者の正確な比率を求めることはできないが、おそらく前記の事実からいって、当時の同港輸出入総量の一割前後にとどまったものとみて大過ないであろう。こうした事情はこの鉄道の短小性からいって当然ともいえることであろうが、他方、その運賃が海運にくらべて割高だったこともひとつの理由であった。いずれにしてもわが国の輸出入貨物は、すくなくとも明治二十年（一八八七）代初頭までは、大部分道路や沿岸海運によって開港場に運ばれ、あるいはそこから搬出されたものと考えてさしつかえないのである。（表二一六三）

新橋―横浜間鉄道が貨物輸送において果たした役割は、このように比較的小さなものであったが、しかし、貨物の種類によっては、鉄道のもつ早達性と定時性に大きな価値を見いだしたのもあった。生糸・蚕卵紙のような価格変動のげいしい輸出貨物や、湘南地方の生鮮魚類などがそれであった。これらはいずれも早達性と定時性によって価値を維持し、また、それによって割高な運賃をも負担し得る高級貨物であった。そして、初期の鉄道貨物のなかで重要な地位を占めたのであった。

新橋―横浜間鉄道の貨物輸送は、このような事情のなかで一八七三年九月に始まった。開業に際しては「鉄道貨物運送補則」と品目ごとの「賃銭表」が布告され（九月十三日第三二六号）、また工部省鉄道寮からも各駅に、九月十五日から新橋・横浜両ステーションにおいて、貨物の取扱いを開始する旨の張紙が掲示された（『資料編』18近代・現代⑧一五）。受付時間は毎日午前七時から午後五時までとされ（『鉄道貨物運送補則』第二二条）、途中駅での取扱いはおこなわれないことになっていた（鉄道寮

揭示 第二条。

三井組の鉄道 貨物取扱

ところでこのような鉄道貨物輸送の開業は、これを利用して貨物を送達する鉄道貨物取扱業（運送請負業）の開業を促した。そして、新橋—横浜間鉄道においてこの種の業務に最初に進出したのは、三井組であった。

高村象平「明治初年に於ける三井組の運送取扱業」〔社会経済史学〕第四卷第七号、昭和九年十月）によれば、同組は一八七三（明治六）年七月、「鉄道荷物取扱手続書」を鉄道寮に提出して八月二十日認可を得、新橋駅および横浜駅構内の一部を借り受けて取扱所を設け、営業を開始した。この「取扱手続書」によれば「これ等の場所で受付けた貨物は取り纏めまとこれを三井組の貨物として、各駅間の運送を鉄道に依託し、更に三井組はまた相当額の配達料金を荷主より受け以って着駅まから各戸口に配達することを引受けること」（前掲高村論文）になっていた。したがってその業務内容は、かつて飛脚問屋が宿馬を利用しておこなった運送請負業と、同種類のものであったといえるのである。なお、同年十月四日工部省によって認可された三井組「ステーション為替荷物并送り荷物取扱規則」（『資料編』18近代・現代⑧一冊）によれば、荷物の受付はすべて取扱所でおこなわれ、集荷運送はおこなわれなかった。取扱所での荷物の受渡しは午前八時から午後五時までとされ、受付（運送請負）に際しては所定の鉄道運賃のほか品柄に応じた「持運ひ手数料」が、配達付の場合にはさらに配達料が徴収された。「持運ひ手数料」の性格はつまびらかでないが、おそらく請負手数料と貨車までの運搬賃を合わせたものではなかったかと思われる。また、荷為替の取組や荷為替付荷物の運送取扱、為替金の書替えも、貸付方と提携しておこなわれることになっていた。鉄道運賃は週末ごとに上納するきまりであった。

このような鉄道貨物取扱業の認可申請は、同年八月、横浜境町一丁目の生糸売込商田中平八からも、支配人（黒崎平七）を通じて提出された。しかし、鉄道寮は同年九月、「既ニ三井組ニ許可有之候故」という理由で「当分之處ハ右ニて取扱」う方針

をきめ、申請を却下した。その結果、鉄道貨物創業当初の取扱業は、三井組の独占するところとなったのである。なお、同年十一月には、東京府下安針町平田友七ほか三名から、湘南地方の鮮魚輸送のため、神奈川駅において毎日貨車二輛を借り切り、新橋駅へ送達する件が申請され、認可された（『資料編』18近代・現代(8)一五七）。これは上述の取扱業と異なり、荷主自身が一輛金五円で貨車を借り上げるものであったが、いわゆる貸切扱いの嚆矢こうしとして興味ぶかいものといえることができる。

一八七四（明治七）年五月十四日、工部省は布達第一四号をもって鉄道運賃を大幅に引き下げ、また一八七五年三月には、従来三井組のみに認可してきた鉄道貨物の取扱業務を、広く一般に開放した。前者はそれまでの鉄道運賃が海運その他の運賃にくらべてかなり割高で、期待した業績が上らなかつたためであり、後者も三井組の独占が、鉄道貨物の増伸にとって障害とみられたからであった。そして、このような開放措置にともなって、従来貨物運賃のなから三井組に交付された取扱手数料（運賃の五割）も、以後荷主から徴収することに改められたのであった。

以上の結果、鉄道貨物取扱業者の数はしだいに増加した。すなわち、一八七五年三月二十七日には東京府本材木町西村勝三、同佐内町内国通運会社頭取吉村甚兵衛、四月九日には横浜元浜町田島喜八、九月二十三日には東京府和田力蔵ほか七名と神奈川県和田鉄五郎ほか一名が、鉄道貨物の取扱業務を認可された。そして、その数は明治十年代を通じてさらに増加し、二十年代初頭には、横須賀線の開通（一八八九年六月）や新橋―神戸間の全通（一八八九年七月）によって、急増することになったのである。

五 河川舟運と渡船・渡橋

鶴見川の舟運

河川輸送の分野では、多摩川・鶴見川・相模川などの河川が、江戸時代以来いふだ、薪炭・米麦・肥料・塩などの輸送に重要な役割を果たし、維新後も大正中期ころまで、各種の貨物輸送に利用されたことが、写真や聞き取りなどで確認されている。しかし、残存資料が少なく、全容を明らかにすることはきわめて困難である。

このような資料状況のなかで比較的まとまった形で残存するのは、旧橋樹郡北綱島村飯田家文書のなかの天然水の輸送資料である。同文書の特徴については県立文化資料館から発行された『資料目録 古文書の部 第一集』（昭和四十九年三月刊）に明らかであるが、近世期のほう大な主文書のほか、茶・果樹の栽培、天然水の製造等の近代資料をふくみ、このうちおもに天然水が川舟その他によって横浜真砂町三丁目や東京日本橋西河岸などの氷室に運ばれたのであった。『資料編』18近代・現代(8)四三は、一八八四年一月五日から二月二十七日までの間に、綱島付近の鶴見川筋から横浜真砂町三丁目の氷室に送られた天然水の数量と船頭名を記載した控帳である。表二一六四はこのうち船頭名のみを整理したものであるが、総数三一名、輸送回数計六五回にのぼっている。輸送総量は空欄があるためつまびらかでないが、「二階揚之分メ八万二千四百九十二斤」という記載が見えるので、いま仮に一階にも同量を収蔵したとすれば、合計一六万四九八四斤、すなわち約一〇〇トンにのぼったことになる。また、使用された舟がすべて船頭の持舟かどうかもつまびらかでないが、記帳形式からみておそらく「手舟 喜代蔵舟」は飯田家の手舟とその使用人、他は羽根田村太市および小倉村（現在 城山町）重次郎・権右衛門を除いて、すべて鶴見川筋の船頭とその持舟だったと思われる。いずれにしても明治十年代には、県内各河川に、かなりの数の川舟が運行していたと



川舟で天然水を氷室へ運ぶようす

『大日本博覧絵』より

考えることができるのである。

渡船と ところで内陸部を流下する河川は、舟運によって少なからぬ貢献をする半面、道路交通を各地で遮断する大きな

障害となった。そのため江戸時代以来各地に渡船場が設けられ、**渡橋** 相対または定賃銭によって貨客の輸送に当たった。しかし、各地の渡船場は、江戸時代を通じてしばしば排他的な営業権を確立し、通行上の不便や近隣諸村との争論を招くこともまれではなかった。

このような事情は、幕府の崩壊や貨客の増加によって、維新以後だいに変化しはじめた。そして、政府もまた明治四年（一八七二）十二月、布告第六四八号によって新道開拓や架橋を奨励し、落成のうちは工費の多少に応じ、通行料金の取立てを許すことを明らかにしたのであった。

このような方針は一八七三年六月、六郷川架橋と渡橋賃取立の認可、**帳**（見玉幸多校訂、吉川弘文館刊、昭和四十五年三月）によれば、東海道の川崎宿と対岸の八幡塚村を結ぶ六郷川の渡船は、「前々八幡塚村にて相勸候得とも、近來八川崎宿にて相勸」め、宿内字船場に川会所一か所、水主頭・会所詰各二人、肝煎四人、渡船一四艘（艘）などを常備して、渡船場の

表2-64 1884年鶴見川筋の水舟

村	船頭
綱島	弁蔵 ⁵ 金次郎 ² 茂吉 ² 七蔵 ³ 甚蔵 ⁴
加瀬	清吉 ⁶ 直吉 善兵衛 万蔵 清次郎 新兵衛 ² 喜三郎
南加瀬	喜三郎 鉄五郎 菊次郎 ²
箕輪	源太郎 ³ 平太郎 仁三郎
矢上	米蔵 ³ 長五郎 直吉 喜八 直次郎 長九郎 ²
末吉	寅松 重次郎 ⁵ 巳之吉
羽根田	太市
小倉	重次郎 ³ 権右衛門
手舟	喜代蔵 ⁶

注 『資料編』18近代・現代(8) 142より作成。人名の右肩の数字は輸送回数，数字のないのは1回みの輸送，合計延65回。

運営に当たった。そして、このような川崎宿の権利は維新後も続き、歩行船・馬船などによって旅客や車輛の輸送に従事したのであった。

しかし、このような旧慣に正面から対立する架橋願書が、一八七三年三月、八幡塚村鈴木内および北品川宿芳井佐右衛門から東京府に提出された(『東京市史稿』帝都十一)。それによれば元来この渡船場は「往復之諸人おびただ夥しく、なかんずく横浜開港以来いや増し、馬車其のほか差しあつまる」場所であるが、渡船のため少なからぬ難儀を被っている、このたび仮橋を架け、経費の消却のため五二か月半有料としたいというものであった。

この願書は東京府を経て所管の大蔵省に進達され、同年六月二十九日認可された。そして、翌一八七四年一月中旬までに架橋その他万端の用意を整え、同十九日付で東京府から、翌二十日以降五二か月半の間、有料橋として使用することを許可されたのであった。なお、認可料金は歩行者一人金三厘、人力車一輛(車夫とも)金一錢、馬一匹(口引とも)金一錢、馬車一輛(馭者とも)金六錢二厘で、ほぼ出願料金と同額であった。また、「従前の渡し舟」はこの時をもって廃止された。

このような大蔵省の方針は神奈川県にもただちに反映し、一八七四年六月、第一七八号によって、渡船・架橋を旧慣から解放した「渡船架橋規則」が布達され

た。そして、これによって渡船・渡橋の運営は旧慣にとらわれず、すべて地元の村々がおこない、甲村の渡船・渡橋を乙村が支配する等のことを廃止すること、徒歩可能な河川で渡船・渡橋を強要する等の行為・奸計かんげいをおこなわないことなどが指示されることになったのである（『資料編』18近代・現代(8) 一四〇）。

この規則は県内各地の渡船場に大きな衝撃を与え、近隣村々の間にしばしば深刻な紛争を呼び起こした。たとえば多摩川中流の登戸村と和泉村を結ぶ渡船場では、渡船権を持つ両村から業務を委託されてきた宿河原村が、右の規則にもとづいて一八七五年八月免許を受け、これに気付いた両村との間に紛争を招いたし、また、相模川上流の湘南村と上川尻村（ともに、現在城山町）でも、小倉渡船場の権利をめぐる深刻な争いが起こり、ついに横浜地区裁判所を経て上級審まで持ち込まれることになった。しかし、いずれの場合も旧慣にもとづく排他的な渡船権は、その主張をつらぬくことができず、後者は湘南村の敗訴に、前者は一八八一年七月、渡船・架橋とも三か村の共同経営というかたちで、和解を見ることになったのである（『資料編』18近代・現代(8) 一四一）。

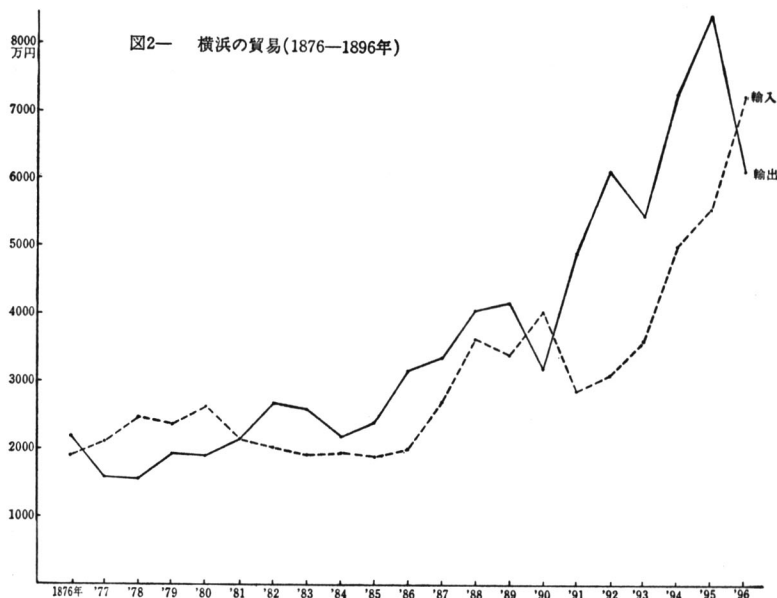
第二節 貿易機構の整備

一 売込商体制と直貿易

資本主義の発達と横浜貿易

明治維新は、封建制の社会を資本主義の社会に変える大きな変革であったが、資本主義的な生産と流通の機構が発達するには、しばらく時間がかかった。資本主義が発達するためには、資金の蓄積と自由な労働力の

図2-10 横浜の貿易（1876—1896年）

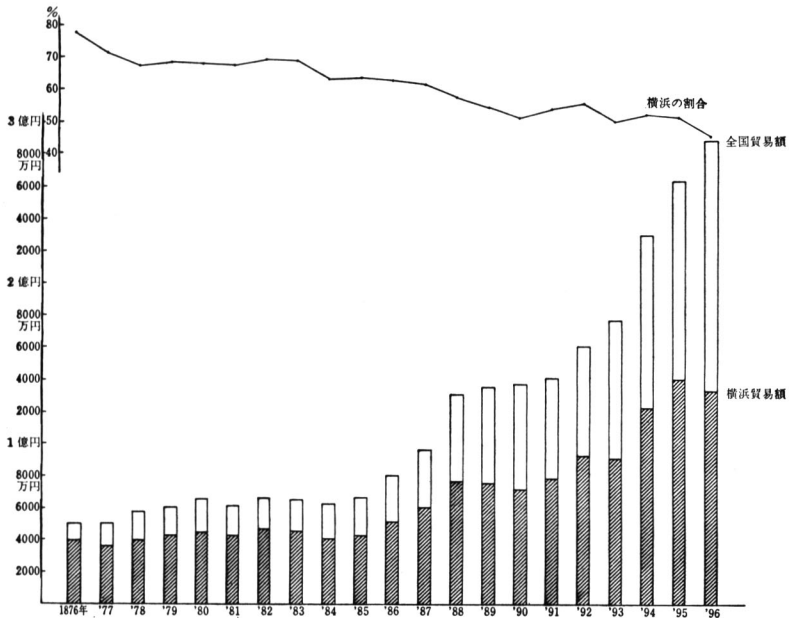


注 『大日本外国貿易年表』の数値。『横浜市史』資料編2 66, 74, 104, 131ページによる。

存在が不可欠であり、それらの必要条件がととのえられるには、松方財政の展開をまたなければならなかった。松方財政が、一方で、日本銀行を軸とする資金流通機構を整備し、銀本位による近代的貨幣制度を確立し、他方で、デフレーションの作用による農民層分解、その結果としての労働力（土地喪失農民）創出を促進させると、その後の時期から、資本主義は、急速に発達しはじめた。資本主義の発達は、国内・国外の商品の流通を、質的にも量的にも拡大させたから、横浜における輸出入も、大きく成長することとなった。

一八七六（明治九）年から一八九六（明治二十九）年の横浜の輸出・輸入の推移をみると図二一〇のようである。この約二〇年間は、一八八五、六年ころを境に、前半の停滞期と後半の拡大期に分かれている。前半期は、一八七七（明治十）年の西南戦争をきっかけとするインフレーションが、一八八一（明治十四）年から開始された松方財政によって鎮圧され、デフレーション状態が続いた時期である。イ

図2-11 全国貿易と横浜（1876—1896年）



注 『大日本外国貿易年表』の数値。貿易額は輸出額と輸入額の合計。横浜の割合は、全国貿易額に対する横浜貿易額の百分比。『横浜市史』資料編2 6, 14, 40, 60, 66, 74, 104, 131ページによる。

ンフレ期には、輸入が輸出を上回る水準にあるが、デフレ期には輸入は縮小し、横浜貿易は、輸出超過にもどっている。後半期は、企業勃興期とよばれる資本主義的企業の登場が著しい時期にはじまり、一八九〇（明治二十三年）年には、最初の資本主義恐慌を経験し、一八九四、五年の日清戦争にいたる時期である。資本主義の発達とともに、横浜の輸出入は、急成長をとげている。輸出は、一八八六年から急拡大を示し、一八九〇年にはかなり激しく落ち込むが、ただちに回復し、一八九五年には、一八八五年の三・五倍の輸出額を記録するにいたった。輸入は、一八八七年から拡大はじめ、一八九〇年恐慌の影響を受けて九一、二年には縮小するが、九三年以降再び急速に拡大し、一八九六年には、一八八六年の三・六倍の輸入額に達している。

横浜貿易額を全国貿易額との関係でみると、図二一のようになる。全国貿易額の動向は、横浜貿易と

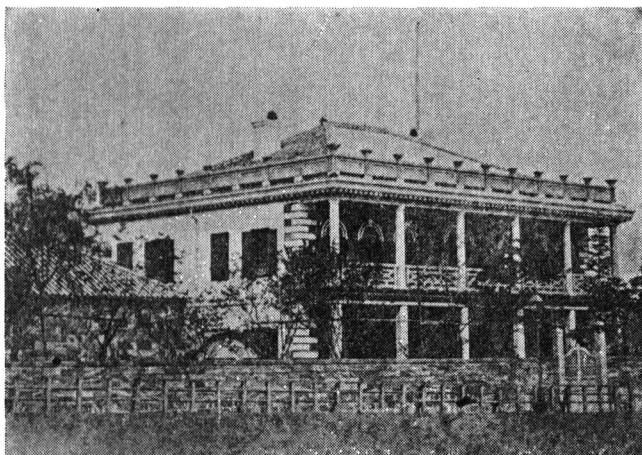
同様であり、一八八五年ころまでは停滞し、八六年以降急拡大傾向に入り、九〇年恐慌で一時停滞するが、一八九六年には、八六年の三・六倍の水準に達する。全国貿易額に対する横浜貿易額の割合は、一八七六年の七九割から七八年には六九割に低下し、しばらく七〇割前後の割合が続いたが、八四年以降はまた低下傾向をたどって、九六年には四六割となった。これを輸出と輸入に分けてみると、輸出は、一八七六年の七九割から、一八九六年には五二割に低下し、輸入は同じ年で、七九割から四二割に低下している。横浜貿易の地位の低下の裏には、神戸港の貿易の拡大がある。神戸の貿易額の対全国比は、一八七六年の一四割から、九六年には四二割に拡大した（『日本貿易精覽』四〇七、四一五ページ）。とくに、輸入では、神戸が、一八七六年の一六割から九六年には四八割になって、横浜を追い越すにいたっている（一八九三年以降、神戸が輸入第一位港になった）。日本の資本主義発達の基軸産業である綿紡績業が、関西地方をおもな舞台として発達し、原料綿花を中国・インドから大量輸入し、綿糸を中国に輸出するにいたったことが、神戸港の比重を拡大させた最も大きな要因であった。資本主義の発達は、商品流通の内容を大きく変化させ、そのことが、横浜の貿易港としての相対的地位を低下させたのである。

この時期の横浜貿易は、居留地貿易体制のもとで進められたが、日本商社による直接貿易・直貿易も開始された。つぎに、居留地貿易体制の内部変化と直貿易についてみてみよう。

連合生糸荷預 所事件の発生

居留地貿易体制は、外国商館が輸出入業務を専門に担当し、日本商は売込・引取業務をおこなう体制であるから、いきおい、外商による貿易独占・専横的取引慣行が形成されることになる。日本側は、商権回復のスローガンのもとに、外商による貿易独占を打破し、公正な取引慣行を樹立する努力を重ねなければならなかった。すでに述べた一八七三（明治六）年の横浜生糸改会社、翌七四年の蚕種紙買入所の活動のうちにも、商権回復への悲願が込められていた。

一八八〇（明治十三）年ごろから計画されて、翌八一年九月に開業した連合生糸荷預所は、この商権回復を旗印とした横浜



連合生糸荷預所

【横浜商業会議所月報】より

生糸売込商を中心とする新しい動きであった（以下、海野福寿『明治の貿易』による）。連合生糸荷預所は、横浜生糸売込商の出資によって設立された、貸付業務をともなう倉庫であり、次のように運用される仕組みとされていた。（一）生糸売込商は、地方荷主から委託された生糸をすべて荷預所に搬入する、（二）荷預所は、生糸検査をおこない、見本品一箇以外の生糸を保管し、預手形を交付する、（三）売込商は、見本品によって、自店において外国商館と売込契約を結ぶ、（四）売込商から契約成立の報告を受けた荷預所は、荷預所内で、計量をおこない、生糸と代金の受渡しをおこなう、この際、荷預所は、売込商から倉庫蔵敷料・検査料・手数料を徴収する、（五）この間、荷預所は、保管生糸を担保とする貸付けをおこなう。

荷預所連合加盟者は、横浜生糸売込商であり、加盟者を通さずに生糸を引き込んだ外国商館と加盟者以外の者に出荷した荷主とは取引を拒絶する申合せが売込商仲間で行われていたから、荷預所は、売込商の独占組織といつてよい。そして、荷預所が、独自に品質検査をおこない、荷預所備付けの衡器・風袋で計量して受渡しをおこなうことは、外国商館による恣意的な取引慣行のはいり込む余地をなくした。

外商は、荷預所の設立計画が進められていた段階から設立反対の意思表示をおこなっていたが、いよいよ九月に荷預所が開業すると、猛烈な反対運動を展開した。九月二十日夜に開かれた集会で意思統一をした外商は、荷預所



連合生糸荷預所設立願書

早稲田大学「大隈文書」蔵

あてに質問状を出すとともに、荷預所との取引拒絶の行為にでた。荷預所が設立主意説明を繰り返しただけの返書を送ると、外商側は、荷預所を非難し、直接取引を勧誘する文書を、全国の地方商人・生糸生産者に発送した。横浜における生糸取引は、全面的に停止するにいたった。

会社に通きかけて、荷預所連合加盟者以外の者が荷受けする生糸については荷為替取組・運送を拒絶するという協力を得ることに成功した。そして、外商が地方荷主あてに発送した文書に対する反駁告知書を地方荷主に送り、商権回復を訴えた。これにこたえて、地方荷主のなかから、荷預所支持の同盟結成の動きが起こり、山梨・群馬・福島・長野・埼玉・岐阜など主要製糸地帯で有志同盟がつくられ、外商との直取引拒絶、荷預所連合非加盟者との取引拒絶が決議された。

この間、新聞や雑誌は、荷預所事件を詳細に報道し、荷預所を支持する論説をかかげて、商権回復のキャンペーンをくりひろげた。横浜に起こった事件は、全国的な商権回復運動に発展するにいたったのである。

商権回復運動の内部矛盾

荷預所を支持する地方荷主たちは、外商の勧誘を拒んで、荷預所連合加盟商に生糸を送ったから、荷預所へは続々と生糸が集まった。しかし、外商は荷預所をボイコットしていたから、荷預所には生糸在庫があふれ

た。外商との対立が続く限りは、日本商人の手によって直輸出をおこなう以外に、生糸を輸出する途はない。商権回復運動に燃えあがった地方荷主のなかから、直輸出の実行を求める声が強まり、一部では、直輸出のための企業の設立計画が進められるにいたった。十一月一日には、荷主総代の会議が横浜で開催され、直輸出実施の決議が採択され、その準備がはじめられた。直輸出をおこなうためには、同一等級品を一定量まとめる必要があったから、地方荷主が出荷した各種生糸が集中的に取引される市場の設立が望まれた。荷主代表は、このために、セリ市場設立を計画し、横浜税関の一部を借用して、地方荷主・横浜商人、それに外商を含む輸出商が参加する公開取引市場を開こうとした。

荷預所側は、表向きは、直輸出とセリ市場開設に賛成したが、内実は、それに積極的ではなかった。荷預所は、そもそも、外商への売込みを前提とした組織であり、売込みの際の日本商の立場を強化し、取引慣行を是正するねらいを持っていたが、外商による貿易独占そのものを打破しようとしたのではなかった。居留地貿易体制の枠内での制度改善が目的であって、直貿易を意図したわけではない。荷預所に参加した横浜生糸売込商にとって、地方生産者・地方商人の手による直輸出会社計画や、地方荷主と内外貿易商を直結する役割を果たすセリ市場計画は、自己の商業活動の基盤をほり崩すおそれのある計画であり、本来、賛成できない性質のものであった。

商権回復のスローガンをかかげて高揚した運動の内部には、売込商と地方荷主あるいは直輸出商の間の利害関係の不一致が潜在していたわけである。この利害不一致は、生糸輸出停止がながびくにつれて、いろいろなかたちで表面にあらわれてきた。直輸出をおこなっていた数少ない日本商社のひとつである同伸会社が、ドイツ向生糸をサーゲル商會に委託したことが背景行為とみなされて除名処分を受けた事件は、直輸出商と売込商の利害対立を浮き彫りにした。また、上州・武州の有力荷主が、荷預所に質問状を提出して、荷預所が銀行からの低利資金を荷主に高利で貸し付けて利鞘を得ていること、荷主に新たに