

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

一、明治初年の東西連絡幹線鉄道案

日本における最初の蒸気車は嘉永七年（一八五四）、米国使節ペルリが神奈川へ来航の折に、大統領よりの進献物の中にみられ、また鉄道としては慶応元年（一八六五）長崎の大浦海岸において、外人によって敷設されたが、その路線、使用車輛などについてはほとんど知られていない。輸送機関としては明治五年（一八七二）九月一二日の東京横浜間の開通が最初であり、清水市域において開通したのは、明治二年（一八八九）二月一日であった。明治新政府が、鉄道建設の基本方針とした国営を採用したのは、新しい輸送方法によって経済の発達をはかるばかりでなく、それによって国家統一を促進しようとする意図があったからである。鉄道建設にたいしては西郷隆盛、黒田清隆などが反対したが、大隈重信は「道路の陰悪不便なる、此の如くして修繕する所なくんば、個々分裂したる大小の藩々を統率するに甚だ困難なるものあらん。特に封建の制度を打破して政令を一途に出でしむることは、かく道路の陰悪不便にして到底出来得べきにあらず……」^②と鉄道の効果を強調した。明治二年（一八六九）国営鉄道の方針がきまると、東京と京都（東西両京）を結ぶ幹線鉄道として東海・中山両道のうちいずれをとるべきかについての調査が、

翌三年六月から土木司員によつてはじめられ、翌四年一月に「東海道筋巡覽書」の名をもつて報告された。それには東海道鉄道の路線は横浜（現桜木町）―日野（大岡川上流）―大磯―国府津―平山―竹之下―沼津―吉原―岩淵―静岡（宇津谷峠を避ける）―石部海岸―藤枝―金谷原―牛淵―掛川―見付―浜松―（舞阪と氣賀のいずれを通るか未定）―二川―豊橋―御油―岡崎―鳴海―名古屋―（以下現路線に同じ）米原―京都―大阪に至るものであった。^⑧日本の幹線鉄道として東海道、中山道のいずれをとるかについては「方今東京ヨリ神戸表蒸氣通船往返自在ニ相成、且東海道ハ運送便利之地多ク候間、鉄道取開相成候上、一時運送ハ海陸不絶並ニ行ハレ可申哉難窮知候得共、当時商売ノ形勢ヲ以相窮候ヘハ、極々高価或ハ至急之品物之外ハ運賃下直ノ方ニ多分積送り可申、且又東海道築造御入費ハ莫大之儀旁以東京ヨリ木曾中山道鉄道御取立相成候方御專要奉存候、大地勢睨ト是窮候ニハ無御座候ヘトモ、東海道ノ御入費ニテ多分出来可申奉存候……（後略）^⑨」と中山道鉄道案が支持された。また同年四月からはイギリスから招いていた建築師長ボイルは二回にわたつて中山道を調査し、「東京西京間線路ノ道筋ヲ撥出スルニ当リ、該線路ハ東海道ヲ通過スヘキヤ、或ハ中山道ヲ伝行スヘキヤノ疑問ハ正ニ氷解シ、即チ中山道ヲ以テ適當ノ地ト決定セリ、其故如何トナレバ、東海道ハ長延ナル道路全国中最良ノ地ニシテ、其道筋一般海浜ニ接近シ、又中山道ノ地形タルヤ之ニ反シテ、道路凶惡或ハ欠亡シタル所アリテ運輸ニ、甚タ不便ナル地方ナルカ故ニ、之ニ鉄道ヲ延布スルニ於テハ実ニ広大ナル荒地ヲ開化結合シ、加之両都及両海浜（日本海沿岸と太平洋沿岸）ヨリノ往復ヲ容易ナラシムヘキナリ」と明治九年（一八七六）九月の上申書においても中山道案を支持した。

二、東海道線の開通

a 東海道鐵道を幹線に変更

こうして明治一一年（一八七八）八月には京都—大津間が起工され、長浜—関ヶ原—（大垣—岐阜）へ伸び、関東では同一三年（一八八〇）に上野—前橋間の工事命令がだされ、一五年（一八八二）六月より日本鐵道会社線として起工された。ところが一九年（一八八六）に鐵道局長官の井上勝は「中山道鐵道ノ竣功今後七八年ヲ要スルニ反シ、東海道ハ歲月其半ヲ要セズ」さらに「中山道ノ竣功今後七八年ヲ要ストハ、識者ノ誹議ヲ顧ミス、非常ノ短縮ヲ加ヘ最少年限ヲ示シタルモノナルモ、東海道ハ之ニ反シ三四年ノ仮定ハ尚ホ短縮シ得ベキ見込ナキニ非ズ」との意見書を閣議にだした。政府は同年七月一九日に「中山道鐵道敷設ヲ令シ、更ニ工事ヲ東海道ニ起シ、中山道鐵道公債募集金ノ現在残額ヲ転シテ、之ヲ東海道工事に使用スヘキコト」を公示し、鐵道局長官にすみやかに工事に着手すべきことを訓令した。鐵道局は横浜—沼津間と沼津—熱田間に二区分し、同一九年（一八八六）末には線路が確定し、翌年の初年から全線にわたって着工した。^⑥清水市域が含まれる第二工事は南清技師の担当であつた。江尻には鐵道局の出張所が設けられ、江尻波止場は建設資材の揚陸場に指定された。

路線決定後、わずかな期間で完成した東海道線は多くの人夫を要した。そのため「茶揉職人や人力車夫までが収入の多い線路工夫に早変わり」して茶時をひかえた関係者たちを狼狽させた。それにつれて茶屋、旅籠屋、料理飲食店、温泉、はては貸座敷にいたるまで「鐵道工夫および土方等が多く入りこみて毎夜大繁昌を極め、各楼ともお客だヨーの声、スッチャン鈍突の音絶ゆる隙なし」であつた。人夫賃は五割高にもなつたが「されど他の客としては雨夜の星にて、皆鐵道係りの土臭き人々のみなり」と当時の新聞はつたえている。^⑦この値上り相場を人は呼んで「鐵道相場」といった。だがそれも開通までのことであつた。ところが東海道線が開通すると、静岡県民に大きな影響を与えた。

そのときの鉄道の開通による静岡県民の気持は不安と期待がいりまじっていた。豊田郡選出の静岡県会議員西尾伝蔵は「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、一度鉄路の便を開き、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、京浜の人物も数時間を出ずして来るべし、豈啻に清水港にのみ拠るものならんや」と鉄路の利益を期待している。また、庵原郡選出の県会議員高田潤作は「清水港の地景たるや東海の一大名区にして県下三州の中央に位し、近來鉄道の敷設に依り、其停車場は則ち東海道鉄道中央本部の位置を占め、帆船の林立、商会の蜚集日に日に其繁美を加え、又軍艦の碇泊、海運の便宜、戸口の増殖、魚塩の利潤等今年は去年に倍して、而して昔日蘆葦蒼々たりしの漁村も、今日は車馬紛々たるの市街と変ぜり、由是觀之、他年外国と条約改正の挙行ある上に於ては、果して仮開港場たるべきを信ずるなり、況んや甲信二州の鉄道の連絡するあらば、該港に陸運上幾多の關係を来すあるべきや」と明治一九年（一八八六）三月静岡県庁を清水へ移転すべしと提案書にのべている。^⑨西尾、高田両県会議員の發言はまさに清水、江尻の港湾関係者の鉄道開通への期待と不安をあらわしたものであった。その年の末には県会議長丸尾文六は県会の決議として「東海道鉄道線路ノ如キ既ニ工事ニ着手セラレシヨリ、其敷設竣功ノ期モ蓋シ近キニ之アルベシ、果シテ目下万般ノ面目ヲ一新スルハ勿論ニシテ、郡役所位置ノ如キモ亦、自ラ變動ヲ来スベキハ勢ヒ免ルベカラザル処ナリ」と鉄道の影響が郡役所の位置にまでおよぶことを県知事にのべている。

一方、牧ノ原や小笠丘陵附近の農村では「田地に潰れ地が多く出、職業を失い生活難を来す」というので毎日神社に参拝して神の力によって鉄道をおし止めようとしたような話もあった。^⑩

b 清水付近における鉄道駅的位置

港町清水は鉄道駅の誘致にもつとめた。すなわち、東海道線の決定される以前の八月に、清水町は、東海道線の停車場をもあわせ設けて、海陸両様の要地にしようとした。そして明治以後における町民の協力による清水波止場の築造と巴川上に港橋、富士見橋の架設、電信分区設置への献金のことをあげ「我清水人民斯ノ如ク港湾便利ヲ企画シ、其事ニ汲々タル所以ノモノハ、内耕耘ノ田圃ナク、外採樵ノ山林ナク、住民、生業港湾ニ依ラサレバ糊口其途ヲ失スル」から「海運ノ至便タル概ネ前述ノ如ク然リ、之ニ反シ陸路運搬上ニ至テハ其便ナキニアラスト雖モ、是ヲ海運ニ比スレバ自然隔靴搔痒ノ感ナキ能ハサルヲ以テ、今回東海道鉄道布設発令アルヤ、我清水人民ハ勿論、常ニ茲ニ注目スルノ徒ハ、実ニ大早ノ雲霓ニ當ナラザルモノノ如シ、因テハ該停車場当町海岸へ御設置被成下度、右停車場敷地ニ関スル人民所有ニシテ担当ノ個所ハ速ニ之ヲ献納」するが「然ル上ハ、海ニ汽船ノ便アリテ陸ニ火輪車ノ利ヲ得、海陸兩ツナガラ完備セバ、独り清水人民ノ僥倖ノミナラズ、公衆ノ便宜便益タル又一広大」であると、回漕業者と地主をはじめ当時の全清水の有力者を網羅して誘致運動をした。^⑩

また翌二〇年（一八八七）五月の「今般鉄道御布設ニ付、有度郡入江町字浜田耕地へ停車場御取可相成哉ノ趣ヲ以テ、街用地被仰出、且新道開設等予メ計画可致旨、郡衙の御諭達ニ基キ爾来右事業ニ関シ準備等罷在候処、爾今停車場位置御確定ノ御沙汰」あるようにとも陳情した。^⑪ 江尻停車場ははじめ入江町の若宮八幡の近傍に決められ、用地は約一万坪で一時地均工事に着手された。ところが「近頃伝ふる風説によれば（江尻駅敷地は）鉄道局出張所と合併するとのことなれば事実如何」^⑫とそれに疑問をもち出され、「從來、両町（江尻、入江）ノ義ハ人民多クハ商業ヲ以テ生計相管罷在候間、停車場位置ノ模様ニ依リ、商業ノ繁閑ニ関係不少候」^⑬であるからとの陳情をした。それが効を奏してか江尻が翌二一年（一八八八）二月に懸案となっていた沼津―中之郷（岩淵）間の諸駅や、興津、静岡（栄町）

などとともに駅に決定された。江尻駅は鉄道局の出張所につづき、江尻宿の中心部（志茂町通り―現清水銀座）と江尻波止場との中間地区に設置された。ところがこの経過について「静岡県議会議史」は「江尻は静岡県下唯一の大停車場とする計画であつたが地元の反対に遭つてケチな停車場が出来上^⑩」つたとかいている。

また、東海道線の駅舎位置の決定をまえに明治二十年（一八八八）一月、東京駅伝会社はいちはやく今回東海道鐵道線路落成に際し、同道筋各地の物資を一手に引き受け、運搬の業務を誠実に相営むの目的をもって、静岡市紺屋町一〇六番地に東京駅伝会社の分社を設立し、一株二〇円にて二五〇〇株を募り、常に本社と氣脈を通じて本日開業せん^⑪との株主募集の広告をだした。静岡県下の停車場所在地に分社、支社もしくは出張所、荷物取扱所等を設置する計画であつた。それは東海道線の開通後に鐵道輸送貨物の一手取扱をねらつた運輸企業であつた。その翌年一〇月に日本駅伝会社は「今回静岡市日本駅伝会社を東京に移し」委員長には發起人の飯山正秀氏、その他をあてた。東京本社並に東京市内の營業は一月より開始し、其他各道は開業毎に新聞紙を以つて広告し、營業業務としては内外荷物の運輸、小荷物通送、現金の送達、取次用便、その他付帶業務をあわせた陸運一般であつた。そして新本社は東京銀座一丁目、支社を静岡駅前、出張店を東京新橋駅前、日本橋之浜町（西縁川岸）横浜尾上町六丁目においた。こうした動きのなかに東海道線の工事中また開通後に、江尻駅前には清水の回漕業者鈴与回漕店と青木運送店が支店を開設していた。

c 東海道線の開通

清水市域には江尻と興津に駅舎がもうけられた。明治二十二年（一八九六）二月一日にはじめて汽車が清水市域をはしつた。沿線には客車の通行を見物せんと男女おびただしくあつまり「駅はいずれも縁門または球燈の設けなどあり、

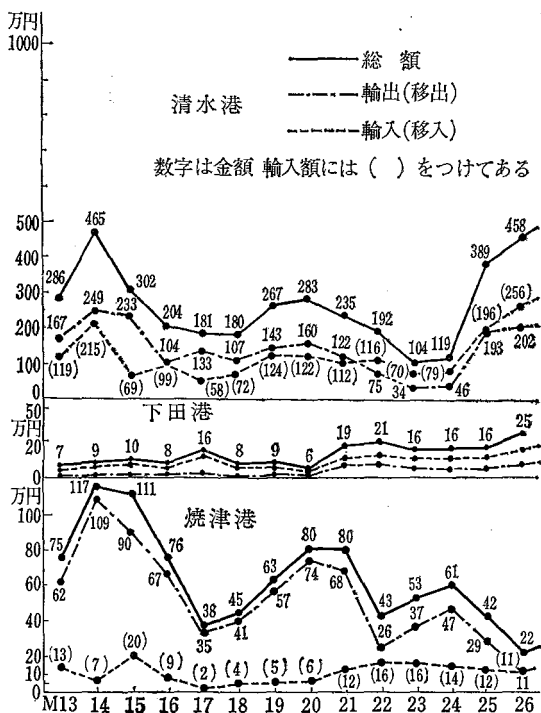
江尻駅にても又数発の花火をあげてその開通をよろこんだ。^⑧ しかもほんのわずかな期間だったが興津駅には急行もとまった。当時は一日に二往復であったが、同四月一六日の静岡―浜松間の開通後は新橋と長浜から毎日一回、ほかに新橋―名古屋間、新橋―静岡間が各一往復していた。そして江尻と興津の両駅では上り、下りとも毎日各々三回発着していた。それが同二四年（一八九一）五月（同年一月改正）の汽車時刻表、乗車賃金はつぎのようであった。新橋―江尻間が六時間二〇分、六時間四〇分余で現在の約一、五倍を要した。料金は二年（一八八九）七月の新橋―神戸間の全通の折に日本経済は不況のため改正したので、上、中、下の三等にわけ、下等は一マイル（約一、六キロ）につき一銭とし、中等はその二倍、上等はその三倍とした。新橋―江尻間が下等が一円二三銭であり、当時の米価から換算すると（名古屋市場では二四年の石当り年平均は六円七五銭で〇、一六七石）現在の約二〇〇〇円にあたった。そのため当時よく「汽車はぜいたくで高根の花だ」などといわれた。また鉄道は手小荷物や貨物も取扱ったが、明治六年（一八七三）九月の鉄道貨物達送補則や賃銭表（太政官三一六号達）や同七年一二月の小荷物達送規則によった。三一年一月に改正があり東西区々であったのを統一した。手荷物は旅客の車内への持込は無賃であったが、このほか一斤（〇、六キログラム）ごとに賃銭の支払を受けた。通常小荷物は最低賃銭を五銭とし、こわれやすい物品や嵩高品は一〇銭とした。ところが鉄道はなれぬ仕事、小荷物、大荷物を山積にして、製茶期をひかえて静岡から横浜までの荷物輸送には数日をついやした。静岡大務新聞は「汽車は汽船よりも不便」とのみだしをかかげ、「東海道鉄道は漸く開通せり、先づ嬉しやと人民歓呼の真ん中に予輩が汽車に對する不便の事実を列挙」すれば、郵便物の上卸しに精密さと、荷物の運送が迅速でない。停車場の勤務者は役員といっても、乗車人は客であるからその待遇を大切にすることをうったえた。あるいは「鉄道せんる区域へ人民みだりに立入儀は不相成筋なるに、ちかごろ鉄条の

上へ木石等並置するものあるやに相聞、右は列車通過の妨害となるのみならず、之が為機関車破損或は転覆の程もはかりがたく、実に危険義に有之、今より右様の所業無之様父兄にて篤く子弟等に申諭すべし」との論達を安部郡長近藤弘は明治二二年（一八八九）五月二七日にださねばならなかった。^⑧また、鉄道の路床や橋架は堅固でなく、夏の降雨増水に際して崩壊することがしばしばであった。そして東海道全通の翌年の八月末に興津の橋架（浦安橋）が二〇間ばかり流失して、八月三一日から十一月九日までは八一日のあいだ運転が中断されたこともあった。^⑨

三、東海道線全通後の清水港

a 全通前の清水の港勢

当時清水港の後背地としては静岡県下一帯と富士川や駿甲往還にそう甲信地方があった。鰐沢の名取善十郎は明治一一年（一八七八）に貨附商会と称する商人の物品を抵当とする金融業をはじめ、清水、蒲原、静岡はその支店の設置場所にあげられていた。だが清水港の入船量はふえたものの「昨日横浜より入港の清川丸は本日横浜へ出帆予定のところ、烈風で抜錨延刻するやも知れず」の状態であった。この事情をっていた静岡県県会議員岡田良一郎は明治九年（一八八六）三月の議会で、「静岡は米なり、茶なり、其物産随分尠からず国を富ますのは清水を改修する他に適当な方法あらざるべし」と発言したのであった。このころになるとかつての静岡県下の港は製茶期になると見附・掛川などの茶荷物は城之腰（焼津）にあつめられた。遠州牧ノ原の新茶は地頭方・須々木・相良・静波・細江などの湊から輸出されていた。そのころ浜松では浜名湖から横浜港への定期航路がひらかれ、清水港と競争したがあえない敗北をきってしまった。^⑩



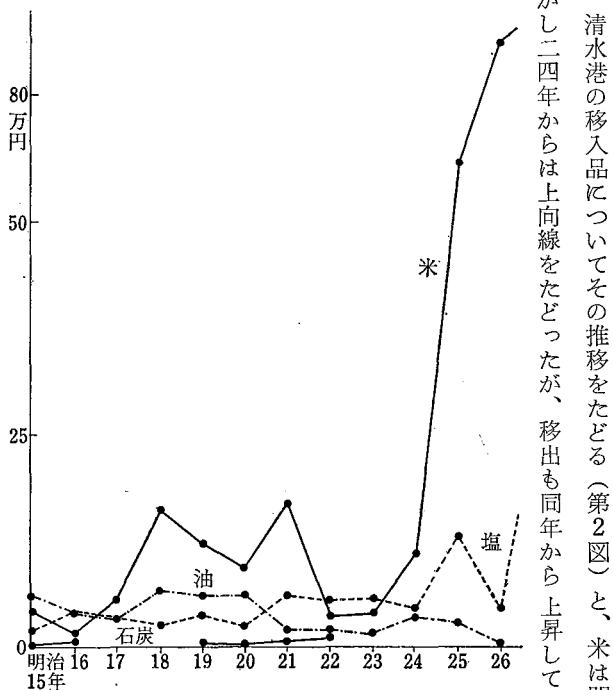
第1図 東海道線全通前後における清水、下田、焼津各港の貿易額（明治13—26年）

こうした清水の発展はすでにのべたような「静岡県庁」の移転の候補地にあげられるようにさえていた。さらにそれをたかめたものは東海道線の全通であった。清水の鈴木与平は明治二〇年（一八八七）に「弊店儀、先キニ鉄道局貨物運送方御用被命、江尻新波止場ニ支店ヲ設ケ事務取扱来ル処、今回該地ニ倉庫ヲ新設シ、米穀食塩諸物品ノ売買並ニ、東京横浜大阪各国輸出入貨物運搬ニ従事シ、荷貨及為替等低廉ヲ旨トシテ取扱」との広告をだして、新たに業務を拡大しようとした。その後天野回漕店、青木運送店なども江尻波止場へ進出した。

b 全通後の清水港と移出入貿易

清水港は輸出入（厳密には移出入）額は、東海道線開通前は二八〇余万円だったのが、開通後の明治二三、四年（一八九〇—一）には三分の一に激減してしまった（第1図）。輸入（移入）は三分の二、移出は四分の一以下の減少であった。移出品目のなかでも製茶や漆器、紙などの国産の特産物の減少がいちじるしく、明治二十一年（一八八八）までの移出超過港が移入超過港へと転落してしまった。一方、静岡県で清水港につぐ焼津

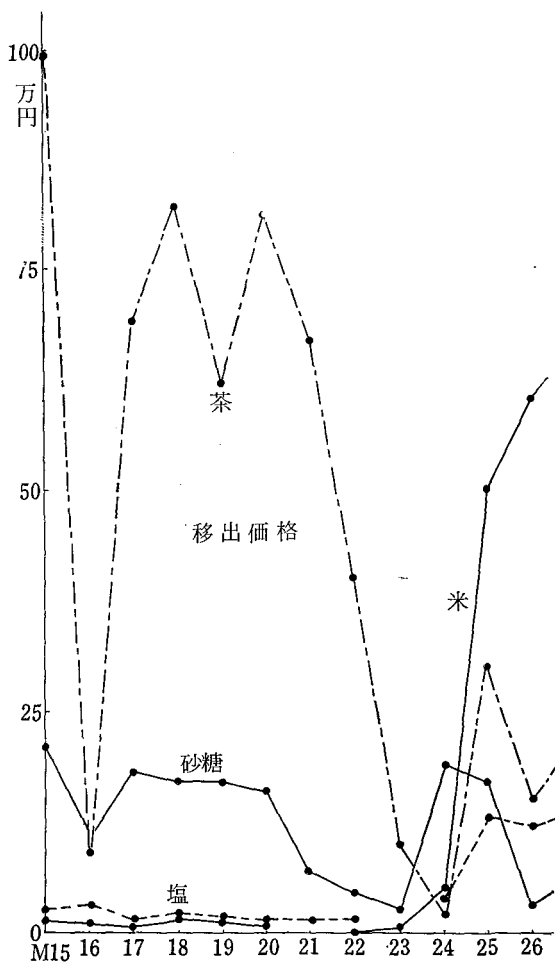
港も明治二三年の貿易額は明治二一年の半数にちかい減りかたをしてしまった。そのごも漸次衰微の一途をたどっていた。東海道線の恩恵に直接浴さなかった下田湊では、清水港が活気にあふれていた明治一八年から二〇年（一八八五（八七））にかけて貿易額は減少し、さらに東海道線の全通後もその傾向をつづけていた。だが、その減少ぶりは六分の五程度であつて、清水港ほどの大きなものではなかった。



第2図 東海道線全通前後における清水港の移入額（価格）

清水港の移入品についてその推移をたどる（第2図）と、米は明治一八年からへり、二一年にふたたびへった。しかし二四年からは上向線をたどったが、移出も同年から上昇している（第3図）。食塩は明治二五年（一八九二）から二六年（一八九三）にかけて減少、二七年にふたたび上昇していた。これにたいして、米と同様移出は二四年（一八九一）からそのままストレートにのびている。かかる傾向は清水港の出入船とほぼ一致している。その点砂糖の場合も大同小異であった。ところでこの数字がしめすものは一体何であろうか、それはまさに明治前半期における茶業の勃興であり、日本の茶輸出欲の上昇ムードと一致しているのである。このカーブはまさに

で横浜までは大変な日数がかかった。それでも清水はそのなかで一番よい位置にあったため、明治一二年（一八七九）には下田、焼津より移出額の多い港となっていた。当時、静岡の内国輸出の一番多いのは茶で、内国輸出額全体の七三パーセントをしめていた。だから清水港のはたす役割は決して小さいものではなかった。明治一七年（一八八四）には庵原・江尻茶業組合も成立して横浜への売込み先が固定しはじめ、一層その活躍の舞台が拡大していった。こうした性格をもつ清水港が内国貿易品としての茶とともに米、砂糖、塩を重視していたことは当時、この港がいま



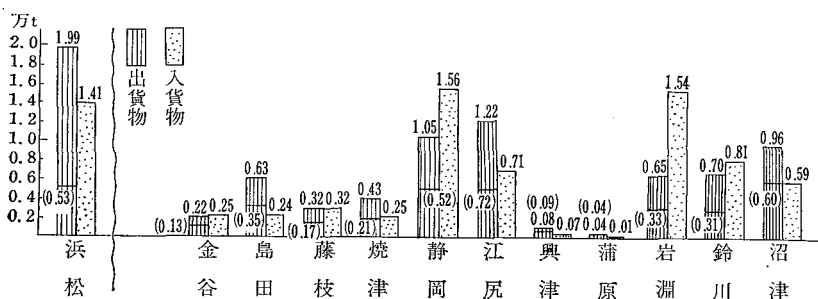
第3図 東海道線全通前後における
清水港の移出額（価格）

現清水市域（庵原西部から安倍東部）の茶生産の上昇カーブとも一致しているのである。幕末には静岡以東で横浜にたいして適当な輸出港がなかったため、諸商品は荷車、牛背によって移出されていたの

だ開港場でなかったためであった。このことは清水港をいつまでも内国貿易の仲継港の位置にあまんじせしめていたのではあるが、清水周辺の茶商が横浜の茶工場に依存していたためでもあった。また、それ以上に重要なことは清水周辺の地主が当時最大の商品であった米の生産にその経営をゆだねていたためではなからうか。それにつけても東海道線の全通の影響がいかに大きかったかはあきらかであろう。それは一定の地域市場が鉄道の駅の集荷によってこわされ、さらに大きな地域市場を形成させたのであった。かかる動きがすでに述べた行政区域の変化をもたらしただのであった。それをささえたのはあらたに登場してきた米作を中心にした地主であった。

c 東海道線と江尻駅の変化

東海道線の開通当初の江尻駅では客の収入が貨物のそれより多かったが、明治二五年（一八九二）からは客と貨物の収入がだんだん接近してきた。すでに港の発達のところであげた焼津の駅も同様な傾向をたどっている。一方、興津では、静岡、岩淵、沼津諸駅などと同様に金額や貨客高には差があるとはいえ、客扱のほうが貨物収入よりも圧倒的に大きかった。乗降客の数は全般的にみて明治二十七年（一八九四）ころから各駅ともに増加していくが、とくに静岡と江尻の両駅ではその傾向が顕著にあらわれている。ところが貨物になると各駅それぞれの特色をもっていた。静岡県第一の都市であった静岡は、その名にふさわしく入荷貨物が出荷貨物よりも多く、生産都市というよりも消費都市の性格を明確にあらわしていた。これと同様な傾向をしめたのは岩淵であったが、それは静岡とはちがって東海道線から甲州路への分岐点にあたったからであった。岩淵が甲州への仲継地であったのは富士川舟運の終点にあたり、のちに駿甲鉄道の開設運動のさい岩淵を東海道線から駿甲鉄道への分岐点にしようとした動きからもあきらかである。これに反して出荷量が入荷量よりも多かったのは港のある焼津と江尻であった。それは焼津と清水が物資の仲継



第4図 明治27年における駿河地域の各域の各駅の出入荷物量
(注) 出荷物中の()は明治23年の出荷物量

地であったことをあらわしていた。年をおって江尻駅の出荷と入荷の差が焼津駅のそれよりも大きくひらいていくのはさききのべた焼津港の衰退をかえりみるならば、焼津の交易圏の縮少を意味しているだろう(第4図参照)。江尻、清水からの荷の大半は酒、砂糖、下駄、瓦などであった。江尻駅の出荷の増加は清水港の衰退をまねいたが、それは清水と江尻の交易圏の拡大となり、鉄道と港を結合させなければならぬ気運をうみ、ついにはのちに清水と江尻の合併を招来させるのであった。以上のことにつけても駅を中心に急速な集荷圏が形成されていき、その大きさはまさに後背地の大きさに比例していた。東海道線の利用が上向きになった、明治二十七年(一八九四)には沼津、岩淵、江尻、静岡、島田などの諸駅の入出荷量が他の駅を圧していた。当時の清水港は「明治廿二年東海道線開通トナリ、凡ソ物資ノ輸送ハ皆鉄道ニ由ルノ傾向トナリ、其輸送力ハ一時海運ノ交通ヲ奪却シ去リシヤノ觀アリテ、殊ニ其打撃ヲ被リシハ我清水港トス、然レトモ當時之ヲ挽回スヘキノ策ナク、本港ハ為ニ衰微ノ非境ニ沈淪シ」ていたのであった。この傾向はたんに清水ばかりでなく、明治二五年(一八九二)始頃には「東海道鉄道の開通以来、海業に及ぼせる事、一方ならざる中にも、昨今に殊に甚だしく、さきに神戸―横浜間の汽船乗客の毎日往復四百名平均に下りしことなかりしに、昨今は漸く八十―九十内外にして、殆ん

清水町346 (500円) (清水)「供済回漕会社」●12月
沼久保村77 貨物運搬「共有分社」●12月9日
蒲原宿1754 (運送業500円)「甲斐運送分社」●11月14日
蒲原宿1773「横達会社出張所」●12月6日
静岡紺屋町116 (3万円)「静岡運送会社」●7月22日
「運輸分社」●3月 (1万円)「静岡牛馬貸付会社」●7月28日 七間町1—9
沼津三枚橋町32 (1240円)「斎藤運送会社」●10月
沼津市上土町 (1000円)「勝海運送会社」●10月
(清水)「静隆社」●2月
(5万300) 富士川中ノ郷 (1万円)「富士運河会社」●5月
中ノ郷 (500円)「倉運送組」●7月
輸会社出張所」●6月 (1万5000円)
蒲原 (3760円) (7万円) 熱海 (55,524)「豆相人車鉄道会社」●11月
池新田「鴻益社」●7月
岩淵 (500円)「拓達会社出張所」●12月
由比町 (5000円)「魁運会社」●12月
清水 (1800円)「運輸会社」●1月
岩淵 (500円)「甲斐運分社」●6月
蒲原 (1万5000円)「新水道会社」●1月
「富水会社」●3月
富士川中ノ郷 (5000円)「運輸分社」●3月
中ノ郷 (2000円)「便利会社」●6月
「丸菱物産合資会社」●9月
清水「博運会社」●8月
「波止場会社」●8月
静岡栄町 (6000円)「静岡運送KK」●1月
静岡「内国通運KK」●5月
「御殿場駅鉄道KK」●6月
清水 (2000円)「清水船具合資会社」●6月
「江尻清水木材合資会社」●8月
「江尻倉庫株式会社」●7月
「江尻運送合資会社」●11月
「富士見座」●6月
「東海ホテルKK」●8月
「江尻運送合資会社」●12月
「久運送合資会社」
「蒲原運輸合資会社」●1月
「鈴木運送合資会社」●5月
「静岡馬車合資会社」●11月
「東海船業合資会社」●6月
「岩淵運送合資会社」●12月

ど其三分の一となれり、荷物は至急を要するものの外は、汽車に積込むもの少きより、其割合には減少せざれど、凡そ二割以上は確に減じたり」とつたえている。^{②)}また、遠州の大田川の河口港であった現在磐田市の南東方にあたつた福田港では回漕業の環洋社が汽船二隻で横浜港との輸送を営業していた。そして平年の茶期には一週一回の往復をなし、業務は相応盛んであつたが、「此頃は閑散」となつてしまつた。それについては「是は多く森町の茶は袋井停車場に出で、汽車積にして運送多きため」であらうと新聞は推断している。^{③)}また明治一四年に静岡、横浜等の貿易関係者でつくられた海運会社静岡社も鉄道開通後は業態が不振であつた。

東海道線の開通当初はたしかに新聞が報じたような業務の混乱が各駅におこつたであらう。ところがそれがなくなると東海道線はまったく静岡県下の港、そして海運会社をも衰退させてしまつたのである(第1表)。そのうえ明治一〇年(一八七七)から澎湃とおこつた旧宿駅制度にかわつた陸運会社をも滅亡させてしまつたのである。(第一表)

d 駿甲鉄道の建設運動

こうして鉄道の集荷、輸送の機能の偉大さを目のあたりにみた清水町民は、清水港を発達させるのには後背地との鉄道連絡をはかるよりほかはないと、駿河と甲州をむすぶ駿甲鉄道建設の運動をくり返し起した。

この運動はすでに東海道線が開通してまもない明治二五年(一八九二)五月に「抑甲府岩淵間ニ於ケシ從來ノ関係タルヤ甲信両国エ輸出入ニ係ル諸貨物ハ総テ岩淵ヨリ富士川ノ便ニヨラザルハナク、殊ニ東海道開設以來人々ノ交通貨物ノ輻輳日ニ月ニ頻繁ヲ極メ、現ニ岩淵停車場ニ於テ集配スル貨物及人員等別紙統計表ノ如ニシテ、此人員中其多キハ甲信両国ヨリ往復スル者ニシテ、就中春秋ノ季ハ東西諸国ヨリ山梨県身延山エ参詣者夥シク、当時人馬ノ交通ノ最頻繁ナリ」しかも「岩淵ニ西隣スル所ノ清水港ハ実ニ東海ノ要港ニシテ甲、信、駿エ輸入スル食塩、諸貨物ハ中国

地方、又ハ京浜地ニ総テ該港ニ輻輳シ、夫レヨリ鐵道ニヨリ岩淵ニ至リ同所ヨリ更ニ富士川通船ニ担載シ山梨県下餓沢、其他各地ニ達ス」このことからして甲府岩淵線の敷設遲滞は「商業上及生産地ノ利害最も至大ニシテ、今岩淵以西清水湊、静岡市ヲ始メ、遠參兩國延テハ京坂神等ヨリ甲信兩國エ輸出スル諸貨物」の騰貴をきたすからはやくその完成をのぞむとの請願書の案文がつくられた。^⑨その後、何度となく貴衆兩院に請願した。明治二八年（一八九五）二月には「拝啓小生等謹テ考フルニ明治廿五年法律第五号鐵道敷設法ヲ以テ予定セラレタル中央鐵道線路中、岩淵甲府間ノ鐵道ノ如ク急要ナルハ無之ト存候、抑該線路ハ東海、東山兩道ノ連絡ヲ図リ、之ヲ大ニシテハ國家ノ經濟上及軍事上ノ大効益ヲ来シ、之ヲ小ニシテハ駿、遠、豆、參、尾、甲、信諸國ノ貿易殖産交通運輸ヲ進捗セシムヘキ至要ノ線路ト確認致候、然ルニ該線路ハ第二期線中ニ編入致サレ候事國家ノ為メ、且ツ本県下ノ為ニ甚タ遺憾ニ堪ヘス候、夫故明治廿五年以來、清水、岩淵、静岡地方、有志相謀リ、或ハ線路ノ実況ヲ調査致シ、或ハ運動委員ヲ出京セシメ、再三、再四、貴、衆兩院及政府当局者ニ向テ該線路ノ速成相成様請願致候得共、未タ小生等ノ微衷ヲ貫ク能ハス、空シク一地方少数者ノ運動微力ナルヲ嘆息致居候、因リテ希クハ貴會議所ノ決議ヲ以テ右工事線上ノ希望貫徹致候様充分御運動被下度、特ニ別紙請願書相添右奉然願候也」との請願書^⑩を作成した。

當時、甲府から東海道方面への連絡鐵道工事の計画は、第一期と第二期にわけられていた。第一期は八王寺か、御殿場のいずれから甲府へ、第二期は甲府から岩淵までであった。請願は第二期計画を第一期にくりあげてもらふことであつた。請願の主体となつて運動した人は清水の町民と富士川村の居住者であつた。とくに清水町民の熱意は大きく、請願書の案文の用紙が清水町役場の印刷用紙を使用したことからもうかがわれる。この運動は昭和になるまでつづけられたが、いっこうはかばかしい結果をうまなかつた。しかも、清水港が請願運動中に開港場外特別輸出港に

なり（明治二十九年）、ついで開港場になった（明治三十二年）^⑧ことがその一因にもなっていた。そうしたこと清水が自己の生活の活路をみいだそうとくり返し努力したたまものであった。（一九六三、一二、一〇）

参考文献

- ① 鉄道省 日本鉄道史 上篇 二頁
- ② 大島藤太郎 国鉄 所収 円城寺清「大隈伯昔日譚」
- ③ 前掲① 上篇 四九一頁
- ④ 同 四〇七頁
- ⑤ 同 四一一頁
- ⑥ 同 四九二頁
- ⑦ 静岡大務新聞 明治一九、一二
- ⑧ ⑨ ⑩ ⑬ ⑭ ⑮ 静岡県議会 静岡県議会史 明治一九、二二年の条
- ⑪ 静岡大務新聞 明治二〇
- ⑫ ⑬ ⑭ 清水市役所資料（旧清水町役場資料）
- ⑮ 静岡大務新聞 明治二〇、二、一〇
- ⑯ 同 同 二一、一、一五 広告
- ⑰ 朝野新聞 同 二二、二、四
- ⑱ 有度村誌 坤 二六〇頁
- ⑲ 静岡新報 明治二三、八、三一
- ⑳ 同 同 一一
- ㉑ 静岡大務新聞 明治一七、二、一九
- ㉒ 同 同 一八、一一、一五
- ㉓ 同 同 二〇、四、三〇

- ②6 清水町役場 清水町沿革誌 四一頁
- ②7 静岡大務新聞 明治二五、二、二〇
- ②8 同 同 二五、五
- ②9 ③0 清水市役所資料（旧清水町役場資料―駿甲鉄道関係綴）
- ③1 前掲清水町沿革誌 五〇頁および五八頁

追記

本稿を草するにあたり、清水市史編さん委員会、静岡大学図書館、静岡県立葵文庫、静岡県議会史編纂事務局等からは資料閲覧等につき特に便宜を与えられた。ここに特に記して深謝する次第である。