

明治期の河川交通政策に関する 歴史地理学的考察

岡 島 建

1. はじめに

近世日本においては、年貢米や商荷物の輸送のために、大坂を中心とする全国的な水運体系が確立していた。それは、海運を幹線とし、河口港を結節点として、河川水運を内陸支線とするものであった。河川水運は、幕藩体制の崩壊や明治以降の鉄道をはじめとする近代交通機関の導入によって衰退の道をたどったと、かつては一般的に考えられてきた。しかし研究の進展の結果、開国や全国的流通体系の拡大に際し、全国的交通体系の整備が求められたが、明治初期の殖産興業政策下においては、近世以来の水運を中心とする交通体系の整備が図られ、それらの輸送力を増強するために鉄道建設が進められたことが明らかになってきた。その後、鉄道建設技術とそれを支える資本の確立によって、鉄道中心の輸送体制への転換が徐々に進められた。一方、河川水運路を確保する低水工事を中心とする河川政策から洪水の早期流出を目指す高水工事を主とする政策への転換も図られた。これらの政策転換の時期が明治期であり、このことは、河川を持つ社会経済的な位置づけの変化が生じてきていることを意味している。本研究は、それらが、いつ、どのように進められるかを整理するとともに、それらの地域差を検討し、歴史地理学的に考察することを目的とする。

本稿の構成は、第2章において先行研究の整理をし、第3章において既存文献により明治期の河川政策の変遷を運輸・改修の両面から整理し、第4章において『六十五大川流域誌』、『治水事業ニ関スル統計書』、『内務省統計報告』等の統計的資料により河川工事の実施状況と河川交通の実態を地域的に把握する。なお、これらの統計資料については、黒崎（1979）や小野寺（1988）で紹介しているものである。

2. 従来の研究

近代の河川交通に関する従来の研究については、岡島（2005）で整理した。その結果、交通運輸史の視点での研究蓄積が多いといえる。特に、鉄道開通前における地域輸送の実態や、鉄道網形成過程における水陸の競合・補完の関係、産業革命の進展と局地的輸送、さらには近代都市発達における都市内輸送といった点の研究が進められている。また、交通政策史の視点からは、明治初期の殖産興業政策における河川交通の整備に関する研究業績（増田1983,1994、小風1996）がある。

しかし岡島（2005）では、河川政策史や土木史の視点での研究についての整

理が不足しているの、ここでは河川交通政策に直接的に触れていないものも含めて、この視点での研究動向をまとめておく。まず、松浦・藤井（1993）は、旧幕府時代後半の河川管理体制から、明治6年（1873）の内務省設置を経て、内務省土木局として河川行政機構が固まる明治10年頃迄の河川行政の展開について、3つの期間に分けて考察した。明治初頭のこの時期は国家財政基盤が甚だ弱く、また事業執行の制度についても、その整備は明治6年の河港道路修築規則の制定をはじめとして少しずつ進められたが、未だ不十分であった、という。松浦・藤井（1994）は、それ以降、国が本格的に治水にのり出す根幹の法として「河川法」が成立する明治29年までを対象とし、地方制度、財政状況、河川事業の経緯などを詳細に検討しながら、「河川法」の成立について考察した。そこでは、日清戦争の結果得られた賠償金によって国家の財政基盤が強化され、河川改修などの諸般の事業に充てられるようになったが、この時期に多発する水害への抜本的な対策が必要となったことを背景に「河川法」が登場したと指摘している。「河川法」は全国的に治水の論議が沸騰し、自由民権運動の昂揚もあって鎮静化のために、明治29年に非常に速いスピードで審議され可決されたという。鈴木ほか（1999）では、江戸時代に確立されていった舟運制度や河川整備手法は、明治時代に入り、政府が変革した後も踏襲されて、政策面に取り入れられていることを利根川の事例について検討し、その事業を推進していった政策面、為政者の思想から計画思想の変遷を明らかにした。ところで松浦・藤井（1994）によれば、「堤防法案」の審議から旧「河川法」の成立に至る明治10～20年代の河川行政の展開に関する研究は、従来あまり行なわれていなかったという。山本・松浦（1996a,b）は、明治29年制定の河川法成立の歴史的経緯とその目的・背景について明治維新以降の河川行政の展開から論じているが、特に山本・松浦（1996b）では、河川法が「堤防法案」でいう「防禦ノ工」を行うことを目的とした制度であると指摘した。山崎（1996）は、低水工事から高水工事への転換と鉄道建設との関係について、大久保利通、伊藤博文、松方正義、山田顕義、山県有朋の歴代内務卿による政策推進とその背景となる思想を論じている。神崎（2001）は、地方官会議関係資料を用いて、明治8年6月に開催された地方官会議における地方行政に関する審議、特に「堤防法案」を取り上げ、内務省土木寮権頭石井省一郎の河川政策に焦点を当てて、内務省地方行政と地方官会議の関係について考察した。一方、藤井（1997）は、低水工事から高水工事へと転換する時期における、河川舟運、鉄道、道路の各交通機関の関係について、利根川を具体例として考察した。明治中期、国直轄の河川工事は、低水工事から高水工事へと大きく転換した。この転換は、河川における洪水対策の必要性の高まりと、それを契機に、内陸輸送の担い手を河川舟運から鉄道とそれを補完する道路へと換えようとする政策とがあって行なわれたが、そこに至るまでには、国、地方、鉄道会社、運送会社の複雑な動きが見られたという。最後に、葦名（2006）は、「低水工事」と「高水工事」の境界を問い直すことで、明治期

の河川政策と技術問題とに関わる一連の研究の現時点での総括をしたと思われる。それによれば、明治期の河川政策を「低水工事から高水工事へ」と捉える理解は広く普及し、「舟運から鉄道へ」という交通史上の定説を結果的に追認し補強したが、「低水工事」「高水工事」を「舟運向上」「洪水防止」のように工事的観点から二者択一的に把握する方法は、明治10年代末からの洪水多発、治水費国庫負担運動、河川法審議といったいくつかの事件を経て事後的に形成された見解であり、「低水工事から高水工事へ」図式をそれ以前の政策史に直接適用するのは妥当ではないとの指摘をしている。

3. 明治期の河川政策の変遷

まず、表1は明治期の運輸政策に関して河川交通を中心としてまとめたものである。明治3年(1870)に鉄道建設を含む官営事業を推進する機関として工部省が設置され、殖産興業政策が始まった。これに先立つ明治2年に東西両京間を結ぶ幹線鉄道と、横浜・神戸の開港場と東京・京都を結ぶ鉄道建設が決定された。明治4年には太政官布告第648号が出され、「治水修路ノ儀ハ地方ノ要務ニシテ物産蕃盛庶民殷富ノ基本ニ付府県管下ニ於テ有志ノ者共自費或ハ会社ヲ結ビ水行ヲ疏シ險路ヲ開キ橋梁ヲ架スル等諸般運輸ノ便利ヲ興シ候者ハ落成ノ上工費ノ多寡ニ応シ年限ヲ定メ税金取立方被差許候間地方官ニ於テ…(中略)…其地ノ民情ヲ詳察シ利害得失ヲ考ヘ入費税金ノ制限等篤ト取調大蔵省ヘ可申出事」⁽¹⁾とし、交通運輸の営業が奨励された。明治6年に内政全般を所管する内務省が設置され、鉄道以外の水陸運輸業は内務省の管轄となった。その最初の内務卿となるのが大久保利通である。同年には太政官布告第230号が出され、「従来飛脚ト称シ物品運送ヲ業ト致候者一定ノ規則無之且準備資本ニ危難弁償等ノ口請合ヲ以テ通貨物品ヲ引受運送致居候処往々不当ノ運賃ヲ貪リ或ハ洪滞紛失ノ弊ヲ起シ候ニ付本年九月一日ヲ限り私ニ物貨運送ノ業ヲ管候儀一切令禁止候条以来右営業致度者ハ陸運元会社ヘ入社或ハ合併候歟又ハ其規則資本等詳明具状シ管轄庁ノ調査ヲ経テ駅通頭ノ免許ヲ可受事」⁽²⁾とし、陸運元会社への水陸運輸業の統合と運輸業の許可制が打ち出された。さらに大久保の『殖産興業ニ関スル建議書』では、「(前略)・・抑モ国家人民ノ為メニ其責任アル者ハ深く省察念慮ヲ尽シ工業物産ノ利ヨリ水陸運輸ノ便ニ至ルマテ総シテ人民保護ノ緊要ニ属スルモノ・・・(後略)」⁽³⁾とあり、殖産興業の推進とともに水陸交通網を整備すべきであると指摘されている。それを受けて、明治7年には「運輸ヲ欠クノ憂ナク況ヤ人畜ヲ害スルノ憂ナキハ喋々弁論ヲ俟タス故ニ日ク水運ヲ先ニシテ陸運ヲ後ニス而シテ水運ノ最急ニスヘキハ利根澗両河ヲ以テ第一トス…(後略)」⁽⁴⁾として陸運の整備に先んじて河川交通網の整備を提案する『水政ヲ更正スル議』が出された。明治8年に大久保利通が示した『一般殖産及華士族授産ノ儀ニ付伺』では、「(前略)…第三等ハ一般殖産ノ事ヲ謀ルカ為ニ資本金參百五十万円ヲ内務省ニ備ヘ各地方固有物産ノ保護改良ヲ主トシ推テ運輸ノ便ニ

表1 明治期の運輸政策（河川交通を中心に）

西 暦	明 治	工部卿	内務卿・内務大臣	事 柄
	2			
1870	3			東西両京間幹線鉄道及び横浜、神戸に至る鉄道建設決定 工部省設置（官営事業としての鉄道、造船、鋳山、製鉄、電信、灯台など）
	4			太政官布告第648号：治水修路架橋運輸ノ便ヲ興ス者ニ入費税金徴収ヲ許ス
	5			新橋－横浜鉄道開通
	6			太政官布告第230号：陸運元会社への水陸交通統合、運輸業の許可制
	7	伊藤 博文	大久保利通	内務省設置（内政全般を所管）：水陸運輸業を担当 大久保利通「殖産興業ニ関スル建議書」 内務省土木寮「水政ヲ更正スル議」 神戸－大阪間鉄道開通
1875	8			陸運元会社、内国通運会社と改称
	9			大阪－京都間鉄道開通
	10			西南戦争に際し、三菱汽船会社が軍事輸送に従事 大久保「一般殖産及華士族授産ノ儀ニ付伺」：7大プロジェクト
	11	井上 馨	伊藤 博文	起業基金事業開始：野蒜築港着工
	12	山田 顕義		
1880	13	山尾 庸三	松方 正義	北海道開拓使鉄道開通 農商務省設置（内務省駅運局、山林局、勸農局、博物局と大蔵省商務局とを統合）
	14		山田 顕義	日本鉄道会社設立 東名・北上運河開通 東京馬車鉄道開業
	15			
	16	佐々木高行		琵琶湖疏水起工特許請願（明治23完成）
	17			中山道鉄道着工
1885	18		山県 有朋	内閣制度創設。工部省廃止（工部省の鋳山事務・工作事務を農商務省に統合、鉄道局は内閣直属に）。逓信省設置（農商務省の駅運事務・管船事務、工部省の電信局と燈台局を継承）。
	19			東西両京間鉄道、東海道案に変更
	20			私設鉄道条例公布
	21		松方 正義	
	22		山県 有朋	東海道線全通
1890	23		西郷 従道	鉄道庁（内務省外局）設置 琵琶湖疏水・利根運河完成
	24		品川弥二郎	
	25			鉄道敷設法公布
	26			
	27			
1895	28			
	29			河川法制定

資料：国会図書館所蔵史料、国立公文書館所蔵史料、その他文献

及ホシ漸次諸業ノ改進黨物ノ蕃殖上要用ナル資本ニ給貸スルモノトス」として、具体的には東北地方を中心に交通運輸に関わる7つのプロジェクトが計画され⁽⁵⁾、翌年から起業基金事業が開始された。この年大久保が暗殺され、起業基金事業は伊藤博文に引き継がれていくことになった。

しかし、その後次第に河川交通整備に関する積極的政策はみられなくなる。明治13年の農商務省設置に伴い水陸運輸の管轄が内務省駅通局から移された。さらに明治18年に工部省廃止・逓信省設置などの省庁再編があり、鉄道局は内閣直属になるとともに、農商務省の駅通事務・管船事務は逓信省の管轄となった。その後、明治20年には民間資本による鉄道建設を促進するための私設鉄道条例⁽⁶⁾が公布され、同23年には鉄道庁が設置された。さらに明治28年の鉄道敷設法により幹線鉄道は政府によって整備建設していくこととなった⁽⁷⁾。

このことを背景に明治29年に河川法が制定されたと考えられてきた。しかし、河川法における舟運にかかわる記載は、「第十六条 舟筏ノ通航及流水ニ関スル規程ハ命令ヲ以テ之ヲ定ム」と「第四十三条 地方行政庁ハ私人若ハ其ノ管内下級公共団体ニ於テ舟筏ノ便ヲ謀ル為新築若ハ改築工事ヲ施行スル場合ニ限り舟筏ヨリ通航料ヲ徴取スルコトヲ許可スルコトヲ得但シ其ノ年限ハ当初許可シタル時ヨリ三十箇年ヲ超過スルコトヲ得ス」⁽⁸⁾であり、30年に限ってはいるが河川交通において通航料を取ることを可とする規程となっており、河川交通を無用のものとしているわけではない。一方、明治23年に琵琶湖疏水と利根運河が完成しており、地方レベルではあるが、河川交通事業も継続されていた。

次に、表2は明治期の河川改修政策の中で河川交通に関わる事項を簡単にまとめたものである。明治6年(1873)に大久保・伊藤らの岩倉使節団はオランダに滞在し⁽⁹⁾、オランダ技術の低水工事には高い評価を、高水工事には低い評価をそれぞれ下し、オランダ技術の導入を事実上決定し、技術者の招聘が始まった。また同年には、『河港道路修築規則』⁽¹⁰⁾によって修築すべき河川・港湾・

表2 明治期の河川政策 (河川交通関連を中心に)

西 暦	明 治	主な内務卿	事 柄
1872	5		オランダ人技師ファン＝ドールン、リンドウ来日
	6		岩倉使節団、オランダ訪問
			オランダよりエッセル、テッセン、デ＝レーケを招聘
			太政官布告47号「河港道路修築規則」
	7	大久保利通	内務省土木寮「水政ヲ更正スル議」
1875	8		地方官会議、堤防法案
	11	伊藤 博文	地方税規則
1880	13	松方 正義	太政官布告48号：地方税の徴収限度拡大
	14	山田 顕義	農商務省設置
	16	山県 有朋	
	17		「治水ノ儀ニ付キ上申」
1885	18		淀川等大水害
	20		木曾三川分流工事着工(明治33竣工)
	29		河川法制定

資料：国会図書館所蔵史料、国立公文書館所蔵史料、その他文献

道路に等級を定めて、国と地方の負担配分の基準を示した。河川に関しては、国が水運路確保のための低水工事を中心に進め、洪水防御の高水工事を府県等地方が行うことを基本とした。明治7年には「運輸ノ開塞ハ民産ノ榮枯ニ関シ民産ノ榮枯ハ国力ノ盛衰ニ係ル然リ而シテ運輸ノ本ハ治水理路ニ在リ」⁽¹¹⁾として、河川交通網の整備のための河川政策の推進を提案する『水政ヲ更正スル議』が出された。明治8年には地方官会議が開催され、『堤防法案』が審議された。これによって河身修身、土砂流出防止および舟運路確保を行う「預防ノ工」と、築堤を行う「防禦ノ工」に区分し、前者を内務省、後者を地方庁が担当することとなった。明治11年の地方税規則では河川・道路等土木事業の大部分は地方税によって行うと定められた。明治13年の太政官布告48号において「今般歳計ヲ節約シ紙幣銷却ノ元資ヲ増加シ併セテ地方ノ政務ヲ改良スルノ要用ナルヲ察シ左ノ通制定布告候事 第一条 本年四月第十六号布告第一条地方税目中「地租五分一以内」トアルヲ「地租三分一以内」ト改定ス・・・(中略)・・・第三条 地方税ヲ以テ支弁スヘキ府県土木費中官費下渡金ハ来ル十四年度ヨリ廃止トス」⁽¹²⁾とあり、これによって地方税の徴収限度を拡大したが、それによって府県土木費への官費下げ渡しは廃止された。これは国費から地方費への転換によって国の負担を軽くしようとするものであった。明治17年の山県有朋による『治水ノ儀ニ付キ上申』では低水工事である「河身改修、土砂扞防ノ業ヲ終フレハ、」高水工事である「堤防ノ修理モ亦容易ナルヘシ」⁽¹³⁾とされ、両者を一体と捉えている。しかし、明治23年に開設された帝国議会では国直轄による治水事業を求める運動が推進された。当時国直轄事業は「預防ノ工」すなわち低水工事を実施しており、「防禦ノ工」すなわち高水工事は地方負担とされていた。しかし、明治18年の淀川大水害をはじめとする全国各地での水害の多発により、帝国議会においては国費による「防禦ノ工」が必要とされ、それを制度化したのが明治29年制定の河川法であった。

4. 明治期の河川工事と河川交通

本章では、前章で整理した政策の変遷に対して、実際の河川工事がどのように行われ、河川交通の変化の実態がどうであったのかを統計的資料を用いて検討する。表3は明治8～16年の主要河川流域における工事費の推移を示したものである⁽¹⁴⁾。この時期の国費による河川工事は舟運路維持の低水工事である。信濃川流域と淀川流域の整備が、最も早くから多額の工事費をもって進められていたことがわかる。明治10年代に入り利根川流域、北上川流域や最上川流域などで多額の工事費が投じられ、さらに木曾川流域の工事費も増大した。明治10年代半ばになると富士川流域にも多額の工事費が投入された。図1は9年間の合計金額の分布を示したものであるが、相対的に東日本の河川流域の整備がなされており、殖産興業政策が東北開発など東日本を中心としたと一般的にいわれていることとも対応する。表4は、『内務省統計報告』によって国直轄によ

表3 明治初期の主要河川流域における工事費の推移

年度(明治)	8	9	10	11	12	13	14	15	16	合計
利根川流域	107	162	140	153	193	200	179	273	348	1755
荒川流域	15	8	7	22	30	28	30	51	30	221
多摩川流域	46	20	21	86	37	30	25	48	43	356
相模川流域	1	9	12	21	14	13	11	16	19	116
富士川流域	48	82	31	63	32	42	96	412	231	1037
大井川流域	29	31	22	16	15	48	49	106	23	339
天竜川流域	27	37	45	35	38	47	78	165	73	545
阿武隈川流域	25	12	9	20	21	34	29	33	18	201
北上川流域	67	17	40	40	100	116	116	84	57	637
最上川流域	7	21	16	28	161	76	179	83	85	656
岩木川流域	7	10	10	17	21	22	33	31	19	170
信濃川流域	172	128	117	125	123	235	182	346	272	1700
阿賀野川流域	30	14	23	31	31	56	55	36	37	313
庄川流域	34	34	68	33	28	345	61	44	64	711
九頭竜川流域	36	19	55	45	32	43	39	32	45	346
矢作川流域	11	11	7	6	4	18	16	111	85	269
庄内川流域	3	6	7	8	17	17	18	32	19	127
木曾川流域	22	23	53	77	87	122	153	215	153	905
紀ノ川流域	10	23	13	9	16	17	11	35	41	175
淀川流域	140	195	279	120	249	199	183	189	227	1781
円山川流域	17	24	19	9	13	21	8	24	21	156
加古川流域	2	8	10	19	10	18	15	14	6	102
掛保川流域	3	2	4	6	1	11	9	57	10	103
高粱川流域	8	8	6	17	9	92	8	8	19	175
郷川流域	4	2	2	30	8	33	14	9	6	108
斐伊川流域	4	2	3	9	11	34	22	13	11	109
吉野川流域	41	74	36	37	29	12	42	91	40	402
那賀川流域	2	5	19	30	7	12	10	27	6	118
渡川流域	2	27	16	11	10	9	8	8	15	106
嘉麻川流域	4	10	8	14	9	9	16	25	16	111
緑川流域	4	5	1	4	3	5	4	52	24	102
筑後川流域	27	10	21	49	21	31	24	44	32	259

年度合計	955	1039	1120	1190	1380	1995	1723	2714	2095	14211
------	-----	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

資料：内務省土木局(1886)

注：合計金額10万円以上の河川流域

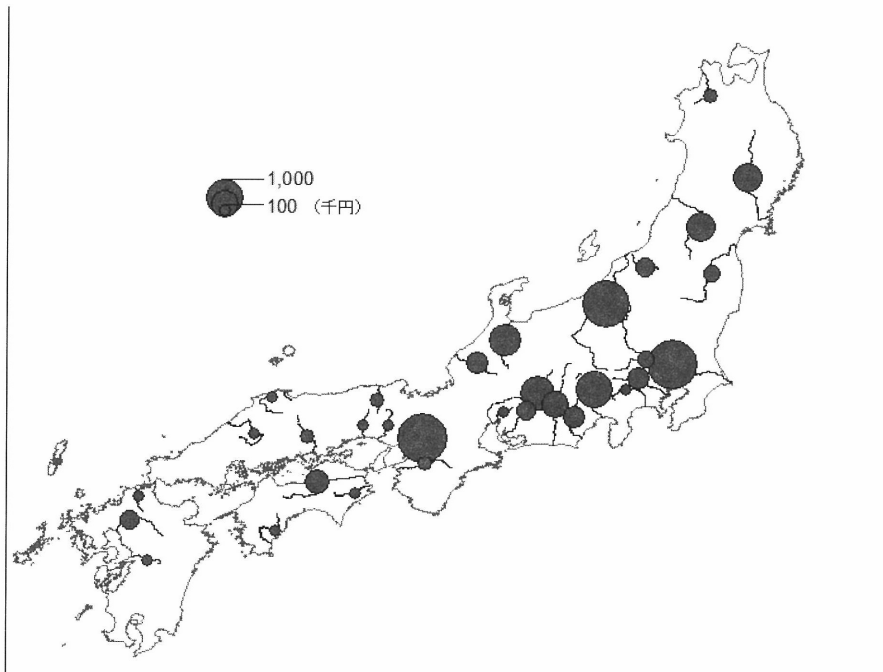


図1 明治初期の主要河川流域における河川工事費
資料：内務省土木局（1886）

る「河身修築」工事費支出の推移をみたものであり、図2はそのうち10河川の推移を図化したものである。明治10年代に14河川が国直轄河川事業の対象となり、20年代を通じてこの14河川において河身修築が重点的に実施された。河川法制定（明治29年）以降の30年代に修築工事を終了する河川が増えるが、利根川と庄川は30年代に修築工事費支出のピークがあり、利根川、庄川、信濃川は明治38年まで修築が行われた。また木曾川は大正元年まで修築工事が継続された。金額では利根川と木曾川が突出して高額であり、洪水を治め舟運路を確保する低水工事が進められていた。この2河川に次ぐのは信濃川、大井川であるが、淀川の金額はそれほど高くなかった。既にこれ以前に工事を終えていたためと考えられる。図3は、明治19年と32年の河川交通の輸送力の変化をみたものである。輸送力とは単に河川の輸送可能な数量ではなく輸送実態に基づくものである。河川法制定後の明治32年の方が輸送力を増した河川として利根川・木曾川・淀川・遠賀川・筑後川など多くの主要河川がある。図2に見たように多額の低水工事費が投入された利根川や木曾川で河川交通の輸送力も増強されたことが分かる。遠賀川は運炭路線として輸送力が高まった。一方、図4は鉄道の建設過程をみたものであるが、明治13年には港と大都市などを結ぶ路線が開通しているのみである。もちろん、東西両京間鉄道をはじめとして多くの路線が建設中であつたと推測される。しかし、河川法制定後の明治33年においても、東日本を中心に太平洋側の幹線鉄道が通じたにすぎず、内陸輸送の

表4 国直轄河川への土木費支出の推移

年度(明治)	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
利根川修築費	57	73	60	55	41	111	78	70	90	70	84
富士川修築費		40	35	20	40	42	60	57	62	56	70
天龍川修築費			7	20	23	43	42	46	54	65	70
大井川修築費	1	4	10	7	7	1	2	4	1	0	0
北上川修築費	19	20	50	73	51	85	86	42	39	43	34
最上川修築費	1	4	23	21	31	34	54	58	21	19	19
阿武隈川修築費		13	27	9	4	1	1	0	0	0	0
信濃川修築費	50	50	62	55	55	127	130	127	126	123	121
阿賀野川修築費	1	12	8	17	3	1	0	0	0	0	0
庄川修築費		18	25	14	11	1	0	0	0	0	0
木曾川修築費	87	50	50	38	31	237	198	158	308	220	125
淀川筋修築費	50	80	49	42	40	110	39	31	26	30	30
吉野川修築費	1	9	20	20	32	26	51	60	3	0	0
筑後川修築費	1	9	20	20	31	34	67	58	73	58	49
年度(明治)	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
利根川修築費	84	72	123	118	173	263	279	889	644	1029	1296
富士川修築費	59	3	7	43	149	6					
天龍川修築費	71	0	10	21	106	59	26				
大井川修築費	0	0	0	10	119	125	116	112	163	61	
北上川修築費	43	43	39	66	80	81	75	67	72	78	
最上川修築費	19	22	20	25	64	80	56	55	66	52	22
阿武隈川修築費	0	0	0	21	54	89	49	54	49	4	
信濃川修築費	123	172	170	130	199	223	223	282	289	227	44
阿賀野川修築費	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
庄川修築費	0	0	0	2	1	0	0	2	517	164	273
木曾川修築費	360	219	377	706	591	803	1077	485	463	375	281
淀川筋修築費	30	30	30	30	30	29	30				
吉野川修築費	0	0	0	4	4	2	0	0	0	0	0
筑後川修築費	26	19	27	116	96	378					
年度(明治)	37	38	39	40	41	42	43	44	大正	1	2
利根川修築費	735	534									
富士川修築費											
天龍川修築費											
大井川修築費											
北上川修築費											
最上川修築費											
阿武隈川修築費											
信濃川修築費	13	10									
阿賀野川修築費	0										
庄川修築費	261	137									
木曾川修築費	195	97	59	164	195	191	158	109		1	
淀川筋修築費											
吉野川修築費	0										
筑後川修築費											

資料：『内務省統計報告』各年版

注：千円未満は四捨五入。「0」は500円未満の値。空欄は「なし」。

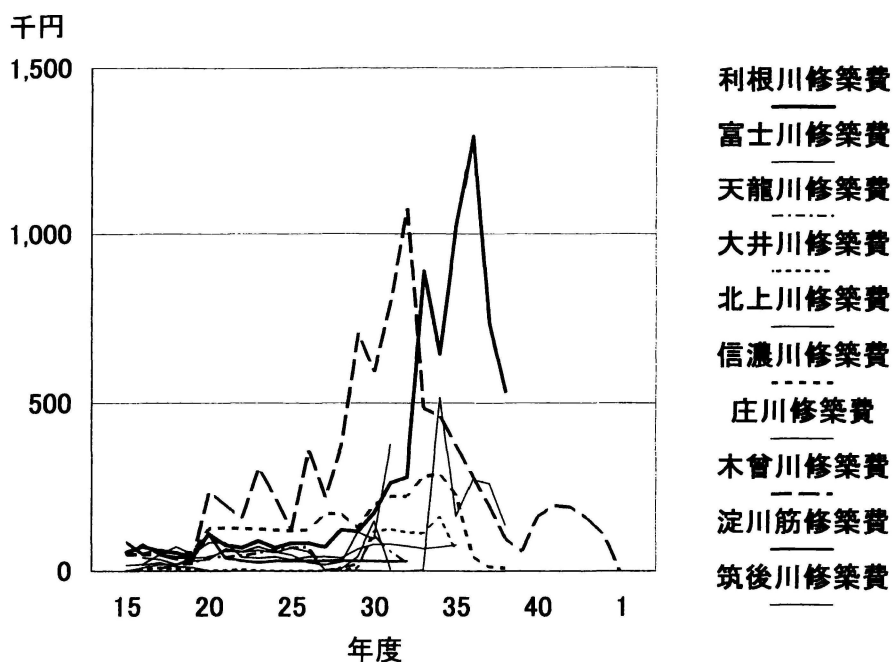


図2 国直轄河川修築費の推移 資料：『内務省統計報告』各年版

中心になっていたとはいえない。最後に水害の明治期を通じての推移を内務省土木局（1916）によってみると、淀川大水害に代表される明治18年以降とりわけ明治20年代に水害が多発し、ちょうど河川法が制定された明治29年は全国的に水害に見舞われた年であったことが分かる。

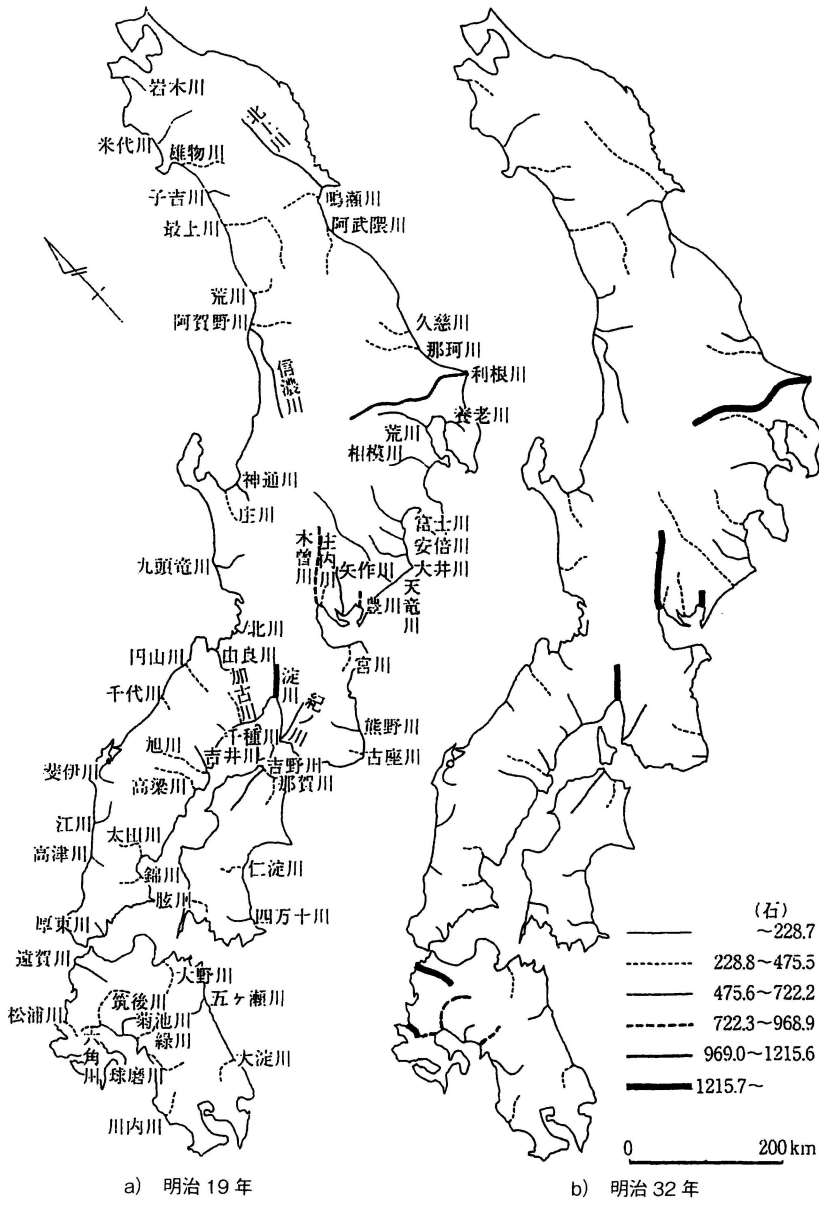
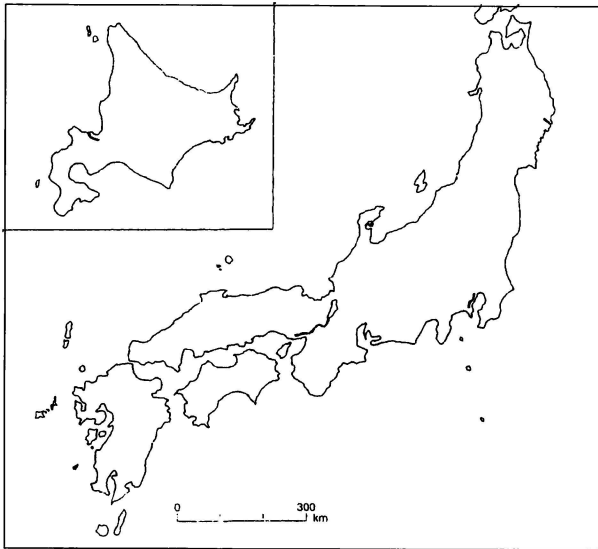
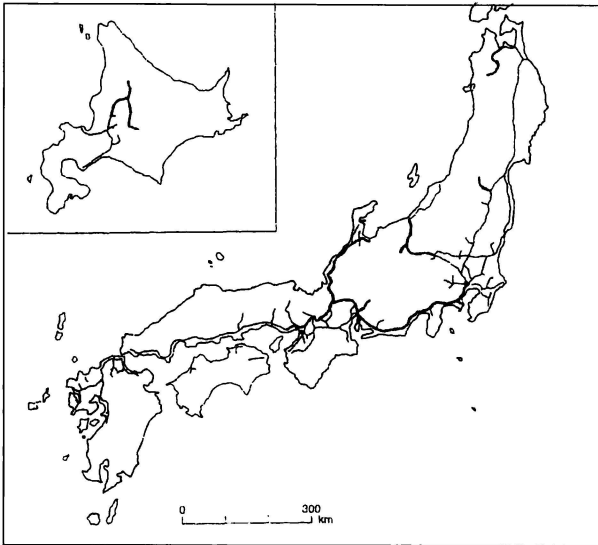


図3 明治期における河川交通の輸送力比較
 出典：小野寺(1992)



a) 明治13年



b) 明治33年

— 国鉄・JR線 — 私(民)鉄線

図4 鉄道路線の開通状況
出典：青木（2008）

5. おわりに

近代初期の殖産興業政策下においては、河川交通は内陸輸送手段として整備が進められていた。一方、治水面においてもオランダ流の低水工事が実施されていた。近代末期あるいは現代において、内陸輸送手段は鉄道や道路であり、河川交通は局所的なものとなった。一方、治水面においても高い堤防を築いて洪水を排水させる高水工事が主流となった。これらの転換点がいつであり、その要因は何であるかということが、本研究の課題である。従来の研究では明治29年制定の河川法が低水工事から高水工事への転換点であり、高水工事の実施によって河川交通の衰退が決定的となるが、その背景として鉄道の整備・発達が明治期に進むものと指摘されてきた。まず土木史・河川政策史系の研究成果をまとめると、低水重視から高水重視への流れがあるとしても低水工事を政府負担で高水工事を府県負担で一体的に進めてきた。高水重視になってゆくのは明治中期以降の大洪水によるもので、それに対処すべく高水工事の政府負担への道を開いたのが河川法であり、河川法制定は一つの通過点と思われる。もちろん近代法制整備としての意義は大きい。

河川法制定後の明治30年代も少なくとも国直轄河川においては低水工事が継続し、水運路の整備が進められた。鉄道開通はまだ幹線のみであり、河川交通の輸送力も大きなものがあった。したがって、河川交通において河川法制定の意味は特にないと思われる。確かに運輸政策においては明治中期以降、鉄道の整備が中心となっていったとみられる。ところが河川政策においては河川交通路を維持する施策が明治期を通じてとられていた。すなわち、上記に示した課題の転換点が河川法の制定であるとはいえない。さらに、明治期後半から大正期の動向を整理することが今後必要である。

加えて、河川交通と道路交通との関係を明らかにすることも課題として挙げられる。道路交通についても研究成果が蓄積されているが、本稿においては言及することが出来なかった。さらに府県レベル、流域レベルで捉えることも今後の課題である。個別河川流域における河川政策と修築工事や河川交通の実態の関係を解明していく必要がある⁽¹⁵⁾。

付記 本稿の作成において、2005～2008年度科学研究費補助金基盤研究(B)「公権力の空間認識に係る近代歴史地理学的研究」(代表山根拓)を使用した。

注

- (1) 国会図書館所蔵『明治前期法令全書』：446.
- (2) 内閣記録局(1980)：349.
- (3) 日本史蹟協会(1968)：561-565.
- (4) 牧原編(1986)：164-166.

- (5) 日本史蹟協会(1969)：39-52. 7つのプロジェクトとは、①宮城県下野蒜開港、②新潟港改修、③越後下野運路の開鑿、④大谷川運河の開鑿、⑤阿武隈川改修、⑥阿賀川改修、⑦印旛沼より東京への運路、である。
- (6) 『私設鉄道条例』の第一条に「旅客及荷物運輸營業ノ目的ヲ以テ鉄道ヲ布設セントスル者ハ發起人五人以上結合シ鉄道会社創立願書ニ起業目論見書ヲ添ヘ本社ヲ設置セントスル地ノ地方庁ヲ經由シテ政府ニ差出スヘシ」とある。(国会図書館所蔵『地理局例規』：63.)
- (7) 『鉄道敷設法』の第一条に「政府ハ帝国ニ必要ナル鉄道ヲ完成スル為漸次予定ノ線路ヲ調査シ及敷設ス」とある。(国会図書館所蔵『鉄道法規類抄』：1.)
- (8) 国会図書館所蔵『鉄道法規類抄』：473-487.
- (9) 久米編(1985)：221-222, 227.
- (10) 国会図書館所蔵『明治前期法令全書』：934-935.

第一則 澱刀根信濃川ノ如キ一河ニシテ其利害数県ニ関スル者ヲ一等河トス横浜神戸長崎新潟函館港ノ如キ全国ノ得失ニ係ル者ヲ一等港トス東海中山陸羽道ノ如キ全国ノ大経脈ヲ通スル者ヲ一等道路トス右工事ノ費用従来官民混淆ノ分譬ハ六分ハ官ニ出テ四分ハ地民ニ出ル者其ノ四分ハ大蔵省ニ収メ其更正修繕ノ工事ハ図面並目論見帳添同省ヘ可伺出事

第二則 他管轄ノ利害ニ関セサル河港及ヒ各部ノ経路ヲ大経脈ニ接続スル脇往還枝道ノ類ヲ二等河港道路トス右工事ノ費用従来官民混淆ノ分譬ハ六分ハ官ニ出テ四分ハ地民ニ出ル者其ノ四分ハ直ニ地方庁ニ収メ其六分ハ大蔵省ヨリ下渡ス可シ而シテ其更正修繕ノ工事ハ地方官ニ於テ施行ス可キ事

第三則 市街郡村ノ利害ニ関スル河港及田地灌漑ノ用悪水路村市ノ経路等ヲ三等河港道路トス右更正修繕ノ工事ハ地方官ニ於テ施行シ費用ハ其利害ヲ受ル地民ニ課スヘシ尤其課方ノ処分ハ地方官ニ委任ス可キ事

(第四則以下略)

- (11) 前掲4)
- (12) 国会図書館所蔵『明治前期法令全書』：257.
- (13) 国立公文書館所蔵『公文録』内務省
- (14) 内務省土木局(1886)に掲載の河川流域のうち、総額10万円以上のものに限って作成した。
- (15) 既に荒川については埼玉県(1988)や飯塚(2004)による精緻な研究がある。

参考文献

- 青木栄一 2008. 『鉄道の地理学』 WAVE 出版：101.
- 葦名ふみ 2006. 明治期の河川政策と技術問題—「低水工事から高水工事へ」図式をめぐる一、史學雑誌. 115 (11)：1831-1863.
- 飯塚隆藤 2004. 荒川の舟運. 駒澤大学大学院地理学研究. 32：15-31.
- 岡島 建 2005. 近代移行期の水上交通に関する研究動向. 交通史研究 56：69-79.
- 小野寺淳 1988. 河川交通に関する明治期統計資料の検討. 歴史人類 16：276-252.

- 小野寺淳 1992. 近代移行期における船舶の分布とその輸送力. 筑波大学人文地理学研究, 18 : 111-128.
- 神崎勝一郎 2001. 内務省地方行政と地方官会議—河川政策を中心として—. 法政論叢 38(1) : 138-159
- 黒崎千晴 1979. 明治前期水運の諸問題. 近代日本輸送史研究会編『近代日本輸送史』成山堂書店 : 150-166.
- 久米邦武編 1985. 『特命全権大使 米欧回覧実記 (三)』岩波書店.
- 小風秀雅 1996. 起業公債事業と内陸交通網の再編. 高村直助編『道と川の近代』山川出版社 : 33-68.
- 埼玉県 1988. 『荒川 人文Ⅱ』埼玉県
- 鈴木盛明ほか 1999. 明治初期の交通政策における舟運整備の変遷についての一考察. 土木史研究 .19 : 311-317.
- 内閣記録局編 1980. 『法規分類大全 第 67 巻』原書房.
- 内務省土木局 1886. 『六十五大川流域誌』
- 内務省土木局 1916. 『治水事業ニ関スル統計書』
- 日本史蹟協会編 1968. 『大久保利通文書 五』東京大学出版会.
- 日本史蹟協会編 1969. 『大久保利通文書 九』東京大学出版会.
- 藤井三樹夫 1997. 河川舟運の衰退と鉄道網形成との関係に関する一考察. 土木史研究 17 : 323-332.
- 増田廣實 1983. 殖産興業政策と河川舟運. 社会経済史学. 48 (5) : 6-22.
- 増田廣實 1994. 明治前期における全国的運輸機構の再編—内航海運から鉄道へ—. 山本弘文編『近代交通成立史の研究』法政大学出版局 : 155-182.
- 牧原憲夫編 1986. 『明治建白書集成 第三巻』筑摩書房.
- 松浦茂樹・藤井三樹夫 1993. 明治初頭の河川行政. 土木史研究 13 : 145-160.
- 松浦茂樹・藤井三樹夫 1994. 1875 (明治 8) 年の堤防法案の審議から 1896 (明治 29) 年の河川法成立に至る河川行政の展開. 土木史研究 .14 : 61-76.
- 山崎有恒 1996. 内務省の河川政策. 高村直助編『道と川の近代』69-108. 山川出版社.
- 山本三郎・松浦茂樹 1996a. 旧河川法の成立と河川行政 (1). 水利科学 40 (3) : 1-21.
- 山本三郎・松浦茂樹 1996b. 旧河川法の成立と河川行政 (2). 水利科学 40 (4) : 51-78.