

論文 Article

わが国初めての民鉄（高崎線）と行田市の関わり

原稿受付 2013年4月1日

ものづくり大学紀要 第4号 (2013) 76~83

関 正寿*¹, 増渕文男*²*²ものづくり大学大学院修了生*¹ものづくり大学 技能工芸学部 建設学科The relationship between the first private railroad (Takasaki-line)
and Gyoda cityMasatoshi SEKI*¹Fumio MASUBUCHI*²

Master of Institute of Technologists

*¹ Dept. of Building Technologists, Institute of Technologists*²

Abstract

In this paper, I will trace the history of freight transport system between Kita Kanto region and Yokohama port, which was triggered by the impact of opening the Yokohama port in 1859 based on the Treaty of Kanagawa in 1854. This system was established with the purpose of transporting raw silk and silk textiles, and had much effect on the prosperity of both areas. I will demonstrate its transition in the first half of Meiji Era, focusing on basic historical data on silk freight transport system.

Key Words : Takasaki-line, Meiji Era, silk, transport system

1. はじめに

本大学のある埼玉県行田市内を通るJR高崎線は、市の中心街から大きく外れたところにあり、鉄道線路は荒川堤近傍を通り洪水被害が心配される場所に敷設されている。

この高崎線は当初、東京と京都を結ぶ中山道に沿う幹線路線として計画されたものであった。しかし京都までの幹線路線が東海道線に決定されると、この路線は東京から高崎区間に限って民間企業に委ねて明治17(1884)年に開通させた。これは東海道線開通より5年前のことであり、その後、この路線は国有化されて京都および日本海側の直江津、新潟までを結ぶまでに整備されたが、現在は新たな路線に上越新幹線が走り、再び地方路線の高崎線となって活躍している。

現在の行田には関東以北で初めての鉄道となる高崎線建設時に反対した噂が今も語り継がれている。当時この町は、足袋の生産を背景に経済力を蓄積しつつあった。また、足袋生産に従事する多くが下級武士出身ということもあり、封建的因習が色濃く残っていたことから保守的な立場をとったとも考えられる。しかし、士族達が来るべき鉄道時代の到来を予測できなかったのか疑問も残る。

本研究は国家事業を基にして建設された高崎線を扱うものである。鉄道建設が北関東に向けられたのは蚕糸業と関係があったことは知られているが¹⁾ ²⁾、その詳細についての研究は少ない。本論文では高崎線と蚕糸業の密接な関係について定量的な分析を試み、その経営が成功するまでの過程を舟運との比較から調べ、さらに行田と高崎線の関わりを論じるものである。

2. わが国の養蚕業について

2.1 近代化の一翼を担った蚕糸業

幕末から明治初頭にかけて戊辰戦争、西南戦争による政治的混乱と経済的に困窮した中で、生糸の輸出による外貨獲得は、維新政府の財政窮乏を救い、殖産産業政策を支え、近代日本の構築の一翼を担った。

幕末から明治中期における生糸輸出量の推移を図 2.1 に示した³⁾。これによれば明治 9(1876)年までの輸出量の平均値として 500ton を基準にして、明治 10(1877)年代は 2 倍の 1,000ton になり、さらに鉄道輸送が始まる明治 20(1887)年代には 4 倍強 (2,000~2,500ton) にも激増していることがわかる。

この理由として 18 世紀後半のフランス、イタリアは世界的養蚕地帯であったが、1845 年頃から発生した蚕の伝染病である微粒子病が蔓延し、蚕糸業が壊滅状態に陥ったことがあげられ、それにより、開国によって市場開放されたわが国の生糸に活路を見出そうとする背景があった。

横浜港が国際貿易港として登場したのは安政 6(1859)年で、横浜港から生糸、茶、蚕種などが輸出された。万延元(1860)年に輸出された蚕糸類の輸出額は総輸出額の 65.6%、慶応元(1865)年には実に 88.5%を占め、生糸は開港直後から日本における最高額の貿易品目となっていた⁴⁾。

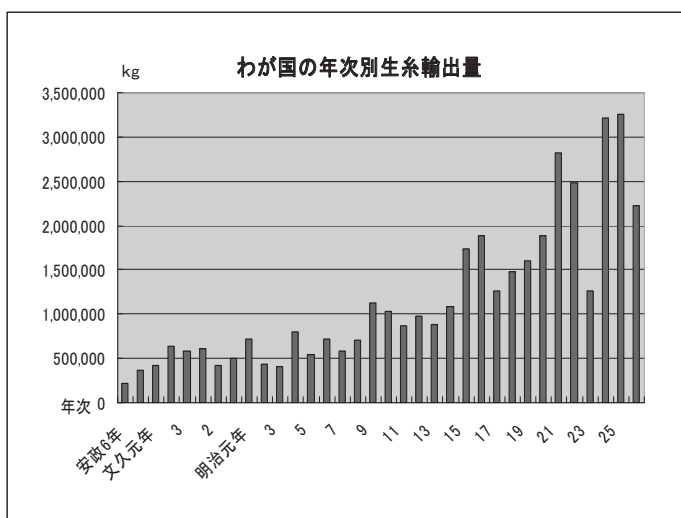


図 2.1 わが国の年次別生糸輸出量

2.2 北関東における生糸生産量

横浜港から輸出された生糸の生産地と生産量を明治 6(1874)年の資料³⁾ から図 2.2 を作成した。このグラフから北関東の生糸生産量が国内の 75%を占めていたことがわかった。養蚕地帯の多くは米作に適さない山岳部や平地の河川敷などで、一般的には収益が見込めない痩せた土地であった。また地域的にも関東地方が独占的に支配していた様子が見える。当時は輸送手段が不備であったにも関わらず、横浜港に陸路と舟運によって多くの生糸が運ばれていた。

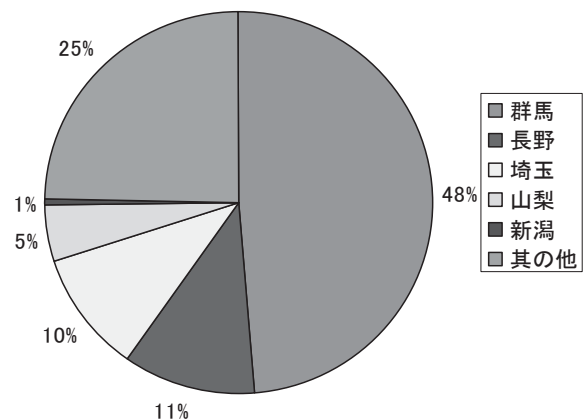


図 2.2 横浜港における産地別生糸売り込み量
「明治 6 年」総輸出量 552,000kg

2.3 官営富岡製糸場の設立

諸外国への生糸輸出が年々増加する中、明治政府は「官営製糸場設立の議」を、明治 3(1871)年に可決した。この製糸場設立は急増する需要にともなって生じた生糸の粗製乱造の防止するための一環として、良質な生糸を大量に生産すること、且つ外国資本の投機を防ぐことなどを目的として政府の資金によって設立され、さらに伝習工場という側面をもっていた。後に技術を習得した工女たちは全国各地でその技術を伝授した。

明治政府がこの官営工場の設立に積極的であった理由に生糸が原材料・加工費・労働力の全てが自国で賄うことのできる純国産品であったことが挙げられる。政府による製糸場建設地選定のため、お雇い外国人のポール・ブリューナー(仏)と民部省の役人は長野県、群馬県、埼玉県の各地の実地踏査の末、群馬県富岡町を建設予定地と決定した。

その理由としては、

- (1) 群馬県は当時の最大生糸生産地
- (2) 富岡は西群馬における養蚕地帯の中心地
- (3) 製糸に適した風土、気候で乾燥した高地
- (4) 用水は町内を流れる鐺川と高田川から導水
- (5) 生産された生糸の横浜港までの輸送路確保
これには藤ノ木河岸（現深谷市）までを陸路で、その先は舟運を計画した⁵⁾。

- (6) その他、建築資材、燃料の石炭の調達容易

この工場は明治5(1873)年に完成したが、製品を横浜港まで運ぶための迅速な輸送手段の確保が重要な課題として残した。

3. 利根川の舟運について

3.1 舟運と河岸

鉄道が開通する以前の舟運と、その後両者が競合していく様子について述べるが、ここではまず舟運の状況について解説する。安永4(1775)年、上利根川筋の上州14河岸組合が結成されて以来、特に利根川支流・烏川にある倉賀野河岸と利根川本流・平塚河岸の舟運業は盛んであった。

北関東における利根川舟運の成立は、船積み稼業を公認された上利根川筋の、靱負、平塚、五科、新、川井、倉賀野、八斗島、藤ノ木、八町、三友、山王堂、一本木、中瀬、高島の14河岸間屋52名が河川運輸業者として利権を守るため、画期的な規約条文をつくり、この組合を結成したとされ、その後一般商荷物の輸送も取り扱う重要な役割を果たしていた⁶⁾。

3.2 倉賀野河岸の役割

鉄道と河川の交差点にあたる倉賀野河岸について着目する。明治初年のこの河岸移出入荷物調査⁷⁾をみると多種類の物資が荷揚げ、出荷されている。倉賀野河岸は群馬のみならず近県の物資を扱う集散地であり交通の要所でもあった。陸揚げ、積出荷物を高額原価順に表3.1にまとめた。この表から蚕糸類は高額な商品であることがわかる。

3.3 利根川蒸気通運丸

高崎線開通以前の明治15(1883)年に時事新報

で掲載された内国通運会社の広告を図3.1に示した。この利根川蒸気通運丸増線広告「・・・当社受負ノ生糸ヲモ併テ、運送仕候間・・・」は、内国通運会社が従来から生糸の輸送を請負っていた。これは利根川では舟運によって生糸がごく一般的に運搬されていたことがわかる。

表3.1 明治初年、倉賀野河岸移出入荷物・舟数取調書
(出帆船:366艘, 入津船:774艘)

| 積出荷数 | | | | | | | | | | | |
|------|----|--------|--------|----|-----|-------|--------|----|-----|-------|-------|
| 順位 | 品名 | 量目(貫) | 原価(円) | 順位 | 品名 | 量目(貫) | 原価(円) | 順位 | 品名 | 量目(貫) | 原価(円) |
| 1 | 太物 | 7,176 | 17,940 | 5 | 打物類 | 5,532 | 11,500 | 9 | 柳 | 1,800 | 1,680 |
| 2 | 生糸 | 430 | 17,005 | 6 | 生絹 | 896 | 10,080 | 10 | 鰯 | 72 | 1,368 |
| 3 | 煙草 | 13,368 | 11,684 | 7 | 麻 | 3,094 | 4,420 | | | | |
| 4 | 煙草 | 13,368 | 11,684 | 8 | 塗物 | 1,816 | 2,270 | 37 | 菘菰玉 | 96 | 10 |

| 陸揚荷物 | | | | | | | | | | | |
|------|------|--------|--------|----|-----|--------|-------|----|----|-------|-------|
| 順位 | 品名 | 量目(貫) | 原価(円) | 順位 | 品名 | 量目(貫) | 原価(円) | 順位 | 品名 | 量目(貫) | 原価(円) |
| 1 | 藍玉 | 11,340 | 14,175 | 5 | 生蠟 | 5,117 | 3,913 | 9 | 塗物 | 2,110 | 2,100 |
| 2 | 舶来砂糖 | 15,584 | 6,432 | 6 | 黒砂糖 | 10,660 | 3,465 | 10 | 蚊帳 | 510 | 2,040 |
| 3 | 鯉節 | 5,750 | 5,750 | 7 | 金物類 | 13,454 | 2,883 | | | | |
| 4 | 和砂糖 | 12,037 | 5,505 | 8 | 干魚類 | 7,372 | 2,143 | 59 | 茶 | 70 | 5 |

図3.1 「時事新報」 明治15年8月22日⁸⁾

4. 鉄道が舟運と入れ替わる時代

4.1 中山道鉄道計画の提案

明治5(1873)年に新橋と横浜間の鉄道が開通した後、政府は明治7(1875)年にお雇い外国人の鉄道技師長リチャード・ヴィッカーズ・ボイル(英)に中山道の調査を命じた。その2年後には綿密な調査により明治9(1887)年9月に「中山道調査上告書」が提出された。

その調査結果の中でボイルは、群馬県の養蚕地帯と東京の直結を急ぐため、中山道幹線鉄道のうち東京と高崎間の早期着工を上申している。⁹⁾

4.2 官営から民営に移して中山道鉄道建設

明治政府は中山道幹線鉄道建設の一環として1881(明治13)年2月、手始めに東京から高崎、前橋間の鉄道起工を命じた。

その理由としては、

- (1) 高崎は新潟など他県との生産物の集散地
- (2) 前橋は北関東における生糸の生産、集散地
- (3) 政府の横浜港へ繋ぐ鉄道敷設構想の実現化

しかし、同年11月、明治政府は起工命令を財政上の理由(西南戦争後の戦費処理)で突然取り消したが、その後の明治14(1882)年12月に設立された民間鉄道経営の日本鉄道会社は測量済みの同ルートにおいて、明治15(1883)年9月に上野から川口間を起工し、同16年7月には上野から熊谷間、同17年に熊谷から高崎そして前橋間を開通させた。これは起工命令を取り消してから上野と川口間の鉄道建設を開始するまで、わずか2年足らずの早さであり、この路線建設の重要性がわかる。

関東における鉄道開業の展開を、表4.1、図4.1に示した。鉄道建設年表における路線項目の○印番号は図中の○番号と一致しており、開業順を示している。本路線では②の第1期工事として明治16(1884)年に上野・熊谷間の中山道鉄道を建設し、第2期工事③として明治17(1885)年に熊谷から前橋まで延伸して、最終的には東北本線小山⑫まで到達させた。他の路線も順次整備し、明治23(1891)年9月には現在の東北本線全線⑥⑨を開業した。また明治政府は念願であった日本海までを鉄道で結ぶ⑦⑧⑩⑬の路線を明治26(1894)年に開通させた。その他に常磐線や赤羽・品川間の現山手線路線の一部⑤を開業させ、その後、水戸鉄道、両毛鉄道を明治期に買収した。

日本鉄道は、明治16年7月上野から熊谷間(現JR東日本高崎線)を開通させ、同年8月13日には熊谷駅で旅客列車に貨物車を増結して生糸輸送を開始した。¹⁰⁾そして、翌年には開通させた前橋から赤羽から分岐して、品川のルート(後の高崎線、赤羽線、山手線)経由で、官営鉄道(品川から横浜)①と接続する、生糸の産地と輸出港を直結させる路線を開通させた。

後に中山道幹線ルート of 建設計画は、財政上の理由等により東海道ルートに変更された。それに

より東海道線は明治22(1889)年7月全線開通し、日本全国鉄道網の主要幹線が整備された。

表4.1 鉄道建設年表

| 路線 | 年号 | | 鉄道運輸事項 | |
|----|------|------|--------------|-----------------------|
| | 年 | 月 | 鉄道開業 | 付帯事項 |
| | 1859 | A6年 | | ・横浜港開港 |
| | 1870 | M2年 | | ・東西両京幹線鉄道建設府議決定(中山道) |
| ① | 1873 | M5年 | 9月 新橋・横浜間開通 | ・9往復 53分運転 新橋・横浜間29キロ |
| | | " | | ・富岡製糸場竣工 |
| | 1883 | M15年 | | 6月 日本鉄道高崎線工事開始 |
| ② | 1884 | M16年 | 7月 上野・熊谷間開通 | ・民鉄日本鉄道営業開始 |
| ③ | 1885 | M17年 | 5月 熊谷・高崎間開通 | 2月 日本鉄道特約割引運賃を導入 |
| ④ | | " | 8月 高崎・前橋間開通 | ・上野・前橋間全通 |
| ⑤ | 1886 | M18年 | 3月 品川・赤羽間開通 | ・官設鉄道と日本鉄道連絡運輸開始 |
| ⑥ | | " | 7月 大宮・宇都宮間開通 | 6月 日本鉄道2回目特約割引運賃導入 |
| ⑦ | | " | 10月 高崎・横川間開通 | ・官設鉄道 |

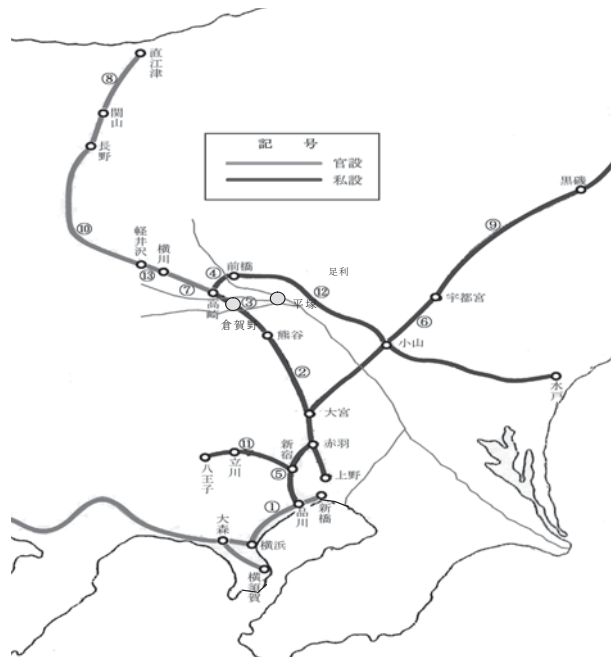


図4.1 鉄道路線と河川の関係

4.3 輸送運賃における舟運と鉄道の競合

上野と前橋間の鉄道開通が明治17(1885)年8月で、翌々年19年から20年以降から貨物輸送に著しい変化をもたらした。それは舟運、陸上輸送から汽車輸送に大幅なシフトが行われ始めたことである。

鉄道輸送の大幅な増加は、舟運の運賃競合に大いに関係があった。明治16(1884)年10月頃には、上りの貨物運賃収入は下りの1/3に過ぎなかった。その原因は舟運によるもので、その運賃は利根川

を下るため低価格であった。そこで同社は運賃面
で対抗するため表 4.2 のように特約割引運賃を明
治 17, 18(1886)年に導入している。¹⁰⁾

表 4.2 内国通運会社の特約制度の事例

明治 17 年 2 月 17 日

「上り貨物 3 級品以下に限り従前運賃の 1/3 を減却し
其運賃を為・・・」

明治 18 年 6 月 15 日

「和酒・醤油・藍玉・畳表・鉄物の 5 種に限り 1 種
の貫目 6000 斤以上、一途に託送するときは全て 1 級
品の賃金を以って輸送すること」

「群馬県勸業年報」管内交通の概況（明治 20
年）によると、鉄道による貨物量の大幅な増加を
記述している。また、南勢多郡臨時農事調書（明
治 21 年）「鉄道及新開水陸路等運輸交通ノ便ニヨ
リ変化ヲ来セル農産物ノ実況」¹¹⁾によれば、生糸
輸送が舟運から鉄道貨物輸送に移行した様子が窺
い知ることができる。鉄道建設以前の生糸は牛車
で前橋から平塚河岸は運び、舟に載せて東京日本
橋小舟町に送り、そこから新橋駅まで陸送し、汽
車に託して横浜に送っていた。

前橋駅開設後は鉄道貨物輸送となり、それ以前
は 4.5 日かかった輸送日数は僅か 2 日間に短縮さ
れ、運賃総額も半額になった。

4.4 鉄道輸送への移行

群馬県内の所有船舶数¹¹⁾の変化と、鉄道貨物運
賃の収入¹²⁾の比較を表 4.3 で示した。群馬県内所
有船舶数は県内の河岸別船舶数を集計したもので
あるが、明治 13(1881)年の資料は確認できたもの
の、明治 14(1882)年から 3 年間は確認できなかつ
た。この表より船舶数は明治 13 年から明治
18(1886)年にかけて半数以下に激減し、一方で日本
鉄道の鉄道貨物運賃収入は明治 18 年から明治
20(1888)年にかけて 2 倍強に急増していることが分
かる。群馬県内における貨物輸送が、舟運から鉄
道輸送に移行した時代であったと考えられる。

鉄道優位の輸送体系が確立していく過程は、鉄

道が舟運その他の輸送方法に比べて迅速・安全そ
して大量輸送が可能になったことがあげられる。
舟運は鉄道輸送に比べ不利な点が多い。気候は運
航に支障をきたし、大量輸送と安全性に劣る。貿
易輸出品である生糸は高額にして国際相場制で価
格変動に敏感な商品であったため迅速性が求めら
れ、いち早く輸送を舟運から鉄道に移行したと考
えられる。

表 4.3 鉄道貨物運賃収入と群馬県内所有船舶数の比較

| 統計別項目 | M13 | M14 | M15 | M16 | M17 | M18 |
|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 鉄道貨物運賃収入 | | | | | 104,757 | 116,015 |
| 群馬県内所有船舶数 | 3,439 | | | | | 1,355 |
| 統計別項目 | M19 | M20 | M21 | M22 | M23 | M24 |
| 鉄道貨物運賃収入 | 151,852 | 276,748 | 295,454 | 301,455 | 291,349 | 351,831 |
| 群馬県内所有船舶数 | 1,312 | 1,310 | 1,266 | 1,171 | 1,159 | 1,169 |

群馬県内所有船舶数 単位：艘

鉄道貨物運賃収入 単位：円

4.5 舟運のその後

河川における舟運は鉄道によって後退を余儀なく
されたが、運送使命を終えた訳ではなかった。
群馬県の南端に位置する邑楽郡赤岩河岸の船舶保
有数の推移を、図 4.2 に示した。明治 24 年以降、
一転して増加傾向を示す。これは鉄道路線の恩恵
を受けることが不可能な地域では舟運が重要な交
通機関を担っていた。

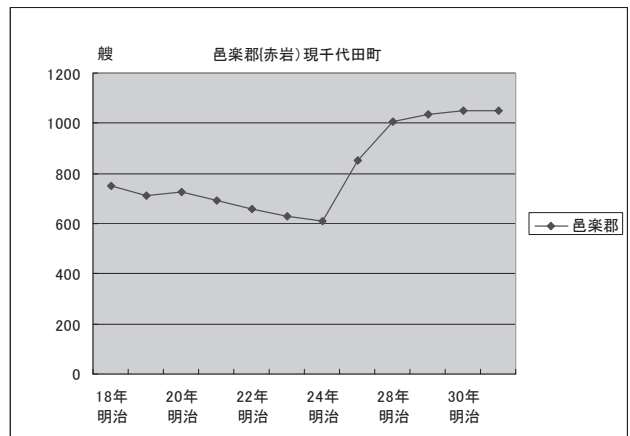


図 4.2 邑楽郡における船舶数の推移

その後、国策により全国各地の河川でも政府直
轄の舟運路の整備が進められた。1890 (明治 23)
年には、お雇い外国人オランダ人技師ローウェン
ホルスト・ムルデルによって利根川と江戸川を結
ぶ利根川運河が開通している。内国通運会社など
による舟運は、利根川中・下流域で盛んであり、
昭和初期まで舟運は地域経済に貢献した。

5. 高崎線と行田の関わり

5.1 鉄道敷設反対運動

現在の高崎線はボイルの「上告書」に従った計画路線でほぼ建設された。ただしボイル案は鴻巣から行田市忍町そして熊谷としていたが、鉄道建設反対運動により、この路線が現在の吹上に変更された。その幻に終わった高崎線「忍駅」の推定位置を図 5.1 に示したが、行田市街地の中心部を横断するものであった。

有力城下町であった忍町は富商が多く、また守旧派士族を中心に鉄道反対運動を起こしたと言われている。その運動は、汽車の煙により足袋工場の白布が汚れる、沿線で火事が起こるなどと叫ばれたが、本音は路線の土地買収が国策のためとすることで無償に近い金額で取得されることに不満があったようだ。このため当初に計画された路線よりも南西に 4km ほど移され、荒川の堤防沿いを通ることになった。ものつくり大学のある吹上駅付近には元荒川が流れており、これが昔の荒川筋

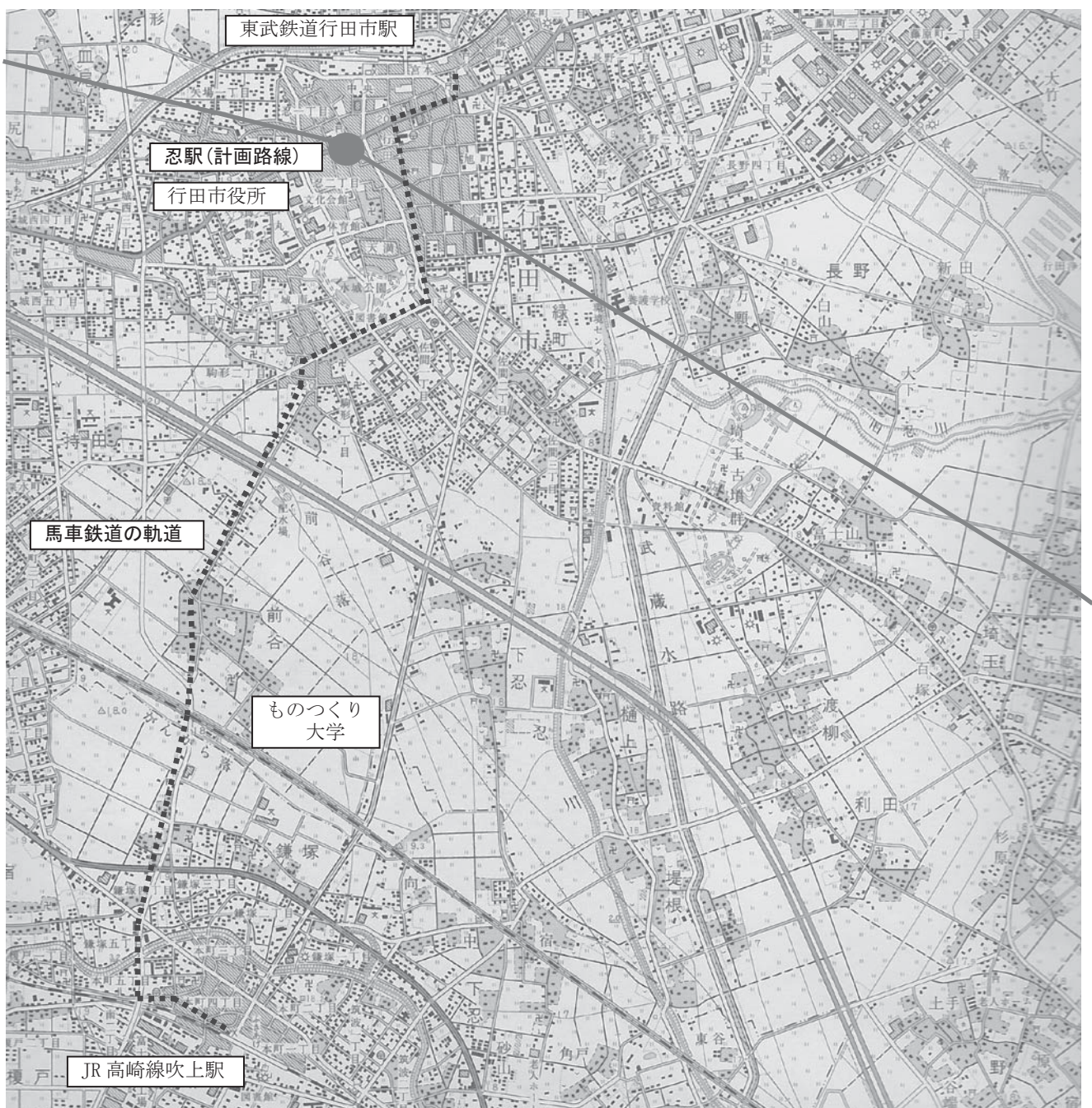


図 5.1 ボイル案の高崎線「忍駅」および行田と吹上間馬車鉄道の軌道 国土地理院 1/25000 地図より

でこの川筋に流れ込むような破堤を起こしており、このような水害の危険性が潜む場所に線路を敷設しているのは極めて稀なことである。

5.2 高崎線招致運動

本路線の建設工事が着工され、川口から浦和大谷場までの試運転コース約 10Km の工事が始まると鉄道敷設反対の非を悟った行田住民は敷設替してもらいたいと願う人が多くなり招致運動を始めた。それに対して日本鉄道会社からは、従前からの条件が提示された¹²⁾

- (1) 駅を大手前(忍城の大手門付近)に置くこと
- (2) 大株(千円券)を2株持つこと
- (3) 変更工事に要する1万円を寄付すること

しかし、行田住民は1万円(現在価格約1億円)を寄付するくらいなら自力で吹上まで交通機関を持とうということになった。

なお、上記の第2項については日本鉄道株式会社の株所有者であった富田治朗助氏(忍在住)に確認することができた。¹³⁾

5.3 行田忍馬車鉄道建設

行田の有志達は写真 5.1 に見られる馬車鉄道を明治 33(1891)年に行田と吹上間に建設した。忍馬車鉄道株式会社の設立である。これは、交通不便を解消するための苦肉の策としか言いようがないものであった。道路上に鉄製のレールを敷き、馬1頭が4車輪の客車を引くという粗末な編成で、車輛は両側4人ずつ座れば満員というサイズであった。しかし、行田住民が幹線鉄道に乗って他所へ出入りするための交通機関としては重要なものであった。



写真 5.1 馬車鉄道

朝は一回貨物車が出て足袋屋が荷物を店頭に出して置いたものを集荷し、帰りは吹上へ着いている足袋の原料荷物を積んで来るという仕組みも備えていた。¹⁴⁾

その後レールが凹式のため馬が疲れ損耗が多く、たちまち経営難に陥り、大正 11(1922)年に上武鉄

道(現秩父鉄道)が行田市駅開設後にはその役割を終えた。¹⁵⁾

行田と吹上間馬車鉄道の軌道を図 5.1 に示した。この軌道は日光脇往還(日光裏街道ともいう)と呼ばれ、当時行田と吹上間を唯一結ぶ道路であり、行田住民が中山道に出るための重要な道であった。

5.4 幻の坂東鉄道計画

本研究において、行田市が幹線鉄道高崎線と直結する可能性をもった坂東鉄道の建設構想¹⁶⁾を発見することが出来た。この計画は実に雄大で関東平野を南北に縦断するルートであった。会社設立趣意書(明治 44~45 年頃)によれば、八王子から入間郡豊岡町そして川越町、北埼玉郡忍町(現行田市)を経て小泉町さらに太田町へ至り、大間々町の足尾銅山駅に達するものである。これは採掘された銅合金を横浜港に運搬するルートであった。

また、この鉄道については明治政府が東毛地方を国鉄高崎線に結び付けることを重視した形跡がみられる。これには東毛地方が蚕糸業の盛んな地域であったことが原因と考えられる。首都圏では放射状に伸びる鉄道は経営的に有利で、首都環状鉄道は不利と言われているなかで八高線(八王子-高崎)は蚕糸業発展のために建設された稀な事例¹³⁾であり、当時としては国策的な事業であったことが読み取れる。なお、坂東鉄道は計画で止まり幻の路線に終わっている。

6. おわりに

本調査により次の結論を導いた。

- ① 明治前期においては北関東の輸出用生糸量は、全国生産量の約 75%を占め、巨大な養蚕地帯を形成していた。

そして貨物輸送において生糸は軽量で高価なものであり、利益率の高い重要な製品であった。

- ② 利根川舟運は、重要な交通輸送機関であり、鉄道開通前、利根川支流・烏川沿岸「倉賀野河岸」、利根川本流「平塚河岸」は、北関東における 2 大拠点で輸出用生糸生産量輸送の 78.1%を担っていた。そして、舟運による生糸

輸送は日常的に行われていたことを内国通運会社（現日本通運）の調査で明らかにした。

なお、生糸輸送を鉄道に代わられた舟運は、鉄道駅のあるところは衰退したが、駅がないところでは影響を受けなかった。

- ③ 中山道鉄道（現 JR 東日本高崎線）建設の主たる目的は、生糸輸送のために高崎（倉賀野）から横浜港を結ぶためのものであった。

そしてボイルの鉄道建設案を活用した結果、1886（明治 18）年 3 月に赤羽と品川間の鉄道開通が横浜へ直接乗り入れを可能にし、輸送量増加により 1887（明治 19）年～1888（明治 20）年には鉄道経営の安定期を迎えた。

その結果、東北地方開発などによる鉄道建設ラッシュを迎えることになった。

- ④ 行田の住民は鉄道建設に反対したが、馬車鉄道、秩父鉄道よって事なきを得て、大正末から戦後まで足袋産業は隆盛を極めた。また馬車鉄道の建設は行田にとって大きな役割を果たして、陸の孤島化を回避した。その鉄道馬車の軌道を明らかにし、さらに行田は鉄道の有益性を悟り、その後鉄道誘致を行っていたことなどが新たに明らかになった。

わが国の運輸は、舟運から鉄道輸送へと変革することが近代化の代表例として挙げられるが、とくに高崎線の成功は、その後の東北地方開発に大きな影響を与え、この国の近代化を実感させるような経済成長を遂げる出発点とも位置づけられる。

明治政府の建設事業の成功例は多々あり、今や近代化遺産として全国に知れ渡っている。しかし、成功しても知られていない例もある訳で、その一つとしてこの高崎線があげられる。高崎線は群馬富岡製糸場と神奈川横浜港を結ぶように建設され

1886（明治 18）年に完成した。国内で最も古い本格的な長距離鉄道路線であるが、その古さを感じさせず、今も首都への通勤路線として現役で活躍している。創建当時の優れた技術力が路線計画、敷設工事においてみることができる。

文 献

- 1) 山本弘文「交通・運輸の発達と技術革新」東京大学出版 1986
- 2) 井上定幸「近世の北関東と商品流通」近世史研究 2004
- 3) 小泉勝夫編「養蚕王国日本と神奈川の顛末」2006
- 4) 「岩波講座 日本歴史 15」岩波書店 1962
- 5) 「富岡製糸場誌」上巻 1977
- 6) 「群馬県史」通史編 8 群馬県史編さん委員会 1989
- 7) 「群馬県史」資料編 10 群馬県史編さん委員会 1978
- 8) 「川の上の近代」通運丸と関東の川蒸気船交通史 物流博物館 2007
- 9) 「日本鉄道史」上編 鳳文書館 大正 10 年
- 10) 工部省記録「鉄道の部」日本国有鉄道
- 11) 「群馬県勸業年報」明治 20～28 年 群馬県内務部
- 12) 上岡 良「吹上ステーション物語」平成元年
- 13) 老川慶喜「明治期私鉄営業報告書集成（1）日本鉄道会社 第 1 巻 日本経済評論社 2004
- 14) 「行田史譚」行田史譚刊行会 1976 年
- 15) 「行田市史」行田市史編纂委員会 昭和 39 年
- 16) 「大泉町史」上巻 鉄道 大泉町史委員会 昭和 53 年 p 1162