

北多摩地方経済の停滞と甲武鉄道*

梅村 又次

I. 発端

昭和58年2月、開通したばかりの東北新幹線の地域経済におよぼす影響のヒヤリングに盛岡を訪れた。そこで見聞を重ねている中に、百年も前甲武鉄道（現在の中央線）が開通当時の北多摩はこのケースだったのではなかろうかという思いがふと浮んできた。現在でこそ北多摩は首都近郊という地の利に恵まれ全域が市制施行地域であり、おそらく全国でも高所得地域の部類に入っているだろう。しかし、土地の人々の断片的な談話からは、百年も前の北多摩は雑木林やスキ原が目立つ寒村にすぎなかったように聞き取れるのである。果して当時北多摩は今日とはうってかわった低開発地域だったのだろうか。また、甲武鉄道の開通当時、そこではいかなる波紋がまきおこったのだろうか。その事実関係をなんとかたしかめてみたいというのが、そもそもの本稿の出発点であった。

II. 多摩の産業

渡辺善次郎の画期的研究『都市と農村の間——都市近郊農業史論』¹⁾によれば、幕末期に江戸近郊の農業はその東郊において集約、その西郊において粗放であった。この渡辺の結論は、後段のその原因に関するわれわれの検討に照らして、明治期においても概ね妥当するものと見てよさそうである。しからば、この江戸近郊農業における東西のコントラストを生ぜしめた要因は何々だったのか。

* 国連大学の委託によりアジア経済研究所において進行中の経済政策研究会(主査中村隆英教授)における私の担当報告である。

1) 渡辺善次郎『都市と農村の間——都市近郊農業史論』論創社、昭和58年。

渡辺の研究を手掛りとしつつ、これを以下に検討しよう。

(1) 土壌条件

幕命を帯びて寛政年間に江戸府外5郡(葛飾、足立、豊島、多摩、荏原)の地理調査を実施した古河古松軒(1726-1807年 備中)は、多摩郡についてこう書いている。

「すべて此辺は村々におゐて蚕を飼ふなり。桑の木のとちあしからず。百姓力を尽しなば、大ひに益ともなりて、後々はきぬをも織り出すべし。上方・中国筋とはちがいて、何れの村にても高不相応に其地所は広大なり。杉のはやし、雑樹のはやしふべからず。百姓のいひは、土あしく、五穀のとちよろしからず、是非なくかくのことしといふ。さも有るにや。しかし、江戸通ひすれば、其日其日に銭の二百と三百とは手にいる事故に、我も我もと日々に江戸へ通ひて、地の利を取らんと働きするものはすくなし。地の利を取る事はひまのいる事にて、眼前に其利の見へざれば、当分のぎの江戸通に日を潰すと見へ侍りぬ。致かたもなき事にや。ひろびろとせし地面、不益として置もおしむべき一事といふべし」²⁾。

また、荏原郡についても、「益となる産物も見へず。芋・牛房・独活・瓜・西瓜のるいはかり也。按に江戸の遠からぬ故に、焼木を初とし、材木・馬の飼葉・芋・牛房のるひを、日々に馬におふせて江戸通ひだにすれば、さして不自由の事もなき故に、遠国の百姓ほどに、植ものに面倒なる手いれ有る物は植ぬと見へたり」²⁾と書いている。

渡辺も大筋ではこの古河の「江戸通い」説に同感のものようである。しかし、古河の鋭い観察には学ぶところが多いが、今日からみてその分析

2) 古河古松軒『四神地名録』。以下の引用は渡辺の前掲書140頁による。

にはいささか異論がある。「土あしく、五穀のそたちよろしからず」という体験的「百姓のいひ」は、寛政の昔ならともかく、今日では古河が考えたよりもっと重視されて然るべしとする十分な根拠がある。体験的「百姓のいひ」は今日の土壌学の成果によって裏付けられており、古河が考えたように、多摩や荏原の百姓が眼前の利にひきつけられ、手間のかかる集約化の道を嫌い、農業を離れ、安直に江戸通いする方向を辿ったのだとは断じたいからである。

今日の土壌学の成果³⁾とは何か。これを次に要約しよう。武蔵野台地をおおう関東ローム層の表土は土壌学では黒ボク Ando Soil とよばれている。その外観は腐植も多く色は真黒で粘土質も多く、「土の王」とも称されるチェルノジョームによく似てはいるが、その実質はまるで逆きわめて瘠薄だから、肥沃なチェルノジョームの黒土と区別するために学術上でも俗語そのまま黒ボクと名付けられている。わが国における黒ボクの総面積は600万haと推定されている。その利用をみると、半分は木が育ってその多くは雑木林の二次林となっており、1/4は畑(畑総面積の60%余)として利用されているが、残りの1/4は多くはスキ原のままの草地として放置されている。今日においてもかように黒ボクの土地利用が概して粗放なのは、まったく黒ボクの次のような性質によるものである。

利点

腐植とチッソが多い
孔隙が多い
耕しやすい
保水力が大きい

欠点

リンサン欠乏
酸性
侵食されやすい
旱魃をうけやすい

このうち農業用の土地利用に決定的にひびいてくるのはリンサン欠乏がはなはだしいという欠点で、そのため黒ボクの畑は「土あしく、五穀のそたちよろしからず」ということになるのが一般である。しかし、だからといって、黒ボクが一切の作物を受けつけないというものでもない。逆にその利点がものをいって、黒ボクは孔隙が多いという利点

3) 山根一郎『日本の自然と農業』農山漁村文化協会、昭和49年に依拠。

第1表 黒ボクの分布

	黒ボクの面積 (1,000 ha)	総面積のうち黒ボクの割合 (%)
北海道	1,386	17.7
東北	1,535	23.0
関東	1,235	38.4
中部	644	9.7
近畿	104	3.2
中国	226	7.1
四国	51	2.7
九州	881	21.0
計	6,064	16.4

資料) 山根一郎『日本の自然と農業』農山漁村文化協会、昭和49年、225頁。

がきいて甘藷や大根などの根菜類、落花生の栽培には至極好適であり、旧幕時代の昔から川越芋、練馬大根などは土地の名産として著名であった。また、肥料とくにリンサン肥料(骨粉、米糠、過リンサン石灰)を多投しても採算のあうほど収益の大きい販売用作物の煙草や桑は多く黒ボク地帯を産地としている。したがって、黒ボク地帯では五穀の栽培はやめにして、専らこうした作物の栽培を拡大するのが有利のように思われる。しかし、現実にそこで一家の生計を支えていくということになると、農業経営を十分安全を見込んだ上でかかる換金作物の栽培にどこまで特化していけるかは、その地域をめぐる市場条件のいかんによるだろう。そうして、古河が調査にやってきた18世紀末年の与えられた諸条件の下では、多摩や荏原の百姓にとって江戸通いへの傾斜が合理的選択の結果であった、と考えるべきであろう。それだけに、市場条件の在り方いかんが次の検討課題として浮び上がってくるのだが、これは暫く後段の論議に譲ることとして、ここでは黒ボクの分布につき少しくふれておきたい。

黒ボクは火山灰土であるから、当然その分布は第一次的には火山の分布によって支配される。この事情を反映して、第1表に見るように、黒ボクは関東・東北・北海道の東日本と西へ飛んで九州に多く、その中間の地方には少ない。また、第二次的には、黒ボクが風や表流水によってきわめて侵食されやすい物理的特性を持っているために、黒ボクは地形上とくに侵食の激しい急傾斜地や沖

第2表 明治初年における東京府下の河川舟数

川 名	肥 船	その他	計	川 名	肥 船	その他	計
玉 川	0	77	77	支 堀	0	33	33
江 戸 川	240	517	757	船 堀 川	267	135	402
中 川	612	213	825	外 濠	0	60	60
荒 川	126	920	1,046	日本橋川筋	0	457	457
綾 瀬 川	69	95	164	堀江町入堀	0	22	22
神 田 川	0	280	280	京橋川筋	0	7	7
山 谷 堀	0	20	20	八 町 堀	0	145	145
三味線堀	0	1	1	新橋川筋	0	37	37
堅 川	21	268	289	海運橋川筋	0	77	77
六 間 堀	0	9	9	三十間堀	0	60	60
小名木川	32	180	212	靈巖橋川筋	0	333	333
仙 台 堀	0	69	69	新 川	0	106	106
支 堀	0	48	48	浜 町 堀	0	9	9
支 堀	0	33	33	築 地 渠	0	37	37
横 川	32	485	517	渋谷 川	0	45	45
源 森 川	0	12	12	古上水 川	6	12	18
木 場 堀	0	10	10	中 井 堀	24	0	24
北十間川	10	36	46	小 松 川	67	19	86
横十間川	10	36	46	境 川	35	5	40
境 川	13	9	22				
油 堀	0	64	64	合 計	1,564	4,981	6,545

資料)『東京府志料』巻之三「河渠志」、渡辺善次郎『都市と農村の間』317頁からの再引用。

積平野では堆積せず、専ら傾斜の緩い山麓とか台地の上に分布することになる。関東では北部と西部に大きな火山が連っていて、火山灰の降下は関東の全面におよんでいるにもかかわらず、関東での黒ボクの分析が38%にとどまっているのは、まったくこの理由によるものである。そうして、東京西郊の台地は黒ボク地帯だが、江戸川・古利根川・荒川の沖積平野である東郊では黒ボクを見ないということになる。

こうした黒ボクの分布の偏りは、一方においては、経済史家がしばしば試みる先進地畿内と後進地関東との比較論に一石を投ずることになるだろうし、また他方においては、西郊の多摩や荏原の粗放な畑作農業と東郊の葛飾・足立から豊島の一部にかけて展開する稲作と蔬菜園芸とを巧みに組合せた集約農業とのコントラストを説明するであろう。古河の慧眼はここにも着目して、「日光御成道より荒川筋の村々は、田方数多にて土質上国の風土にして、五穀の実のり他国に劣らず、中にも下村・神谷村・豊島村などは上方・中国筋の土と少しもかはらず。草木・村たち大上々国の風

土にて、僕か中国にかはらず」⁴⁾と記している。しかし、こうした古河の慧眼をもってしても、農学の未発達だった寛政年間の制約はまぬかれえず、「土あしく、五穀のそたちよろしからず」とは承知しながらも、これを正当に評価することなく、多摩や荏原の百姓の江戸通いに関して逆の因果関係を誤って主張するに至ったのは時代の制約是非なき次第であった。仮に多摩や荏原が江戸に遠く、江戸通いの便に恵まれなかったとしたら、そこではおそらく北関東の諸国のように人口は減退し、幕末には多摩や荏原も過疎地に転落していたことであろう。当時そこですでに日常化していた江戸通いは農業の粗放化をもたらした原因だったのではなく、逆に劣悪な土壌条件の下での粗放な農業の結果だったと解したい。

(2) 河川舟運と農業

沖積平野の展開する江戸の東郊にはよく河川網が発達し至って舟運の便がよいが、台地の蟠踞する西郊はまったく舟運の便を欠いている。そのた

4)『都市と農村の間』139頁。

第3表 江戸近郊における下肥1艘分の河岸直段(弘化2年)

月	大森村	東葛西領	下総小金領
1	2分2朱 500文	1両 2朱	3分2朱 500文
2	2分2朱 700文	1両 2朱 600文	1両 500文
3	3分 400文	1両1分2朱 400文	1両 2朱 500文
4	1両 2朱	1両2分 600文	1両1分 600文
5	1両	1両2分 400文	1両1分2朱 200文
6	3分2朱	1両1分2朱	1両1分2朱 600文
7	2分2朱	3分2朱 400文	—
8	"	1両	1両 100文
9	2分2朱 300文	1両 2朱	1両 400文
10	2分	1両 400文	1両 100文
11	2分 600文	1両	—
12	2分 400文	1両 200文	—

資料)『江戸川区史』第1巻および野村兼太郎『社会経済史研究』,渡辺善次郎『都市と農村の間』331頁よりの再引用。

め、同じく江戸の近郊とはいっても、舟運の東郊と駄送の西郊とでは生産物の江戸への出荷や蔬菜栽培には不可欠の下肥の江戸からの搬入のコストに大差を生じ、前述した土壌条件の差異とも合せて、江戸東西の近郊農業に著しい集約度の相異を生ぜしめた。この東西のコントラストを美事に描き出してみせたのはまったく渡辺の功績で、就中その下肥の分析は白眉といって過言ではない。したがって、ここでは渡辺の研究の一端を要約して示すにとどまるであろう。

第2表は明治初年の東京府下における肥舟の数を河川渠の別に示したものである。ここに河川渠の別とあるのはおそらく舟籍の所在を意味するものであろうから、肥舟は水路が接続しているかぎり江戸東部に張りめぐらされた河川渠網を縦横に走り廻っていたとみてよい。ところで、渡辺によれば、「当時、肥船1艘は普通、4斗入肥桶50個、即ち50荷を積んでいた。人肩では1荷、馬で2荷、車でも2荷程度であったのに較べれば圧倒的な輸送力であった」⁵⁾とのことだから、この表にはもれた千葉・埼玉両県在籍の肥舟を考慮すれば、江戸の東郊は少な目の見積でも8万荷、下肥にして3万石を越える輸送力を持っていたことになるだろう。勿論、肥舟だからといって下肥だけを運搬していたわけではあるまい。江戸行の往路には

空の肥桶の上に土地の産物の蔬菜や薪炭なども積んでいたはずだから、その面での輸送力としても大きかった。

『江戸川区史』第1巻所収の弘化2年の記録⁶⁾によれば、河川沿いの近郊農村では現在判明しているだけでも実に56もの下肥陸上げ河岸が設けられていた。その若干を挙げれば

中川通 亀有村ほか4カ所

江戸川通 柴又村, 金町村, 市川村, 流山村, 松戸宿ほか20カ所

荒川通 千住宿, 徳丸村ほか6カ所

綾瀬川通 小菅村, 草加宿ほか3カ所

等々である。河岸には下肥売捌世話人がいて、仲買人もしくはその下請人が肥舟で運んでくる下肥を仲買人から購入し、これを周辺の農家に販売する仕組が出来上っていたという⁷⁾。

こうみてくると、江戸の東郊では市中下掃除の業務は幕末期までには階層化された組織を持つ産業にまで発展していたということになるだろう。そうして、渡辺の挙示する下総国葛飾郡稻荷木村の天保9年の史料⁸⁾は、この産業は収益も高いが、資産もあり労働力も確保できる上層の農民ならではの業者として容易に参入しがたいまでに成熟していたことを示唆している。すなわち、同村では村

6) 『都市と農村の間』318頁。

7) 『都市と農村の間』315頁。

8) 『都市と農村の間』314頁。

5) 『都市と農村の間』313頁。

民42人のうち11人が下掃除人となっていたが、そのほとんどは持高の大きい農民に集中しており、うち9人は併せて炭薪舟商売をも兼ねていた。

ここでは、当然、下肥も1つの商品として市場で流通し、その価格はその時々需給の在り方を反映して競争的に形成されるようになるだろう。第3表によれば、江戸近郊の3つのケースを通じて、下肥の価格は需要の多い春にもっとも高く、需要の減じる冬には低下している。

今度は、転じて江戸の西郊を見よう。第2表によれば、西郊唯一の大河多摩川でも肥舟は皆無のようだから、おのずと輸送はすべて効率の悪い陸送によらざるをえなかった。その模様を渡辺の挙示する若干の史料⁹⁾によってみれば、およそ次のようである。

(イ) 荏原郡太子堂村の名主森家では、天保14年に2人の日雇が毎日のように2斗入の肥桶2本をてんびんで担いで、半日がかりで往復3里の道を青山・赤坂・四谷方面まで通って1荷もしくは2荷の下肥を汲取っていた。

(ロ) 多摩郡井草村の名主井口家では、慶応2年に年間285日の稼働で麴町・平河町・江戸城内などから下肥1,200荷ほどを運んでいたが、これには最低でも専従の労働力1人と小車1台を要したものと見積られる。

かようにほとんど下肥汲取り専従といってもよい労働力を常時雇用しておける程の名主層ですらも、江戸市中からの下肥の購入は肥舟にして毎月2往復分程度にとどまっておき、その他はこれから推して知るべきものがある。しかし、一口に江戸の西郊とはいっても、江戸からの遠近の差によって村々の事情はかなり違っていた。この観点から渡辺が、江戸市中の下肥が商品として市場価格を形成するようになると、人馬による少量輸送の不利が表面化してきて、遠隔の村々は江戸の下肥市場から脱落せざるをえず、寛政年間には江戸から8~9里もある北多摩の村々ではすでに下肥は買わず、糠を中心とした肥料構成をとっていた、と書いているのはなほだ興味深い¹⁰⁾。もっとも、

糠中心の肥料構成が果して渡辺の考えたように江戸の下肥市場からの脱落の結果だったのか、それともリンサン欠乏の黒ボクへの経験的対応の進行によるものかは、なお検討の余地を残している。

ともあれ、明治2年に多摩郡関前村名主忠左衛門が「東京近在三四里四方ハ下肥弁利宜相用、其余西在郷等ハ糠・灰・メ粕・干鰯・種紋り粕・麩・鶏馬糞亦ハ大豆・茶之葉等腐交合肥ニ仕候¹¹⁾」と書いているのが、当時東京西郊における肥料施用の実況だったであろう。

江戸市中からの下肥の輸送について見てきたところは、そのまま江戸西郊生産物の出荷についても妥当しよう。その意味において江戸西郊をとりまく市場条件は江戸東郊にくらべて著しく劣悪だったのであり、その土壌条件および市場条件の悪さは相俟って西郊農業の集約化を阻害していたのである。

(3) 河川舟運と商業

幕末から明治にかけて地域社会の今日を支えてきたのはまさしく農業であった。これまでも多くの紙幅をさいて江戸西郊の農業を検討してきたのは、まったくこの認識に発するものであった。しかし、地域社会の明日を切り開いていく役割は、その比重は小さかったにしても市場経済の尖兵たる商業のものである。そこで、今度は分析の対象を神奈川県北部の三多摩地方にしぼって、多摩の商業に分析のメスを入れることにしたい。

まず、その手掛りとして多摩川の舟運に着目しよう。一般に地域商業の盛衰はその地域の具備する運輸の便のいかんによるところが多いからである。前掲の第2表によると、驚いたことには、多摩川には肥舟が皆無だったばかりでなく、表では「その他」と表示されている一般用の川舟も僅かの77隻にとどまり、他の河川渠とくらべて著しく少ない。さらに、もしこれが渡舟も含めた計数だとしたら、明治11年10月板権届と記載のある官製の『神奈川県管内之図』には15カ所の渡舟場がみえているので、渡舟場ごとに渡舟2隻とみても、渡舟の総数は30隻と推算され、上下航行用

9) 『都市と農村の間』311-2頁。

10) 『都市と農村の間』297頁。

11) 『都市と農村の間』295頁。

の舟は47隻に減ってしまう。これは当時多摩川では商業用の舟運はないに等しかったことを意味している。

また、『流域をたどる歴史』関東編¹²⁾の多摩川の章をみても、渡舟場と西多摩産杉檜の筏流しについてはとくに項をおこして説明してはいるけれども、川舟の日常的な就航を間接的にでも示唆するような記事はまったく見当らない。さらに、同書の相模川の章をみると、厚木や河口右岸の須賀(平塚市)が相模川舟運のもたらす利によって大いに繁昌していた事情を記した項の末尾に、「武州八王子の織物も、小荷駄で久保沢(津久井郡城山町)へ送り、そこから高瀬舟で厚木を経て須賀まで運び、さらに須賀から千石船で江戸まで送った¹³⁾」と書いている。この記事は多摩川の舟運が利用できなかったことの間接的証言とみることもできよう。

こうまでも多摩川が舟運の便を欠くに至った理由は何処にあったのだろうか。多摩川に肥舟がなかったということに関してなら、六郷の河口が江戸から余りにも南に離れすぎているので、江戸と六郷の間は波の高い海上航路によらざるをえず、そのため江戸市中の下肥を舟で運ぶわけには参らなかったのだという事情で説明することもできるかもしれない。しかし、舟運一般の不振ということであれば、その理由は河川そのものの特性に求めなければならないだろう。しかし、舟運の発達していた相模川と舟運の便を欠いた多摩川とでは、素人判断ではあるけれども、河川の自然条件にさほどの差があるとは考えにくい。ここまでつめてきて、はたと思い当るのは玉川上水である。玉川上水は、人口の増加した江戸市中の飲料水の不足を補うべく水源を多摩川に求め、承応2年(1653年)に西多摩郡羽村地先の多摩川から四谷大木戸まで42キロの間を武蔵野台地の地形上馬の脊に当たるところを掘り割った明渠である。また、副としてはあったが、水の乏しい武蔵野台地の原野に新田を開き、定住を促進するために、途中

所々で分水路を設け、正徳年間には10カ所、享保の大開発を経た幕末には30カ所余ののぼっていた¹⁴⁾。東京に改良水道が通水を開始した明治30年代の記録によると、玉川上水の水量は季節と天候によって常に増減してはいるが、平常の水量では羽村の引入水量は毎秒451立方尺、末端の淀橋浄水場に接続する和田堀新水路の水量は毎秒170立方尺となっており、この間約40キロを旧幕時代そのままの上水路を流れてくる間に約3分の1に減ってしまったという。これは当時14カ所の分水によるところも多いが、上水路が漏水の激しい黒ボクの土地を掘り割っただけの開放水路であったため地下浸透や水面蒸発もまた少なくなかった¹⁵⁾。こうした羽村での取水が多摩川の流量におよぼした影響に関する計数をまだ入手するに至らないので、肝心のところではなほだ文学的な推論に終わってしまうのを遺憾とするが、羽村取水堰の下流では多摩川の水位の低下が著しく、当時一般的だった低水工事をもってしても水深の低下が川舟の航行を阻害し、僅かに筏流しを許容するにとどまっていた、と推定される。

往時は均らして幅2間の水路に堤一杯までの水量を誇っていたと聞く玉川上水のことだから、地域の住民にとって上水の通舟はまことに魅力のあるプロジェクトと映ったことであろう。江戸時代でも元文、明和、慶応年間と3回も反復してその計画が試みられたが、いずれも水質保全を優先して許可が下りなかったとのことである¹⁶⁾。こうした次第で、多摩地方は河川舟運の全盛時代にその便益をついに享受しえなかった。その意味において、今日のいわゆる三多摩格差は遠く近世以来のものだったのである。

眼の前に多摩川がありながら、これをコストの安い舟運に利用しえなかったこの地方では、その帰結にはかならない次のような事例が現実におきていた。

(イ) 成木石灰¹⁷⁾ 幕府から御用石灰の特権を与

12) 豊田武・藤岡謙二郎・大藤時彦(編)『流域をたどる歴史』3 関東編、(株)ぎょうせい、昭和53年。

13) 『流域をたどる歴史』関東編、263頁。

14) 『流域をたどる歴史』関東編、221-4頁。

15) 堀越正雄『水道の文化史——江戸の水道・東京の水道』鹿島出版会、昭和56年、107頁。

16) 『水道の文化史』63-5頁。

第4表 神奈川県における郡部市場税の月額比較

(単位: 円)

市 場	取 引 商 品	明治14年	明治16年	明治18年	明治20年	明治24年
南多摩郡 八王子	織物	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00
	生糸・まゆ	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
	雑品	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
原町田村	生糸・まゆ・雑品	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
中野村	生糸・まゆ・雑品	0.75	1.50	1.50	1.50	1.50
西多摩郡 青梅町	(上・中・下町)					
	木綿織物・同糸・雑品	6.00	6.00	7.50	7.50	7.50
	黒江・森下町	3.00	3.00			
	中町			0.30	0.30	0.30
	下町					
	桑葉	0.30	0.30			
五日市町	生糸・まゆ・雑品	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
箱根ヶ崎村	木綿織物・同糸・雑品	0.30	0.30	1.00	1.00	1.00
北多摩郡 田無町	生糸・まゆ・雑品	0.75	0.75	1.50	1.50	1.50
府中駅	(生糸・まゆ)雑品	3.00		1.00	1.00	1.00
高座郡 上溝村	生糸・まゆ・織物・雑品	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
愛甲郡 厚木町	生糸・まゆ				2.50	2.50
津久井郡 川尻村久保沢	生糸・まゆ・織物・雑品	3.50	0.75	0.30	0.30	0.30

資料) 『神奈川県会史』第1巻, 第2巻, 昭和28年。

- 註) 1. 原表には外に小田原(4市場), 神奈川町(3), 横須賀(3), 小八幡村(1), 大磯宿(1)がリスト・アップされている。またリストの末尾には1項を設けて「右ニ掲ケサル市場, 金拾五銭」とある。
2. 「明治十三年通常県会第二〇号議案地方税則」(前掲書第1巻398頁)に「諸市場 上リ高百分ノ三 但シ市場ヲ設ケス路傍等ニ於テ会市スル年ノ市ノ如キモノハ課税ノ限ニアラス」とある。

えられ、輸送用助馬の使用を認められ、拝借金の助成まで受けた成木石灰ではあったが、下野・上野・常陸・美濃・近江などの遠国から舟運で出荷されてくる石灰との競争に敗れ、明治をまたずに衰退してしまった。そこでは、重量安価という石灰の商品としての特性が大いにものをいったのである。

(ロ) 青梅の織物¹⁷⁾ 買継商が青梅宿の市で買付けた青梅絹は、その一部は青梅街道経由で江戸へ出荷されたが、大部分は青梅一所沢一川越と経て新河岸川の舟運を利用して四谷の買場(新宿区若葉町あたり)に送られた。

(ハ) 八王子の織物 前述した八王子織物の相模川経由による出荷もこの事例である。

こうした運輸の不利な条件を克服し、市場でも十分競争力をもちうる商品はその特性として何よりもまして軽量高価でなければならない。軽量高価で輸送費負担力の高い商品、それこそまさに絹の特性そのものである。「多摩郡ハ……川流多

シト雖トモ皆小ニシテ漕運ニ便ナラス、特ニ多摩川ノ満水ヲ待テ僅カニ薪炭ヲ漕運スルノミ、是ヲ以テ人民孤々営業ニ勞スト雖トモ富饒者少シ、惟八王子近傍ハ近年大ニ養蚕ノ業ヲ開キ、精良ノ蚕種生糸多分ニ製造シ、織物モ亦日々に盛ナリ」¹⁸⁾とあるは、簡にしてよく多摩の経済状況を活写するものである。

第4表は明治14-24年の期間について神奈川県北部の各地市場における商取引の地域差を郡部市場税のデータによってみたものである。13年6月改定の税則によれば税額は「上リ高百分ノ三」とあるけれども、それはおよその目安といったもので、年々の税額は経済三部制の下での郡部会(県会)での論議を通じて決定され、市場の取引に著しい増減が認められる場合のみ改定が加えられたものようである。表の空欄は当該年度の市場税のリストにその名が見えないケースであるが、その場合市場が閉鎖されていたのか、それとも「右ニ掲ケサル市場 金拾五銭」の適用があった

17) 『流域をたどる歴史』関東編, 244頁と251-2頁。

18) 『東京百年史』第2巻, 昭和54年, 756頁。

のかの判定は困難である。また、市場名や取引商品名で括弧に包まれているのはその部分が途中年次でリストから消えたものである。なお、21年と22年には市場税は一律20%減額されている。

市場は取引商品の種を異する2つの地域集団に区分することができる。その1つは多摩川の西部に北は五日市から八王子を経て南は原町田(今日の町田市)、厚木にかけて南北に延びる Silk Belt とでも称すべきものであり、もう1つは青梅を中心とした多摩川左岸の西多摩からおそらくはこれに隣接する埼玉県所沢地方へかけて東へ延びる Cotton Belt である。表では前者の優位が顕著だが、これには生糸輸出の影響も多分におよんでいるから、生糸貿易のなかった、もしくはまだ少なかった幕末に遡れば両者の差はこうまで大きくはなかったろう。

こうした中で八王子は断然他を圧倒する最大の市場規模を誇っていた。これは暫く別格扱いとして、青梅、原町田、五日市および高座郡の上溝(相模原市)の市場は大きく、中野(八王子市)、箱根ヶ崎(瑞穂町)、田無および府中のそれは小さかった。ここでは「右ニ掲ケサル市場」の地域分布に関する情報を欠いているので、そこに多少の問題を残しているけれども、大観して三多摩地方の中でも商業活動の地域差はきわめて著しく、南多摩はもっとも活況を呈し、西多摩を中として、北多摩はむしろ不振の部類であったとみてよいだろう。

また、ともに青梅街道に沿った田無と箱根ヶ崎では17年以降市場税のランキングが2段も3段も引き揚げられて、市場取引の大幅な拡大が示唆されている。ところが、これに対して、府中は16年と17年には市場税のリストから姿を消し、18年にリストに復活してきた時にはその取引商品から生糸とまゆが落ちて、雑品だけの市場となり、市場の取引高も往年の3分の1に減少してしまっている。八王子織物の中継地として前述した津久井郡川尻村久保沢(城山町)はさらに極端なケースで、10年代の後半に市場は10分の1以下の規模に惨落したもののようである。こうした事例からみると、どうやら当時この地方では商品流通に構

造的な変動がおきて、その影響のとくに激しかった一部の市場では取引高の急増もしくは急減が生じていたようである。興味あるところであるので、さらに今後の検討にまちたい。

さて、これまで検討を進めてきたところを総括すれば、首都西郊の多摩地方は一般に土壤条件にも運輸の便にも恵まれていなかったが、その中でもとくに北多摩は多摩川の西を南北に走る Silk Belt からも、また狭山丘陵の北を東西に走る Cotton Belt からも離れていて、文字通り経済停滞の底に停滞していた、と結論されるのである。

III. 甲武鉄道¹⁹⁾

甲武鉄道は明治22年4月に新宿一立川、8月に立川一八王子を開業した。北多摩には境・国分寺・立川の3駅が開設され、明治27年の列車時間表によれば列車は1日5往復、中央の国分寺から新宿までの所要時間は40分、下賃金は17銭であった²⁰⁾。ここにおいて、産業停滞地域の北多摩にはわかにかに最先端の文明開化に浴し、遙かに今日の隆盛を来す1つの端緒を手中にしたのである。以下、鉄道開設に至る経過を述べよう。

その前史は玉川上水の通舟である。明治2年9月、上水沿い村々の名主島田源兵衛(羽村)、田村半十郎(福生)、砂川源五右衛門(砂川)は新政府成立の機をとらえ、宿願の上水通舟を願い出た。翌年3月許可が下り、彼等は自費で上水の拡幅、橋の改修、曳舟のための道路や舟だまりの開設など諸般の準備を整え、4月15日から開業した。舟は幅5尺、長さ4間の10駄積みで、81隻が許可となり、八王子の市日に合せて毎月5の日と9の日に就航し、筏も年間3,000枚にのぼるといふ盛況だった。それだけに、当然上水の水質にも影響が出て、通舟は5年5月末をもって禁止された。利

19) ここでは直接参照するまでに至らなかったけれども、甲武鉄道に関する研究としては管見のかぎりでも次がある。関島久雄「甲武鉄道」(1)-(4)『成蹊大学政治経済論叢』11巻2号、12巻1号、12巻4号、13巻2号。今城光英「甲武鉄道会社の成立と展開」上中、大東文化大学『経済論集』31号、34号。

20) 『汽車汽船旅行案内』明治27年10月5日発売、38頁。

も多く、金も費った通舟事業ただけに毎年のように沿岸の村々からは通舟再開の出願があって、16年までに6回におよんだという²¹⁾。

そうした折に上水築堤上に馬車鉄道を計画するものが現われた。岩田作兵衛(呉服太物商)の回顧談²²⁾によると、それは滝沢久武(高遠藩)外5,6名のものであった。この出願はあっさり却下されてしまったが、その仲間の1人の服部九一が16年5月頃に岩田に相談をもちかけ、一切を岩田に委ねることになった。岩田は、当時は官吏の古手の流行った時代だったから、この話は旧知の間柄の前神奈川県令井関盛良の所に持って行ったら万事都合がよからうと考え、井関を訪問、その協力を確保した。次に、井関の指示で関係地方の承諾を得るため、服部と同道羽村の指田茂十郎(1842-1902年、代々玉川上水番役の家柄)、前述した福生の田村半十郎(1847-1912年、名主・戸長を歴任、醸造業)などを訪ねた。彼等は上水通舟再開が意のごとく進まずいららしていたところであったから、岩田らの計画提案にとびついてきた。17年4月22日、一同連名の上、資本金30万円の甲武馬車鉄道会社組織の願書を東京・神奈川・埼玉の3府県庁に差し出した。その計画によれば、「新宿ヲ起点トシ線路ヲ青梅八王子両街道ノ中央即チ和田堀ノ内ヲ経テ西窪関前ヨリ多摩川上水ノ堤敷ニ沿ヒ小金井砂川村ヲ貫通シ中浜ヨリ西北ニ折レ福生ヲ過キ羽村ニ至ル里程十二里間ヲ第一着トシ砂川ヨリ拜島ヲ経テ八王子ニ至ル里程三里間ヲ第二着トシ馬車鉄道ヲ敷設」²³⁾せんとするものであった。もっとも、この計画は、その後の実測の結果により線路予算に異動を生じたので撤回され、新たに資本金35万円、線路は「第一着ニ新宿ヨリ神奈川県下福島村迄第二着ニ福島村ヨリ八王子迄」²³⁾とする願書が提出された。18年5月25日

のことである。その詳細は今のところ不明だが、線路予算異動のポイントはどうやら経費のかさむ多摩川架橋地点の変更にあったようである。その結果として指田・田村らの地元福生・羽村地区は最終的に甲武鉄道の線路から離れ、青梅鉄道にまつことになった。

岩田らの苦心経営の甲斐あって、19年11月10日には3府県より馬車鉄道敷設の免許が下付された。ところが、皮肉なもので、この頃になると世間の見方がすっかり様変わりして、汽車鉄道布設論が盛んになってきたし、またその種の計画が諸所でたてられた。岩田らもこれに鑑み同年12月14日に資本金を60万円に増額し、馬車鉄道を変更する願書を呈出した。ところが、この積極経営政策の裏側で、馬車鉄道会社は内外ともにすこぶる多事多端であった。その第1は資金調達をめぐる紛議であったが、資料の制約から、この頃から大口の資金提供者が外商の亜米一から大隈輩下の平沼専蔵らへ、さらに兩宮敬次郎(1846-1911年 甲斐出身の投機の実業家)らへとめまぐるしく移ったことが判明しているにとどまり、紛議の内容や経過については今のところ不明である²⁴⁾。

その第2は岩谷松平(東京の煙草商天狗屋)ら8名による新宿八王子間の甲武鉄道と原善三郎(横浜の貿易商)、谷谷弥七(八王子の織物商)ら13名による川崎八王子間の武蔵鉄道の出願があって、3者競願の形になったことである²⁵⁾。まず、同一線路を出願した2つの甲武鉄道については、「知事の高崎五六さんが大変に心配されて、兩宮敬次郎さんに仲裁を依頼されました。其の後横浜組は潰れましたで、私共と八王子組と合同して今の甲武鉄道となりましたが、兩宮君は其関係から仲間入をされました」と岩田は語っている²⁶⁾。

問題が政治的に拡大したのは武蔵鉄道との競合である。12月28日、神奈川県知事沖守固は、(イ)三多摩地方および山梨県下の生糸や織物は多く横浜を経て海外に輸出されるので輸送の便が多大で

21) 朝日新聞東京本社社会部『多摩の百年』下、昭和51年、100-3頁および『水道の文化史』63-5頁。但し、舟の長さは前者では4間(約7.3メートル)、後者では6間とある。

22) 岩田作兵衛「甲武鉄道の創立」『明治期鉄道資料』補巻(1)「日本の鉄道論」所収。

23) 「甲武鉄道市街線紀要」『明治期鉄道史資料』第2集(4)所収。

24) 『多摩の百年』下、109頁。

25) 『日本鉄道史』上、大正10年、798頁。

26) 岩田作兵衛「甲武鉄道の創立」。

あること、(四)県治上においても三多摩地方官民との交流に便であることを理由として武蔵鉄道の優先敷設を内務大臣に上申した。これに対して、内務大臣山県有朋は、20年3月5日の建議「汽罐車鉄道布設之件」において、(イ)「此等各地ニ関係ヲ有セル場所ニ於テ布設スル鉄道ハ、必ズ首府ヲ以テ基点トシ、而シテ他ノ各名邑要区ニ連絡ヲ取ルヲ原則」とすべきであり、(ロ)さらに「南向川崎ニ直達セシムルヨリ少シク東向進行シ、東京ニ於テ既成線路ニ会セシムル方新設線路及既成線路ヲ利用スルノ効多ク、地形然ラザルヲ得ザルモノアリ、(ハ)またここで甲武鉄道を採るなら「横浜ノ便否ニ係ル一点ヨリ言フトキハ、或ハ少シク遺憾ナキヲ得ザルトスルモ、其ガ為メ首府ノ関係ヲ枉ゲ計画ノ大要ヲ誤ルベカラズ」と主張して、甲武鉄道を支持した。内閣は鉄道局長官もこれと概ね同意見なことを確めた上で、甲武鉄道に決定した²⁷⁾。こうして、7月1日、馬車鉄道敷設免許をもって5月に発布されたばかりの私設鉄道条例第3条の仮免許とみなす旨認可があり、同月4日武蔵鉄道の出願は却下された。翌21年1月には建設工事を鉄道局に委託することが決定され、3月には資本金を90万円に増額し、また本免許も下付され、6月には着工のはこびとなった。

IV. 北多摩の政界

三多摩は自由党の砦と称され、南多摩97人、北多摩39人、西多摩26人の党員を擁し、県下党員の約60%を占めていた²⁸⁾。したがって、県下では南多摩の勢力が断然強く、南多摩の石坂昌孝(1841-1907年 野津田村)が県下の自由党をたばねる形勢となっていた。また、大阪事件への参加者を出していることから察せられるように、大井憲太郎の影響力が強く、そのこともあってか反権力のイデオロギーを固執し、理論闘争を好む気風が強かったようにみえる。政治史上、明治20

年代の前半は大団結運動の時代で、旧自由党の面々は外交刷新、地租軽減、言論集会の自由のいわゆる三大事件をスローガンに掲げ、一方では藩閥政府と激しく対決するとともに他方ではこれを基軸として旧自由党諸派の結集を計らんとしていた。三多摩自由党は当然その火線に立った。

ところで、北多摩は産業の面では三多摩の中でもっとも立ち遅れた地域であったし、また政治の面でも南多摩の下風に甘んじざるをえない立場にあったから、そこからなんとか脱出したいというのが北多摩指導者達のひそかな悲願であったろう。その北多摩で甲武馬車鉄道の計画が進み、19年11月には免許下付にまでこぎつけたのである。これは正しく事件であって、往時上水通舟によって沿岸地方が繁昌したことのまだ生々しい記憶とも合せて、北多摩経済再生の発条として大いに歓迎されたことであろう。まして馬車鉄道が汽車鉄道に格上げされたとなるとそのインパクトは倍增され、またその甲武鉄道会社が川越地方の乗客貨物等の調査を埼玉県に依頼したということで、すでに一段と高まった期待感も北多摩全域のものとなったであろう。もっとも鉄道嫌いの保守派もあって、彼等は逆に警戒の構えを固めたかもしれない。北多摩自由党の領袖吉野泰三(1841-96年 野崎村)、内野左衛門(1853-1930年 蔵敷村^{ソウシキ})ら12名が殖産興業談話会をおこし、広く発会(20年3月10日 田無町総持寺)への参会を呼びかけたのは、こうした情勢の展開に好機到来と胸おどらせてのことと推察される。そうして、その趣意書に「夫レノ会ヤ厭クマテ実利実益ヲ主旨トスルモノニシテ言語ノ虚飾ト論弁ノ誇大トヲ許サス」とあるのは、南多摩の石坂ら自由党主流の壮士の体質を嫌悪する吉野ら北多摩派の現実的志向の表明とみられよう²⁹⁾。さらに、甲武鉄道が全線営業を開始するに至ると、吉野らは神奈川県倶楽部(自由党の県組織)を脱退し、内野・比留間雄亮(府中)ら北多摩の有志者40名と北多摩正義派を結成した。9月17日の日付のある規約の第1条には「本郡ノ公益ヲ計ルヲ目的トス」とみえているが、「本郡ノ公

27) 『日本鉄道史』上、798-9頁および老川慶喜『明治期地方鉄道史研究』日本経済評論社、昭和58年、第2章第1節「八王子における鉄道建設の動向」。

28) 『神奈川県史』通史編4近代・現代(1)、昭和55年、396頁の第18表。

29) 『三多摩自由民権史料集』下、昭和54年、947-8頁。

益」の具体的中味は殖産興業の推進とみて間違いないまい³⁰⁾。

さて、自由党の砦とまでうたわれた三多摩で吉野ら北多摩派の人々をしてあえて神奈川県倶楽部脱会の拳に踏み切らせたものが何々だったかは、今後の一次資料の発掘をまって明らかにせねばならないが、ありうべき1つの見方は次のようなものであろう。

甲武鉄道の成功が岩田ら関係者の苦心経営のままのものであったことは言うまでもないが、甲武鉄道が武蔵鉄道との競願など多くの難関を切り抜けるに当って、ここぞという時に決定的力となったものは中央であった。ここで中央とは政府およびこれと密接なつながりをもつ東京各界のことである。政治の世界に生きる吉野らがこれを見逃すはずはない。そうして、北多摩が古くから江戸通いの土地柄だったことも合せ考慮するなら、北多摩の経済開発の方途は唯だひとつ中央との連携強化

以外にはありえない、と確信したのであろう。ところが、彼等も加わる自由党はといえば、藩閥政府打倒を専らとしている。これとは断然袂を分つべし。

こうした吉野らの政治路線は23年には北西多摩郡管轄替建白につながり³¹⁾、さらに26年3月4日法律第12号の第1条「神奈川県下武蔵国西多摩郡北多摩郡南多摩郡ヲ東京府ニ移ス」となって結実する³²⁾。しかし、すでに紙幅もつきたので、その経緯等は吉野らの意図した殖産興業の成否とも合せて別の機会に譲らざるをえない。ここでは、甲武鉄道開設の波紋がいち早く北多摩政界に現われ、殖産興業運動をひきおこしたことの確認をもって一応の結論としたい。

(一橋大学経済研究所)

30) 前掲史料集, 972-3頁。

31) 前掲『神奈川県史』568頁。

32) 『神奈川県会史』第2巻, (昭和28年)に補遺として「三多摩郡の東京府移管の経緯」と題する資料集が収められている。