

◇特集・現代生活を考える

東海道の今、昔

— 近代交通の発達と東海道 —

女子短期大学部

増田 廣 實

はじめに

律令制度の下で、都と東国とを結ぶ道路として設けられた東海道は、その後様々な変遷を経て近世に至った。近世幕藩制度の下にあっては、東海道は五街道の一つとして、政治的にも軍事的にも、また社会経済上も重要な役割を負っていたが、明治維新の政治変革の中で、様々な変化を強いられていった。特に近代化の波の中で、馬車や鉄道に代表される車輛による新たな交通運輸手段の普及と輸送力の増大は、従来からの人馬継立てによる東海道の陸上交通運輸の様相を、大きく様変わりさせずにはおかなかった。

以下その変化の様相をたどり、現代生活への影響について考察したい。

I. 明治維新と東海道

1 戊辰戦争と御東幸

慶応3年12月9日(1868.1/3)「王政復古」の号令をもって、天皇親政による新政府が発足した。しかし、間もなく4年1月3日鳥羽・伏見の戦いから慶喜追討、東北征討に至る戊辰戦争が始まった。

戊辰戦争は、同年9月末まで全国的規模で展開したが、その主戦は関東・東北方面にわたるものであった。この官軍による軍事行動は、東海・東山・北陸三道から進められ、中でも東海道は、江戸への進撃路の中心となり、多くの兵員と軍需品の輸送が行われた。このため、東海道各宿駅での休泊・人馬継立ては飛躍的に激増した。特に、明治天皇の江戸(東京)へ御東幸の行われた同年10月、京都還幸の12月と、翌2年3月の再御東幸では、静岡にみるように1ヶ月1万数千人の人足と、2千疋を超える馬がその輸送のため動員されている。

2 宿駅制度の改廃と東海道

慶応3年10月14日「大政奉還」の後、街道宿駅制は従来通り幕府の管理に任せられた。しかし、やがて始まった戊辰戦争により、新政府自体の責任により施政を開始しなくてはならなくなった。これに対応するためには、従来の宿駅制をもってする以外はなく、宿・助郷の協力を得るため、疲弊する宿・助郷の負担を減じ、その融和に努める以外当面の施策はなかった。

このため新政府は、慶応4年閏4月「宿・助郷組換え」を実施した。これは、宿・助郷ともに平等の負担をもって、両者の人馬負担をめぐる利害対立を除き、その負担能力の拡大と、宿駅制の円滑な運営を図ろうとするものであった。その内容は、東海道は各駅7万石、中山道各駅3万

5千石、その他の街道各駅1万石の石高を持って助郷村々を広く割り付けるものであった。この結果、東海道を例にとると、甲州、房総等遠隔地の村々に助郷が命じられ、その負担が強いられた。

新政府は、この施策を強制することで当面する戊辰戦争期の軍事輸送・御東幸等の人馬継ぎ立ての激増を切り抜けた。この施策は約2年近く続いたが、遠隔地助郷村の「不勤」による抵抗、宿駅経費分担をめぐる大規模な紛争を生み、宿駅制の維持を困難にし、その崩壊を早める結果となった。

このような状況に至って、新政府は近世徳川幕府以来の宿駅制の根本的改変を意図せざるを得なくなった。それは、宿駅制に関する政府の保護と規制を止め、自由競争の原理を導入することであった。その施策は、人馬継立て賃金を相対取り決めとし、人馬継立てを行う宿問屋を会社組織にすることであった。

3 各駅陸運会社と東海道

人馬相対継立てのための会社設立の考え方は、明治3年5月12日民部・大蔵両省の合議により打ち出され、駅通司では官吏を東海道の派遣して、会社設立を勧奨している。このような経過をもって、東海道では同年11月各駅陸運会社の設立が許可となり、東海道以外の各街道では、翌5年9月1日から各駅陸運会社の営業が開始された。これにより、各駅伝馬所（旧問屋場）は廃止され、人馬継立て・休泊等すべて「相対賃金」をもって行われ、近世以来の宿駅制はここに廃止となったのである。

このような大変革を東海道でいち早く実施することの出来た条件は、戊辰戦争期の激増する輸送需要に対応出来た潜在的輸送力が、この時期になって、相対による賃金の自由化により顕在化したためと考えられる。

4 全国的運輸機構の確立と東海道

宿駅制の廃止は、各駅陸運会社のほか各地に郵便馬車会社・中牛馬会社・あるいは陸運元会社など各種の陸運会社を開設させることとなった。これら陸運会社のうち各駅陸運会社は、隣駅までの継立てを行うものであるが、その他の陸運会社はこれと異なり、ある区間の宿駅を付け通すか、または通運業を基本業態としていた。しかしいずれの運輸会社も地域的であり、全国を結ぶ広域的運輸機構としての能力に欠けていた。このことは、近代中央集権国家を目指す新政府にとっては、きわめて重大事であったから、新政府は、宿駅制に変わる近代運輸機構の確立を意図した。

そこで政府は、陸運では陸運元会社をもって目的達成を図った。当時陸運元会社は、旧三都定飛脚問屋によって明治5年6月設立され、政府官営郵便の業務委託受けるなど政府の厚い保護の下にあって、東海道を中心にして運送取扱業（通運業）を営んでいた。政府のこうした意図をうけて、陸運元会社により始められた運輸網の再編は、8年初頭には全国規模に拡大され、新しい時代に即した全国的運輸機構の完成をみた。そして、同年5月末日をもって各駅陸運会社は解散し、東海道もまた全国的運輸機構の一部として陸海ともに新時代を迎えた。

II 交通運輸手段の近代化と東海道

1 車輛輸送の拡大

明治維新以降、新時代における交通運輸の近代化は、制度上の改革のみでは不十分であり、当然のことながら交通運輸手段の近代化が必要であった。それは、人足による人担と馬背による駄送

を、公式の主たる交通運輸手段にしてきた旧幕府の陸上交通運輸に対し、より一層効率的な車輛による交通運輸手段の採用に他ならない。

人担5貫目(1人)、馬背30貫目から40貫目(1匹・1人)、牛車140貫目(1匹・1人)大八車150貫目から200貫目(3~5人)、べか車30貫目(2人)の数値を比較すると、車の使用は運輸効率に格段の差があり、車輛の使用は陸上交通運輸手段として不可欠であった。しかし、わが国においては車使用の伝統に乏しく、近世にあっても三都をはじめとする城下町やその周辺での使用に限られ、乗用としてはわずかに特例的な牛車(ぎっしゃ)の使用があるのみであった。

街道での車輛使用の例としては、東海道大津・京都間の牛車があった。これは中世以来の車借の伝統をもつが、敦賀・小浜から琵琶湖經由で大津に集積された為登米^{のぼせまい}輸送と称されていた。大津・京都間3里には、逢坂山・日ノ岡峠の難所があり、近世にはたびたび改修が行われ、文化2年(1805)には、人馬道と車道を区分して車道に2条の轍を彫った敷石をもって舗装して円滑な輸送を図った。この例が示すように、輸送効率は高くても積載重量の重い車輛輸送には、道路の維持のため莫大な費用と労力をかけた整備を必要とした。したがって、近世を通して車利用は広く普及せず、交通運輸手段は人馬背が主体だったのである。

東海道をはじめとする各街道での車輛の使用が普及しはじめるのは、幕末に至ってであった。弘化2年(1845)中仙道垂井・今須宿では、1人曳の板車20輛づつによる継立てを出願している。これは、嘉永3年(1850)になり許可されている。また嘉永7年東海道二川・御油・赤坂・藤川宿からは、地車(小車)と称された大八車ほどの板輪の車の使用が出願された。その後この出願は白須賀宿を加えて進められたが、3年後の安政4年白須賀宿以外の当初出願した4宿に許可されている。このような車輛使用の許可は、従来の人馬のみの輸送を変え、その使用地域を拡大させることとなった。そうした中で、幕府は文久2年(1862)、諸街道にあって、御用荷物をはじめとした諸荷物の車輛輸送を許可するにいたった。この諸街道における車輛輸送の許可は、幕末維新時の輸送需要の激増する中での許可であっただけに、普及の速度は予想以上に早かったと考えられる。しかし車輛の通行は道路状況が大きく影響した。道路は車輛通行のためには平坦であること、改善整備が必要であること、また小車等は人力に依存する点などを考えると、その普及は地域的に限られたものとなった。その普及——特に長距離運輸手段として普及するのは、次の明治期を待たねばならなかった。後に明治期での道路改修工事の盛行する中、人力による腕車大八車等の通行可能が、特に人々に利便を与えたところこばれた事實は、車輛と道路との関係を示すものと言え、そうした新しい時代は、特に人力車と馬車の普及によって開かれていった。

2 人力車と馬車輸送の普及

中山道垂井・今須宿にはじまる街道での小車の使用許可は、東海道二川・御油・赤坂・藤川宿にも同様に与えられて、文久2年(1863)の各街道での全面的な車の使用許可となったことは、前述の通りであった。この小車は、公私諸荷物の輸送に用いられたのと同時に、需めに応じて、旅人の乗用にも利用されはじめた。それは、ごく自然な成り行きでもあったから、慶応元年(1865)江戸本郷5丁目良7店の店子松兵衛が、2人曳きの車5両の製造と試用の許可を町奉行所から得た頃、すでに東海道では、岡崎宿から草津宿の間で旅人の乗用に小車が使用され、好評を得ていた。

こうした幕末維新时期における東海道での小車の乗用は、慶応3年(1867)英国外交官アーネスト・サトウが、関～桑名間で目撃しており、同行者であった画家ワグマンが富田・桑名間でそうした小車に乗ったことが、その日記に記されている。この車は、大人6人ほどが乗り合うも

のであったが、大八車のようなものであったと想像できる。それは乗合い人力車とも呼べるものであり、2人曳きではなかったかと考えられる。松兵衛などが考察したものと同系の発想によると言え、こうした大八車を発展させた形式の人力車は、東海道から江戸に伝えられ、松兵衛の発想を生んだのであろうか。ともあれ、明治3年には東京岩本町桑吉地借人車持源七による4人乗人力車の営業が始められている。

源七による人力車は、錦絵に残されているものを見ると、4人乗日除けのある2輪車であり、大八車に日除けを付した形式であることがわかる。この、源七の人力車は、「御免人力」の旗を立て、1人が曳き1人が押して東海道を東京から生麦まで行き、生麦からは船によって横浜へ連絡した。この人力車の路線は、その後、直接横浜まで延長し、横浜か藤沢へも営業する者が出て、東海道では各地に人力車が広がり、乗合のみでなく1人乗の人力車も現れた。そして、明治2年に始められていた東京・横浜間の乗合馬車とともに、新しい時代の乗物として、次第に普及するようになっていった。

馬車輸送が、日本人の手によって始められた最初は、明治2年、東京・横浜間においてであった。しかし、外国人の手のよるものはこれより早く、文久年間(1851~53)には、横浜と江戸との外国公使館間の連絡用の馬車があったといわれる。この明治2年の乗合馬車の営業は、横浜吉田橋脇の官有地160坪を貸与され、5月に開業した。これは、横浜の川名幸左衛門等8名の出願によるものであり、屋号を成駒屋と号し、2頭立馬車をもって営業した。乗客は定員6人、料金は1人金3分であり、横浜~東京間を4時間で結んだ。この明治2年の成駒屋はその後どのようなか明らかではないが、明治5年東京・横浜間の鉄道開通によって、先の乗合人力車などとともに姿を消していったと考えられる。たしかに横浜~東京間については、そのようであったが、一般的に街道筋において人力車や馬車が盛行を迎えるのは、明治5年以降であったと言える。

和泉要助・鈴木徳太郎・高山幸助等による人力車の試作は、明治2年(1869)に始まり、翌3年には完成し、東京府に出願して人力車総行司に命じられている。その人力車とは、腰掛け型人力車であり、東海道の小車、松兵衛考案の大八車等に見られるような坐る型のものではなかった。腰掛け型人力車は、1人または2人乗りを基本とし、より軽快で走行の自由な形式のものであった。したがって、同様に人力車の名で呼ばれはしたが、実態に差異があっただけでなく、腰掛け型人力車はたちまち主流となり、普及することとなった。しかも、明治3・4年にかけて、芝会社が母衣の製造許可をうけ、秋葉大助が人力車に蹴込み・弾機(板バネ)を取付け、漆塗装をほどこした舟型の車体を考案したことは、以後人力車の形を腰掛け型に決定付けていった。

このような人力車の普及は、「東海道人力車ノ山路ヲ除クノ外有ラザル所ナシ」(愛知新聞 第32号 明治5年11月)というほどとなった。また同紙によると、浜名湖を中心に新居以西は愛知県にならって「2人乗ニシテ粗悪」であるが、浜松以东は東京にならって「1人乗ニシテ稍佳」であると記されている。すでに人力車にも浜名湖を境界線にして、東京スタイルと、名古屋スタイルのものがあったことを示しており、その差異は名古屋スタイルが小車を乗用とした流れを継承することによるものであったと想像される。

人力車の東海道での普及状況を知るため、明治7年府県物産表によって人力車製造を見ると、次のようなことがわかる。まず当時人力車の生産は年間20,109台であるが、このうち東京5,858台(約29%)、大阪4,248台(21%)、計10,106台(50%)が両府での生産によって占められている。

また東海道筋についてみると、東京~大阪の間には静岡・愛知・滋賀・京都などの生産台数の

多い地域が集中し、神奈川から京都までの各県の生産台数は4,999台に達し、これまた全体の25%に達している。全国的にみるならば当時300台以上の生産台数を持つ県は、石川県306台、兵庫県315台、岐阜県425台、広島県770台、佐賀県786台、山口県891台の6県のみであることを考えると、この東海道筋各県での生産台数は、他に突出した生産台数であり、実に全国生産の75%をこの地域で生産していたことがわかる。東海道筋における人力車の普及が、こうした域生産体制を生んでいたのである。

東海道筋にあって人力車が普及していく中で、明治7年陸運元会社による東海道での郵便馬車が東京～小田原間で運行を開始した。それは明治5年5月東京～高崎間に営業を開始した中山道郵便馬車会社、あるいは甲州街道馬車会社、東京宇都宮間馬車会社、京都大阪間馬車会社に続くものであり、東海道での馬車による郵便物輸送の最初であった。

この東海道筋の郵便馬車輸送は、翌8年11月には小田原から熱海間に延長され、9年8月には熱海から京都間に延長された。そして、14年4月には新たに東京～大阪間で一般貨物輸送も行われるようになっていった。この東京から大阪までの一般貨物輸送は、14年4月から開始されたが、同年3月29日付けの郵便報知新聞への内国通運による「東海道往復荷馬車広告」を見ると、小田原・三島・静岡・浜松・名古屋・土山の各地を経て、7日目に大阪あるいは東京に着くものであった。

明治7年、東海道で始まった郵便の馬車輸送は、同14年に至って東京～大阪間を郵便の他、一般貨物を輸送するようになって、全区間を馬車のみによって輸送する単一な輸送手段によるものではなかった。それは同10年に出された郵政当局からの命令書によって見ると、まず東京～神奈川間を鉄道輸送し、神奈川～京都間を14区間に分け、495kmの区間を56～60時間をもって差立てるものであった。その輸送手段は、馬車・人力車・脚夫・渡舟と鉄道が用いられたのであり、馬車のみを持って全線差立てるものではなかった。

それは、東京～神奈川間を鉄道で輸送した後、神奈川～小田原間を馬車、小田原～箱根～三島間を脚夫によって越え、三島～蒲原～宇津ノ谷間を馬車、宇津ノ谷～島田間を人力車により、島田～日坂間を脚夫で越える。ついで日坂～浜松間を馬車輸送して、浜名湖を渡舟をもって新居へ渡した後、新居～知立～熱田間は再び馬車輸送、熱田～桑名～土山間は脚夫をもって鈴鹿峠を越え、土山～京都間を馬車により輸送する方法がとられた。神奈川を午後出発した便で56時間、夕刻出発便で60時間を持って京都に達したのである。したがって、馬車輸送といっても、東京～京都間全15区間中馬車による区間は7区間に過ぎず、明治16年の命令書を見ても、宇津ノ谷～金谷間が人力車から馬車になり、熱田～桑名～土山間が脚夫から人力車に改善された程度であった。

以上幕末期から始まる東海道における車両輸送の拡大は、その後小車・大八車などの延長線上に人力車の開発と普及を見るとともに、欧米馬車輸送も導入を行い、郵便を始めとする長距離輸送を生んできた。しかし、東海道での車輛輸送は、道路上の多くの障害のために制約をうけ、単純には進展を見ることはできなかった。そのため馬車の他、人力車・脚夫等複数の輸送手段を組合せ、道路上の障害に対応せざるを得なかった。この複数の輸送手段を組合せる方法は、鉄道による近代的陸運の発達する時期までの移行的措置として、その有効性を評価することができる。この東海道でのツギハギ輸送は鉄道の開通により解消されることとなるのである。

3 鉄道輸送の発達

明治2年12月12日、明治政府は「官設官営」鉄道の建設を正式に決定し、その準備に入った。この鉄道建設は、産業資本の要請によるのではなく、政府の政治的要請にもとづくものであり、自

らの政治的権力の強化を第一義的な目的としていた。そのため、鉄道建設区間は、最初から旧都
京都から新都東京までとし、とりあえず東京～横浜間と大阪～神戸間の着工を考え、イギリス公
使パークスの助言を入れ、資金はもとより資材や技術者もイギリスの援助の下で建設を開始した。

東京～横浜間の建設工事は、3年4月17日測量が命じられ、イギリス人技師長エドモンド・モ
レルの下で着工された。その後同年12月工部省が設置され、鉄道建設の業務は、工部省の管轄す
るところとなり、翌4年には、工部省内に鉄道技術者養成機関として工学寮が設置され、鉄道技
術の自立が図られることとなる。こうした中で、同年9月には横浜～川崎間の路線が完成し、試
運転が開始され、ついに翌5年9月12日、東京～横浜間の開業式を迎えた。

東京～横浜間の旅客営業の開業は、正式には9月13日からであったが、すでにこれより前6月
から品川～横浜間での旅客の仮営業が開始された。その輸送需要は極めて多く、最初1日2往復
で始められたのであるが、すぐに1日6往復に増便した。この増便に対し乗車効率は70～90%を
上下するという盛況であった。この後、東京～横浜間が正式に開業すると、東京は新橋駅からの
発車であり、都心から南に離れ不便であるにもかかわらず、輸送需要はさらに増大していった。
しかも運賃についても極めて高く、1等から3等までに区分され、2等は3等の2倍、1等は3
等の3倍の料金であり、2等は横浜までの駕籠、3等は同じく蒸気船の運賃に見合う料金に設定
されていた。しかし、輸送需要の減少にはならなかった。

このように利用者には不利な条件の中で、なお輸送需要の高かった理由は、所要時間の短縮に
あった。東京～横浜間30kmの距離は、徒歩では片道10時間は十分必要としたが、鉄道によれば
52分に過ぎなかった。したがって、鉄道では日帰りが可能性であり、横浜～東京は日帰り圏となっ
た。当時の新聞が横浜から府下守田座へ芝居見物に日帰りするのは、府下神田辺から来る者より
早いとか、横浜の一婦人が、南品川まで用事に来て帰ると、寝かせて出かけた小児は、まだ目を
覚まさずに寝ていたと、当時の人にとっては驚くような事態が現実となった。「東京日々」明治
5年11月9日、「新聞雑誌」第104号、明治6年6月）こうした事は大阪～神戸間の鉄道でも同様に
起こっていた。

大阪～神戸間の鉄道建設は、東京～横浜間の鉄道建設と同時に着工されたが、開業は、それよ
り後れて明治7年（1874）5月1日になってであった。その後、大阪から京都まで延長され、10
年2月5日に開業に至った。この京都への延長工事の行われている時期、鉄道寮の長官（頭）で
あった井上勝は、この工事の責任者として、京都以東への延長を政府に強く要請し、結局京都～
大津間の建設の承認を得ることに成功した。この工事の最大の難所は、逢坂山トンネルであった
が、ついにそれを完成させ、京都～大津間は13年に開業することができた。これにより東では東
京～横浜間、西では神戸～大津間に鉄道で建設されるに至り、東海道筋の東西両端はその影響を
強く受けることとなった。しかしまだ東海道全線にわたる鉄道の影響は見られず、前項で見たよ
うに、内国通運会社による東海道での貨物輸送も、ツギハギ輸送によりその長距離輸送需要対応
するにとどまっていた。また京浜～京阪間の東西の貨物の大量輸送や急ぎの旅には、当時はまだ
三菱会社の沿岸海運——特に蒸気船の利用が大きな役割を担っているのである。

明治22年（1889）7月1日、東海道幹線鉄道（明治28年より東海道線と改称）東京～神戸間が
全通し、開業が開始される。しかし、明治2年12月、東西両京間に鉄道建設が決定された以後、
東海道沿いにこの路線が決定し、全通するまでには、かなりの紆余曲折があった。それは、両京
間を結ぶルートには、すでに陸上交通のためには近世以来東海道・中山道の両道があり、海上交
通では樽廻船や菱垣廻船に代表される沿岸海運の発達があったため、東海道・中山道いずれに沿っ

て鉄道建設を進める方が、政治的にも経済的にも有効であるか、大いに議論の分かれるところであった。

明治政府は、このルート決定をするために明治3年(1870)6月、佐藤政養・小野友五郎の兩名に東海道を調査させた。その結果、翌年4月1日復命書が提出されたが、それは次の理由により、中山道沿いに鉄道建設を行うことを主張するものであった。その理由は、東海道が「運送便利」であり、海陸運の発達している所へ鉄道建設が行われても、高価である品や急ぎの品は別として、一般の貨物は運賃の安価な輸送に依存し、鉄道輸送は需要が少ないであろう。そのようであるならば同じ建設費を必要とする場合、東海道より中山道を経由する方が適切であり、沿道への経済開発にも有効であるというのである。こうした理由をもって、佐藤・小野の兩名は中山道のルートを主張した。

こうした経緯があり、政府は明治16年には中山道鉄道公債を発行し、翌17年それに着工した。すでにこのルートについては、14年建設された日本鉄道会社により、東京上野～高崎間とこれから分岐する赤羽～品川間が着工されており、西側では神戸から大阪・天津、敦賀から長浜を経て関ヶ原までの路線が官設をもって建設されていた。そこで、工事を東西両方から進めるため、まず東では直江津～上田間、西では武豊から名古屋～岐阜間に資材輸送線を建設し、漸次工事を進めて、高崎～関ヶ原を全通させる計画がたてられた。

中山道鉄道の建設工事は、次々に着工されたが、17年5月から7月にかけて中山道を自ら巡回した井上勝鉄道局長は、中山道ルートに疑問を持つようになっていた。そのため井上は、18年(1885)2月技師原口要に密かに東海道の調査を命じ、さらに翌19年に入ると、南清に中山道の碓氷から木曾にかけて実測を行わせた。そして両調査を比較して、中山道ルートは、東海道ルートと比較して、建設費もかさみ、営業上も利益も少ないという結論に達した。この結論をもって井上は山県有明・伊藤博文を説き、幹線道路の建設ルートを中山道から東海道に変更させることに成功した。山県は鉄道建設の発言力の強い軍部を、伊藤は総理大臣として内閣を、そして井上は局長として内閣鉄道局を代表しており、共に長州藩出身であり、伊藤・井上は共にイギリスへの密航仲間でもあった。このようにして、ついに19年7月19日、内閣令第24号をもって、幹線鉄道ルートの東海道への変更が公布されたのであった。

東海道ルートに変更になったとはいえ、当時すでに鉄道は明治5年東京から横浜までが建設されており、西は神戸～大阪～京都～天津間と、敦賀～長浜～大垣までが18年5月に開通して、大垣～名古屋(武豊)間は、工事中であった。したがって、実績は横浜～名古屋間と琵琶湖上を太湖汽船により連絡していた天津～長浜間の鉄道建設を完成すれば、明治2年12月以来の計画であった京都・東京両京間を結ぶ鉄道は完工となり、東京～神戸間は全通することとなったのである。

この幹線鉄道の完工期限は、23年(1890)の第1回帝国議会前と決め、測量も建設も工区ごとに進められ、22年4月東京～長浜間、7月1日長浜～天津間が開通して、東京～神戸間の全通に至った。この全通当時、この区間の鉄道による所用時間は、下り20時間5分、上り20時間10分であり、直通旅客列車は1日1往復であった。

東京～神戸間の全通は、一気に両京間の時間的距離を短縮することとなった。そして、すでに東海道ルートに変更になった後、20年5月私設鉄道法の公布もあり、東京～神戸間全通に先立って、山陽鉄道兵庫～明石間、あるいは、続いて関西鉄道草津～三雲間などが開通し、先に開通していた日本鉄道各線とともに幹線鉄道に連絡したから、鉄道の東海道筋での影響は、拡大の一途をたどることとなった。

東海道線の開通の影響の例は、様々な面で見ることができる。例えば神戸～京都間の開通した明治10年（1877）当時、京都から東京に行くもっとも早い方法は、汽車で神戸に出て蒸気船を利用して横浜に至り、横浜から汽車を利用するもので、2～3日の所要日数であった。これが東京～京都間は20時間を切ることとなったのであるから、画期的な時間短縮であったといえる。したがって、22年4月東海道が東京から長浜まで開通すると、日本郵船の船客運賃収入は、前年同時期に比して横浜・四日市線で55%の減少となった。このため、東京～神戸間全通による旅客減少に対応して日本郵船は、運賃の大幅減額を行った。その結果運賃を上・中・下等いずれも鉄道より一円以上の賃下げをもって対応したが、同年下期のこの路線の運賃収入は18万円の減少となった。このため日本郵船は、これら路線の統合・縮小を余儀なくされたのであった。

東海道の全通は、従来の内国通運の馬車を主体とする長距離輸送にも決定的影響を与えた。全国的な長距離輸送を行っていた内国通運会社も、明治26年（1893）には、長距離輸送業務を廃し、主要な業務を鉄道貨物の発着・集配業務へと転換した。それは同社による営業方針の転換を示すものであり、馬車輸送——特に荷馬車による貨物輸送は、鉄道と対抗する長距離輸送から駆逐され、鉄道輸送業の補助者の地位へと転落した。内国通運会社が鉄道駅にあって、ここに鉄道輸送され、またここから鉄道輸送される貨物の集配輸送へと転換を余儀なくされた結果であった。それは、内国通運会社が請負っていた東海道における郵便物輸送に端的に見ることができる。

東京～神戸間の郵便物輸送は、明治5年以降、東海道筋に次第に鉄道路線が延長されるとともに、鉄道に依存する範囲を拡大していった。それとともに、郵便輸送にあたって緩急車の一室を利用して、護送人を添乗させる方式から、郵便専用車による方法へと変わっていった。その間明治18年10月から護送人は、「汽車郵便護送人」と正式に呼称が変わり、22年8月には「鉄道郵便係員」と改称された。それは、東海道全通に対応して、郵便専用車を連結し運行するようになったことによるものであった。この郵便係員は、郵便専用車に乗務し、郵便物を安全に通送するだけでなく、郵便物の車中区分にも従事するなど、その輸送能率の向上にも努めた。その結果、横浜～神戸間の郵便物は、船舶によって往復していたものが、22年7月1日の東海道線全通以後は、午前6時15分、午後4時55分の1日2回差立てたてられることとなり、全面的に鉄道に依存するようになっていった。

この後、明治25年になり、東海道線の輸送力増強が行われ、東京～神戸間直通列車が三往復となり、29年9月急行が運行を開始するようになると、鉄道輸送は東海道での陸運の主力の位置を確立した。そして33年（1900）3月「鉄道船舶郵政法」が「郵便法」とならんで公布されて施行されると、輸送時間はさらに短縮されるようになった。そうした状況を反映して、明治40年からはじまった夏目漱石の『虞美人草』は、新聞小説として東京にいた漱石が連日大阪の朝日新聞社に送稿していたのであり、鉄道輸送の発達は、こうしたことを可能とするようになっていったのである。

むすびにかえて

以上のように、東海道はこれと平行して鉄道が全通した結果、律令制の下で、京師と東国を結ぶ道路として、設けられて以来持ち続けてきたその役割は、全面的に鉄道に譲り渡すこととなった。東海道は、道路としては東海道線の駅と、その周辺地域とを結ぶ、極めてローカルなものへと性格を変えていくこととなったのである。その主たる要因は、幕末小車の使用許可に始まる人

力車・馬車などの車輛という新しい交通輸送手段の導入によるものであり、その究極は鉄道による東海道線の全通であった。その後道路として東海道的全線にわたる復権は、自動車という道路交通手段の発達を待たねばならなかったと言える。東海道が長距離陸上交通輸送のため再び脚光を浴びるのは、モータリゼーション盛行の時期に至ってであった。