

日本シルクロード学びあい講座
港都横浜編 資料集（抜粋編）

平成23年度長野県地域発元気づくり支援金事業

2011年10月29日(土)・30日(日)

主会場：北仲BRICK(旧帝蚕倉庫事務棟)

主催：蚕都上田プロジェクト

協力：北仲スクール

信州上田と横浜開港物語

今からおよそ 150 年前、日本は大きな変革期を迎えました。

それまでの約 220 年間、日本は外国との貿易や交流のできる場所や機会が非常に限られている「鎖国」という状態にありました。外国の商品を自由に買うことができたり、気軽に海外旅行に行ける現在とは全く違う国だったのです。

そんな変革期のターニングポイント（転換点）となったのが、「横浜開港」です。横浜という港を外国に向けて大きく開くことで、現在の「経済大国日本」「産業立国日本」につながる道がスタートしたとっていいでしょう。

信州から遠く離れた横浜ですが、「横浜開港」には 2 人の信州人が大きな役割を果たしています。それが、佐久間象山〔さくましようざん〕と松平忠固〔まつだいらただかた〕です。

佐久間象山は、松代藩（現在の長野市周辺）の武士。象山が外国への門戸を開く場所を大都市（江戸、現在の東京）に近い「横浜」にすることを強く主張したことで、現在の日本を代表する港「横浜港」が生まれました。（それまで、外国の船が利用できる港は、九州の長崎や北海道の函館など江戸からは不便な場所ばかりでした）

松平忠固は、上田藩（現在の上田市周辺）藩主。この大変革期に老中という幕府（当時の政府）の重要な役職に就いていました。忠固は、“外国の植民地にされてしまわないためにも「鎖国」状態をやめ、外国へ門戸を開くべき”と主張し、反対派を押し切って「横浜開港」を実現させた立役者のひとりです。

また、忠固は横浜でいち早く外国との貿易を行うように上田藩の商人たち（伊藤林之助〔いとうりんのすけ〕、町田吉五郎〔まちだきちごろう〕など）に指示し、上州（現在の群馬県）出身の商人・中居屋重兵衛〔なかいやじゅうべえ〕に貿易を託して、その後、日本から外国へ輸出する商品の中心となる生糸の貿易を始めました。

中居屋が始めた貿易は大成功を収めます。上州（現在の群馬県）出身の中居屋重兵衛ですが、この成功の影にもまた、ひとりの信州人の存在があります。それが、中居屋の大番頭として商売を切り盛りしていた松田玄仲です。彼は、飯沼（現在の上田市生田）の生まれで、信州中から生糸を集め、外国から殺到する生糸の注文に応えたのです。

——蚕都上田プロジェクトで編さん中の『蚕都上田ものがたり』から

近代の生糸輸送 信州から横浜まで

明治初期、中山道の碓氷峠をこえた荷物（駄馬による）は、群馬県の宿場町倉賀野から利根川水運により、利根川、江戸川を經由して東京に到着し、馬車と鉄道で横浜へ到着したとみられるが、生糸は湿気を嫌ったため、馬車や荷車等の陸上輸送によったとの指摘もある。

その後、明治 10 年代に利根川の妻沼から東京まで汽船（内国通運の「通運丸」）が就航し、大型船による河川輸送が強化されたと思われるがその役割も長くは続かなかったとみられる。

明治 17 年日本鉄道が上野から前橋まで開通、其翌年には山手線は連結しないものの、赤羽、品川間が新宿廻りで開通し、群馬以東は、高崎から横浜へ鉄道が連結、鉄道による輸送が本格的に開始される。

信越線は、明治 21 年に軽井沢横川間をのぞき、開通。長野方面からの輸送も鉄道が主となった。

これにさかのぼり、明治 16 年には碓氷峠に新道（七道開鑿第一路線）ができ、長野県内から群馬県に向かって馬車による輸送が本格化し、碓氷峠に鉄道が開通する明治 26 年まで続く。

つまり、明治 26 年以降は、信越線により、東京を經由し、横浜まで鉄道輸送された。このことは、大正期も大きな変化はない。

一方長野県の諏訪、伊那谷、松本などの生糸は、当初は山梨県を經由し、富士川舟運により静岡県経由で横浜へとの輸送されていた割合が小さくないとみられる。

これは、山梨から東京へ通じる甲州街道や青梅街道では、山梨県の道路改修が進み、馬車通行が出来るようになったものの、東京側が殆ど進まなかったことも影響している。

長野県側からは新道（七道開鑿第 7 路線）の改修が進み、山梨県までは馬車の通行ができるようになるが、山梨からは舟運の役割が続いたとみられる。

このような山梨以東の陸上輸送の弱さと、明治 21 年に信越線が開通したことが、相まって中南信の輸送は信越線に依拠することとなる。すなわち、新道（七道開鑿第 2 路線、和田峠）の改修が強く要請され、東信方面への陸上輸送が強化され、上田や大屋へと馬車輸送が盛んに行われた。

この状態は、篠ノ井線が塩尻まで延びていく明治 30 年代中盤まで続き、その後明治 39 年に中央線が塩尻まで開通し、松本、伊那、諏訪地方の生糸輸送は完全に中央線による鉄道輸送に切り替わる。

なお、県内の鉄道輸送との関連では、「塩尻・岡谷間」「千曲川左岸から須坂間」の索道輸送の時期があったことも歴史的な事実である。

中央線の輸送は、諏訪から新宿へ行き、横浜に向かったルートとされる。八王子新宿間は早い時代から「甲武鉄道」として開通していたため、八王子から横浜を結ぶ、横浜線が明治末期に開通するが、その生糸輸送の役割は小さかった多くの歴史研究が指摘している。

なお、高崎と八王子を結ぶ八高線は、開通時期も大幅に遅く、信州の生糸輸送とは関係はみられない。

このような信州から横浜までの輸送ルート全体の実態や変化を詳細に明らかにした研究は少なく、個別に各地域の輸送方法を論じている場合が多いが次の研究などが参考となる。

・中林真幸（現東京大学 学生時の論文）「製糸業の発達と幹線鉄道」（「明治の産業発展と社会資本」）

・老川慶喜 「産業革命期の地域交通と輸送」

・西尾敏和「明治初期の鉄道開通による群馬県における物流交通手段の変化について」（土木史研究 Vol.28）

このほかにも、群馬県史、山梨県史、鉄道研究などに研究成果がある。

——山浦直人（長野県上田建設務所）

明治初期の横浜

横浜案内絵図

明治初期

斎藤兵治氏所蔵

明治初期の横浜地図。鹿教湯で器械製糸場「旺業社」を創業した斎藤弥惣太が、明治 10 年頃に購入した地図。「旺業社」は後に横浜の渋澤商店へ生糸を出荷した。







吉田橋	諸左	道法	東	京	二	里
大	師	原	四	里		
池	上	四	里			
川	寄	三	里			
神	奈	川	一	里		
程	多	谷	全			
戶	塚	三	里			
藤	沢	六	里			
田	山	四	里			
大	山	十二	里			
小	田	七	里			
江	之	七	里			
金	倉	七	里			
横	賀	七	里			
浦	賀	九	里			
振	野	一	里			
本	田	三	里			
館	馬	三	里			
		丁				
		里				



さくましょうざん
佐久間象山

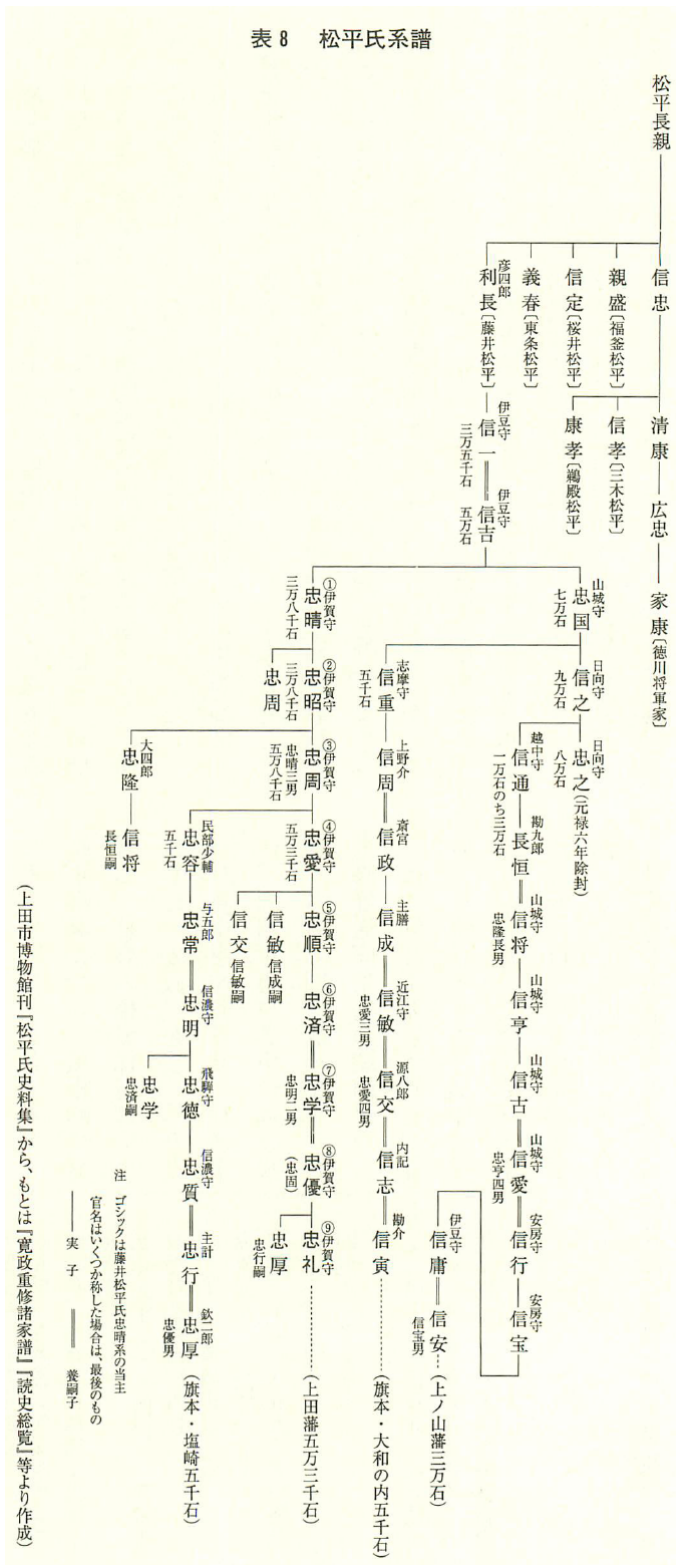
1811（文化8年）～1864（元治元年）

松代藩士、兵学者・思想家



松平氏系図

表 8 松平氏系譜



——『上田市誌』(歴史編 7 『城下町上田』 p.24) から引用

な か い や じ ゅ う べ え

中居屋重兵衛

1820（文政3年）～1861（文久元年）

火薬製造、生糸売込商



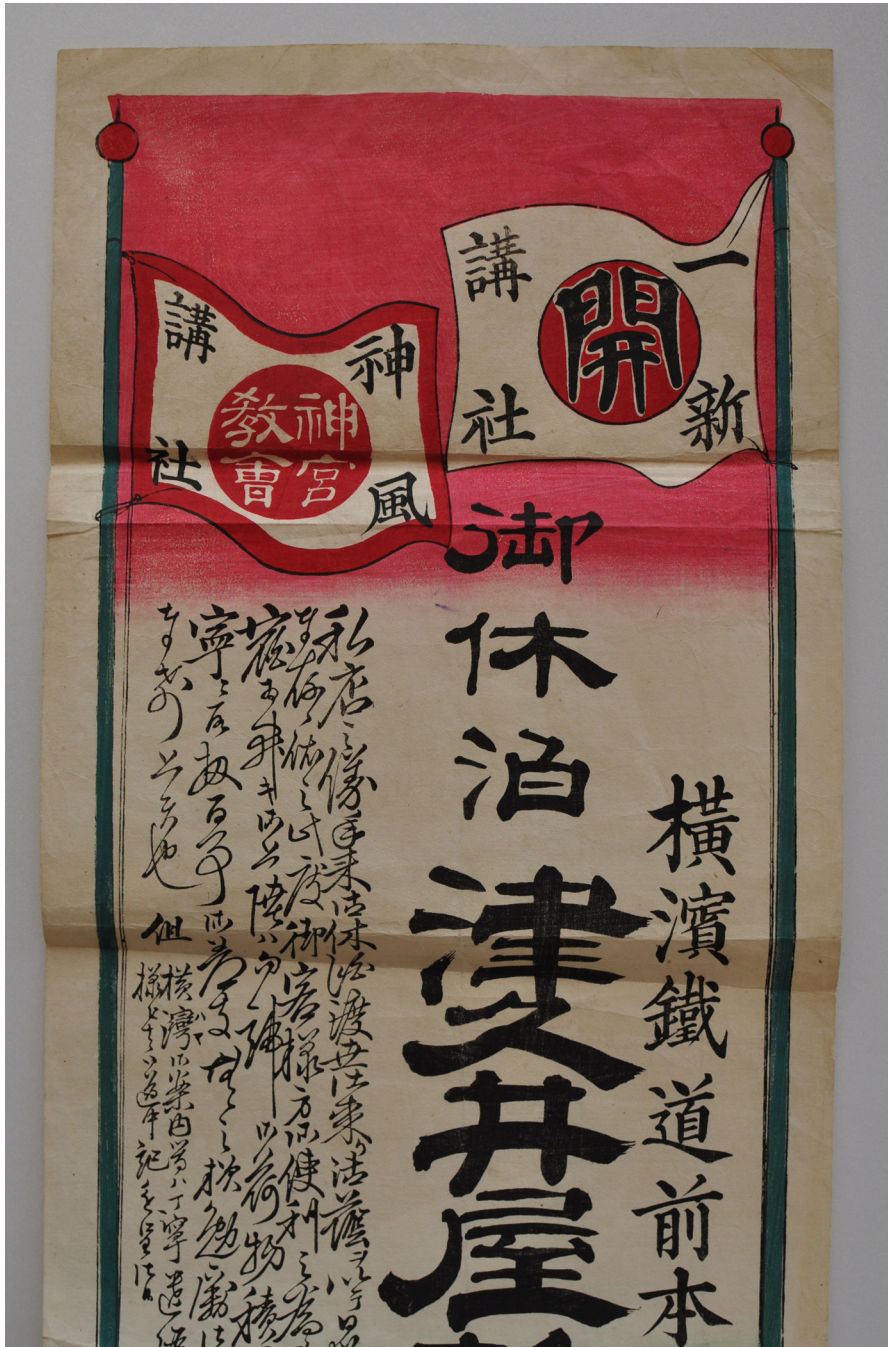
中居屋重兵衛店跡に立つ説明板（中居屋重兵衛顕彰会が設置）

明治初期の横浜の宿屋の広告

引札 御休泊 津久井屋新三郎 横浜鉄道前本町五丁目
明治 10 年代

斎藤兵治氏所蔵

旺業社の創業者・斎藤弥惣太が横浜で宿泊した宿「津久井屋」の広告。



横濱鐵道前本町五丁目

休泊津井屋新三郎

私店に傍に東洋汽船株式會社が法務省に登記し、船隻を經營するは、
宿務に於ては、度御座候。然るに、此の船隻は、内洋に於ては、氣味よく、
寧ろ、又、此の船隻は、内洋に於ては、氣味よく、
多分、此の船隻は、内洋に於ては、氣味よく、
但、横濱鐵道前本町五丁目、
横濱鐵道前本町五丁目、
横濱鐵道前本町五丁目、

明治初期の新聞「報知新聞」

明治5年10月 郵便報知新聞 第24号

1872年(明治5年)10月

斎藤兵治氏所蔵

明治の初期には新聞を通じて政府の情報が入ってきていた。斎藤弥惣太は新聞を読み、小
県にどのような産業を起こすべきかを考えていた。

