



Title	北海道における米穀流通の展開：戦前における地域間流通の変容について
Author(s)	湯沢, 誠
Citation	北海道大学農経論叢, 26, 141-168
Issue Date	1970-03
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/10865
Type	bulletin (article)
File Information	26_p141-168.pdf



[Instructions for use](#)

北海道における米穀流通の展開

—— 戦前における地域間流通の変容について ——

湯 沢 誠

目 次

はしがき	141
Ⅰ 米穀需給推移の概観	143
1. 供給側の推移	143
2. 消費・需要側の推移	146
Ⅱ 産業別人口構成の変化、都市の発展	147
1. 農家人口と非農家人口	147
2. 都市の発展	148
Ⅲ 米穀の流通経路—地域間移動—の変容	153
1. 明治20年代より30年代前半期	153
2. 明治後期より大正中期	154
3. 大正中期より昭和戦前期	161
おわりに	167

は し が き

私は、さきに北海道における資本関係の成立・発展の過程をとり上げ、その「辺境」的特殊性を資本の側と賃労働の側から明らかにしよう¹⁾と試みたが、そのさい、考察の重点は、地場資本の成長と中央＝本土資本の進出および賃労働者の析出・給源の展開におかれた。かかる直接的あるいは形態的把握をさらに深めるためには、再生産過程における生産手段と生活資料の素材補填・価値補填の態様を明らかにすることが必要と思われる。とくに生活資料

1) 湯沢 誠「北海道における資本関係の特質と構造」(伊藤俊夫編『北海道における資本と農業』農業総合研究所、昭和33年3月)。

の根幹をなす食糧の補填関係は低賃金構造の基礎として重要性をもつが、米の生産が皆無の状態から出発した北海道の場合その重要性は一層明白であるといえよう。このような見地から食糧＝米の補填・流通関係を取り上げることにしたが、ひるがえって考えてみると、本来、流通・市場関係の展開は広く商品経済一般、社会的分業の発展にかかわることで、資本関係の成立するに至った分野もその一環として関係を取り結ぶようになるのであるし、また、非資本主義的分野においても食糧＝米の補填関係は大きな重要性をもつことに変わりはないので、まず、米穀流通過程の全般的展開を各産業部門・分野、諸地域との関連で、歴史的にとらえることから始める必要があると思われる。

ところで、市場問題を狭義に解釈して流通過程に限るとしても、その場合、商品流通機能、価格形成・実現機能、およびそれらを担う商業組織の展開が統一的にとらえられねばならない。北海道産の農産物²⁾とくに畑作物についてのこの種の研究は既に榎勇氏の成果が出されており、米についても道産米の流通・市場関係はそこで取り扱われている。ただ、この著書の意図からして当然のことではあるが、府県その他よりの移輸入米をも含めての北海道内での流通過程の展開には深く立ち入っておらず、問題は残されているとみられる。もっとも、商業組織については改めてつけ加えるべき点はそう多くないようで、結局、米穀流通のあり方（素材視点）と、価格形成・実現、その賃金・所得との関連（価値視点）とを明らかにすることが残されているということになる。本稿は、このうち、米穀流通それ自体の展開に重点をおくこととし、この基礎に立っての価格形成・実現、商業組織との統一的考察は別の機会にゆずることとする。当初の意図からすると非常にわい少化されたことになるが、一歩ずつ積み重さねていく所存である。

考察時期は、明治 20 年代より、「戦前」概ね昭和 10 年前後までの、いわゆる米穀自由流通時代に限り、国家管理前夜までの展開の様相をさぐるが、これを三つの時期に分けて、日露戦争、第一次大戦終了時をそれぞれの画期とする（偶々戦争と一致するが、これらが経済発展の画期となることは周知の通り）。

2) 榎 勇『北海道産農産物取引史論序説』農業総合研究所，昭和 40 年 12 月。

【 米穀需給推移の概観】

1. 供給側の推移

はじめに需給推移を概観して、各時期の特徴点を指摘するとともに、流通問題として検討すべき事項を提示することとする。

第1表 米の生産、移輸出入、消費量の推移

	生産高	移輸入	移輸出	移輸出入 差	消費高	総人口	一人当り 消費
	千石	千石	千石	千石	千石	千人	石
明20~23	14.8	534.0	0.0	534.0	525.7	357.2	1.472
24~27	35.0	960.8	0.3	960.5	960.0	500.6	1.918
28~33	63.0	1,183.1	5.7	1,177.4	1,190.1	786.4	1.513
34~37	155.7	1,215.5	123.9	1,091.6	1,300.7	1,039.0	1.252
38~41	264.3	1,280.7	26.6	1,254.1	1,438.2	1,329.5	1.082
42~45	497.4	1,379.7	125.0	1,254.7	1,665.4	1,639.0	1.016
大 2	38.6	1,684.0	173.3	1,510.7	1,459.3	1,803.2	0.809
3~6	789.0	1,400.9	96.4	1,304.5	1,988.1	1,963.5	1.013
7~10	1,089.5	1,500.3	88.9	1,411.3	2,338.7	2,266.1	1.032
12~14	1,934.5	860.6	98.7	761.9	2,700.2	2,434.2	1.109
昭 元	1,300.6	1,369.4	43.0	1,276.4	2,638.6	2,437.1	1.083
2~4	2,711.9	687.1	305.5	381.6	3,088.0	2,530.9	1.220
5	3,027.3	872.2	171.3	700.9	3,194.4	2,812.3	1.136
6	1,524.9	1,373.1	96.5	1,276.6	3,215.4	2,746.0	1.171
7	1,302.2	1,992.0	70.6	1,921.9	3,272.8	2,805.9	1.164
8	3,259.9	1,095.5	382.3	713.2	3,487.5	2,859.5	1.220

注(1) 大正10年までは主として北海道庁『北海道の米』により、大正12年以後は北海道農産物検査所の数字によっており（北海道庁『北海道の米に関する調査』、農検『昭和八年度事業成績』）、厳密にいうと両者は連続しえない部分もあるが大きな推移としては差支えないと思う。

(2) 大正以降の大きな冷害年および恐慌年は、平均化せず単年度で示した。その他は一年平均である。

まず供給の側から述べていく。道内生産と移輸入（移輸出差引）についてみると、第1表にみるとおり、明治年代は移輸入が圧倒的に多いのであるが、大正のはじめになると道内生産が移輸入の半ば（総供給の3分の1）になり、大正10年には両者はほぼ等しくなるまでになる。そして、その後道内生産

の飛躍的增加によって、昭和初頭には総供給の9割前後をしめるに至り、ほぼ自給の域に達したといえる。ただし、この直後のいわゆる昭和恐慌・凶作期には5～6年にわたって再び移輸入が大きく増加するというごとく、まだ極めて不安定な段階で、昭和12年になってやっとほぼ昭和初頭の状態をとり戻すのであった。なお、昭和恐慌・凶作期について一言すると、凶作年だけでなく、昭和5、8年のような豊作の年にも移輸入がふえているのであり、これは注目すべき現象として指摘しておく。

以上大ざっぱな通観をしたが、つぎにやや細部に立ち入り流通問題へのつなぎ目をつくつていきたい。

第一は、もともと米穀流通・市場を問題とするのだから、道内生産米ではなく出廻り量をとらねばならないのであるが、この種の統計的把握は大正8年以後についてしか明らかにされていない。同年以降につき道産米出廻り量と移輸入量とを比較すると(第2表)、前者が後者を上まわるのは前記の場合よりやや遅れて大正12年からであるが、以後、凶作年を除くと、移輸入米は絶対的にも減少してその開きは大きくなっていく傾向を示し、道産米が本道米穀市場の主流となっていく。

第2表 道産出廻，移輸入とその内訳の推移

	道産出廻 (千石)	移 輸 入 (千石)	移 輸 入 の 内 訳			移 輸 出 (千石)
			府県米 (%)	朝鮮・台 湾米(%)	外 米 (%)	
大正 8～10年平均	860.6	1,430.5	?	?	?	81.6
12～14 "	1,343.2	860.6	76.0	6.7	17.2	98.7
昭 和 元 年	802.3	1,369.4	60.8	21.3	17.8	43.0
2～4年平均	1,881.1	687.1	89.1	6.7	4.2	305.5
5年	2,087.9	872.2	71.6	28.0	0.3	171.3
6・7年平均	755.4	1,628.5	77.2	22.2	0.6	78.6
8年	2,217.0	1,095.5	77.7	22.3	-	382.3
9・10年平均	1,141.2	1,444.3	67.0	33.0	-	77.3
11・12年平均	2,172.6	820.7	87.3	12.7	-	221.3

注 北海道農産物検査所の数字であるが、直接には、北海道庁『北海道の米に関する調査』、農林省『地方産米に関する調査』、農検『昭和六年度統計諸表』、同『昭和八年度事業成績』、同『農産物統計諸表，昭和十二年度』より引用，集計した。

北海道における米穀流通の展開

第二に移輸入米の内部に立ち入ってみると、まず府県米であるが、もともと北海道では北陸米が長い間首位をしめていたが、東北米が次第に比重を高めてゆき、大正中期にはほぼ伯仲し、昭和に入ると遙かに追いぬくに至っている。つぎに外米、朝鮮米・台湾米についてであるが、北海道では明治末以来外米が比較的多く入っていたが（大正12～14年に移輸入米のうち府県米76%、外米17%）、移輸入総量の減少の過程で外米の減少が大きく、府県米は量はへっても率は高まる傾向にあった（昭和2～4年平均で約9割は府県米）。ところが、昭和恐慌・凶作の5～6年間、朝鮮米・台湾米が激増し、多いときは移輸入量の3分の1をしめるほどになった。そして嵐の一応おさまった昭和11年には旧に復して、概ね昭和3～4年頃と同じになる。なお、これら移輸入米の輸送手段であるが、すべて船によることはいうまでもないが、青函鉄道輸送設備の整備により大正末以降鉄道貨車輸送によるものがふえており、昭和12年には移輸入総量の3分の1をしめるに至っている。これは、同じく船によるとはいえ、仕向地に貨車で直送されるわけで、その増加は注目し得る。第三に、移輸出について簡単にふれておくと、昭和に入ってから移輸出は本格的になるが、作柄の変動のいかんにかかわらず毎年ほぼ恒常的に多量に出しているのは南樺太向け（白米）であり、増減の多い府県向けとは異なった役割をもつと考えられる。府県向けのうちでは京浜地帯に多く、「混合米」として使われたことはよく知られている通りであるが、ただ昭和8年以降になると政府買上米の輸送という異なった性質のものが入ってくることに注意を要する。

以上、供給側の推移から浮び上ってくる米穀市場展開の輪廓は、まず、長い間本道米穀市場を支配していたと思われる移輸入地・港湾市場が次第に停滞し後退していくであろうこと、ただし、どの仕出地と結んでいたか、南樺太などへの移出と関係しているかどうかによって一様ではないであろう。つぎに、その反面、内陸市場が発展していき、内陸集散地と消費地との間の流通が主流となっていくであろうこと。これらの実態を明らかにすることが本稿の主要な内容をなす。

3) 持田恵三「米穀市場の近代化」(農業総合研究所『農業総合研究』23巻1号、昭和44年1月、23ページ)。大正8～10年は東北米50%、北陸米49%、昭和9～13年はそれぞれ69%、29%。

なお、米穀流通と農業構造との関係について一言しておく、地主制下とくに物納形態のもとにある小作農と独立自営農民とでは生産量が同一でも出廻り量は異なってくるし、また正常な商品化が窮迫販売かによって米作農民が購買者として現われるか否かという違いも出てくる等、農業生産関係との関連が基本的問題をなすが、いまはこの点に立ち入らない。ただ、大正中期において出廻り比率が7割台を保ち、時には8割に近づくという高さは、物納小作制なしにはありえなかったのではないかと思われることをつけ加えておく（昭和9年の出廻り米のうち地主米は27%という統計があり、意外に低いように感じるが、これ以前の時期についてのデータはえられない）。

2. 消費・需要側の推移

つぎに消費の推移をみることにする（前掲第1表）。

総消費量はほぼ一貫して増加しているが、総人口の増減と一人当り消費量増減との二つの要因と関連させてみると、大正6年頃までは総人口の増加によっており（一人当り消費量は減少傾向をとってきた）、以後は、一人当り消費量の増加が主要因となっていて、人口増加は副次的要因とみられる。ただし、昭和恐慌期には一人当り消費量減少して、総人口増加が主要因となる。

ところで、米穀流通市場の展開を問題とする場合、供給の側において総生産量でなく出廻量が問題とされるのと同様に、総人口ではなくて購買人口が問題であり、従って産業別人口構成、その変化がとりあげられねばならない。一人当り消費量の変化も、一方では所得・賃金と米価の関係に左右されようが、他方では産業別人口構成の変化が大きく作用すると思われる。この人口構成の変化の問題は、社会的分業の発展であり、また都市の成長として表われるが、米穀流通・市場の形成、展開をとらえようとする場合、その基礎として明らかにされねばならない。これについてはやや詳しく扱いたいので、章を改めて述べることにする。

なお消費の側についてもう一点つけ加えておきたいことは、外米、朝鮮米・台湾米の消費についてである。大正期において北海道は全国有数の外米消費割合の高いところであったことは、統計的にも出されているし、いろいろの記述にもあらわれている。⁴⁾ 冷害凶作期とか、米騒動の年など米価の高まっ⁵⁾

4) 持田前掲書10~12ページ。大正1~3年7.6%、7~8年5.9%、11~15年4.7%。

5) 『函館市誌』309~312ページ参照。

北海道における米穀流通の展開

た時に外米消費によって切りぬけたわけであるが、ただ、北海道のなかのどの地帯で多かったかについては断片的にしかつかめない。全国的記述では炭鉱地帯に多いとか、農村地帯に多いとかいわれており、『小樽市史』では農村に多かったとされている。⁶⁾ つぎに朝鮮米・台湾米は、昭和恐慌・凶作期に急増して概ね15%前後の消費割合を示したとみられる。この場合も、昭和8年の7市の消費割合についての統計があるだけでその他の地域・地帯についてはよくつかめないのであるが、都市についてみると(第3表)、札幌市と帯広市が高い割合を示し(それぞれ28%、26%)、函館、室蘭など臨港都市や、米作中心地の旭川市では低いということは示唆的である。かくて、道内部での地域・地帯性は明らかとはいえないが、外米にしろ、朝鮮米・台湾米にしろ、凶作期とか恐慌期とかにその消費がふえたということを、いま改めて想起しておきたい。それは、自給しえぬ場合の需給のあり方を考える場合にも、また低所得層の生活状態を考える場合にも重要なことと思われる。

第3表 7市の産米別消費割合(昭和8.10月~9.9月) (単位:千石,%)

	本道米	府県米	朝鮮米	台湾米	外国米	計
札幌市	89.4(38)	80.0(34)	24.2(11)	40.6(17)	-	234.1(100)
帯広市	17.5(39)	15.6(35)	70.7(16)	4.9(10)	0.0(0.0)	44.2(100)
旭川市	70.6(69)	27.9(27)	2.5(3)	1.2(1)	-	102.2(100)
釧路市	37.2(59)	24.3(38)	0.6(1)	1.2(2)	-	63.4(100)
小樽市	65.0(36)	83.0(45)	15.5(9)	19.1(10)	0.0(0.0)	182.7(100)
函館市	36.6(13)	206.3(74)	30.5(11)	4.0(2)	-	277.4(100)
室蘭市	5.8(9)	59.8(90)	0.9(1)	0.0(0.0)	-	66.5(100)
合計	322.2(33)	497.0(51)	81.1(8)	71.1(7)	0.0(0.0)	971.5(100)

注 北海道農産物検査所『昭和八年度事業成績』より引用

Ⅱ 産業別人口構成の変化と都市の発展

1. 農家人口と非農家人口

産業別就業人口を総括的につかめるのは大正9年の第一回国勢調査以降に

6) 『小樽市史』によると、「その頃(大正10年頃—筆者挿入)は農家は一般に麦を主食として米は商店へ売ってそれで肥料や日用品を購入していた。従ってこの米に代る主食としてはやくから外米が内地から移入され、小樽の商人の手で奥地へ輸送された」とある(第5巻479頁)。

限られるので、対象期間を通じて趨勢を明らかにしうるものとして農家人口と非農家人口の推移をとり上げることとする。ただし、この区分は大ざっぱなものであるし、その推移は既に多く語られているので、ごく簡単に要点をのべるにとどめる（米作農家人口と非米作人口との区分は昭和 10 年前後になってはじめて明らかにされるにすぎない）。

明治 20 年代については農家人口数はつかめないので戸数比でみると、明治 19 年の農家戸数比 19.8%，明治 24 年に 28.3%，明治 29 年に 36.4% となっている。次いで、明治 31 年の農家人口比 36.7% で、以後この比率は急速に増加して、翌 32 年には 4 割をこし、明治 42 年には 5 割をこす。以後、微増に転じつつもなお 5 割台を維持していたが、大正 6 年に 5 割をわる。これ以降、農家人口は停滞または減少し、非農家人口の増加が大きくなる（ただし、昭和恐慌期には一時逆転する）。

以上を整理すると、①明治 20 年代末までは非農家人口が圧倒的に多数をしめる。②明治 30 年代より大正初期の間は農家人口が急増して比重を高め過半をしめる時期である。ただし非農家人口も絶対的には増加する。③第一次大戦以降は非農家人口の増加が著しくなる。以上の推移は、北海道における農業開拓の進展とその一応の完了を示すものであるが、同時に一人当り米消費量の増減のうごきとほぼ照応していることを指摘しておく。

2. 都市の発展

前記の区分は余りに大ざっぱなので、これを都市の発展という側面から補足していくことにする。

明治 20 年代から 30 年代にかけての市街地の形成、変化をみると、20 年代前半は、政治、商業の中心たる函館、小樽、札幌のほかは、江差、福山をはじめ日本海岸、太平洋岸の漁業根拠地が市街地を形成し、それぞれ総人口の 4 分の 1、7 分の 1 を集める。20 年代後半に入ると岩見沢、旭川など内陸市街地が姿をあらわすが、まだ大勢は変らない。これを当時の国別にいうと明治 26 年には、渡島国、後志国、石狩国の三者に総人口の 77% が集中し、前二者では常住人口の 3 割前後は水産業人口であって、それぞれ函館、小樽の総人口に匹敵する（水産業人口については以上の常住者のほかに非常住の多数の漁夫がさらに加わる）。かくて、当時は、この三つの国の都市人口と水産業人口が圧倒的多数をしめ、これらへの米供給が流通の中心問題であっ

北海道における米穀流通の展開

たのである。

この時期の末期として明治38年についてみると、函館、小樽はすでに10万人に近づくが、内陸の旭川、岩見沢がこれにつぐ市街地に成長しつつある。市街地を形成する町村の数はなお漁業根拠地に多いが、福山、江差など道南沿岸は既に人口減少し、北上して岩内、余市、増毛、稚内および太平洋岸の釧路、厚岸が台頭している。以上は市街地についてみたのであるが、このほか人口1万人ないし5千人以上の村落が多数生まれてきており、漁村のほか、道央、道南にかけての農村も多く顔を出すに至っており、さらに空知炭鉱地帯が一つのグループをなしてくるのが目につく（人口5千人以上の区町村人口を大ざっぱに区分すると、三大都市が23万、漁村地帯が22万、炭鉱地帯5万、内陸市街地4万、農業村落20万人となる）。

明治30年代後半から大正初期に至る人口増加を、明治38年と大正7年について、都市の大小（人口規模）別にみると（第4表）、とくに1～2万人規

第4表 人口規模別市町村人口の増減 (単位：千人)

	明治38年	大正7年	昭和3年	昭和10年	明38～大7	大7～昭10
	実数	実数	実数	実数	差引	差引
5千人未満	456.0	296.9	348.2	249.6	△159(△16)	△47(△5)
5千～1万	344.6	624.5	757.7	881.8	280(29)	257(29)
1～2	112.8	541.4	561.4	819.5	429(44)	278(31)
2～3	44.3	182.0	118.0	137.3	138(14)	△45(△5)
3～5	-	71.0	126.9	210.2	71(7)	139(16)
5～10	234.6	217.0	121.4	212.3	△18(△2)	△5(△1)
10万以上	-	235.1	473.3	557.6	235(24)	323(36)
総数	1,192.4	2,167.4	2,506.9	3,068.3	975(100)	901(100)

注 北海道庁統計書より引用、計算。

模での増加がとびぬけて大きく、以下、5千～1万人、10万人以上の大都市、2～5万人の中小都市の順となる。5千人未満の村では減少となっている。かかる人口増加の仕方が米穀流通に対してもつ意味をつっこむために、両年の相関表をつくって検討する（第5表）。

大正8年における1～2万人規模の町村の増加は、5千～1万及び5千人未満から上昇したものが多くことによるが、その大部分は農村であって（煩

第 5 表

人口規模別市町村数の変動 (相関表)

		明治38 年 総 数	大 正 8 年 規 模							不明
			10万 以上	5~ 10万	3~ 5万	2~ 3万	1~ 2万	5千~ 1万	5千 未満	
明治 38 年 規 模	10 万 以 上	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	5 ~ 10 万	3	2	1	-	-	-	-	-	-
	3 ~ 5 万	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2 ~ 3 万	2	-	1	-	1	-	-	-	-
	1 ~ 2 万	9	-	-	2	1	5	1	-	-
	5 千 ~ 1 万	49	-	1	-	4	20	22	2	-
5 千 未 満 新 設	235	-	-	-	1	19	70	144	1	
大正8年総数		298	2	3	2	7	44	93	146	1
		大正9 年 総 数	昭 和 10 年 規 模							
			20万 以上	10~20	5~10	3~5	2~3	1~ 2万	5千~ 1万	5千 未満
大正 9 年 規 模	10 万 以 上	3	1	2	-	-	-	-	-	-
	5 ~ 10 万	3	-	2	1	-	-	-	-	-
	3 ~ 5 万	3	-	-	1	2	-	-	-	-
	2 ~ 3 万	6	-	-	-	2	2	2	-	-
	1 ~ 2 万	44	-	-	-	1	5	36	2	-
	5 千 ~ 1 万	101	-	-	-	-	-	21	74	6
5 千 未 満	98	-	-	-	-	-	4	30	64	
昭和10年総数		258	1	2	3	6	7	63	106	70

注 明治38年と大正8年は道庁調査による年末常住人口 (『道庁統計書』), 大正9年と昭和10年は国勢調査人口により, 筆者作成。

しいので表には示さないが, 39町村のうち30町村), 漁村は少なく(6町村), あと炭鉱, 工業町村が加わる。5千~1万人規模に上昇してきたものについても同様のことがいえる。漁村の停滞についていうと, 明治38年の5千~2万人規模58町村のうち28が漁村とみられるが, このうち, 大正8年にランクの上ったものは僅か5町村のみで大部分は同一ランクにとどまり, 下降したものをさえみられる(福山, 磯谷)。

つぎに, 2万人以上の各規模においてランクの上ったものをあげると, 大商業都市(函館, 小樽が10万人以上に), 工業都市(室蘭5~10万人へ, 釧路3~5万人へ), 炭鉱都市(夕張3~5万人へ, 沼貝, 歌志内, 三笠山2~

北海道における米穀流通の展開

3万人へ)のほか、内陸集散都市(旭川5~10万人へ、野付牛、網走2~3万人へ)もみられる。

人口増加の主力は5千~2万人の農村部人口であって開拓の進行と自然増加によるものと思われる。このなかには、空知、上川の米作農村人口が含まれるとともに、十勝、網走など畑作町村人口の増加も一翼をなすに至っている。これは、前述した農家人口の非農家人口を上まわる増加を別の面から確認したにとどまるが、概していえば、かかる傾向は総人口の増加、総消費量の増加のわりには米穀流通はふえないであろうことを意味しよう。ただし、畑作農家の場合、とくに第一次大戦期における商品生産の急展開を基礎にして、米消費を増大し、地方的な流通市場を形成したことを否定するものではない。

人口増加の主力は以上のとおりであるが、非農家人口の増加についていうと、札幌および炭鉱地帯は内陸消費市場の拡大、内陸間流通の増大をもたらしたのに対し、工業都市は沿岸に位置しており港湾移入と内陸流通の両者の拡大をもたらす可能性を示す。小樽、函館および旭川の人口増加は自らの消費市場を拡大させることはもちろんであるが、これらはもともと移輸入中心地、道内集散地であり、道内流通の出発点という側面からみるべきであろう。旧来の一大米消費地であった漁村は全体として停滞するなかで、道南に集中的であった状態から日本海北部沿岸、太平洋岸に分散化しているが、これらは概して鉄道不便なため海運に頼るところもなお多く残ると考えられる。かくて、道産米と移入米との内陸間鉄道輸送と海運による流通とが、前期にくらべると複雑にからみ合ってきており、全道の市場、地方的市場の再編がみられることが予想される。

大正中期以降、昭和10年頃に至る時期の考察に進む。大正7年と昭和10年とを比較すると(前掲第4表)、前期とは異なって、10万人以上大都市の人口増加が最も大きく、1~2万人規模町村での増加は比重がおちて次位となり、5千~1万人規模がこれに続くようになる(かかる傾向は府県の場合と同様であるが、ただ10万人以上大都市の増加の比重がそう大きくないこと、昭和恐慌期には大都市人口増加主導の傾向が崩れることが注目される)。このことは、人口増加に伴う米穀市場の拡大が、前期よりも大きく、本格

化したことを示すと思われるが、この点につきやや立ち入って検討してみよう。

やや年次がずれるが、大正 9 年と昭和 10 年について前と同様の相関表をつくってみると（前掲第 5 表）、まず目につくことは、1～2 万人、5 千～1 万人規模のところまで同一ランクにとどまるものが極めて多くなっていることで、上昇の動きは著しく弱まっている。これら同一規模にとどまり人口微増しか示さないものは、有力な農業地帯町村が多数をしめていて、漁業地帯の町村だけにみられるのではない（漁村では下のランクに下降したものもみられる）。少数みられるランク上昇は、都市近郊か、根釧、天北の町村である。かくて、開拓過程の一応の終了とともに、主要農村地帯では自然増加人口の一部を排出する局面に入ったことをうかがわせる。米穀市場拡大の源流の本格化といえよう。

つぎに上位規模では、ランクの上ったものは、函館 20 万人以上へ、釧路 5～10 万人へ、岩見沢、網走、帯広 3～5 万人へであり、逆に下ったものは夕

第 6 表 2 万人以上都市（昭和 10 年）の人口増減 (単位：千人)

		大正 9 年	昭和 10 年	増	減	増減小計
札幌 函小	幌館市	102.6	196.5		93.9	} 203.2
	市市	144.7	207.5		63.8	
	樽市	108.1	153.6		45.5	
旭帯 網走 野付 岩見 江別	川市	61.3	91.0		29.7	} 66.9
	広町	16.1	35.7		19.6	
	走町	27.9	31.7		3.8	
	牛町	30.2	31.1		0.9	
	沢町	23.3	32.0		8.7	
	別町	17.3	21.5		4.2	
室釧 路小 苦牧	蘭市	56.1	65.1		9.0	} 30.2
	路市	39.4	56.2		16.9	
	小牧	17.6	21.9		4.3	
夕沼 歌志 三笠 砂川	張町	51.1	42.5	△ 8.6		} 14.4
	貝町	32.3	37.1	4.8		
	志町	24.7	27.2	2.5		
	笠町	20.9	29.5	9.0		
	山町	17.1	23.8	6.7		
	川町					
根稚	室内町	15.1	20.3		5.2	} 12.4
	内町	13.1	20.2		7.2	

注 国勢調査より。

7) 農家人口の自然増加と社会的流出の推計については、湯沢前掲書 48～49 頁参照。

張3～5万人へということであるが、さらに人口増減を具体的にみると（第6表）、増加の大きいのは三大都市とくに札幌であり、旭川、帯広、釧路がこれに次いでおり、釧路市を除くと、重工業都市、炭鉱都市の増加は大きくなく、むしろ内陸の商業または商工中都市での増加に劣る。（本稿の範囲外であるが、戦時経済期に入ると一変して重工業、炭鉱都市人口が激増する）。重工業、炭鉱都市の伸びが大きいことは一つの問題であって、府県の場合との違いであるが、ともかく米穀消費地としての地位は確立したというべく、急激な人口増加を示す札幌とならんで米穀消費の中心地になっていることは疑いない。他方、内陸の商業または商工都市の人口増加は消費市場の分散にはちがいないが、これらのなかには、小樽、函館や旭川など同様に単なる消費地にとどまらないものもあるので、これらを中心とした地方的流通にまで立ち入って検討する必要がある。

以上、人口の増減、その構成変化から、米穀消費・流通の拡大の基礎を、地域的、産業部門的見地を入れつつ考察してきた。つづいて、本題の具体的な米穀流通経路を検討する。

Ⅲ 米穀の流通経路——地域間移動——の変容

1. 明治20年代より30年代前半期

当時移入米の大部分は貿易港たる小樽、函館に陸揚げされ全道的規模に分散されたが、これと並んで、地方中小商港に移入され局地的に分散されるというルートがあり、江差をはじめとする日本海沿岸、根室など太平洋岸の漁業地帯に相当みられた。小樽、函館、江差には明治27～28年に取引所が設置され、具体的に米穀市場の中心たる実を示す（ただし米穀だけでなく海産物その他をも取扱品目とする）。いま、この取引所に集荷された米の仕向先によって分散状況をみると、⁸⁾小樽の場合は、近辺の石狩国、後志国にとどまらず、天塩、北見国にも多量送られ、これらへの仕向量は小樽自身の消費量よりずっと多い。⁹⁾他方、江差の場合は、その設立理由書によると当時の仕向先は主として道南の漁港に限られていて地方的・局地的なものであ

8) 北海道庁『北海道庁第11回拓殖年報』の246ページ、および同『同第12回拓殖年報』301～302ページより集計。

9) 北海道庁『北海道庁第9回勸業年報』の339ページ。

た。

なお、当時第三の流通ルートとして、多数の小漁港に直接に少量ずつ搬入されるというものも見落せず、これらは和船あるいは洋帆船によつたとみられるが、道南のみならず遠く天塩国、北見国にも及んでいた（移入高にしめる比率は小樽・函館が 67.4%、中小商港 14.3%、小漁港 18.3% となっている。明治 27 年）。¹⁰⁾ 末端の漁村では、大または中小商港經由のもの、直接搬入のものがあったわけである。このように三つのルートが別個に存在したことは米価の地域的偏差、さらにはルート別偏差を大きくしたもののごとく、前記の江差取引所設置理由書はかかる偏差の解消をうたっている。

積出地は北陸を主とし、東北がこれに次いでいた。

明治 30 年代に入ると、海運の発達による汽船の増加、補助航路の拡充が行なわれ、和船や洋帆船など小型船による小漁港への直接搬入が減退し、小樽、函館への移入集中度が高まる。中、小商港への移入もやや比率が高まるが、その内部では、江差の減少に代って岩内、寿都あるいは根室、室蘭がふえていて、日本海岸の北上と太平洋岸の増加の傾向をとる（明治 38 年のそれぞれの移入比率は小樽・函館 72.6%、中小商港 16.2%、小漁港 11.2% である）。

移入地から内陸への輸送は主として鉄道、そのつぎる所は駄載により、¹¹⁾ 河川の利用は一部を除いては少なかったとみられる。北海道の内陸輸送路の展開は、内地との歴史的性格のちがいにともつき異なった様相がみられるようで、河川の改修のおくれによる利用性の低さ（内地では封建領主による改修の相当の進展）、河川、陸路にくらべての鉄道敷設の早期性、したがって都市発展と鉄道との直接的な関連など指摘できよう。そこで鉄道による米輸送が早くから重要な意味をもつが、その実態を総括的に知るデータはえられない。ただ、小樽は内陸部の中心たる石狩国を背後にひかえていただけに、鉄道による内陸輸送の出発点として、函館の場合よりも重要な役割をもったであろうと推測するにとどめる。

2. 明治後期より大正中期

この時期は移入がなお絶対的増加をつづけており、この末期に道産米が伯

10) 北海道庁『北海道庁第 9 回勸業年報』所収の港湾別米移入量一覽より筆者集計。

11) 『旭川市史』第 2 卷 303 ページに旭川への輸送の状況が記されている。

北海道における米穀流通の展開

伸してくることは前述した。移入においては、小樽・函館がなお圧倒的地位をしめていて、7割前後を維持していることは前期と同様であるが(第7表)、

第7表 各港別米移出量 (単位:千石)

	明治42年			大正7年		
	管外より移入	管内へ移出	管内より移入	管外より移入	管内へ移出	管内より移入
小樽	746.3	130.0	-	554.9(53.3)	95.8(18.5)	3.2(0.2)
函館	323.6	158.0	-	372.5(41.9)	140.6(11.3)	9.7
江差	42.4	35.0	12.0	5.6	0.7	0.4(2.1)
寿都	24.9	13.7	0.2	24.0	1.1(0.6)	1.8(1.6)
岩内	49.9	16.2	0.1	15.4	3.2	0.7
根室	46.1	17.0	3.8	25.4	4.7(0.2)	10.8(1.7)
室蘭	141.0	0.0	10.1	148.2(0.8)	1.1	8.2(0.4)
釧路	41.8	0.2	20.4	66.1	1.4	16.7
網走	1.3	-	5.4	1.1	4.8	2.8
稚内	1.0	-	15.5	1.5	0.0	8.2(0.5)
留萌	2.8	-	12.0	-	1.5	5.0(0.1)
総数	1,533.9	370.5	261.6	1,242.1(96.5)	255.0(30.9)	76.4(7.2)

注 (1)明治42年は『北海道庁統計書』,大正7年は『北海道の米』より。(2)白米は換算せずそのまま玄米と合計した。(3)大正7年の括弧内は外米で外数である。(4)その他の指定港は省略したので総数と合計は一致しない。

この両者のうちでは、小樽がなお優位に立つけれども函館が着実に地歩を伸ばして迫ってくる形勢にある(後述のごとく大正10年以後両者の地位は逆転する)。これにはいろいろの要因があろうが、とくに主要なのは積出側の事情で、北陸米が、京浜市場の拡大と鉄道の発展によって京浜地方に多く流れ、小樽経由の北海道への移出が減少してきたこと、これに対して、東北地方は、山形(庄内)は北陸と同様の動向をとったが、青森、秋田はなお函館経由の北海道移出をつづけたことによるところが大きいと思われる(これらの点は輸送費の比較によって裏づける必要があるが)。

移入についてもう一点注目すべきは、中小商港への移入についてであるが、従来この末端につらなっていた室蘭と釧路が、明治40年以後臨海の工業都市として移入を急増したことであり、これに反して旧来の中小商港は一様に比

重を低下し、全体としての漁業の地位低下と照応する。そしてさらに、小漁港の直接移入は全く無視しうる大きさにすぎなくなる。

以上、道外よりの直移入についてみてきたが、つぎに移出とくに道内への再移出（海運による）をみておく。海運による道内への再移出は、主として函館と小樽から行なわれておるが、兩者のうちでは函館でより多く、小樽は鉄道による発送も多い（後述）。江差、寿都、岩内、根室などは、明治末には小規模ながらなお道外より移入——道内への再移出のルートをもっていたが、大正中期になると道内再移出はぐっと減ってきて、局地的仲継地の性格の弱まりを示す。室蘭、釧路は、はじめは道外からの直移入とならんで道内からの再移入もみられたが、年とともに再移入は減少してきて直移入が多くなっており、独自性を強めているといえよう。ここでは再移出はほとんど行なわれず、海運に関する限り、消費市場の性格のはっきりしている。つぎに、直移入がごく僅かで再移入に主としてよっているのは、留萌、増毛、稚内および網走で、函館、小樽と結んでいるとみられる。これらの具体的結びつきルートについて、年次がややずれるが大正 12 年についてみると、小樽は日本海岸北部（離島も含む）からオホーツク北部の諸港、函館は日本海岸南部と太平洋岸の諸港となっており、この状態は大正 7 年前後も変りないとみてよいであろう。

なお、この大正中期になると南樺太への移出が、主として小樽から行なわれ始めることを指摘しておく。

さて、内陸消費市場の拡大と鉄道網の整備は、移入米と、増加しつつある道産米との鉄道による流通を増大せしめたことはいうまでもない。鉄道取扱の発送米量は明治 42 年の 8 万トン（約 53 万石¹²⁾）から大正 8 年には 15 万トン（約 100 万石）に倍近くふえている。海運による道内再移出量にくらべると、明治 42 年に既に鉄道輸送の方が多くなっていたが（8 万トン対 5 万トン）、大正 7 年になるとその開きは一層大きくなる（13.5 万トン対 4.3 万トン）。

ところで、鉄道による米の地域間流通についてはあまり資料がえられないが、幸い大正年代についてまとまったデータがえられたので、これを整理し

12) 北海道庁『北海道庁統計書』第 2 巻の各年次より。

北海道における米穀流通の展開

て述べていこう。

はじめに、主要駅における米の発着量を、年次的変化をくわえつつ見てみると、発送量では、最も多いのは小樽（小樽，南小樽，手宮を一括）であるが、年次的には停滞的である（第8表）。これに次ぐのは旭川であってこの

第8表 主要駅、港の米発着量推移 (単位：千トン)

		大正3年	4年	5年	8年	9年	10年
鉄 道	小樽発	40.0	40.3	29.3	46.9	32.8	20.8
	函館発	6.0	5.7	5.7	11.7	7.0	6.3
	旭川発	10.2	26.3	28.4	18.5	23.1	32.4
	深川発	0.3	0.9	2.0	2.5	4.1	6.3
	帯広発	0.1	0.7	0.7	2.9	2.5	2.3
	野付牛発	1.5	1.0	1.3	2.5	2.0	2.1
	札幌発	4.1	2.6	2.8	5.4	6.2	6.3
	札幌着	19.4	23.8	20.7	27.0	29.0	29.1
	旭川着	11.6	8.4	8.7	7.0	7.6	8.2
	小樽着	1.7	12.3	11.5	12.2	14.4	26.1
函館着	1.1	5.0	4.9	6.9	10.2	14.2	
海 運	小樽着	116.6	80.6	79.5	91.4	66.6	45.3
	函館着	?	54.9	56.1	50.9	41.7	80.7
	小樽発	24.1	22.3	23.7	25.7	20.4	24.0
	函館発	?	24.0	?	28.9	16.3	15.0

注 鉄道省運輸局『米に関する経済調査』より引用。

両者が双壁をなす（大正10年以降は小樽をおい抜いて首位となる）。道外からの移入では小樽と並ぶ地位にある函館は鉄道輸送量ではぐっと少ない。同様に絶対量は少ないが、傾向的にふえているものとして滝川，深川，および帯広，野付牛があげられる。以上の諸駅は移入米，道産米の鉄道による道内流通の出発点をなすものであるが，帯広と野付牛については事情が異なることに注目しておく。

つぎに着駅についてみると，札幌が圧倒的に多く，しかも確実に増加している。旭川がこれに次ぐが傾向的には停滞的なのがやや意外の感をうける。

さらに意外なのは小樽、函館への鉄道による着米が次第に増加していることで、これは府県よりの鉄道輸送と思われるが、後で改めて検討する。工業地帯、炭鉱地帯が顔を出していないが、後者は小駅に分散しているためと思われる、前者は実際に鉄道着米が少ないのであろう。

さて、以上の主要各駅を中心とする発着がどのように結びつきルートを形成しているのか、大正 9 年について考察してみる（第 9 表。なおこの年以

第 9 表 鉄道主要駅における米の発着量（大正 9 年）（単位：千トン）

着 駅	発 着 の 計	府県諸駅	小樽駅	旭川駅	深川駅	岩見沢駅	上川管内駅	北空知管内	南空知管内	函館駅	室蘭駅	帯広駅	野付牛駅
		41.0	32.3	29.9	4.1	5.0	6.5	8.7	9.1	5.6	4.9	2.5	2.0
札幌駅	26.3	7.5	9.5	2.4	-	-	1.0	1.0	1.6	-	-	-	-
空知炭鉱各駅	19.7	-	7.6	-	-	3.1	-	-	1.5	-	-	-	-
上川管内各駅	9.6	-	-	9.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
後志管内各駅	7.6	-	5.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
渡島管内各駅	3.8	-	-	-	-	-	-	-	3.4	-	-	-	-
胆振管内各駅	7.1	1.0	-	-	-	-	-	-	-	3.3	-	-	-
十勝管内各駅	2.9	**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.6	-
網走管内各駅	7.9	4.8	-	1.8	-	-	-	-	-	-	-	-	1.2
宗谷管内各駅	2.0	-	-	1.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
留萌管内各駅	3.0	-	-	-	1.5	-	-	-	-	-	-	-	-
旭川駅	6.1	-	1.5	-	-	-	2.4	-	-	-	-	-	-
深川駅	2.2	-	-	-	-	-	-	2.2	-	-	-	-	-
岩見沢駅	6.2	-	1.2	-	-	-	-	-	2.2	-	-	-	-
帯広駅	5.9	***	3.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
野付牛駅	5.3	4.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
函館駅	10.0	4.4	-	1.4	-	-	-	1.3	-	-	-	-	-
小樽駅	14.2	3.5	-	2.6	-	-	-	1.7	1.4	-	-	-	-
室蘭駅	7.0	5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
釧路駅	8.2	6.0	-	1.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-

注 (1)鉄道省『米に関する経済調査』より筆者作成。原典で 100 トン未満の発着は省かれているし、本表には 1,000 トン未満のものは掲げなかったため、発着量のすべてを表すわけではない。(2)*印このほか外米 0.9, **印(十勝)同じく 1.6, ***印同じく 1.0 千トンが加わる。

外はこの結びつきをとらえる資料は手許にない。

まず大口についてみると、札幌への着米（約2万6千トン、ほぼ17万5千石）は、小樽と東北とくに秋田県からのものが大部分をしめ、旭川をはじめ近傍の石狩・空知からの着米はぐっとおちる。小樽からの米もほとんど道外米と思われるので、道産米は3分の1にすぎないことになる。これに次ぐ着米量を示すのは空知炭鉱地帯（各駅を合計、約2万トン、ほぼ13.3万石）で、ここでは、小樽発が最も多くて次いで岩見沢および空知中南部駅からのものが多く、旭川発は少ない。小樽発の道外米のなかには外米も少なからず含まれているとみられ（大正12年の小樽港移入のうち横浜、神戸発のものは外米とみられるが、これらが移入量のうち12%をしめる）、道産の低質米、外米などが多かったと推測してよいと思われる。さきの札幌の場合も、小樽からの着米のなかにはやはり外米も含まれていて、上級秋田米が多い反面、低質米も入っていたと考えるべきであろう。

つぎに大口の発駅についてみると、小樽は前出の札幌と空知炭鉱のほかは後志管内にまとまった発米を示すだけであって、その流通圏は概ね道央に限られるといえる。旭川の場合は、主として近村からの陸送米を集めて鉄道出荷するのだが（鉄道での着米は意外に少ない）、仕向先は上川管内が最も多く、小樽、札幌向けがこれに次ぎ、宗谷、網走管内さらに函館、釧路にも及んでいて、一応全道的といえるけれども、上川、宗谷管内以外の場合は、消費地側からみると旭川発米の比重は小さく、旭川市場のもつ重要性は上川以北にあるといつてよい。

小口の発着のうち注目すべきものをあげると、岩見沢が中、南空知米を集めて（自町生産分も加えて）、炭鉱地帯へ出すルート、深川が北空知米を集めて（自町村生産分も加えて）留萌地方に出すルートが、米流通における局地的市場圏をなしている。函館は鉄道輸送は少量にとどまり渡島管内への出荷が大部分である。さらに、野付牛、帯広は府県からの着米が多く、そのうち相当部分が自管内に出されて、ここにも小市場圏がつくられている（ただし、網走、十勝管内町村への府県からの直送米も相当多く、帯広、野付牛の地位はそう堅固とはいえない。なお、これら直送米のなかには外米も相当含まれていることを付記する）。室蘭と胆振管内町村、釧路市と釧路管内町村との間にも一定のまとまりがみられるが、これは着米量にくらべるとほんの

一部で副次的なものである（船便着米についても再移出の少ないことは前に述べた）。最後に、東北とくに秋田県の諸駅から北海道各地に向けて発送されたものを合計すると、小樽や旭川からの発送量より多く、大都市、東部北海道ではこれらが着米のうちの大きな比重をしめていたことを指摘する。

以上によって、北海道内部での鉄道による米流通についての、大規模な流通圏・ルートと局地的・地方的流通ルートが概ね明らかになったと思う。最後に、これら鉄道による米の発着と、前に述べた海運による発着とを総括して、米穀流通上の主要地点をその性格・役割によって類別すると次のようになる（第10表）。

第 10 表 主要都市における鉄道・海運による米の発着（大正 9 年）

（単位：千トン）

	着			発			差引
	鉄 道	海 運	計	鉄 道	海 運	計	
札幌	29.0	-	29.0	6.1	-	6.1	22.9
空知炭	19.7	-	19.7	0.4	-	0.4	19.3
室蘭	7.0	24.8	31.8	4.9	-	4.9	26.9
釧路	8.2	3.8	12.0	3.4	-	3.4	8.6
小樽	14.4	66.6	81.0	32.8	20.4	53.2	27.8
函館	10.2	41.7	51.9	7.0	16.3	23.3	28.6
旭川	7.6	-	7.6	23.1	-	23.1	△ 15.5
深川	2.2	-	2.2	4.1	-	4.1	△ 1.9
岩見沢	6.2	-	6.2	5.0	-	5.0	1.2
野付牛	5.3	-	5.3	2.0	-	2.0	3.3
帯広	5.9	-	5.9	2.5	-	2.5	3.4
根室	-	6.1	6.1	-	1.0	1.0	5.1
岩内	1.3	3.6	4.9	-	0.8	0.8	4.1

注 (1)鉄道省『米に関する経済調査』より。(2)本表の鉄道発着量は100トン未満も含むため、前表と一致しない場合もある。(3)室蘭の差引残量が過大と思われるが、そのまま掲上しておく。

大消費地……札幌，空知炭（陸路）室蘭，釧路（海路）

大集荷・分散地 { 移入米…小樽（海，陸），函館（海）
道産米…旭川（陸）

局地的集荷・分散地 $\left\{ \begin{array}{l} \text{道産米}\cdots\text{岩見沢, 深川 (陸)} \\ \text{移入米}\cdots\text{根室, 岩内 (海)} \\ \text{移入, 道産米}\cdots\text{野付牛, 帯広 (陸)} \end{array} \right.$

これら各地点における商業組織のあり方を究めることが、流通論の主要な一部であるがここでは深く立ち入る余裕がない。ただ、旭川ではこの末期より正米市場設立の運動が高まったこと（なお当時の旭川の商業組織については前記の榎氏の著書でもふれていることもつけ加える¹³⁾）、小樽は明治27年設立の取引所が以後ずっと継続して活動したのに対し、函館では明治27年設立時に限定された10年をすぎると解散されたこと、旭川、深川などでは精米事業が発展してきたことを指摘しておく。これらについては相当とり上げられているわけであるが、札幌はじめ大消費地における商業組織がどうなっていたかが残された問題と筆者は考える。

3. 大正中期より昭和戦前期

道産出廻米が増加して本道米穀流通の主流となり、移輸入は絶対的にも減少していく傾向を示し、流通関係は大きく変っていく（大正11年小樽取引所は道産米を建米とするに至り、道産米は独自の商品たる位置をしめる。同13年小樽取引所の会員組織への改組。旭川における商工会議所の音頭による正米市場設立、倉庫設置運動の開始、昭和5年旭川正米市場の設立認可。さらに同じ頃より始まった産業組合による共販事業の進展など）。実際にはジグザグの過程をとったが、かかる動向は、長い間北海道の米穀流通を支配していた小樽市場の凋落、それに代わる内陸集散地旭川市場の地位向上をもたらしたと思われるが、この間にあって前記の産業組合による共同販売がいかなる影響を与えたかも問題となってこよう。

移輸入については、さきにも一言ふれたが、大正10年をすぎると小樽はその首位を函館にゆずるに至る（第11表）。昭和4年まで各港とも移入は減少するが、小樽の場合はその減り方がとくに激しく、室蘭とほぼ等しいところまでおち、函館には遙かにひき離される。ただし、かかる動向は昭和恐慌・凶作期には逆転して一時ひき延ばされるが（この5～6年間に激増した朝鮮米・台湾米移入が主として小樽経由だったことによる）その後昭和10年を

13) 榎前掲書 145～147 ページ。

第 11 表 港湾別米穀移輸入量 (単位：千石)
(i) 年次別

	大正12年	昭和4年	同6年	同7年	同10年	同12年
小樽	385.4	74.6	580.4	957.9	538.8	84.4
函館 {海運}	682.4	259.1	361.8	351.1	397.4	209.9
		189.1	224.7	278.1	281.9	234.9
室蘭	135.2	69.2	62.0	109.9	149.4	149.0
釧路	60.2	20.6	45.1	89.0	51.1	15.6
根室	45.8	25.7	39.9	45.3	47.8	33.4
寿都	20.9	4.4	9.8	8.3	9.6	1.5
総数	1,338.7*	688.7	1,373.1	1,992.0	1,564.0	736.3

(ii) 仕出地別

		朝鮮米	台湾米	府県米	東北	北陸	総数
小樽 {	昭6年	120.4	110.1	152.6	6.6	128.2	385.7
	12	25.5	0.3	58.6	3.3	53.2	84.4
函館 {	昭6	117.4	5.2	238.0	155.0	79.8	360.6
	(港) 12	59.3	0.4	150.2	126.0	22.0	209.9
函館 {	昭6	-	0.1	177.0	172.2	1.1	177.1
	(鉄道) 12	-	-	234.9	212.7	3.8	234.9
室蘭 {	昭6	1.5	3.4	48.3	48.3	0.0	53.2
	12	-	-	149.0	145.4	0.0	149.0
釧路 {	昭6	1.0	2.8	19.9	15.5	4.3	23.7
	12	-	-	15.6	9.8	5.1	15.6
総数 {	昭6	240.6	122.5	698.6	407.1	266.7	1,064.3
	12	84.8	0.7	650.8	503.3	120.5	736.3

注 (1) 大正12年以外は米穀検査所の数字，大正12年は鉄道省前掲資料より。

(2) 年度は (ii) の昭和6年のもの以外生産・米穀年度，(ii) の昭和6年は暦年のため (i) の数字と異なる。(3)*印の総数は表記のほか岩内を加えた計で「その他」の小港らを含まぬので，やや少なくなっている。

すぎると小樽港の移入面での比率低下は一層急速化する。ここで注意すべきは，第一に，昭和恐慌・凶作期に小樽港は一時活況をとり戻したが，朝鮮米・

北海道における米穀流通の展開

台湾米の流通を握っていたのは中央大商社とその出先機関であり、中小商人¹⁴⁾には甘味の少なかったので、小樽の在来の地場移入商人＝問屋の勢力回復にはそれほど役立たなかつたであろうことと、第二に、函館港の地位向上についても、函館港経由のうちでは鉄道連絡によるものの比率が高まっています、本来の海運によるものは決して高まっていたわけではないので、函館港経由の増加がそのまま函館移入商人＝問屋の勢力拡大を意味しなかつたということである。かくて、小樽の一時的逆転、函館港の地位向上といっても、それぞれにおける移入商人＝問屋の勢力が回復あるいは強化したというわけではないであろう。全体としては弱まっていくのであり、しかも移入への依存度の低下よりも急速に移入商人＝問屋の勢力は後退したといえるであろう。

つぎに移輸出についてであるが、昭和年代に入ると相当な伸びをみせて豊作の年には道産出廻量の15%以上、道産出廻りと移輸入の合計量の10%以上をしめるに至っている。道内の自給度は高まったとはいえ、なお自給の域に達しないにもかかわらず、移輸出が増加するのは、とくに出来秋の価格差を利用しての商人活動にもとづくものであるが、昭和8年の米穀統制法の実施以後は政府への売渡米の回送も多くなることに注意を要する。移出先については第一章でふれたので省略するが、これらの仕出港は、当初は主として小樽であった(第12表)。昭和4、5年頃すでに、小樽から南樺太向け発米量

第12表 港 湾 別 米 移 輸 出 (単位：千石)

	総 量	小 樽	函 館		釧 路	室 蘭	留 萌	稚 内
			海 運	鉄 道				
昭和 12 年	183.3	32.5	23.3	32.8	0.0	33.1	0.3	61.0
8 年	257.7	129.8	25.7	5.8	11.0	44.7	24.3	16.5
6 年	129.7	50.0	27.0	2.0	0.0	0.7	3.7	46.4
昭和 12 年	221.3	86.6	32.8		0.0	70.8	0.5	30.2
6 年	196.3	83.1	17.1		0.0	2.4	?	42.6
3 年	282.2	139.9	79.4		18.1	26.7	-	2.0
2 年	171.7	99.2	38.4		3.6	6.7	-	23.9

注 上の表は農産物検査所の数字、下の表は道庁統計書による。

14) 『小樽市史』第5巻480~485ページ参照。

は道内向け（海陸）とほぼ等しくなっており、恐慌・凶作期には朝鮮米・台湾米の道内仕向けがふえたので、一時樺太向けを大きく上まわったが、昭和12年以後には遂に南樺太向けの方が多くなるに至り、道内での米流通の地位低下を南樺太への移出中継地たることで補わんとする方向に進んだ。しかしこの面でも鉄道連絡の発達が旭川発の稚内経由による南樺太向け移出を増加させ、小樽の地位を脅かす。府県向け移出も、小樽が多かったが、新興の室蘭港の進出と青函鉄道輸送の増加によって蚕食されつつあった。

なお、海運による道内への移出入は前期にくらべるとぐっと減っており、再移入地は「その他」に一括される小さい港に殆んど限られるに至る（多分離島が多いのであろう）。室蘭・釧路など前期にはなお多少の再移入がみられたところも、いまではむしろ再移出するまでに変わってきている。

北海道内部における米穀流通ルートを具体的にとらえる資料は、この時期については見当たらないので、米穀検査統計の精米検査量の検討によって流通中心地の推移をうかがうことにする（府県からの移入米は仕出地で検査をうけてくるから、ここで扱うのは専ら道産米についてということになる）。

精米検査数量の市町村別分布割合を出し、1%以上をしめるものを拾い出してみると（第13表）、まず目につくのは旭川がとびぬけて大きく20%前後をしめ、札幌がこれに次いで10%前後をしめていることである。この2市の性格は明らかであるが、その他の該当市町村がどういうところであるかを整序するために、昭和12年における生産検査と精米検査の絶対量を比較してみる。これによると、精米検査量の方が多いところとして札幌・小樽・函館・岩内・野付牛・帯広と、旭川・深川とがあり、ほぼ伯仲するものとして岩見沢・砂川・滝川がみられ、その他は生産検査量がずっと多くなっており大別すると、①大消費都市および畑作地帯の中都市、②米作地帯の全道的あるいは局地的集散地、③米産地町村とに分けられる。さて、そこで、これら該当市町村の動向であるが、大正14年から昭和12年に至る間の精米検査分布率の推移にみられる特徴をあげるとつぎのようによい。

15) 『小樽市史』第5巻481～482ページに小樽商工会議所統計が転載されており、これによると、昭和12・13年には府県向と道内向けを合計しても1万トン台にすぎなくなっている。

北海道における米穀流通の展開

第13表

精米検査, 主要市町村別分布割合

		精米検査量分布割合			生産検査量	精米検査量
		大正14年	昭和5年	同12年	昭和12年	同左
札	幌	8.8%	9.8%	10.6%	22.4千俵	452.6千俵
小	樽	2.8	4.2	3.9	26.9	163.5
岩	内	1.8*	1.8	0.9	29.7	40.5
函	館	2.1	0.5	0.5	1.6	22.0
野	付	1.6*	2.6	2.3	59.2	98.5
帯	広	1.6*	1.4	1.8	12.2	77.2
旭	川	25.1	16.3	21.8	203.9	932.4
深	川	3.6	2.4	3.5	76.3	148.8
岩	見	4.5	3.7	4.3	193.5	185.3
砂	川	2.2	3.2	2.9	127.8	126.0
江	別	0.8	1.2	0.2	17.1	6.4
滝	川	4.1	3.0	1.8	88.1	78.9
栗	沢	0.6	2.0	1.7	110.1	73.7
角	田	1.5	2.1	1.4	90.2	61.6
妹	背	3.0	3.7	2.5	132.8	107.8
沼	田	3.3	1.3	0.4	73.5	16.3
永	山	3.2	0.7	0.1	68.0	2.3
比	布	2.4	2.0	1.9	95.9	82.9
士	別	2.4*	2.6	2.0	106.9	87.6
富	良	1.9	1.1	0.5	72.7	19.5
中	富	1.9	1.5	2.6	130.9	111.4

注 (1) 各年次米穀検査統計より作成。

(2) * 印は昭和2年の比率で代用。

まず、産地市町村はほとんどすべて比率減少の傾向を示しており（とくに昭和5年頃以降）、自ら精白して出荷するより玄米のまま消費地あるいは集散地に輸送する方向に向っているとみられる。つぎに、集散地たる市町村は全道の規模のものも局地的規模のものも停滞ないし減少傾向にあり、やや意外の感をうける。たしかに旭川は20%台を保ち全道一の比率ではあるが、決して増加傾向は示さず、集散地への集中化の方向はみられないようである

16)
 (旭川への着米について『旭川市史』によると、鉄道輸送で到着するものよりも近村出廻り・陸送米の方がずっと多く、年次変化においても鉄道着米がほぼ一定なのに対して近村出廻りが増減するというかたちをとり、一定の限界をうかがわせる)。最後に、大消費都市および畑作地帯の中都市であるが、ここでは函館を除いて殆んど比率を高めている。目立つのは札幌の増加であり、前述の著しい人口増加と対応して、産地から玄米のままでの集荷がふえたことを意味するとみられるが、しかし、前掲の第 3 表にみるとおり札幌の消費量のうち、道産米消費はなお 4 割に達せず、府県からの直送または小樽経由の移入米が過半をしめることは、その米穀商業組織のあり方をきめる一つの基礎をなすであろう。函館が本道一の人口を有しながらこの比率がきわめて低く、しかも減少しているのは、主として府県米を消費していることから説明がつく。野付牛・帯広が小さい比率ながらその地位を維持していることも注目されるが、これらは畑作物の集散地であり、その商業組織と結びつけて考えられることと思われる。ここで室蘭と釧路が顔を出していないことに気づくが、室蘭は函館と同様に府県米の消費が多いことによるので問題ないとしても、釧路は道産米の消費が多くなっている(60%)、問題は残るわけで何れかの集散地に結びつくに至ったとも考えられる。炭鉱地帯は、岩見沢・砂川等が小集散地として残っているので、前期と同じルートが継続しているとみてよいであろう。

以上からうかがわれることは、道産米が本道米穀市場の主流となるに依じて旭川の地位が堅固なものとなってきていること、しかしそれにもかかわらず、なお、その圏外にある府県米の流通、さらに道産米についても地方的流通圏が残されていて、旭川を中心とした単一の統一的流通・市場圏が形成されるには至っていないとみられる。もっとも、本稿では対象外とした価格形成の面では、旭川正米市場において道産米の標準値段がつくられ、これが小樽取引所の相場に反映するという形で、統一的体系の中心となっていたのかも知れないが、これは今後検討するとして、ともかく、商品流通機能の面からみると統一的市場を完成していなかったことは否定しえないであろう(昭

19) 『旭川市史』第 2 巻 360 ページ所載の統計によると、大正 13～昭和 5 年の間、駅着は毎年 10～15 万石の間で、近村出廻りは多い年は 30 万石、少ない年でも 20 万石をこす。また駅発送量は、昭和 3～4 年の 30 万石台を最高にして、以後 20 万石台におち、少ない年は 20 万石をやや上廻るにとどまる。

和9年当時、集散地問屋の市場出廻り量に対する集荷割合は46%、産地問屋の集散地問屋への販売割合は41%¹⁷⁾。これは、一方では、鉄道輸送の発達とそれに応じた商業組織が、小樽の移入米についての中心的役割を失わせると同様に、旭川を単一の内陸統一市場たらしめるに至らなかったとみられるが、他方、後期には、政策にバックアップされて進出してきた産業組合が、単協一北連という別個の系統・ルートをつくり出して対抗しはじめ、これが地域間流通経路を変えたという点も重要であろう（産業組合の出廻り量に対する集荷割合は32%、その北連への販売割合は40%¹⁸⁾）。すなわち、小樽の支配的地位が後退し旭川のこれに代るべき支配が未確立で、商人資本による市場把握が全体として弱まっていたので、産組系統の急激な進出を許し、政府の米穀統制は後者の利用によって進められ、それが前者を一層弱めたとみるべきであろう。なお、小樽の、小樽商人の地位低下は、いうまでもないことであるが、米穀流通関係からだけでもたらされたわけではなく、より多く雑穀取引の推移によっていることは周知のところであり、詳細な研究もなされているがここでは米穀流通の面から北海道における有力地場資本の動向の一こまに關説したまでのことである。

お わ り に

本稿では、さし当り、北海道における社会的分業の発展—地域分化の展開のなかで、米の地域間流通がいかに変容してきたかを、主として素材視点から考察し、北海道にみられる特殊性にもふれてみた。

もともと漁業が唯一の産業である状態から出発して、まず農業がこれに追いつき、やがて鉱工業が首位に立つという過程において、一方では近代的都市の形成、他方では道産米の増産による移入米との地位交代とが地域間流通変容の基礎をなし、この基礎のうえで、鉄道運輸の進展による流通上の諸変化がその変容を促進する。かかる進展過程のなかで目立つのは、長い間支配的地位をしめた移輸入中心地たる小樽市場の地位が低下し、これに代って内陸集散地の旭川市場、消費中心地たる札幌（及び室蘭、炭鉱地帯）の地位が高まってくることであるが、後者も支配的地位を確立しえぬままに、産組系統

17) 榎前掲書 324, 321 ページ。

18) 榎前掲書 322 ページ。

ルートによる再編にさらされる。なお、移入米が後退したとはいえ、頻発する凶作や経済恐慌期において、大量の外米や朝鮮米・台湾米の移輸入によってのり切ってきたということも見逃せないこととして指摘したい。

ただ、農民一畑作農民はもとより、米作農民さえもまた米購買者として登場するという重要事項が、断片的に、あるいは推測的にしか扱えられていないことは本稿の限定した枠内においても遺憾である。さらに素材視点をのりこえて統一的考察に進まねばならぬことは「はしがき」にことわった通りである。

DEVELOPMENT OF RICE CIRCULATION IN HOKKAIDO

By

Makoto Yuzawa

In this paper, I enquired the changing rice circulation between various regions in Hokkaido, for the pre-war period.

The main factor is increas of city population and expansion of rice production in Hokkaido proper, and, on this basis, development of railway-transport promoted changes.

On thus process, ruling position of Otaru-market as import-center has failed and, though Asahigawa as inland distributing-center, or Sapporo as consuming city has rised, their position has not settled. New route of farmers' co-operatives, also, advanced regional changes of rice circulation.

Moreover, though import rice has decreased, at the period of cold-weather damage or economic panic, "Chosen-mai" (Korean-rice), "Taiwan-mai" (Formosa-rice) and "Gai-mai" (foreign-rice) were many imported and circulated among cities or minig regions.