

蒲原新水道の建築と経営について (二)

増田 廣實

三 蒲原新水道の経営 (二)

1 支消金取立中止と運輸会社の発展

富士川運輸会社は、明治七年設立以来、山梨県による保護育成のもとに、富士川舟運を独占して発展を続けた。その結果、八年十二月には二十二か所であった分社・出張所は、十一年四月には五十五か所に増加し、附属船四百三十六艘をもつまでに急成長した。

しかし、こうした運輸会社の独占に対し、十一年十月鯉沢に本社をおき、岩淵に分社を設け、富士川にあつて「手数料而已ヲ以テ」塩をはじめとする諸荷物の輸送にあたる送達会社が創業された。これは、新水道を利用し、その建築支消金取立を行う運輸会社への明らさまな挑戦のはじまりであつた。

送達会社は、新水道を利用せず、新水道開削以前の輸送方法による、蒲原——岩淵間の陸送を復活して、支消金取立の行われる運輸会社より荷主の負担を軽減し、これに対抗した。そのため運輸会社も輸送コストを軽減し、送達会社の挑戦を除けるために、前節で述べたように支消金取立中止にいたつた。

結局のところ、運輸会社は送達会社創業によつて、一時的には影響を受けはしたが、支消金取立を中止することにより、一層業績を伸長させることとなる。それについては、同社の十年下期と十四年下期とを比較してみると理解することができる。すなわち、取扱貨物量は、

約十九万六千個から約二十五万五千個へと、約四・六%の増加にとどまるが、総収入は約千八百円から約三千五百円へと九四%もの増加となっている。

このような業績伸長の原因の第一にあげなくてはならないのは、新水道支消金の取立中止である。この取立中止は、本来新水道建築と運輸会社設立とは一体であつたことを考えると、運輸会社は新水道社中に対して道徳的責任を負うにしても、法的・経済的責任を負うものではないから、新水道社中も運輸会社の送達会社への対抗措置として、これを受入れざるを得なかつた。

表 I 取扱手数料及び支消金 (通川料)

	塩		諸 荷 物		魚 類	
	手数料	支消金	手数料	支消金	手数料	支消金
*6年	1.0 銭	— 銭	1.6 銭	— 銭	2.0 銭	— 銭
9年	0.5	1.8	1.0	1.2	1.0	1.2
10年	0.5	1.8	1.0	1.2	1.0	1.2
12年	0.6	(—)	1.0	(—)	1.2	(—)
13年	0.7	(—)	1.5	(—)	1.7	(—)
14年	0.7	1.0	1.8	1.2	2.0	1.2
19年		0.5		0.8		0.8
22年		0.3		0.6		0.6

- 註 1. 12・13年は支消金取立中止期間。
 2. 19年支消金は推定。
 3. 19・22年手数料不明。
 4. *6年は設立当初見込額を掲げた。

支消金取立中止は、新水道社中にとつては大きな負担と将来への危惧を与えらるものであつたが、荷主等にとつては輸送コストの軽減となつた。そして、運輸会社は荷主の輸送コスト軽減に目をつ

け、貨物取扱手数料の値上げに成功する。表Iでみるように取扱手数料は、塩については、十年に一俵（六貫目）〇・五錢であったものを、十二年〇・六錢、十三年〇・七錢。諸荷物については、十年に一個（十二貫目）〇・八錢であったものを、十二年一錢、十三年一・五錢、十四年一・八錢。また魚類については、十年に一個（十二貫）一錢であったものを、十二年一・二錢、十三年一・六錢、十四年二錢と値上げしている。すなわち、この四年間で取扱手数料は塩の四〇%を最低に、魚類一〇〇%、諸荷物一二五%もの値上げを行っている。

このことは、取扱量の増加があまりない塩についてはともかく、取扱量の増加がめざましい諸荷物・魚類については、支消金の取立を中止したことにより、支消金として荷主の負担となる部分を、實質的には取扱手数料に繰入れることにより、増収をはかったとみることができ、この結果、運輸会社は十四年には十一年に比較して倍近い取扱手数料の増加となった。

このような取扱手数料の増額は、当然のことながら、支消金取立再開の折には問題になったと考えられる。この増額に対応する措置として、取立再開後の支消金は出来る限り減額する方針が打出されたのである。取扱量の増加のめざましい諸荷物については、支消金取立額を据置き、塩については大幅に減額し、一俵につき一・八錢を〇・七錢とし、減額分は取立年限を延長することとして合意に達したのである³⁾。このため、手数料と支消金との間の差額は、塩では一・三錢から〇・三錢に減り、諸荷物・魚類では、〇・二錢安かった手数料が、逆に〇・六錢から〇・八錢も高くなり、輸送コスト中に占める手数料と支消金の割合は逆転したのである。

以上のことから、十一年から十四年にかけての運輸会社の発展の要因は、新水道支消金取立を中止し、新水道側を犠牲として自社の発展に努めたことにあるといえる。

第二の業績伸長原因は、運輸会社が積極的に分社・出張所を設けることよって、富士川舟運への連絡のため、新水道経由の方法以外に、荷主の要望に応えて多様な輸送方法をとったことであつた。

送達会社に対抗して、運輸会社創業以来疎外していた岩淵に分社を設けたのははじめ、一時は、蒲原・清水の中間に興津・北田・町屋原、富士川東側に新浜・吉原などの分社をおき、十三年十一月にはその数六十一社となった。

こうしたことにより、新水道経由の貨物量は大幅に減少となった。いまこれを十年下期と十四年下期について比較してみると、その様子を知ることができる。運輸会社蒲原出張所取扱貨物量は、十年下期約二十万六千個あつたものが、十四年下期には約十六万一千個と約二二%の減少となつている⁴⁾。この約四万五千個の減少の中で特に目立つのは塩である。塩は、約十二万三千俵から八万六千俵へと約三万七千俵、約三〇%の減少となつている。しかし、鰍沢本社における塩の取扱量について十年下期と十四年下期を比較すると、減少どころか約十六万六千俵から約十二万俵へと約一万四千俵、一三%もの増加となつている。これにより、十四年段階にあつては、新水道経由の輸送路にかわり、他の輸送路——主として新たに設けられた分社を通して岩淵まで陸路を輸送され、ここから富士川を鰍沢方面に輸送されていたことを容易に考えることができる。

第三には、この時期富士川舟運に対する輸送需要そのものの増大をあげることができる。そのことは、運輸会社取扱貨物量の増大にもみることができ、十一年十月の送達会社創業、十四年十二月の拡達会社の創業、または運輸会社の分社の増加、あるいは、商品を抵当として貸付を行う鰍沢貸付商會が資本金五万円をもつて十一年と設立され、運輸会社と特約を結び、運輸会社取扱貨物を対象に貸付・荷為替業務を開始する等のことから知られることができる⁵⁾。

以上のような原因により、十年から十四年にかけて運輸会社の業績は、送達会社の挑戦を排し伸長することとなつたが、このことが同社経営陣に自信を与え、山梨県令藤村紫朗の斡旋もあり、運輸会社・新水道社中の間に支消金取立再開の合意ができ契約が結ばれた。この契約内容についてはすでに前稿で述べたように新水道側には、不利な条件のものであつたが、新水道建築の際の建築費消却のためには一日も

早く結ばざるを得なかつたのであつた。

運輸会社の業績伸長にひきかえ、運輸会社によらなければ建築費消却のための支消金取立を行うことのできない新水道側にとって、その弱い立場から運輸会社へ依存しなくてはならなかつたが、そうした中にあつてもこの契約を通じて新しい関係へと次第に移行しつつあつた。

2 拡達会社創業と支消金取立契約の改訂

新水道社中にとって不利な条件ながら、十四年九月一日より、支消金取立が再開された。しかし、同年十二月飯沢に資本金三万円をもつて、萩野市左衛門を社長として拡達会社が創業され、同社からも支消金取立を行い、附属舟の新水道利用をしたい旨申入れられるにおよんで、新水道社中はもとより、運輸会社を含む富士川舟運全体に再び大きな波紋が広がることとなつた。

新水道社中は、この拡達会社からの申入れに対しては、「拡達会社ハ曩ノ送達会社ノ再興ナル論ヲ俟タス、依而水道社中ハ仮令拡達社ニ於而支消金取立ヲ引受ルモ、同社附属船ハ決シテ入船致サセ間敷ヲ決議シ、之ヲ拒否」することとした。⁽⁷⁾それは、拡達会社が先の支消金取立中止の原因となつた送達会社の後身であると考え、運輸会社と新水道社中との創業以来の特別の関係を重視したことが、拒否の根本的な理由であつた。

新水道社中は、拡達会社の申入れを拒否することによつて、運輸会社に恩義を与えるとともに、この機会をとらえそれを十二分に活用して、同年七月に運輸会社との間に結ばざるを得なかつた、支消金取立再開のための不利な契約を改訂することを計つた。

この改訂については草稿が残されているのみで、実施については伝えるものがないが、他の資料により遅くも十五年下半期からは実施された⁽⁸⁾と考えることができる。まずその草稿により七か条からなる内容の概要をあげると次のようである。

①明治十四年七月の取立方法により、相互に親睦と義務を尽す。

②飯沢塩商人は、運輸会社の重立つた株主であるから、塩は新水道經由で輸送し、運輸会社岩淵分社より出荷しないように運輸会社と契約を結ぶ。万一違反する者のある時は、運輸会社はその高を取調べ、新水道社中の検印をうけ、支消金を取立てた上で出荷する。

③新水道社は拡達会社の通舟を拒否したのであるから、運輸会社も新水道社への義務を重じ、新水道維持の努力をする。その諸入費は、運輸会社七分、新水道社中三分の負担とする。

④新水道修繕費は、新水道社中の負担を廃し、運輸会社は年間百五十円負担する。新水道社中はこれを超える分を負担し、修繕を怠ることないようにする。

⑤新水道支消金取立は、新水道社中より毎月一人出張の上精算収入する。従来の運輸会社への取立手数料——取立額の五%——は廃止する。

⑥支消金取立は、拡達会社設立により新水道通過船に限定するが、拡達会社閉店の場合は、従来通り全川路で六年間を期して取立てる。

⑦拡達会社その他支消金取立の障害となる会社設立については、新水道社中運輸会社互に協議し、拒否するはもちろん、支消金取立を行うときは、新水道社中の出金高(株金)に依じて割付ける。

これらの条項をみると、その基礎は十四年七月の運輸会社・新水道社中間で結ばれた契約であり、その履行を訴えながらも、新水道側からする新しい要求が盛込まれていることが目立つ。その一つは②の条項であるが、これは、先述したように十年から十四年にかけて、新水道を經由する貨物量は二二%も減少し、特に塩は三〇%もの減少を示しているため、新水道支消金収入の減少原因になつていたことへの対策であつたといえる。しかも、従来からの「富士川全川路」からの支消金取立が、拡達会社の創業により同社附属船については行われなことから、逆に運輸会社附属船についても、新水道經由の舟に限定されることとなつた。このため、岩淵からの出荷——新水道を經由しな

い輸送方法が盛んとなり、一層支消金取立を減少させる原因となった。それに加えて、岩淵からの出荷を望む飯沢塩商人たちは、運輸会社の重立った株主であり、運輸会社も岩淵に分社を設け塩荷を取扱うのを見ては、新水道側とすれば黙視できない事であった。この原因は、拓達会社の創業により、富士川での舟運に対する運輸会社の独占体制が破られたところにあつたにしても、新水道側は支消金取立に従来通りの成果を求めざるを得なかつたといえよう。

③④の条項は、いずれも新水道の維持負担に関するものであつた。負担の割合を変更したところに見るべきものがあつた。特に④の水路修繕費は、十四年七月の契約では、新水道側の負担として、支消金取立額から六百円が支出されていたが、この契約改訂後は逆に運輸会社側百五十円の負担と定め、新水道側の負担額については明確にしている。これにより新水道側は当面七百五十円の收支差額が生れることとなつた。

それに⑤ではさらに支消金取立での手数料を運輸会社に支払うことを廢しているが、これらは、支消金収入の減少に対応する新水道側の要求として出され、合意に達したものであつたところに意味があり、新水道社中と運輸会社との関係は、十四年七月の契約の段階より一段と事務的なものへと進んだとみることが出来る。

それは、一面では発起以来の関係を強調しながらも、この契約の改訂を通して、次第に新水道側の主体性が築かれはじめて来たことを物語るものであつた。

十四年の支消金取立再開時と翌十五年の支消金取立契約改訂時では、實際上支消金取立にどのような変化があつたかみると次のようであつた。

支消金取立単価は表Ⅰでみるとりである。取立当初の明治九年と比較すると、十四年は諸荷物の取立額は従来通りであつたが、塩は一・八銭から一銭へと約四五%の減額となつているため、当然取立額の減少が考えられる。しかし、表Ⅱでみるように十五年以降新水道經由のものに限つた取立となる以前は、それほどの減少はなかつたとみる

ことができる。いま大雑把の計算ではあるが、十四年の取立額が九月より十二月までの四か月間のものであることから類推すると、年間取立額は四千六百五十円程となり、九年の約九〇%程度の取立額が考えられる。これは、十四年の再取立の際は、従来通りの「富士川全川路」での支消金取立が許されていたためであり、すでにみたように運輸会社の取扱貨物量の増加が、塩の支消金取額の減少を補つていたためであつたと考えることができる。現にこの四か月間の取立額千五百五十三円余のうち、五百九円余は岩淵分社で、千四十四円余は蒲原出張所で取立てており、岩淵からの出荷については、取立額を減少させるものではなかつた。

こうした十四年に対して、拓達会社が創業し、新水道に支消金取立が限定された十五年以降についてみると、取立額は急減し二千二百円ないし二千三百円程になる。この額は、先の十四年の年間取立推定額の約半分に過ぎない。またこの実取額は、十四年の蒲原出張所取立分千四十四円余から推定した同出張所年間取立額三千三百円に比較しても、その四分の三の取立額に過ぎない。このことはとりもなおさず、拓達会社の創業によって運輸会社の独占が破られただけでなく、すでに述べたように支消金支払いを必要としない岩淵經由の貨物の増加を物語るものであつた。

このような十五年以降の支消金取立額減少を補うため、先にみたように支消金取立契約改訂の際、④⑤条に修繕費と支消金取立手数料の新水道側負担の廢止と、運輸側修繕費百五十円の負担を盛りこむこととなつたと考えることができる。この条項により、十四年下期には二百円(四か月分)の修繕費と、七十七円余の手数料が、また十五年上期には三百円(年間六百円)の修繕費と、五十五円の手数料が新水道側より運輸会社へ支払われているが、十五年下期より運輸会社側への支払いは廢され、逆に七五円(年間百五十円)の修繕費が、運輸会社より新水道側に支払われている。これにより、一時的にはあるが水道修繕費等の支出は減少し、負債返還や株式配当等に充てる残額部分増加がみられた。

表Ⅱ 新水道支消金収支

期間	支消金収入	水道修繕費等支出	残 額
9.1~6	2621.786	} 1366.194	3808.675
" 7~12	2535.180		
14.9~12	1553.098	938.045	615.053
15.1~6	1133.894	830.545	303.304
" 7~12	1261.052	703.682	557.370
16.1~6	1189.697	294.557	895.140
" 7~12	1106.788	356.186	750.602
17.1~6	?	?	?
" 7~12	} 2242.988	965.571	(1277.417)
18.1~6			
19.1~6	609.543	424.006	185.537
" 7~12	736.158	354.708	381.860
20.1~6	635.899	426.840	209.059
" 7~12	?	?	232.856
21.1~6	} 1071.366	(415.719)	655.647
" 7~12			
22.1~6	1008.606	274.135	758.395
" 7~12	642.450	555.233	195.490

- 註 1. 残額は負債返還株式配当等に充てられる。
 2. 21年22年は収入中支消金のみをせたため、支消金に支出と残の合計は一致しない。
 3. ()は推測値。
 4. 9年——「新水道取立并に取立収入取調簿」(古7-1595)
 14年~16年——「支消金取立勘定表」(古7-1645)
 18年——「新水道収支計算表」(古7-1612)
 19年~20年——「第2第より第5回に至る違算取調書」(古7-1573)
 21年——「会社純益金貸貸金状況」(古7-1293)
 21年下期~22年上期——「第1回課状」(古7-1560)
 22年下期——「第2回課状」(古7-1644)

支消金取立契約の改訂により、取立金の減少にいたったが、これにさらに追打ちをかけたのは、十九年上期より実施されたと考えられる支消金取立単価の切下げであった。この切下げについては、いまのところそれに関する史料を見出せないため、その原因や時期を確定することはできない。しかし、表Ⅱの支消金収入の減少の様子から十九年上期と推定することができ、その減額の理由は不明であるが、この減額が塩については二分の一となり、諸荷物のについては三分の二となる。大幅なものだけに相当大きなものであつたらうと想像できる。

これにより支消金取立額はさらに半額に落ち込み、十四年の取立再開時に比較しても約四分の一の額にしか達しなかつたから、水路修繕費など諸費用が減少しないままに残額部分は二百円以下までさがり、建築費負債の返還はもとより株式への配当も出来ない状態に陥ることになった。

その後、後述するように二十一年より一時的増収をみることになるが、それとも契約改訂の時期には及ばず、支消金(通川料)の再々引下げによって増収の道はとどざされることとなる。

このような支消金取立額の低落と新水道会社の経営不振の原因は、富士川舟運における運輸会社の独占体制が破られ、新水道が富士川舟運に連絡する唯一の輸送路である地位を失ったことによるものであつた。したがつて十五年の支消金取立契約の改訂の際、新水道側によって示された「拡張会社ニ於て支消金取立ヲ引受ルモ、同社附属船ハ決シテ入船致サセ間敷ヲ決議」するといふ運輸会社への義理立と依存は、このような支消金取立額の低落の前に崩壊させられることとなる。

二十年三月二日には、新水道側は運輸会社附属船の他に拡張会社附属船についても、その新水道通過を認めている。そして、新水道通過船の支消金取立は、運輸会社蒲原出張所の発行する「切手」をもつて運輸会社・新水道事務所の間で毎日決済する方法にあらためている。ついで翌二十一年四月、鰍沢に甲斐運輸会社が創業されると、その附属船の通過も認め、新水道舟溜りには、従来からあつた運輸会社出張所に加え、拡張会社出張所・甲斐運輸会社分社も開設されたのであつた。

このようにして、運輸会社と営業を競う送達会社の創業に続き、拡張会社の創業は、運輸会社の富士川舟運における独占をやぶるとともに、新水道の支消金取立を次々に困難にし、当初不可分の関係にあつた運輸会社と新水道社中の間に大きな楔を打ちこみ、同時に富士川舟運の形態を変えていくこととなつた。

3 山梨県の融資と株式譲渡問題

明治十一年十一月、支消金取立が中止されると、新水道発起人であつた人々は、建築の際借入した負債金の返還の方途を失い、金利加算に苦しむこととなつた。このため資金的に余裕のない古屋・坂本・武藤の三名は、新水道資本金として山梨県に融資を願ひ十二年八月それに

成功した。⁽¹³⁾

三名連署し田畑を抵当に二千余円を借入したが、これは十五年より十九年七月まで五か年賦をもって、新水道支消金取立のうちから返済することとなっていた。この返済問題もからんで、山梨県令藤村紫朗は十四年九月より支消金再取立を許可したのであったが、しかし、その後間もなく拉達社創業により、十五年よりはじめられるはずの返還は容易に進まず、山梨県からは度々督促を受けることとなった。⁽¹⁵⁾

十六年七月、十五・十六年の二か年分の年賦金八百余円の督促をうけているが、この後、六百余円を納入したまま、二十一年十二月三百円、翌二十二年五月になり残金千四百九十七円余のうち一部を納入し、残額六百余円をさらに十年賦とし、古屋等三人が新水道会社から受取る配当金より直納することとして結末がつけられている。⁽¹⁶⁾

しかし、年々低落する支消金取立額の中から、これを返済することは非常な困難をともなつた。そして、二十二年の結末に達するために古屋等は大変な苦勞をすることとなつた。

十七年三月、古屋等三人と運輸会社々長遠藤聰知、同副社長原弥一兵衛の連署をもって、新水道開削費金支払いのための借入金年賦返済は、「支消取立金額モ追々減少」のため出来兼ねるので、十五年十一月新水道を運輸会社に譲渡し、年賦返済については、本証書記載の通り、十五年より十九年七月までに、運輸会社より必ず上納する旨上申書が山梨県令に提出された。⁽¹⁷⁾

これに添付された「蒲原新水道譲渡受御届」によれば、社中の者が遠隔の地に散在しているので水道の維持困難のため古屋等三人の他名取善十郎他十八人所有の株式全部を譲渡するというものであった。⁽¹⁸⁾

譲渡が決つた直後に上申されずに、一年四か月も経た時点で上申されていることは、何か割り切れないものを感じるが、山梨県はこの上申に対して「開鑿発起之権限ハ本人共々他人江可譲渡物件ニ非ス」という理由でこれを却下した。そして、速かに譲渡契約を解くことを命じている。⁽¹⁹⁾

しかし、解約を命じられても、十五年十二月と十六年十二月に譲渡

金の一部として計九百円と、他に出願の際の諸入費分七百二十円合計千六百二十円を運輸会社から受取つた新水道側は、それを返金しないことには解約することはできなかった。そのため、新水道側は支消金取立再開後から十八年六月までの支消金のうち、千余円を返金し、残額五百五十四円余は以後の支消金で返済することとし、二十年六月になり全額返金を終え、あらためて譲渡契約に解くための交渉をすすめることとなった。

このようにして、ようやく解約にこぎつけたのではあるが、問題の山梨県からの借入については、あらためて返還しなくてはならないことになった。この段階で、未返還分については、水道補助金として交付してくれるよう働きかけたが不成功となり、先述したように二十二年以降残額を十年賦として処理することとなった。⁽²⁰⁾

九年一月より支消金取立が開始された時、十四年十二月までの六年をもって支消を終え、取立金のうち支出残はそのまま興益社に預金しておき、その時になり元利計算の上、発起人等を中心に苦心料として功労金を配分する計画は、まったく計画だおれとなつた。それどころか、経営の労苦から逃れようにも逃れられないままに、負債に追われながらその経営を続けていかなければならないこととなつた。

註(1)「鵜沢町史」所収「運輸会社一覽」による。運輸会社の発展の様子

については、拙稿「富士川運輸会社の発展について」文教大学女子短期大学部研究紀要第21集を参考にして欲しい。

(2) 前掲拙稿所収表Ⅱ・Ⅲ・Ⅴ参照。

(3) 「武藤家文書」古七一・一五六一 新水路支消金取立仮約定。

(4) 「武藤家文書」古七一参照。

(5) 「山梨県史」七卷 明治十一年 一九六頁。

(6) 「武藤家文書」古七一・一六〇六 支消金取立契約書。

(7) (6)に同じ。

(8) (6)に同じ。草稿であるため書込み訂正が多いが、大筋で変更はなかったと考える。

(9) 「武藤家文書」古七一・一六四五 支消金取立勘定表。この記載された項目の変化からこの時期を推定できる。

(10) (9)に同じ。十四年支消金取立再開にあたり、鵜沢・岩淵以外に沼久保・岩本・水神・星山の各分社での取立が定められているが、岩淵のみ記載している。

- (11) (9) に同じ。
- (12) (6) に同じ。
- (13) 「武藤家文書」 古七一―五七二 年賦金上納方達書。
- (14) 融資額を確定できないが返済等からみて二千円から二千五百円位と推定できる。
- (15) 「武藤家文書」 古七一―五七二 他に、同古七一―九〇九 水道支消金上納方達書。同古七一―四九三日当旅費取調書等。
- (16) 「武藤家文書」 古七一―八二九 県拝借金直納ニ付証明書。同古七一―八四九 拜借金返納に関する対談調印上申書。
- (17) 「武藤家文書」 古七一―四一九 拜借金年賦返戻ニ付副証書并水道議受渡届書。
- (18) (17) に同じ。
- (19) 「武藤家文書」 古七一―八三九開墾負担償却ニ付嘆願書。
- (20) (19) に同じ。
- (21) 「武藤家文書」 古七一―八四九 拜借金返納に関する対談調印上申書。
- (22) 「武藤家文書」 古七一―五六一 新水路支消金取立仮約定。

四 富士川新水道会社の設立

1 富士運河会社設立と新水道増築

富士川舟運の変容の中にあつて、さらに大きな影響を与えることとなつたのは、東海道線横浜・熱田間の建築工事とその開通であつた。

東海道線の建築工事は、十九年一月横浜・酒匂川間を最初に、二十年に入るとほぼ全線にわたり一斉に始められた。そして、二十年七月一日横浜・国府津間、二十一年九月一日浜松・熱田間、二十二年二月一日国府津・静岡間、同年四月十六日静岡・浜松間がそれぞれ開業され、同年七月一日には東京・神戸間の開業となつた。¹⁾

東海道線の開通によって、富士川舟運が様々の影響を受けたことは、いうまでもないが、その中であつて新水道への直接的影響の第一は、蒲原の隣村中ノ郷村に停車場が設けられ、その構内に停船場(舟溜り)が作られ、これを富士川本流に結び、富士運河会社が創業したことであつた。

この停車場は岩渕駅と名付けられることとなるが、この構内に作ら

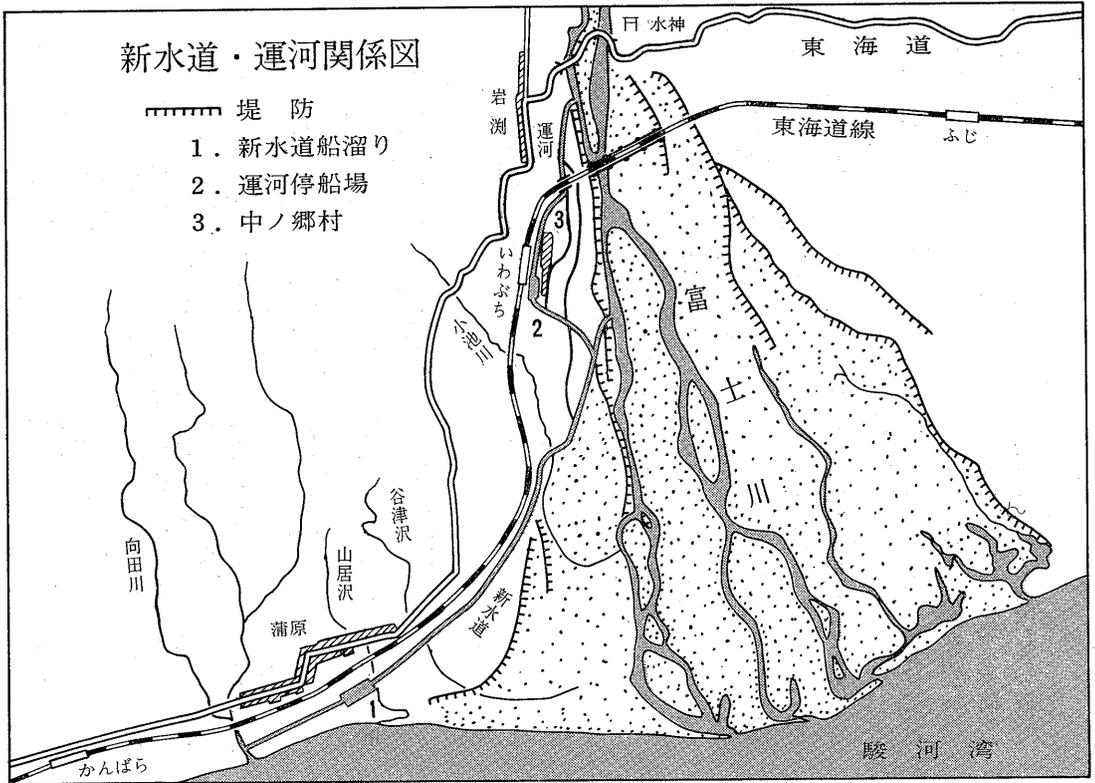
れる運河会社については、早くから創業の噂が流れていた。このため、二十年七月新水道側より停船所と富士川とを結ぶ新水路の開削に反対する上申書が、静岡県知事関口隆吉宛に提出されている。²⁾以下その上申書により、新水路開削計画の概要と、新水道側の反対の要旨についてみることにする。

それは図によってわかるように、中ノ郷村地内に作られる岩渕駅構内に停船場を設けそこから、岩渕村内字八番とよばれる富士川本流まで新水路を開削し、ここに水門を設け、新水路によって富士川と東海道線とを舟運で結び、甲信地方と連絡させようとするものであつた。このために運河会社を設立し、新水道社中同様の営業活動を目論むものであつた。

しかし、これらの諸施設は、すべて既存の新水道より上流に位置することとなるため、単に営業上新水道側と競合するというだけでなく、水利用についても様々な問題が起ることが予測され、それらが新水道側の新水路開削反対の論拠とされている。

その第一は、富士川から取入れられて新水路を流れる水は、停船場以南で新水道と交差するか、もしくは新水道に連絡させて排水しなくてはならない点であつた。そして第二は、富士川が洪水の際、新水路取入口は決潰の危険があり、もし決潰することになれば、濁流は新水路から新水道に被害を及ぼすことが予測される点であつた。これら二点から新水道側は新水路開削そのものに反対していた。

こうした問題に加えて、経営上も新水路が開削され、運河会社が営業をはじめることとなれば、当然新水道側と競合することとなる。それだけでなく従来開業の始より「岩渕中ノ郷両村人民ノ恨害、百出尚不止」る状態であり、³⁾ 拡張会社の創業によつては、運輸・拡張両社間の紛争がおこり、両社互に諸商人を煽動し、「水道支消金取立ヲ忌ム者有テ、或ハ害シ、或ハ誹リ、別ニ新水路ヲ要シ、運輸競争ハ別トシテ終ニ一己ノ私怨ヲ指挾ムニ至リ、人氣ヲ失スルノ勢トナリ、故ニ水道ヲ通過スル諸物資ハ月ニ二減少シ、支消金取入高ハ前日ニ比スレハ其ノ半額ニ低落」することとなつたと経営状態の悪化を述べてい



る。そして、このために支消金取立期限中での支消が困難となったため、十九年七月十七日には、支消金の取立延期を出願するにいたったと述べて、運河会社の創業に反対し、静岡県知事にこの上申書をもってその可否の検討を要請したのであった。

この上申書によれば、すでに十九年に新水道側では支消金取立期限に來たため、その延期を申請していたことを知ることができ、経営の悪化に加え、このような問題も生じていたわけであるが、この延期については、申請から一年を経過した二十年七月十六日、静岡県により支消金取立は、新水道通過船に限り延期を許可されている。これは当初の「富士川全川路」での取立を認めず、現状に即しての措置であり、新水路開削と運河会社創業を見越したものであったと考えられ、ここにも新水道側の既得権の喪失と、新しい対応の必要をみる事ができる。

このようにして、新水道側の猛反対はあったのであるが、新水路を開削し運河会社を設立する申請がなされると、静岡県は、新水道側と運河会社側双方を妥協させる方針をとった。そして、東海道線建築工事も次第に進み、富士川鉄橋も完成した二十一年九月、新水道側関係者を呼び幹旋にとりかかった。

同年九月十九日、静岡県は、県庁に出頭した坂本敬義・佐藤台助・塩坂長兵衛の三人に、運河会社との間でその排水路を新水道に連絡させるための契約を結ぶよう幹旋した。佐藤等は社中の協議を必要とする難事であり、即答できないと反対したが、時間的にも余裕がないと説得され、ついに同月二十二日、運河会社との間で仮契約を結ぶこととなった。

しかし、この仮契約については、甲州社中の古屋・武藤が、新水道にとつて不利になると強く反対し、十月二十五日蒲原宿四百三十九名の賛同を得、先の仮契約に反対する旨嘆願書に認め、蒲原宿総代とともに古屋は県庁に出頭した。

これに対して静岡県側は、ともあれ仮契約に従って欲しい旨説得につとめた。仮契約で運河排水路を兼る停船場以南新水道に連絡する部

分が、新水道増築工事として新水道側の手によって完成後は、新水道取入口から連絡部分までは不用となるため、新水道取入口を遮断することとしているが、この件については、二十六年までは遮断しないこととし、富士川から直接新水道を通過するのが便利か、それとも新運河を経由して新水道を通過するのが便利か、検討することとし、従来通りの新水道の利用を提示した。このため、古屋は説得に応じ、嘆願書は二十九日になり蒲原村の戸長を通じて返却された。

一方、静岡県側は出頭した古屋に対し、新水道を会社組織にすることを指導した。それは、二十年七月許可された支消金取立については、負債返済までの条件であるから、返済の後は、取立を中止させることは許可者である静岡県の権限であるが、しかし、もしこれを会社組織とすれば、負債返済と関係なく会社設立期限内は取立ることができるといふのが、会社設立を指導する際の県側の説得理由であった。

この指導をうけた古屋は、早速社中と協議し定款等の関係書類を調べ、同年十一月十日静岡県へ「富士川新水道増築開鑿願書」と「新水道会社設立願書」の二通を提出した。⁽¹⁰⁾ それによれば、負債残金一万三千百二十四銭五厘に増築開鑿費千三百九十円余を加算し、新水道会社を設立したいというものであった。そして、これとともに増築工事の目論見帳と特許願条件を添付した。

これら出願書には、塩坂長兵衛・佐藤台助・坂本敬義・古屋典義の四名が署名しているが、そこに武藤藤太の名前が見えない。それと関連がありはしないかと推測されるが、十二月二十四日になり、武藤と古屋の連名で伺書が静岡県に提出されている。⁽¹¹⁾ それは、二十六年までの新水道遮断延期に関し、静岡県の斡旋により遮断を延期することとなつてはいるが、いつ都合次第に遮断が行われるかも知れないとして、遮断された際の新水道側の困難を述べている。そして、このような新水道の興廃に係る大事の処理は、坂本に武藤は委任したことはなないと言いきり、負債の支消のできない時は、県が処理をしてくれるのかと迫っている。

この伺書は、蒲原村戸長役場も、庵原郡役所も経由せず、しかも増

築願書等が既に提出された後であることを理由に翌三十五日却下されている。⁽¹²⁾ しかし、そこでは運河会社設立にともなう一連の問題について、新水道内部の複雑な対応の仕方——特に現地をはなれている甲州社中の問題処理についての不満と、新水道経営に対する危機感が、先述した古屋の行動とともにうかがうことができる。

2 富士川新水道会社の設立

明治二十二年一月二十六日「富士川新水道会社」の設立と、東海道線岩淵駅構内停船場から新水道までの「富士川新水道増築開鑿」の免許が、静岡県によって与えられた。⁽¹³⁾ それは、二月一日の東海道線国府津・静岡間開業の直前であった。

新水道会社については、いま定款等を見ることができないため、正確にその姿を知ることができない。しかし、二十二年の考課状等によりある程度うかがうことができる。⁽¹⁴⁾ それらによると、資本金は一万円とし、表Ⅲでわかるように収入は通川料(支消金)の他に、水路敷地の小作料・宅地料・水車借地料等があり、支出では、水道修繕料、役員給与等の他、一般経常費があった。また、収益金は資本金償却積立金、非常予備金の他、役員賞与と株式配当金であり、決算は年二回六月と十二月であったことが知られる。

会社経営にあたる役員は、選挙によって決められ、社長一名、取締役五名が選ばれているが、取締役中一名が支配人として日常業務に従事している。なお会社新役員は二十二年五月五日に選ばれたが、社長は塩坂がなり、取締役には武藤・佐藤・坂本・古屋が選ばれ、支配人には古屋があつた。当時の株主と持株は表Ⅳの通り十二名二百株であつた。

いうまでもなく、会社組織にはなつたが、従来とそれ程の変化はなかつたように思われる。むしろ、静岡県の指導の理由とされた会社組織にすることによって、会社の特許期間三十年間にわたり、通川料徴収できることが、最大のメリットであつた。その通川料であるが、会社組織にすることにより、従来の支消金の呼称をやめ、通川料と呼ぶ

表IV 新水道会社持株状況

(22年3月1日現在)

株主名	株数
衛兵助 28株	28株
衛助次 40	40
藤台晴 24	24
藤藤太 30	30
坂本敬義 30	30
古屋典義 27	27
塩坂孝徳 5	5
佐藤容太郎 2	2
雨宮宇兵衛 1	1
新海幸五郎 2	2
宇田利平 6	6
山本忠右衛門 4	4
(三人乗合)	1
計	200

註 1. 三人乗合は古屋・佐藤(容)・塩坂(孝)。
2. 「第二回考課状」(古7-1644)より作成。

こととなった。その額は、静岡県の許可は塩一俵〇・四錢、諸荷物一個〇・八錢であったが、変更のある時は届けでることという但書により、塩は一俵〇・五錢の従来通りの額を届けでて認められた。諸荷物は従来通りの〇・八錢で静岡県が許可していたから変更はされなかった。しかし先述したようにこの通川料は、同年五月になり運河会社が

表III 新水道会社損益勘定

入の部	明治22年上期	同年下期	同21年下期
	円	円	
運輸会社通川料(入)	86,913	58,980	} 円 1071,366
" " (出)	489,988	337,052	
拡達会社 " (入)	26,347	16,128	
" " (出)	150,266	109,676	
甲斐運会社 " (入)	68,085	39,242	
" " (出)	187,007	81,372	
収入利息	18,026	9,153	
畑宅地貸地料	3,378	53,235	
水車貸地料	2,520	—	
水車水曳入料	—	14,280	
地所売却約金	—	20,000	
前期繰越	—	11,600	
前総計	1032,530	750,723	
出の部			
	円	円	円
水路定式修繕費	83,153	223,383	215,282
割引勘定	15,567	40,643	
役員給与	110,500	159,000	81,000
旅費日当	45,300	22,200	100,000
郵便切手	1,870	1,440	
租税上納	1,128	6,684	
諸経費	16,617	79,075	107,033
支払利息	—	7,400	
貸付金	—	15,408	
立積金	75,800	—	
立積金	75,800	9,750	
立積金	75,800	9,750	
立積金	530,995	175,990	
立積金	1032,530	750,723	

註 1. 「第1回考課状」(古7-1560), 「第2回考課状」(古7-1644)より作成。
2. (入) 三河岸方面から蒲原への貨物。
(出) 蒲原から三河岸方面への貨物。

築・開業という運輸交通上の大きな変化に対応して、運河会社設立によつてもたらされた。しかし、新水道側からするならば、新水道増築工事を行うことを条件に新しく会社設立が許可されたのであったから、増築工事許可の際の特許条件が会社の性格やその後の経営を規定することとなった。

増築工事出願に際し五か条からなる特許願条件が、新水道側から静岡県へ出され、それを踏まえて、静岡県は十七か条の条件を付して新水道増築免許を与えている。

まず新水道側からの出願の概要を示すと、①通川料取立の免許 ②免許期間は三十年 ③官有地の免税と無償使用 ④民有地は県が買上げの上払下げ ⑤土地の租税免除の五点であった。これに対する静岡県の許可は次のようであった。

塩一俵〇・三錢、諸荷物〇・六錢と、新水道より〇・二錢低くしたため、これとの競争上運河会社と同額に引下げている。

このように会社設立のはじめから、通川料を引下げざるを得ず、運河会社との競争に耐えていかなければならなかった。そして、従来の運輸会社との特別の関係を払拭し、運輸会社との競争相手である拡達・甲斐運両社とも、運輸会社と同様な関係を保ちながら、運河会社とも競争していかななくてはならないという、複雑で微妙な新しい関係に立つことになった。それだけに、通船料の引下げの苦しい状況の中で、支配人の経営の手腕が問われることともなつたと考えられる。

この新水道会社設立は、東海道線の建

- ① 免許年限 完工より滿三十年。
 - ② 通川料 塩一俵〇・四錢、諸荷物〇・八錢。但し変更の際は届出る。
 - ③ 官有地 無料使用許可。
 - ④ 民有地 会社は所有者と協議の上買入れ。協議不成立の場合公用土地買上規則適用許可。
 - ⑤ 起工・竣工 免許後三か月以内起工、起工後六か月以内竣工。
 - ⑥ 工事保証金 着工日迄に総工事予算の三十分の一提出。
 - ⑦ 設計・工法 必要ある場合変更を命令、総工費予算の十分の一迄変更の拒否不可。
 - ⑧ 免許取消 五条違反・工法違背の場合。
 - ⑨ 原形回復 免許取消の場合。
 - ⑩ 水路維持 免許年限中会社の義務。
 - ⑪ 水路維持過怠 免許取消・通川料取立中止。
 - ⑫ 他よりの妨害 自費をもって解除。
 - ⑬ 官府への補償請求 命令書条件、法律の遵守はもちろん、それより生じる損害の官府への請求不可。
 - ⑭ 諸帳簿等 整頓し、もつとめに応じ検閲に供する。
 - ⑮ 決算書 毎年三月提出。
 - ⑯ 二十五年経過後 官の必要により免許取消あり、但しその際は株券相当額を補償。
 - ⑰ 命令違背 第八・九・十一條に準じ処分。
- これによってわかるように、新水道側の提出した条件のうち、民有地の件のみ変更があったが、他は全て認められた上、これらの保護を加えると同時に、厳しく監督を加える内容であったことがわかる。
- この新水道増築工事については、多分二十一年九月仮契約の時から考えられ正確な時期は明らかではないが、静岡県より建築補助金が支出される話合いになっていた。しかし、静岡県は二十二年三月三十日年度末になり補助金支出が不可能となったため、これに変わり、静岡県取扱金の中から増築資金貸付を行うから、新水道発起人と蒲原宿総

代に工事を請負つて欲しいと説得した。これに対し、新水道側は新水道支消も出来ずにいる困難の中で、補助金なしに貸附金による工事請負はできないと拒んだ。そこで郡長大塚義一郎の斡旋で、この工事は運河会社側で請負うこととなった。¹⁷⁾

これにより、新水道側、運河会社の双方はあらためて契約を結び、新水道側からは、静岡県に会社設立免許及び新水道増築命令書の請書を提出したのであった。

このようにして、十九年以後の運河会社設立に関する新水道側の反対運動に終止符が打れたのであったが、結局のところ新水道側が新水道会社を設立し、設立の条件となっていた新水道増築工事は、運河会社に肩代りさせることによって、三十年間の通川料徴収権限を手中にし、運河会社の営業を認めることとなったのであった。

運河会社という、新しい鉄道による輸送手段に直結した強敵を相手に、厳しい競争を迎えた新水道会社ではあったが、しかし当面、蒲原より新水道を経由する従来通りの輸送手段が、伝統的強みを發揮し、鉄道による新しい輸送手段は支配的な力を持ち得なかつたから、新水道会社は一時的に経営を好転させることとなった。

二十二年上半期の新水道会社の考課は、一時的ではあるが新水道活況の原因として次の点をあげている。第一は、蒲原宿有志により創業された蒲原回漕店が、蒸汽船の定期航路を開設したため、蒲原への物貨輸送が活発化したこと。第二に、運輸会社蒲原出張所をはじめとして、拡達会社蒲原出張所、甲斐運会社蒲原分社がきそつて荷主へのサービスに努め、蒲原浜の便利であることが甲信駿三国の荷主の注目をひいたことをあげている。これにより二十二年上期には、前年下期の四割強の貨物通過量増加になったことを述べている。

このように各社が努力するならば、「敢て東海道鉄道停車場中之郷村へ設置セラレ、同所ニ運河会社ヲ設立シタルモ、当浜ハ海上ノ便利アルカ為メ、敢テ憂フルニ足ラサルモノノ如シ、実ニ愉快ナラズヤ」と樂觀的見解を記している。¹⁸⁾ それに続いて、この盛況に安じて業務を怠り、運河会社や天然の要地にある岩瀨河岸との競争に破れ、失

敗を招くことのないよう戒めている。

その好況の様子は、表IIでわかるように二十一年下期からの通川料収入の増加となり、一応十四年の支消金取立再開の頃の水準にまで回復し、支出残もそれに平行して増加している。しかし、収入中最も大きな比重を占める通川料は、通過貨物が前年下期に比較して四〇%も増加したにもかかわらず、約六十二円余の減少となっている。これは約四%減にあたるが、これは運河会社との競争のため、通川料を五月一日より引下げたことによるものであった。特に塩については八〇%諸荷物でも二五%の引下げにあたり、明治九年一月支消金取立の開始された当初に比較すると、塩で八三・三%、諸荷物でも五〇%も引下げたことになった。したがって、いかに新水道の通過貨物量が増加したにしても、通川料収入は明治九年とは比較にならない少額に過ぎなかった。

この引下げの影響は、同年下期になると一層顕著となった。表II・IIIでもわかるように、上期約千円あった通川料収入は、下期では六百四十二円に激減し、その差は三百六十六円余で、三六%をこえる減少となっている。この通川料の減少は諸荷物の減少も影響していたようであるが、その中で塩の輸出だけが三千七百俵余の増加があり、減少をわずかながら救っている。

新水道会社の二十二年下期の考課状によれば、富士川舟運の輸送貨物類は、新水道が五〇%、岩淵三〇%、運河二〇%であったというところであるが、これを信ずるとするならば、この段階ではまだ富士川舟運全体への東海道線の影響はそれほどではないように考えられるが、創業以来一年未満であることを考慮すると、運河会社の取扱量は決して少ないものではないということが出来る。その理由は何であるか、東海道線との関係を通して、今後研究しなくてはならない問題である。

註(1)「国鉄百年史」第二巻。

- (2)「武藤家文書」古七一―五六七 静岡県宛開鑿陳情書。
- (3)「武藤家文書」古七一―一六六二 新水道乱妨方届書。同古七一―一六

二五 蒲原新水道建築中庶用留 等により暴力事件等のあったことも知られ、また別に中ノ郷村に示談金三百円余を新水道側は支払っているなどの件がある。

(4) 「新水路ヲ要シ」の文言は別に水路のあったことをうかがわせ、今後の調査が必要である。

(5) 支消金取立は、当初六年と定められており、再取立契約では支消金引下げにからんで、支消が達せられるまでとした。どのような計算により、いつ期限となったのか不明である。今後の検討が必要である。

- (6) 「武藤家文書」古七一―一六三〇 旧船路遮断伺書。
- (7) 「武藤家文書」古七一―一四一五 通船に付伺并に書面返戻通知。
- (8) (7)に同じ。
- (9) (6)に同じ。
- (10) 「武藤家文書」古七一―一六三一 新水道増築開鑿并ニ特許願等。
- (11) (6)に同じ。文面からこの提出者は武藤であったことがわかり、古屋は武藤との関係から、古屋やむを得ず連名をゆるしたのではないかと考えられる。
- (12) (7)に同じ。
- (13) 「武藤家文書」古七一―七八七 新水道増築免許命令書。
- (14) 「武藤家文書」古七一―一五三〇 第一回考課状。
- (15) 「武藤家文書」古七一―一六三二 新水道増築開鑿并ニ特許願等の中の出願の副書によれば塩は〇・四銭となっているが、但し増減があるやも知れないと断りが書き添えてある。このため具は許可の際〇・四銭としたのである。
- (16) (10)・(13)に同じ。
- (17) (18)に同じ。
- (18) (14)に同じ。
- (19) (15)の史料中の副書によれば、二十一年中の新水道通過貨物量は、食塩一八五、五三三、五俵、諸荷物一五五、九五〇個であった。これももって、第二回考課状にある新水道・岩淵・運河による通過貨物は、五対三対二であったとする対比を参考に試算すると富士川舟運の新水道・岩淵・運河通過貨物の年間総量は塩約三十七万俵、諸荷物約三〇万個計六十八万個、五九四万貫(約二二〇〇〇トン)となる。

むすびにかえて

明治五年にはじまった新水道建築計画は、その後六年鹹沢での富士川運輸会社設立の動きと一体になり、富士川舟運開始以来の輸送上の最大の障害であった岩淵―蒲原間陸送と、それにとまなう諸問題解決のためにすすめられた。そして、七年十一月に着工し、翌八年六月の完成とともに開業する。

この開削工事にあたり、多額の建築資金の借入は、当初より支消金(通川料)取立をもって償却する計画がたてられ、運輸会社の手によってその取立てが行われた。しかし、最初の三か年はほぼ順調に進められた取立も、十一年鯉沢に運輸会社に対抗する送達会社が創業されたため、それとの競争上中止されるにいたった。その後、十四年九月より取立は開始されたのであったが、その十二月送達会社の後身として、拡達会社が設立されるにおよんで、富士川での運輸会社の独占は破れ、その影響により、新水道通過船は減少し、通船料の低落が進み、新水道の経営は極度に悪化していく。ここに起ったのが、東海道線開通とそれにとまなう富士運河会社の設立であった。

運河会社設立の影響の中で新水道社中も、会社へと組織を変え、設立以来の運輸会社一辺倒の姿勢をあらため、拡達・甲斐運両社の通船も認め、経営の再建へと努力を続けた。幸い二十年代の運輸の活況にささえられ、次第に立直りを見せはじめることとなる。

この二十年代初期は、まだ鉄道の影響も少なかったが、やがて東海道線開業の影響が、富士川舟運を大きな力をもつにいたる。そして中央線の開通をむかえ、富士川舟運に大きく変容することとなる。

いま、富士川舟運について東海道線開通の段階までその跡を追ったが、はたして具体的にどのような影響を与えられたかは、今後の課題であり、機会をみて研究してみたい。そこには、単に富士川舟運の問題だけでなく、鉄道開業による内陸水運の変容について知る手掛りがありはしないかと期待する。それはまさに、鉄道という資本主義の先端を行く輸送手段が、在来の伝統的輸送手段を変容させ、それに取って変わる過程であり、具体的に明らかにしなくてはならない問題である。