

関東の舟運と東京港（江戸湊）

佐藤 正 夫

（東京都港湾局）

目 次

1. 関東舟運の変遷
2. 関東舟運政策と享保の改革
3. 明治以降の治水政策と運河・港湾の整備
4. 明治以降の輸送機関と東京港

1. 関東舟運の変遷

現在の利根川は、坂東太郎の名にふさわしく関東平野を縦断し銚子を河口としているが古代は埼玉県東部の低地（中川低地）を南下し東京湾（江戸）に流入していた。利根川の幹線は長さ322キロメートル支川数は285にものぼり、流域面積は約1万6千840平方キロメートルにおよび日本一の大河である。

本稿は、関東平野における主流利根川の舟運と日本一の大都市江戸の街とのつながり、そして明治維新を迎え新政府の土木事業への取組み、運送体系の法制の一面から変遷を考察する。

江戸の街づくりの柱となつたのは、徳川家康が入府後、築城に必要な資材搬入路として数本の水路を開削し、市街市造成のため埋立てを行い、上水、治水対策に意を用い更に生活必需品である塩の確保であった。東京湾にはいくつもの塩田があったが、江戸に近い行徳の塩を運ぶため、城の東方に小名木川と新川という運河を開削した。この水路は後代まで重要な物資の輸送路

となった。江戸時代では、大量の物資の長距離運搬は河川水運が唯一の輸送機関であるところから、初期に幕府及び各藩は米を中心とする穀類、木材、林産品の輸送のため、低水工事を主眼とする大規模な河川改修を行った。低水工事というのは 河川舟運を開いてその維持管理を目的とする河川工事で、水量の少ない平水や低水の時期に就航できるだけの水深を保つことをねらいとする工法である。

関東では洪水を繰返す河川を制御するため、幕府は流路の変更策を立て利根川の改修工事を積極的に行った。いわゆる利根川の瀬替え、東遷事業と云われるもので、主な事業は表1のとおりで、概略すると、

表1 利根川関連の主要な流路の改修と開削

利根川	1. 新川通りの開削	• 元和7年(1621)
	2. 赤堀川の開削	• 元和7年(1621)初開削、承応3年(1654)通水
	3. 小貝川の付替改修	• 寛永7年(1630)
	4. 下利根川(十三間戸～神崎)捷水路	• 寛永3年(1626)
	5. 下利根川(江口)捷水路	• 寛永4年(1627)
	6. 下利根川(佐原～津宮～大倉)改修	• 寛永3年(1626)
新利根川	1. 新利根川の開削	• 寛文6年(1666)
	2. 堀割川(鹿島堀割)	• 明治5年(1872)開削されるが、河口閉塞で廃川
江戸川	1. 江戸川の開削	• 寛永12年(1635)～寛永18年(1641)
	2. 江戸川(金杉～深井新田)の改修	• 享保13年(1728)
	3. 江戸川放水路の開削	• 明治44年(1911)～昭和5年(1930)
中川	1. 中川の開削	• 享保14年(1729)細流を拡幅
荒川	1. 荒川の付替改修	• 寛永6年(1629)
	2. 荒川放水路の開削	• 明治44年(1911)～昭和5年(1930)

資料：「利根川治水史」栗原良輔、「利根川と淀川」小出博、「利根川治水の変遷と水害」大熊孝により作成。

- ① 第1次で文禄3年（1594）の川俣～川口間及び新利根川の開削工事
- ② 第2次で元和7年（1621）の新川通りの開削と太日河上流への流身の変更
- ③ 第3次で寛永年代（1624～43）における江戸川、権現堂川、佐伯渠、逆川の開削工事
- ④ 第4次では承応3年（1654）の赤堀川の開削工事である。以上約60年間にわたる改修工事により、ほぼ目的は完成され河川改修東遷事業は終りをつけた。¹⁾

このように利根川の上流から下流へと事業を進めた目的については諸説があるが、① 江戸を利根川の水害から守ること ② 南関東から利根川を遠ざけ、その流域の開発を進めること ③ 舟運の便のため関東と奥州・信越との経済交流を図ること ④ 東北の雄、伊達藩に対する防備策として河川を障害物の役割をさせたこと、などがあげられている。しかし改修後、承応3年（1654）の事業完了後百年を経ずして寛保・宝暦の水害が続き、天明3年（1783）浅間山の大爆発による噴出物の流下がはげしく堆積の影響等もあり、河床が上昇し水害が多発するようになった。この水害による影響はその後の補修工事（赤堀川の大拡張）にもかかわらず百年後の明治時代まで続くことになる。

一連の河川改修工事で注目されるのは、江戸川流頭の棒出しである。これは天保年代に江戸川下流の右岸の農民が創設したといわれ、乱杭を川に打ち込み川幅を狭め、堤防を突き出し法面に石柵を入れたものを設けたという。このことによって二合半額の排水悪化を防いだが、上流の都賀郡一帯は渡良瀬川下流の流水が害され洪水が停滞し水害が頻発するとの理由で棒出し幅を18間（32m）以下に狭めないという条件で設置を認めたのである。²⁾

明治の中頃に棒出しを著しく強化するという事態が発生するが、その背景には足尾銅山鉍毒事件の蔓延を恐れた政治情勢を見逃すわけにはいかないだろう。江戸川下流や下利根川にその余波が拡がりつつあったので、明治政府は東京府下に影響することを恐れ棒出しを強化しながら渡良瀬川河口（利根川への合流部）を拡幅して利根川の水が逆流し易いようにした。そして幕末

から明治初年にかけて江戸川を利根川の本流として、これに洪水主流を排除すべきであるという大方の識者の見解を無視し、政府は中利根川を主流として銚子へと流した。³⁾

近世期における舟運機構の基本的性格は、封建社会の米石高制にもとづく現物年貢という仕組の中で重要な地位を占めていた。東日本の河川水運の発達にとって忘れてならないものに西廻り、東廻り海路の開発がある。東廻り海路は、寛文10年（1670）と同12年に幕府が河村瑞賢に命じて開発させた海路で、天領の蔵米輸送を安全に行なわせる航路の改良策であった。

百万石以上にのぼる直轄地の蔵米、家臣団・譜代大名などの貢米及び、他特産品の江戸輸送が街道の宿駅を経由する段階から河川を利用する方向に変わったのも、舟運の利点が大きいだけに必然のことであろう。

本支川にのぞむ各地に地域流通の結節点として「河岸」があいついで起り、関東沿岸及び近海の津出湊とならんで江戸へ集中する網の目のような輸送ルートが成立した。幕府は元禄3年（1690）に関八州、伊豆、駿河十カ国から江戸へ運ばれる城米、蔵米の津出湊及び河岸より道法と廻米運賃を制定し公示した。それまで不動であった運賃を距離の遠近などにより合理的に修正し、関東の河川を統一的にとられた点において、後の河岸発展に大きな影響力をもった。⁴⁾

元禄期には利根川水系を中心に80余りの河岸が知られ、幕末には300余りの河岸があったと推定される。元禄以降湊や河岸に成立した新興の船問屋、河岸問屋と従来から領主的商品流通を独占してきた特権的な廻船問屋、宿駅問屋との抗争が次第に激化するようになるが、河岸の場合に更に農間余業者である小船主が進出し河岸問屋と運輸の方法をめぐる紛争をくり返す事態が盛んとなった。⁵⁾

各地から輸送されてくる年貢米は、幕府直轄の村々の出荷の場合は浅草御蔵に着岸し、旗本領等からの年貢米は旗本屋敷の河岸あるいは指定の河岸に揚げられた。一般荷物の場合は江戸の入口中川番所より小網町までの間を舩船に積替えられ市中の運河を通して届け先の河岸まで送られた。関東各地から高瀬船で江戸に来て積荷を舩船に積替える業務を担当したのが「奥川筋舩

下船船宿」で、この奥川筋とは江戸からみて利根川水系を通して結ばれた奥羽の南、信越の南方面の荷出地を云うが、この船宿は明和7年（1770）頃に江戸小網町を中心に百十軒もあったという。⁶⁾

江戸からの帰り高瀬船の積荷の幹旋をしたのが「奥川筋船積問屋」でこの問屋の数は寛延元年（1748）37軒、寛政10年（1798）39軒、嘉永4年（1851）36軒とあり50年間の間でも変化は見られず安定的な経営が続いたと思われる。

2. 関東舟運政策と享保の改革

時代も近世中期以降になると、利根川水運は江戸地廻り経済の進展を促し、幕府の関東農村における支配体制を強化していくのである。幕府は関東諸河川を舟運商活動の場としている川船に対し、元禄期以来絶えていた極印改めを実施する触書を享保4年（1719）12月に出した。これによって川船制度の大改革が始まったのである。この触は、川船を確実に把握するため船の種類、形状、大きさなどを徹底的に調査することにあった。川船を支配するため寛永10年（1633）川船奉行を任命し、後に2名となったが、更に延宝6年（1678）には3名に増員強化し、江戸と往来し船稼ぎをしている商船から年貢、役銀を徴収する体制が元禄9年（1696）に確立された。⁷⁾

元禄～享保期にかけての江戸の経済的繁栄につれ関東、東北、信越地方からの米穀、薪炭、材木をはじめ商業的農作物や地方特産品など利根川舟運によって江戸の物資移入が増大していった。このような増大化傾向を反映してか、関東地域の船稼ぎも活発化し、正徳6年（1716）4月の触書から推察すると無極印、無年貢の川船も相当数運航していたことをうかがわせる。⁸⁾

次いで享保8年（1723）関東、伊豆及び駿河辺の海辺の船が稼ぎのため江内川へ出入する場合には川船同様課税するとの触書が出された。従来は江戸へ往来する関東農村の商船に限られていたのが、改革以降海船にまで範囲を広げたことは注目すべき触である。

同5年（1720）12月川船に対する重要な制度改革が行われた。これまで川船の掌握と年貢、役銀徴収を主要な任務としてきた川船奉行が更迭され職が

廃止された。御作事方棟梁鶴武左衛門が登用された。⁹⁾職掌が大工棟梁という異色の配置、人事異動であった。しかも掌務は従来のまま総てを後任の鶴氏に引継がれたのである。

当時の江戸の人口は同6年（1721）幕府が実施した人口調査では町方人口50万人、同18年（1733）で54万人と集計されており、武家関係が含まれていない。諸大名所属の武士20～30万人、家族30～40万人を含めると人口が約百万人と推定され、江戸の地域圏が拡がりりをみせていた頃である。

川船支配の改革の第二に重要なことは、船請制度の廃止であった。船請と呼称される町人の役割は船請人は川船の新造、売買、潰の証書類に連署するなど川船の把握に直接関与し、年貢、役銀の徴収を請負い、万一の場合には滞納の船主がでた時には立て替えて上納することが役目であった。¹⁰⁾重要な職務であったわけであるが、しかし船請が幕府の期待どおりの責務を果たさず不埒な振舞いが多かったからだという。廃止後は、船主が直接年貢、役銀を川船役所へ納入するようになった。

江戸時代は本来的には農業生産に基礎をおいた社会機構であり、為政者の財政基盤となるものは年貢である。幕府はこの年貢を増徴する方法として耕地の拡大、つまり新田開発に力を注いだ。しかし元禄年間には新田開発もあ程度限度に達したのに対して、幕府の財政支出は増大する一方であった。消費支出の増大を貢租収入の増加で吸収していくことができなくなり、幕府財政の破綻が表面化したのである。これらの財政難を引き継ぎ、体制の建て直しの必要を迫られたのが八代將軍吉宗であった。これらを背景としていわゆる享保の改革が実施される。

享保7年（1722）7月は諸政策を矢継ぎ早やに打ち出しはじめた年である。吉宗は大名から一万石に付き百石の割合で献米を徴収するという「上げ米令」を出し、その代り江戸参勤の期間を短縮した。このことによって年間約18万7千石の収入となり、切米、扶持米総額の約5割、貢租収入の1割にも相当したという。¹¹⁾当面、財政難を緩和することが出来たが、幕府の基本策とし年貢増徴策と新田開発策を強力に推進することで財政難を克服する方針とした。

同年7月「新田ニ関スル高札」を江戸日本橋に揚げ、新田開発の奨励を促し、これと同時に新田づくりを町人の請負、新田となるべき土地を代官に見立させその一身代は新田年貢の十分の一を支給するという思い切った手段も採用している。更に同11年（1726）には以後の新田検地の規準となった新田検地条目が出され体制が整えられた。¹²⁾

このような状況下に注目されたのが、それまで対象外であった池沼の開発であり、永年関東河川を改修してきた実績のある伊奈代官の関東流工法に代って吉宗が紀州からつれてきた井沢氏の紀州流の治水技術の登場である。その代表的なものが見沼代用水の整備と見沼新田の開発であり、新田開発隆盛期の後半にあたる享保年間にはまさに治水と新田開発がかみ合って成果をあげた時期である。

幕府は、享保13年（1728）に見沼代用水路開削後、東縁と西縁の水路の間に通船堀を開通させ、江戸への運搬水路を確保した。明治7年（1875）見沼通船会社が設立され営業を開始したが、同16年中山鉄道、同18年東北鉄道の開通の影響により昭和6年を最後に通船事業を廃止している。

3. 明治以降の治水対策と運河・港湾整備

慶応4年（1868）4月幕府政権が瓦解し、新政権が誕生した。新政府は早速関東の川船を掌握し、幕府の脱走兵の動きや武器、金穀の地方への積出しを監視した。又旧幕府の特権を奪うため無極印、無年貢の武家手船の藩領（関東）の船を把握し、一般船主に対し税の軽減を仄めかし新政府への協力を求める策をとった。明治3年（1870）正月、政府は海運や河川水運の発達に対処して、近年の物価高騰を理由に関東八カ国の川船税を増額する布達を出した。政府にとって財政基盤を確立するための貢米を東京に廻漕することは緊急の課題であった。したがって貢租米の運送を円滑にするため役船（官用課船）の運賃を増額したが、一般の船主に犠牲を強いる結果となった。

同4年（1871）政府は船種、規模、使用範囲を問わず課税額を規程する新式を採り入れ「船税規則」を公布した。しかし、舢舨、漁船に該当する船種は

明確でなかったので同7年（1874）12月になって「鯉漁船並ビニ海川小廻等ノ船税規則」を制定し、全国の府県を統一した規則が確立され、賦課基準も簡明になり封建的年貢等の制度も近代化されたのである。¹³⁾

政府は近代国家への転換を図るため法制度、技術面についても積極的な研究調査を行い実質的な仕組みを進めたのであった。舟運に係る河川行政については、幕府時代から貿易が続いていたオランダの優れた治水技術を採用入れることとして技術者を招聘した。同5年（1872）に技師長ファンドールンは5人の工師と共に来朝して、わが国の河川、水利の調査計画を統轄した。（同6年ファンドールン帰国、デ・レーケ、ローウェン、ホルスト・ムルドが加わった）これからオランダの技術者達のわが国に残した足跡は、各土木事業にとって計り知れない大きな影響を与えた。

政府が土木事業に関連して主力をそそいだのは河川と鉄道事業であった。行政組織面ではそれまで大蔵省の所管であった河川、港湾、道路関係の土木事業は同6年（1873）内務省の設置に伴い所管換となった。

河川行政において重要な位置を占めるのは、同6年大蔵省番外をもつて公布された「河港道路修築規則」である。¹⁴⁾ 河川の事務は国の事務と明示され、一等河川については大蔵省において工事を執行するものとし、現在の直轄制度のはじまりを現わしたもので、国が積極的に全国を統一的に施行する方向を示したものと注目すべき命令である。同7年（1874）5月淀川において工事を施行、次いで同8年（1875）6月利根川の工事に着手、以後信濃野川、木曽川、北上川の9河川に直轄工事が行われた。これらの工事はいわゆる低水工事であり、舟運の便を主目的と併わせ流路の固定を図るための河岸と常水路を対象としたものである。洪水の氾濫防禦を目的とするいわゆる高水工事が行われるには同19年以降である。

同14年（1881）頃から洪水が頻発して、氾濫防禦の要望は全国的に高まり、特に同18年、22年の洪水が発生し被害は大きく、同18年の洪水を契機として同19年はじめて築堤方式による高水工事が木曽川に施行された。同29年（1896）に洪水を規定する河川法案が国会を通過し、懸案であった淀川、筑後川の高水工事がただちに開始されたのである。

しかし同43年の大洪水は過去に類のない災害を利根川をはじめとして全国各地にもたらし、政府を批難する声が強くなった。政府はこの対策に臨時治水調査会を設け、根本的な治水計画を立案した。直轄河川12を増し56河川とし、同44～昭4の18年間の長期計画を策定した。これ以後、明治期第1次大正期第2次、昭和期の第3次治水計画と引継がれていくことになる。利根川の改修工事は明治33年度から行われたが、低水工事と同時に進められ大正11年に至って埼玉県妻沼以下銚子にいたるまでの分と江戸川流頭関宿付近の低水工事を竣功したのである。¹⁵⁾

政府は明治4年（1871）12月太政官布告「治水修路架橋運輸ノ便ヲ興ス者ニ入費税金徴収ヲ許ス」とあり、地方産業の振興のために河川、港湾、道路、橋梁等の改修整備の必要を認めた私人がこれらの事業をおこして交通運輸の利便に供する場合は、その資金を償却する範囲で通行料などの徴収を行うことを許し地方長官の許可を要することとした。特に水運の便を開くことは産業経済の基盤をきずくものであり、とくに大都市圏周辺においては自然河川の水路の改修とともに運河を開削して水路網の整備を行う必要があったのである。

この通牒の内容は、設計、工法並びにその変更に関し、免許期間中の維持修繕を義務づけており、免許満期の後は敷地及び構造物とも無償で官有に帰することになっていた。運河は水運の用に供する公共施設として、公共団体はもちろん私人にも営利を目的とし経営することが許されなかった。しかし、営利を無視してはその発達を望むことに無理があり、このような考えから大正元年12月に私設運河法案が提出され、翌2年4月運河法が成立し12月施行された。

明治以降に建設された運河には私人、企業、公共団体がかわるものもあり運河法が制定されて以後、それまで私企業ではじめられた運河も経営上、治水などの理由から国、都府県あるいは市に買収されて、適用河川あるいは準用河川と姿を変えていった。

わが国における運河の形式をみると、内陸を縦横断するような大規模なものではなく河川相互間や河川、港湾間を連絡するものが多い。自然河川間の連

絡水路として開削されたものに、例えば宮城県の貞山（堀）運河、利根運河があり、人工水路間の連絡水路に埼玉県の見沼通船堀、港湾区域内の連絡水路には名古屋の中川運河、富山県の富岩運河、大阪の天保山、城北運河等がある。更に埋立地間の連絡水路では東京の京浜運河、その他埋立地間には数多くの運河がつくられている。開削当初は運河としての性格をもっていたが、運河とよばれずに何々川と愛称、呼称されるものもあり、東京の小名木川、堅川、横川、十間川などがある。全国的にみてもこのような例は相当数あると思われる。

明治以降で利根川に関係した利根運河をとりあげると、現在の千葉県野田市、柏市、流山市の境に位置して、利根川と江戸川を結ぶ延長約8.1キロメートルの運河である。東北地方より江戸に米穀を輸送する場合、就航が困難な鹿島灘を避け、多くは船を銚子港に入れ、川舟に移して利根川を遡り、関宿より江戸川を下って船堀川、小名木川を経て江戸に入った。他の奥川筋からの貨物もこの利根、江戸川航路を利用していたが、その後逐年、利根川鬼怒川合流点付近から下流に土砂の堆積がみられ舟運に支障が生じ、関宿を迂回すると3、4日を要し急を要する貨物は途中で荷揚げし、陸路野田、流山に至り再び江戸川を下る状況さえ出てきた。明治19年（1886）7月東京府、千葉県、茨城県、の知事が2里余の運河開削の必要性を書いて政府に上申書を提出した。内務省ではオランダの御雇技師ムルデルに命じて計画させたが、財政難のため国庫補助が不可能となった。そこで茨城県人見知事は退官して会社を設立し、利根運河開削へ情熱をそそいだのである。同20年（1887）利根運河開削免許命令書下付され、同21年着工同23年（1889）全工事竣工し、通船の営業を開始した。利根川、江戸川に最初の外輪蒸気船利根川丸が就航したのが同4年（1871）であるが、この運河開通によって利根川水系の舟運は活発となった。年間就航数の最高の年は昭和11年の3000隻で、和船の最高は明治24年37,500隻を記録している。¹⁶⁾ 以降は表2にみられるように、周辺地域を走る鉄道の輸送力に押され、営業廃止に至っている。昭和16年（1941）に至り政府は利根運河を買収した。

一方、港湾に関する法令は、明治4年（1871）の太政官布告の「道路橋梁

河川港湾等通行錢徴収ノ件」が最初で、港湾法の制定のない時代の港湾行政運営の基本法となっている。港湾使用料の徴収の基本法であることは勿論で港湾が国の営造物として地方長官の管理に属し、又港湾行政の監督に関する大正11年（1922）内務省訓令の制定の根拠法規と云われている。¹⁷⁾ 布告の趣旨は道路、港湾などを造成した者に対し、その投下資本回収のためその施設の利用者から利用の対価を徴収することを認めるものである。政府の財政力が乏しい時期にできるだけ私企業の手を借り今様、民間能力の活用によって港湾修築を伸展させようとの方針がうかがえるのである。

わが国における近代港湾の修築工事は、同11年(1878)にはじまった。福井県の坂井港（現三国港）宮城県の野蒜港をもってその起源とされている。これら両港をはじめとする明治初期の築港工事は、特にオランダ人技術によるものが多く中期頃まで多数の港湾の計画が彼等によってなされている。後期から大正にかけて諸外国の技術を体得したわが国技術者達は各地において港湾建設に従事している。この時期は港湾修築計画の審議機関として港湾調査会（明40）、臨時港湾調査会（大14）などが設置され、国勢の発展とともに港湾整備の気運が盛んで昭和の初期にかけて現在の主要港湾のほとんどがこの期間に基礎をきづいている。

法制面でみると、河川法（明29）に続いて、砂防法（明30）、森林法（明30）も成立するが港湾法は草案のまま議会で提案されずに終り、道路法は提案されたものの大正7年（1918）の成立まで残った。鉄道営業法（明33）と続く鉄道国有法（明39）の成立によって鉄道の体制固めが完了し、運河法（大2）が通過した後に道路法（大7）、公有水面埋立法（大10）と新しい法律の成立が続いた。

政府は明治40年港湾修築の基礎とするため「重要港湾ノ選定及ビ施設ノ方針」を定めこの方針に基づき全国港湾のうち政府の直轄工事で建設管理する港湾を第1種重要港湾（横浜、神戸、関門、敦賀の4港）として定め、府県、市町村で建設、管理する第2種港湾（東京、大阪、塩釜、四日市、鹿児島、長崎、境、新潟、船川、青森の10港）を指定し国庫補助をするという方針を

決定した。

4. 明治以降の輸送機関と東京港

明治5年(1872)は、幕府の宿駅制度の廃止と、わが国の輸送の革命である鉄道が開通（新橋～横浜間）した記念すべき年である。

馬車鉄道は、鉄道開通からかなりおくれて同15年6月鉄道の補助的手段、あるいは市街地内の輸送機関として新橋～日本橋に登場した。本来技術の進歩は段階的な時間を経て社会に現われてくるものであるのに、わが国では鉄道、蒸気船、鉄道馬車と時代を同じくして競うということになった。長距離輸送、時間を考えれば圧倒的な力の差がみられ、競争のきびしさはスタート時点から始まっていたのである。

舟運においては、明治4年（1871）に最初の外輪付川蒸気飛脚船利根川丸が隔日運航をはじめた。同10年（1877）には最新鋭の通運丸が就航し、東京から霞ヶ浦、古河、戸田河岸へと続々と航路を開設し、文明開化の息吹きを利根川筋に送り込んだ。表2にみられるように、10年代の後半から私営鉄道の開業が地方において活発化し、競争相手の舟運と馬車輸送の手段を追いやる結果となった。当時の代表的な道路輸送業者であった内国通運会社が従来の継立場を廃止し、長距離道路輸送から鉄道貨物業務へ全面的に転換したのは同26年5月のことであった。それはわが国における資本主義的輸送体系¹⁸⁾の成立を物語る象徴的なできごとであった。

初期から民間投資が進んでいた鉄道開業に対して政府は、自らの手で鉄道網を実現していく方針を立て、同25年（1892）6月鉄道敷設法を公布した。それまでわが国の鉄道がイギリスの影響の強い規格に対し、10年代から北海道の鉄道がアメリカ系、また九州の鉄道がドイツ系の技術とそれぞれの技術が導入されて、各国の軌条、その他の資材規格がふぞろいで統一されないままの状態であった。そこでそれらのもつ長所を採り入れ、わが国独自の規格が造れるようになって同33年（1900）鉄道建設関係規程の整備を行い、論議されていた鉄道の規格統一や各鉄道の統一的運営の考えにも一歩近づく状況となった。

表2 関東地方の主な鉄道開通時

明治 5 年(1872)10月	—	我国初の鉄道開通 新橋～横浜間
" 10年(1877) 2 月	—	外輪蒸気船走る 東京～妻沼間開設
" 16年(1883) 7 月	—	日本鉄道 上野～熊谷間開通
" 17年(1884) 5 月	—	中山道鉄道 高崎まで開通
" 18年(1885) 7 月	—	日本鉄道 大宮～宇都宮間開通
	10月	—高崎～横川間開通
" 20年(1887) 7 月	—	上野～白河間開通
" 21年(1888) 1 月	—	両毛鉄道 小山～足利間開通
" 22年(1889) 1 月	—	水戸鉄道 小山～水戸間開通
" 27年(1894) 4 月	—	総武鉄道 市川～佐倉間開通 本所～市川間開通
" 28年(1895) 3 月	—	川崎鉄道 国分寺～川越間開通
" 29年(1896)12月	—	日本鉄道 田端～土浦間開通
" 30年(1897) 1 月	—	佐倉～成田間開通 佐倉～成東間開通
" 32年(1899) 8 月	—	東武鉄道 千住～久喜間開通
" 39年(1906) 7 月	—	川越電気鉄道 川越～大宮間開通

資料：「日本国有鉄道百年史」「千葉県歴史」「栃木県歴史」—山川出版により作成。

このような時期に日露戦争が勃発し、この戦において軍需物資の輸送経験

と戦後における新たな政策の要請とが同39年（1906）3月鉄道国有法の制定となって実現した。

日清戦争後到来した鉄道に対する企業熱は同30年（1897）の恐慌で沈滞化すると、社会では国有論が抬頭して東京、京都などの各地で経済界や議会筋の要請活動が高まり、同32年（1899）鉄道国有調査会が政府内に設置された。翌年議会で鉄道国有法案、私設鉄道買収法案が提出されたが、この両法案は審議未了となった。同38年（1905）当時における鉄道の開業キロ数約7700キロメートルのうち私鉄は約68%の5220キロメートルを占め、この私設鉄道が35企業に分かれていた。その後同40年（1907）10月までに17社4830キロメートルの鉄道が国に買収された。¹⁹⁾

ここで東京港築港の端緒となるものについてその経過をみると、東京全体の都市計画の立案にかかわり合いが深いことに気づく。東京の都市的な構造、改造についての計画立案を想い巡らしたのは、明治5年（1872）の銀座に起きた大火である。近代化を進める政府としては、これが対策に基本的な方針を立てる必要があった。先ず東京全市に市区改正を実施し、不燃都市の実現化をめざし、対外的にも日本の首都としての面目を一新し、市区改正に伴う既成市街地の地価急騰と新市街地の発達、東京の老朽化と人口過密の悩み及び特に防水対策、交通対策の解決を図ることなどを打ち出した。

この方針に基づき東京府知事は計画を立案し事業に着手し銀座の不燃化を実現したが、その後の事業は進展せず同12年（1879）再度計画を提案したが財政面の問題で軌道にのらなかった。同18年（1885）に至り府知事吉川顕正は東京築港を市区改正の前提とするか若しくは中軸においた改正を考え、東京を経済都市とするには海運の便の悪さを改善し自由に大型船の出入が出来る港の必要性を強調したが、内務省に設けられた市区改正審査会において慎重な審議の結果、神奈川県の大規模な反対や財政難を理由に取りあげられなかった。日清戦争後に都市開発の機運が生じて、初め同21年（1888）否決されていた築港案をはじめ水道、電気、鉄道、道路、橋梁等の都市施設は緊急を要するものとして、事業の促進が叫ばれるようになった。この促進計画は委員会において慎重に研究、調査の結果いくたびかの修正を経たうえ同36年

（1903）に決定し告示をみたのである。

東京港の築港は同39年（1906）の隅田川口改良工事にはじまり、永代橋下流から御台場に至る区間の滞筋の浚渫が主であった。これと同時に浚渫土砂による埋立造成を行い、経費の節減と市街地の開発に役立てる一石三鳥ともいうべき事業を行ったのである。

大正12年（1923）9月に起きた関東大震災は東京に大災害をもたらし陸上交通路を破壊したので、罹災者の救援物資及び復興資材の輸送を海上交通に依存せざるを得なかった苦い経験が契機となり、本格的な近代港湾施設の整備に取り組むことになった。日の出、芝浦、竹芝の各ふ頭がそれぞれ早くも2年後の大正14年（1925）と、昭和7年（1932）、続いて同9年（1934）と完成し首都の港湾として体裁を整えた。

特に記録にとどめるものに、同16年（1941）5月に待望の「開港」となり地域限定ではあったものの、国際貿易港としての仲間入りが実現したことは画期的な出来事であった。戦後はこれまでとは異なった新しい発想による「港湾法」同25年（1950）が制定され、港湾管理者の自主性を尊主し、港湾計画、建設、管理運営に対する明確な方針が打ち出された。これによってわが国の港湾は、戦後の経済社会の立ち直りにはずみをつけ、国力の充実発展に大いに役立つことができたのである。

東京港は以後、時代に即応した港湾計画を次々と策定し、港湾施設の拡充と管理運営の充実により、今日の世界有数のコンテナ港へと発展していったのである。

注

- 1) 堀口万吉 埼玉県史, 資料編13, 「利根川治水と関東造盆地運動」
P. 1.
- 2) 3) 「利根川・淀川」 小出博 中央公論社 P. 182. P. 183.
- 4) 川名登「河岸に生きる人々ー利根川水運の社会史」平凡社 P. 63.
- 5) 北島正元「江戸幕府の権力構造」岩波書店 P. 584.
- 6) (4) 同著 P. 91.
- 7) 8) 丹治健蔵「関東河川水運史の研究」法政大学出版 P.216. P.216.
- 9) 7) 8) 同著 P. 225.
- 10) 7) 8) 同著 P. 227.
- 11) 辻達也「徳川吉宗」吉川弘文館 P. 74.
- 12) 大石慎三郎「享保改革の経済政策」お茶の水書房 P. 72.
- 13) 7) 8) 同著 P. 286.
- 14) 建設省河川研究会「河川法」港出版合作所 P.307.
- 15) 佐藤俊郎「利根川ーその治水と利水」論創社 P. 40.
- 16) 日本土木学会「日本土木史」P.151.
- 17) 運輸省港湾局「日本港湾修築史」P. 11.
- 18) 山本弘文「維新期の街道と輸送」法政大学出版 P. iv.
- 19) 16) 同著 P. 191.