

一橋学位審査論文『近代における地域交通の展開と地域経済の分析』（要約）

加藤 要一

序論

従来の交通史研究では、河川舟運や馬車鉄道といった在来型輸送手段は、「鉄道の導入
その後の幹線鉄道整備と河川舟運の衰退 幹線鉄道にはずれた地域への軽便鉄道の建設」と
いった“単線的段階論”の中で位置づけられてきた。これに対し本論文では幹線鉄道と、河
川舟運や馬車鉄道などの在来型輸送手段とは、“並行的に発展”したことを主張する。さら
に従来の研究では、鉄道と、地域産業あるいは地域経済との関連を分析する際に、その輸送
対象である貨物を主たる分析対象とし、鉄道開通によってもたらされる地域経済の再編成過
程まで分析が及ぶことはなかった。本論文では輸送貨物の把握は勿論、鉄道開通を機とする
諏訪蚕糸業の発展と、それがもたらす甲信地方における地域編成についても取り上げる。

本論文で取り上げる地域は、甲信地方（山梨県と長野県）であるが、この地方は周囲を山
脈に囲まれており、地域経済に与える鉄道開通の影響を析出する上で最適であるからである。

分析手法的には、交通網の整備を渴望した地域民の「認識」と、その行動の結果である「実
際」とを峻別することを意識し、物価データや人口移動データの分析など数量経済史的手法
を取り入れることによって、従来の資金調達方法や設立願書の分析中心であった伝統的分析
手法とは異なったアプローチ法を提示したい。

全体構成としては、1章と2章では、貨物移出入状況の把握と物価データの整備をおこな
い、3章以降の人々の行動分析の準備にあてられる。

1章 明治大正期の山梨県の移出入概況

この章は、3章以下で甲信地方の交通と地域経済との関連を分析するに当たって、前提と
して不可欠な山梨県の貨物の移出入状況を把握することを目的としている。山梨県では、他
府県の場合と異なり、『府県統計書』掲載のデータでは、鉄道開通後の1902(明治35)年以降
の移出入状況が判明しない。そのため、各地の図書館、資料館等に所蔵されている、山梨県
とその周辺の移出入に関する資料を、できるだけ多く収集し、中央線開通の前と後の移出入
状況の把握に努力した。

その結果、次のような事実が判明した。 鉄道開通前では富士川舟運の圧倒的シェアを占
め、重量安価物＝富士川、軽量高価物＝甲州街道といった輸送貨物の特性の対比があった。

明治22年の東海道線開通によって御殿場ルートと富士川ルートが活性化した。 明治28年
に、生糸輸送の八王子ルートから富士川ルートへの転換がおこった。 明治36年の中央線開
通によって、木炭をはじめ在来の移出産業を刺激した。また、諏訪蚕糸業への原料繭移出が
本格的に開始された。

この後の章との関連性を示すと、 の鉄道開通前については3章の道路建設と、 につ
いては4章の馬車鉄道建設と、 については5章の蚕糸業における産地間競争と、それぞれ
対応し、分析が展開されることになる。

2章 戦前期甲府物価指数の推計と相対価格

この章は、戦前期山梨県の経済史分析に必要な戦前期甲府における卸売物価指数と小売物

価指数を推計し、さらにそこで得られた物価系列を使って相対価格の分析をおこない、鉄道開通を機とする市場的条件の変化を把握することを目的としている。

方法は、各種統計書類に掲載された物価データを収集し、接続して一つの系列とする。そして卸売物価指数は、甲府における各商品の卸売物価系列に、県統計書の生産統計と移出入統計によって推計された卸売段階取引額によってウエイトづけして作成する。小売物価指数は、同じく甲府の卸売物価系列をもとに、『臨時国勢調査』（昭和14年）から得られる卸売取引額と小売取引額との比率を、先に作成された卸売ウエイトに乗じて小売ウエイトを推計し作成する。

ここで得られた指数を他地域の指数と比較すると、鉄道開通による物価に及ぼす影響は表面上あらわれなかった。これは移出品価格の上昇と移入品価格の低下が相殺し合ったためである。

さらに、この物価データをもとに、個別商品ごとの相対価格を分析してみると、鉄道開通が相対価格に与えた影響が大きかったことが判明した。すなわち、肥料相対価格の低下は鉄道開通が農業の生産性の向上に寄与したこと、移出物である生糸・甲斐絹の相対価格の低下と卸売／小売指数の低下は、鉄道の開通によって産地間競争が激化したことが示唆される。

3章 明治期の交通地理と道路県令

この章は、輸送費用の反映である物価の変化を見ることによって、交通機関の発達による輸送費用低下の効果を計測しようとするものである。

まず、『徴発物件一覧表』所収の「物価表」を使い、各地の物価を比較してみる。すると米に関しては、鉄道の開通によって米の生産地である東北地方では米価が上昇し、米の消費地である首都圏周辺では米価が低下していきことが確認できる。塩価格についても米と同様に、塩の生産地である四国、山陽地方の塩価格は上昇、消費地である山間部は低下した。注目されるのは、生産地から遠い青森や新潟県が当初より低いことで、日本海海運の発達を証明している。

次に、具体的に山梨県を取り上げて物価の動向を見てみる。品目別に見ると、塩、米、麦など移入物の価格は鉄道開通によって低下したことが確認できる。甲斐絹や生糸などの移出物については、物価史料がないため、M.フェスカの推計によると、これらは軽量高価物のため、価格に運賃の占める割合が低く、鉄道開通が価格に与えた影響は小さいことが推定される。米価格の低下は、地主層には不利に働いたと思われる。

以上のような、輸送費用と物価との関係は、当時の人々の間でも、明確に認識されていた。当時の史料を見ると、運賃低下による利益を計算している資料が複数存在することからもうかがえる。山梨県の場合、この認識が政治的行動となって具体化する。交通機関の整備を梃子にした利益誘導型政治が行われるのである。「道路県令」と言われる藤村紫郎は、道路整備と県会操縦をと結びつけることに成功する。藤村のほかにも三島通庸など、明治時代、「道路県令」と異名をとる地方政治家が登場してくるが、彼らの活躍した地域はいずれも山岳地帯で、輸送費用が高いことが原因である。

だが、道路建設をめぐる各層の「認識」を比較してみると、沿線住民、県民は「在来ルート」の改良を、藤村や三島などの地方当局者は、「新ルート」の建設を目指すという手法的に異なった「認識」を持っていたことが推定される。この各層の「認識」の違いが、具体的

な政治的対立として表面化していく。

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中心に - -

まず、明治期の山梨県が直面していた経済問題を、具体的に浮き彫りにするため、山梨県民の「消費面」の輸送費用と「生産面」のそれとを分析する。

「消費面」については、直接、輸送費用の変化を時系列で得るのは難しいので、輸送費用の反映である物価を分析した。第3章の分析で利用した『徴発物件一覧表』の「物価表」から算出した各商品価格の全国平均と、山梨県の価格を比較してみると、県外から移入される米、麦、塩などの日用必需品は全国平均に比べ高価であった。これは輸送費用が高いことの反映である。

また、「生産面」である蚕糸業については、『北巨摩郡農事調査』の「生糸生産・販売費の内訳表」から、原材料となる繭や薪炭の価格に占める、輸送費用のウエイトは高かったが、最終生産物である、生糸では輸送費用のウエイトは低いことが判明した。生糸は、軽量高価物であるため輸送費用よりは、むしろ市場に迅速に対応する輸送速度が重要であった。蚕糸業で競争相手となる長野県や群馬県は、早く鉄道が開通し物価が漸次低下し、中央市場へのアクセス速度を短縮したのに対し、山梨県は中央線の開通まで物価高が続き、アクセス速度も短縮されなかった。山梨県の豪商農たちには、他県に差を付けられるという焦りがあった。

山梨県の豪農商たちは、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るようになった。その甲斐あって明治25年の鉄道敷設法で中央線建設が約束されたが、実際の竣工にはまだ時間がかかった。明治20年代後半には、しびれを切らした山梨県の豪農商たちが、フル規格の鉄道よりは資本が少なくて済む馬車鉄道の建設を始める。馬車鉄道は、在来の輸送ルートである御殿場 - 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鰍沢と甲府・勝沼間（富士川ルート）に敷設された。いずれも在来の移出入ルートを補完し、改良するものであった。同時代人の認識は、在来の移出入路はフル規格の鉄道ができて衰退しないというものであった。

だが、その後明治36年、八王子ルートに中央線が甲府まで開通した。フル規格で作られた中央線は、大量輸送・輸送速度・運賃の面で、馬車鉄道は太刀打ちできなかった。富士川舟運と馬車鉄道は衰退し、それに伴い、在来の交通の結節点として栄えた、鰍沢・御殿場などが廃れていった。同時代人の認識は、完全な目論見違いに終わってしまう。

この馬車鉄道の設立者の当初の「認識」と、その後の「実際」である歴史的結果とを対応させると次のようになる。

馬車鉄道の設立の動きが始まったのは、中央線が明治26年に鉄道会議で八王子ルートに決定し、御殿場ルート、富士川ルートへの官設鉄道の敷設の可能性が消えた直後である。時期的に見て、馬車鉄道を設立した御殿場ルートや富士川ルートの沿線の豪農農たちは、沿線の経済的繁栄をかけて馬車鉄道を建設した。

鉄道開通前の山梨県民は、消費面・生産面の両面において、県外との移出入路の交通不便の解消、輸送費用低下を渴望していた。交通不便解消のための現段階のできる限りの策、つまり「可及的救済策」として馬車鉄道は敷設された。

各馬車鉄道の資本金は、山梨馬車鉄道10万円（鰍沢馬車鉄道合併後）、都留馬車鉄道5

万円、御殿場馬車鉄道8万円、富士馬車鉄道7万円であった。これに対し、明治20年代初期に計画され挫折した、甲信鉄道の当初資本金は450万円、山梨鉄道の資本金は300万円であった。馬車鉄道はフル規格の鉄道よりは格段に少ない資本で建設できた。資本蓄積が十分でない地元にとっては馬車鉄道しか建設できなかった。

それぞれの馬車鉄道は在来の移出入路上に敷設され、補完・改良を目指したものであった。同時代人には在来の輸送ルートを重視する認識があった。

5章 近代甲信地方の地域間労働移動分析

中央線の開通によって、諏訪蚕糸業は、その成長を妨げる原材料と労働力の「輸送ネック」が取り除かれたため、加速度的な成長が実現した。その一方で、諏訪の周辺地域である甲信地方には、原材料である繭や、労働力となる女工の供給地に特化する地域を発生させた。このように鉄道の開通は、この地方に地域間分業と地域特化＝「地域編成」をもたらしたのである。この章では、鉄道開通がもたらした「地域編成」のうち、製糸女工の移動、つまり労働力移動の把握をおこない、そのpush-pull要因を分析する。

この章で用いた統計資料は、「寄留統計」である。各郡市の寄留統計から、諏訪への鉄道開通によって、労働力の流出する郡、流入する郡とに二分され、地域特化をもたらしたことが判明した。

この労働力の流出（push）の要因を、各郡市の出寄留を被説明変数、説明変数に「農家経済」における各要素、農家所得、養蚕、その他の副業等において回帰分析をおこなった。その結果、高付加価値副業である「養蚕」に特化している地域が、そうでない地域に比べて、労働力の流出が少ないという傾向があることが判明した。養蚕に労働力流出抑止効果があったのである。この回帰分析を、鉄道開通の前後2時点でおこない、鉄道の影響を検証したが、鉄道開通前の地域間特化がすすんでいない状況下では、この傾向は見いだされず、開通後に強く見いだされた。鉄道開通が地域編成を促進した結果である。

結語～地域間競争と交通史

交通機関の整備によって、地方都市がもともと持っていた結節点として機能が、大都市に吸い取られ、地方都市の中心地は空洞化する現象を「ストロー現象」という。この現象は明治時代の鉄道開通の際にもおこった。山梨県は鉄道開通によって、商業では東京の引力が強まり、蚕糸業においては諏訪との産地間競争を余儀なくされる。山梨県の生糸生産量の対全国シェアは、1893年の13.8%から1930年の4.7%へと大きく低下し、産地間競争に敗北した。これに対し山梨県の原料繭の生産はシェアを落とさず、1920-30年で上昇しており、山梨県が諏訪の原料繭供給に特化したことを示している。5章でみた山梨県の諏訪への女工供給地への転換とともに、鉄道開通による地域編成の結果である。