

奨励金No.1477

幕末維新时期における馬車輸送の導入の社会的影響 —事業の担い手、経営の実態、再組織化される 社会基盤の複合的研究—

山根 伸洋

早稲田大学人間総合研究センター 招聘研究員

Social Impacts of the Introduction of Horse-drawn Carriage Transport during the Bakumatsu Restoration Period —The complex study of the actors of business, the realities of management and the social infrastructures to be reorganized—

Nobuhiro Yamane,

Waseda University, Advanced Research Center for Human Sciences, Recruiting Researcher



近世期飛脚屋橋屋を経営した中川家の経営文書の悉皆撮影調査を踏まえ以下の点を明らかとした。鉄道神奈川駅に接続した東海道筋の郵便馬車路線は、地域の輸送事業の担い手により計画・実施された。馬車営業の担い手は国会開設・憲法制定運動の担い手でもあった。東海道筋の旅客輸送は鉄道開通まで鉄道と旅客馬車が接続する混合交通であった。以上より、中川が東海道筋の幹線輸送を担った点を明治前期における社会資本整備の政治過程へ埋め込む手掛かりを得た。

The following points were clarified based on a complete photographic survey of the management documents of the Nakagawa family, the Tachibanaya, local courier in Edo period. The Tokaido Line mail coach route connected to the Kanagawa Railway Station was planned and implemented by the leaders of the local transportation business. They were also key players in the movement to establish the Constitution and the Diet. Transportation on the Tokaido Line was a mixed traffic of railroads and carriages until the opening of the railroads. Nakagawa's role in the transportation on the Tokaido Highway provided clues to the political processes of social capital development in the early Meiji period.

1. 研究内容

1-1. 本研究の経緯～調査の進捗

本研究は、2020年度（第52回）倉田奨励金に基づく「幕末維新时期における馬車輸送の導入の社会的影響—事業の担い手、経営の実態、再組織化される社会基盤の複合的研究—」（研究期間2021年3月1日から2023年3月31日／コロナ禍で一年延長措置）としておこなわれた。上記の研究目

的遂行のため、大磯宿で長年、名主を務め、飛脚屋橋屋を経営してきた中川家および中川良知（1841～1900）に関連する史資料の調査（撮影・整理・翻刻等）を悉皆で行い、現在関連史資料の撮影を概ね終了させて撮影済み史料（凡そ1万頁以上）の精査および翻刻を継続中である。2021年10月から現地調査（撮影等）。平塚市博物館12回、大磯町郷土資料館1回、その他史料翻刻関連

相談会6回（2023年5月現在）。

1-2. 対象とした史資料群～その参照状況と課題について

撮影対象史資料は、平塚市博物館所蔵「大磯中川家文書」150点（すべて撮影）、内明治期60点ほど、大正期1点、他幕藩期、および、平塚市博物館所蔵「大磯宿文書」493点（すべて撮影）内明治期180点ほどである。これらの史資料は「平塚郷土文庫」として平塚市博物館開館ならびに平塚市・厚木市などの自治体史編纂に尽力された高瀬慎吾（1900～1991）により寄贈された。平塚市博物館蔵の上記の文書群は大磯宿ないし中川家の輸送業関連の経営文書でありその多くが自治体史に翻刻・収録されてきた。史資料の保存状態は概ね良好であるが、「大磯中川家文書」について重要文書が簿冊の形態を解かれ「巻紙」化され、断簡化ないし前後不明の状態であり、多くの研究者が参照するも、その多くの紹介は断念された。大磯町郷土資料館蔵「大磯 中川良知家旧蔵資料」68点（水帳等数点をのぞいて概ね撮影）は、地方経営関連・国会開設請願等自由民権運動関連の史資料を中心としている。中川の二つの業績（『明治150年企画展 明治の功労者 湘南社の活動と近代地方行政』（2018、大磯町郷土資料館）、すなわち自由民権運動を経て初代大磯町町長を勤めたことと、郵便馬車掛として郵便馬車線路開設に尽力したことを結節する説明が見出せぬ状態がながらく続いてきた。

1-3. 既存研究が抱える課題～大磯町初代町長、湘南社の中川良知

神奈川における自由民権運動研究の成果を再調査することを通じて、幕末維新时期における社会政治的な歴史過程へ、近世期の交通諸制度の再編成、近代郵便制度の導入、欧米からの技術移転による車両輸送、鉄道輸送の導入などの交通網の近代化の諸過程における出来事を埋め戻していく作

業の必要性が痛感された。本研究は以上の経緯より取り組まれた。神奈川における自由民権運動史において紹介される湘南社事務局を担う中川による国会開設請願の行動の展開は次の通り。神奈川県議会議員として1880（明治十三年）六月国会開設運動「国会開設之義二付建言」（福沢諭吉（1835～1901）起草）元老院提出、その際当時の神奈川県令野村靖（1842～1909、長州出身・明治十四年前島密（1835～1919）後任駅逡総官）による干渉と対峙して完遂する。翌年、大磯に事務局を置いて自由民権結社湘南社が結成される（大畑哲、2002、『相州自由民権運動の展開』有隣堂：81-112.）。この数年後に中川は東海道の郵便馬車掛を解任される。また中山道ルートが予定されていた官設鉄道路線は東海道へ計画変更される。上記の事態を国家的な社会資本整備の政策との関連からみると、官設鉄道神奈川駅より旅客馬車営業をもって東海道の貨客輸送事業を取り仕切ることがもつ経済面ばかりでなく政治的・社会的な意味の大きさの評価が求められているだろう。

1-4. 本調査の成果と課題

1-4-1. 交通史の既存研究の改訂

上記の見解は、本研究の調査の結果から得られた知見の一部である。これまで通説とされた郵便馬車の貨客混載営業について（例えば下記文献は東海道郵便馬車を郵便物と貨物の混載として議論を展開する。小川 常人、1957、「東海道の郵便馬車」『歴史地理』86(4):222-32.）、これが東海道郵便馬車では該当しないことがこの間の悉皆調査によって判明した。確かに駅逡管轄の郵便馬車の先駆である高崎郵便馬車は貨客混載で郵便馬車の定時運行路線を開設した。しかし、その数年後、東海道の神奈川と小田原の区間で郵便馬車営業の試験営業を開始する中川は、郵便「専用」馬車路線の試験的開業に踏み切る。そして駅逡寮は、郵便馬車の称号については慎重な試用期間における審査をもって付与するという態度をとった。また

今回の調査における文書史料の精査によって「明治十一年七月十日開業 東海道接続馬車人力車会計決算簿 発起人 世古直道 手束順作 山東馬車事業引請人 中川良知」と記載された文書が発見された。これにより明治十一年東海道筋にて乗合馬車が開業し、その路線は新橋から神奈川迄が鉄道、神奈川から三島までが馬車を中心とするもので、鉄道と馬車を接続させるものであることが、「乗車切手（証券）」の販売記録から明らかとなった。上記の史資料精査より、鉄道神奈川駅に接続する東海道馬車路線は、郵便・乗客・貨物のそれぞれの専用馬車の運行として経営されていたことがわかる。

1-4-2. 政治史・自由民権運動史との結節を指して

なお明治十四年政変により大隈重信（1838～1922）・前島らが下野して立憲改進黨の結成へ動く。前島の後任の野村は東海道馬車営業についての取り締まりを強化していく。「明治十六年二月駅逡総官命令書」で「郵便逡送時の混載についての厳罰化」を進め、「明治十七年七月一日深沢専助宛の駅逡総官命令書」をもって事実上の中川の小田原と神奈川間の郵便馬車掛を解任した。野村が駅逡総官となって東海道筋の馬車営業の取り締まりを強化したとしたら、そこにどのような思惑があったのか、そこに中川の民権運動への取り組みとの関連はあったのか。今後の重要な課題である。あわせて、明治政府の重要な社会資本整備政策である三都間幹線鉄道の経路が中山道から東海道へ変更（明治十九年七月）される。「一八八六（明治十九）年十月 大磯駅停車場設置の請願」には中川らの名前はない。そして明治二十年七月、横浜一國府津間鉄道開通。中川が馬車路線として開通させた神奈川－小田原間は鉄道によって代替される。以上より、中川の地域における自由民権家かつ名望家としての政治的取り組みと新規の交通技術の導入・利用に積極的な輸送事業への取り組みを一

体として捉える視点の構築、すなわち技術と経済に加えて技術と社会ないし技術と政治の相互規定性を評価する視点の確立が求められている。

1-5. 本研究の継続に向けて

史資料の精査と既存研究との照合を通じ本研究は以下の点を明らかとした。幕末維新期における社会資本整備に果たした在来の輸送事業担い手層の自発的な取り組みは、必ずしも適切に評価されてこなかった。しかしながら、彼らは新技術の導入と併せて、欧米の社会思想の導入にも積極的にあり、国会開設・憲法制定といった近代国家形成を促進する大きな勢力となった。

以上を踏まえて、国家の近代的社会資本整備事業の展開の歴史過程に彼らを適切に位置付けていく作業が求められている。

2. 発表（研究成果の発表）

山根伸洋、馬車輸送の導入と郵便ネットワークの形成—大磯中川家の事例より—、科学技術社会論学会（東京工業大学、2022年11月）

山根伸洋、明治初年代「東海道筋へ郵便馬車発行」の経緯再考—大磯中川家文書調査より—、交通史学会（宇都宮大学、2023年5月）