

蒲原新水道の建築と経営について

増田 廣實

はじめに

明治維新以後、新政府の下にあって、近世以来の運輸交通制度が継承整備されながら、どのようにして新制度として確立されていったかより具体的に明らかにしようと、例を山梨県に求め考察を続けてきたのであるが、本稿では、明治期の富士川水運を考察する際に欠くことのできな⁽¹⁾い岩淵——蒲原間の新水道（運河）に関し、その建築と経営について述べることにする。

明治七年、山梨県の勅奨により創業された富士川運輸会社は、富士川により猷沢・青柳・黒沢の三河岸と岩淵・蒲原を経て清水港を結ぶ輸送路にあって、岩淵——蒲原間の近世以来の牛馬背による中継輸送方法をかえ、新たに建設される新水道を利用し、直接に三河岸——蒲原間を舟運で結ぶ輸送方法をとることを計画した。そして、その新水路建築費の支消を負担することを内容とする会社の設立を申請し、政府の許可を得て創業されたのであった。したがって、富士川運輸会社の発展は、新水道の建築による富士川水運の盛行がその要因であったといえる。

富士川水運にとつて画期的意義をもつ新水道の建築ではあったが、その建築についてはもとより、その後の管理維持や経営等については、従来論及されたものはほとんどなく、不明の点が多かつた。⁽²⁾しかし、幸い、最近整理を終えた山梨県立図書館所蔵武藤家文書中に、新水道建築発起人として、中心的働きをした武藤藤太が残した関係史料

が多く含まれているとの飯田文弥氏の御教示により、以下これを利用して、その建築と経営について明らかにしたい。

〔註〕(1) 拙稿「山梨県下における陸運会社の設立」立正女子大学短期大学部研究紀要第17集、「甲斐国中馬会社の創業について」同第18集
「甲斐国中馬会社の発展について」同第19集、「富士川運輸会社の創業について」文教大学女子短期大学部研究紀要第20集、「富士川運輸会社の発展について」同第21集。

(2) 「蒲原町史」（昭和四十三年）以外まとまったものをみない。

一 蒲原新水道の建築

1 建築の意図

慶長十二年富士川船路の開通後、明治八年蒲原新水道が開通するまでの間、富士川による舟運は、甲府盆地南端釜無・笛吹両河川が合流し富士川となる地点の南ある甲州青柳・猷沢・黒沢の三河岸と、河口より約五キロメートル上流駿州岩淵との間七十二キロメートルを結んで行われていた。そして、岩淵——蒲原間を牛馬背で仲継し、蒲原——清水間を小廻船で結び、清水を結節点として富士川の水運は沿岸運輸を通して全国的運輸網に連絡していた。

このような仲継方法を生じた大きな理由は、富士川が日本三大急流の一つに数えられる程の急流であり、運搬土砂量が多く、河口附近まで礫河原を作り、河口港の発達を防いでいるためであった。このような運輸方法のため、数度の積みかえを必要とし、その労苦と不経済性

は早くから指摘されており、富士川の舟運を蒲原まで延長したいとする願望は強かった。特に一國天領と言つてよい甲州では、毎年貢米を岩瀨・蒲原を経て清水港より江戸に送るため、三河岸から廻米の川下げを行い、生活と欠くことのできない塩は清水港から蒲原を経て岩瀨から富士川を引きのぼり輸入しなくてはならなかったから、その願望は特に強かった。しかし、仲継地である岩瀨の反対により容易に実現することができなかった。

こうした状況を端的に物語る史料として、安永四年と推定できる嘆願書があるのでその概略を示すと次のようである。それによれば、まず、岩瀨——蒲原間の陸附と廃止し、通船が行われるようになれば、甲州の年貢米の廻米では廻米出役入用以下の諸入用が岩瀨での積替えがないために一河岸分減じ、積下しの米の痛みがなくなり、陸附のための滞貨もなく短時間に清水港へ着くようになる。このため岩瀨村が難儀をするとはいっても、これは甲州一國の百姓のためぜひ実施して欲しい。次に甲州から信州まで送られる塩は、清水港に塩船が入ると岩瀨の者が出向いて引取り四斗俵を三斗五升にこしらえ、甲州の塩商人が出向くと、塩は岩瀨だけで取賄つていたので、岩瀨の間屋は互いに申合せた高値で売りつけるため甲州では難儀をしている。そこで清水港へ出向いて買い付けているが、陸附のため升切れが多く、甲州への発送でも岩瀨に種々妨げられている。このため蒲原から通船か陸附したものを、岩瀨を通さず、松岡より甲州へ送り、塩値段の安定をはかりたい。岩瀨より塩を送れば松岡より送るものより年六万俵として実に二千七百両も高い。このようであるから、上り下りの船とも、蒲原まで通船させるか、塩荷を岩瀨から三河岸、あるいは松岡から三河岸へ送るか、蒲原から通船で三河岸に送るかは、荷主の勝手にして欲しいというものであった。この史料によれば甲州側にあつて蒲原——三河岸間の通船が、いかなる理由で望まれていたかを知ることができる。

他方駿州側にあつても、毎年四・五万俵にもほる甲州からの廻米輸送のため、岩瀨の負担する無賃附送り五千二百俵余の外は、庵原・

富士郡下各村には輸送俵数と牛馬の割当を行つたから各村は大きな負担であつた。このため廻米輸送の船路を開こうとする動きがあり、天保九年には、富士川西岸小榊形向から蒲原浜馬間(灌)洲東側にある船溜りまで九百五十間の間に、灌漑用水路を利用し、一部掘割りを作り船路が開かれた。しかし、これはどの程度利用されたか不明であるが、完成後十七年を経た安政二年の大地震により利用価値を失つてしまつた。その規模については次のようであつた。

御廻米船路堀川筋仕上帳 蒲原宿

字小榊形向より馬間洲迄堀川筋

長 九百五十間

一 堀割 長百七十五間 平均深二尺 敷一丈五尺
上口一丈八尺

一 堀割 長五十間 平均深二尺 横八間
人足千四百六十八人 但砂利捨坪五人と見る

内 訳 二十間 小榊形向分 十間 大榊形留出下

五十間 外提六番向 五十間 同所築留下

五十間 同 所下 三十間 馬間洲東下

五十間 船繫所(船囲ともいふ)

小計約二十両也

天保九成年閏四月 江川代官所蒲原宿

以上のように、甲駿双方共に岩瀨——蒲原間の船路開通の要望は強く、天保九年にはその開通をみたが、利用されないままに使用不能となり明治期を迎えたのであつた。

甲州にあつては、明治元年より四年までの間、一か年ごとを限り毎年石代金納が行われたため廻米はなく、五年になり再び廻米が復活した。また廻米とともに、富士川舟運の積荷のうち最も重要であつた塩もこの時期から活況を呈しはじめた。

この塩は、明治元年十二月以来山梨県により政府資金五万両をもつて生産地より直接移入し、富士川水運によらず、中道往還(駿州吉原より北上して精進湖岸を経て甲府に至る)を輸送し、入塩商社の手

て生じる差額をもつて新水道を建築し、岩淵の独占を制しようとするものであった。

新水道建築への出資者は正確には知ることができない。しかし、その後の史料でみる限り、これら発起人とほぼ一致すると考えることができる。そこでこれら発起人についてみると、これを三グループに大別できる。すなわち、後に甲州社中とよばれる甲州在住の坂本・武藤・古屋・雨宮と、駿州社中とよばれる蒲原駅関係者である平岡・佐藤・塩阪・山崎、それにこの両社中に属さない佐藤幸八・明楽・三浦・武田の三グループである。

これら発起人はいずれも新水道建築の意図には賛成であったことはいうまでもないが、必ずしもそれぞれ最終目的は一致するものではなかったように考えられる。

まずそれについて駿州社中をみると、平岡久兵衛は蒲原宿日本陣として、また塩阪長兵衛は同じく旧問屋としていずれも宿駅の業務にたずさわり、佐藤信次郎は船持ちとして廻船業を営んでいた。したがって蒲原浜を富士川に結び、これを富士川の河口港として繁榮させようと考えたであろうし、新水道建築には最も積極的であったことは容易に理解することができる。

直接運輸と関係をもち、富士川水運とも係りの深い駿州社中に対して、甲州社中の人々はいずれも運輸あるいは富士川水運とは直接的な係りあいがないと考えられる人々である。その点何故新水道建築を意図したか明確でない。新水道建築費の消却のための支消金取立を行う富士川運輸会社の社長であり、出資者の一人として、後には甲州社中の新水道建築費を肩替りする遠藤総知をはじめとする富士川運輸会社関係者は、出資者等にはなるが、甲州社中として発起人には加らず、武藤等に対してはあくまで援助者に過ぎない。やはり新水道建築の中心は武藤等甲州社中の人々であった。

このように、富士川水運に直接関係を持たない甲州社中の人々ではあるが、新水道建築が広く甲信に裨益すると信じてこの事業を発起したであろうことは理解できる。しかし、これ以上の意図は容易に捜るこ

とができない。そうした中であつて一つの手掛りを与えてくれはしないかと考えられるのは、甲州社中とあつて中心的役割をはたした武藤と、小沢雅楽之助（一仙）との関係である。

武藤家は代々上黒駒村八反田に住み神座山松峯神社神主であつたが、藤太は幕末父武藤外記昌通とともに勤皇運動に深く関係し、多くの勤皇運動家と交渉をもつた。そうした運動家の一人に伊豆松崎出身の小沢がいた。小沢は、後明治元年二月、高松実村を主将として官軍鎮撫隊と称し東山道諸藩を帰順させ、信州より甲府に入ったが、三月総督府より偽勅使として断罪になった。当初は宮大工であり、武藤家に長く寄食し、武藤父子の影響をうけ勤皇運動に入った。しかし、生来発明工夫の才があり、慶応三年から四年にかけ、加賀藩を説き、敦賀——琵琶湖間に水路を開き敦賀と大阪を結ぶ開削工事に着手し、それに関し武藤藤太にも度々書簡を送つていた。⁽¹⁰⁾

この事実と併せ考えると水道建築に関する知識を武藤は小沢から得ており、武藤自身測量や製図の技術をもつていた上、日頃岩淵——蒲原間の水道建築の必要性を考えていた所へ、駿州側の計画を聞き、妻登布の美父坂本庄左衛門を説き、雨宮・古屋など知人に積極的に働きかけ、新水道建築事業に着手したのではないかと推測することができる。⁽¹²⁾

このような甲駿社中に対し、第三のグループに大別した武田・三浦・明楽・佐藤幸八等は何故この事業に参加したがまったく不明である。このうち三浦以外は二、三年後には脱落していくが、武田は当初計画の中心人物であつた点を見ると、新水道の完成により多大の利益が見込まれる業種——例えば塩あるいは木材などに係る商人か、投資を目的とする事業家ではなかったかと推測することができる。また明楽については、静岡県貫属土族である点を考えると旧幕臣出身で、測量・土木関係の技術担当として加わつたのではないかと想像するが、これはまったくの想像であり、さらに今後明らかにする必要がある。

以上のような意図のもとに山梨・静岡両県と新水道建築の出願がさ

蒲原新水道の建築と経営について

表I 支消計画

年次	年賦額	金 利	元利合計	払込額	払込差額
	円	円	円	円	円
1	3,250	2,600	5,850	4,963.20	(-)886.80
2	"	2,127.36	5,377.36	"	(-)414.16
3	"	1,524.60	4,774.60	"	(+)188.60
4	"	874.60	4,124.60	"	(+)838.60
計	13,000	7,126.56	20,126.56	19,852.80	(-)273.76

註 1. 運輸会社創立出願書中「蒲原新水道建築諸費用金支消表」により作製。
 2. 金利中には年賦の金利と年賦と払込額の差の金利とが入っている。

坂本庄左衛門外拾名自費ヲ以富士

「書面山梨県下甲斐国山梨郡上村
 た。それは次のような文面のものであつた。
 日静岡県によつて、それぞれ当事者に認可書が下附されたのであつた。
 七年一月二十五日に認可される
 と、これを追つて同年三月十五日新
 水道建築の認可が与えられ、同年三
 月十九日山梨県により、同月二十七
 年一月二十五日に認可される
 両方の認可は、不可分の關係にあ
 り、内務省により運輸会社設立が翌
 富士川運輸会社設立と新水道建築の
 であつた。したがつて、当然ながら
 て元利合計約二万円を支消するもの
 をもつて示している。それは岩瀨で
 の諸経費を節約し表一にみるよう
 に、年額約五千円づつ四か年をもつ
 「蒲原新水道建築諸費用金支消表」
 この稟議に先立ち、同年十一月二十日山梨県は富士川運輸会社の設
 立についても稟議を大蔵省に提出している。その願書の中で同社によ
 り新水道建築費の支消について述べられ、その具体的方法についても
 た。

れたのを受け、両県で協議の上、六年十二月二十四日大蔵省に稟議書
 が提出された。⁽¹³⁾それによると、従来通り岩瀨——蒲原間で駄送が行わ
 れる場合、「積卸等ノ疎漏ヨリシテ現塩ノ減欠ハ勿論蒲原ヨリ岩瀨迄
 ノ間駄賃并蔵舖手数料口銭等多分ニ相掛リ大凡原価ノ十分ノ一二相揚
 其外無用ノ冗費相當ミ甲国ノ損毛ハ申迄モ無之隣県ニモ致波及兎角古
 来因襲ノ弊習矯正ノ期ニ至兼苦慮罷在候」と述べ、「今後甲駿ノ便用
 ハ勿論隣県ノ益筋ニモ相成儀」と積極的に新水道建築認可を推奨し
 た。

2 工事と資金調達

川末流ヨリ蒲原迄水路ヲ開候儀ハ開届候条潰地可相成反別毎村一筆限
 貢租共取調絵図面相添尚可伺出事」
 これにより、五年十月武田弘造により発起されてから約一年五か月
 を経て漸く着工のはこびとなつたのであつた。

明治七年三月新水道建築について認可が与えられ、翌四月着工しよ
 うとしたが、工事区域ではすでに春耕が始まり、田方用水に工事の影
 響があることから着工は延期され、取入れの終つた十月二十五日、用
 地取得・水路掘割りの模様を両県官に検査を受ける申請を行い、いよ
 いよ十一月より着工した。⁽¹⁶⁾

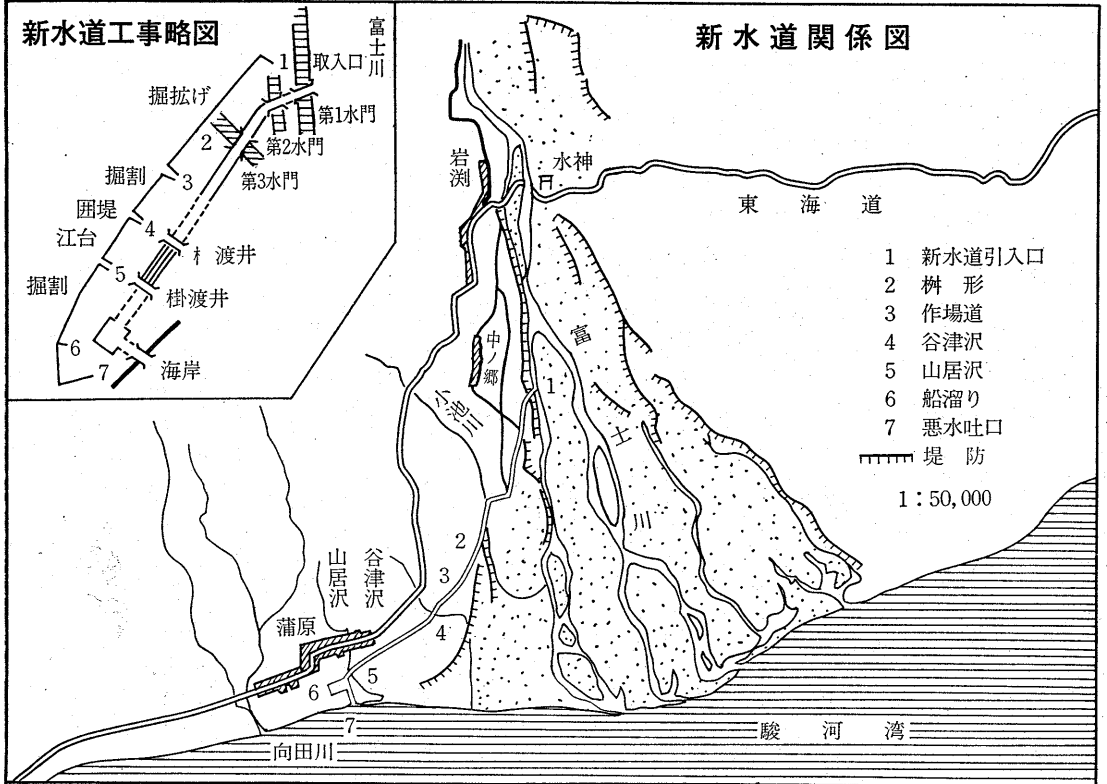
この工事については、残された工事関係史料からほぼその姿をうか
 がうことができる。⁽¹⁷⁾

それ等によれば、図でみるように岩瀨村の南にある中ノ郷村地先の
 富士川より新水道を開き、一部用水路等を利用しながら、蒲原宿南海
 浜にある船溜りまで約四キロメートル——一里の間に通船路を設けよ
 うとするものであつた。

この工事を請負つたのは、甲州の嶋津善兵衛であつたと考えられ
 る。⁽¹⁸⁾工事の内容については水道建築出願に添付された工事見積書、絵
 図面等ないため、完全にはその姿を知ることはできないが、工事関係
 史料を通してやや具体的に整理してみた。それによると工事は、ほぼ
 段階を追いながら大略四部分に別けることができる。すなわち ①掘
 抜け・掘割り工事 ②埋戻し・築堤工事 ③堤・水路補強工事 ④付
 帯工事 がそれである。この段階としたがって工事の進行のあとをた
 どると次のようであつた。

まず、従来ある灌漑用水路のうち、船路として狭隘のものについて
 拡張または掘下げが行われる一方、新船路のための掘割りが行われ、
 これらと、そのまま船路として使用することのできる従来からの灌漑
 用水路とを結び工事が進められる。

この工事の中には、富士川より新水道に入るための富士川本堤の切



開きと、新水道と交差する富士川の榊形外堤、谷津沢・山居沢の堤のそれぞれ切開きも行われ、さらに船溜りの掘り上げ、悪水吐のための船溜りから海浜までの掘り割りが含まれていた。

これでわかるように、富士川から取入れられた灌漑用水は、榊形まで導かれ配分されるのであるから、この間の水路が船路用に掘り割られたのであった。そして、榊形から作場道までと、谷津沢と山居沢間の既設の灌漑用水路は、囲堤や江台により機能を高めて使用され、作場道と谷津沢間、山居沢と船溜り間及び悪水吐のための船溜りと海浜間の三区間は、新たに船路として掘り割られたことがわかる。

次に、これら掘り割れあるいは掘り割りによって得た土砂を使って、一度切開いた堤の部分——富士川の本堤と榊形外堤——と、舟溜りからの悪水吐の海浜口に伏樋を入れて埋戻し、堤を再び築き、そのまま船路として使用することのできる従来からの灌漑用水路と、低地の掘り割りは、氾濫を防ぐための囲堤や江台を築いたのであった。

ここまでの工事によって新水道はほぼ形を整えたこととなるが、富士川より新水道に入る部分は以前にも増して堤を強化する必要から、堤上には土砂を土置きして堤を高くし、富士川側には中柵をもって護岸を行い、さらに蛇籠によって固める工事が行われた。また出来上がった新水道の補強として、囲堤の表裏と船溜りの周囲は杭木と葉唐竹・粗朶をもって杭箒を作り、土砂の崩壊を防ぐ工事が行われた。

最後に付帯工事として、新水道と交差する谷津沢と山居沢には、新水道の上に掛渡井をわたして沢水を通し、新水道を横断するための土橋が七か所掛けられたのであった。

七年十一月着工以来七か月の日時を用して八年六月完工するのであるが、この工事の進捗については武藤の残した「蒲原新水道建築中庶庸留」(古七一・一六二五)に詳しい。それによると甲州からは同年二月一日坂本・古屋の両名が、続いて二十八日には武藤が蒲原に出張し、駿州社中の塩阪・平岡・佐藤等と共に工事現場を見廻り、絵図面を引き、水盛を行い、興益社からの借入金交渉を行い、山梨・静岡県と接渉し、武田弘造を原告とする訴訟をうけ静岡裁判所に出向く等

蒲原新水道の建築と経営について

席の暖まる間もない多忙の日を過していることを知ることができる。
このようにして完工した新水道であったが、それに必要とした資金とその調達はどのようにしてなされたか、次にみることにする。

必要工費は、新水道建築の出願書によれば一万一千四百九十円余、また富士川運輸会社が設立願書に添付した「蒲原新水道建築諸費用金支消表」によれば一万三千円であった。ところで実際にかかった建築費についてみると、工事関係史料を集計すると工費のみで約一万円余、人足約四千人を必要としたこととなる。また、明治十年二月の調査書によると工費は一万千七百八十四円余であり、これに七年十一月より八年十二月まで工事中の興益社からの借入金利等関係諸費二千九十二円を加えると、約一万四千円程であったことがわかる。しかし、この調査書の末尾に「新水道建築諸入費全金額之外ニ私納及ヒ其他障碍ヲ受ケ日延ヲ避クルカ為ニ入費相嵩不得止時借致シ立替等モ致シ先般募金已而ニテ者不足相立候故建築入費之内皆勘定出来兼金主方々追々督責ヲ受候得共未タ金員不足シテ切迫難渋罷在候」と述べているように、工事中より資金不足に悩み、完成後支消金が運輸会社より入金しはじめても資金繰りと工事の精算に追われている様子がわかる。

「新水道入費支消取立并取立収入取調簿」によれば、完工する八年六月までの間に、工事中を目前にした明治七年十月二十二日坂本敬義による千五百円の借入をはじめとして、坂本敬義千五百円(7・10/22、11/2)、古屋典義千五百円(7・12/25)、武藤藤太千円(8・2/28)、塩阪長兵衛千五百円(8・4/7)、平岡久兵衛千円(8・4/23)、佐藤信次郎五百円(8・5/11、5/30)計七千円の資金が甲府の興益社から借入された。そしてさらに八年六月二十三日名取善十郎他十名の甲州の者たちにより千円が出資され、総計八千円の資金が調達されたが、この金利は坂本等六名が興益社より借入した七千円は月利一%、名取他十名の千円は月利一・五%であったから、完工までに金利のみで表Ⅱにみるように三百六十八円となっていた。八年六月に新水道は完工し、同月二十七日より営業を開始したが、

表Ⅱ 借入金及び支消

期 間	借 入				支 消			備 考
	期首受入	期首残高	金利	期末残高	元金分	利子分	合計	
7年10月～8年6月	8,000	8,000	368	8,368	—	—	—	7000円坂本等6人興益社より借入、利子月1分1000円名取他10人出資金、利子月1分5厘
8年7月～12月	368	8,368	532	8,900	—	900	900	
9年1月～3月	3,000	11,000	390	11,390	400	390	790	3000円遠藤他9人出資金、利子月1分5厘
4月～6月	—	10,600	372	10,972	600	372	972	400円名取等出資金支消
7月～9月	—	10,000	345	10,345	500	345	845	500円遠藤等出資金支消
10月～12月	—	9,500	322	9,822	878	322	1200	878円
10年1月～3月	—	8,621	282	8,904	?	?	?	
13年1月～14年8月	—	7,238	1,809	9,048				14年9月より支消金再取立

註 1. 10年3月まで「新水道入費支消取立并取立収入取調簿」(古7—1595)より作製。
2. 14年8月まで「仮約定」(古7—1561)より作製。
3. 円以下すべて切捨て。

また富士川運輸会社との間では建築費の支消金取立の契約が結ばれていなかったから八千円の元金に金利は月を追って加算され、八年末には元利合計八千九百円に達していた。

いま具体的にその額を明らかにすることはできないが、建築出願中から発起人等ばかりの私費を投入していたが、着工後の資金は興益社と名取等からの借入金によって全て賄われたということが出来る。

名取等は出資者とはいっても、一般的にいう出資金ではなく、この出資金は名取等からの借入金とみる方が適切である。そのことは、この名取等について「該社開業之際入費之不足ヲ助クル為メニ一時加入スル者ニシテ(中略) 来ル明治九年十二月ノ大勘定之節悉皆消却可致事」と定めていることから知られるところであった。⁽²³⁾

このように、資金調達的一切を借入金に依存し、その元利を富士川運輸会社の取立てることとなっている支消金により消却する計画であつてみれば、新水道の将来は偏に支消金取立のいかんにかかつていたといえる。

ともあれ開業を迎えることができたが、この間にあつて様々な困難に逢着した。例えば興益社借入金について月賦返納の契約をしながら、その契約不履行のため興益社の怒りを買ひ、借入金の返済を迫られ、あるいは岩淵村による通船の妨害等、開業の当初から新水道の経営は平担ではなかつた。

註 (1) 「増穂町誌」史料編十九(廻米并登塩蒲原迄通船ニ付)作恐以書付奉願上候。

(2) 「富士川町史」第六章 富士川水運と岩淵河岸 参照。

(3) 「蒲原町史」四二二頁、なお廻米船路についてはさらに調査が必要であるが原史料は所在不明。また、実際にこの船路が用いられたかは疑しい。例えば「増穂町誌」史料編八(同)諸御用留帳によれば天保十年の廻米が送られた同十一年の記録中には「米三俵ニ付永拾五文つゝ、岩淵、蒲原迄陸付駄賃」とあり、この年は廻米船路は用いられていない。

(4) 「山梨県史料」十七政治部 駅通 明治四年三月 買米水運費額ヲ算シ之ヲ弁官ニ具申。「村々御廻米ノ儀ハ戊辰以来若ク年限石代納仕来御廻米無之」とあり、翌五年廻米を行っている。

(5) 「増穂町誌」下巻 五〇二頁、五〇四頁 参照。
 (6) 「武藤家文書」古七一・一五七九 私立会社設立違約ノ訴。
 (7) 「武藤家文書」古七一・一五九三 蒲原水道建築方并ニ会社設立願。

(9) 「山梨県史料」十七 政治部 駅通 明治六年十一月廿日 運輸会社ノ設立セントシ之ヲ大蔵省ニ稟議ス。「蒲原新水道建築諸費用金支消表」。

(10) 「伊豆勤王之士小沢一仙伝及資料」静岡県史編纂資料二七三、高木俊輔「明治維新草莽運動史」参照。「武藤家文書」古七一・一〇五五 九月廿九日付 武藤藤太宛小沢一仙書簡。
 (11) 「武藤家文書」古七一・一六二五 蒲原新水道建築中庶庸留によれば工事現場の帳簿取調ベヤ絵図引を盛んに行つてゐる。

(12) 「増穂町誌」上巻 三七七頁 参照。
 (13) 「山梨県史料」十六 政治部 工業 明治六年十二月廿二日 静岡県官ト連署シ新二水道ノ便ヲ開カシ事ヲ大蔵省ニ稟議ス。
 (14) 明治七年一月九日内務省発足にともない、駅通寮は大蔵省から内務省に所属することになった。認可書は「武藤家文書」古七一・一五九三ニ添付。

(15) 「武藤家文書」古七一・一七七 新水道取掛ニ付原地検査願。
 (16) 「武藤家文書」古七一・一七三六 通船開業届。
 (17) 「武藤家新書」古七一・一七三九・一七五七・一七五八・一七五九・一八一四・一八三七・一八三八・一八五六。整理者はいずれも見積書として今後の検討を要する。

(18) (11)に同じ史料中 三月四日「善兵衛ニ渡ス貸金之内百円渡ス」とあり、また五月十二日「黒嶽嶋津善兵衛」と見えることによる。
 (19)に同じ。但し他の仕様帳では、一万三千円としたらしいことが「武藤家文書」古七一・一五九二 水道建築資本金出金表 の末尾の文によりわかる。

(20) (19) 水道建築資本金出金表を指す。
 (21) 「武藤家文書」古七一・一五九五。
 (22) 興益社からの借入については(11)と同史料による。なお興益社は、明治七年一月栗原信近等により勸業社の名称で設立を申請、同年五月認可されたが、名称が寮司にまざらわしいとの理由から改称させられ、興益社として発足した。全国の工業物産の隆盛を計ることを目的とした。後明治十年国立銀行令により同年六月第十国立銀行として業務が継承された。

(23) 「武藤家文書」古七一・一六〇七 新水道社中申合約定書第三条。
 (24) 「武藤家文書」古七一・一五六二 月賦返納延期歎願書。
 (25) 「武藤家文書」古七一・一六六二 新水道乱妨方届書。

二 蒲原新水道の経営

1 建築費の消却

すでに述べたように、新水道建築資金は、開業後富士川運輸会社によって取立てられる支消金によって、消却される計画であったが、同社の計画は表一のように建築費にその金利(年二十%)を加え、四か年をもって消却するものであった。しかし実際には八年六月新水道が開業しても支消金取立は新水道側との合意に達しなかった。このため、新水道側は興益社への借入金返済どころか、金利納入にも行き詰まる事態を生じたのであった。このような中で、開業後六か月を経て、同年十二月二十二日富士川運輸会社と新水道発起人との間でやうやくにして、支消金取立について契約が成立し、山梨・静岡両県に許可を求め、九年一月より取立てが実施されることとなった。

いまこの契約については残されていないため、その内容について具体的に知ることができない。しかし、断片的ではあるがいくつかの史料から次のような内容であったことがわかる。

取立期限は、明治九年一月より同十四年十二月まで六年間とし、取立単価は塩一俵(六貫目俵)につき一錢八厘とする。(但し諸荷物については不明)そして取立て支消金の処理方法については、毎月取りまとめ次第興益社に依頼し、発起人の出金高(興益社からの借入高)に応じて分割返金することとするが、これは建築費消却の他、新水道の営繕維持のためにも支出することとした。取立てた支消金のうち支出残はそのまま興益社に預金し、取立期限を終えた十五年に元利計算の上関係者に分割することとしていた。その際の分割の対象と比率については、発起人六名——坂本・古屋・武藤・塩阪・平岡・佐藤——には苦心料として総額の九十一%、興益社には建築資金融資の協力の報志金として同じく七%、名取善十郎外十二人の特別出資者には報志金として同じく二%と定めた。⁴⁾

表Ⅲ 明治9年支消金収支

期 間	収 入	支 出	
		元金支消	利子 //
9年1月~6月	2,621.7867	2,378.0135	1,430.054
7月~12月	2,535.18	水道修理	1,366.194
計	5,156.9667	計	5,174.2615

(-)17.2948

註1. 「新水道支消金取立及納表」(古7—1595)より作成。

2. 不足額は興益社預金々利により補う。

3. 水道修理費は8年7月より9年10月まで。

これらにより、発起人の意図していた支消金とは、単に建築費の消却を目的としたものではなく、新水道の営業維持にもあてられ、またそれは建築費の消却を終えた後にはなるが、残額は苦心料等の名目をもって発起人等の功勞に報いるため配分することを予定していたことを知るができる。しかし、ここでは建築費の支消を終えた後、新水道はどのように管理維持していく意図であったか不明であるが、恐らく富士川運輸会社へ譲渡を考慮していたのではないかと考えられる。⁵⁾ この支消金取立は、後述するように二年後に一頓挫することになるが、その取立については明治九年をみると表のようであった。⁶⁾ すなわち明治九年中の支消金取立額は五千六百六十七円程であったが、このうち興益社への借入金返済二千三百七十八円余、借入金利千四百三十円が支払われ、新水道開業時から九年十月までの新水道修繕費千三百六十六円余を加え、合計五千七百七十四円余となり、十七円を不足を生じたが、これは興益社への預金金利をあて、九年はほぼ予定通りの取立と支出が行われたことがわかる。

このようにして支消金取立はその後十年十一年とほぼ順調に九年とほぼ同額くらいの取立が続けられたらしく、その年額については明らかではないが、運輸会社より興益社への入金の記録をみると、十年が三千九百四十円余、十一年が三千五百五十六円余であった。取立総額五千五百十六円であった九年も、興益社への入金は三千二百七十七円余

であることから、そうした推測が可能である。

このようにして、新水道の経営は軌道に乗ったのであったが、経営の実務はどのように行われていたかみる必要がある。明治六年山梨・静岡両県に提出された願書の表題には、「水道建築並ニ会社設立願⁸⁾」と書かれているが、その文中では会社設立のことにはまったくふれていない。新水道建築中は時に「蒲原新水道建築会社」の名称を用い、新水道開業後は「蒲原新水道会社¹⁰⁾」と称し、発起人を「社中」と呼びもしているが、正式に会社の定款や規則を定め、会社としての組織を持ち、運営されるものではなかった。後述するように、二十年頃となり、新水道事務所が独立し、その後会社組織が作られ、考課状をもって決算報告等が行われるようになるのは、二十二年以降のことであった。したがってその時期までの間、新水道経営の実務は、富士川運輸会社蒲原出張所で行われていた。

同出張所は、運輸会社設立当初は分局と呼ばれ、八年十二月頃までは分社として静岡県下では岩本分社とともに営業が行われ、九年以降出張所として、その後でできた清水出張所とともに富士川運輸会社の鵜沢本社に対比される地位を占めていたが、同出張所は佐藤信次郎によって運営されていた。

佐藤信次郎は、自らも廻船を持ち、新水道発起人でもあり、運輸会社出張所にあつて富士川——新水道を通過するすべての塩・諸荷物を掌握する立場にあつたから、運輸会社・新水道の双方にとつて最適の人物であつたといふことができる。現在残された船溜りの地図によれば、同出張所の建物は船溜りに面して立ち、その東側にあつた水道会社とともに船溜りを出入するすべての船を見ることのできる位置におかれていたが、これは前述の通り明治二十二年以降のことであつた。ともあれ、当時新水道側にしてみれば、半ば自動的ともいえる方法で運輸会社から興益社に支消金が払込まれる。新水道の修繕については、修繕費は運輸会社からの支消金の内から支払われるのであるから、これらの執行を誤りないよう監督すれば充分であり、そのため会社としての特別の規則や組織を必要としなかつたといふことができ

る。

しかし、新水道側にとつてこのような経営が続けられるのは、富士川水運に対する運輸会社の独占的地位が維持され、三河岸——蒲原間の運輸会社の本・分社・出張所以外では塩・諸荷物の積下しが行われず、水運の全てが掌握されていることが不可欠の条件であつた。そして、こうした条件の下で運輸会社と新水道側との当初以来の友好協力体制が維持され、支消金が誤りなく納入され建築費が消却されていくことが必要であつた。

2 支消金取立廃止問題

支消金取立は明治九年一月より実施され、その後、十年十一年と順調に運輸会社より納入されていたことは、先述の通りであつたが、十一年九月二十八日運輸会社は、突然「現今ヨリ断然支消金取立方ヲ止度候間此段及御掛合候也」と、支消金取立廃止のための交渉を強く申し入れたが、その理由は次のようなものであつた。¹³⁾

明治八年十二月の契約により、現在まで三年未済支消金取立を行つてきたが、此度鵜沢に「内外用達会社」が設立されることとなり、運輸会社と同事業を開始することとなつた。ところが運輸会社への對抗上「陰ニ新水路支消金取立ヲ妨ケント謀リ既ニ開業ノ際ニモ至リ同社ヨリモ諸貨主へ事業ノ将来ヲ修飾シ同社ハ只手数料而已ヲ以取扱云々各荷主ニ類談有之ニ付弊社へ向ケ従来諸貨物ヲ運輸依頼スル者ヨリ弊社ニ前段掛合趣有之既ニ方向動スノ勢ニ至リ此儘新水路支消金取立居リ候テハ其為弊社隠類ニ至ルハ不俟論」そのため支消金取立廃止について交渉したいといふものであつた。

この内外用達会社とは、他の史料によれば送達会社と称したものであり、鵜沢に本社をおき岩淵に分社を設けて富士川水運事業を開始したものであつた。同社はその後理由は不明であるが廃され、その業務は明治十四年十二月資本金三万円をもって萩野市左衛門を社長に鵜沢に設立された拡達会社にひきつがれた。したがって、送達会社は拡達会社の前身といえるが、同社の設立は富士川運輸会社・新水道側はも

とより、富士川水運にとって極めて大きな意義と影響をもつものであった。

明治六年の太政官布告第二百三十号の特定の運輸業者の育成をはかるといふ意図に沿い、山梨県が勸奨して創業させ、以後強力な指導をもって育成をはかり、山梨・静岡両県にわたる富士川水運を独占することとなった富士川運輸会社であったが、これに競合する同業会社の出現は、山梨県にとつても好ましい存在ではなかった。しかし、山梨県としても富士川運輸会社の保護育成の方針を貫こうとしながらも、「十一年中運搬営業規則ヲ遵奉セサルモノ又官ノ許可ヲ經サル私立会社等自己ノ手船手入ヲ以自己ノ貨物運搬致シ且他ノ貨物ヲモ為替ヲ附候分ニ限り自己貨物同様私運致ス旨申出¹⁴⁾」た者については、それが荷主と共に謀しての営業行為であるとわかつていても、認可せざるを得ないのがこの時期の実情であった。

明治六年の太政官布告第二百三十号は、同十二年五月三日の廃止を待つまでもなく、その意図はすでに空文化していたということができる。したがって、富士川運輸会社が、自社に競合する同業会社を排除するよう山梨県に強力に働きかけても、県としてはそれができず、しかも運輸会社を設立し、新水道を建築することによって排除をはかった岩淵に送達会社が分社を設けることも黙視せざるをえなかった。このため、送達会社が新水道を利用せず、荷主に対し支消金分の負担を課さず「只手数料而已ヲ以取扱¹⁵⁾」うことになれば、富士川運輸会社としては新水道側に支消金取立廃止の交渉をせざるを得なかった。

支消金廃止は、新水道側には直接的被害をもたらすだけに、この交渉は難行したと考えられるが、同年十一月双方協議の結果取立中止となった¹⁵⁾。その精しいことはわからないが、運輸会社から興益社への入金記録によれば、十二年三千二百四十三円余が入金している。しかし、これは前年までの未収金が入金したものと考えれば一応理解できる。

新水道側にとっては支消金の廃止は他に収入の道がないだけに建築費の返還は出来ず、借入金の利子のみかさむ状態になった。そこで、

十二年八月には山梨県に嘆願し、建築費残額支消のための融資を県から受けている¹⁷⁾。その総額は不明であるが、十五年から十九年まで五年賦返済が条件であった。しかしその額も充分ではなかっただろうし、これとても返済しなくてはならないものであつてみれば、支消金取立復活は何としても必要であつたから、運輸会社の納得が得られる方法をもってその許可を山梨県に求めた。これを受けて山梨県から内務省に稟議したが容易に指令が得られないまま第十国立銀行（興益社の後身）からの借入金の金利は増加するばかりであつた。

その間の水道建築の消却についてみると、表Ⅱのように九年末の支消により十年はじめには八千六百二十一円余に減少し、その後山梨県からの融資もあり消却が進んだためか、十三年一月末には七千二百三十八円余にまで減少してきていた。しかし、十三年一月以降利子の支払いができず、十四年八月にはその間二十一月分の利子だけで千八百九円余となり、元利合計九千四百八十八円余となつて、支消すべき借入金の総額は逆に二十五%も増加してしまつた状態であつた¹⁸⁾。

このような窮乏に加え内務省からの指令の来ない状態を見かねた山梨県令藤村紫朗は、支消金取立はすでに明治八年に許可済であること根拠に、支消金再取立を許可した¹⁹⁾。そこで十四年八月運輸会社と協議し、新方法による支消金取立を同年九月一日より実施することが契約されたのであつた。この際の契約内容について概要をあげると次のようであつた²⁰⁾。

- ① 支消金残額 千四十八円二十四銭六厘
- ② 取立単価 食塩一俵（六貫目）一銭、諸荷物一個一銭二厘 但し食塩は従来一俵一銭八厘であつたが、減額分は支消金取立許可金額に達するまで取立年限を延長する。
- ③ 取立場所 富士川運輸会社蒲原出張所、同岩本・沼久保・岩淵・水神・星山分社
- ④ 取立開始 明治十四年九月一日
- ⑤ 取立手数料 取立額の5% 但し本・分社間の配分は本社適宜とする。

- ⑥ 新水道社中取立監督 自国日当七十五銭 他国旅費一円、日当五十銭 詰合日当二円 但し運輸会社支払い。
- ⑦ 水路修繕費 年額六百元 但し支消金取立の中より運輸会社支払い。

⑧ 取立請算 分社取立分は毎月末蒲原出張所役員により新水道社中
立会い精算 支払いは蒲原出張所において新水道社中に行う。

右の八項目が契約の内容であったが、まず目につくことは、取立単価を引下げたことである。これは運輸会社設立時の支消金の計画では二銭六毛八糸であったから、最初の契約時に一銭八厘に引下げ、それをさらに一銭に引下げたわけで、その引下げ率は約四十五%もの大幅なものであった。そのため、これに対応して支消金取立年限を延長することとし、支消金取立の中途廃止などという事態の生じるのを防ぎ、消却が終るまで運輸会社に責任を負わせた。それと同時にこの引下げは、運輸会社が支消金取立を廃止する理由となった同業他社との競合について、充分配慮してのものであったことは当然であった。

もう一項目立つのは、この契約からは取立手数料として5%が運輸会社を支払われることとなった点であるが、この5%の手数料を考慮に入れるならば、新水道社中に支払れる支消金の実際単価は九厘五毛となり、八年の契約の四十七%もの低落となった。

このように支消金取立単価の大幅な低落は、当然取立額の減少となり、先述したように九年から十一年頃のように、年額五千元以上の取立額をはるかに下廻り二千円台となっている。⁽²⁾しかし、この取立金の使途についてみると表IVでみるように、支消金の約五十%前後が水路修繕等の管理維持と建築費の消却とに配分され、新水道の経営が安定した様子をうかがうことができる。

新たな契約の下で再び支消金取立が始められたのであるが、先にふれたように富士川運輸会社による富士川水運の独占が破れ、次第に競合が激しくなり、十四年十二月には拓達会社が創業される中で結ばれたこの契約は、富士川運輸会社と新水道社中との関係を変質させていくこととなった。すなわち、新水道建築計画の段階以来両者の間は切り

表IV 支消金取立支払額

年 期 間	取 立 額	支 払 額	残 額
14 9月~12月	1153.098	938.045	615.053
15 1月~6月	1133.894	830.545	303.304
15 7月~12月	1261.552	730.683	557.370
16 1月~6月	1189.697	294.557	895.140
16 7月~12月	1106.788	356.186	750.602

註 1. 支払内訳一水道修繕費・同維持費・日当等。
2. 「新水道支消取立差引勘定帳」(古7-1645)より作製。

期にまで成立をみなかったことの方が不自然であったとみることもできる。それならば以後両者の関係を通して新水道社中はどのような発展をたどるのか、次の機会に述べることとする。

はなすことのできない一体化の中で、相互にその目的を達成するため努力してきたのであったが、事ここに至って次第に別会社としての事務的な関係へと移行しはじめたといえる。例えば、運輸会社は営業上の理由をもって取立単価を大幅に引下げ、取立金額の5%の手数料を求めれば、他方新水道側は取立監督に出張し、その旅費日当の支払いを受けると、一時期前では全く考えられなかったような契約が結ばれて、ここに新しい関係が生みだされてきたことを知ることができる。しかし、こうした関係は、本来ならば新水道建築が計画された段階で成立しているべきものであって、むしろこの時

- 註 (1) 「武藤家文書」古七一六一五 新水道社立益予算表。「富士川全川ヨリ取立タル明治八年十二月廿二日新水道発起人ト運輸会社ト約定セシ支消金取立方法ハ其ノ節静岡山梨両県庁ノ許可ヲ得タルモノ」
(2) 「武藤家文書」古七一五六〇 明治二十二年第一回考課状。
(3) 「武藤家文書」古七一五六一 新水路支消金取立仮約定。富士川運輸会社の設立願書添付の支消表によれば、塩のみについて取立計画があり、諸荷物にはふれていない。取立単価は二銭六毛八糸であった。
(4) 明治十五年一旦運輸会社に株を譲渡するが、山梨県の反対により再び旧に復すという問題が起る。
(5) 「武藤家文書」古七一五九五 新水道入費支消取立並取立収入方取調簿。
(6) 「武藤家文書」古七一六四五 支消金取立勘定帳添付『興益社ヨリ

- 引続第十国立銀行へ払込取調』。
- (8) 「武藤家文書」古七一—五九三。
- (9) 「武藤家文書」古七一—五五二明治八年十一月。上諏訪村四名宛分社設立仮約定書。
- (10) 「武藤家文書」古七一—一六〇六。新水道会社々々中申合約定書。
- (11) 「武藤家文書」古七一—一六三三。新水道・運輸会社・船方三者誓約証。
- (12) 「蒲原町史」四八五頁。佐藤榮男氏所蔵。
- (13) 「武藤家文書」古七一—一四三二。新水道支消金取立停止掛合書。
- (14) 「山梨県史料」四十三。政治部。駅通。明治十二年四月十七日。富士川私運通船ノ処分ヲ内務省ニ稟議ス。
- (15) 「武藤家文書」古七一—一五六一。新水路支消金取立仮約定。
- (16) (7) に同じ。
- (17) 「武藤家文書」古七一—一四一九。拝借金年賦返戻ニ付副証書並ニ水道議受渡届。
- (18) (3)・(7) に同じ。
- (19) (20) (3) に同じ。
- (21) 「武藤家文書」古七一—一六四五。新水道支消取立差引勘定帳。

むすび

本稿にあつては、富士川水運を考える上で欠くことのできない蒲原新水道について、その建築と完成後の経営の様子について考察してきたのであるが、その中にあつて強く関心を引かれたのは、新水道建築費支消計画を軸に一体化して事業を推進していった富士川運輸会社と新水道社中との関係であつた。

この両者の関係は、新水道を提供する者とそれを利用する者との関係のように見えるが、その実、通船料ともいえる支消金を支払つて利用するのは荷主に他ならない。したがつて、運輸会社と水道社中との関係は、本来支消金取立を託された者と託すものとの関係であつて、利害関係について考えてみるならば、取立てた支消金の納入額・納入方法等をめぐつて利害が対立する場合も時によつて生じ、運輸会社は企業として当然取立手数料を請求できる立場にあつたといえる。

このように考えるならば、本文末で述べたように、事務的な関係が明治十四年の支消金再取立の時期まで成立しなかつた方が、むしろ不

自然であるというべきであらう。それならば何故、運輸会社設立の段階で支消金計画が示されたかという疑問が生れる。これは、恐らく山梨県の強力な指導によるものと考えられるが、今後明らかにしなくてはならない問題であらう。

運輸会社の独占が弱まっていく過程で、新水道社中との関係が変質していくのであるが、その後新水道社中にとつても、富士川全川での支消金取立が困難となり、東海道線開通により岩淵停車場と富士川間に新水路が開かれ、競合する運河会社の設立をみる等の状態の変化への対応を迫られることとなり、二十二年一月、新水道会社をあらためて設立しなくてはならなくなる。

これらの点については、別の機会にさらに考察をすることとした。