

預金利率引上廣告

一 當座預金
利息日付五厘、年終五厘

一 小口定期預金
利息日付四厘、年終四厘

一 定期預金
利息日付三厘、年終三厘

一 割引及貸附
利息日付二厘、年終二厘

一 各地通金
利息日付一厘、年終一厘

一本行の特色
年中一日休業、早朝・夕刻、快便致候

明治二十九年七月十六日
合資寶通銀行
東京市西區西三丁目



写45 宝通銀行の廣告

条令』が二十六年公布実施されたので、二十八年及び二十九年には銀行の設立が相次いだ。

二十八年十二月、資本金五万円で株式会社豊岡貯金銀行が設立され（頭取佐伯昌造）、四十五年には株式会社新栄銀行と合併してその貯金部となり、大正十年四月貯蓄銀行条令が改正・公布される（最低資本金五〇万円）と貯金部は廃止され、新たに資本金五〇万円の但馬貯蓄銀行として中町に設立され翌十一年一月開業した。頭取は瀧田清兵衛・常務取締役は瀧田虎之助であった。

四、佐川銀行

二十九年、京口町に設立された佐川銀行は、五万円の資本金の全額が佐川義右衛門の出資であったが、大正二年十一月に五〇万円に増資して株式会社宝正銀行となった。頭取佐川恒太郎のほか常任重役ことごとく佐川一家によって経営された。

五、港銀行

株式会社港銀行は港地区の漁業の発展を背景に明治二十九年七月、港村瀬戸に設立され、頭取は後藤菅雄で八月十四日、瀬戸小学校で開業式を挙行した。一〇年後の三十九年には資本金一〇万円となり、昭和三年府中銀行を合併して港府銀行となった。

六、宝通銀行

宵田町にあった合資会社宝通銀行は、西垣勘次郎が明治二十八年十二

月資本金三万円で設立し、翌年五万円に増資したもので、三十八年十二月には任意解散した。

以上の六行はいずれも当時の豊岡の大地主や富豪を対象としたもので、手軽に庶民の金融に役立つものではなかった。当時の庶民金融機関は、旧来の頼母子講や質屋・金貸業者などであった。その他、三十年代に入ると合資会社の金融会社として豊田町に豊栄社・八条村九日市上町に輔仁社・奈佐村庄に奈佐社などがあつた。

瀧田家の新栄社が新栄銀行となり、佐川家の佐川銀行や後藤家の港銀行が生まれたのは二十九年で、西垣家の宝通銀行が二十八年十二月に始まった背景は、二十六年七月実施の『銀行条令』第五条（一人または一会社が資本金高の十分の一を超える金額を貸付け、または割引できない）が銀行業者の反対で二十八年に削除されたことに起因すると思われる。当時の銀行は富豪の家業（企業）と密接な関係をもつ機関銀行的色彩が濃厚だったからである。

第三節 陸海交通と通信

渡 船

幕末動乱期から維新へかけてのインフレーションで、かつて三文といわれた豊岡町京口渡しの上占める重要度は今日の比ではなかったから、諸物価が落ち着くにつれて賃額を含む行政指導が引き続いた。

明治四年（一八七二）七月に十五文（日撫渡し）・一〇文（京口渡し）であったものが、九月には十二文と八文に減額された。津居山鵜穴津から気比間の渡しは、前年まで四〇文であったものが春の末には三〇文とな

表36 明治11年の渡船
「兵庫県統計書」より

| 位 置 | 渡 船 貨 | |
|----------|-------|------|
| | 1人 | 両掛1荷 |
| 野 上—野 田 | 2厘 | 2厘 |
| 六地藏—日 撫 | 3 | 3 |
| 今 森—九日市上 | 2 | 2 |
| 船 町—六地藏 | 2 | 2 |
| 小 島—氣 比 | 4 | 8 |
| 津居山—氣 比 | 3 | 6 |
| 一日市—森 津 | 2 | 2 |

った。六年八月十一日には貨幣制度の改革もあって、城崎郡駅通係は川幅の広狭・水流の緩急などによって新貨錢を制定した。三厘（京口・日撫・津居山）・二厘（森津・野上・船町・立野・今森）・四厘（小島）である。以上とその他（表36▽△表37▽）の他、当時は佐野・出町・氣比にも渡船があつて、陸路を遮断する円山川の横断に欠くことのできない機能を果たしていた。

人が十分に集まるまで船を出さず、あるいは特別の貨錢で渡す（見掛け取り）などの弊習は「以テノ外」で「士民一般公私之差別無く吾人タリ共速力ニ出船可致事」という趣旨で、五年十月十九日にも貨錢調定の達しを出している。しかし、「弊習」は後を絶たなかったらしい。公定貨錢表の掲示を義務づけているにもかかわらず「今以テ等閑ニ打過候向モ有之」、六年九月七日には再度、掲示を催告しなければならなかった。

渡しに代えて橋を架けよとの要請には、豊岡藩庁は四年七月十八日、たとえ藩管下の渡船場に架橋したとしても諸川舟行や水害のときの邪魔になるだけだと回答した。

六年十二月八日の豊岡県庁通達によると、人力車・馬車・駕籠・僕婢税の他、渡船税の同年前半期分が納期の八月を過ぎても完納されていないので取りまとめ納入するよう大蔵省が督促している。

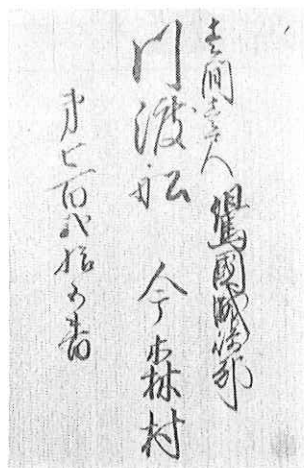
当然のことながら、当時の道路交通の実態は江戸時代のそれを大きく出てはいない。二十五年になると京口・立野・日撫の渡しが廃止された。各地点に架橋されていたからである。

表37 その他の渡し

| 位 置 | 連 絡 地 | 廃 止 | 備 考 |
|-----|-------------|-------|---------------------|
| 中 郷 | 中 郷—西芝(日高町) | 約20年前 | 幕末期の遭難記録がある。 |
| 土 渕 | 土 渕—芝(日高町) | 〃 | |
| | 土 渕—納屋 | 〃 | ロープたぐり式 |
| 口加陽 | 口加陽—佐野 | 〃 | |
| 玄武洞 | 玄武洞—二見(城崎町) | 現 行 | 観光用 文化年間、柴野栗山が利用 |



写47 明治末年の船町渡し

写46 今森村の渡船鑑札
明治39年渡船を廃止したときのもの

橋 梁 一般に江戸時代
における橋梁の

不備は軍事的立場から説明されることが多いが、実情は、①舟による河川交通が重要な比重を占めていて橋はその妨害になる、②架橋技術の貧困、③治水対策

が不完全なため洪水で流されやすい、などだが結局、財政上の貧困を根本原因としなければならない。渡船は、その安価な穴埋め策であった上、一部の橋梁は橋錢を徴収していた。

明治に入ってから橋梁は徐々に整備されたが、表中の橋梁の多くは、特に主要なものは明治以降の建造になり、江戸時代以来の主要なものは堀川橋・宵田橋の他、当時気多郡の天神橋にすぎない(表38)。

堀川橋は天保九年(一八三八)、堀川に岩国の錦帯橋を模して架橋され「算盤橋」と呼ばれたという。明

表38 『明治25年城崎郡統計概表』
による市内の橋梁

| 橋 名 | 所 在 | 河 川 | 道路 | (間)(尺) 長さ | (間)(尺) 幅 |
|------|-----|-----|----|--------------|-------------|
| 立野橋 | 立野 | 円山川 | 里 | 63.0 | 0.5 |
| 京口橋 | 京口 | 〃 | 県 | 43.0 | 2.0 |
| 新町橋 | 新町 | 新町堀 | 〃 | 6.0 | 2.0 |
| 万世橋 | 小尾崎 | 三坂川 | 〃 | 10.0 | 2.0 |
| 宵田橋 | 宵田 | 戸牧川 | 〃 | 12.0 | 2.1 |
| 堀川橋 | 小田井 | 堀川 | 〃 | 15.0 | 2.0 |
| 堤橋 | 寺町 | 戸牧川 | 里 | 12.0 | 2.1 |
| 栃江橋 | 福田 | 奈佐川 | 〃 | 9.0 | 0.4 |
| 早崩橋 | 〃 | 〃 | 〃 | 9.0 | 1.0 |
| 亀ヶ崎橋 | 〃 | 大浜川 | 〃 | 7.3 | 1.0 |
| 大浜橋 | 森津 | 奈佐川 | 〃 | 14.0 | 1.1 |
| 岩熊橋 | 岩熊 | 大浜川 | 〃 | 7.0 | 1.0 |
| 半坂橋 | 江野 | 〃 | 〃 | 9.0 | 1.0 |
| 江野橋 | 〃 | 〃 | 〃 | 8.0 | 1.3 |
| 大谷橋 | 大谷 | 奈佐川 | 〃 | 9.0 | 0.5 |
| 吉井橋 | 吉井 | 〃 | 〃 | 9.0 | 0.5 |
| 堂ヶ瀬橋 | 宮井 | 〃 | 〃 | 9.0 | 0.5 |
| 寺下橋 | 庄境 | 鎌田川 | 〃 | 6.0 | 0.2 |
| 井結橋 | 〃 | 〃 | 〃 | 6.0 | 0.2 |
| 下橋 | 梶原 | 〃 | 〃 | 4.0 | 0.3 |
| 小橋 | 〃 | 六方川 | 〃 | 9.0 | 1.0 |
| 大橋 | 日撫 | 円山川 | 県 | 72.0 | 1.3 |
| 甲ヶ鼻橋 | 一日市 | 奈佐川 | 〃 | 12.0 | 1.3 |
| 港橋 | 瀬戸 | 海口 | 〃 | 12.1 | 1.3 |
| 気比橋 | 気比 | 気比川 | 里 | 1.0 | 1.3 |
| 堂橋 | 田結 | 田結川 | 〃 | 0.6 | 1.0 |

(中筋・上佐野・神美各地区を含まない)

表39 明治11年の有銭橋
『兵庫県統計書』より

| 位 置 | 渡 橋 料 | |
|-------|-------|------|
| | 1 人 | 両掛1荷 |
| 京口—塩津 | 4 厘 | 2 厘 |
| 宵田—立野 | 2 | |
| 一日市 | 2 | 2 |
| 中郷 | 3 | |
| 〃 | 4 | |
| 加陽—伏 | 4 | |

治十五年に老朽化して落流した。再架後、十八年にも洪水で落橋したが二十年四月復旧完工の記録がある。四十年九月にも落流、四十一年にトラス橋を新建した。

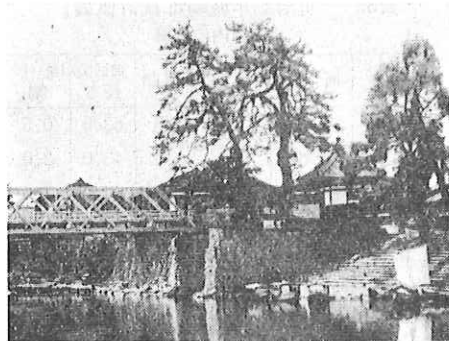
宵田橋は藩政時代、城郭内への入口橋として存在していた。明治に至っても洪水による落橋をくりかえしている。

天神橋の橋畔には玄武岩の石碑がある。「奉造立天神橋永代不朽通路安全供養塔・弘化四年三月」とある。「造立」とは橋のことでなく供養塔のことを



写49 天神橋供養塔

十八年の洪水で落ちた状況の記録もあり、二十五年には日撫橋に次ぐ長大橋として実在していたことは前表に明らかである。その南側に明治末年ころ粗橋を架し、立野側に番小屋を置いて橋銭を徴収した。当時の唯一の豊岡町・立野村間の連絡橋であったというから、立野橋が二十五年以降に落橋したまま大正八年に再建されるまでの空白を埋めていたものと思われる。



写48 堀川橋と小田井イト 千体地藏堂。
イトの白帆や屋形舟（明治44年）

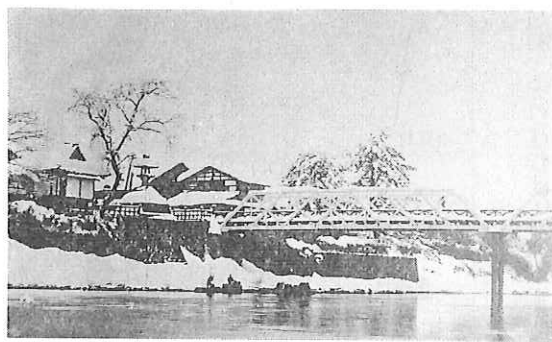
指しているから、弘化四年（一八四七）は天神橋の創建を直接、意味してはいないが、この年に流失した天神橋を架け代えた時の造碑であるとの伝承が残っている。

明治期新造橋中の第一は日撫橋である。「大橋」を称しているように当時の円山川本流にかかる最長橋であった。丹後街道の県道編入後、明治二十年一月建造された（『三江誌』）。明治三十二年十月「城崎郡地内大橋成る」（『兵庫県会史』）とあるのは、架け代えであろう。

円山川本流最初の架橋は京口橋である。明治八年新建、二十八年六月再建、四十二年にはトラス橋に架け代えられた。

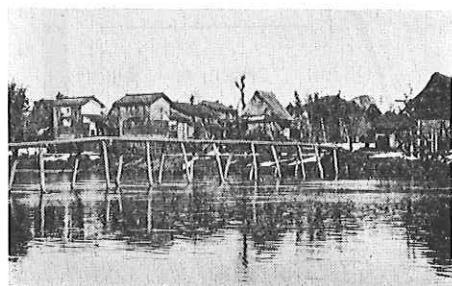
立野橋は^{たちのばし}大正八年新架と伝えられてきたが、明治十一年に宵田・立

野間で一人二厘の橋銭が徴収されており（表39）、それに明治

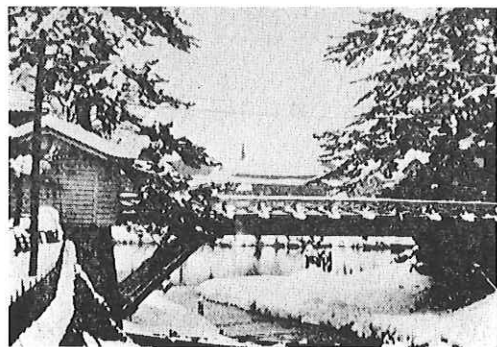


写50 明治37年の京口橋

橋の左手に大燈籠（現在、県立豊岡高校内にある）が見える



写51 立野粗橋（大正初期）向こう側は立野村



写52 明治期の宵田橋

明治八年十一月、宵田橋と新町橋架け代え普請の議が起きたとき、県庁支出金が少なくて郡支出に負担がかかるので迷惑である、旧来地元負担はなかった、との声が出ている。地元負担に関する当時の詳細は必ずしも明確ではないが、地元負担の例がなかったというのは橋梁だけの場合であったと思われる。半額も地元負担するのでは、当初から地元が自費普請を行ない、相応の橋銭を取ればいいという見解に対しては、元有料渡船の場所に自費で架橋したときは有料橋にできるが、元来無料橋であったものを架け代えたのでは橋銭の徴収は

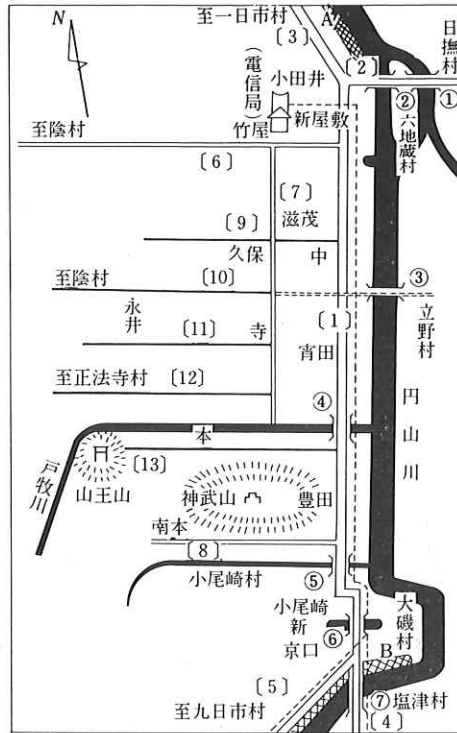


図3 明治16年2月豊岡町認定道路図 ……は電信線
『地誌編纂に係る節目取調』による

許可されない、結局は地元負担を覚悟せよと因果をふくめられている。結果は不明であるが、橋普請には道路普請とは違った経緯があったらしいことが推測される。

道路 維新後の経済発展や封建的所領体制などの解体によって道路輸送の進展が促され、道路改修・新造が盛んになった

が当初、その経費は江戸期以来の自普請（当該地区負担）が普通であった。

明治六年、『河港道路修築規則』によって一から三等の道路等級と経費負担区分が決められたが、七年九月二十五日の豊岡県布達によると豊岡を經由する二等道路として西京・大阪・播磨・因幡・若狭の五街道が指定された。ともに江戸期以来の主要路である。

八年六月には「道路掃除・修営ノ義ハ屢相達シ置キ次第モアリ、二等（市町村）道路・三等道路トモ往還、清潔・修繕ヲ加ヘ、風雨ノ後ハ掃除シ、濁水ハ左右ノ溝渠ヘ導キ、往来ノ障碍トナラザルヤウ区戸長担任也」

第三章 明治期の産業・経済

図3 付表

(1) 道路

[]で示したもの

| No. | 等級 | 区 間 | 延 長 | 幅員 | 備 考 |
|-----|-----|----------|-----------|-------------------------------|----------------|
| 1 | 県 道 | 京 口～小田井 | 21町46間64尺 | 3 ^間 5 ^尺 | 延長約2400m、幅 7 m |
| 2 | | (小田井～丹後) | | | 丹後街道 |
| 3 | | (小田井～湯島) | | | 「湯島」街道 |
| 4 | | (京口～出石郡) | | | 西京(出石)街道 |
| 5 | | (京口～気多郡) | | | 京(大阪・播磨・生野)街道 |
| 6 | 里 道 | 新屋敷～陰 村 | 1・44 | 1.3 | 奈佐往来(陰道) |
| 7 | | 竹 屋～ 寺 | 3・44・5 | 2.5 | |
| 8 | | 豊 田～三 坂 | 3・51 | 3.0 | |
| 9 | | 中 ～永 井 | 1・5・5 | 2.8 | |
| 10 | | 寺 ～陰 村 | 6・30 | 0.2 | |
| 11 | | 寺 ～永 井 | 2・0・6 | 2.8 | |
| 12 | | 寺～正法寺村 | 4・ | 0.8 | |
| 13 | | 豊 田～山王山 | 5・57 | 3.0 | |

(2) 橋梁

○で示したもの

| No. | 名 称 | 区 間 | 橋長 | 備 考 |
|-----|---------|----------|-----|------|
| 1 | 日 撫 大 橋 | 六地藏村～日撫村 | | 日撫村分 |
| 2 | 堀 川 橋 | 小田井～六地藏村 | 18間 | |
| 3 | 立 野 大 橋 | 中 ～立野村 | | |
| 4 | 宵 田 橋 | 宵 田～豊 田 | | |
| 5 | 万 世 橋 | 豊 田～小尾崎 | | 小橋 |
| 6 | 新 町 橋 | 小尾崎～ 新 | | 々 |
| 7 | 京 口 橋 | 京 口～塩津村 | 59間 | |

①は当時、存在しなかった。

(3) 築堤

| No. | 名 称 | 区 間 | 延長 | 備 考 |
|-----|-----------|----------|------|-------|
| A | 小 田 井 堤 | 小田井～一日市村 | 135間 | |
| B | し り ぼ そ 堤 | 大磯村～九日市村 | 220間 | 京口町経由 |

表40 工事費見込み収入表

(西京往還347間土手普請予算・妙楽寺村他4ヶ村)

| 款 | 項目 | 金額 | 備考 |
|------------|------|-----------|--|
| 補助金 賦課金 | 県補助金 | 449,298 | 工事総額の29% |
| | | 354,355 | |
| | 戸別割 | 106,307 | 賦課金の3割。146戸×72銭8厘1毛 ×3割5分。803反29歩×15銭5厘 ×3割5分。地価26,580円中地価8円につき46銭(ママ) |
| | 反別割 | 124,024 | |
| | 地価割 | 124,024 | |
| 工賃 | 人夫賃 | 501,328 | 無賃労力提供 |
| | 計 | 1,304,981 | (書式・用語は現代風に改めた) |

と布令して、日常の保守を地区の責任としている。同時に、鍋釜・薪などの他、牛馬糞などを路上に取広げることが禁止している。

九年六月、太政官達第六〇号によって国・県・里道の区分と一等から三等までの級別が行なわれたが、このとき県道として認定されたのは因幡街道を除く五道(図3付表)であった。

十一年三月、妙楽寺村他四ヶ村は西京往還土手三四七間(約六三〇坪)の普請について村内経費賦課の許可を県に願い出、四月六日に認可された(表40)。この時点での県補助は三割に満たず、残る七割強の工費は地元負担であった。

同年十二月、生野銀山会議が開かれて、すでに半ば完成している生野・津居山間の車道礎線築造について協議し、工費は一里あたり一〇〇〇円、費用は官民歩合と記録している。「歩合」の具体的な内容や「車道」が何を意味するかは不明であるが、生野鉱山鉱石の運搬を主目的とし津居山港活性化の一端をねらったものとも思われ、瀬戸村から大江甚助が出席した。後年の播担鉄道構想の先駆的工事であったはずである。しかし、十三年十一月に至って政府補助金は廃止され、工費は県区町が大部を負担することになったという。

十二年に県道豊岡・津居山間十四キロメートル、十五年に豊岡・久美浜間、二十七年には江野・福田間と妙楽寺・上佐野間が改修された。それぞれ元湯島街道・丹

表41 城崎郡認定郡道(関連分)

大正9年4月1日

| 路 線 名 | 起 点 地 | 終 点 地 | 重 要 な 経 過 地 |
|---------|--------|-----------------|------------------|
| 豊岡高屋線 | 豊岡町 | 五莊村高屋 雅成親王陵墓 | 新田村立野、三三村梶原 |
| 豊岡三三線 | 同 | 三三村 | 新田村日撫、田鶴野村船町 |
| 豊岡田鶴野線 | 同 | 田鶴野村 | 三三村日撫、田鶴野村船町 |
| 豊岡三方線 | 同 | 三方村 | 日高村久田谷、三方村伊府 |
| 豊岡三椒線 | 同 | 三椒村 | 五莊村福田、奈佐村野垣 |
| 神美豊岡線 | 同 | 新田村駄坂 | 中筋村八社宮、新田村木内 |
| 中郷豊岡線 | 同 | 中筋村中郷 | 新田村江本、中筋村土渕 |
| 津居山久美浜線 | 港村津居山 | 港村三原 | 港村氣比、畑上 |
| 久美浜城崎線 | 城崎町 | 同 | 城崎町今津、内川村飯谷、港村畑上 |
| 國府出石線 | 國府村府市場 | 中郡界村中郷 | 國府村堀 |

後街道・因幡街道・豊岡街道で、元豊岡街道の豊岡・神戸線は豊岡・養父間の他は未改修で、工費は県と地方折半という。この間、認定基準の変更があったと見られる。

十三年の一日市・江野間里道九〇町(幅一間半)の改修では、平坦地六〇町分六〇〇円・嶮難地三〇町分一六五〇円、計二二五〇円を要した。ために人力車の通行が可能になった。請願金(地元負担)は三分の一であった。

十六年、当年度県道三等河梨峠の改修費二〇〇円は城崎郡の負担で、戸数割で高負担をする甲部町村は道路通過地区の下宮村・日撫村・六地藏村と豊岡町、低負担の乙部町村は甲部を除く城崎郡全村となっている。

大正七年になって、城崎郡は里道改修補助規程を改正したものの、これによっても土木費補助規程によって

県費補助を受けるもの、郡費のみの補助を受けるものなどがあった。同年、五莊村・八条村・国府村・江原に至る里道中、小尾崎村から佐野村に至る分の内、当年度分二五八間(四六九畝)を県費補助で改

修したとある。

九年四月一日、城崎郡は『道路法』第十二条によって郡道路線認定を行なった（表41）。

助 郷 慶応三年（一八六七）、百合地村他十七ヶ村は幕府道中奉行から村高（年貢賦課基準石高）の内

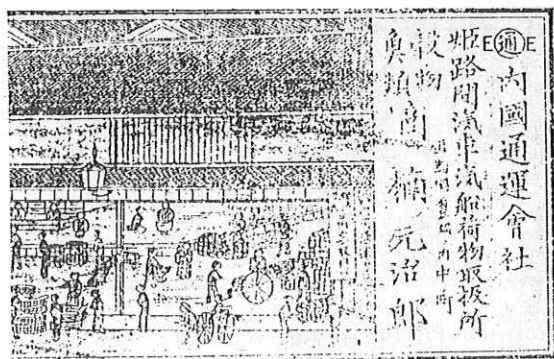
一分五厘を当分の間、東海道草津駅（近江国）の助郷として割当てられた。但馬は僻遠の地で宿駅を常設できず、非常のときは郡中から人夫を臨時に徴発して陸運の継立てをしてきた。ということは、常時の助郷の負担を免れてきていたというわけで、突如二〇〇イットロも離れた遠方の常設宿駅の経費を分担せられることになった。しかし、この種の助郷は幕末争乱期のみの例外であつたらしい。幕府へ免除を申請中に「ご一新」となり、すべては「ご破算」になったと安心していたところ明治三年、膳所藩ぜせの掛り官員が来て出金を催促、重ねて民部省の指令と称して督促してきた。

同年十月、豊岡藩から民部省へ水害を理由に（単なる口実ではなく、この年は洪水によって大きな被害を受けた）免除を申請したが、結果は不明である。宿駅・助郷制度が完全に廃止されたのは五年八月である。

陸運会社

宿駅・助郷制度及び飛脚の廃止に対応する経過措置として、同年九月に設けられたのが陸運会社である。公的な伝馬所とは別に民間貨客の輸送に専念する私的な継立機関で、宿駅や近傍の排他的な輸送権と街道稼ぎ人からの勿銭むせん徴収権を与えられた特権的問屋団体であった。

四年十一月五日、大蔵省は東海道及び大阪の陸運会社開業を許可し、陸運会社規則及び賃銭表を定め各駅に設立を勧誘した。翌五年一月十日旧来の伝馬所が廃止され、各駅助郷の解散命令が出された。豊岡県でも五月に、往還及び脇往還の村々へ「すべて無遅滞チ継立行届キ而客の便利、土地之繁荣」となるように旧来の伝馬



写53 内国通運会社の広告
(明治22年『但馬商工便覧』から)

所・助郷を受けていた村々は廃止の手続きをして、三里内外に一ヶ所陸運会社を設立する申込書を六月十五日までに提出するように布達した。期日までに提出した村はなかったようで、七月末日まで延期され、やっと八月二十八日に但馬内各郡区長が連名で県へ設立を申込んで許可され、営業を開始したのは十月十日であったが「公私之区別無ク」定額の賃錢によることを強調している。従来、官の「御用」がとく賃錢も名目だけで結

局、助郷に加わる郡中の負担になったことを避けようという配慮である。旧幕時代の継立所を復活させたから当初、陸運会社の数は大変多かった。これらを一郡ごとに連合し、一人の社長がその取締まりに当たったが七年一月、県の指導により豊岡県下全域の陸運会社を一社に統合して、社長に豊岡の奥田勘三郎が就任した。

豊岡陸運会社は七年四月、本社を豊岡に、支社を出石・村岡・峰山・宮津・舞鶴・福知山・篠山・柏原に、その他の駅村には取扱所を置き、一切の陸運業者が加入した。すでに六年七月には三丹陸運会社が定額賃錢を改正、七貫目持ちの人足一人・一里について平路で四〇〇文と定めている。

陸運会社とは別に旧定飛脚問屋仲間によって一株五〇〇円出資の合本組織となった陸運元会社は、内務省布達により各地の陸運会社を下部組織に編入した。八年四月一日には解散して内国通運会社と

| | | | | | |
|---|--|---|---------------------------------------|---|---------------------------------------|
| <p>貨銭割</p> <p>明治22年</p> <p>豊岡</p> <p>山崎</p> | <p>先</p> <p>二</p> <p>三</p> <p>四</p> <p>五</p> <p>六</p> <p>七</p> <p>八</p> <p>九</p> <p>十</p> <p>十一</p> <p>十二</p> <p>十三</p> <p>十四</p> <p>十五</p> <p>十六</p> <p>十七</p> <p>十八</p> <p>十九</p> <p>二十</p> <p>二十一</p> <p>二十二</p> <p>二十三</p> <p>二十四</p> <p>二十五</p> <p>二十六</p> <p>二十七</p> <p>二十八</p> <p>二十九</p> <p>三十</p> | <p>時川</p> <p>豊岡</p> <p>山崎</p> <p>八鹿</p> <p>竹田</p> <p>生野</p> <p>姫路</p> | <p>内国通運会社</p> <p>送付状</p> <p>明治22年</p> | <p>豊岡</p> <p>山崎</p> <p>八鹿</p> <p>竹田</p> <p>生野</p> <p>姫路</p> | <p>内国通運会社</p> <p>送付状</p> <p>明治22年</p> |
|---|--|---|---------------------------------------|---|---------------------------------------|

写54 内国通運会社の送り状（明治22年）
豊岡から柳行李菰包6ヶを、八鹿・竹田・生野・姫路を継立てて東京へ送ったもの。



写55 日本型帆船で賑う明治末年の津居山港

同業者は協議せよ」とある。通運再編の内務省の指導が、このころ当地にも及んだと見てよからう。

回 船 業

江戸時代の当地の舟運は、大坂・北海道間を瀬戸内海・日本海航路で結ぶ北前船や日本海沿岸を繋ぐ小回り回船、それに円山川舟運に従事した高瀬舟などを挙げることができる。

幕末の開国以来、わが国は軍事目的もあって大型鋼製汽船の導入を計っているが、明治に入っても当地の内航海運は依然、江戸時代以来の北

なり、全国的な長距離道路輸送に当たったが、十二年五月に内国通運会社の特権が廃止されるにともない通運業は自由化され、次第に線路網を拡充し始めた鉄道輸送が陸運の主力を占めることになった。七年十二月の当地の記録に「内務省からの達しで、物資通運の便のために陸運元会社の総代・佐和佳平が豊岡県管内を巡回するので

表42 瀬戸村回船出身地別乗組員数

| 出身地 | 沖船頭 | 水主 | 計 |
|-----------|-----|----|-----|
| 但馬国城崎郡瀬戸村 | 15人 | 54 | 69 |
| 〃 〃 小嶋村 | | 9 | 9 |
| 〃 〃 氣比村 | | 6 | 6 |
| 〃 〃 津居山村 | 1 | 5 | 6 |
| 〃 美含郡竹野浜村 | 1 | 15 | 16 |
| 〃 〃 豊岡 | | 2 | 2 |
| 丹後国熊野郡大向村 | | 1 | 1 |
| 〃 〃 湊宮村 | | 1 | 1 |
| 〃 〃 甲山村 | | 1 | 1 |
| 〃 〃 竹野村 | | 1 | 1 |
| 摂津国 大坂 | 1 | | 1 |
| 計 | 18 | 95 | 113 |

表44 瀬戸村回船年齢層別乗組員数

| 年齢層 | 沖船頭 | 水主 | 計 |
|----------|-----|----|-----|
| 10代14歳より | | 21 | 21 |
| 20代 | 3 | 46 | 49 |
| 30代 | 2 | 8 | 10 |
| 40代 | 5 | 9 | 14 |
| 50代 | 7 | 10 | 17 |
| 60代 | 1 | 1 | 2 |
| 計 | 18 | 95 | 113 |

石数・隻数とも飛躍している。
明治四年の豊岡県布告によれば、日本型船は一〇〇石につき一両、蒸気船・帆船は一・五両、毎年課税されることになっている。二十年前後の港地区では、年間の出入商船二〇〇隻、

表43 明治5年瀬戸村回船一覧

| 船主 | 船名 | 積石数 | 乗組員数 |
|--------|------|------|------|
| 大江 甚助 | 常徳丸 | 316石 | 8人 |
| 〃 | 順徳丸 | 186 | 6 |
| 後藤平右衛門 | 宝竜丸 | 489 | 10 |
| 〃 | 観音丸 | 451 | 9 |
| 〃 | 祇園丸 | 427 | 10 |
| 〃 | 春日丸 | 246 | 6 |
| 〃 | 天王丸 | 184 | 5 |
| 後藤 錠治郎 | 飛竜丸 | 127 | 5 |
| 大江 甚兵衛 | 弁天丸 | 436 | 10 |
| 〃 | 利竜丸 | 191 | 5 |
| 大江 伸蔵 | 明光丸 | 149 | 5 |
| 清水 文次郎 | 金比羅丸 | 136 | 5 |
| 〃 | 文珠丸 | 130 | 5 |
| 泉太郎左衛門 | 愛宕丸 | 223 | 6 |
| 吉田吉右衛門 | 日吉丸 | 120 | 4 |
| 鈴木小右衛門 | 天赦丸 | 190 | 6 |
| 松本 長兵衛 | 長栄丸 | 173 | 5 |
| 市左衛門 | 長徳丸 | 50 | 3 |

(史料) 第42、43、44表とも「船往来御鑑札小前乗組書上帳写」(旧瀬戸村役場文書)

前船航路を従来の日本型木造船が就航していた。しかも、経営もまた、賃積みより買積み(自己運送)が一般的であった。港地区の回船業は、むしろ明治に入って本格化したと見てよい。瀬戸村だけについて見れば当初、三〇石から三〇〇石積みの回船は幕末期から台頭し、明治五年には五〇石から四九〇石積みで十八隻(表43)、明治七年には五〇石から五八六石積

表45 『明治25年城崎郡統計概表』による津居山港出入船舶
(年間、50石以上)

| 船種 | 出 港 | | 入 港 | |
|---------|-------|---------|-------|---------|
| | 船 数 | トン数 | 船 数 | トン数 |
| 蒸 気 船 | 2 | 50 | 2 | 50 |
| 西洋形帆船 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 日 本 形 船 | 1,130 | 150,000 | 1,100 | 145,000 |

表46 船問屋清水屋(浜田湊)扱いの地元船名

| 船籍 | 船 主 | 船 名 | | | |
|-------|--------------|--------------------------|--|------------|---------------------------------|
| 豊岡 | 津居山屋 (瀧田) | 豊徳丸 真徳丸 長徳丸 盛徳丸 | 瀬戸 | 大江 | 順天丸 青雲丸 星竜丸 明光丸 両竜丸 |
| | | 川上 | | | 栄徳丸 |
| | 畑本 | 畑宝丸 | | 松本 | 栄寿丸 松栄丸 |
| | 泉屋 (和泉) | 嘉永丸 幸飛丸 竜徳丸 | | 宮代 | 順宝丸 |
| | | (その他) | | 長勢丸 | |
| 小島 | 古川屋 | 幸永丸 幸徳丸 | | 玉屋 | 乾 丸 |
| | | 油屋 | | 太盛丸 | 津居山 |
| | 米屋 (後藤) | | 開運丸 末広丸 天王丸 飛竜丸 立春丸 久恵丸 長徳丸 大神丸 | 真野 | |
| | | (その他) | | 明神丸 松直丸 | |
| | | 浜屋 | | 幸栄丸 | |
| | | 米屋 (後藤) | | 白山丸 | |
| | | 不詳 | | 宮代 | 明神丸 |
| | | | | 福島屋 | 幸福丸 |
| (その他) | 妙徳丸 慶寿丸 | | | | |

『諸国客船帳』(下)による

舟廻いの入り船一五〇石から一〇〇〇石強のもの四、五〇〇隻、回船業者は津居山六、小島の船宿七、小島の舟大工頭領株二と伝えている。しかし、年度は異なっているものゝ表43▽、表45▽の実績とは離れている。

浜田湊(島根県)の船問屋・清水屋が扱った地元船名は表46▽のとおりで、明治初期から三十年代までのものである。回船はどの湊でもいずれかの船問屋に登録され、原則として船問屋をとり代えることはないのだ、

表47 津居山回船による仕入れ関係などの一例 『吉田家文書』による

| 年月日(明治) | 仕 送 人 | 受 取 人 | 内 容 |
|-------------|---------------------|---------------|------------------------------------|
| 5 - 8 - 2 | 周 防 國 加 子 屋 | 津居山 木 谷 順 二 郎 | 三ツ切塩、他 |
| 6 - 3 - 10 | 大 阪 大 家 屋 忠 兵 衛 | 直仁丸 順 二 郎 | 運賃受取証 |
| 6 - 5 - 10 | 佐 渡 國 船 改 所 | 真力丸 服 部 平 蔵 | 出帆免状 <small>(北海道 北港々々)</small> |
| 6 - 11 - 18 | 赤 間 関 升 屋 與 右 衛 門 | 津居山 桃 屋 順 次 郎 | 鯨節、他。目録覚 |
| 6 - 11 - 18 | 赤 間 関 北 国 屋 庄 右 衛 門 | 直仁丸 茂 平 | 志万波、他 |
| 6 - 11 - 18 | 下 関 菊 屋 平 七 庄 屋 | 木 谷 順 二 郎 | おか帆(船道具) |
| 12 - 6 - 18 | 三 田 尻 加 子 屋 | 吉 田 茂 兵 衛 | 三ツ切塩、他 |
| 14 - 7 - 14 | 羽前加茂 加 藤 八 郎 | 文珠丸 順 二 郎 | 木綿、他 |
| ? - 3 - 18 | 伯州境津 植 田 文 平 | | 生蠟、他 |

△表46▽の船名は地元船のすべてを取り上げているわけではない。

下関湊の、ある船問屋のものと見られる『諸国御客帳』には瀧田清兵衛持船の立徳丸・豊徳丸・真徳丸・元徳丸・長徳丸・光徳丸・盛徳丸・又徳丸の名を記しているが、ほとんどが明治十八年から二十三年の間に集中している。「しかし、このような船主が明治十年代後半より近代的船主へ脱皮することなく、蓄積された資本が田畑・山林の購入にむかい、やがて寄生地主化へ固定」(『近代海運史の研究』)していくのが、但馬に見られる典型的な流れであった。

当地における海上運送の近代化への対応の遅れは覆いがたく、但馬外の他地区の汽船会社所属の西洋型汽船の乗入れや鉄道の開通によって、主力を陸上運送にとって代わられるのである。明治十七年に山陰航路を専門として大阪商船が就航、五〇〇トン内外の西洋船で大阪・舞鶴間定期航路を設け、浜坂や津居山に寄港している。

鉄道誘致構想の初期に見られた飾磨・津居山間鉄道計画は、本州を横断して日本海と瀬戸内海の水運を結ぶ、かつての円山川・市川高瀬舟ルートと陸運化による北前船航路のショートカットを目指すもので、津居山港と港地区回漕業の活性化を計る遠大な期待をこめたものであった。

皮肉なことに、鉄道の普及によって内航路連絡の意義は薄れ、構想が山陰本線と播但線の完工によって事実上、結実した明治末期のころには、港地区の回船業は江戸時代以来の歴史の幕を閉じかけていたのである。

船改所

港地区回船が従事していた北前船航路の実態は、 \wedge 表47 \vee によってその一端をうかがい知るることができる。仕送人は羽前（秋田県）・佐渡（新潟県）・伯耆（鳥取県）・周防（山口県）を経て大阪に及んでいて、仕入内容は塩・鯨節・木綿・生蠟などで、ここでも明治前期の回船業が江戸時代のそれと大きく変化していないことが分かる。

表中の服部平藏受けとりの「出帆免状」は次のとおり（写56）。

出帆免状

一、真力丸 日本型

積石 百八拾七石

乗組人 船頭苗平他五人

積荷送状式通之通

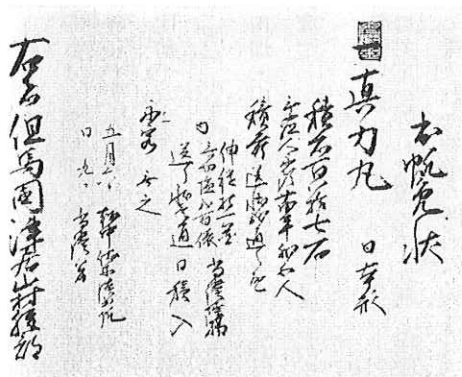
伸継拾一箇

内 三ツ切塩式百俵 当湊陸揚

送状老通 同積入

船客無之

五月六日 越中伏木湊出帆



真力丸の出帆免状（瀬戸・吉田吉雄氏提供）

同 九日 当湊着

右者 但馬国津居山村服部平藏所持之船 本日当港出帆

其港江罷越候段届出候間免状相渡候也

佐渡国羽茂郡

小木湊船改所

山西久寿印

明治六年五月十日

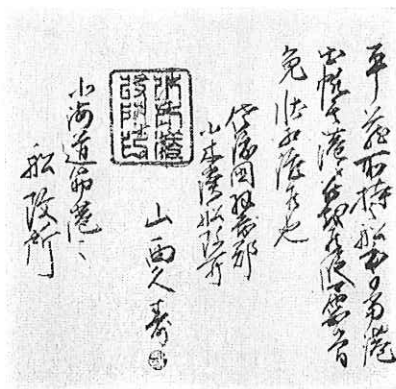
北海道筋港々

船改所

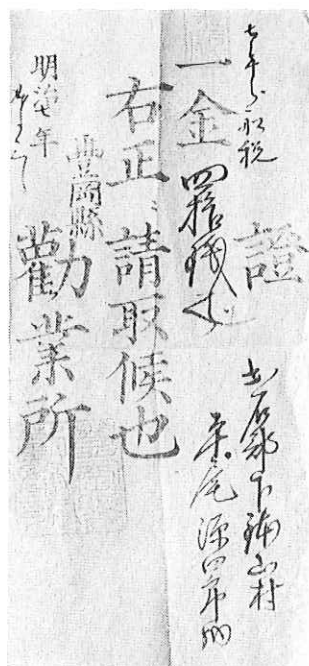
船改所はいわば陸上の関所で、その発行する船免状は通行手形に該当する。陸上の関所が廃止され交通の自由が保証されたのは明治二年であるが、海上交通で交易面に規制がなお続いたのは移出入物資の徴税があったからである。

船改所は明治初年、その徴税機関として各港に新設された。江戸時代の沖口役所を改称したもので始めは海官所や海関所と呼んでいて『日本歴史大辞典』は明治八年（一八七五）に船改所としたというが、前記の史料ではそれ以前に「船改所」の名が出ている。

前掲の出帆免状は津居山村服部平藏の持船が越中国伏木湊を経て佐渡国小木湊から北へ向かうにあたり、目的港の船改所へ差出すための出帆免状を小木湊船改所が発行したものである。しかも、港ごとにその他の願



写56



写57 豊岡県勸業所の船税請取証（明治7年）

書・積荷目録・船免状または船税鑑札を提出し、検印・奥書きされたものを受取るという手続きをくりかえし、入港免状を下付されて初めて荷揚げが許可されるのである。

△表47▽中の赤間関（下関市）の升屋から糶屋へあてた目録覚は糶屋の買

付代金の領収書で、この中に「永式拾匁五厘船税金」とあって、船問屋の升屋が糶屋のために積荷の収集や売買の仲介の他、船税金の立替えもしていたのである。

七年、「今般改正ニ付、津居山船改所へ当三月一日ヨリ藤井伊七交代出張。海川筋ニ不_レ限、諸品船積之節川口出入不都合無之様」(『御用留』)とある。「改正」の内容は不明であるが、移入品価格の一・五割と過重であった関税率は次第に軽減され、二十年（一八八七）には船改所そのものが廃止された。

弘商会所

豊岡県は五年、勸業所に弘商会所を置き県下各港の弘商会所を統轄させた。勸業所は県の職制に入っていないので、事実上一体といわれる弘商会所は官制外の半官半民的な機能の融通性をねらったものらしい。当地では始め津居山に、後には瀬戸にも置かれた。

旧藩時代の慣行的な諸問屋收税法を改め、各港輸出入諸物品の口銭税・諸工商鑑札料などを徴収する他、小野組差出金や諸方預り金を合わせて勸業資本として貸付け、利潤を積立てるなどとした。

次の『規則』は明治七年の日付があるので、何度目かの改正を経たものと思われるが、これによると弘商会所は船問屋の監査の他、その業務の一部（入港届の代行・仲買いの仲介）にも喰い入っていたことが分かる。

当港弘商会所規則（要旨）

一、以前のようにお得意先だからといって船主の意に反した品を問屋や船宿へ勝手に引入れては、港も衰微することであるから船主の任意の売買にまかせよ。

一、入港届は従来、問屋や船宿扱いで、わずかの品まで手数料を取るなど船主に不利な面があったが、弘商会所へ船主が直接に届ける分には手数料は不要である。

一、船商人と直接、売買したい仲買人は弘商会所で扱うから問屋を経由するには及ばない。

一、売買済の品や他方より積送り買廻しの品で海川船で川筋を積登る分は、当会所から元会所あての送り状を交付するたびに船改所の検印を受けよ。

以上、最近の物価不安定の節、諸品の流通に支障を生じているので元会所から出張して監査するので注意せよ。

明治七年十月

弘商元会所

諸品問屋中

諸商人中

六年十二月、勸業所は問屋あてに新年からの口銭規則改正を申達した。問屋扱い手数料は、①穀物・菜種・

塩・油（四割）、②蠟・綿・鉄・紙・砂糖（四・五割）、③荒物・竹木・石瓦・陶器（五割）、である。益金に對する税率は弘商掛り扱いで四割、問屋扱いで二割で、残る益金は諸入費にあてるとある。七年七月の『口上覚』によると、同年一月からの改正では従来の穀物口銭率三割が二・五割に、税率は二割になったとあるからこのころの過渡期の常として不断に改正が行なわれたらしい。

魚糶場

貿易業務を主管する弘商会所は、ついには魚糶場をも取りこんでいる。六年十二月二十二日、豊岡県は規則を改正して魚糶場の手数料率を売高六錢五厘につき五厘、益金を売上高一〇〇〇円につき八三円三三錢三厘と定め、船問屋に對したのと同様に益金中弘商掛り扱い四割・問屋扱い二割の納税を命じた。

当初、津居山村は村費の助けにと魚糶りに少々の益金を見込んでいたので「魚糶引揚げ仰せつけられ候ては村方甚だ迷惑」と歎願したが、丹後国間人村が同様の陳情を却下されたと聞いて、村民の反対をなだめたという。そのうち、七年三月からの魚代金が滞るなど弘商会所の収支が不明瞭で漁師が困窮するなどのことが続いた。いわゆる豊岡県出納不分明事件で、参事田中光儀の失脚につながる会計内容の一端を勧業所・弘商元会所が荷っていたのである。

勧業所は田中光儀のユニークな発想による公社的存在として県政上、注目すべき組織であったが、この事件と七年に挫折した政商・小野組の資金もからんで八年六月に終末するに至った。

郵便

明治四年三月一日、東京・京都・大阪間に試験的に近代官営郵便制度が開始された。同区間を三日と六時間要したというが、鉄道開通前の当時としては驚異的な速度といえよう。四年八月

表48 郵便定日

明治5年7月

| 区 間 | | 配 達 日 (1ヶ月) |
|----------------------------|--------------|---------------------------|
| 本道 | 豊岡—京都 | 京都発(奇数日)・豊岡発(偶数日) |
| 枝 道 | 出石—姫路 | 出石発(3,6,9の日)・姫路発(2,5,8の日) |
| | 八鹿—鳥取 | 八鹿発(4,9の日)・鳥取発(3,8の日) |
| | 福知山—若狭・越前 | 福知山発(4,9の日)・若越発(3,8の日) |
| | 福知山—峰山・宮津 | 4,9の日 |
| | 福知山—物部・山家・綾部 | 〃 |
| | 豊岡—湯島・久美浜 | 〃 |
| | 亀岡—園部 | 〃 |
| | 河守—舞鶴・宮津・峰山 | 〃 |

二十五日、豊岡県は「郵便ニテ」各種取調帳を政府へ発送している。

五年七月一日に至って豊岡町八番地(後の豊田町)に三等郵便役所(八年、郵便局と改称)が開局、通常郵便の引受・配達を行なった。これは三年一月二十四日の公達に基づくものであるが、明治四年末の大県の大県令設置によって促進されたものと見てよからう。このとき全国主要地二ヶ所に設けられた郵便役所のうちの一つである。「彼我ノ書状、郵便切手ヲ以テ(郵便定日ヲ参照ノ上)各郵便取扱所ニ持参スレバ遅滞ナク相達シ」と布告している。当初、発送日を六月は八・十四・二十二・二十九日の四回、七月からは各三と八の日(計六回)と定め、発送数に応じて定日を改めることとしたが、七月には全面的に改定した(表48)。

七年一月現在、但馬の郵便役所は豊岡の他、八鹿・出石・生野に設置され、湯島他九ヶ所には郵便取扱所が置かれている。

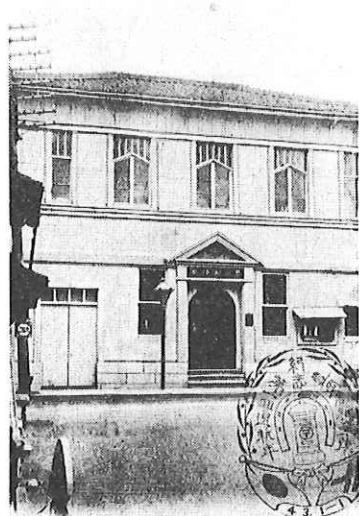
五年三月、『郵便規則』の制定によって郵便料金全国均一が決められたことになっているが、実際は遠近制・量目制によるものであった(表49)。量目制に統一されたのは六年四月一日からで、重量二匁ごとに市外(管轄局管外)二銭、市内一銭となった。

当時の郵送手段は依然、飛脚によるものであったから、五年九月五日に

表49 郵 料

明治5年3月

| 重量 | 距離 | 25里以内 | 50里以内 | 100里以内 | 200里以内 | 200里以上 |
|---------|----|-------|-------|--------|--------|--------|
| 4匁まで | | 1 錢 | 2 錢 | 3 錢 | 4 錢 | 5 錢 |
| 8 〃 | | 2 〃 | 4 〃 | 6 〃 | 8 〃 | 10 〃 |
| 12 〃 | | 3 〃 | 6 〃 | 9 〃 | 12 〃 | 15 〃 |
| 以上4匁増ごと | | 1 〃 | 2 〃 | 3 〃 | 4 〃 | 5 〃 |



写58 新築後1年の豊岡郵便局舎
(明治43年・竹屋町)

は路上に牛馬を繋ぎ農具を横たえるなど、脚夫の「飛行」の妨げとならないよう民衆を説諭しなければならなかった。

七年三月十四日には非常に備えて『飛便遞送規則』を各郵便役所・郵便取扱所へ通達、脚夫が途中で故障のため「飛走」できぬときは戸長が代わりの脚夫を出し、渡船は昼夜を分かたず脚夫を渡させるよう指示した。この指示は徹底しなかったらしく、十月にも再指示するとともに代脚夫の賃金を一里につき七錢・夜間は一〇錢と取り決めている。

明治十一年の『兵庫県統計書』には、県下の郵便局として「一等神戸」「二等豊岡・姫路」「三等州本」の他は四等・五等に格づけされている。

明治十二年には「五等津居山郵便局」が初出する。

当地に鉄道が敷設されるまでの遞送手段の一つとして、遞送量の増加に応じて曳き車が使用されていたらしい。三十八年六月二十二日、竹田郵便局の郵便遞送

人が通送車で和田山郵便局で郵便物を受取り、同日十二時から一時に養父郵便局、一時から三時に八鹿郵便局に到着の予定のところ四時になって着かず、八鹿から脚夫を出して調べた結果、通送人は殺され車は円山川に投じられていた。「価格表記郵便」(一〇〇円在中)が奪われたものである(『但馬新聞』)。

しかし、当初は郵便の利用は思わしくなかった。八年二月十七日、豊岡県は『区務取扱概則』を公布して公的な布告・布達・指令や願い・届けなどを郵便で伝達するよう指示した。これによって、県管内大小区の区務扱所だけでなく、村々の戸長役場に至るまで内用文書を郵送するとともに、受領したときは「収授の証書」を、また諸伺いなどの指令延滞のときの主務官庁への督促までも、郵便で差出すことになった。

電信電話

十四年十一月二十日、豊岡町竹屋町三〇三番地に豊岡電信分局を設置、和文・欧文の内国通信の受付・配達を開始した。二十一年六月十五日には二等電信局として独立したが、三十六年三月三十一日に豊岡郵便局が特定三等局に昇格するとき統合し、局舎は新郵便局舎にあてられた。

電話通話事務・交換の開始は四十一年である。大正十四年の震災で局舎を焼くと、仮局舎を寿公園及び本町京極筋に急造、昭和二年に後の大開通りの新局舎に移った。

昭和二十四年六月一日、『郵政省設置法』の施行によって電気通信省が分離、郵便局は電信・電話両課を同省に移管、豊岡電報電話局が発足した。二十七年十一月一日、日本電信電話公社の管轄に入り、三十二年に現庁舎に移転した。六十年四月一日、日本電信電話株式会社(NTT)豊岡電報電話局に衣替えした。

第四節 水産業

港地区 豊岡市の海面漁業は、古来津居山湾に面する五ヶ村——津居山・瀬戸・小島・気比・田結——の概況 によって営まれてきた。これら五ヶ村のうち、津居山・瀬戸・気比の三ヶ村は明治初期にはす

でに各戸数二〇〇戸をこえていた。特に津居山は人口九四四人（明治七年）を擁し、戸数は二〇〇戸、漁業を営むものは一四八戸（全戸数の七四^{パーセント}）もあって、漁業を専業とする純漁村であった。回船業で繁栄してきた瀬戸は、物産にも清酒・醬油・かまぼこなどがあり、職業構成が雑多で、商港的漁村の特色をもっており、小島は瀬戸に類似しながらも、農業が主流で半農半漁村であった。一方、気比や田結は田畑に恵まれて、米・大根・さつまいも・煙草・綿・麻・生糸などの物産が豊かで、漁業も行なうものの、農業依存度の高い半農半漁村であった。

米高換算による五ヶ村の経済力を比較してみると、津居山は一四〇〇石余（明治二十二年）で第二位の気比の六〇〇石（同十九年）をはるかにしのぎ、その全てが水産によるもので、気比の水産高の占める割合は二〇^{パーセント}にすぎない。漁税の課税額（同二十年）でも津居山は気比の四倍以上、年税十五円は但馬三ヶ漁村中で最も大きい。

次に、明治前期の湾岸五ヶ村の漁業経営の概況は、次のとおりである。

田結村Ⅱ 維新前は、海草取りをするに過ぎなかったが、明治初年ごろから手繰網漁を始めた。漁獲高・漁民

数とも増加したが、やがて漁獲高は減少、明治十九年ごろは明治二、三年ごろの三分の一、一人平均年額一〇円以内である。

気比村Ⅱ維新前は漁獲多く、年々輸出したが、以後は漁民は増加したものの漁獲高は減少して八分の五に減じ、一人平均年額二五円であったものが九円になった。

小島村Ⅱ明治十四年までは気比村浜の地引網の株を所有して漁業は盛んであったが、これを気比村に売却後は次第に衰微、漁民数・漁獲高とも減少し、漁獲高は従前の三分の一、一人平均年額十五円であったものが五円に落ち込んでいる。

津居山村Ⅱ引網で乱獲する近隣漁村とちがって釣漁を主とする本村の漁業は年々衰微、漁獲高は従前の四分の一に減少、一人平均四〇円内外のものが一〇円となった。

瀬戸村Ⅱ維新前はやや盛んであったが、明治三、四年ごろから漁獲高・漁家数とも減少、漁獲高は一人平均年額四八円から十六円になった（明治十九年『兵庫県漁業慣行録』）。

港村の漁業

明治中期になると、港村には五五六人の漁民と一八三艘の漁船があった。漁獲物は豊富で、イビ・ワカメ・ノリ・テングサなどを捕獲、主な魚貝藻だけで三八種に及ぶ。漁具は二〇余種を数え、網具では手繰網を筆頭に鰯タカリサシタモ網・地引網・宮灯網、釣り具では鯛網縄やカレイ沖縄など五種の延縄（はえなわ）とサバやイカの釣り具が目立っている。採貝用のアワビきく稚やサザエ突・採草用のワカメ鎌・ワカメもつり・テングサ突などもある。

漁船や漁具の所有状況には五ヶ浦の特徴がよく現われていて、まず津居山が漁民数（三〇二人・五四バント）や漁船数（八七隻・四八バント）で全体のほぼ半数を占め、二間（二間は一・八バント）から二間半大のカンコ舟（七八隻）を主力に、三間大の沖縄船（九隻）を用いてタイ・小鯛・アマダイ・ドコウ・フカ・カレイ・カニなどを捕獲する延縄漁業を主業とした。

気比は漁民数（二三三人）と漁船数（四〇隻）で全体の二〇バント余を占め、漁船はすべて二間大のカンコ舟で、手繰網（小鯛・黒ダイ・アマダイ・アジ用）と地引網（イワシ・カマス・小鯛用）を中心に、サバ釣りやイカ釣りを営んだ。

瀬戸は、営業者に資本主（八人）と雇夫（二人）がみられる唯一の漁村であるが、漁民数（九〇人）は全体の十六バント、二間大のカンコ舟（三〇隻）を用いて手繰網や営灯網（サバ・アジ）漁業の他、サバ釣りやイカ釣り・採貝・採藻（ワカメ・テングサ）を行なった。

田結は、漁民数（十三人）は少ないが、最も多くの三間大の手繰網船（十九隻）を持ち、ワカメ採りなども行なった。小島は地引網の漁業権を気比に売却（明治十四年）して後は漁業は振わず、十八名の漁民が一間半大のカンコ舟（七隻）で手繰網を行なう程度であった。

当時、漁場は「地方じかた」からおよそ一海里（一八五二メートル）の沖合を沖境と決めて、その内側の「灘」や「地先」では陸地村界で海面を限り、各浜浦の専用漁場とした。沖境以遠の「沖合」は沿海各村の入会いりあひ漁場で、延縄漁業・手繰網漁業・イカ釣り・サバ釣りなどが行なわれた。

最も沖合の漁場への出漁にはかなりの時間を要し、沖合二〇メートルに及ぶ漁場へは午前二時から四時ごろに沖

に向けて吹く「地あらし」をゴザ帆（明治三十年ごろまで使用）に受けて出漁、二時間後に漁場に到着した。明け方は魚は勇み食いがよいので、沖縄を仕掛け、午前十時から十一時ごろには地方じかたに向けて吹く「沖の風」を受けて帰港した。

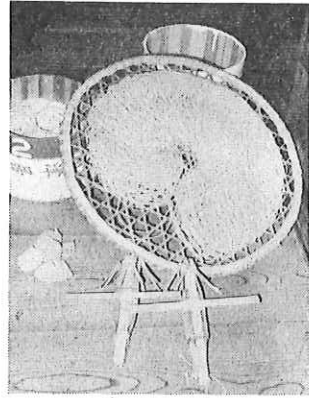
津居山沖の入会漁場には、丹後（間人・塩井）や美含郡（現城崎郡のうち）相谷・切浜・宇日・田久日の漁船も多く乗り込み、沖合ほど隻数は少ないが入会う浜浦の数は多かった。明治十九年六月の調査によれば、津居山沖十五里（二八イイトロ）の入会漁場には丹後・但馬の七ヶ浦から六七隻が出漁し、うち四〇隻は丹後間人の漁船で、津居山は九隻であった。

当時を代表する漁業は、手繰網漁業と延縄漁業である。

手繰網漁業は津居山を除く四ヶ浦で営まれ、特に気比（三六畳。一〇八人従事）と田結（二四畳。十三人）で盛んであった。舟は大（八人乗り）・中（四人乗り）・小（三人乗り）の三種類あり、主に沖漁に大手繰網（カレイ・カニ漁）を、灘の漁に中・小手繰網（小鯛・アマダイ・アジ漁）を用いた。

気比は、小手繰網を主とした。二間漁船に網一畳を積み、三人が乗り組む。津居山沖五里、東西およそ八里の漁場に至ると、一〇〇尋ひろをこえる海中に網と手綱を投じる。手綱は二人が各一本を持ち、一人が艀をこぐ。魚の入ったところを見計らって、網を引き揚げる。三〇〇尋をこえる網引きは、重労働であった。

手繰網漁業は魚族の大小を問わず浚さい捕るので保護・繁殖にとって有害な漁法とされたが、慣行上禁止できず、しばしば延縄漁業を主業とする津居山との対立抗争の原因となった。漁期（小鯛・アマダイでは夏土用から秋土用まで）を厳守することで、魚族の保護繁殖に応えるようにしていた。



写59 マダイ漁「鯛縄」一式

延縄漁業は、津居山の独擅場であった。人力や風力にたよって船を進め網を引きあげた時代、しかも海岸部から水深が急に増す但馬の海では、網漁業を発達させることは、容易なことではなく、田畑を欠く津居山が沖合に進出して多数の釣針を仕掛けて漁をする延縄に活路を開いたのは、自然のなりゆきともいえる。

カレイは沖縄・小鯛は虫縄・マダイは鯛縄により捕獲した。延縄のうち沖縄は発動機船による底引網漁業の起こる大正初期まで、津居山漁業の主流であった。沖縄に用いた船が沖縄船で三間大（二五石積）八人乗りであったが、明治後期に至り六人乗りの「改良船」がこれに代わった。漁期は十一月から翌年の五、六月まで、冬季を中心にカレイ・カニ・タラなどの漁を行なった。一隻に延縄用の漁具十三籠を積み、沖合八里から二〇里、一五〇尋から二〇〇尋の海底にこれを配し、東風が徐々に吹き渡って雲霧が広がり、海波が穏やかで暖気るときカレイは豊漁であった。カレイを狙った沖縄の餌料は塩鰯であったが、副産物としてカニやタラもかかった。

虫縄は、小鯛縄ともいう。イイダコやアマメ（舟虫）を餌料として小鯛やアマダイを捕獲するもので、津居山独特の漁法であった。七月から十二月が漁期で、字甲ヶ丈沖合八里あたりに二間から二間半大の漁船（二、三人乗り）で出漁し、延縄三籠を仕掛けた。

明治時代
の漁獲高

明治中後期に入ると、三十五年には現豊岡市・城崎町域の漁民は四七六戸あり、うち四七^{サバ}が専業である。一方、隣接する現竹野町・香住町域は八一四戸、専業五〇^{サバ}で、漁獲高では前者

が一万六五五〇円を上げて後者の一・七倍、漁民一戸当たりの漁獲高年額は約三五円で後者の三倍弱である。ところが、水産物製造では逆に前者の産額は三〇〇〇貫・一二〇円で、それぞれ後者の七分の一と三分の一にすぎない。水産加工の不振は豊岡市場に恵まれて鮮魚出荷が主に行なわれたのと、円山川特有の川霧が魚の天日乾燥を妨げた結果である。一方、後者の浜浦は、市場距離のマイナス面を水産加工に重点をおくことでカバーしたのである。明治の中期から後期にかけて、港村の漁業は飛躍的に発展した。明治二十五年と同四十四年を比較すれば漁獲金額は四倍、水産加工品金額は十四倍、同数量は十八倍と増加した。

漁業税

明治新政府の徴税の基本は地租と営業税であったが、漁業は旧慣を尊重しながら徴税が行なわれた。維新前の課税方法は明治五年まで引き継がれ六年に廃止されたが、八年には『雑種税書上』（瀬戸村文書）の中に漁業関係のもの七種の記載がみられ、かなり細密な課税が行なわれたことが分かる。十三年になると『営業税雑種賦課規則』が制定されたが漁業税は旧慣に据置かれ、二十年十二月県令二百三十五号の布達『漁業採藻税規則』によって改正された。その第一条に「漁業採藻ヲ為スモノハ、海川ヲ問ワス總テ従来ノ慣行ニ依ル」とあり、第二条は「税金ハ各営業者ニ賦課スヘキ總額ヲ、町村限り定ムルモノト、直ニ営業者ニ賦課スルモノト大別シ」とあるように、各浜浦の慣行による漁業権を認めた上で、町村で負担すべき税の総額を定めた場合は、これを町村会で各営業者に割りふり、また町村外の営業者については、一人につき年税五銭を課した。これによれば、津居山村は年額十五円・氣比村三円五〇銭・瀬戸村一元七〇銭・田結村と小島村各五〇銭で、津居山村の十五円が但馬中で最高であった。

漁業紛争

港地区では江戸時代以来、多くの漁業紛争が隣接漁村との間に熾烈に展開され、漁場利用をめぐって細かい慣行や協定が成立していた。しかし、概して漁場や漁法など、慣行・協定・紛争の対象については、いわゆる地先漁場で、江戸時代のそれを継承したものであったから、これらはやがて漁業の近代化、とりわけ漁船が大型化するにつれて漁場が沖合へと拡大すれば、自ずと解消していく性質のものであった。

紛争の論点は、第一に漁場の侵害とその権利に関するもの、次いで稼ぎの船の種類や隻数、あるいは網の種類や新規網の禁止、延縄や油餌についての得失利害など、漁場・漁期・漁船・漁具・漁法など広範にわたっていた。新規の事態が生ずるたびに、その防止策を談合し、和解を第一としながらも、訴訟問題にもつれこむこともあった。しかし、明治維新を迎えて世相は急変し人心が転向すると、行政による指導や漁業組合の結成によって浜浦の組織化も進展し、次第に漁村の繁栄を新技術の習得に求める気運が高まり、漁業紛争は徐々に解決に向かった。

江戸時代には、「磯簗は地付、根付次第也。沖は入会^{いりあひ}」という、地先漁場の一村入会いを保障した有名な規定があった。つまり、干潮時に陸続きとなる地付漁場・岩が海面に露出する磯付漁場・または岩が海面に露出しない根付漁場など、海岸に続く漁場はその村のものとし、それより沖の海は特定の村の漁場としないで、各浦々の漁民相互の入会漁場とする、ということである。この規定は、明治時代にあっても太政官達第七十四号（明治九年）『捕漁採藻ニ府県税ヲ賦シ、営業取締ノ件』によって「漁場利用は旧慣による」と追認、明文化され、旧『漁業法』の制定（明治三十四年）によって地先漁場が地元漁業組合の専用漁業権として法によって確

定するまで、明治漁政の基調をなしたものである。

海藻採 明治三十八年一月に発生し、同年五月末に解決した瀬戸村と隣村の田久日村との抗争は、漁場取紛争 制限が容易に確定しがたいことを示す好例である。

瀬戸村と田久日村は往時から村付き合いは比較的密であったが、村界をめぐる係争はくりかえされていた。

明治五年に至り、両村戸長は「請証文」を交わし、これを豊岡県に差し出して郡村界を確定、郡村界は瀬戸村という小車の滝筋、田久日村という比合の滝筋とし、海面は分界を設けず相交じり漁業などをする事とした。

他方、田久日村と瀬戸村の間には、昔から沖合漁場を入会いとして田久日村の海役運上に対し年に協定額

(明治九年は十二銭五厘)を村役に納める慣行もあった。また、瀬戸村は昔から天草(ブト。石花菜)採りが

盛んで、田結村海岸でも冥加金年五〇銭(明治三十七年)を納めて、採取の権利を得ていた。天草は特に田久日村地先のタカシマ付近によく繁殖していた。明治三十八年の旧正月七日、田久日村惣代から瀬戸村惣代へあて一通の書状が届けられ、瀬戸村民の違反入漁に対して取得品や道具の没収で臨むという態度を表明した。

二月六日、瀬戸村管理者は田久日村惣代に対し両村大字の海面は双方の入会いとする契約があり、これを専断破約し、瀬戸村の漁民を勝手に処分することはできないと反論した。

五月十八日、田久日村より瀬戸村に対し、異議は今後は漁業組合へ申し出ることに、当方は五月二十日から海藻採取を始める、との最後通告を行なった。

間もなく瀬戸村の三名が田久日村の東「ニヨウヅ」海岸で天草採取中、田久日村の四名に連行され、村人四、五〇名が集合する中で、採取物を強奪されたという。瀬戸村の三名は、五月二十四日付で城崎警察分署に告訴



写60 鯛立釣教師井上長治・烏賊釣教師田中長平の記念碑(明治27年・気比村漁業仲間建立)

した。元来、両大字の海面には分界はなく、豊岡県でも公認していたことだから、田久日村の不法行為である、というのである。紛争の調停は城崎警察分署及び港浦漁業組合を介して行なわれ、村界を確立し、これを犯さぬことで解決した。

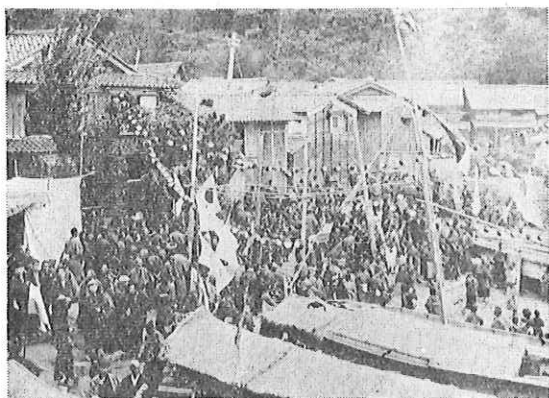
漁業技術の伝習 明治後期の水産業の発達に即応して、気比村漁民は丹後の

中浜村から鯛立釣教師とイカ釣教師を招いて、その技術の伝習を受けた。また、港村には二十八年六月に佐渡からイカ釣教師が来村して指導、同年十月にも兵庫県招聘の千葉県人の巡回教師が改良手繰網を指導した。

兵庫県北部水産連合組合では、三十年に、フカ釣漁法の伝習を行ない、港村から三名が伝習を受けた。三十二年には城崎郡に常置された水産巡回教師が、手繰網や鮪流網しほの用法について水産講話を行なった。

漁船改造の奨励 明治中期まで、但馬地方の漁船は造船技術が稚拙なために構造上堅牢性を欠き、沖合への出漁には常に危険をとまっていた。当時使用された漁船には大別して大型と小型があり、沖漁を

行なう「沖縄船」や「手繰網船」は大型で、船長は十五尺から十八尺(後に四〇尺になる。一尺は約三三センチ)で、磯漁を行なう「かんこ舟」は小型で一〇尺であった。大型船には大体八人、小型船には一人から三人が乗組んだ。



写61 改良漁船の完成を祝う津居山村

明治二十七年ごろには、城崎・美含両郡役所の肝いりで改良漁船の視察会が実施された。同じころ、美含郡の各漁業組合は連合して千葉県から船大工を招き、模範改良漁船を建造（予算二七四円）、各漁業組合がこれを輪番に使用して、改良漁船の普及に努めた。港村でも三十年代の始めには、改良漁船「北但丸」が誕生し、朝鮮近海へ出漁した。その後、三十九年には港村で改良漁船新造補助費十四円が予算化された。また、四十一年ごろには『兵庫県漁業奨励規定』が制定され、規定に適合した新造船に対して造船費の二分の一以内の補助金が支給されることになった。奨励金は、漁船改良の他、石油発動機付漁船・フカ縄漁・外海出漁などにも与えられた。このような奨励策を得て、明治後期には改良漁船は但馬各地に普及し、沖合漁業の基礎を築きあげた。

標準的な改良漁船（四十一年ごろの手繰網漁船）は、船長四〇尺余・船幅約九尺、甲板（デッキ張り）と活し場がつき、舵一挺・帆柱二本と櫓を備えていた。船の安定性は舷側（タテリ）に二尺の縁を張り出して確保した。建造費はおよそ二七〇円であった。

以上のように、沖縄船や手繰網船は大型化した改良船として普及したが、一方では小型船も明治末期になると「かんこ舟」に代わって「まるこ舟」が使用されるようになった。「まるこ舟」は、五枚造りで丸味を帯び、当時の「かんこ舟」よりはやや小振り（船長十

五尺)であるが、帆柱一本を備え、デッキ張り構造であった。大体一人乗りで使用したが、特に櫓の仕掛けが改良されて、「かんこ舟」よりは軽快で速力があった。

明治四十四年、但馬で最初の発動機付漁船「日進丸」(港浦漁業組合新造船)が村費補助七〇円を受けて、津居山の若松造船所で建造された。燃料には木炭を用いた。この漁船は但馬各地の浜浦を巡回して漁民に供覧され、特に良港を擁する漁村の手繰網漁業者の漁船動力化への関心を高めた。

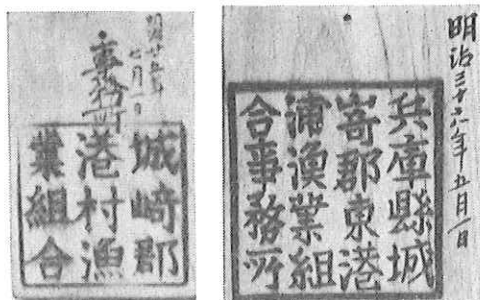
港村漁業組 明治十九年『漁業慣行調査』、二十年『漁業採藻税規則』改正を実施した兵庫県は、二十一年に

合の結成 農商務省令『漁業組合準則』に基づいて『兵庫県漁業組合準則』を制定、認可された漁業組合

に対して漁場における従来の慣行を保障、漁業権の管理と行使を認めた。漁具の改良と伝播によって漁業技術が発展し、それによって従来の慣行が乱されることも多かったので、漁場秩序の維持・確保が組合結成の目的であり、同時に漁民自身の問題解決気運の高まりに見合うものであった。もちろん、漁業税徴収を徹底するという県側の意図もあった。

二十五年四月、津居山・瀬戸・小島・気比・田結五ヶ浦の漁民によって港村役場内に兵庫県城崎郡港村漁業組合が設立され、翌五月に兵庫県認可を得た。

三十四年、わが国で始めて『漁業法』が制定され、地先漁業権が法的に地元漁業組合に認められることになった。これにともない、準則組合に代わる漁業組合設立が必要となったが、翌三十五年には港村の東西は利害関係に相違があるとして港村漁業組合を解散、三十六年三月に港浦漁業組合(津居山・瀬戸・小島で結成。組合員およそ二四〇名)、四月に東港浦漁業組合(気比・田結で結成。組合員およそ一〇〇名)を設立した。し



写62 明治期の漁業組員証焼印

かし、分裂後二〇年余を経た大正十一年十二月、両組合は積年の対立を解消して大同団結を図り、港村漁業組合を結成することになる。

こうして誕生した漁業組合を通じて、漁業知識の普及や漁船・漁具・漁法などの改良が計られ、準則組合の結成と平行して地域水産業の発展と日本海兵庫県沖合漁場への他府県漁者の入漁防止を目的に兵庫県北部水産連合組合（明治二十八年）が結成され、明治三十三年には兵庫県城崎郡鹹水漁業連合会に改組されたが、この間に瀬戸・津居山間海門改良工事費補助の建議、水産巡回教師の招聘、港村遠洋漁業者への補助、水産試験場設置の建議などを行なった。さらに、但馬特産のスルメについても、三十四年には城崎郡鰯製造組合及び北但三郡連合（城崎・美含・二方）の鰯製造組合が結成され、スルメ製造の改良に努め、明治末には但馬の「くさりスルメ」の酷評を返上した。

円山川漁業 明治二十二年の『兵庫県漁業慣行録』の「円山川営業の景況」のあらましによると、明治中期の円山川の漁業は、①江戸時代以来、沿川漁民の独占であったが、②維新後、次第に旧来の漁業慣行が廃れて自由操業となり、③魚類資源の減耗を招き、④以後、漁業は著しく衰退するに至ったことがわかる。

衰退したというものの、河川漁業の比重は現在とは比較にならないほど高いものであった。二十一年施行の兵庫県漁業採藻税の課税状況をみると、

気多郡中郷村で年税一円五〇銭・鶴岡村一円となっている。これは当時、但馬最高の津居山村の十五円には及ばないものの、気比村の三元五〇銭・瀬戸村の一円七〇銭の海漁税に比肩しうるものである。また、二十五年の『城崎郡・美含郡統計概表』によれば、城崎郡の水産物漁獲高は一万六五五〇円でそのうち淡水産は三五五〇円（二一・五^{パシ}）を占めている。

円山川沿岸諸村の漁民数は、楽々浦の五〇人を筆頭に赤石三〇人・小島十八人・戸島十四人・中郷十一人・大磯九人の順で、これらの村々では漁業は重要な生業として位置づけられよう。一方、沿岸三九ヶ村のうち漁者数二人以下の村は、十八ヶ村にも及んでいる。

前述のように藩政時代に漁業権として保護ないし規制を受けてきた漁場利用は維新後、特権的な川株の廃止（明治四年ころ）や漁業連上あるいは川役などの漁業税の廃止（八年の地租改正のころ）にともない、旧慣踏襲の専有漁場が残存するものの、鑑札や免許を受けて、かなり自由に操業できるようになった。

当時の主な漁獲物は二〇余種に及び、魚類二〇種（イス・ハエ・タナゴ・コイ・フナ・ナマズ・ギギ・ウナギ・アユ・サケ・マス・イナ・ボラ・セイゴ・ススキ・ハゼ・グズ・黒ダイ・サヨリ・アジ）・貝類三種（シジミ・ハマグリ・カキ）・水産動物二種（エビ・スッポン）などであったが、特にアユ・サケ・イス・コイ・ボラが重要であった。その主漁場は、アユ^ユ岩中^ど佐野、サケ^ユ鶴岡・中郷・大磯の三堰^ど罩、イス^ユ岩中^ど中郷・赤石^ユ桃島、コイ^ユ宵田^ユ鶴岡・大磯^ユ一日市、ボラ^ユ一日市・桃島などで、遡上性のアユ・サケ、鹹水性のイナ・セイゴ・ハゼ・黒ダイ・アジなどには当然、季節性が見られるが、周年捕獲される魚貝類でもハエ・タナゴ・ナマズ・ウナギ・シジミは主に夏漁で、コイ・フナ・ボラ・ハマグリは冬漁を主とした。

漁撈には、川漁専用の小舟（二間半～三間大・一、二人乗り）を用い、使用された網具は三三種に及んでゐる。

中郷の鮭漁

円山川の河川漁業で最も関心を集めたのは、いうまでもなく鮭漁である。明治二十五年の城崎郡の淡水魚の漁獲高は三五五〇円で、うち三四五円が鮭、鮎は四六円である。

円山川では鮭は河口からおよそ十六イロ上流の中郷附近から産卵するが、産卵場所に至るまでに鮭罾網に遮断された。このような鮭罾は、大磯村の宮ノ井戸・中郷村の中田または九蔵田・鶴岡村の竜ノ口の三ヶ所に設置され、鮭の捕獲に最も威力を発揮した。また、佐野以北では遡上する鮭は打網（荒目網）・四張網・鮭歯掛網で捕獲され、よどみや物影で安息している鮭は鮭罾によって突き捕らえた。

中郷村は戸数一二五戸（明治十五年）で田畑は少なく（村高四七〇石）、漁民はわずか十一戸にすぎなかったが、川漁の歴史は古い。漁民は農業を兼業するかたわら、夏は鮎漁・秋冬は鮭鱒漁に従事し、鮭漁は円山川三鮭罾の一つの二番罾に当たり、そこはまた鮭のすぐれた産卵場ともなっていた。

鮭罾は鮭川株を持つ漁民によって運用され、中郷村では明治十一年には川株は六株で、百姓惣代一名を加えた一〇名（うち六名が有力者）によって分割所有された。鮭罾は維新後、明治二年に一時廃止されたが、六年には豊岡県の漁業鑑札を得て復活した。十年には、新生兵庫県の営業許可を受け、以後は毎年「鮭罾取設願」を差出し、水利や通船業に対する支障・鮭魚の繁殖保護・設罾願の手続不備などを理由に許可の遅延や漁期の縮小が行なわれることがあったが、ほぼ許可されていた。漁場には中郷村内の三ヶ所をあて、状況に応じてその中の一ヶ所が使用され、明治十年代までは字「渡し上り」・二十年代からは字「中田」・三十年代後半には字

「九蔵田」を加えて、漁場とした。県の許可は十月一日から十二月三十一日の三ヶ月間とされ、鮭罫税十一円が課税された。明治十九年から三十三年の間は、設置願は郡長決裁となったが、営業期間が延長されて十月一日から四月三十日となり、税金は一円五〇銭に引き下げられた。鮭罫は、漁期の前半は鮭漁に、後半は鱒罫に使用された。

三十五年八月には、『漁業法』の公布にともなって、遡河漁業は河川幅の五分の一を魚道として開放することを義務づけられ、同年十月には、円山川筋で鮭罫を設置する時は魚道として十二月十六日から十二月三十一日までの間は漁具の全部を撤去することを令達され、漁民は窮地に立たされた。

これは鮭魚の繁殖保護のための措置であったが、魚道の開放は漁獲の激減に、漁具の撤去は多額の出費につながり、漁民は廃業を余儀なくされることになる。

四十三年三月、不十分ながらも漁民の善処願いが聞き届けられ、毎年十月二十六日から十二月十日まで流幅全部に張網設置を認めるが、それ以外は五分の一以上の魚道が必要とすることになった。なお、三十五年までは鱒漁は鮭罫をそのまま襲用できたのであるが、翌年からは別途に鱒罫設置願を差出し、許可を得て行なうようになった。鱒罫の設置期間は、二月二十日から五月十日とされた。

三十七年五月には鮭罫免許が更新され、免許期間は三十七年五月三十一日から五十七年五月三十日までの二〇年間となった。鮭罫免許は正式には、「えりやな定置漁業免許——えりやな鮭類漁業・鮭鱒堰罫」となり、漁業期間は十月一日から十二月三十一日及び二月一日から五月十日までで、中田（第二二六号）及び九蔵田（第二二七号）の二免許の同時使用は不許可になった。

中郷村は三十七年以後毎年、同村字九蔵田から大磯村字宮ノ井戸間の水面およそ三〇町を「定置漁業保護区域」とする申請を行なってきたが、これが成就したのは四十二年十月のことであった。

開成社によ　明治十四年五月、大磯村鮭罾漁民は旧豊岡藩士族有志と連合して鮭魚の孵化放流事業を目的とする鮭養殖　した開成社を興した。資本金一万円・組合員七五人の規模で発足した。わが国最初の鮭の保護

増殖事業は、すでに宝暦十三年（一七六三）に三面川（新潟県）で始まり、鮭の産卵場を整備し、産卵場での捕獲を禁止した。降って明治九年（一八七六）、明治政府の水産学者関沢明清の指導を得て、茨城県の那珂川で始めて人工孵化放流が試みられた。それから二年、はやくもその鮭魚繁殖法は豊岡藩士族の伝聞するところとなった（『鮭漁沿革誌』）。

開成社創立後、まず二名が滋賀県勸業課養魚場に派遣され、養魚繁殖法について伝習、帰国後鮭鯉二魚の孵化育養に着手、翌十五年四月には鮭稚魚三万尾・鯉稚魚一万尾が放流された。

その後、開成社は兵庫県から「円山川を鮭魚放流試験の請負川とする」允許（いんぎょ明治十五年）や漁業営業税（十
五円。十八年）の免税、布達「丙第一号」（豊田町から下流における魴網他五漁具の使用禁止など。十八年）
などの措置を得て、鮭魚における独占的地位を獲得した。

養魚場（孵卵場）は十四年五月、湧水を利用して水質良好の城崎郡滝村に開設、この年捕獲した鮭魚から採
卵孵化を行ない、翌年四月に稚魚三万尾を円山川に放流した。以後、毎年数万尾の放流に努めたが、用水不足
に悩まされ、また放流場にも遠く運搬中に稚魚が弱るので、十九年に上山村字二見に移転した。

二見養魚場は良質豊富な湧水に恵まれ、また放流場まで近く、地の利を得たものであったが、二十四年の冬

に農商務省水産技師の視察を受けたとき、放流の位置が河口に近くて不適當であること、上流の天然産卵の位置での放流が効果大などの指摘を受けた。そこで、上流に養魚場湧水源を探索したが発見できず、ついに滋賀県の例にならって谷川水利用による養魚場を二十六年、中郷村に開設したが、同養魚場では鮭卵の発眼が見られず、移転は失敗に終わった。原因は谷川の上流にある市谷の製麻汚水が流入したためであった。翌二十七年に二見養魚場を再開したが、この年はまた旧来未聞の不漁で捕獲された鮭はわずか二八〇余尾、鮭卵採取はできず、孵化放流事業は断念された。

なお当時の鮭不漁の原因として、次の四点が指摘されている。

一、漁獲減少は鮭魚のみならず、全ての魚種にみられる。これは、過去十余年の間に漁具・漁法の進歩と漁者数の急増による結果である。とくに鮭は、全ての漁者に狙われて天然の産付けはほとんど減少している。

二、明治二十四年は、漁期中に降雨が少なく、海水が河口より一里も押込み、河口にきた鮭は他へ転じたものと考えられる。

三、漁業組合規約にもとづき、下組で張網を、中組で引網を行なうので、鮭の遡上が妨害されている。

四、近年、河口の気比浜で築造工事が行われ、鮭魚が河中に入りこみにくくなっている。

創業後十三年、開成社は解散、以後の孵化育養事業は鮭罩仲間の行なうところとなった。

これらの数々の鮭不漁原因の指摘は、将来における円山川の鮭養殖事業に対する貴重な参考となるとと思われる。