

富士川舟運と清水湊の形成

谷 任

(国際情報経済専門学校)

目 次

1. はじめに
2. 「塩の道」と富士川
3. 富士川舟運の成立
4. 清水湊における問屋群の形成
5. 年貢米の廻送
6. 塩の交易
7. 明治以降の富士川舟運
8. 鉄道建設の進行と清水港

1. はじめに

清水港は大都市に隣接しない港湾としては例外的に様々な観点から論じられてきている。このことはその背後圏との関係、隣接港湾との競合、地場産業との関連、港湾経営における危機の克服策などの問題においてユニークな発展をとげてきたことによると思われる。

清水港の背後圏については、昭和28年に出された『清水港発展の基礎調査』において「清水港は東海一の自然港であるにもかかわらず、その背後地があまり広くもなく、かつ十分充実してもおらず、またその背後地を確実につかんでもいないといわれている」と書かれているが、江戸時代の初期から明治後期にいたるまで清水港を支えてきた主要な背後圏は駿遠豆と呼ばれた静岡県ではなく、甲州さらには信州であり、それらを結ぶ基幹的な交通手段が富士川舟運であった。

すなわち巴川の河口にある清水港が実質的には20km程離れた富士川の河口

港として機能していたことになるが（これは富士川の河口は三角州の発達が著しいため、船の通行に適さなかったことによるが、このような例は他に矢作川、阿賀川などにみられる）、鉄道建設の進行とともに一時的にはさらに繁栄した舟運とともに清水港も没落するかにみえたが、ユニークな背後地との関係を新たにつくりあげていくなかで危機を克服している。

清水港と山梨・長野との関係は富士川沿いに計画されている高速道路を含めて最近みなおされつつあり、本稿も清水港と富士川との関係を歴史的にみなおすことを主題としている。

2. 「塩の道」と富士川

秩父連峰と赤石山脈にそれぞれ源を発する笛吹川と釜無川は甲府盆地の南端に位置する鵜沢で合流し、富士川と名を変える。そしてさらに山梨県内で早川・戸栗川・福土川・佐野川、静岡県に入って稲子川・稲瀬川・芝川・血流川などの流れを集めながら、赤石山脈と富士山系の間を流れ下り鵜沢から約70kmの地点で駿河湾に注いでいる。

富士川は『万葉集』の高橋虫磨の歌にも

石花の海と 名づけてあるも その山の つつめる海ぞ

不尽河と 人の渡るも その山の 水の激ちぞ

とうたわれているように、古来日本三大急流の一つとして著名であり、駿河の語源となった「珠流河」すなわち珠（玉石）を流し下す河と呼ばれたのもその流れの激しさ故のことであった。

徳川幕府成立以前の富士川は『駿河国風土記』（江戸初期の偽撰とされる）に「岩淵は横穀並びに川苔・前胡・柴胡・鱒・鱈を出だす。また甲斐の栓皮木・榎・桐等筏舟として茲に着かしむ」とあるように甲州の林産物などを筏によって駿河に移出するのに利用されていた程度であったが、駿河と甲州の経済的な結びつきは特に塩の交易を通して強固なものがあり、次のような「塩の道」と呼ばれた古道が開設されていた。

- (1) 沼津往還……沼津から富士山東麓の御殿場・籠坂峠を越え河口湖に出て、さらに御坂峠を越えて甲府に至る代表的な古道。

(2)中道往還……吉原（現富士市）から大宮（現富士宮市）を経て富士山西麓の人穴・根原・本栖湖を通り、精進湖の近くで山峡に入り、右左口・甲府に至るもので、甲州では駿州往還とも呼ばれていた（図1参照）。

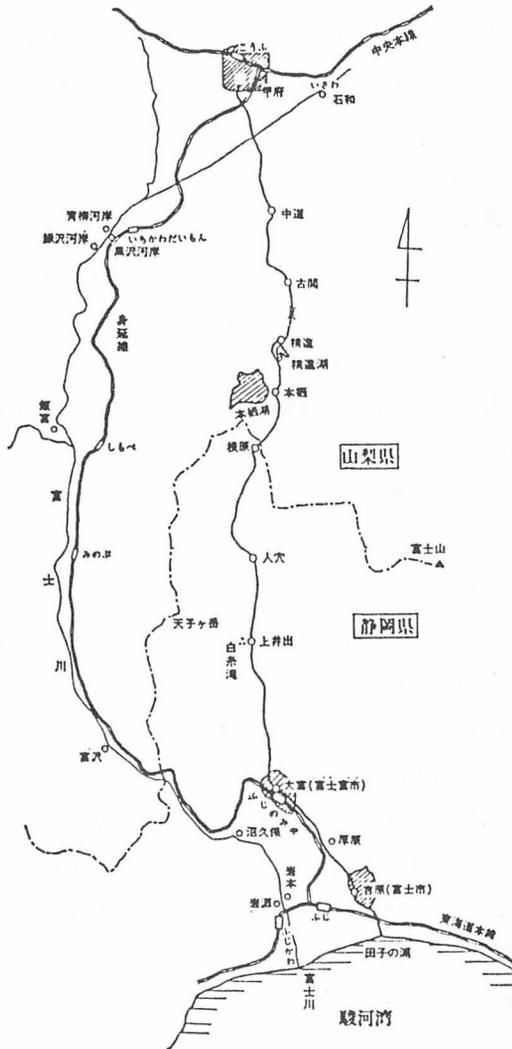


図1 富士川と中道往還（注 文献6による）

(3)甲州街道……東海道の興津から小島・富士見峠・万沢と北上して、富士川沿いに南部・身延・鰍沢から甲府へぬけるもの。

これらの道路は軍事道路としても重要な意義をもつものであったが、甲州武田氏と駿河今川氏の義絶による「塩止め」の故事にみるように、「塩の道」を通した塩の交易は海をもたない甲州にとってその存亡にかかわる程の重大問題であった。このため甲州には塩沢・塩川・塩尻・塩島・塩山・塩井・平塩・塩部・塩後・大塩・草塩など多くの塩の付いた地名が残っており、また駿河にも輸送路に沿った所に塩買坂・塩出などの地名が残っている。

富士川舟運の開設とともにこれらの「塩の道」は衰退していくことになるが、距離的に短い中道往還はその後も鮮度を要求される駿河の魚介類の甲府への輸送路として長く利用され、吉原から甲府まで馬背によれば1日で達したという。

3. 富士川舟運の成立

慶長11年(1606)、室町以来の土倉経営および西陣帯の独占販売などにより蓄積した巨富をもとに自ら建議して京都大堰川の開削に成功した角倉了似は同年、今度は徳川家康の命により富士川の疏道工事に取組み、その翌年には鰍沢～岩淵間18里の舟運を開通させた。この時、富士川沿岸の住民にもたらされた驚きについては、同じ年了似の推挙により家康の侍講となった林羅山の了似顕彰碑文に次のように表現されている。

山峡の洞民未だかつて舟あるを見ず、皆驚いて日く、魚に非ずして水を走る、怪しい哉怪しい哉と。胡人舟を知らざると何を以て異らんや
なお富士川の工事が未完成の慶長12年6月、了似はさらに天竜川の開疏を命じられ、翌年着工している。

しかし慶長17年の大洪水により、河口の扇状地における支流の水量を制限し本流を一本化するための蛇籠を積み上げた築堤も崩壊した。このため慶長19年になって改修命令がだされ、角倉与一(素庵)が老齡の父了似にかわって完成させている。

慶長10年、將軍職を秀忠に譲り駿府(現静岡市)に隠退したとはいえ「駿

府政権」と呼ばれる程の権力を保持した徳川家康にとって富士川舟運の開設は駿府城の修築、清水湊の整備とあいまって駿河と甲州一円さらには江戸・上方の経済とを結合させようとする意図をもっていたと思われる。このことは家康にとって天正13年（1585）以降、三河・遠江・駿河・甲斐・信濃の5ヶ国を支配するようになり、中道往還などの整備に注力したにもかかわらず、天正18年の関東移封により中絶した事業の再現ともいえるものであった。

それまで陸路3～4日を要していた甲州～駿河間の道中を1日（急行の場合には半日、また上りには4人の船頭が綱を引いて3～4日を要した）に短縮し、また大量輸送を可能にした舟運は両国間の交易に大きな変化をもたらすものであった。

交易量の飛躍的増大にともない、甲州側では「甲州三河岸」と呼ばれた鰍沢（鰍沢町）、青柳（増穂町）、黒沢（市川大門町）において河岸が整備され、駿河においても東海道筋の岩淵と岩本に大規模な舟着き場が構築され、船頭目当ての舟宿なども次々と建てられていくことになる。

富士川舟運で用いられた舟については『富士川治水沿革誌案』（明治27年内務省土木局）に詳しい記述があり、長さ7.5間（約13.5m）巾3間（5.4m）の笹舟あるいは高瀬舟と呼ばれるものであった。『甲州道中記』に「船ぞこ板うすき訳は大早川にて川そこ板薄き故かりかりと底をばすりてもそこうごく故に別条はなし、舟底板あつき舟はわれると云なり」とあるように富士川の多くの暗礁に対処するため、舟底はむしろ薄くつくられていた。

積荷は年貢米と塩を大宗としていたが、それ以外には下り荷として生糸・薪炭・寒天・大豆・真綿・木製品・三極などがあげられ、時代が下ると和紙・煙草が加わるようになる。また上り荷としては砂糖・魚・乾物などの食料品の他、原綿・石油・天草・葉煙草などの原料が加わり、さらに畳表・魚粕・油粕・豆粕・雑貨・茶などが含まれていた。

4. 清水湊における問屋群の形成

清水湊が登場する最古の文献は『惣国風土記』と『民部省図帳』であるが、

660年齊明天皇の命により駿河国が百濟救援用の軍船を建造したのが清水湊であったとされている。この船団は3年後、白村江において新羅・唐の連合軍と斗い、駿河の国司盧原君臣に率いられた1万の軍団とともに壊滅するにいたっている。

その後は避難港あるいは莊園年貢物および国家貢納物の京あるいは鎌倉への積出し港として利用されていたと思われるが、海運についての明確な記録が残っているのは戦国期に入り今川氏がこの地を支配するようになってからである。国府（現静岡市）に城をおいた今川氏はその外港として入江に用場をおき、定期的に市を開くとともに船蔵や水軍の詰所を設けた。

今川氏の後この地を支配した武田氏はこの地域に江尻城・袋城・久能城を築くとともに軍船の根拠地としており、豊臣秀吉も天正18年（1590）の小田原を本拠とする北条氏攻略の際には、西海の大船数十艘によって二十万石の兵糧を清水湊に準備したとされている。

戦国期以前においては巴川の川幅が広く水量も豊かであったため、湊は巴川の河岸である入江・江尻に設けられていた。しかし江戸時代に入ると巴川の水量の減少、砂洲であった向島の成長、徳川家康が慶長19年（1614）に袋城の跡地を湊町としたことなどにより、より河口に近い浜清水に移ることになった。そして入江・江尻地区は東海道における一次の宿場町に指定され新たな発展をとげることになる。

元和元年（1615）の大坂夏の陣に際しては、「徳川氏艦船を清水湊より大阪に廻航し、兵器糧食を送る。之れがため清水町の人民を役すること尠からず。豊臣氏亡び役を結ぶに及びてこれが報酬として本港を開き、廻送の地を定めた」（『静岡県安倍郡誌』）。そして清水湊を水軍の根拠地とするとともにこの地に42軒の廻船問屋を特許することになるが、これらの問屋は次のような特徴をもつものであった。

- (1)問屋の数は42軒に限定され、それ以外の業者には安倍川以東、富士川以西の宿町村での一切の海上貨物運送業務を停止させた。そして問屋株の売買はできるが、新たに免許することや、一旦廃業などで停止した営業者の株の復活継承は認められなかった。

(2)問屋の所有船は「御船御用」として幕府の優先徴発に応じなければならなかった。

(3)伊豆下田以西，御前崎以东の駿河湾における難波船の海難救助をつかさどり，乗組員の救助をはじめ，積荷の処分ならびにそれから得た収入の分配などの世話や周旋も行った。さらに海上警備において相州浦賀役所の無断通過船取調べの権利をもった。

これらの廻船問屋の業務は「諸色受払」と「諸色売買」に分けられた。受払問屋は荷主あるいは買手から商品の取引を委託されて口銭を得る問屋であり，売買問屋は廻船から商品を自ら買込み仲買に売りさばく売問屋と他国の商人に販売するために商品を買集める買問屋の機能をあわせもつものであった。しかしその分離は困難であり，兼業する場合も多かった。また材木・塩・魚・煙草を扱う問屋は定っており，米商を兼業する問屋も多かった。

寛永4年（1751）清水町から駿府町奉行に提出した人別書上によれば，清水湊40軒の問屋中，受払専業11軒，売買専業5軒，受払売買兼業22軒，魚受払2軒となっている。また受払問屋であっても陸運だけを営むもの，回漕と陸運を兼業するもの，問屋業務は形式だけで専ら廻船を営むもの，問屋業務の他自ら船を所有するもの，大阪の菱垣廻船取扱問屋として機能するものなど様々な業態のものが含まれていた。

江戸時代から明治にかけて清水湊で取扱われた物資は移入品として塩・米穀・畳表・酒（灘物）・雑穀・雑貨・干鰯（安房産）など，移出品として米穀・製茶・漆器・推茸・竹細工類などであった。これらを積載する廻船は尾張・三河の船が主力をしめたが，浦賀や安房などの船が入ることもあった。また清水湊の問屋の所有船は「駿河小早」という極印を許され，快速をうたわれていた。

5. 年貢米の廻送

甲州の年貢米が富士川の舟運を利用して廻送されるようになったのは，舟運の開設から25年後の寛永9年（1632）からとされている。これはこの年，3代將軍家光の弟であり駿河大納言と呼ばれた忠長が甲府から高崎へ移され，

甲州が幕府の直轄地になったことによっており、鰯沢などに残る史料によっても確認されている。

甲州廻米の流通経路は図2に示すようになるが、各村から牛馬、舟運（釜無川にくらべ笛吹川は舟運が発達していた）によって運ばれた廻米は支配所によって甲府代官扱いのものは鰯沢、市川代官分は青柳、石和代官支配のものは黒沢へ集荷され、代官所の出役、手代によって改められた後、「御倉」に詰め置かれた。その際、貢米の検討、蔵納め、荷積換えなどの諸事務を担当したのが「村請け」であり、鰯沢では名主・長百姓が年番であたり、青柳では廻米問屋が代々世襲でその任にあたった。その世話料は貢米の俵数に応じて諸村が負担していた。

廻米輸送の時期は元文2年（1737）の『廻米期日之覚』に「10月より翌2月を限る江戸、駿府蔵米納皆皆済致さるべき事」とあるように渇水期をはさんだ数ヶ月に限定されていたため、廻米の川下げは1日あたり40艘から200艘に及んでいる。岩淵河岸に陸揚げされた量については表1のような90年間の記録が残っている。

なお岩淵河岸と岩本河岸は江戸時代を通して係争をくりかえしているが、廻米輸送の初期の段階では岩本河岸が主流を占め、吉原に近い江之浦湊から江戸へ廻送していたと考えられている。その後富士川の流路の変化により岩本河岸での荷役が不可能となり、岩淵河岸が独占的地位を占めるようになっていく。

岩淵に陸上げされた廻米は周囲を竹矢来で囲んだ「御城米場」内の板蔵（米4千俵を収納）に積入れられ、順次陸送へまわされたが、岩淵

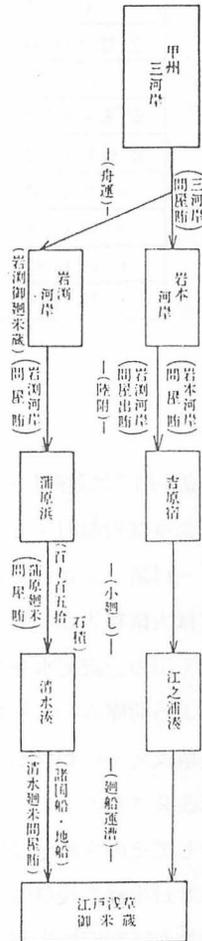


図2 甲州廻米の流通経路
(注 文献2による)

表1 甲州廻米の推移

年 代	廻米俵数	年 代	廻米俵数
享保12 (1727)	69,646 俵	享和元 (1801)	62,868 俵
“ 20 (1735)	47,051	“ 2 (1802)	27,500
延享3 (1746)	90,700	“ 3 (1803)	39,350
“ 4 (1747)	33,359	文化元 (1804)	8,869
宝暦10 (1760)	48,606	“ 2 (1805)	44,200
“ 11 (1761)	53,450	“ 3 (1806)	53,872
安永9 (1780)	53,800	“ 4 (1807)	53,660
寛政8 (1796)	51,515	“ 7 (1810)	47,735
“ 9 (1797)	51,119	“ 9 (1812)	47,581
“ 10 (1798)	50,683	“ 11 (1814)	34,210
“ 11 (1799)	48,298	“ 14 (1817)	39,122
“ 12 (1800)	57,234		

岩淵文書(「富士川町史」)より抜粋

(注 文献2 による)

の持立牛馬では運搬しきれないので、近郊の諸村からの供出に依存していた。このような岩淵河岸での陸揚げから蒲原浜への約一里の陸送までは、岩淵村の「一村請」とされ、名主が廻米問屋となって主宰していた。そして廻米問屋には大儀料として米1万俵につき金1両が支払われた。

富士川の急流で水をかぶる恐れが大きかったこと、および駄送が含まれることによる荷痛みの心配から廻米は三重俵にされており、岩淵、蒲原浜、清水湊と積換えが行われるたびに嚴重な貫目改めが行なわれた後、清水湊で二重俵に改装された。

そしてその大部分は廻米として1800～1900俵を積載する千石船に積み込まれ、8日半程で浅草蔵前に到着したが、他に「清水御蔵」に貯蔵される清水詰米および駿府城米が含まれていた。

6. 塩の交易

駿河湾沿岸においても清水の久能浜、富士の宮島、吉原の鈴川などで「地塩」とよばれた塩が生産されていた。富士川舟運の開設による輸送力の飛躍的拡大（馬1頭で塩6俵であったのに対し、上りの舟一艘で塩40俵積載可能）により甲州への移出はさらに拡大していくことになる。

しかし、その生産の大部分を塩釜によっていたため質も悪く量産も不可能であった。このため「入浜塩田」の導入により、文化年間（1804～1817）には全国生産量の90%を占めるようになる瀬戸内塩が清水湊を通して移入されるようになり、地塩を急速に駆逐していくことになる。

文政2年（1819）に清水湊に移入され、岩淵の塩仲買人によって買取られた塩の量については表2のような記録が残っており、竹原（広島県）、波止浜（愛媛県）などのものが主力を占めていたことがわかる。

富士川舟運により甲州へ輸送された量は江戸初期から中期において5～6万俵、江戸後期には表2から推定して12万俵程度であった

表2 文政2年 清水湊入津塩

月日	産地	数量	金1両につき
1. 10	竹原	2,700俵	14.2俵
"	波止浜	1,800 "	14.6 "
1. 12	竹原	3,498 "	
2. 24	"	2,708 "	13.6 "
"	"	3,007 "	"
3. 26	"	1,500 "	"
"	"	1,550 "	"
4. 6	"	2,809 "	13.1 "
"	波止浜	1,601 "	13.5 "
4. 11	竹原	2,900 "	13.1 "
閏4. 5	波止浜	1,132 "	13.5 "
"	新竹	1,003 "	"
"	"	3,000 "	"
4. 18	"	1,800 "	"
"	乙竹	900 "	13.1 "
4. 22	乙竹	3,266 "	13.2 "
4. 27	新波	1,800 "	16.2 "
5. 8	乙波	2,852 "	13.6 "
5. 12	竹原	1,800 "	
"	古波	2,000 "	
"	竹原	5,400 "	
"	?	2,000 "	
"	古竹	1,000 "	
"	古竹	1,000 "	
"	竹原	2,400 "	
5. 26	"	2,926 "	16.1 "
合計	船	26艘ほど	
惣高合凡		58,726俵	

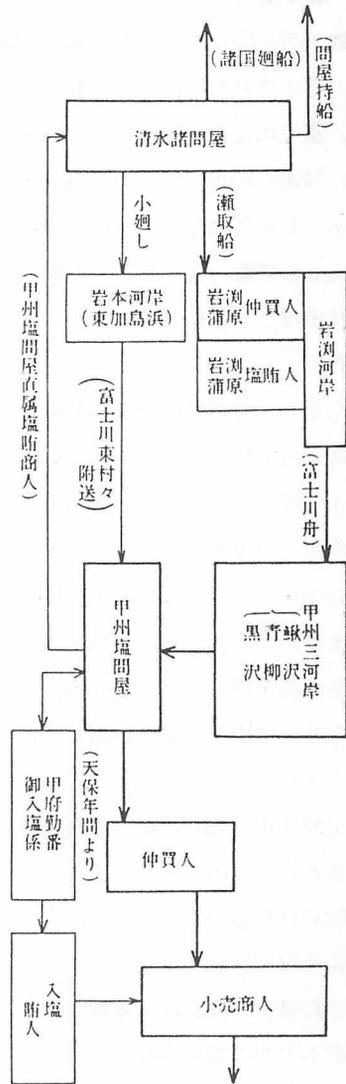
(注 文献 14. による)

とされている、また清水湊から駿府に運ばれた塩は天保12年（1841）の記録で1万俵余にすぎないので、清水湊に移入された塩の大部分は甲州向けであったとみられている。

塩の流通経路は廻米の場合とはほぼ逆のルートであり、図3に示すようになる。すなわち清水湊に上方から塩船が入ると、清水湊の塩問屋はただちに人足を出して蒲原の塩仲間（仲買人）に知らせ、蒲原から舳（瀬取船と呼ばれる）を出して本船と蒲原間の海上輸送を行った。そして岩淵までを陸送し、さらに岩淵あるいは甲州の業者により富士川舟運による輸送が行われた。しかしこの全過程を通して元売業者としては全て清水湊の塩問屋の名義が使用され、他の地域で船を建造する際も清水湊の塩問屋の名義が借用された。

清水湊の廻船問屋のうち塩を取り扱っていた問屋についての明確な記録はないが、天保13年（1842）の甲州側の塩問屋の記録（甲府高野家文書『御入塩諸事書附控壹』）には19軒の清水湊の問屋名が記載されている。

清水湊から甲州にいたるまでの運送の各段階で荷崩れを改める際には



(小山内良雄氏論文「富士川舟運の発達を中心に」より)

図3 塩の流通経路

(注 文献2による)

「減費用捨」と呼ばれた制度が一般化していた。清水湊で船方から買入れの際、大俵12貫800 匁建（小俵は6貫400 匁建）で請取り、大俵1俵につき800 匁（小俵は400 匁）を「捨目」と称して減量した。さらに蒲原・岩淵でも減量され括り直しが行なわれた。これらの「捨目」が各段階における業者の手数料となっていた。

鰍沢で舟からおろされると「塩ノ屋」と呼ばれた倉庫に積みこまれたが、そこで塩の精粗を調べたり量目の多少を計った後、各地の塩を混合して新たに俵詰めされた。これが甲州各地に出荷された「鰍沢塩」と呼ばれたものであり、甲州では“鰍沢”が塩の代名詞化していくことになる。

甲府には武田信玄以来の非常時用としての城内貯塩の義務を負うとともに移入塩の独占的売買権をもった塩問屋が存在したが、享保年間（1716～1735）頃から衰退し、鰍沢・青柳のものがそれに代るようになった。このため寛延4年（1751）、3名の塩問屋が甲府町奉行所に対し甲府における塩問屋の免許方を申請したが、結局鰍沢・青柳側は甲府塩問屋の申し出た冥加塩代より多額の船運上を新たに納めることにより、甲府塩問屋の営業を阻止している。

塩の移入についても廻米と同様、市川代官所が厳しく取り扱い、甲府勤番にも御入塩係がおかれていた。

7. 明治以降の富士川舟運

鰍沢・青柳・黒沢の甲州三河岸の特権の拠り所であった廻米御用は明治元年以後中絶し、明治5年春に4年分の廻米が行われた後廃止された。それとともに三河岸の特権をさらに打破し、舟運を再編しようとする動きが行政および民間の両者から続出することになる。

まず明治2年、甲斐府大参事赤松孫太郎を中心に計画された「甲斐国食塩紙綿糸商社」は「入塩商社」設立へと発展することになる。これは従来の舟運によるルートを清水～小須浜～大宮～甲府の陸送ルートに変更しようとするものであったが、赤松の失脚により挫折するにいたる。しかし明治6年着任した藤村紫郎権令は、一連の殖産興業政策の中で富士川舟運の「束縛の弊害」を除こうとするが、そのような動きは富士川運輸会社の設立およびそれ

と不可分の関係にあった蒲原新水道の開設に結実していく。

一方、民間においては各地に新河岸設置の動きが現われ、また結局中止されたとはいえ、笛吹川とその支流濁川を改修し、甲府への通船を可能にしようとする試みも行われた。そして下流においては明治5年、従来駄送の行われていた岩淵～蒲原間に新水道を開削しようとする動きが蒲原宿の関係者を中心に起り、甲府の有力者の協力もとりつけて明治8年には完工させている。

このような動きに対して旧河岸問屋および塩取扱人は、明治4年には「食塩商社規則書」を作り、食塩取引の自制をはかることにより自らの特権の擁護に努めている。しかし翌5年には県下各駅陸運会社設立の動きに対応して、山梨県に運賃表と会社設立の申請を提出せざるをえなくなるが、それも翌6年の太政官布告による私的運輸の禁止とそれにもとづく富士川運輸会社設立の動きにのみこまれていくことになる。

富士川運輸会社は山梨県から三河岸その他の船持へ出された指示によって行われた話し合いにもとづいて、明治7年に資本金3千円で設立されている。設立当時の収支見込表によると年間塩24万俵、諸荷物6万個、魚類青物2万個を取扱うとされており、また岩淵～蒲原間の新水道建設費2万余円を4年間で償却するよう計画されていた。

各地に開設された新河岸は富士川運輸会社の分社として組入れられることになるが、その数は分社規則の作られた明治8年には22社であり、このうちには笛吹川流域の6社および静岡県の岩本・蒲原が含まれていた。翌9年には青柳・黒沢は出張所に昇格し、蒲原・清水にも出張所が開設されている。そして13年には分社の総数61社に急増し、特に静岡県下の増加がめざましかった。

このような動きから明らかのように、富士川舟運は明治維新以降さらに発展をとげ、通船数でみても旧来の300艘（その8割が甲州商人持であり、他は岩淵河岸持であった）から一挙に800艘に増加している。この勢いは明治22年の東海道線の開通によりさらに加速され、舟運の最盛期とされる明治35年頃には通船数1500艘に達し、塩の輸送量も江戸後期の12万俵に対し30～40万俵にも達することになる。

このことは当時甲府から東京まで1000m以上の峠越えを含む陸路をいけば3日を要したことから容易に推察されるが、8.で詳述するように明治36年の甲府～八王子間の中央線の開通は富士川舟運に致命的な打撃をあたえるものであり、さらに富士川沿いに建設されていった鉄道がそれに追い討ちをかけることになる。

富士川舟運の衰退の過程を鰍沢に船籍をもつ通船数によってみると次のようになる。

明治22年……144艘	大正3年……35艘
大正10年……33艘	大正15年……19艘
昭和3年……2艘	

昭和3年、富士川舟運は300年余の歴史に終止符を打つことになるが、船頭の中には天竜川へ集団移住していき、さらには朝鮮の鴨緑江まででかけていった者もあったという。

8. 鉄道建設の進行と清水港

幕府の手厚い保護の下にあった清水湊の廻船問屋も天保13年（1842）の水野忠邦による天保改革において特権を停止され、沿岸各地に多くの同業者が発生することになった。嘉永5年（1852）には旧態に復することになるが、明治維新以降清水と沿岸町村の係争が頻発し、明治6年に清水町民の県庁への請願が拒絶されることによりその独占権は完全に崩壊することになる。

清水湊における問屋数の推移をみると、寛延4年（1751）に40軒、文化10年（1813）に39軒、天保13年（1842）には38軒となっているが、文化と天保の間の30年間に9軒の人名異動があり、異動不詳のものを加えると計17軒と約半数に近い株が異動している。そして特権廃止時には19軒が残存するにすぎず、その後も転廃業していく問屋が多数にのぼった。

しかし明治8年には旧問屋の流れをくむ回漕業者は波止場会社および博運会社をおこし頼勢からの挽回をはかっている。波止場会社は清水湾に波止場・繫船場を築造し、巴川河口に橋をかけて清水町と清水湾岸・向島地区との連絡を可能にした。これは船舶の近代化・大型化にともなう当然の要請にとも

づくものであり、清水港はこれ以降海港として大きく発展することになる。また博運会社により廻漕業に対し統一的な方針がとられることになった。

明治5年の新橋～横浜間の開通後、いくたの紆余曲折をへて東京～京都間の東海道線が開通したのは明治22年であった。当時県会議員であった西尾伝蔵は「鉄道敷設前にありては県下第一の良港は清水なるべしと雖も、一度鐵路の便を開き、東海道線の貫通するに至らば、本県の物産は数時間に達せず横浜に輸出するに至るべし、京浜の間も数時間を出ずして来るべし、ただに清水港にのみ拠るものならんや」と論じたが、まもなくその憂慮は現実のものとなり清水港は「帆影寂寥の観」（『清水町誌』）を呈するにいたる。

このため回漕業者を中心とする清水港の関係者は従来横浜経由で輸出していた茶の直接輸出を行うため開港運動を続け、明治30年に開港場外特別輸出港の指定をうけ、さらに同32年には開港場に指定をうけて、茶の輸出港としては他の追随を許さない地位を築くにいたっている。

また東海道線の開通は清水港にマイナスの効果のみをもたらしたのではなく、その工事用資材の陸揚げ・運搬・保管などの業務にはじまり、開通後においても鉄道用石炭の納入あるいは鉄道工事用煉互の製造などの事業につながっていくことになる。

しかし明治29年実測に着手した中央線の建設工事がいくたの難関を突破して八王子～甲府間を完成させるのは、富士川舟運の絶頂期とほぼ時を同じくする明治36年であった。これに先立って明治26年には東神奈川～八王子間の鉄道（現横浜線）が開通しており（新宿～八王子間の甲武鉄道も明治22年に開通している）、山梨県への塩の輸送はほとんど東神奈川経由ということになり、清水港も大きな打撃を受けることになる。

中央線の計画は明治20年発起された御殿場～甲府～松本間の甲信鉄道および22年に出願された八王子～甲府間の山梨鉄道にはじまるが、25年に成立公布された鉄道敷設法において八王子もしくは御殿場から甲府の間は直ちに建設に着手すべき第一期鉄道としてあげられていたが、富士川沿いの甲府～岩淵間は予定線にとどまっていた。

このため同年、清水の鈴木与平・土谷松太郎を含む静岡・甲府の有志は富

士川筋駿甲連絡鉄道を第一期鉄道に昇格させるべく、請願書を政府に提出している。しかし翌26年、八王子線の建設が鉄道会議で決定され、また28年には東京の企業家9名による駿甲鉄道(図4参照)なる私設鉄道計画がもちあがったため、先の有志はこれに合流して運動を続けている。

この運動は山梨と静岡を結ぶ大動脈であった物流ルートを再編成し、山梨さらには長野を清水港の背後圏として確保していこうとするものであったとみることができるが、先に述べたように明治36年の八王子～甲府間の開通そして44年の八王子～名古屋間の全通により、山梨・長野は完全に横浜、東京そして名古屋の商圏に組み込まれていくことになり、甲府と岩淵を結ぶルートはその歴史的役割を終了することになる。

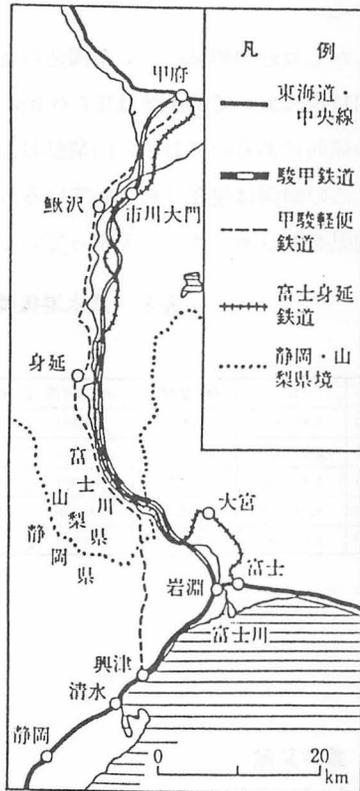


図4 駿甲連絡鉄道の計画線
(注 文献6による)

富士川沿いの鉄道建設は明治43年以降の軽便鉄道ブームによって富士身延鉄道(現身延線)として大正年間を通して順次実現していくことになるが、富士～甲府間が全通するのは昭和3年であり、この時にはすでにローカルな機能しかもちえないものとなっていた。

清水港はその後、岳南地域に立地の進む製紙工業および静岡市周辺の木工業などと関係の深い木材港、あるいは豊年製油にはじまる東亜燃料・日本軽金属・日本鋼管などの工場進出による工業港として新たな対応をはかり、さらに戦後の高度成長期以降においては浜松を中心とする静岡県西部地域の工業製品の輸出港(これに関連して清水港関係者の主導により建設された浜松

内陸コンテナ基地は全国的にユニークな存在である)として発展の道をたどっている。

しかし最近の地域的な産業構造の変動により、表3にみるように清水港の輸出貨物において県西部はまだ圧倒的なシェアを保持しているとはいえ頭打ちの傾向にあるのに対し、山梨県および長野県が着実にウェイトを高めている。この傾向は現在計画されている富士川沿いの中部横断自動車道によって新潟県をも含めてさらに強まっていくものと予想される。

表3 清水港扱輸出貨物(産地別)

単位: トン

年	計	静岡県西部	静岡県中部	静岡県東部	山梨県	長野県	その他
59	4,870,832	3,024,838	644,881	620,908	15,090	20,898	544,217
60	5,007,793	3,011,973	681,774	755,362	9,503	22,966	525,215
61	5,295,380	3,106,539	685,980	824,488	24,398	38,321	615,654
62	5,316,959	3,192,350	590,120	617,653	29,785	41,864	845,187
63	5,465,694	3,474,443	613,273	643,100	18,588	45,047	671,243

参考文献

- 『富士川—その風土と文化—』 遠藤秀男 静岡新聞社 1981
- 『流域をたどる歴史4 中部編』 ぎょうせい 1978
(「富士川」 細井淳志郎)
- 『近世交通経済史論』(第10章 富士川舟運の発達) 大山敷太郎 柏書房 1967
- 『富士川の変貌と住民』 静岡地理教育研究会編 大明堂 1976
- 『富士山—歴史と風土と人と—』 中日新聞静岡支局編 中日新聞社 1980
- 『富士山麓史』 富士急行50年史編纂委員会編 富士急行㈱ 1977
- 『鵜沢町誌』 山梨県南巨摩郡鵜沢町役場 1959
- 『富士川水運史』 青山靖 『鵜沢町誌』所収
- 『富士川水運考』 斉藤良一 『鵜沢町誌』所収
- 『富士川水運と鵜沢町』 清水小太郎 『鵜沢町誌』所収

11. 『富士川水運と角倉氏』 村松志孝 『鰍沢町誌』所収
12. 『富士川水運史年表』 青山靖 『鰍沢町誌』所収
13. 『富士川水運史資料』 青山靖 『鰍沢町誌』所収
14. 『富士市史 上巻』 静岡県富士市 1969
15. 『吉原市史 上巻 中巻』 静岡県富士市 1972, 1968
16. 『富士川町史』 静岡県庵原郡富士川町 1962
17. 『清水市史 第1巻, 第2巻』 静岡県清水市 1976, 1981
18. 『清水市史資料 近世1,2,3 近代』 静岡県清水市 1966~1973
19. 『清水市郷土関係図書目録』 法月吐志楼 1963
20. 『清水市郷土研究』 清水市教育会編 臨川書店 1987
21. 『わが郷土—清水』 鈴木繁三 戸田書店 1962
22. 『ふるさと物語』 清水市企画調整部広報課 1978
23. 『清水港発展の基礎調査』 清水商工会議所 1953
24. 『海運と港湾の新しい発展のために』 同文館 1964
(「清水港要史」 榎幸雄)
25. 『鈴与170年史』 鈴与榎 1971
26. 『清水港に於ける廻船問屋について』 鈴木与平 鈴与榎 1960
27. 『日本食塩販売史』 鶴本重美 全国塩元売廻船人組合連合会 1938
28. 『清水湊と富士川舟運』 梅田典平 清水市立図書館 1974
29. 「清水港の初期的発展」 原田克己 『社会経済史研究所研究紀要』42 (1968)
30. 「清水港の発展に見る企業者活動の展開と企業経営」 安彦正一
『港湾経済研究』 No.25 (1987)
31. 『角倉了似とその子』 林屋辰三郎 星野書店 1944
32. 『角倉素庵』 林屋辰三郎 朝日新聞社 1978
33. 『豪商一角倉了似を中心とする戦国大商人の誕生—』 野村尚吾
毎日新聞社 1968
34. 『鰍沢を中心とする富士川水運史』 梅島満 清水市立図書館
35. 「富士川運輸会社の創業について」 増田廣實 『文京女子短期大学紀要』No.20

36. 「富士川運輸会社の発展について」 増田廣實 『文京女子短期大学紀要』 No.21
37. 「蒲原新水道の建築と経営について」 増田廣實 『文京女子短期大学紀要』
No.22. 23
38. 『甲府盆地—その歴史と地域性—』 地方史研究協議会編 雄山閣 1984
(「明治前期富士川舟運の展開」 増田廣實)
39. 「荘園年貢と海運—東海地方—」 新城常三 『成城文芸』 No.77 (1976)
成城大学文芸学部研究室
40. 『塩および魚の移入路—鉄道開通前の内陸交通—』 田中啓爾 古今書院 1957
41. 『塩の道を探る』 富岡儀八 岩波新書 1983
42. 『増補江戸における米取引の研究』 鈴木直二 柏書房 1965
43. 『日本の鉄道—その100年の歩みから—』 原田勝正・青木栄一 三省堂 1973
44. 『日本の鉄道成立と展開』 野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編
日本経済評論社 1986
45. 「中央線の建設とその経済的影響」 川田礼子 『交通文化』 5 (1965)
46. 「明治後期における駿甲連絡鉄道の建設運動」 浅香幸雄
『東京教育大学地理学研究報告』 IX (1965)
47. 「東海道線全通前後における東海地方の諸相—清水市を中心として—」
浅香幸雄 『歴史地理学紀要』 6 (1964) 日本歴史地理学研究会
48. 「国際物流と内陸基地—浜松内陸コンテナ基地を中心として—」 市来清也
『流通問題研究』 No.14 (1989) 流通経済大学流通問題研究所
49. 『港のうごき 1989年』 清水市経済部港湾振興課