

## 博士学位請求論文審査報告書

申請者 加藤要一  
論文題目 『近代における地域交通の展開と地域経済の分析』

### 1. 本論文の構成と主題

加藤氏の論文は交通史を対象とする。しかし、その全体を貫く主題と特徴は、交通史から出発しながらも、単に輸送物資のみに目を向けるのではなく、鉄道開通によってもたらされた地域経済の編成、新しい交通網を欲した地域住民の「認識」と、その行動の結果としてもたらされた「実際」とを峻別し、新資料の発掘と紹介とを行いながら、かつての交通史にしばしば見られる単線的な発展論を超えて、地域レベルの実証的見地から多様な状況を明らかにしようと試みているところにある。そこで展開されるのは、たとえ一時的であったとしても、幹線鉄道と河川舟運やその補完をなす馬車鉄道などの在来型輸送手段との「並行的発展」という現象であり、幹線鉄道のいっそうの延伸による地域間競争の激化とその帰結としての地域経済の再編成とである。

分析対象地域は甲信地方（山梨県と長野県）である。鉄道敷設による地域経済の変化を如実に描写するうえで、内陸の「盆地性」という地理的特徴を有する両県は最適の地域だからである。

加藤要一氏の論文は、以下の5章から構成される。

#### 序論

- 1章 明治大正期の山梨県の移出入概況
  - 2章 戦前期甲府物価指数の推計と相対価格
  - 3章 明治の交通地理と道路県令
  - 4章 鉄道敷設における地元の「認識」と「実際」  
明治期山梨県における馬車鉄道を事例に
  - 5章 近代甲信地方における地域間労働移動分析
- 結語 地域間競争と交通史

### 2. 各章の内容

第1章「明治大正期の山梨県の移出入概況」では、第3章以降において重要となる山

梨県の貨物の移出入状況と交通網の変化がそれに与えた状況とが検討されている。山梨県では、1889（明治 22）年の東海道線の開通、明治 20 年代後半の馬車鉄道の開通、1903（明治 36）年の中央線の開通などにより、物資の流れとその輸送費の変化が生じた。山梨県において分析上問題となるのは、他府県では利用可能な『府県統計書』において、1902（明治 35）年以降に富士川河岸の移出入データが掲載されなくなり、中央線開通以降の移出入状況が判明しないために把握不可能になる、という資料的制約である。このため、加藤氏は手に入る資料を丹念に追いかけて、当時の状況を析出している。

明らかにされているのは、東海道線の開通以前においては富士川舟運が貨物の輸送においては圧倒的であり、ことに重量安価物にはその傾向が著しかったこと、軽量高価物は甲州街道によって輸送されていたということである。そして、東海道線の開通は御殿場ルートと富士川ルートを活性化させた。生糸は軽量高価物であったが、横浜における市場状況の変化に大きく左右されたため輸送時間短縮が重要であり、このため 1895（明治 28）年に八王子ルートから富士川ルートへの転換が生じた。しかし、1903（明治 36）年における中央線の開通はこれまでの輸送ルートのあり方を根本的に変え、多くの物資がこのルートを選択するようになった。このことはまた山梨県における地域経済の再編成を意味した。

第 2 章「戦前期甲府物価指数の推計と相対価格」も第 3 章以降の分析のための準備作業である。これまでの研究史において、大都市である大阪や東京における物価系列は紹介されている。しかし、前近代および近代初期においては、物価指数も地域的な傾向を有し、地域経済の置かれた状況を調べるに当たって地方レベルの物価を知ることが重要である。ここでは、山梨県における明治初年から昭和戦前期までの物価指数の長期系列を作成する。資料となる統計書類を丁寧に検討し、数値を丹念に吟味して長期の甲府における卸売物価指数と小売物価指数を推計している。さらに、そこで得られた物価系列を用いて相対価格（卸売物価 / 小売物価など）の分析を行い、鉄道開通を機とする市場的条件の変化を把握することに取り組んでいる。

本章から、鉄道開通の相対価格に対して与えた影響が大であったことが分かる。相対価格が低下したのは、主として移入物であり、肥料相対価格の低下は農業における生産性向上に寄与したと考えられる。また、移出物である生糸・甲斐絹の相対価格の低下は、鉄道開通による産地間競争の激化など県経済に負の影響をもたらした可能性が示される。

第 3 章「明治の交通地理と道路県令」も、物価の、しかも全国的な物価の検討から始められている。物価には、その輸送費用が反映されている。これは重量安価物においてとくに大きな比率となり、軽量高価物においてはあまり影響が見られない。すなわち、鉄道開通は、重量安価物の輸送に大きなインパクトを持った。『徴発物件一覧表』所収の「物価表」から、各地の物価を比較すると、米に関しては、鉄道の開通に

より米の生産地である東北地方では米価が上昇し、消費地である首都圏周辺では低下していることが明らかとなる。同様の傾向は塩に関しても観察される。山梨県に関しては、鉄道開通により、塩・米・麦など従来多く移入されていた品目の価格が下落したことが確認される。とくに米価の下落は、従来、独占的な高価格を享受してきた地主の利益が失われたことを意味する。その意味で、鉄道開通は地主階級には負の効果をもたらしたといえる。

このような輸送費用と物価との関係は、当時の人々が認識していたことである。彼らはこの認識にもとづいて行動を行う。「道路県令」と言われる山梨県の藤村紫朗や東北諸県の県令を歴任した三島通庸の場合、それは道路整備と県会操縦とを結びつけるという形をとった。道路建設を巡る「認識」は、それぞれの置かれた立場によって異なる。沿線住民や県民は「在来ルート」の改良を、藤村や三島などの県令は「新ルート」の建設を目指す「認識」を有していた。そして各々の立場による「認識」の相違が政治的な対立につながった。また、同じように交通網の発達に腐心した県令であっても、中央とのパイプが太く、広域にわたって県政を担当した三島と山梨県のみ基礎をおいた藤村とでは、その結果に差が生ずることとなった。

第4章「鉄道敷設における地元の「認識」と「実際」」は馬車鉄道の時代を扱う。すなわち、中央線敷設前に地域の人々によって馬車鉄道が敷設された状況に関し、同時代人の「認識」と「実際」現代の我々の「認識」に通じる について、新聞記事などの史料から当時の実態を描き出し、山梨県民の「消費面」と「生産面」の輸送費用を分析することによって、当時の人々が馬車鉄道を欲した根底に存在した明治期の山梨県民が直面していた経済的問題を具体的に明らかにする。

豪商農たちは、山梨県において鉄道の整備が遅れており物価高が続いている現況を他県に対する遅れとして「認識」し、焦りを感じていた。彼らは、鉄道期成同盟会を結成し、国の資金による鉄道開設を中央政府に求めた。1892(明治25)年の鉄道敷設法では中央線建設が約束されたが、実際の建設までは時間を要した。そこで彼らは、費用も少なく済む馬車鉄道の建設を始めるのである。そして、そのルートにも彼らの「認識」が反映していた。馬車鉄道は、従来の輸送ルートであった御殿場 吉田 大月間(御殿場ルート)と、富士川の舟運の遡航限界点である鵜沢と甲府・勝沼間(富士川ルート)に敷設された。いずれも在来のルートの補完ないし改良であった。現代の我々は、鉄道という近代的な大量輸送手段が開通したならば、河川舟運は遅かれ早かれ衰退の運命をたどるのは、疑問の余地がないことと考えがちである。しかしながら、加藤氏が明らかにした事実によるならば、同時代人による「認識」は、必ずしもそのようなものではなく、鉄道が河川舟運に併存するか、もしくは河川舟運のいわば「培養線」としての役割を果たすであろうというものであった。結果的に見るならば、事態は当然、同時代人のこの「認識」通りには進まず、馬車鉄道は観光路線を除いて、1903(明治36年)に甲府まで開通したフル規格の中央線の有する大量輸送・輸送速度

の速さ・低運賃という諸条件における圧倒の前に敗退することとなる。そして、在来ルートの下で結節点としての繁栄を享受した鯉沢は廃れていった。しかし、加藤氏はこのような同時代人の「認識」のあり方を、今日の視点から「誤り」として裁くのではなく、それには根拠があったことについて資料を巧みに提示しながら主張する。

本章はもともと『社会経済史学』に発表されたもので、掲載後に同誌上で青木栄一氏と論争を戦わせ、学界からも注目された論文である。加藤氏の「認識」と「実際」という視角と、本論文の骨子をなす「並行的発展」論とがよく出ている章といえる。すなわち、「馬車鉄道と蒸気鉄道との輸送力の差は絶対的なものであり、馬車鉄道は蒸気鉄道に対抗できるはずはない」という青木氏の単線史観に対し、路線が異なる在来ルートの場合には「馬車鉄道でもフル規格の鉄道と対抗できるものである」という考えが同時代人にはあった」というのが加藤氏の主張である。本章が明らかにしたことは、対象とする15年ほどの時代には、まさに在来ルート活性化による発展があったということであった。

第5章「近代甲信地方における地域間労働移動分析」では中央線開通の地域再編成への影響が分析される。中央線の開通によって、山梨製糸業の競争相手である諏訪蚕糸業は原材料と労働力の「輸送ネック」が取り除かれ、加速度的に成長する。一方、山梨県においては女工が諏訪へと流出するとともに製糸の原料である繭の生産に力点が置かれることとなる。鉄道の開通は、地域間分業と地域特化という地域編成をもたらしたのである。

その地域経済の変化を、人口移動という観点から長野・山梨2県の郡別寄留統計を活用して、鉄道開通以前と以後との時代別の回帰分析を行うことによって、流入先と流出元の要因とから調べている。後者の要因ではとくに地域における副業 鉄道敷設以後においてはとくに繭の生産 の有無が重視される。繭の生産が行われた郡市からは流出労働力が少なく、その労働力流出抑制効果は統計的にも有意で、プル要因とともに無視できない効果をもった。さらに、時期別の分析からは、プル効果もプッシュ要因抑制効果とともに鉄道開通後の時期のほうがいっそう明瞭となったことが確認される。すなわち、中央線開通による地域間競争激化の帰結をよく反映していたのである。

最後の「結語」では本論文における発見事実をまとめ、現代の交通網整備に際してしばしば観察されるストロー効果に言及しつつ、明治時代の甲信地方において鉄道の整備が地域間競争を通して地域再編成を促した過程が要約される。

### 3. 評価

日本近代史研究において、交通史は研究者も蓄積も少なくない分野の一つであるが、本論文は交通史の業績として見たとき、以下の3点において独創的であり、高く評価

できる。

第1は、これまで以上に地域経済活動との関連に注意を払った点である。従来の研究は、ともすれば領域内で自足的に行われ、鉄道それ自体のみを取り上げがちであった。地域経済との関連が問われる場合でも、輸送される個々の商品の考察にとどまるが多かった。これに対し加藤氏は、舟運、馬車鉄道および中央線という複線的な発展を取り上げ、それに伴うモノとヒトの移動パターンの変容、より広域な地域経済の再編成に及ぼした影響を丹念に分析した。すなわち、鉄道の計画と開通という出来事を軸に、近代初期における地域経済の変容のプロセスの全体像をとらえようとした点で、地域経済史研究全般への寄与が小さくない。

第2は、その手法である。これまでの交通史研究が多くの場合、伝統的な手法の範囲内にとどまってきたのに対し、加藤氏は数量経済史の手法を活用する。本論文の前半で利用された物価史研究の手法や、第5章でなされた、郡別の人口移動統計に回帰分析の手法は、資金調達の方法や設立願書の読み込みによる個別鉄道建設計画の分析が中心であったこれまでの研究にはみられなかった、地域交通史へのアプローチを可能とした。

第3は、その方法論によっていくつかの新たな発見事実を提出したことも評価できる。たとえば、鉄道開通以前における内陸地域の価格を測定し、鉄道開通の影響を定量的に描き出したこと、具体的には、重量安価物である米・塩などにおいてその効果が大きかったこと、また移出品と移入品の相対価格の変化の測定を試み、山梨県の場合前者の后者に対する価格が低下していた事実を発見したことがあげられる。さらに、ヒトの移動に及ぼしたプッシュ・プル要因の効果は鉄道開通以前と以後では異なっていたことを見出したことも注目してよい発見である。

第4に、地域の歴史的事象を観察する際の基本的視点である。加藤氏は、わが国への鉄道の導入 幹線鉄道の国有化 フル規格鉄道の延伸……という、単線的な発展図式のなかに個々の地域の交通の歴史をはめ込むのではなく、明治期における地域ごとに個性的な在来諸産業の発展と密接に関連した並行的な交通網の発展を描き出そうとした。御殿場・富士川という在来ルート役割と機能、その上に成立した地元民の期待に関して興味深い事実を発掘しえたのは、この接近法によるところが大きい。しかも、交通網の整備が進んだ明治後期については、地域の物資や旅客をより効率的に運ぶことの二次的な影響、すなわち当時の人々の当初の「認識」をこえた、地域再編成を引き起こす効果まで射程にいられた分析を行った。これも、在来産業史との関連で興味深い明治経済史像を描く試みといえる。

以上のような特徴をもつ本論文であるが、問題点がないわけではない。第1に、鉄道開通とそのモノの相対価格への影響分析において、養蚕業といった個々の産業および農業への効果の検討がやや不足している。明治期山梨県の産業に関する資料の残存状態という制約があることは理解できるが、叙述的にも手薄で、残念な点である。

第2に、ヒトの移動に関しても多少の不満が残る。寄留統計という扱いの難しい資料を巧みに利用して、統計的に有意で妥当な分析結果を得たことは評価できるが、より新鮮な事実発見へと到達するためにはマイクロデータの発掘が望まれる。この点は加藤氏自身も、今後予定している女工の鉄道輸送に関する資料等の検討によって行いたいと述べているので、その成果に期待する。

第3に、それらとの関連で、諏訪製糸業を勝者、山梨製糸業を敗者とやや単純に位置づけていることにも不満が残る。その相対的な地位が低下したことは事実であり、諏訪の製糸業が飛躍的に成長したことも周知のことであっても、山梨県の製糸産出量の絶対水準は中央線開通後も上昇していたからである。地域間競争の様相はもっと複雑であった可能性があり、この点でも今後の分析に期待したい。

もっともこれらは、本論文の欠陥というよりは今後の課題というべきものである。全体として加藤氏の研究は、手堅い統計的実証と幅広い資料渉猟とに支えられ、交通史および地域経済史の研究に新たな視点を導入したと評価できる。したがって、審査員一同は、所定の口述諮問の結果と論文評価とにもとづき、加藤要一氏に一橋大学博士（経済学）の学位を授与することが適当と判断する。

2003年7月9日

審査員 江夏 由樹  
齋藤 修  
高橋美由紀  
西成田 豊  
森 武磨