

# 明治・大正期の山形県における商品流通の変化

葛 西 大 和

歴史地理学39巻第4号（通巻185号）抜刷

（1997年9月）

# 明治・大正期の山形県における商品流通の変化

葛西大和

- I. 本研究の目的
- II. 調査対象地域の概要
- III. 山形県の明治・大正期における移出入貨物の構成変化
  - 1. 商品の移出入に関する調査
  - 2. 移出貨物の構成とその変化
  - 3. 移入貨物の構成とその変化
  - 4. 移出入貨物の郡市別構成
- IV. 山形県の明治・大正期における移出入貨物の地域的流動関係の変化
  - 1. 鉄道開通以前の貨物の地域的流動関係
    - (1) 明治初年の最上川筋の物資輸送
    - (2) 明治10年代の道路輸送
    - (3) 明治10年代の陸羽間の貨物流動
    - (4) 鉄道開通以前の山形県の貨物流動の地域的關係
  - 2. 鉄道開通以後の貨物の地域的流動関係
    - (1) 酒田港の移出入先からみた貨物流動の地域的關係
    - (2) 鉄道貨物の地域的流動關係
    - (3) 鉄道開通以後の山形県の貨物流動の地域的關係
- V. 結 論

## I. 本研究の目的

諸々の制度改革が実施された近代という時代は、経済的には、商品生産の進展と商品流通の一層の拡大、また社会的には、水上交通に後れをとっていた陸上交通の飛躍的發展と通信網の整備に、集中的に表現されている。

見方を変えると、産業の発展と交通上の変革を契機にして、国内の各地域がそれまでもっていた地域的な関係を漸次喪失して、新しい地域的關係に再編成される過程として、近代の問題を捉えることができよう。

ところで、生産と消費によって、そして流通を媒介として成立する多様な地域性の上に展開していく社会的分業の全国的再編を通じてつくりだされる近代の経済地域の構造を解明するためには、地域編成要因としての外国貿易を無視することができない。何となれば、貿易の開始によって輸出向けの商品は国内各地から開港場に集められ、輸出品もまたそこを窓口として、さまざまなチャンネルとルートを経由して全国各地に配送されるようになるからである<sup>1)</sup>。外国貿易は、このように国内の商品流通の大枠を規定していく要因となるが、現実の商品流通はこの枠組みを前提としながらも、国内の産業発展の地域差を基本として、さらに各地域の自然条件や新しい輸送手段の利用可能性など、地域によっては決して一様ではない諸条件の下で、展開していくことになる。国内の各地域がもつ多様な条件を考慮に入れて社会経済現象の地域分析を行う地理学の存在理由はここにある<sup>2)</sup>。

近年、経済史の分野<sup>3)</sup>で日本の近代の商品流通研究が相次いで報告されるようになり、近代日本の経済地域の解明に向けての展望がやや開けてきた感はあるが、日本の近代について生産と消費と流通の三側面を総合的に解明

しょうとする研究はまだ緒についた段階である。この目標に到達するためには、日本の産業革命期の商品流通を個別地域に即して解明するという基礎的作業を蓄積していく必要がある。

山形県は、周知のように、西廻回船以来の古い歴史をもつ酒田港を<sup>4)</sup>經由した物資が最上川の舟運によって内陸地方へと輸送されたところである。多くの物資が上り下りしたこの輸送ルートとは対照的に、山地はしばしば交通の障害となったが、それでも近代の道路改修工事の進捗につれて、隣接各県に連絡する峠越えの交通は飛躍的に発展した。山形県のような交通と輸送のパターンを変化させたのは、明治30年代に県内を縦貫した奥羽南線の開通であった。このように、山形県は、明治・大正期の商品流通を交通と輸送の面から地域に即して考察する上で恰好の条件を備えている<sup>5)</sup>。

本研究は、山形県を検討の対象として、明治・大正期の商品流通の変化を解明しようとするものであるが、最初に、調査対象地域の概要を簡単に記し、その後、山形県の明治・大正期における移出入貨物の構成変化を明らかにし、最後に、同じ期間について移出入貨物の地域的流動関係の変化を考察する。なお、鉄道開通期の最上川舟運の動向に関しての分析は、山形県の明治期の商品流通研究において不可欠な要素であるが、紙幅の関係から割愛した。検討の対象期間を明治・大正期としたのは、近代の産業革命期における商品流通の特質を解明することが何よりも重要であるという問題意識によるものであるが、信頼に足る各種資料の利用がこの期間については可能であるという理由によるものである。

## II. 調査対象地域の概要

最初に、以下の検討内容を理解する上で参考となる範囲で、調査対象地域の概要を説明しておきたい(図1.)。

山形県の地形の配置は、奥羽山脈と出羽山地の間の凹地に、南から北へ置賜と村山と最上の三つの不連続の内陸盆地を連れ、日本海に面してはこれと著しいコントラストを示す庄内の平野が展開するという構造をもっている。最上川が峡谷をなして出羽山地を横断する位置から南側の月山から朝日連峰にかけての山岳地帯は、内陸地方と庄内地方との間を最短コースで結ぶ陸上交通の発達を近年に至るまで妨げる要因となった。そればかりか、山形県は、北は秋田、東は宮城と福島、そして南も福島と新潟との連絡においても、海拔の高い山岳路を越えなければならないという二重の悪条件をもっていた。このような条件下で、沿岸地方と内陸地方とを結ぶ交通の幹線としては最上川が、また他国との連絡においては峠道<sup>6)</sup>が交通路として重要な役割を果たしてきた。

新潟方面からは荒川に沿って大里峠を越えて山形県に入り、山間地を經由して宇津峠を下って置賜盆地に入る越後街道が重要であり、福島方面からは会津若松から檜原峠越えて山形県に入り米沢に至る会津街道と板谷峠越えて米沢に至る東京道、および栗子峠下に穿たれた隧道を抜けて米沢に至る東京道の新道<sup>7)</sup>が重要な交通路である。奥羽山脈を横断するルートは最も多くを数えるが、その中には宮城県下の湯ノ原で分岐して西へ二井宿峠を越えて東置賜郡の高島へ入るコースと、湯ノ原から北へ金山峠を越えて上山に入る羽州街道が近世以来の重要な交通路である。その他、笹谷街道と二口街道、さらには関山街道と銀山越および中山越えが陸羽横断の主な交通路である<sup>8)</sup>。最後に、秋田方面からの峠道としては雄勝峠を越えて最上郡に入る羽州街道がある。

これらの道路のうち、明治9年に板谷峠越えに代替する新ルートとして開鑿工事が着手され、14年に竣工した万世大路が、福島方面への、また宮城県側の作並新道の開鑿に呼応して、明治13年に山形県側から改修工事が始

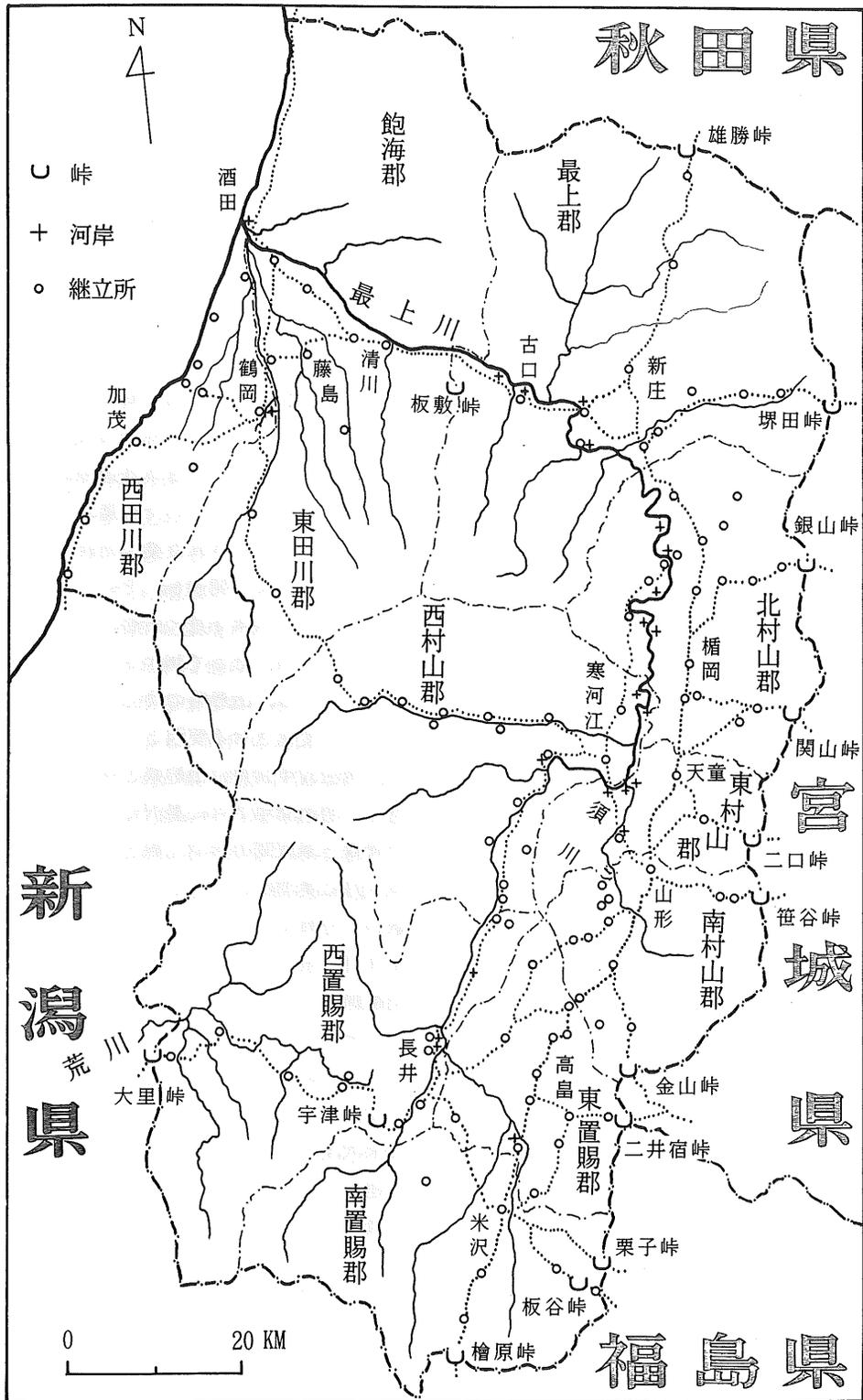


図1 山形県管内図 (主要交通路・峠・陸運取次所・河川・河岸・郡市編成)  
 河岸 (左沢と糠ノ目を追加) と陸運取次所 (内国通運会社の継立所) の所在地は、  
 明治12年の『山形県統計書』による。

められて、15年に竣工した関山越の通路が、山形と宮城方面とを連絡する幹線道路になるという変化が発生している。県内の道路の改修や開鑿もこの明治10年代に実施されているが、その中では、出羽山地を刻む峡谷に阻まれて急峻な板敷峠越えの迂回ルートしかなく、事実上、最上川の舟運を利用するしかなかった最上の古口と庄内の清川との間の陸上輸送を可能にした磐根新道の開鑿が、重要な意味をもっている<sup>9)</sup>。

ところで、明治新政府は全国の諸街道に設置していた官設の伝馬所を廃止するという方針を明治4年に示し、明治5年には各駅伝馬所および助郷の制度を全廃した。営業転換を迫られた定飛脚問屋仲間によって設立された民設の一運輸会社であった「陸運元会社」は、いち早く定便線路網を整備して全国の貨物輸送を一手に引き受けているが<sup>10)</sup>、『明治9年山形県一覧表』によると、明治8年に「内国通運会社」と社名を変更した同社は、すでに村山地方に56、最上地方に15、置賜地方に35、庄内地方に19、の営業所を配置している。

県内の道路の改良につれて内陸地方と沿岸地方との陸送が可能となり、そのことは最上川の舟運に影響を及ぼしたであろうが、明治15年刊の『山形県勸業課第二回年報』に、「舟楫ノ通スルハ酒田海口ヨリ凡ソ八拾四里余ナリト雖トモ百石積以上ノ舟楫ヲ通スルハ海口ヨリ長崎ニ至ル六十二里余ニシテ其他ハ五拾石積ヲ以テ宮及糠ノ目等ノ川岸ニ通ス」<sup>11)</sup>という記載があることから、明治10年代半ばまでは県南部の置賜地方まで舟が遡航していたことが分かる。明治初年の諸制度の改革によって廻米輸送が廃れてからも、最上川は冬季間を除き山形県内の重要な交通路として利用されていた<sup>12)</sup>。言うまでもなく、最上川の舟運の全盛期は近世期にあり、近代になって河岸場の繁盛も衰えていくが、明治13年の『山形県統計表』には置賜盆地に小出・荒砥・泉の3河岸、村山盆地に入ると須川の沿岸に船町・

落合・寺津の3河岸、須川と最上川の合流点に近く長崎河岸、その下流部に野田・押切・大楨・海塩・境ノ目・大石田・川前の7河岸、そして最上盆地に下って清水・本合海・古口・岩花の4河岸、さらに庄内平野に到ると、最上川の支流新井田川の沿岸に酒田の7河岸があり、同じく河口付近で最上川に合流する赤川の支流である内川の沿岸に鶴岡の荒町河岸の名前が、列挙されている<sup>13)</sup>。

以上が、明治前期における山形県の交通路の性質および道路の改修の概略であり、それ故に最上川が母なる川と称せられた所以である。ところが、すでに日本鉄道の駅として明治20年12月に開業していた福島から明治27年2月に工事が起工された奥羽南線<sup>14)</sup>が明治32年5月に米沢まで開通し、その後、同33年4月に糠ノ目、34年4月に山形、8月に楯岡、10月に大石田、そして36年6月に新庄まで開通したことは、山形県の商品流通の在り方を根本的に変化させる要因となった。奥羽南線は、明治37年10月に山形県と秋田県の県境を越え、明治38年7月に湯沢に到達して、ここで青森と湯沢間の奥羽北線と接続して明治38年9月に奥羽線の全通となった。また、新庄駅から分岐する陸羽西線はやや遅れて大正3年9月に余目まで開通し、羽越線と連絡した。羽越線の余目と酒田間の開通は、大正3年12月、その分岐線の最上川駅の開業は大正4年4月、羽越線の鶴岡開業は大正7年9月のことであった。これが明治32年5月の奥羽南線の米沢開通から羽越線の酒田と鶴岡までの鉄道建設の概要である<sup>15)</sup>。

最後に、山形県の近代の行政単位と人口分布について簡単に言及しておきたい。明治維新期の旧県を統合して現在の山形県が成立したのは明治9年のことで、行政的には、東・西・南・北の村山郡、最上郡、東・西・南の置賜郡、東・西の田川郡と飽海郡の11の郡からなり、後に山形市が南村山郡から、米沢市が南置賜郡から独立したために2市11郡となっ

た。

山形県の人口数は、明治17・18年の71万人から31年の83万人、36年の88万人、41年の91万人へ大幅な増加を記録し、大正9年の国勢調査の時点では97万人を数えた<sup>16)</sup>。本籍人口に対する現住人口の割合は、明治31年が99.75%、41年が97.4%、大正7年が92.6%であることから、県外への人口流出は、明治40年代以降にやや顕著な動きを示しているといえる。この間の県内の人口分布を明治17年と大正9年との間で比較すると、置賜三郡と南・西村山の両郡と最上郡が構成比を高め、庄内三郡と北・東村山の両郡が構成比を低下させている。人口分布上のこの変化は、11.5%から9.8%に割合を低下させている飽海郡と10.1%から11.3%に増加した山形市を含む南村山郡の趨勢に端的に表現されている。山形市の人口はこの間に約2倍の5万人となり、米沢市の人口を上回るまでになった。結果として、地方別にみると、県内の人口の40%弱が村山地方、10%弱が最上地方、20%強が置賜地方、そして30%弱が庄内地方に分布していることになったが、旧郡単位でみると、大抵の郡が9%台の人口を有し、県内の人口の分布は平均的である。

### III. 山形県の明治・大正期における 移出輸入貨物の構成変化

#### 1. 商品の移出輸入に関する調査

一般的に言えば、港湾と河川と道路を経由する旧来からの輸送方法に加えて、鉄道を利用した貨物輸送が開始される近代について、全国はおろか各府県の商品流通の実態を解明することも難しい問題である。近代の商品流通の錯綜した関係を全国レベルで明らかにする作業は実際に容易なことではないが、府県レベルでは、到着する移出輸入貨物の趨勢が統計的にかなりの精度で把握されていれば、その実態を解明できる可能性は残されているといえる。

山形県に関しては、県外に移出するかあるいは県外から移入された貨物の動きを部分的に把握している統計資料のほかに、調査対象に指定された「重要品」貨物の動きを全般にわたって把握している統計資料がある。前者は、港湾・道路・鉄道関係資料であり、後者は、『山形県統計書』と『山形県勸業年報』に収録されている「重要品輸出入」統計である。

周知のように、『明治七年府県物産表』に代表される日本の近代における物産調査の歴史は古いが、物産の移出輸入に関する統計調査は、全国的には明治16年12月28日に布達された「農商務通信規則」<sup>17)</sup>の制定によって初めて制度化された<sup>18)</sup>。この通達と通信事項に関する規程に準拠して、各府県は「商務通信規則」の一調査として、43品目を標準とした「港湾河岸場輸出入商品船舶調査」を実施している。山形県の場合は、「山形県達丁第12号」の物産と輸出入貨物調<sup>19)</sup>から、商品の移出輸入調査が明治18年に着手されたいしこと、そして明治18年7月10日の「山形県達丙第178号」の商務通信事項に関する記載から、港湾と河岸場の商品輸出入表は31品目を標準としていたこと、また翌年3月10日の「山形県達乙第23号」の「駅伝営業取締規則」の記載内容から、54品目の商品輸出入表を作成する意図があったことが判明している。『山形県統計書』および明治22年から41年に至る『山形県勸業年報』に収録されている貨物の県外移出と県内移入に関する「重要品輸出入」統計が、このようにして調査されたものの結果であるとすれば、本資料は、商品流通の実態を分析する上では、調査年次や調査期間が限定されがちな港湾や特定の交通手段に関する統計資料以上に基本的な資料であるといえる。

それでは、商品の移出輸入調査の結果は、県統計書一以下、とくに断らないかぎり『山形県統計書』と『山形県勸業年報』をさす一にどのような形で記載されているであろうか。数量ベースの統計は明治20年から大正12年ま

での期間について得られるが、明治27年までは米穀1品目のみ、28年から21品目、32年から48品目、37年から97品目、42年から108品目、そして大正4年から115品目に増加している。これに対して、金額ベースの統計は明治20年から31年までの統計を欠くが、大正12年まで得られる。したがって、明治20年代から30年代にかけては調査対象品目のうちの主要な品目だけを製表していること、また明治30年代後半からは調査対象品目を数回におよんで改定して増やしていることが分かる。

以上の検討によって、金額ベースの統計が利用できる明治32年以降については、明治16年の「農商務通信規則」で全国的に商品移出入調査の標準とした43の品目数を上回っていること、しかも37年以降は段階的に調査対象品目を増やしているのので、県統計書に収録されている移出入貨物に関する統計は山形県の近代の商品流通の実態をかなりの精度で把握

している、と考えてよいことになる。

## 2. 移出入貨物の構成とその変化

表1と表2は、この「重要品輸出入」統計<sup>20)</sup>を基本資料として、明治後期から大正期の山形県の移出品と移入品の構成を整理したものである。最初に移出について考察する。第一の特徴は、明治30年代の初めにすでに生糸<sup>21)</sup>が山形県の重要移出品になっていること、そして年度によっては豊凶を免れなかった米が山形県を代表する安定した移出品となるのは、明治30年代後半のことであること<sup>22)</sup>、また生糸の加工品である絹織物が明治30年代にはすでに山形県の重要移出品であり、同じく羽二重も明治30年代後半からその構成比を高めていること、さらに米の加工品である清酒が安定した地位を維持していること、しかも、以上の物産が山形県の主要移出品を構成している点である。第二の特徴は、生糸の原料となる

表1 山形県の移出貨物の構成変化

	明治32年	明治36年	明治40年	明治44年	大正4年	大正8年	
	687万円 %	899万円 %	1,423万円 %	2,444万円 %	2,325万円 %	10,029万円 %	
1	生糸50.8	生糸39.5	内国米32.3	内国米34.7	内国米27.5	器械糸27.3	
2	絹織物21.6	米22.7	器械糸18.1	絹織物17.1	器械糸22.8	内国米27.2	
3	米13.7	絹織物18.3	絹織物13.3	器械糸14.6	絹織物20.1	絹織物19.4	
4	清酒8.0	清酒7.3	座繰糸12.9	上中繭7.8	清酒5.5	羽二重7.1	
5	繭0.8	刻煙草3.4	羽二重5.4	清酒4.9	銅材5.5	清酒4.1	
6	玉糸0.7	繭3.3	清酒4.7	羽二重2.7	座繰糸3.2	上中繭2.6	
7	薄荷0.5	綿織物1.6	上中繭1.4	座繰糸2.1	上中繭2.5	杉材1.5	
8	薄荷脳0.5	絹綿織0.9	雑貨1.1	銅材2.0	足踏糸1.3	座繰糸1.2	
9	蚕種0.4	玉糸0.5	縄類0.9	屑糸1.9	屑糸0.9	銅材0.9	
10	刻煙草0.4	葉煙草0.5	玉繭0.9	綿織物1.6	羽二重0.9	木炭0.8	
上位	1～3	86.1	80.5	63.7	66.4	70.4	73.9
	1～5	94.9	91.2	82.0	79.1	81.4	85.1
	1～10	97.6	98.0	91.2	89.4	90.2	92.1
	1～20	99.2	99.9	96.5	96.0	95.5	96.7
品目	I群	21.7	30.0	37.0	39.6	33.0	31.4
	II群	51.5	40.0	31.0	18.6	28.8	29.7
	III群	21.6	18.3	18.7	19.8	21.0	26.5
	合計	94.8	88.3	86.7	78.5	82.8	87.6

1) 『山形県勸業年報』と『山形県統計書』より作成。

2) 品目グループI群は(内国米・清酒)、II群は(器械生糸・座繰生糸・足踏生糸・玉糸・屑糸・屑物・真綿)、III群は(絹織物・羽二重)からなる。

繭と、専売制への移行のために途中から統計的に把握されなくなる刻煙草に加えて、縄類と草履表および木炭と杉材といった農林産加工品が重要移出品の一角を形成している点である。第三の特徴は、明治40年代以降に銅材が移出品として登場した点である。第四の特徴は、山形県の移出品は圧倒的に農林産物と工産物—それも農林産物の直接的な加工品からなる工産物—によって占められているということである。この両部門の移出額に占める割合は、大正の一時期を例外とすれば、95%以上に達している。第五の特徴は、山形県の移出品の品目構成は極めて安定しており、しかも上位の移出品への集中度が顕著であるということである。上位の10品目で移出全体の約90%、5品目でも80%以上に達するこの集中の内容は、米と酒と生糸類に絹織物と羽二重を加えたものである。この他に縄類と草履

表および蚕種と繭を加味すれば、山形県の移出品がいかに農業生産を基礎としているか、あるいはそれと深く結びついた「在来産業」によって構成されているか、明らかであろう。

### 3. 移入貨物の構成とその変化

山形県の移入貨物の構成にみられる第一の特徴は、明治後期までは個人的消費として県内で消費された商品の割合が圧倒的に大きい点である。ここでは砂糖<sup>23)</sup>と塩および塩乾鮮魚類と和紙と綿織物が主要な移入品を構成している。第二の特徴は、工場等での生産的消費に用いられ、そこで製造された商品のある部分が再び県外への移出品になるような半製品の移入が、大正期になって著しく増加している点である。生糸類と綿糸類がその主な品目を構成している。第三の特徴は、明治30年代半ば以降、外国米<sup>24)</sup>が大量に移入されているこ

表2 山形県の移入貨物の構成変化

	明治32年	明治36年	明治40年	明治44年	大正4年	大正8年	
	697万円 %	987万円 %	1,257万円 %	1,310万円 %	1,627万円 %	5,573万円 %	
1	砂糖10.5	砂糖23.6	外国米27.6	外国米 8.6	器械糸13.4	器械糸14.6	
2	和紙 7.4	米 9.9	塩魚類 5.4	大豆粕 6.3	綿糸類 6.2	外国米10.5	
3	綿織物 7.1	石油 6.4	石油 5.1	綿糸類 5.5	大豆粕 5.7	座繰糸 5.1	
4	石油 6.5	和紙 4.4	食塩 4.2	食塩 5.2	座繰糸 5.1	大豆粕 5.0	
5	絹織物 5.7	鮮魚類 4.3	白砂糖 3.2	絹織物 5.1	足踏糸 4.5	綿糸類 4.2	
6	食塩 5.4	塩魚類 4.1	綿織物 3.1	綿織物 4.5	鮮魚類 4.1	鮮魚類 3.6	
7	鮮魚類 5.2	綿糸類 3.9	黒砂糖 3.1	塩魚類 4.4	食塩 3.7	塩魚類 3.6	
8	生糸 4.7	乾魚類 3.8	乾魚類 2.9	石油 3.8	塩魚類 3.0	綿織物 2.7	
9	鉄材 4.3	食塩 3.7	鮮魚類 2.9	鮮魚類 3.7	乾魚類 2.6	乾魚類 2.5	
10	綿 4.3	小間物 3.5	綿糸類 2.8	黒砂糖 3.3	綿織物 2.5	人造肥 2.4	
上位	1~3	25.0	39.9	38.1	20.4	25.3	30.2
	1~5	37.2	48.6	45.5	30.6	34.9	39.4
	1~10	61.1	67.6	60.3	50.3	50.8	54.2
	1~20	85.8	85.9	78.0	73.3	71.7	71.4
品目	A群	15.9	27.3	11.5	13.2	10.8	7.6
	B群	9.4	12.2	11.2	10.4	9.7	9.7
	C群	1.4	9.9	27.6	8.6	2.4	10.5
	D群	8.9	5.2	5.5	6.4	29.2	24.9
	合計	35.6	54.6	55.8	38.6	52.1	52.7

1) 『山形県勸業年報』と『山形県統計書』より作成。

2) 品目グループA群は(塩・砂糖)、B群は(鮮魚類・乾魚類・塩魚類)、C群は(外国米・米)、D群は(器械生糸・座繰生糸・足踏生糸・玉糸・綿糸類)からなる。

3) 明治34年の上位品目は、鉄材9.1%、生糸7.1%、砂糖7.1%、鮮魚類6.3%、和紙6.2%である。

と、さらに40年代以降になると肥料用の輸入大豆が大量に県内に入っている点である。第四の特徴は、明治期を通して主要な移入品の一つであった石油が大正期になると上位10品目から脱落する一方で、明治30年代の前半と大正の一時期に、鉄材が重要な移入品になっている点である。前者は電灯の普及による燈火用の石油に対する需要の減少を反映しており、また後者は県内における鉄道の建設に照応している。第五の特徴は、上位10品目で移入全体の約50～60%、5品目では30～40%程度の集中度ではあるが、移入品の品目構成は安定的であるということである。移入品では、砂糖と塩および塩乾鮮魚類の日用生活物資と生糸類と綿糸類といった加工用素材が30～50%を占めているが、これらの品目に石油と輸入品の米と大豆粕と鉄道建設用の鉄材を加えると、山形県の移入品の大部分を構成している。以上の検討によって、山形県の移入品は、日常生活物資を主体としながらも、加工用の半製品と農業用資材を含んでいる点に特色があることが明らかとなる。それは、県内における農業生産力の上昇と工場制生産

の一定の展開に照応している。

山形県の明治・大正期における商品の移出入に関する以上の特徴を総合すると、山形県の商品流通には以下のような構造的連関が存在していることが判明する。それは、明治30年代の後半から移出額が移入額を上回り、趨勢として出超傾向が強まっているが、その推進役となっている米の移出品としての地位の上昇が金肥の移入量の増加に対応していること、同時に県内産米の移出量の増加は外国産米の大量移入によって補填されているという事実である。さらに米とともに山形県の重要移出品を構成している生糸の生産が県外からのかなりの量の蚕種<sup>25)</sup>の移入によって成立し、しかも絹織物の原料となる生糸<sup>26)</sup>もまた県外から大量に移入されているという事実を指摘しなければならない。

#### 4. 移出入貨物の郡市別構成

ところで、県統計書の「重要品輸出入」統計は、郡市の各市町村から県外へ直接移出するか県外から直接移入した商品を調査の対象にしているために、県内の各地方における物

表3 郡市別の移出入額の構成 (明治32年・大正7年)

	明治32年			大正7年		
	総額	移出	移入	総額	移出	移入
	1,384万円	687万円	697万円	9,973万円	6,525万円	3,448万円
山形県	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
山形市	12.0	2.5	21.4	13.4	6.8	26.0
南村山郡	3.2	4.5	1.8	3.4	4.0	2.25
東村山郡	3.9	4.7	3.2	4.0	4.45	3.05
西村山郡	5.4	7.5	3.4	2.3	2.45	1.9
北村山郡	2.0	1.5	2.5	2.9	3.0	2.65
最上郡	1.4	1.2	1.6	5.7	6.75	3.8
米沢市	23.6	31.8	15.5	20.9	22.4	18.1
南置賜郡	0.6	1.2	0.0	0.4	0.5	0.1
東置賜郡	7.1	11.4	3.0	8.4	11.35	2.8
西置賜郡	7.0	9.2	4.8	2.1	2.0	2.3
東田川郡				3.2	4.2	1.4
西田川郡	10.8	8.8	12.8	12.8	6.9	24.05
飽海郡	23.0	15.7	30.0	20.5	25.2	11.6

1) 『山形県勸業年報』と『山形県統計書』より作成。

産の多寡や消費の大きさをそのまま反映した  
ものではなく、商品流通の拠点となる港湾や  
鉄道駅の有無および商業機能の集積する都市  
の存在等によって左右される性質のものであ  
る。

移出貨物の郡市別構成は、奥羽南線が米沢  
まで開通した明治32年の時点では、移出貨物  
に占める米沢市の割合は金額ベースで31.8%  
であり、置賜地方だけでも全体の53.6%に達  
している。庄内地方と村山地方は、それぞれ  
24.5%、20.7%、最上地方にいたってはわず  
か1.2%にすぎない。ところが山形県内を縦貫  
した鉄道がさらに鶴岡まで到達した大正7年  
の時点になると、村山地方には変化はないが、  
庄内地方と置賜地方の比率はともに約36%と  
なり、最上地方は6.75%に増加している。し  
たがって、山形県における商品移出の中心は  
置賜地方と庄内地方にあることが分かる。実  
際、ここでの検討期間を通してこれらの地方  
からの移出額は県全体の70%余りを占めてい  
る(表3)。主たる移出品は、郡内移出額の80%  
前後を占め、山形県の40~50%のシェアをも  
つ東置賜郡の器械生糸であり、そして市の移  
出額の60%前後にして、山形県の80~90%を  
占める米沢市の絹織物であり、さらには明治  
後期に山形県の80%以上、大正期でも  
50~80%のシェアをもつ庄内地方の米と、西  
田川郡に集中している羽二重である。

移入貨物の郡市別構成は、移出品とはかな  
り様相を異にしている。明治32年の時点では、  
庄内地方が山形県の移入品の最大の受け入れ  
地であり、その中心は飽海郡であることは明  
らかである。東田川郡の統計が欠けているの  
は、拠点となる港湾や河岸あるいは鉄道駅が  
ないためである。42.8%という庄内地方の移  
入割合は、30%の県内人口比と比較して大き  
すぎる数字である。移入額全体の30%を占め  
る飽海郡が、庄内地方はもちろんのこと、内  
陸部へも商品の中継する役割を果たしていた  
ことが想定されよう。飽海郡には及ばないが、

鉄道の開通を2年後に控えた山形市が21.4%  
の商品を取扱っている点に注意を引く。以上  
の二郡市に米沢市と、加茂港と鶴岡を有する  
西田川郡を合計すると、県外からの移入品の  
79.7%に達する。酒田と山形と米沢と鶴岡の  
各都市が郡部の町村に商品を流通させる拠点  
となっていたことは明白であろう。近代の象  
徴であった鉄道が、山形県下のこれらの都市  
に開通した大正7年の時点になると、移入額  
に占める4郡市の合計は79.75%と全く変化は  
ないが、飽海郡が移入額で第四位に転落し、  
飽海郡の衰退による庄内地方の低下分を村山  
地方が吸収するといった変化が認められる。  
山形県の移入額に占める飽海郡の割合は、明  
治33年の33.1%が最高で、大量の外国米の輸  
入があった40年の27.15%を例外年とすれば、  
36年以降は20%以下、43年以降はさらに15%  
以下の低水準となっていく。

#### IV. 山形県の明治・大正期における 移入貨物の地域的流動関係の変化

##### 1. 鉄道開通以前の貨物の地域的流動関係 (1) 明治初年の最上川筋の物資輸送

移入貨物の構成とその変化を検討するこ  
とによって、明治30年代以降の山形県の商品  
流通の特質を明らかにしてきたが、残された  
検討課題は、鉄道開通以前の期間も含めて近  
代の商品流通の地域的關係がどのように変化  
していったのかを解明することである。

明治前期の山形県の商品流通の地域的關係  
については、最上川舟運に関連した長井政太  
郎の一連の研究<sup>27)</sup>や横山昭男の研究<sup>28)</sup>によっ  
て、実態の解明が進んでいるので、ここでは、  
これまでの研究成果を踏まえながら、これに  
いくつかの新発掘の資料を加えて商品流通の  
地域的關係を検討するにとどめたい。

最上川が山形県の内陸地方への、さらには  
県外への物資輸送上重要な役割を果たしたと  
いう事実は、これまでの諸研究によってすで  
に明らかにされているところであるが、明治

前期について、酒田港と内陸地方との間の物資輸送の実態を解明できるような統計的資料は、庄内地方一円を範囲とした旧酒田県に関する記録である『明治七年酒田県治一覽表』以外には存在しないようである。酒田港と加茂港からの「管内物産」分の輸出45.1万円、同じく「管内費消」分の輸入25.1万円、と記録されている輸出入表の後の「山形県管内へ酒田港ヨリ輸入物品代価塩綿干魚塩魚其他凡金十一万二千三百六十四円四十六匁九厘、同管内ヨリ酒田港へ輸出米穀ハ未取調中、但輸出入ハ明治四年辛未ノ調」という注記は、最上と村山地方を範囲とする旧山形県へ、相当量の貨物が最上川を經由して輸送されていたことを示している。この上り荷が庄内地方で産出される物産を含まず、すべて県外の物産で構成されているとすれば、内陸地方へ輸送された貨物は庄内地方で消費された25.1万円の輸入品の44.7%に達する大きさである。換言すれば、酒田と加茂両港を通して輸入された36.3万円の輸入品貨物の30.9%は、内陸地方へ中継されたということになる。もちろん、内陸地方への輸送貨物には、廻船問屋の商業的利潤が加算されていたであろうし、また一部には庄内地方産の物産も含まれていたであろうから、この数字は上限と考えるべきであるが、それにしても輸入分のかかなりの部分が内陸地方へ運ばれていたことになる<sup>29)</sup>。なお、「管内費消」分の商品内訳は、塩19.0%、木綿12.9%、砂糖12.4%、繰綿12.1%、干魚6.4%、古着6.4%、鮭魚5.4%、蠟4.9%、器用雑品4.2%、紙類3.8%、畳表類2.6%、食用雑品1.7%、銅鉄1.4%、海草1.1%、鉄器0.6%であるから、塩砂糖に木綿と繰綿といった関西方面からもたらされた物資が主体をなしている。内陸に輸送された商品の構成もこれと大差のないものであったであろう。

## (2) 明治10年代の道路輸送

山形県の明治前期の道路輸送の実績に関して最も利用されてきた資料は、『勸業月報』<sup>30)</sup>

に収録されている明治15年の移出入貨物に関する統計である。これは街道別に移出入貨物数量と主要輸送物資を記録したものであるが、移出入貨物の合計は27,004駄<sup>31)</sup>、越後街道が37.5%と最も多く、19.2%の二井宿街道が二番目に多い。移出入貨物の割合はこれだけでも56.7%になるが、東京道など置賜地方に連絡しているその他の街道分を含めると、その合計は、山形県全体の63.9%、駄数にして17,250駄となるから、道路を利用した物資輸送の中心は置賜地方であったことが明らかである。最上川舟運を利用できた村山地方では、山形県の移出入の11.8%を占める二口街道と8.4%の関山街道と8.1%の笹谷街道の三つのルートが、仙台方面との物資の輸送路として重要であったが、これらの街道を含む村山地方への貨物の移出入割合は、県全体の31.6%、8,541駄である。残りは最上地方が4.0%、庄内地方が0.5%であった。なお、移入と移出の割合は、笹谷街道と金山峠越の内訳が不明のため正確に計算できないが、移入貨物は移出貨物のほぼ倍の大きさである。移入貨物では8,400駄の越後街道と3,068駄の二口街道が、また移出貨物では3,540駄の二井宿街道と1,720駄の越後街道が、その他のルートを大きく上回っている。置賜地方からの移出が全体の約80%を占め、その主な移出品は酒・米・青苧・生糸である。移入でも鱒や塩を運送している置賜地方への移入路が最も重要なルートである。

陸上輸送による貨物の移出入に関する統計資料としては、この明治15年の山形県側の資料が最も包括的であり、これによって山形県と隣県との間の貨物の移出入の様子を例外的に知ることができる他は、街道別の輸送量や移出入量を明らかにすることはできない。そこで、以下においては明治15年前後の陸上輸送に関連したいくつかの断片的な資料から、当時の山形県の商品流通の一端を解明してみたい。最初に陸上ルートとしては、当時最多

の貨物を輸送していた越後街道に関連する資料を紹介しよう。明治17年の西置賜郡関係史料に「本郡入荷ハ太物の如き金高の貨物者越後新潟揚ケニ致し中条迄駄走、中条より二十里間ニ有處の十三峠を背負ニして運送仕来り候所、蒸汽船陸前へ航海相始り候、爾来ハ悉皆陸前揚ケ同處より駄走或ハ車送ニ相成申候」<sup>32)</sup>とあり、置賜地方への貨物の入荷分は、新潟港で陸揚げされたものが中条から十三峠経由で陸路を背負いで運送されたものであること、そして蒸汽船が就航してからは宮城県側から駄送と車送されてくるようになったことを記録している。後段の内容は、先に検討した『勸業月報』の内容とは矛盾しているのではなく、二井宿街道の重要性が増してきたことを伝えているものであろう。この点に関連して、通運会社の貨物取扱数量を記録している『山形県統計書』によると、東置賜郡の明治18年の着荷は、発荷の61.8万貫を上回る70.4万貫という大量の貨物になっているので、陸前の港で中継された貨物を置賜地方へ搬入するために、二井宿街道が盛んに利用されていたことが分かる。

二井宿街道が置賜地方への輸送路として重要になったのと同じように、村山地方への通路の中では、関山街道が、隧道の開鑿と作並新道の開鑿によって、汽船が入港していた松島湾と村山地方を連絡する貨物輸送の幹線となった。この道路に関連した旧宮城県庁文書の一資料<sup>33)</sup>に記録されている明治16年の運輸会社の輸送実績は、すでに言及した15年の輸送分を上回っていることを、また『山形県統計書』の陸運会社の貨物輸送実績も、東村山郡の貨物取扱量が、明治22年から23年にかけて、発荷で7万貫から18万貫へ、着荷も8万貫から22万貫へと増加していることを示している。おそらくは、遅くとも明治20年代の初め頃までに、関山街道は陸前の港で中継された貨物を村山地方へ搬入する幹線になっていたであろう。

### (3) 明治10年代の陸羽間の貨物流動

陸前に汽船が入港するようになって以来、山形と宮城との間の物資の輸送関係に変化が生じたという指摘は、これまでもしばしばなされてきたが、具体的にどのような商品がどれくらい輸送されたかについては統計的に示されることはなかった。

この点に関して、旧宮城県庁文書の鉄道関係簿冊<sup>34)</sup>中の「日本鉄道会社輸出入貨物取調方依頼」関係文書に含まれる資料は、一つの手掛かりを与えてくれる。宮城県内にいかなる地方から商品がどれだけ輸入されているかをまとめた「明治十六年輸入額調査表」によると、山形県からの移入割合は、金額にして全体の11.2%に相当する50.9万円である。この山形県からの移入分は、宮城県管内からの移入商品の割合60.9%と岩手県の14.1%に次ぐ大きさで、福島県の11.0%をやや上回っている。東京からの直送品は、金額にして10万円弱で、全体の2.1%にすぎない。山形県からの移入分とされる商品の中では木綿が55.9%と半ばを占め、以下、雑貨15.8%、小間物9.0%、砂糖8.3%、綿8.2%、鉄1.7%、石油1.1%となっている。各商品別の山形県からの移入割合は、綿20.45%、小間物20.05%、木綿13.8%、砂糖9.4%、鉄7.3%、雑貨6.3%、石油2.6%であるから、宮城県側に送られた山形県側からの商品の中心は木綿や綿であったといえる。この内容は明治12年分の「港灣河岸場船舶物品出入表」に記録されている松島湾の寒風沢港の輸入品<sup>35)</sup>のうち、山形県を仕出地とするものに繰綿・綿・石油・陶器があるという記載に照応している。これらの材料は、山形県側から峠道越えでかなりの量の物資が宮城県側に運送されていたことの証拠となるが、それでは、その逆はどのようなものであったろうか。

先の文書の中には、ほぼ同時期に宮城県から県内外に移出された商品を調査した「明治十四十五十六三ヶ年平均輸出額調査表」と題

する資料が含まれているが、そこには山形県への移出分は、わずか11,778円であるという内容が記されているにすぎない。商品としては銅と雑貨のみで、宮城管内に運送されている塩乾魚や生糸や繭の山形県への移出はみられない。したがって、本資料の内容は、すでに言及した山形県の明治15年の陸羽間の商品の移出入駄数の動向と一致していないどころか、その隔たりが大きすぎることになる。この資料に把握されているところは、当時松島湾でも活発に商業活動を展開していた山形の商人<sup>36)</sup>の取扱分を除外していると考えなくては説明がつかない。

さて、近世以来の歴史を有する寒風沢港は、野蒜築港によって事実上廃港となり、これに代わって松島湾の汽船の寄航地となった石浜港で明治17年7月から18年6月の一ケ年に陸揚げされた商品の県別内訳表<sup>37)</sup>である「汽船風帆輸入品明細表」によると、石浜港の輸入品の個数は全体で141,579個で、うち83,316個58.8%が宮城県分、25,350個17.9%が山形県分である。山形県分の商品の内訳は石油9,850個、雑品8,510個、洋釘鉄類1,985個、砂糖1,850個、陶器965個、畳表930個、大入綿520個、生蠟450個、呉服太物290個であり、宮城県側からの移出貨物の72.5%は石油と雑品である。金額の記載はないので推定するしかないが、「明治十六年輸入額調査表」における山形県からの移入商品の個数と価格の関係を仮に適用して、石油と雑品について金額を算出すると、石油は約2.4万円、雑品は18万円程度になる。その他の商品を約5万円と見積もって、合計金額は約25万円程度になる。この数字は、宮城県において山形商人が取扱った分を含めて、山形県からの移入品分として計上している可能性もある「明治十六年輸入額調査表」における山形県からの移入金額の50万円にはなお及ばないとしても、石浜港で陸揚げして山形県へ輸送された貨物がすでに相当量に達していたことを記録している。

以上のように、旧宮城県庁文書に収録されている資料によれば、最上川経由の荷の流入の方が松島方面からの荷の流入よりまだ優勢であるかにみえる。ところが、山形県がまだ南村山郡に属していた明治20年の山形県の一報告に「本郡内ニ在テ商品販路ノ如キ八年一年狹隘ニ至リ、概シテ壅塞ノ姿ヲ呈セリ、維新前ハ酒田港エ輸入セシ物品最上川ヲ遡テ当地エ輸入シテ之ヲ宮城福島米沢等エ回送セリ、当地ヨリ産スル商品モ亦スクノ如ク販路ノ便宜好都合ナリシモ維新後宮城地方水陸運搬ノ道開クルニ至リ、酒田港ハ之ニ反シ日二月ニ不便ヲ極ム故ニ、以前酒田ヨリ当地エ輸入セシ物品ト当地産ノ物品ト併セテ宮城地方エ輸出セシモノモ目下逆ニ宮城地方ヨリ輸入セリ、右ノ景況ナレバ当地ノ商品販路ハ閉塞セリト云フモ敢テ過言ニアラサルベシ」<sup>38)</sup>とあるところの記録は、冬季間は貨物のこない最上川ルートの商品輸送が、明治20年頃にはすでに宮城県側からの商品の流入に圧迫されていたことを示している。それは、酒田商業会議所の作成になる「貨物集散地図」を参考にして、長井が描いたと考えられる明治20年頃の山形県の物資運搬経路図<sup>39)</sup>の表現と合致している。

明治前期の山形県の商品流通に関しては、以上の内容から明らかなように、なお不明な点が多く検討の余地を残している。とくに明治20年の日本鉄道の仙台駅開業後の陸羽間の物資輸送の実態を復元できるような資料は、今のところほとんど発掘されていない<sup>40)</sup>。

#### (4) 鉄道開通以前の山形県の貨物流動の地域的關係

明治32年の鉄道開通以前については、山形県の商品流通の全体を把握できるような統計的な資料は存在しないので、すでに奥羽南線が置賜盆地の北部に位置する赤湯まで開通しているけれども、酒田港や加茂港を経由した貨物の割合が県全体の半ばに達していたピーク時の明治33年<sup>41)</sup>の貨物の移出入関係には、鉄道開通前の山形県の商品流通の状況がなお保

表4 明治33年の山形県の移出入貨物の到発着関係

移入品	割合	移入郡市	割合	仕出地	移出品	割合	移出郡市	割合	仕向地
石油	11.6%	田山	72.6%	兵新	生糸	32.0%	山置	47.8%	神京
砂糖	10.0	飽	61.8	神兵	絹織物	30.8	沢	73.0	東阪
鉄材	9.1	飽	84.6	東阪	米	24.2	飽田	88.3	東北
和紙	7.2	飽山	63.2	静高	清酒	5.6	沢田	45.8	福北
鮮魚類	5.7	山飽	56.2	宮新	絹綿物	1.9	山	76.1	東
綿糸類	5.4	山飽	79.5	阪東	綿織物	1.4	山	54.4	東阪
食塩	5.4	山田	49.0	広口					
塩魚類	5.0	飽	67.7	北					
絹織物	4.4	西	41.3	京					
棉	4.4	飽山	73.4	阪鳥					
綿織物	3.2	沢	36.0	東新					
乾魚類	3.0	飽	62.3	北					

1) 『山形県勸業年報』より作成。

2) 移出入郡市の、山：山形市、沢：米沢市、飽：飽海郡、田：西田川郡、西：西置賜郡、

到発着地の、北：北海道、宮：宮城県、福：福島県、東：東京都、神：神奈川県、新：新潟県、静：静岡県、京：京都府、阪：大阪府、兵：兵庫県、鳥：鳥取県、広：広島県、高：高知県、口：山口県、の略記。

3) 「石油 11.6% 田山 72.6% 兵新」は、移入品の占める石油の割合が11.6%であること、その主たる移入郡市が西田川郡と山形市で、山形県の移入分の72.6%を占め、その主たる仕出地が兵庫県と新潟県であること、同様に、「生糸32.0% 山置 47.8% 神京」は、移出品に占める生糸の割合が32.0%であること、その主たる移出郡市が山形市と東置賜郡で、山形県の移出分の47.8%を占め、その主たる仕向地が神奈川県と京都府であることの表記。

存されていたであろうと考えて、「重要輸出入品」統計を資料として、表4を作成した。

それによると、生糸と絹織物と米と清酒で90%以上になる移出品の主たる仕向地は、すでに京浜地方になっているが、生糸と絹織物では京都府と大阪府が、そして米では北海道が、京浜地方に次ぐ移出先となっている。また、生糸の移出においては山形市が、山形県の生糸生産の中心地であった東置賜郡を上回る額を取り扱っている他、絹綿交織物と綿織物でも移出の拠点になっており、山形の商業活動の活発さを窺わせる。一方、移入品は、阪神方面や瀬戸内地方の他、北海道と新潟からの貨物の入荷が目立つ。すでに一部で鉄道が開通しているので、京浜地方からの貨物の流入も認められるが、全体としては日本海を経由している貨物が多い。結果的に、かなりの数の商品は、飽海郡と西田川郡を主たる移入地としている。山形市は、ここでも商品の移入において重要な役割を担っている。以上のように、明治33年の貨物の流動関係は、山

形県が、移出品よりは移入品に関して、関西地方及び北海道と新潟県と深いつながりをもっていたことを記録している。

ここでの分析結果と、これまでの研究成果を総合して明治前期の山形県の商品流通の様相を復元すれば、以下のようなものであったろう。すなわち、移入貨物の大きな流れは、日本海ルートで、阪神方面や北海道から酒田港と加茂港に陸揚げされ、そしてこの貨物のかなりの部分が最上川筋に上り荷となり、主として内陸地方へ舟で中継され、その返り荷を含めて庄内地方からは米と清酒が移出されるという貨物流動の関係が成立していた。そして最上川の舟運を利用することができた村山地方では、新たに開けた太平洋ルートをも利用して、山形市に本拠をもつ山形商人による活発な商業活動が展開されていたと考えることができる。また最上川の舟運の恩恵を受ける位置としては最も不利な位置にあった置賜地方では、新潟港経由の貨物を陸上輸送に仰いでいたが、太平洋ルートが開けるにつれ

て、移出入とも宮城県側からの商品の流れが漸次優勢になった、と考えられる。

## 2. 鉄道開通以後の貨物の地域的流動関係

### (1) 酒田港の移出入先からみた貨物流動の地域的關係

山形県の鉄道開通以後の商品流通の地域的關係の分析に移ろう。ここでも山形県の移出入貨物の地域的流動關係の全容を解明できるだけの資料を見出すことはできない。そこで、いくつかの材料を組み合わせながらその実態に接近する方法を採用するしかない。

明治30年代の初めの時点では山形県の移出入貨物の発着地として、酒田港がなお重要な役割を果たしていた点に着目して、最初に酒田港の貨物取扱量の趨勢を確認し、その後、地方別の取引關係に見られる新たな動きについて検討を加える。表5は各種の統計資料をもとにして、山形県の移出入に占める酒田港の割合を計算したものである。依拠した統計によって多少数字に違いはあるものの、明治30年代から40年代にかけて、酒田港が移出入とも20%程度のシェアを維持している点に注目したい。ところが、大正期になると酒田港

の地位の低下は決定的である。山形県の移出入貨物に占める酒田港の割合は、酒田まで鉄道が開通した大正4年の時点では、わずかに6.3%にすぎない。したがって、海上を經由して輸送された酒田港扱いの貨物の地域的流動關係は、鉄道による貨物の輸送が庄内地方に及ぶ以前に限定すれば、山形県の商品流通の動向を解明するための貴重な情報となる。

明治39年と40年の『酒田商業統計』と大正元年の『酒田町勢要覽』<sup>42)</sup>に収録されている統計は、この目的のために利用できるほとんど唯一の統計資料であろう。表6の酒田港移出入貨物の地方別構成に見られるように、移入貨物においては、兵庫・大阪方面の割合の低下が顕著である。その他の地方の明治44年の割合の増加は、外国米と輸入大豆粕によるものである。京浜地方からの移入は年度によって変動が大きい、全体の15%まで上昇している。また酒田新潟間という新潟港を中継した近県からの移入は増加傾向にある。北海道からの移入はほぼ20%の水準にあり、北陸と中国方面からの移入は安定している。他方、移出貨物においては、圧倒的な比重を占めていた北海道の激減と、京浜地方の激増にこの

表5 山形県の貨物移出入と酒田港の貨物移出入の比較

	移 出			移 入			移出入合計		
	山形県	酒田	19.0%	山形県	酒田	33.1%	山形県	酒田	25.2%
明治33年	921万円	175万円	19.0%	728万円	241万円	33.1%	1,649万円	416万円	25.2%
	921	203	22.0	728	178	24.4	1,649	380	23.1
35年	1,151	380	33.0	784	172	22.0	1,935	553	28.6
	1,151	391	34.0	784	166	21.2	1,935	558	28.8
39年	1,361	303	22.3	1,006	205	20.4	2,367	508	21.5
	1,361	248	18.2	1,006	120	11.9	2,367	368	15.5
41年	1,486	446	30.0	1,006	212	21.1	2,492	658	26.4
	1,486	395	26.6	1,006	132	13.1	2,492	527	21.2
大正2年	2,471	517	20.9	2,058	229	11.1	4,529	747	16.5
4年	2,325	122	5.3	1,627	108	6.6	3,652	230	6.3

1) 明治33年から大正4年の山形県分は『山形県勸業年報』と『山形県統計書』、明治33年と35年の上段の酒田分は『山形県勸業年報』、下段は『酒田町輸出入貨物統計表』、明治39年の上段の酒田分は『酒田商業統計』、下段は『大日本帝国港湾統計』、明治41年の上段の酒田分は『酒田町勢要覽』、下段は『大日本帝国港湾統計』、大正2年と4年の酒田分は『大日本帝国港湾統計』より作成。

2) 明治33年と35年の上段の酒田分は飽海郡の移出入をもって代用。

表6 酒田港移出入貨物の地方別構成

		明治39年	明治40年	明治41年	明治42年	明治43年	明治44年
合 計	移 入	205.4万円	238.4万円	211.8万円	179.5万円	194.4万円	217.9万円
	移 出	302.9	407.4	446.3	359.4	407.8	541.8
北 海 道	移 入	14.1%	27.35%	18.5%	23.1%	19.0%	23.3%
	移 出	68.2	83.9	68.55	69.2	47.0	36.9
秋田・青森	移 入	0.3	0.1	1.6	0.7	1.1	0.1
	移 出	0.5	0.8	0.1	0.5	0.5	0.0
酒田新潟間	移 入	1.95	5.8	4.7	8.75	10.2	5.1
	移 出		1.2	1.25	1.55	1.5	0.8
北 陸	移 入	2.3	4.1	3.5	3.15	3.4	2.7
	移 出	0.4	0.2	0.0	1.0	0.7	0.0
京 浜	移 入	17.5	9.85	7.5	22.65	14.9	14.9
	移 出	23.5	11.0	25.0	24.3	45.9	60.4
兵庫・大阪	移 入	49.6	43.9	58.25	32.0	33.7	25.1
	移 出	1.9	1.15	0.5	0.2	0.1	0.0
中 国	移 入	7.25	6.7	3.25	7.9	8.0	6.4
	移 出	0.3	0.8	0.3	0.2	0.1	0.0
そ の 他	移 入	7.0	2.2	2.7	1.75	9.7	22.4
	移 出	5.3	0.95	4.3	3.05	4.2	1.8

1) 明治39年と40年の『酒田商業統計』と大正元年の『酒田町勢要覧』より作成。

間の変化が集約される。すなわち、北海道を仕向地とする貨物の割合は明治40年の83.9%から44年には36.9%まで減少し、対照的に京浜地方への貨物の移出割合は20%台から60%に上昇し、北海道との地位を逆転させている。北海道と京浜地方を中心とした酒田港の移出構造は明治39年までに成立している。

## (2) 鉄道貨物の地域的流動関係

酒田港や加茂港を移出入の窓口とする海上輸送に代わって、貨物の移出入において規定的な役割を演じるようになるのは鉄道輸送<sup>43)</sup>であるが、移出入貨物について地域間の流動関係を統計的に把握できるようになるのは大正7年度以降のことである。鉄道省が調査した『大正七年度主要貨物府県別発着数量表』は、大正7年4月から8年3月までの期間について「省線各駅相互発着並ニ省線連帯線相互発着主要貨物取扱数量ニ就キ府県別ニ之レカ移動状態」<sup>44)</sup>を示した資料であるが、これによって山形県内から発送された貨物と山形県内に

到着した貨物の発着地を29品目について知ることができる。

表7は、各品目毎に10%以上の構成比をもつ府県名とその割合を、そして山形県が到着の第一位である場合に限り各府県の構成比が10%未満の場合でも第二位の府県名を、また数字を記入していない第四位の府県にも10%以上の構成比があることを示したものである。山形県に到着している貨物では、米・肥料・石油・鉄と鋼・砂糖・洋酒・綿織物が京浜地方、麦・麦粉・甘藷・煉瓦が北関東地方、大豆・塩干魚・生鮮魚が青森県、雑穀が北海道、生糸が福島県、生果が静岡県、陶磁器が岐阜県の他は、山形県からの入荷が最も多い。薪や木炭のように山形県内からの到着貨物が最も多い貨物の場合は、和洋紙の静岡県、製紙原料の京浜地方、絹織物の宮城県を除くと、第二位の府県は大抵秋田県と福島県となっており、山形県の移入貨物は他方で近県との関係が深いことが判明する。この鉄道によって

表7 山形県における鉄道による移出入貨物の府県別発着状況（大正7年度）

山形県内に到着した貨物の発地					山形県内から発送された貨物の着地						
	トン	1位	2位	3位	4位		トン	1位	2位	3位	4位
米	37,798	% 神41.4	% 山36.7	% 東17.9		米	110,383	% 東70.8	% 山12.5		
麦	5,616	栃28.7	茨17.9	群14.1		麦	564	山87.6	秋		
大豆	6,744	青42.3	北12.2	山11.2		大豆	873	山86.8	秋		
雑穀	4,613	北36.3	山20.7	青13.3		雑穀	1,141	山83.8	東		
甘藷	6,517	埼64.6	千19.9			甘藷	638	山91.4	秋		
生果	3,830	静48.7	山20.3			生果	2,042	山38.0	東19.1		
木材	31,523	山69.5	秋19.9			木材	72,366	東36.6	山30.3	秋16.5	
木炭	7,569	山85.1	秋13.0			木炭	28,098	東30.5	山22.9	福17.2	
薪	4,460	山98.2	秋			薪	9,687	山45.2	東31.3		
石材	6,663	山62.7	秋21.2			石材	5,171	山80.8	秋10.5		
石炭	47,594	山42.0	福34.0	青18.7		石炭	31,949	山62.5	秋16.3		
鉄・鋼	3,514	東65.4	山13.8			鉄・鋼	1,603	東46.6	山30.3		
石油	2,909	神41.0	秋19.8	山18.5	新	石油	903	山59.7	秋24.4		
製紙原料	368	山45.9	神13.0	東10.9		製紙原料	1,423	東40.5	静22.1	媛17.5	山
和洋紙	800	山19.4	静19.0	北11.5	青	和洋紙	219	山70.8	福		
塩干魚	9,938	青43.9	山19.6	北19.2		塩干魚	2,316	山84.1	宮		
生鮮魚	5,493	青34.7	宮33.0	山20.4		生鮮魚	1,651	山68.0	宮12.6		
麦粉	3,899	栃35.2	東17.3	山16.9		麦粉	687	山96.1	兵		
砂糖	8,175	東41.4	山16.5	大13.9		砂糖	1,414	山95.3	秋		
味噌醤油	1,772	山74.1	福14.1			味噌醤油	1,529	山85.9	福		
和酒	2,520	山88.8	東			和酒	10,721	宮28.9	福24.0	山20.9	
洋酒	1,671	東60.3	山16.0	神12.4		洋酒	651	山41.2	福18.4		
肥料	42,956	神46.4	東15.1	山11.1		肥料	8,371	山57.2	埼10.3		
綿織物	1,201	東34.8	山26.5			綿織物	461	山69.0	東13.2		
繭	5,601	山81.1	秋			繭	7,951	山57.1	福17.5		
生糸	477	福34.6	山21.6	神21.4	群	生糸	631	神63.1	山16.3		
絹織物	71	山56.3	宮15.5	福11.3		絹織物	203	神64.5	山19.7		
煉瓦	2,123	埼36.4	山35.3	宮14.2		煉瓦	831	山90.1	福		
陶磁器	1,317	岐35.7	山25.0	滋10.5		陶磁器	481	山68.6	秋		

1) 『大正七年度主要貨物府県別発着数量表』より作成。

2) 貨物発着地は、北：北海道，青：青森県，秋：秋田県，山：山形県，宮：宮城県，福：福島県，茨：茨城県，  
 栃：栃木県，群：群馬県，千：千葉県，埼：埼玉県，東：東京都，神：神奈川県，新：新潟県，静：静岡県，岐：  
 岐阜県，滋：滋賀県，大：大阪府，兵：兵庫県，媛：愛媛県，と略記。

輸送された移入貨物の仕出地の分布は、明治前期を通じて北海道と関西地方にその多くを依存していた山形県の物資の移入先の分布とは全く別の姿である。具体的にいえば、神奈川県と東京都は輸入品とその加工品の供給地であり、前者は全国から集めた生糸の移出県でもある。また、かつては北海道から酒田港や加茂港に船便で輸送された貨物の多くは今や青森県や宮城県を経由して鉄道便で搬入されるようになっている。

山形県から発送された貨物についてはどのような特徴が見られるであろうか。ここでは、米・木材・木炭・鉄と鋼・製紙原料・生糸・絹織物が京浜地方へ、そして和酒が宮城県に移出される他は、いずれも山形県内を主たる供給地としている点が注目されよう。したがって、一方では、県内各地への消費物資や生産財の運送のために鉄道が盛んに利用されていることが分かるのであるが、他方で、山形県から県外へ移出される貨物は、輸出向けの生

糸や絹織物は開港場のある神奈川県への、そしてすでに列挙した商品に加えて、生果や薪や綿織物などの商品群は、主に東京都への移出であったということが判明する。なお、山形県を主たる到着地とする貨物の第二位の移出先は、発送貨物の場合も、大抵の場合、福島県と秋田県であり、繭と和酒は福島県、石油・石炭・鉄と鋼といった資材は秋田県への移出が多く、山形県からの移出はこれらの県との関係が深いことが分かる。以上の検討によって、北海道や関西地方にその多くを依存してきた明治前期の山形県の貨物の移出先とは全く別の姿を認めることができる。具体的にいえば、神奈川県は輸出品の、そして東京都は食料や燃料や工業原料の受け入れ地となっており、山形県の移出貨物もまた京浜地方との関係を深めている。

(3) 鉄道開通以後の山形県の貨物流動の地域的關係

酒田港の移出入貨物に関する検討と、鉄道

表 8 大正 7 年の山形県の移出入貨物の到発着関係

移入品	割合	移入郡市	割合	仕出地	移出品	割合	移出郡市	割合	仕向地
器械生糸	9.2%	沢	68.7%	福神	内国米	35.1%	飽田	57.4%	東
外国米	8.8	飽	23.5	神兵	器械生糸	19.8	置沢	66.0	神
大豆粕	5.7	田	27.3	神東	絹織物	15.9	沢	93.4	東阪
鮮魚類	4.7	山	46.6	宮	羽二重	6.7	田	100	神
座繰生糸	3.9	沢	80.3	福神	清酒	3.6	置沢	37.5	東
塩魚類	3.3	山	27.1	宮	上中繭	2.4	山東	65.3	福宮
乾魚類	3.3	山	43.9	宮	銅材	1.7	最	100	東
鉄材	3.2	山	82.4	東	座繰生糸	1.5	沢	73.8	福
綿織物	2.8	沢	35.6	東阪	海産肥料	1.3	飽田	99.9	宮
食塩	2.5	飽田	59.0	広	銅鋳	1.2	置南	59.0	茨阪
大豆	2.2	山	44.1	青	草履表	1.1	西北	89.9	東
絹織物	2.1	田	36.9	東	木炭	1.1	最	71.1	宮
石炭	2.1	山置	71.0	北宮					
綿糸類	2.0	山	69.1	阪東					
黒砂糖	2.0	飽	33.1	鹿東					

1) 『山形県統計書』より作成。

2) 移出入郡市は、山：山形市、沢：米沢市、飽：飽海郡、田：西田川郡、置：東置賜郡、東：東村山郡、西：西村山郡、南：南置賜郡、北：北村山郡、最：最上郡、  
 到発着地は、北：北海道、青：青森県、宮：宮城県、福：福島県、茨：茨城県、東：東京都、神：神奈川県、阪：大阪府、兵：兵庫県、広：広島県、鹿：鹿児島県、と略記。

3) 表記法は表 4 を参照されたい。

輸送による移出入貨物の到着地に関する検討によって、山形県の商品流通は、明治40年代以降関西方面との取引関係を漸次後退させて、京浜地方を軸とした貨物の移出入関係に編成替えが行われたらしいという見当がついたので、最後に、全ての輸送手段による貨物の移出入実績を把握しているはずの「重要輸出入品」統計を利用して山形県の貨物流動の特質を解明したい。

表8は、大正7年の山形県の主要移出入品について県内の主たる到着郡市と県外の主たる到着府県を示したものである。山形県の移出品は米・清酒・繭・生糸・絹織物が圧倒的な割合を占めるが、これらの商品が庄内地方と置賜地方から京浜地方を主たる目的地として移出されていて、それは福島県と宮城県への移出を、はるかに上回っている。ここでは府県別にその割合を算出することはできないが、羽二重はすべて西田川郡からの移出で、その主たる仕向地は神奈川県である。同様に、ここに掲載されている商品の主な仕向地は、大抵の場合、すでに言及した鉄道輸送による貨物の到着地と一致している。ところで、多様な消費物資と工業原料や半製品からなる移入品の場合は、移出品ほどの集中度はないが、製糸部門における工場生産が展開している東置賜郡への石炭以外は、すべて山形市・米沢市・飽海郡・西田川郡の四郡市が県外からの貨物の到着地となっている。したがって、工業原料や燃料類は以上の郡市で消費され、その他の消費物資は山形・米沢・酒田・鶴岡の各都市で消費される以外は、各都市が商圏としている周辺の農村部へ振り向けられて消費されていると考えるのが自然である。なお、移入品の仕出地は京浜地方を主たる発送地とする商品が多いが、外国米の他、綿糸類と綿織物と雑貨といった素材や工業製品は阪神地方や近県各地を、また各種の消費物資はその特産地を発送地としているため、ここでは、移出品に見られたような顕著な特徴は

認められない。大正7年の移出入貨物の地域的關係に見られる山形県の商品流通のこのような構造は、山形県の「重要輸出入品」統計を分析するによって、明治40年代に形成されたと考えることができる。

## V. 結 論

本研究は、山形県の明治・大正期の商品流通の特質を解明することを目的として、山形県の移出入貨物の構成変化と貨物流動の地域的關係の変化について検討を行ったものである。分析結果を要約すれば以下ようになる。

山形県の移出品は、圧倒的に農林産物と工業物からなり、この両部門の占める割合は95%以上に達する。米と酒と生糸類と絹織物と羽二重が山形県の重要移出品を構成しており、以上の商品群だけで移出品の約80%を占めている。その他の移出品といえば、縄類と草履表と蚕種と繭である。これらの商品はいずれも農業生産物か、それを基盤とした「在来産業」の生産物であることを特徴としている。

明治後期までの山形県の移入品は、砂糖に塩および塩乾鮮魚類並びに石油と和紙と綿織物のように、個人的消費物資として消費される商品の割合が圧倒的に大きい。大正期に入ると、生糸類と綿糸類のように、工場等での生産的消費に用いられる半製品の移入が著しく増加する。また明治30年代半ば以降に、外国米が、さらに40年代以降に肥料用の輸入大豆粕の移入が顕著になってくる。日常生活物資を主体としながら、これに加えて加工用の半製品と農業用資材を含む点が山形県の移入品の特色であるが、それは県内における農業生産力の上昇と工場制生産の展開に照応したものである。

移出入を総合すると、明治30年代の後半から移出が移入を上回るいわゆる出超傾向の推進役となった米の移出品としての地位の上昇は、稲作生産力の上昇に結びついたであろうと推測される金肥の移入増加に対応している

こと、同時に県内産米の移出量の増加は、外国産米の大量移入によって補填されていること、さらに県内の生糸の生産が県外からのかなりの量の蚕種の移入によって成立し、しかも絹織物の原料となる生糸もまた県外から大量に移入されるといった商品流通の内部的連関が存在する。

明治前期の山形県の商品流通は、酒田と加茂の両港を窓口として、移出入貨物の多くを阪神方面や北海道との間で取引しており、一方で移入貨物のかなりの部分を最上川の舟運を利用しつつ内陸地方へ中継して、また、他方で米と清酒を移出するという、貨物流動の関係を成立させていた。そして新たに開けた太平洋ルートをも利用できた村山地方では、山形商人が活発な商業活動を展開し、また新潟港経由の貨物を陸上輸送に仰いでいた置賜地方も、太平洋ルートが開けるにつれて宮城県側からの商品輸送が漸次優勢になった。

明治32年に始まる山形県における鉄道網の形成過程で、鉄道による輸送が山形県の貨物の移出入において支配的になるにつれて、ますます大量の米と生糸と絹織物が京浜地方に向けて送りだされた。そしてその代わりに外国産の米と大豆粕と国内産の各種工業製品を大都市地域から、とくに京浜地方から移入するという構造に山形県の商品流通を再編した。同時に、林産物は新潟県と秋田県、水産物は宮城県と北海道と青森県、また加工用原料と素材は福島県から移入するという特定の地方との商品流通関係が形成されるにいたった。対照的に、それまでの物資輸送の動脈であった日本海ルートにある関西方面や、明治10年代以降に大量の商品が移入された北海道との関係は、漸次弱まっていった。山形県の商品流通のこの構造は、明治40年代に形成されたと考えることができる。

結論として言えば、山形県の商品流通は、鉄道による輸送の拡大過程で関西方面や北海道との深いつながりを漸次解消して横浜の開

港場を核とする京浜地方との商品流通関係に再編成されたのである。

(山形大学農学部)

〔注〕

- 1) 外国貿易を前提とする国内の生産と流通と消費の連関については、葛西大和(1997)：近代日本における外国貿易港の配置と貿易額の地域的構成、季刊地理学、49-2、75~93頁、を参照。
- 2) この点で、田中啓爾(1929)：信州に於ける鉄道開通前の塩の移入路に就いて(大塚史学会編『三宅博士古稀祝賀記念論文集』岡書院)、739~762頁、同(1931a,b,c)：本州島内陸部に於ける鉄道開通前の塩の移入路(一)(二)(三)、地学雑誌、43-510、457~466頁、43-512、587~594頁、43-513、635~644頁、同(1934)：北上川地域に於ける塩及魚の移入路(大塚地理学会編『大塚地理学会論文集』第三輯、古今書院)、23~44頁、同(1934)：近江盆地における鉄道開通前の塩及び魚の移入路に就いて(大塚地理学会編『大塚地理学会論文集』第四輯、古今書院)、109~124頁、の塩と魚の移入路を手掛かりにした鉄道開通前の内陸交通に関する一連の研究(以上の論文はその他の論文とともに、田中啓爾(1957)：『塩および魚の移入路—鉄道開通前の内陸交通—』古今書院、315頁、に収録)及び岩崎健吉(1941)：歴史地理学に関する私考—特に鉄道開通前に於ける淀川沿岸河港の特性について—、地理研究、1-3、1~18頁、同(1942)：歴史地理学に関する私考—特に鉄道開通前に於ける淀川沿岸河港の特性について—(其の二)、地理学研究、1-7、27~44頁、の河港の勢力圏に関する研究、並びに鉄道網形成前夜=明治前期の内陸水運に関する、黒崎千晴(1979)：明治前期の内陸水運(新保博・安場保吉編『近代移行期の日本経済—幕末から明治へ—』日本経済新聞社)、87~102頁、同(1979)：明治前期水運の諸問題(運輸経済研究センター・近代日本輸送史研究会編『近代日本輸送史』成山堂書店)、149~168頁、の研究、そして後に言及する最上川舟運と山形県の道路輸送に関する長井政太郎の一連の研究等は、近代日本の商品流通研究において継承し発展させるに値する地理学界の成果である。
- 3) 近代日本の商品流通研究の進展に貢献した主な成果として、山口和雄・石井寛治編(1986)：

- 『近代日本の商品流通』東京大学出版会, 352頁, 神立春樹 (1987): 『産業革命期における地域編成』御茶の水書房, 254頁 (岡山大学経済学部研究叢書第四輯として刊行本の再版), 老川慶喜 (1992): 『産業革命期の地域交通と輸送』日本経済評論社, 370頁, 及び明治10年代の内国貿易を分析している, 山口和雄 (1956): 『明治前期経済の分析』, 東京大学出版会, 334頁, を挙げるにとどめた。
- 4) 古田良一 (1942): 『東廻海運及び西廻海運の研究』東北帝国大学法学部奥羽史料調査部研究報告, 3, 1~71頁。とくに35頁以下を参照。
  - 5) 田中啓爾の指導を受けた長井政太郎によって最上川水運や交通集落に関する研究が早期に行われたため, 山形県は, 近代の河川交通や陸上交通に関する研究が蓄積されている県の一つである。長井政太郎 (1930): 最上川の水運及び輸送物資に就て, 地理学評論, 6-10, 30~48頁, 同 (1933): 酒田港 (大塚地理学会編『大塚地理学会論文集』第一輯, 古今書院), 412~431頁, 同 (1935): 最上川の水運(上) (下), 地理教育, 22-1, 46~51頁, 22-2, 45~51頁, 同 (1940): 最上川の船着場, 交通文化, 10, 979~985頁, 同 (1941): 最上川の船着場(その二), 交通文化, 16, 529~538頁, 同 (1942): 最上川の船着場 (その三), 交通文化, 18, 719~727頁, 同 (1942): 山形と仙台の交通, 地理学研究, 1-1, 14~37頁, 同編 (1940): 『大石田町誌』, 大石田町教育会, 488頁, の一連の研究(これらの論文はその他の論文とともに, 長井政太郎 (1976): 『山形県交通史』不二出版, 564頁, に収録) 及び横山昭男 (1976): 明治前期における酒田港移出入物資の動態-地域産業と国内市場の発展に関連して-, 山形史学研究, 12, 1~14頁, 同 (1978): 明治前期における商品流通と輸送路-陸羽横断の諸街道を中心として-, 山形史学研究, 13・14, 179~192頁, 横山昭男の指導下でまとめられた山形県立中央高等学校郷土研究部 (1969): 奥羽線の開通と最上川水運の消滅-明治期山形県における移出入物資と交通の発達との関係に関する研究-, 郷土研究, 5, 15~32頁, 同じく横山昭男の執筆になる山形県編 (1975): 『山形県史』本篇五 (商工業編) (山形県), 452~509頁, 763~827頁) 等の研究がある。
  - 6) 山形県内の峠道とその海拔高度及び峠集落については, 長井政太郎の前掲書『山形県交通史』, 118~160頁, を参照されたい。
  - 7) 「万世大路」と命名された里程4.32里のこの新道は, 明治9年11月の着手, 14年10月の竣工である (『明治十五年十六年度 (山形県) 勸業年報』)。
  - 8) 旧宮城県庁文書の一史料には, 宮城県から山形県へ連絡する「山形県線路」として, 四路線が挙げられている。この中では「作並越」の通路が最も重要なルートであること, 「湯ノ原越」の通路は, 旧陸羽街道経由の陸送と白石川と阿武隈川経由の海送が利用できたことを記述している (『自明治十八年至明治二十年 鑛道』旧宮城県庁文書「諸伺113号」, 宮城県立図書館所蔵)。
  - 9) 里程5.2里のこの新道は, 明治10年7月の着手, 11年7月の竣工である。
  - 10) この陸運会社の明治6年の記事に, 「全国各地に社員を派遣し, 三都同業者及び各地の出張店等を糾合し, 各道社中と契約し, 新に同盟を結び, 出張店分社取次所等三千四百八十餘ヶ所を開設」(内国通運株式会社編 (1917): 『内国通運株式会社発達史』内国通運株式会社, 29頁) したとある。
  - 11) 『山形県勸業課第二回年報』, 18頁。
  - 12) 最上川流路の河川勾配の特徴と難所に関しては, 長井政太郎 (1956): 『山形県新誌』(改訂版) 日本書院, 39~41頁, の説明が簡にして要を得ている。なお, 小野寺淳 (1991): 『近世河川絵図の研究』古今書院, 282頁, は最上川の河川水路図と水運に関する考察を含んでいる。
  - 13) 五百川峡谷の出口に位置する左沢と, 置賜の舟の遡航地点であった糠ノ目の名前はここにはないが, 両河岸が河岸としてすでに機能していないことを直ちに意味するものではない。
  - 14) 奥羽線は明治25年の鉄道敷設法の第一期線として計画され, 福島と湯沢間を南線, 青森と湯沢間を北線として, 福島と青森を起点として工事を起工した(鉄道省編 (1921): 『日本鉄道史』中編, 鉄道省, 113~122頁)。
  - 15) 羽越線が秋田県側と連絡するのは大正9年11月, 同様に新潟県と連絡するのは大正13年7月を待たなければならない。この他, 大正7年までに新庄と小牛田間の陸羽東線が大正6年11月に, 赤湯と長井間の長井線が大正7年10月に開通している。

- 16) 明治17年は内務省地理局編纂(1887)：『地方行政区画便覧』内務省、明治18年は山形県農商課編(1885)：『明治十七年度勸業年報』山形県、明治31年は内閣統計局編『日本帝国人口統計』内閣統計局、明治36年と41年及び大正2年と7年は同編『日本帝国人口静態統計』、大正9年は『国勢調査報告』からの引用である。
- 17) この通達は、『農商務統計表』の編集を可能にした「農商務省達第21号」である。
- 18) 日本の湾港と河岸場の出入商品や船舶に関する調査は「内務省旧勸商局長ノ委嘱ヲ容レ明治十一年始メテ之ニ着手シ、爾後追々報道アルニ隨ヒ之ヲ勸商雜報ニ掲載シ、又十三年分ハ既ニ統計年鑑ニ採録セラルヲ得タリ」、ただし「府県ノ調査スル所各其表式ヲ異ニシ或ハ精粗錯雜シテ闔年ヲ通計シ各港ヲ合鑑スルノ便ナシ」(農商務省編(1884)：『明治十五年商況年報』前篇、45頁)という状態にあった。明治15年に初めて同一の雛型のもとに港湾と河岸場の全国的調査が実施されているが、ここでの調査が「農商務通信規則」に基づく港湾と河岸場の調査のモデルとなったのであろう。
- 19) 「物産其他貨物ノ輸出入ハ毎戸ヨリ調書ヲ出サシメ、各種ノ職業ニ依リ問屋仲買其他ノ各商賈ヲ集メ毎戸ヨリ出シタル調書ノ信偽ヲ調査セシムヘシ、譬ハ織物ハ呉服商西洋品ハ西洋品商人ヲ集メ年々ノ仕入発売高及ヒ該貨物ハ何方ヨリ何方ヲ経テ取寄セ、内幾分ハ更ニ何方ヘ向ケ運送スル等詳細取調フヘシ」「戸長役場ニ於テハ別紙表式ニ依リ毎戸ヨリ調書ヲ出サシメ之レヲ統計シテ一町村ノ物産及ヒ輸出入表ヲ製シ、毎戸ヨリ出シタル調書ヲ添綴シテ差シ出スヘシ」という「取調手続」の記載は、郡役所一町村一戸長役場という行政組織を使って調査が実施されたことを記録している。
- 20) この統計を利用した二つの先行研究、佐藤誠朗(1965)：山形県における産業資本確立期の諸問題、山形大学紀要(社会科学)、2—3、39~47頁、横山昭男執筆分の前掲の『山形県史』、478~488頁、774~780頁、がある。ただし、いずれの研究においても、山形県の主要移出品であった米沢市の絹織物の統計を欠く大正6年(米沢の大火の年)を比較の年次を選んでいない。
- 21) 山形県の明治20年の生糸産額は約140万円、そのうちの67.7%は管外移出である。これは明治32年の生糸移出額の約27%に相当する大きさである。管外からの移入生糸は、移出額の45.8%に達する大きさである。移入生糸は大部分が県内で消費され、一部再移出されている。『山形県勸業報告』第40号(明治22年1月)による。
- 22) 米の移出量は、明治20年代は年平均で20万石、30年代後半に30万石、43年に初めて50万石の水準に到達し、大正5年に70万石を記録している。生産数量に占める米の移出割合は、極端に高い商品化率となった明治28年と35年と38年及び逆に前年が不作のために商品化率が低率となった明治31年と32年を例外年と見なすと、明治20年代から30年代にかけては20%未満の水準で推移し、20%を超えて30%の水準に上昇するのは40年代以降のことである。
- 23) 現住人口一人あたりの砂糖消費量は、明治31年が2.7kg、41年が3.5kg、大正7年が5.1kgである。砂糖の消費は大正期に増加傾向にある。
- 24) 明治30年の未曾有の凶作年の翌年に13.8万石の米を移入したことを例外として、山形県は米を大量に移入することはなかったが、35年以降は豊凶に関係なく相当量の外国米を移入している。40年の23.1万石の移入量のうち14.1万石は米の最大の移出地であった酒田を控える飽海郡への入荷であった。都市部への人口集積は小さいから、これは生産した米を販売して外国米を購入して生活する世帯の少なくないことを意味している。水稻の収穫量を基礎にして米の移出量を勘案して現住人口一人あたりの米の消費量を計算すると、明治31年が1.556石、大正7年が1.348石となる。水稻生産量はこの間に122万石から190万石へと飛躍的に増大しているにもかかわらず、米の消費量は減少傾向にある。
- 25) 山形県は年間1~2.5万枚の蚕種を移出して、1~1.5万枚の蚕種を移入している。
- 26) 生糸の移入量は、明治37~44年平均で移出の十分の一程度の3~4万斤にすぎなかったが、大正元年以降は移出の半分を上回る大量の生糸を移入している。その中心は米沢市である。
- 27) とくに、長井政太郎(1935)：最上川の水運(下)、地理教育、22—2、45~51頁。
- 28) 横山昭男は1976年と1978年の論文で、明治10年頃までは最上川舟運と酒田を中継地とする輸送ルートに変化はなく、10年代以降に山形県は北海道と瀬戸内方面との関係を深め、他方で東京方面に新たな輸送ルートが発生し、馬車の通

- 行を可能とした道路の整備がそれに関係していることを明らかにしている。
- 29) 酒田商業会議所が編集した明治33年と35年の『酒田町輸出入貨物統計表』（酒田市立光丘文庫所蔵）によって、県外移出と最上川筋への移送分を比較することができる。明治33年の酒田への移入額に占める最上川筋への移送割合は40.7%であり、酒田からの移出額に占める最上川筋からの移入割合は12.4%である。明治35年の割合は、それぞれ27.2%と5.4%になる。この間に最上川の舟運に大きな変化が認められる。
- 30) 第8号、山形県農商課、明治17年3月。原本の所在を確認できないため、以下の計算は、1978年の横山の前掲論文に掲載の表によった。
- 31) 『山形県勸業課第二回年報』には、14年分であろうか「陸運ヲ以テ遞送スル物資ノ総数、一ヶ年大概五萬三千九百駄内外ナリ」（18頁）とあるが、これは県内の運送分を含んでいるものようである。同書には「以上海陸川三漕ノ内其第一ヲ占ムルモノハ陸運ニシテ日ニ月ニ道路ノ改良ナルニ随ヒ益隆盛便利ヲ得ヘシ」（18頁）と、陸運の発展に言及している。
- 32) 『明治十七年小出村商況書上』竹田清五郎所蔵資料（長井市文教の杜資料館所蔵）。
- 33) 『作並新道開鑿回議綴』旧宮城県庁文書、「諸伺15号」（宮城県立図書館所蔵）。
- 34) 前掲の旧宮城県庁文書「諸伺113号」所収。
- 35) 大蔵省編（1881）：『事務局雑報』第43号、216～217頁。
- 36) 明治前期の山形商人の活動や山形市商業の盛衰に関しては、渡辺徳太郎の「山形商業談」を参照されたい。山形市史編集委員会編（1975）：『山形市史資料』、第41号（渡辺徳太郎著作集）、20～91頁、に収録。
- 37) 旧宮城県庁文書「諸伺113号」所収。
- 38) 明治20年『第二回勸業報告』第28号、山形県第一部農商課、38頁。
- 39) 前掲「最上川の水運」（下）、46～47頁。
- 40) 日本鉄道開通前後の陸羽間の交通事情については、宮城県編（1960）：『宮城県史5』（地誌・交通史）宮城県、583～587頁、に僅かに言及されているにすぎないが、白石駅から二井宿街道を経由するルートが奥羽南線の米沢開通まで盛んに利用されたことを記述している。
- 41) 山形県の移入貨物に占める飽海郡と西田川郡の割合は、金額ベースで49.1%である。
- 42) いずれも酒田商業会議所の編集と刊行になるが、刊行年は、明治40年、41年、大正元年である（酒田市立光丘文庫所蔵）。
- 43) 奥羽南線の山形管内の貨物取扱数量は、明治32年の1.2万トンから、34年の3.7万トン、36年の5.9万トン、38年の19.8万トン、40年の21.4万トンに増加している（逓信省鉄道局編『鉄道局年報』各年度版、「官設鉄道停車場別乗客貨物及賃金表」より算出）。
- 44) 鉄道省運輸局（1920）：『大正七年度主要貨物府県別発着数量表』、例言。

〔付記〕

本研究は、1994年の歴史地理学会での討議に基づいて作成したものである。山形県の県史編纂事務局と県下の舟運関係市町村各位の資料調査についてのご理解とご協力なしには、本研究は、日の目を見ることはなかったであろう。記して感謝するしだいである。この小論をこのたび専修大学を退職された長谷川典夫先生に献呈したい。

## The Structural Change of Trade Patterns in Yamagata Prefecture, 1870-1920

Yamato KASAI

This paper examines the structural change of regional trade patterns in Yamagata Prefecture between 1870 and 1920. The goods shipped out of Yamagata Prefecture consisted mostly of agricultural produce, forestry products, and manufactured commodities. The share of these products to all exports reached 95 percent and over. Rice, sake, raw silk, silk goods, and *habutae*-silk were very important, which amounted to approximately 80 percent. Rice straw rope, Japanese sandals (*zori*), silkworm seed, and cocoon were other goods shipped out of Yamagata Prefecture.

Consumer goods such as sugar, salt, salted, dried and raw fish, oil, Japanese paper (*washi*), and cotton goods were imported to Yamagata Prefecture during the Meiji Era. The import of raw materials or semi-processed goods, such as a raw silk and cotton yarn used for productive consumption in manufacturing, increased substantially since the Taisyo Era. Rice imports from foreign countries increased in the early 1900s. Imported soybean cakes were used for fertilizers. The imported goods in Yamagata Prefecture during the period of Japan's Industrial Revolution consisted mainly of daily commodities, raw materials for manufacturing, and commodities for agricultural activities, which reflected increasing agricultural productivity and developing manufacturing industries.

Examining exports and imports together, it is possible to understand distinctive structure of trade. Increasing rice exports corresponded closely with the increase in commercial fertilizers, which contributed to increased productivity of paddy rice. Expanding shipment of rice out of Yamagata Prefecture was compensated by importing foreign rice. Raw silk industry was based on imported silkworm seed from other prefectures, while raw silk was also imported from other areas to produce silk goods.

In the first half of the Meiji Era, the regional pattern of trade in Yamagata Prefecture had following characteristics. Yamagata was connected with the Kyoto and Osaka district and Hokkaido via sea routes from the Ports of Sakata and Kamo on the Japan Sea. Considerable parts of the imported daily commodities into the Shonai district were shipped by barge, for the upper Mogami valley from Sakata. Rice and sake were exported to other prefectures. In the Murayama district located in an inland basin, merchants who operated stores in the city of Yamagata were able to carry on business actively utilizing the coastal route on the Pacific Ocean. In the Okitama district, being far from inland waterway of the Mogami, the transport of goods had depended upon the overland route via the Echigo Road from the Port of Niigata, Niigata Prefecture. With the development of inland route from the Pacific Ocean, transport of goods via the Nijuku Road from Miyagi Prefecture became more and more important.

The opening of rail transport in 1899 brought a big change to the regional pattern of trade in Yamagata Prefecture. Rice, raw silk, and silk goods came to be shipped for the Tokyo and Yokohama district, rice and soybean cake from foreign countries and a variety of manufactured goods were transported from the metropolitan areas, especially the Keihin area. At the same time, the following regional patterns of trade came into existence. Forestry products were brought from Niigata and Akita Prefectures, marine products were from Miyagi and Aomori Prefectures and Hokkaido, and raw materials for manufacturing were from Fukushima Prefecture. This trade relation between Yamagata and other prefectures had been established by the late 1900s when agricultural productivity was stabilized and manufacturing industries developed.

In conclusion, the regional pattern of trade in Yamagata Prefecture was reorganized to strengthen the relation with the Keihin area having the Port of Yokohama in the development process of railway transportation.