HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	近代輸送体系の形成と港湾の性格変化:瀬戸内・山陰地帯を事例として
Author(s)	中西, 聡
Citation	經濟學研究, 48(3), 231-250
Issue Date	1999-01
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/32135
Type	departmental bulletin paper
File Information	48(3)_P231-250.pdf

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

経済学研究 48-3
北海道大学 1999.1

〈研究ノート〉

近代輸送体系の形成と港湾の性格変化
—瀬戸内・山陰地帯を事例として—

中西 聡

1．はじめに

本稿の課題は，日本における「近代輸送体系」の形成に伴い，貨物輸送の拠点としての港湾がどのような性格変化を遂げたかを明らかにすることである。海運網の近代化と港湾の性格変化については，前稿で広島県鞆港・島根県浜田港・新潟県出雲崎港を事例として論じ，それら3港を取り巻く地域では，地域経済の変容と大きく関連しつつ輸送網の再編が図られ，その中で新たな地域内あるいは地域間市場が生まれたこと，そしてそうした新しい市場との結び付きが，3港の動向を決定的に左右したと考えられることを示した[1]。本稿はその視点をさらに発展させて，ある程度幅広い地域の主要港湾を全体的に比較検討し，その地域内・地域間で，「近代輸送体系」の形成とともにどのような輸送需要が新たに生じ，それに伴い主要港湾の性格がどのように変容したかを検討する。

まず始めに，「近代輸送体系」の概念について簡単に触れておく[2]。本稿では「近代輸送体系」を，「鉄道輸送と汽船輸送が機能的に連関した輸送システム」として考えるが，その含意は，近代の輸送手段を鉄道と汽船で代表することと，「網」と「体系」を区別することにある。近代社会の経済的側面は基本的には産業革命によって定置されたと考えられ，産業革命によって新たに登場した輸送手段が鉄道と汽船であり，それが19世紀後半に世界的に普及したので，近代の輸送手段を鉄道と汽船で代表させたい。「網」と「体系」の使い分けには，社会資本の整備と物流構造を区別して論じたいとの意図がある。鉄道敷設や汽船航路の開設は，近代的輸送手段の利用可能性が生じたことになるが，輸送コストや運行頻度の問題もあり，実際にどの程度利用されたかは別次元の問題となる。また出発地から到着地まで順調に輸送されるには，本線と支線の連絡や異種交通機関間の連絡がスムーズに行われ，時間や輸送コストの節約が図られることが肝要となる[3]。ゆえに「鉄道網」「汽船網」「輸送網」等の用語は，社会資本の整備として密度の濃い鉄道敷設や汽船航路開設が行われた場合に用い，「輸送体系」は，効率的な運行が行われて輸送コストの節約が図られ，輸送システムとしての体系性が整った場合に用いる。なお港湾の性格変化を論ずる本稿では，旅客輸送も重要ではあるが，貨物輸送に限定して論を進める。

以上のように「輸送体系」をより効率的な輸

1）拙稿「国内海運網の近代化と流通構造の変容」（石井謙治編『日本海事史の諸問題　海運編』文献出版，1995年）。

2）「近代交通体系」について，近年三木理史が独自の視点で論じている（同「私鉄路線と幹線鉄道の結節形態の変化からみたわが国における近代交通体系の形成」（『地理学評論』第67巻10号，1994年）等を参照）。また，鉄道と汽船の世界的普及については，D.R.ヘッドリク『帝国の手先』日本経済評論社，1989年を参照。

3）ハード面だけでなくこのようなソフト面での鉄道輸送の効率化をも論じたものとして，高村直助編著『明治の産業発展と社会資本』ミネルヴァ書房，1997年，第2部所収の諸論文が挙げられる。

送システムの形成から考えるとすれば，効率化を図る過程での輸送機能の分業あるいは垂直統合のあり方が焦点となる。鉄道輸送では，各路線間の相互乗り入れ，もしくは本線と支線の役割分担の問題が生ずるし，海運では，貨物荷揚げ港への直接輸送か，拠点港まで大型汽船で輸送してそこで小型船に積み替えて荷揚げ港まで輸送するかの問題が生ずる。さらに鉄道と海運のような異種交通機関間の連絡における貨物積み替えや貨車航送の問題もある。こうした地域内輸送・地域間輸送・遠隔地間輸送の関連を視野に入れて，港湾の性格変化を捉えることが，本稿の目的である。その場合，地域の範囲を明らかにする必要があるが，「近代輸送体系」の形成とともに陸運では拠点鉄道駅，海運では大型汽船停泊の拠点港が形成され，そことの連絡を担う局地的な鉄道会社や地廻り海運業者が登場したので[4]，それら拠点駅・拠点港を中心とする「地廻り輸送圏」を一つの地域と想定する。そして地域が連なったもう一段広い範囲の区画を，本稿では便宜上地帯と呼び，地帯を越えて遠隔地と結んだ輸送を遠隔地間輸送とする。

なお鉄道敷設・汽船航路開設には明確な地帯差があり，「近代輸送体系」の形成のあり方も各地帯でかなり異なっていた。それを踏まえ本稿では，山陽地帯・瀬戸内海四国沿岸地帯・山陰地帯というそれぞれ鉄道敷設・汽船航路開設の時期の異なった3地帯を取り上げ，それらを比較検討する。3地帯では山陽地帯が最も幹線鉄道敷設は早く，瀬戸内海の汽船網の成立も早かった。瀬戸内海四国沿岸地帯は，幹線鉄道敷設は遅れたが，瀬戸内海の汽船網の成立が早く，近代的輸送手段の利用は早くから可能であった。それに対し山陰地帯は，鉄道敷設は遅れ，日本海沿岸に面しており，汽船網の成立も部分的に止まった。

2．鉄道敷設と汽船航路開設

まず3地帯の鉄道敷設と汽船航路開設の概要を確認する。山陽地帯と瀬戸内海四国沿岸地帯は，ここでは瀬戸内地帯として一括して鉄道敷設と汽船航路開設の概要を確認する。

(1)　瀬戸内地帯

本稿では，紀淡・鳴門・豊予・関門の各海峡で囲まれた海域を瀬戸内海，その沿岸地帯を瀬戸内地帯と考える（以下本稿で出てくる地名の位置関係は図1を参照）。徳島港は瀬戸内海沿岸から若干外れるが，瀬戸内海沿岸諸港との結び付きが強く，瀬戸内地帯に含める。また論旨の便宜上瀬戸内地帯の本州側で山陽鉄道会社線沿線（神戸―下関間）を山陽地帯とする。

この地帯の幹線鉄道として山陽鉄道が挙げられる。山陽鉄道会社は，当初兵庫県下有力資本家により，神戸―姫路間の鉄道敷設計画として興され，政府が姫路から下関までの路線延長の条件を付帯して認可したことで，明治20年（1887）に設立された[5]。下関までの建設が予定されたため，創立時から兵庫・岡山・広島・山口の沿線4県から出資者が多数参加した。建設は比較的順調に進み，明治24年に広島県尾道，25年に三原（現糸崎），27年に広島，34年に山口県下関までの全線が開業し，それにあわせて九州鉄道との間で下関―門司間の鉄道連絡航路が開設された。開業区間の終着点にあたった尾道や糸崎では港湾との連絡が意識され，明

4）局地的な鉄道については，青木栄一の一連の研究（同「下津井鉄道の成立とその性格」（『地方史研究』第19巻1号，1969年），同「近世港町靹および下津井における鉄道交通の導入とその特質」（『東北地理』第21巻3号，1969年）など）を参照。また地廻り海運業者の登場については，前掲拙稿および山口和雄「近代的輸送機関の発達と商品流通」（山口和雄・石井寛治編『近代日本の商品流通』東京大学出版会，1986年）などを参照。

5）山陽鉄道会社については，小風秀雅「交通資本の形成」（高村直助編著『企業勃興』ミネルヴァ書房，1992年）および桜井徹「山陽鉄道株式会社の資本蓄積条件と国有化問題」（『商学集志（日本大学）』第49巻3号，1980年）を参照。

図１　瀬戸内・山陰地帯関連図

○ 港湾もしくは駅
── 軌間3フィート6インチ以上の鉄道
┅ 軌間3フィート6インチ未満の(軽便)鉄道
（注）本稿関連港湾・駅および
大正10年時点の瀬戸内・山陰地帯の
鉄道路線を示した。（若干省略したところがある）

治30年には広島市外港の宇品と広島間の連絡線（軍用線）の共用が開始されて，宇品港との連絡輸送も可能になった[6]。しかし路線の途中にあたった玉島では，港の衰退を恐れて反対があり，港からかなり離れた位置に駅が設定され，赤穂や西大寺でも反対が強く鉄道路線そのものが通らなかった[7]。むろん路線設定には技術・建設コストの要因もあり，地元の反対運動から短絡的に考えるのは問題だが，ここでは兵庫県高砂・飾磨・岡山県西大寺・玉島・寄島・広島県鞆・竹原など明治前期山陽地帯の主要港湾の多くが山陽鉄道の路線から外れたことを確認しておく。

瀬戸内海四国沿岸地帯では，明治21年(1888)に伊予鉄道が開業し，松山市街とその外港の三津浜港が結ばれ，25年に新たに築港された高浜まで延長した[8]。香川県でも，讃岐鉄道が明治22年に丸亀—琴平間に開業し，29年に高松まで延長。徳島県では，明治31年に徳島から吉野川沿いの内陸部へ徳島鉄道が開業した[9]。しかしこれら３つの局地的な鉄道が接続したのは，高松—松山間が昭和２年（1927），高松—徳島間が昭和10年であった[10]。その意味で本稿が対象とした明治・大正期の瀬戸内海四国沿岸地帯では，鉄道の利用は香川県域・松山近郊・徳島近郊等に限定され，遠隔地間輸送はむろん地域間輸送も主に海運に負っていた。

山陽鉄道建設の進展に伴い，山陽鉄道と港や内陸部を結ぶ民間鉄道会社設立計画が沿線各地で進んだ。しかし明治20年（1887）に閣議決定した私設鉄道条例により，幹線鉄道と同じ軌間での建設が基本的に義務づけられ，設立に大規模な資金調達が必要となり，民間鉄道会社設立計画の多くは挫折した[11]。明治27年に姫路—寺前間で開業し，28年に飾磨や生野まで延長した播但鉄道や，31年に岡山—津山間で開業した中国鉄道が数少ない成功例となった[12]。山陽鉄道会社や国も本州と四国の連絡輸送を視野に入れ，本線と港とを結ぶ支線の建設を進め，明治36年に広島—呉間を開業し[13]，岡山—宇野間の建設計画も進め，山陽鉄道が39年12月に国有化された後の43年に開業した。明治39年の主要私鉄会社の国有化は，運賃低減や一貫輸送体制の成立など鉄道の効率的な輸送システムの形成に大きく寄与した[14]。

大正期になると，官営鉄道（以下官鉄と略）山陽線から外れたため次第に衰退した港の有力者により，それら港と後背地の有力都市を結ぶ軽便鉄道会社が設立された。この背景には明治43年（1910）の軽便鉄道法の公布があり，それにより幹線鉄道よりも軌間の狭い軽便鉄道の設立が可能となり，明治20年代に挫折した民間鉄道会社設立計画が，軽便鉄道会社設立計画として再登場した[15]。その結果大正元年（1912）に後楽園—西大寺間が軌道（３年より軽便鉄道）として，３年に茶屋町—下津井間，福山—鞆間が軽便鉄道として開業し[16]，近世来の主要港湾ながら「近代輸送体系」から取り残された西大寺・下津井・鞆などの港湾が，後背地の岡山市

6）広島県編『広島県史』近代１，1980年，928-35頁。
7）岡山県史編纂委員会編『岡山県史』第10巻近代１，1986年，298-9頁。
8）愛媛県史編さん委員会編『愛媛県史』近代上，1986年，716-21頁。
9）各年度「鉄道局年報」（『明治期鉄道史資料』第Ｉ期第１集，日本経済評論社，1981年）。
10）前掲『愛媛県史』近代下，1988年，419頁。および三木理史「瀬戸内海沿岸地域における海陸連絡輸送の展開」（『奈良大学紀要』第23号，1995年）。
11）前掲青木栄一「下津井鉄道の成立とその性格」48-9頁。
12）前掲各年度「鉄道局年報」。播但鉄道については，三木理史「近代瀬戸内海地域における地域交通体系の変容」（『歴史地理学』第37巻４号，1995年）を参照。
13）呉が軍港であったため，広島—呉間の開通は，軍事的要因が強く，建設は国によって行われた（松下孝昭「地方鉄道の形成過程」（山本四郎編『近代日本の政党と官僚』東京創元社，1991年））。
14）野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『日本の鉄道　成立と展開』日本経済評論社，1986年，121-5，407頁。
15）前掲青木栄一「下津井鉄道の成立とその性格」。
16）各年度「鉄道院年報」（『大正期鉄道史資料』第Ｉ期第１集，日本経済評論社，1983年）。

街や福山市街と鉄道で結ばれた。むろん軽便鉄道と幹線鉄道は軌間が異なり，相互乗り入れは不可能なため，官鉄山陽線との連絡は不十分だが，地域内輸送の役割をある程度果たした。

瀬戸内地帯の定期汽船航路の整備として，まず明治17年（1884）の大阪商船会社の開業を考えたい。明治10年代後半の２大汽船会社であった郵便汽船三菱会社と共同運輸会社は，国内航路では主に本州―北海道間航路に基盤をおいて競争したが，関西の船主が所有汽船を供出し合って大阪を拠点とする巨大汽船会社を設立したのが，大阪商船会社であった[17]。開業時の設定航路で，翌18年に廃止された航路を除き，瀬戸内地帯に関連の深い航路として，第７本線（大阪―神戸―高松―多度津―今治―三津浜―室津―三田尻―馬関（下関）・第８本線（大阪―（第７本線と同じ）―三津浜―長浜―守之江―日出―別府―大分―（略）―細島）・第９本線（大阪―（第８本線と同じ）―長浜―川之石―八幡浜―吉田―宇和島）・第10本線（大阪―神戸―高松―丸亀―多度津―鞆―尾道―竹原―音戸―広島）などがあり，就航船の規模は当初は110～240トンの汽船であったが，その後次第に大型化された[18]。さらに大阪商船会社は，明治25年に当時山陽鉄道の終着駅であった尾道と門司を結んで，山陽鉄道と九州鉄道を連絡する航路を開設し[19]，瀬戸内海沿岸主要港を寄港して横断する定期汽船航路は，大阪商船会社によってかなり整備された。また明治20年には尼ヶ崎汽船が開業して大阪―若松間航路を設定し，大阪商船汽船の寄港しなかった香川・愛媛県沿岸（観音寺・和田浜・川之江・三島・新居浜・西条・壬生川）にも寄港した[20]。

明治30年代になると，本四連絡汽船航路が各地で開設され，先駆的には明治24年（1891）に石崎汽船が宇品―三津浜間を運航し，30年に東予汽船が尾道―今治，宇品―今治間を，32年に共立組が岡山―高松間を運航した[21]。山陽鉄道会社も明治36年に大阪商船会社航路の宇品―高浜間を利用して伊予鉄道との連絡輸送を開始し，同年さらに傍系の山陽汽船商社の尾道―多度津・岡山―高松間航路を利用して讃岐鉄道との連絡輸送を開始した[22]。ただし岡山―高松間は，岡山市街―（荷車）―京橋―（小型蒸気船）―三蟠港―（連絡汽船）―高松桟橋―（荷車）―高松駅と手間のかかる乗り継ぎが必要であったため[23]，明治43年には岡山―宇野間の開業に伴い，宇野―高松間の官営鉄道連絡航路が開設され，大正10年には貨車航送も開始された[24]。こうして瀬戸内地帯では，明治20年代前半に瀬戸内海汽船横断航路が，20年代後半に山陽地帯横断鉄道が，30年代に本四連絡汽船航路が整備され，明治末から大正期にかけて鉄道連絡汽船航路の整備と局地的な鉄道の開業により，近代的輸送網の整備は完了したと言える。

(2)　山陰地帯

本稿では，論旨の便宜上山陰地帯を福井県敦賀港と山口県下関港の間の日本海沿岸とする。

三菱汽船の山陰地帯への寄港は鳥取県境港を中心に早くから行われたが[25]，本格的な汽船定期航路の開設は，前述の大阪商船会社によっ

17) 日本経営史研究所編『創業百年史』大阪商船三井船舶株式会社，1985年，17-22頁。また郵便汽船三菱会社と共同運輸会社の競争については，小風秀雅『帝国主義下の日本海運』山川出版社，1995年，第４章を参照。

18) 前掲『創業百年史』23頁。日本経営史研究所編『創業百年史資料』大阪商船三井船舶，1985年，42-9頁。前掲『愛媛県史』近代上，735頁，社会経済３，1986年，490頁。前掲『広島県史』近代１，951頁。

19) 前掲『創業百年史』28頁。

20) 前掲『愛媛県史』近代上，735頁。

21) 同上，733-4頁，および前掲『岡山県史』第10巻近代１，627頁。

22) 前掲『広島県史』近代１，935頁。

23) 前掲『岡山県史』第10巻近代１，627-8頁。

24) 野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編，前掲書，407-8頁。なお下関―門司間の貨車航送は明治44年より行われた（明治44年度「鉄道院年報」（前掲『大正期鉄道史資料』第Ⅰ期第１集第５巻）６頁）。

25) 日本経営史研究所編『近代日本海運生成史料』1988年，255-7頁。

た。大阪商船が開業時に設定した第12本線は，大阪から下関・門司を廻って山陰沿岸の仙崎・萩・須佐・江崎・浜田・温泉津・和江・久手・杵築・境・米子・安来に寄港して松江に至る定期汽船航路であり，就航船の規模は当初は平均して200トン前後であったがその後大型化された[26]，明治18年（1885）に三菱の海運部門と共同運輸会社が合併して成立した日本郵船会社の定期汽船も境港に寄港し[27]，境港を拠点に山陰地帯内の定期汽船網が整備された。同年には境—美保関—隠岐諸島間の汽船定期航路が開かれ，明治20年代に松江・安来・米子・境を中心に宍道湖・中海の湖上汽船航路が開かれた[28]。

山陰地帯の鉄道は，日清戦争の影響で遅れた官鉄山陰線の建設が，山陰地帯の代表的港の境港と山陰沿岸を結ぶため，境港を起点に明治33年（1900）から始まった。そして明治35年に境—御来屋間，41年に鳥取—松江間が開通，大正元年（1912）に京都から鳥取・松江を経て大社まで開通して畿内と鳥取県・島根県東部が鉄道で結ばれた。しかし島根県西部への鉄道の延伸は遅れ，島根県西部の主要港浜田へは大正10年秋に鉄道が通った[29]。

山陰地帯東側の若狭（福井県西部）・丹後（京都府日本海沿岸）・但馬（兵庫県日本海沿岸）地方でも，畿内との鉄道開通は遅れたが，明治37年（1904）に阪鶴鉄道会社が大阪—新舞鶴間の連絡輸送を開始し，同年阪鶴鉄道連絡汽船航路として舞鶴—宮津間が，翌年に舞鶴—境間が開設され，畿内と山陰地帯を結ぶ鉄道と汽船の連絡輸送が開始した[30]。

山陰地帯では，鉄道と汽船海運の連絡拠点であった舞鶴と境を中心に近代的輸送網の形成が図られたが，運航密度・輸送力の点で瀬戸内地帯に比べかなり低位に止まった。

3．主要港湾の性格変化

前節で概観した鉄道敷設と汽船航路開設の進展にともない，主要港湾がどのような性格変化をとげたかを，山陽地帯・瀬戸内海四国沿岸地帯・山陰地帯について検討する。

(1) 山陽地帯

表1を見よう。山陽地帯では，明治10年代の主要港湾の移入のかなりの部分が，北海道からの鯡魚肥移入であり，各港湾が直接遠隔地と結び付いた。この時期山陽地帯の主要港湾への入港商船は和船が中心で，西洋型風帆船の入港はほとんど見られなかったが，岡山・鞆・尾道・室津などで明治10年代後半にすでに多くの汽船入港が見られた（表2）。瀬戸内海では，郵便汽船三菱会社が，明治10年（1877）の西南戦争時に所有船舶を御用船として提供したため，船舶の不足が深刻となって運賃も騰貴し，多数の汽船会社や個人汽船船主が簇生した[31]。瀬戸内海汽船船主の多くは一隻の船しかもたない零細船主であり，西南戦争後の過剰船腹のなかで運賃引き下げによる過当競争を行った[32]。これが明治17年の大阪商船会社の設立へつながったが，瀬戸内海では西洋型風帆船より汽船が早くから運航された。明治15年時点の瀬戸内地帯船主の汽船は68隻で平均トン数は86.5トンであり[33]，それら汽船の多くはいずれも大型和船と規模があまり変わらない小型汽船であった。

---

26) 前掲『創業百年史』23頁。前掲『創業百年史資料』42-9頁。内藤正中『島根県の百年』山川出版社，1982年，96頁。

27) 日本経営史研究所編『日本郵船株式会社百年史』1988年，55頁。

28) 内藤正中，前掲書，93-9頁。

29) 前掲各年度「鉄道局年報」，および島根県編『新修島根県史』通史編2，近代，1967年，753頁。

30) 阪鶴鉄道については，木村辰男「山陰・山陽連絡鉄道の形成過程」（『神戸学院大学紀要』第Ⅱ巻1号，1971年）を，阪鶴鉄道連絡航路については，小風秀雅「鉄道敷設の進展と物流」（前掲高村直助編著『明治の産業発展と社会資本』）153頁を参照。

31) 明治14年時点の大阪府で個人汽船所有者が22名おり，うち14名が汽船1隻所有者であった（明治14年度『大阪府統計書』163頁）。

32) 前掲『創業百年史』17頁。

33) 明治15年「船名録」（国立公文書館蔵）。

表1　明治・大正期山陽地帯主要港湾移入額の推移

単位：千円

県	港湾名	明治13年		明治39年				港湾名	大正2年				大正10年			
		総額	北海道	総額	近隣	瀬戸内	遠隔地		総額	近隣	瀬戸内	遠隔地	総額	近隣	瀬戸内	遠隔地
兵庫	高砂	1/3)1,885		1,680	1,474	0	206	→	3,104	2,259	369	0	19,348	15,572	450	2,170
		肥料・藍玉			パルプ・襤褸		石炭・干魚		2,628	パルプ・襤褸	石炭・スリッパ		18,192	酒・棉花	石材・薪	石炭・牛
	飾磨	1,234	505	942	174	331	207	→	8,967	1,294	4,634	2,701	19,170	3,979	4,620	7,633
		鯡〆粕・牛皮	鯡〆粕	712	石灰・糠	干魚・石炭	鯡〆粕・木材		8,630	硫化鉱・素麺	石灰・木材	石灰・肥料	16,232	大豆粕・木材	石炭・セメント	石炭・塩魚
	洲本	1/3)316		701	701	0	0	→	2,490	1,340	0	76	13,314	10,336	0	488
		米・酒			繰綿・石油				1,416	繰綿・内地米		石炭	10,824	棉花・大豆粕		石炭・パルプ
岡山	岡山	888	38	2,286	1,199	1,027	60	小串	1,155	228	641	35	1,875	507	1,004	94
		呉服・小間物	鯡〆粕		綿糸・生魚	硫黄肥・豆粕	木材・石炭		904	鉱石・米	硫酸アンモニア	石炭	1,605	硫化鉱石	硫酸アンモニア	石炭
	玉島	688	516	4,649	239	1,635	2,775	→	7,812	606	2,107	1,952	5,947	762	2,030	1,918
		鯡〆粕・羽鯡	鯡〆粕		塩魚・和紙	肥料・石炭	魚肥・石油		4,665	石油・其他肥料	人造肥料・種粕	鯡〆粕・石油	4,710	生魚・石油	大豆粕・棉花	石炭・魚粕
	寄島	1)158	122	211	30	52	128	宇野	2,766	2,161	54	190	12,938	7,820	1,432	2,324
		鯡〆粕・羽鯡	鯡〆粕		米・麦稗	豆粕・石炭	魚肥・木材		2,405	塩・煙草	肥料・綿布	石炭	11,576	煙草・麦	セメント	石炭・朝鮮米
広島	鞆	548	223	695	134	354	208	→	257	63	192	2	1,181	141	835	0
		鯡〆粕・米	鯡〆粕		玄米・荒苧	玄米・古鉄	肥料・コークス		257	荒苧・朝鮮米	鉄・朝鮮米	木炭	976	米・機械油	古鉄・鋼	
	尾道	2,643	247	2,242	274	950	1,018	→	3,017	752	1,308	984	18,460	5,461	4,607	7,416
		米・白砂糖	鯡〆粕		稗麦・生魚	塩魚・米	鯡魚肥・石炭		3,017	麦・生魚	米・鯡〆粕	鯡〆粕・大豆	17,484	生魚・塩魚	綿糸・塩魚	大豆・塩魚
	糸崎	229	120	1,028	141	0	887	→	1,796	650	422	537	1,269	90	0	663
		鯡〆粕・煙草	鯡〆粕		玄米・煉瓦		石炭・肥料		1,609	塩・清酒	石炭・肥料	石炭・肥料	753	生魚		石炭
	忠海	77	34	602	414	88	100	竹原	940	659	223	58	3,660	1,963	1,002	366
		鯡〆粕・鰯粕	鯡〆粕		玄米・酒	絹織物・砂糖	肥料・木炭		940	米・塩	樽丸・米	石炭・板	3,331	塩・煙草	魚粕・米	米・石炭
	御手洗	114	1	348	257	68	23	→	636	603	4	28	522	125	0	261
		米・酒	鯡〆粕		玄米・酒	雑穀	木炭・木材		636	米・酒	素麺・人造肥料	木材・板	386	米・酒		木材
	宇品	1,531	68	1,869	294	1,565	10	→	2,563	754	825	984	5,421	686	3,401	618
		米・木綿	鯡〆粕		玄米・生魚	石炭・玄米	麻縄		2,563	綿織物・木材	石炭・玄米	木材・石炭	4,705	綿織物・畳表	木材・ブリキ板	豆・米
山口	室津	50	19	17	14	3	0	今津	24	0	22	0	107	49	0	46
		鯡〆粕・米	鯡〆粕		酒	素麺			22		石油・砂糖		95	甘藷・砂利		石炭・砂利
	上関	71	20	23	8	5	10	小野田	1,007	501	256	74	2,020	882	176	720
		玄米・鯡〆粕	鯡〆粕		薪・石油	石油	木材		831	石炭・木材	鉱石	粉炭・石炭	1,778	石炭・木材	鉄・藁	石炭・石膏

（出所）「西南諸港報告書」，「府県統計書２」，明治39年「日本帝国港湾統計」，大正２・10年「大日本帝国港湾統計」（商品流通史研究会編『近代日本商品流通史資料』第２・４・９・10巻，日本経済評論社、1978・79年），大正２年度『広島県統計書』より作成。

（注）北海道は北海道からの移入額。近隣はおおよその目安として100km以内の港からの移入額。瀬戸内は近隣以外の瀬戸内諸港からの移入額。遠隔地は瀬戸内の外の港からの移入額。仕出地が複数上げられた場合は最初に上げられた仕出地で分類した。糸崎港は外国からの輸入は除いた。明治13年の糸崎港は松ヶ浜港，宇品港は広島港として史料上は記載された。明治39年の岡山港は福島港と三蟠港の合計（両港間の移出入を除く）。大正２・10年の近隣・瀬戸内・遠隔地はそれぞれ仕出地が判明した分のみ集計し，総額欄の下段は仕出地が判明した分の総額を示した。各年の下段に主要移入商品を移入額の多い順に示した。この表では，紀淡海峡・徳島港・豊予海峡・下関港・門司港で囲まれた地帯を瀬戸内地帯とした。和歌山県諸港から洲本港への移入は近隣に含めた。1)府県統計書より。2)明治15年。

表2　明治・大正期山陽地帯主要港湾商船入港数一覧　　単位：隻、括弧内は千トン

県	港湾名	明治10年代				明治中期				明治39年			大正2年			大正10年		
		年	和船	風帆船	汽船	年	和船	風帆船	汽船	和船	風帆船	汽船	和船	風帆船	汽船	和船	風帆船	汽船
兵庫	明石	明20	26,456	0	10	明33	35,625	240	736	6,010	—	—	12,412	226	326	2,510	2,209	4,849
			(132)		(0.3)					(55)			(74)	(10)	(33)	(11)	(257)	(116)
	高砂	明17	6,901	0	42	明33	5,318	7	2	4,500	250	720	8,480	460	742	4,960	4,710	300
			(17)		(1.4)					(68)	(13)	(58)	(113)	(2.7)	(59)	(55)	(75)	(39)
	飾磨	明19	17,656	0	150	明33	12,890	203	669	829	49	730	2,282	334	1,602	7,430	3,064	1,325
			(73)		(5)					(12)	(3.0)	(66)	(23)	(21)	(118)	(74)	(330)	(49)
	洲本	明20	2,040	3	305	明33	1,755	74	465	950	160	1,888	2,486	416	2,148	2,035	483	3,564
			(11)	(0.1)	(13)					(6.8)	(4.9)	(106)	(15)	(32)	(290)	(24)	(11)	(343)
岡山	岡山	明17	742	0	876	明32	36	—	735	7,410	283	2,224	8,959	1,206	1,964			
			(0.9)		(57)					(37)	(23)	(427)						
	小串									1,075	54	35	797	250	1,881	167	224	351
										(5.4)	(4.3)	(1.1)	(6.9)	(20)	(273)	(1.6)	(8.1)	(32)
	西大寺	明17	687	0	0					5,400	—	—	979	—	—			
			(6.0)							(43)								
	宇野									1,006	228	—	1,237	263	2,407	3,109	3,135	7,239
										(5.0)	(18)		(18)	(24)	(430)	(16)	(91)	(973)
	下津井					明32	7,830	32	540	6,358	35	673	6,454	350	2,384			
										(32)	(2.8)	(129)						
	玉島	明17	225	2	0	明32	2,058	78	1,879	3,679	74	943	4,520	8	710	1,011	1,179	1,256
			(4.4)	(0.2)						(26)	(5.9)	(120)	(56)	(1.0)	(49)	(13)	(42)	(70)
広島	鞆	明17	3,641	6	732	明30	10,207	4,446	5,833	750	830	2,340	3,360	1,125	2,390	7,500	3,700	1,496
			(11)	(0.6)	(173)		(163)	(178)	(1,633)	(8.1)	(163)	(430)	(27)	(225)	(507)	(75)	(130)	(430)
	尾道	明17	4,381	18	1,131	明30	53,996	725	4,386	1,410	172	4,582	5,420	5,040	6,147	12,250	821	7,844
			(11)	(7)	(372)		(270)	(62)	(395)	(11)	(12)	(792)	(38)	(73)	(811)	(74)	(44)	(933)
	糸崎									5,400	5,400	1,813	3,200	6,450	6,190	1,250	4,870	6,765
										(38)	(378)	(594)	(22)	(296)	(930)	(9.7)	(852)	(763)
	忠海	明17	91	0	0					8,600	1,860	2,235						
			(0.0)							(129)	(543)	(712)						
	竹原	明21	6,688	14	3	明27	4,920	18	9	430	76	4,502	918	720	6,284	1,788	6,281	5,843
			(11)	(1.1)	(0.3)		(17)	(1.7)	(1.1)	(5.2)	(3.8)	(513)	(6.7)	(55)	(1,059)	(13)	(80)	(1,883)
	御手洗					明29	6,820	449	81	200	100	12,050	1,460	2,190	3,854	—	1,750	4,140
										(1.2)	(45)	(1,537)	(8.8)	(197)	(302)		(158)	(280)
	呉	明23	6,119	—	3,651	明30	5,345	308	5,060	8,600	7,300	9,324	1,445	—	2,160	2,450	127	—
			(27)		(949)		(16)	(92)	(456)	(43)	(183)	(1,087)	(9.4)		(45)	(15)	(0.8)	
	宇品	明17	5,753	0	423	明30	9,421	0	5,833	1,063	212	6,714	2,258	1,850	7,932	41,986	1,413	8,654
			(47)		(30)		(53)		(614)	(13)	(8.5)	(700)	(18)	(37)	(1,180)	(210)	(32)	(3,411)
山口	今津	明16	750	0	0					35,000	—	—	5,820	8	—	1,920	285	—
										(180)			(41)	(0.6)		(12)	(43)	
	室津	明16	350	3	720	明29	6,108	52	1,440	1,080	36	1,460	38,160	3,672	3,564	—	65	3,906
										(5.9)	(2.9)	(584)	(272)	(366)	(1,419)		(6.5)	(654)
	上関	明16	6,824	29	440	明29	17,860	1,410	2,320	396	50	1,517	32,890	7,890	2,650	85	65	3,906
										(5.9)	(3.7)	(271)	(154)	(678)	(383)	(0.3)	(6.5)	(654)
	三田尻	明16	750	0	310	明29	1,082	15	1,296	3,178	2,162	1,829	6,007	2,352	1,120	424	4,600	189
										(16)	(833)	(317)	(45)	(122)	(1,120)	(3.4)	(138)	(106)
	小野田									4,180	82	82	4,204	132	—	—	8,049	25
										(61)	(6.8)	(3.4)	(80)	(5.6)			(346)	(11)

（出所）各府県統計書，前掲明治39年「日本帝国港湾統計」，前掲大正2・10年「大日本帝国港湾統計」より作成。

（注）和船は50石積以上，風帆船・汽船は20トン以上のものを集計。ただし明治16・29・大正2年の山口県諸港の和船は10石積以上のものを集計。各欄の下段括弧書は入港延トン数。和船は10石を1トンとして換算。いずれも明らかに数字が一桁間違っていると考えられるものは訂正して示した。岡山港は岡山河岸と三蟠港の合計で示した。大正2年の欄の岡山・西大寺・下津井港は，『岡山県統計書』より大正3年の数値を示した。糸崎港は外航入港を除く。明治17・30年の宇品港は，広島河岸入港分も含む。明治16年の今津港は川口港で示した。—は未調査を表す。

表3　明治中期兵庫・岡山県主要港湾移入額の推移　　単位：千円

県	港湾名	明治24年				明治33年			
		総額	近隣	瀬戸内	遠隔地	総額	近隣	瀬戸内	遠隔地
兵庫	高砂	136	108	19	9	299	247	3	49
			鯡〆粕・酒	塩魚・石灰	蜜柑・鰹節		塩・藍玉	石灰	塩魚
	飾磨	505	294	17	194	1,050	430	344	276
			牛皮・藍玉	紙・石灰	干鰯・石炭		藍玉・大豆粕	干塩魚・米	石炭・鯡〆粕
	洲本	296	272	0	24	991	991	0	0
			米・塩		呉服・麻布		綿繰・煙草		
岡山	下津井					707	216	15	475
							米・麦	呉服太物・蚊	鯡〆粕・干鰯
	寄島					494	138	29	327
							麦稗・米	呉服太物・石灰	鯡〆粕・石炭
	玉島					6,440	479	2,090	3,871
							鉄・桐木	綿・麦	米・鯡〆粕

（出所）明治24・33年『兵庫県統計書』，明治33年『岡山県統計書』より作成。
（注）近隣・瀬戸内・遠隔地の分類と各年の下段は，表1㈱による。

明治中期の兵庫・岡山県の主要港湾の移入状況を表3で示した。飾磨港では，明治10年代に比べ北海道からの鯡魚肥移入の比重が減り，遠隔地からの移入は依然多かったが，北海道からではなく九州からの干鰯や石炭の移入が大きな位置を占めた。高砂港では鯡魚肥移入が多かったが，これも北海道からではなく，大阪・兵庫からの移入であった。洲本港は，大阪・兵庫・撫養との短距離輸送を担う港湾に特化した。岡山県諸港では，山陽鉄道開通後の明治33年(1900)でも北海道からの鯡魚肥移入が大きな比重を占め，明治10年代と同様各港が遠隔地と直接結び付いた。前述のように山陽鉄道と岡山県諸港との連絡は極めて悪く，山陽鉄道の開通は岡山県諸港の質的変化をあまりもたらさなかった。大阪商船による瀬戸内海横断航路も大阪・神戸から香川県に向かい，岡山県諸港に寄港しなかったため，明治中期に兵庫県瀬戸内海沿岸諸港は大阪・兵庫を中心とする「地廻り輸送圏」に包摂されたが，岡山県諸港はまだ「地廻り輸送圏」を形成するに至らなかったと言える。

ところが明治後期になると岡山県諸港間でも輸送機能の分化が進んだ。表1に戻ろう。明治39年（1906）の岡山県諸港では，遠隔地輸送を専ら担った玉島港と地域内輸送を専ら担った岡山（三蟠・福島）港が対照的な様相を示した。玉島港の遠隔地からの移入の大部分を北海道からの鯡魚肥移入が占め，岡山港への移入の大部分を西大寺・日比・牛窓・下津井港等岡山県諸港からの移入が占めた。移出内訳を見ても，玉島港からの移出品の中心は，大阪への木炭・銅・綿糸や兵庫への米で，岡山港からの移出品の中心は，西大寺への棉花や岡山県諸港への多様な品物であった[34]。下津井港も明治33年時点に比べ北海道からの鯡魚肥移入の比重が減り，香川・山口県・九州からの穀物移入が中心となり，下津井港の移出品は岡山県諸港への肥料・生魚が中心であった[35]。岡山県諸港間には岡山港を中核とする「地廻り輸送圏」が形成され，それと離れて遠隔地間輸送や地域間輸送の拠点となる玉島港が独自の位置を保った。明治39年の鉄道駅発着貨物は，玉島駅が総計で3,677トンに対し，岡山駅は総計で10,825トンに上った[36]。岡山港と岡山駅が「地廻り輸送圏」の中

34）明治39年「日本帝国港湾統計」（商品流通史研究会編『近代日本商品流通史資料』第9巻，日本経済評論社，1978年，以下『流通資料』と略）158-9，167-70頁。
35）同上，159-60頁。
36）明治39年度「鉄道局年報」（前掲『明治期鉄道史資料』第Ⅰ期第1集第11巻）207頁。

核になった背景には，岡山・高松間の鉄道連絡輸送が明治36年から始まったことがあろう。

広島県諸港でも，北海道からの鯡魚肥移入は尾道港に集中した。その反面明治10年代の鯡魚肥主要移入港であった鞆港は，大阪・神戸との結び付きが強まり，忠海港は，対岸の愛媛県諸港や広島県内諸港との結び付きが強まった。宇品港への移入は門司・大阪・神戸港からの移入が大部分を占め，明治後期になると広島県諸港間では，遠隔地間輸送の拠点となった尾道・糸崎港，瀬戸内海の地域間輸送の拠点となった宇品・鞆港，地域内輸送を専ら担った忠海・御手洗港とに港湾間の輸送機能の分化が生じた。

この背景には尾道・糸崎・宇品港で山陽鉄道との連絡が行われ，そこが本四連絡航路の拠点にもなったことがあろう。明治39年（1906）の広島県内の山陽鉄道線駅貨物発送量は，多い順に木材と米を主に発送した河内駅が8,539トン，石灰・石炭を主に発送した糸崎駅が8,369トン，牛や食塩を発送した尾道駅が6,999トンと続いた[37]。石炭は糸崎港最大の移入品で，糸崎港では石炭の海陸連絡輸送が大規模に行われた。しかし尾道・糸崎港の代表的移入品の鯡魚肥は，尾道・糸崎駅ともにあまり発送されず，尾道・糸崎港から再移出された。再移出先は対岸の香川・愛媛県諸港が多く，本四連絡航路で輸送されたと思われる[38]。広島県では鉄道連絡と四国連絡が便利な港湾を拠点に「地廻り輸送圏」が形成された。

山口県諸港では，近世来の有力港の室津・上関港が明治30年代に衰退し（表2も参照），代わって小野田港が発展した。小野田港の発展は工場立地と関連あり，移入品の大部分を石炭・鉱石・金物・工業用塩などの工業用原料・燃料が，移出品のほぼ全てをセメント・苛性曹達・型鋼・晒粉・硫酸などの工業製品が占めた[39]。

兵庫県高砂港も工場立地と結び付き，表3では飾磨・洲本港に比べ移入額がかなり少なく，明治33年（1900）に汽船の入港がほとんどなかったが（表2），神戸製紙所が34年に工場を新設して高砂に移転したため[40]，39年時点では移入額が急増しており，最大の移入品がパルプ，最大の移出品が洋紙であった[41]。それに伴い39年時点では高砂港の汽船・西洋型風帆船入港数も急増していた。

大正期に入ると，明治後期に遠隔地間輸送の拠点となった玉島・尾道・糸崎港が，いずれも遠隔地との結び付きが弱まり，飾磨・宇品港の遠隔地間輸送の比重が高まった。しかし飾磨・宇品港の遠隔地からの移入品は高知県からの石灰や九州からの石炭・木材が中心で，北海道と山陽地帯の結び付きはかなり低下した。明治期に北海道と強く結び付いた鞆港では，北海道からの鯡魚肥移入は全くなくなり，玉島・尾道・糸崎港いずれも北海道からの鯡魚肥移入は減少した。その結果山陽地帯では，九州も含め瀬戸内・九州地帯内輸送が大部分を占め，その中で主要港湾が，地域間輸送の拠点港（飾磨・玉島・尾道・糸崎・宇品港）と，地域内輸送を専ら行った高砂・洲本・宇野・忠海・御手洗港に分化した。

この中で特筆すべきは宇野港の成長である。同港の大正10年(1921)の重要品移入額の約57%が高松からの移入で，重要品移出額の約89%が高松への移出であった[42]。明治43年（1910）に開始した宇野―高松間の本四鉄道連絡輸送の効果が宇野港では明確に現れ，山陽地帯を代表する港湾になった。表2で見ても宇野港への汽船入港数は大正期に急増した。

また兵庫県諸港の移入額の増大が著しいが，大正10年(1921)のこれら諸港の主要移入品は，

37）前掲明治39年度「鉄道局年報」，203-8頁。
38）前掲明治39年「日本帝国港湾統計」380-2頁。
39）同上，391-2頁。
40）『三菱製紙60年史』三菱製紙株式会社，1962年，84-7頁。
41）前掲明治39年「日本帝国港湾統計」537頁。
42）大正10年「大日本帝国港湾統計」（前掲『流通資料』第10巻，1978年）246-7頁。

高砂港が神戸からの棉花，飾磨港が九州からの石炭，洲本港が大阪・神戸からの棉花といずれも工場の原料・燃料であり，主要移出品はいずれの港も大阪・神戸への綿糸であったので[43]，阪神紡績工業地帯の外延的拡大を示していた。

広島県では尾道港の移入額の増大が著しいが，大正10年（1921）は北海道からの鯡魚肥移入の比重はかなり減少し，近隣・瀬戸内沿岸からの生魚・塩魚，朝鮮からの大豆，大阪からの綿糸移入が代表的であった。移出品として高松・多度津・丸亀・今治・高浜等香川・愛媛県諸港へ多様な品物を移出し，全体的に宇野港とともに本四連絡輸送の拠点の性格が強まった[44]。大正期に発展した本四連絡輸送は，宇野港のように定期汽船航路によるものもあったが，広島県諸港では，明治後期に減少した和船・西洋型風帆船の入港が大正期に再び増大しており（表2），小規模な和船・西洋型風帆船業者によっても盛んに行われた。瀬戸内海は内航水路で波が低いため，和船・西洋型風帆船でも十分な安全性が確保でき，輸送コストを考えると，和船・西洋型風帆船輸送に合理性があったのであろう[45]。

(2)　瀬戸内海四国沿岸地帯

表4を見よう。瀬戸内海四国沿岸では撫養・徳島両港が明治10年代は最大の港であった。しかも移入額のかなりの部分を北海道からの移入が占め，現香川県域諸港にもその傾向は見られた。その点で山陽地帯諸港と同様に，明治10年代には各港が直接遠隔地と結び付いていた。しかし明治39年（1906）になると遠隔地との結び付きは多度津を除いていずれも急減し，瀬戸内海諸港からの移入が大部分を占めた。特に撫養港の衰退は激しく，徳島港が神戸・大阪との結び付きを強めて鯡魚肥から人造肥料へ移入品を転換させて急成長したのに対し，鯡魚肥の移入がほとんどなくなったことで，徳島港と対照的な動きを示した。

香川県諸港は，明治期にそれほど成長したとは言えず，明治10年代前半に現香川県域の代表港であった坂出港は鯡魚肥移入額の減少とともに港全体の移入額も減少した。明治39年(1906)には代わって多度津港が香川県下の鯡魚肥主要移入港となり，同港は大阪商船定期航路の寄港地でもあり，移出では神戸・大阪・和歌山県への玄米が中心であった[46]。そして多度津港は和船および汽船入港延トン数ともに他の香川県諸港と隔絶した地位を示した（表5）。

愛媛県諸港は香川県と対照的に明治期にいずれも急激に成長した。特に大阪商船定期汽船が寄港した今治・三津浜・長浜港の成長が著しく，それらの港へは大阪・神戸・門司・大分・宇和島港など大阪商船の定期航路の出発・寄港地からの移入が多かった。今治・三津浜・長浜港は他の愛媛県諸港よりも汽船入港延トン数・入港汽船平均トン数ともに多かった(表5)。大阪商船定期汽船が寄港しなかった御代島港も移入額は急増したが，広島・香川県や今治港からの移入が多く，地域内輸送の比重が高かった。

瀬戸内海四国沿岸地帯の諸港は，明治後期に大阪商船定期航路の寄港地を中心に，瀬戸内海を横断する貨物輸送の中継港としての性格を強めたが，大正期に入るとそうした性格をもつ港湾と本四連絡輸送の性格をもつ港湾，その両方の性格をもつ港湾に明確に分化した。

瀬戸内海横断貨物輸送の中継港の代表例として徳島・高浜・長浜港が挙げられる。とくに高浜港は，明治30年代末に新桟橋の架設等の改築が行われて港湾の機能が向上し[47]，三津浜港に代わって愛媛県東部最大の港湾になり，汽船入港数・延トン数ともに三津浜港をはるかに上回った（表5）。これらの港ではいずれも近隣で

43）前掲大正10年「大日本帝国港湾統計」，142-5，167-8頁。
44）同上，254-8頁。
45）牧野文夫『招かれたプロメテウス』風行社，1996年，第3章を参照。
46）前掲明治39年「日本帝国港湾統計」414頁。
47）前掲『愛媛県史』近代上，885頁。

表4　明治・大正期瀬戸内海四国沿岸地帯主要港湾移入額の推移

単位：千円

県	港湾名	明治13年		明治39年				港湾名	大正2年				大正10年			
		総額	北海道	総額	近隣	瀬戸内	遠隔地		総額	近隣	瀬戸内	遠隔地	総額	近隣	瀬戸内	遠隔地
徳島	徳島	2,973	794	12,380	534	11,258	588	→	9,849	219	7,062	1,202	18,894	170	16,818	749
		米・鯡〆粕	鯡〆粕		板・生魚	肥料・外国米	木材・白木綿		8,483	外国米・干魚	棉花・呉服太物	石炭・セメント	17,737	米・酒	織物・棉花	木材
	撫養	4,325	2,189	417	[3]0	384	32	→	845	56	542	143	2,814	106	1,444	946
		鯡〆粕・米	鯡〆粕		柑橘	石炭・魚肥	木材・外国米		741	米	石油・石炭	石炭・石油	2,496	蜜柑・木材	油・肥料	石炭・木材
香川	高松		170	589	24	461	104	→	4,077	413	1,916	220	24,866	13,686	7,014	458
			鯡〆粕		生魚・醤油	綿織物・苧	石炭・絹織物		2,549	綿糸・肥料	肥料・織物	石炭・挽材	21,007	酒・織物	織物・肥料	生魚・木材
	坂出	[1]404	[1]153	207	30	112	65	→	1,811	18	1,336	271	3,930	404	2,160	423
		鯡〆粕・石炭	鯡〆粕		酒・木炭	大豆・絹織物	肥料・石油		1,625	呉服太物	肥料・油	石炭・木材	2,987	麦・肥料	麦・棉花	麦・石粉
	丸亀	189	17	274	70	204	[4]0	→	1,107	98	391	102	8,027	1,321	4,111	221
		酒・鯡〆粕	鯡〆粕		酒	石油・竹	石炭		591	石材・砂糖	木綿・肥料	柑橘類・木綿	5,653	蝋燭・生魚	薬品・肥料	木材・漆器
	多度津	201	65	923	120	139	664	→	1,800	372	1,151	53	6,258	730	3,025	428
		鯡〆粕・干鰯	鯡〆粕		和紙・木炭	外国米・酒	肥料・石炭		1,576	綿糸・生魚	絹織物・絹糸	水産物・金物	4,183	生魚・肥料	織物・肥料	木材・竹材
	豊浜	41	26	50	36	6	8	川之江	3,466	281	1,363	95	2,347	681	811	315
		鯡〆粕・酒	鯡〆粕		鯡〆粕・石灰	人造肥料	石炭		1,739	煙草・織物	金物・パルプ	セメント	1,807	製紙原料	製紙原料・織物	石炭
愛媛	御代島	[1]3		1,963	966	682	315	→	965	272	102	140	15,767	10,677	3,103	389
					酢・和紙	木材・干魚	石炭・木材		514	内地米・酒	セメント・酒	石炭	14,170	銅・織物	銅・燐鉱石	石炭・銅鉱石
	今治	[2]895		3,717	119	3,596	2	→	11,396	1,459	5,926	1,820	24,147	4,644	13,410	1,394
					大豆・酒	綿糸・棉花	木材		9,206	綿糸・内地米	綿糸・絹織物	石炭・木材	19,448	米・酒	綿糸・織物	木材・石炭
	高浜			319	0	319	0	→	6,913	246	4,326	869	10,831	813	8,351	0
						石炭・棉花			5,442	肥料・綿ネル	煙草・紡績綿	石炭	9,164	塩・織物	棉花・肥料	
	三津浜	[2]20		8,644	264	7,802	577	→	4,518	271	2,727	102	9,943	1,925	3,899	1,001
					酒・石炭	織物・雑穀	玄米・干魚		3,100	石油	人造肥・大豆粕	生魚・内地米	6,825	塩・煙草	酒・砂糖	木材・石炭
	長浜	[2]43		2,637	504	1,887	246	→	2,299	78	804	158	8,203	1,373	3,281	49
					繭・玄米	呉服太物・薬品	木蝋・繭		1,040	織物・金属	絹織物・綿織物	石炭・絹綿交織	4,703	繭・内国米	織物・金属	内国米

（出所）前掲「西南諸港報告書」，前掲明治39年「日本帝国港湾統計」，前掲大正2・10年「大日本帝国港湾統計」より作成。

（注）北海道は北海道からの移入額。近隣はおおよその目安として100km以内の港からの移入額。瀬戸内は近隣以外の瀬戸内諸港からの移入額。遠隔地は瀬戸内の外の港からの移入額。仕出地が複数上げられた場合は最初に上げられた仕出地で分類した。和歌山県諸港から徳島・撫養港への移入は近隣に含めた。明治13年の徳島港は津田港，豊浜港は和田浜港，明治39年の丸亀港は新堀港として史料上は記載された。大正2・10年の近隣・瀬戸内・遠隔地はそれぞれ仕出地が判明した分のみ集計し，総額欄の下段は仕出地が判明した分の総額を示した。各年の下段に主要移入商品を移入額の多い順に示した。この表では，紀淡海峡・徳島港・豊予海峡・下関港・門司港で囲まれた地帯を瀬戸内地帯とした。愛媛県の明治13年の欄は，いずれも『愛媛県統計概表』より。現香川県域は，明治13年は愛媛県に含まれていた。

1）明治12年。2）明治14年。3）366円。4）36円。

表5　明治・大正期瀬戸内海四国沿岸地帯主要港湾商船入港数一覧　　単位：隻，括弧内は千トン

県	港湾名	明治10年代				明治中期				明治39年			大正2年			大正10年		
		年	和船	風帆船	汽船	年	汽船	年	汽船	和船	風帆船	汽船	和船	風帆船	汽船	和船	風帆船	汽船
徳島	徳島									1,859	336	2,891	3,124	6,007	9,391	1,610	980	814
										(19)	(26)	(280)	(100)	(62)	(2,593)	(22)	(25)	(284)
	撫養									850	920	2,110	675	1,140	2,119	1,200	1,850	2,660
										(6.8)	(74)	(135)	(8.8)	(108)	(287)	(20)	(222)	(264)
香川	高松	明17	1,585	18	905	明29	4,824	明34	5,274	484	512	6,418	8,567	770	10,869	7,200	2,491	12,345
			(21)	(1.4)	(76)					(3.7)	(36)	(1,736)	(89)	(47)	(3,954)	(135)	(236)	(4,882)
	坂出	明17	985	141	226	明29	17	明34	87	150	150	100	400	300	170	2,530	810	440
			(50)	(32)	(26)					(3.0)	(30)	(90)	(6.4)	(6.0)	(131)	(32)	(30)	(312)
	丸亀	明17	1,685	0	1,158	明29	576	明34	1,476	6,000	−	600	6,212	36	1,800	4,811	1,130	1,058
			(31)		(50)					(30)			(61)	(0.7)	(38)	(47)	(44)	(39)
	多度津	明14	全体で658			明29	7,079	明34	7,079	11,320	3,285	6,935	16,023	1,931	6,939	18,654	2,275	5,889
										(340)	(294)	(4,508)	(144)	(155)	(2,320)	(342)	(114)	(1,894)
愛媛	川之江									1,620	80	1,140	1,750	64	1,814	−	730	1,270
										(14)	(5)	(157)	(16)	(3.6)	(272)		(17)	(315)
	御代島									8,808	1,184	2,531	15,755	90	3,750	4,216	297	2,980
										(124)	(302)	(335)	(134)	(3.3)	(405)	(57)	(12)	(376)
	今治	明14	全体で25,200							4,150	103	4,685	6,204	527	8,142	18,650	1,065	8,630
										(36)	(30)	(1,037)	(78)	(21)	(1,971)	(142)	(109)	(2,395)
	高浜									504	544	815	3,622	788	7,292	7,982	1,250	7,820
										(3.3)	(31)	(122)	(54)	(102)	(3,091)	(85)	(35)	(1,524)
	三津浜	明17	1,607	3	1,164					1,490	518	3,576	19,812	825	5,196	10,050	2,757	3,272
			(17)	(0.2)	(102)					(7.7)	(47)	(729)	(158)	(41)	(877)	(72)	(175)	(579)
	長浜	明14	全体で447							2,499	625	2,700	2,072	1,354	2,438	1,800	1,080	2,472
										(47)	(119)	(493)	(49)	(78)	(829)	(22)	(379)	(945)

（出所）各府県統計書，前掲明治39年「日本帝国港湾統計」，前掲大正2・10年「大日本帝国港湾統計」より作成。
（注）和船は50石積以上，風帆船・汽船は20トン以上のものを集計。各欄の下段括弧書は入港延トン数。和船は10石を1トンとして換算。いずれも明らかに数字が一桁間違っていると考えられるものは訂正して示した。−は未調査を表す。現香川県域は明治14・17年は愛媛県に含まれていた。明治39年の丸亀は新堀港を示した。

はない瀬戸内地帯からの移入が大部分を占め，移出入ともに大阪・神戸・下関・北九州との結び付きが強かった[48]。

一方本四連絡輸送の性格の強い港湾の代表例として高松港が挙げられ，高松港は移出入ともに鉄道連絡航路で結ばれた対岸の宇野港との結び付きが強く，明治43年（1910）の高松—宇野間鉄道連絡航路開設後は高松港への汽船入港数は急増した（表5）。また御代島港は移出入ともに瀬戸内海沖合の四阪島および移出では大阪との結び付きが強かった。御代島後背地に銅山，四阪島に銅製錬工場があり[49]，御代島港から四阪島へ銅鉱石・米・淡水，大阪へ銅が移出され，四阪島から御代島港へ銅が移入されたので[50]，御代島港の性格は工場立地に規定されていた。大正2年（1913）時点では御代島港と四阪島との輸送は資料上見られず，御代島港の規模も明治後期に比べ停滞したが，大正4年以降四阪島から御代島港への銅の移入が大規模に登場し[51]，大正10年には御代島港全体で愛媛県域では今治港に次ぐ移入額を示した。同じ愛媛県の川之江港も，大正10年の移入額の約36％を大

48）大正2年「大日本帝国港湾統計」（前掲『流通資料』第9巻）1068-9，1079-80，1083-4頁，前掲大正10年「大日本帝国港湾統計」277-8，294-6，299-301頁。

49）下谷政弘『日本化学工業史論』御茶の水書房，1982年，318-9頁。

50）前掲大正10年「大日本帝国港湾統計」290-1頁。

51）大正3・4年『大日本帝国港湾統計』（内務省土木局編纂）雄松堂出版，復刻版1995年。

阪・神戸・門司等から移入した製紙原料が占め，移出額の約40％を大阪・神戸・門司等へ移出した和紙が占めたので[52]，和紙製造工場の立地がその港湾の性格を規定していた[53]。

そして瀬戸内海横断輸送と本四連絡輸送の両方の性格をバランスよく兼ね備えたのが，多度津・今治・三津浜港であった。これらの港は瀬戸内海横断汽船定期航路と本四連絡航路との接点にあたり，汽船入港数・和船入港数ともに多かった（表5）。そこは同時に汽船輸送と和船輸送の積み替えの拠点ともなり，そこを中核に「地廻り輸送圏」が形成されたと考えられる。大正10年（1921）の近隣諸港からの移入の中心は多度津・今治港が尾道港，三津浜港が宇品港であり，近隣諸港への移出の中心は今治・三津浜港は尾道港であった。こうして瀬戸内海では横断輸送と縦断輸送が連携をとりつつ海運輸送が根強く残った。

(3)　山陰地帯

表6を見よう。若狭・丹後・但馬地方では，明治中期に宮津・小浜港の移入額が多かったが，前述のように明治37年（1904）に阪鶴鉄道会社が大阪—新舞鶴間の連絡輸送を開始し，舞鶴港から宮津・境港へ鉄道連絡定期航路が開かれると，舞鶴港の地位が急上昇し，明治39年時点では舞鶴港は移入額でみて境港を抜いて山陰地帯最大の港湾であった。ただし舞鶴港への移入の大部分は宮津港からの縮緬であり，その他雑多なものも，小浜・敦賀港・丹後地方諸港からの移入がかなり多く，遠隔地からの移入はほとんどなかった。縮緬は高価なもので，数量ベースでみると明治39年の舞鶴港縮緬移入量は約500トン程度であったが，同年に舞鶴駅を発送された繭・絹糸・絹織物が1,138トンあり，「丹後縮緬」の海陸連絡が舞鶴で進んだ[54]。こうして阪鶴鉄道の開通とともに舞鶴港・舞鶴駅を拠点とする「地廻り輸送圏」が形成された。

鳥取・島根県諸港は畿内からの移入が多く，明治10年代の瀬戸内地帯と同様に各港が直接遠隔地と結び付いた。境港と松江港は大阪・神戸から多様な物資を移入すると同時に，近隣の諸港（隠岐・出雲（島根県東部）地方）からも米を代表とする多様な物資を移入し，大阪・神戸へ米を代表とする多様な物資を移出すると同時に，近隣の諸港（隠岐・出雲地方）へも多様な物資を移出した[55]。その意味で境・松江両港を拠点とする「地廻り輸送圏」がここでも形成された。前述のように，大阪商船の山陰航路が境・松江港を終着点とし，日本郵船の西廻り航路も山陰地帯では境港に寄港したため，隠岐と境港，境港と松江港を含む宍道湖・中海の沿岸諸港を結ぶ定期汽船網が明治20年代に整備された。その結果米子・境・美保関・松江・安来の諸港への汽船入港数は，他の山陰地帯諸港に比べ格段に多かった（表7）。これらの汽船は平均して100トン以下であり，特に宍道湖の湖上航路汽船は，その寄港地であった松江・安来港の入港汽船延トン数からみて，22～23トン程度の小型汽船であった。

大正期になると，舞鶴港の地位はますます高まり，舞鶴港との移出入が増大した宮津港もそれに匹敵するような移入額を示した。近隣の小浜港でも大部分が敦賀・舞鶴・宮津港との移出入となり，「地廻り輸送圏」の一体性はさらに強まった[56]。境・松江港近隣の諸港でも，地域間輸送はあまり見られず，遠隔地間輸送は境・松江両港に集中する傾向は続き，これら両港を拠点とする「地廻り輸送圏」の一体性も強かった。

また鳥取県東部の賀露・橋津・赤碕港は，大正元年（1912）に鳥取県が山陰線の開通で畿内

52）前掲大正10年「大日本帝国港湾統計」289-90頁。
53）前掲『愛媛県史』近代上，656-8頁。
54）前掲明治39年「日本帝国港湾統計」56-7頁，前掲明治39年度「鉄道局年報」231頁。
55）前掲明治39年「日本帝国港湾統計」147-9，357-9頁。
56）前掲大正２年「大日本帝国港湾統計」958-9，1032-3頁，前掲大正10年「大日本帝国港湾統計」94-6，228頁。

表6　明治・大正期山陰地帯主要港湾移入額の推移

単位：千円

府県	港湾名	明治中期				明治39年				大正2年				大正10年			
		総額	近隣	山陰	遠隔地	総額	近隣	山陰	遠隔地	総額	近隣	山陰	遠隔地	総額	近隣	山陰	遠隔地
福井	小浜	845				784	66	43	675	1,215	817	39	73	534	266	0	201
		(明31)					椹・桐樽実	生魚	魚肥・米	929	繭・呉服太物	繭	石炭・魚	467	繭・生魚		石炭・小豆
京都	舞鶴	702				11,541	9,399	1,991	151	28,129	26,285	0	0	38,325	36,492	0	0
		(明31)					綿繭・生糸	米・生糸	石炭	26,285	綿繭・生糸			36,492	綿繭・羽二重		
	宮津	1,150				77	77	0	0	8,114	6,873	88	457	31,693	30,164	68	148
		(明31)					石油・石炭			7,418	生糸・反物	米・大豆	砂糖・煙草	30,380	絹糸・生糸	米	石炭・豆
兵庫	津居山	434	268	149	17	526	230	88	208	226	53	62	112				
		(明33)	米	塩・裸麦	寸甫・小豆		生魚・内国米	木炭・石油	外国米・塩	226	米・生魚	石油・塩鱒	大豆粕・塩				
鳥取	賀露	106	12	0	94	773	2	121	651	78	9	53	6	24	0	24	0
		(明33)	繰綿・鰯		砂糖・魚肥		鰯	糠・大豆	米・〆粕	78	板石	干鰯・大豆	塩・塩鱒	24		石炭・石灰	
	橋津	107	40	12	56	211	4	20	187	46	9	15	22	1	0	1	0
		(明33)	石油・魚肥	干鰯	大豆・塩		干鰯・塩鰍	干鰯・豆	米・石油	46	角材・鰯	瓦・塩魚	綿糸・肥料	1		瓦	
	赤碕	398	45	21	332	24	13	1	10	3	2	1	0	4	4	0	0
		(明33)	魚肥	塩	石油・呉服		生魚・塩魚	赤瓦	石油・塩	3	生魚	瓦		4	生魚		
	米子	877	111	2	765	2,310	479	91	1,740	661	256	117	289	1,753	212	334	1,207
		(明33)	杉板・和紙	煙草	綿糸・砂糖		魚・陶器	太物・〆粕	石油・米	661	玄米・大麦	塩・大豆	呉服・燐酸肥料	1,753	生魚・木炭	塩・大豆	塩・大豆粕
	境	9,369	6,245	12	3,112	6,623	4,549	130	1,945	4,107	2,305	283	1,498	18,046	8,561	1,580	7,905
		(明33)	米・生糸	煙草	酒・石油		米・生糸	塩・小豆	酒・石油	4,107	白米・鰯	果実・麦粉	魚粕・塩	18,046	米・鰯	大豆粕・石炭	石油・鯡〆粕
島根	馬潟					6	6	0	0	488	0	67	323	37	0	0	36
							酒・煙草			390		麦粉・豆	米・肥料	36			石炭
	松江					5,362	2,379	14	2,969	4,616	1,723	313	1,435	14,999	1,010	204	384
							玄米・木材	青筵	呉服・大豆	3,471	内国米・生魚	砂糖・麦類	外国米・小間物	1,598	米・塩	生魚・砂糖	金属・洋紙
	温泉津	30				429	12	3	414	460	4	0	41	87	0	13	12
		(明13)					煙草・玄米	玄米	小間物・綿織物	45	米		反物・小間物	25		砂糖	石炭
	浜田	106				961	1	258	702	956	0	266	403	2,047	8	509	1,003
		(明13)					装飾品	雑穀・大豆	綿織物・薬品	669		麦・煙草	塩・薬品	1,520	米	砂糖・米	石炭・金属
山口	萩					326	242	0	85	209	120	0	24	1,614	780	0	451
							板・玄米		砂糖・酒	144	米・魚介類		砂糖	1,231	鉱油・煙草		塩・米

（出所）明治31年度『福井県県治一斑』，明治31年度『京都府府治概覧』，明治33・43年度『兵庫県統計書』，明治33・大正2・10年度『鳥取県統計書』，明治13年度『島根県統計概表』，前掲明治39年「日本帝国港湾統計」，前掲大正2・10年「大日本帝国港湾統計」より作成。

（注）大正2年の欄の津居山港は明治43年。近隣はおおよその目安として100km以内の港からの移入額。山陰は近隣以外の山陰諸港からの移入額。遠隔地は山陰の外の港からの移入額。仕出地が複数上げられた場合は最初に上げられた仕出地で分類した。宮津・境・浜田港は外国からの輸入は除いた。大正2・10年の近隣・山陰・遠隔地はそれぞれ仕出地が判明した分のみ集計し，総額欄の下段は仕出地が判明した分の総額を示した。各年の下段に主要移入商品を移入額の多い順に示した。この表では，敦賀港から下関・門司港までの日本海沿岸地帯を山陰地帯とした。

表7　明治・大正期山陰地帯主要港湾商船入港数一覧　　単位：隻、括弧内は千トン

府県	港湾名	明治10年代				明治中期				明治39年			大正2年			大正10年		
		年	和船	風帆船	汽船	年	和船	風帆船	汽船	和船	風帆船	汽船	和船	風帆船	汽船	和船	風帆船	汽船
福井	小浜	明16	516	0	0	明30	550	4	18	1,488	360	1,115	1,520	55	1,508	15	31	2
			(6.2)				(3.7)	(1.0)	(0.8)	(23)	(10)	(57)	(16)	(7.5)	(55)	(0.7)	(3.7)	(1.5)
京都	舞鶴									1,315	56	2,196	1,783	49	2,577	1,470	197	2,034
										(14)	(12)	(254)	(21)	(5.8)	(340)	(18)	(19)	(350)
	宮津	明22	184	—	186					238	135	2,190	—	6	2,880	322	236	2,419
			(3.2)		(6.5)					(11)	(337)	(700)		(0.9)	(287)	(3.3)	(19)	(637)
兵庫	津居山	明20	1,418	0	0	明33	310	40	17	405	18	52	422	486		253	449	
			(16)							(7.2)	(1.8)	(8.8)						
鳥取	賀露									31	530	70	205	259	—	—	151	—
										(0.9)	(16)	(14)	(2.1)	(5.2)			(3.0)	
	橋津									23	8	98	30	7	—	1	1	—
										(0.2)	(0.2)	(15)	(0.3)	(0.2)		(0.0)	(0.1)	
	赤碕									90	—	—	21	6	—	18	20	—
										(1.1)			(0.1)	(0.1)		(0.1)	(0.4)	
	米子									85	76	3,488	52	67	2,065	—	73	432
										(0.5)	(15)	(203)	(0.6)	(3.5)	(181)		(6.9)	(42)
	境	明19	540	25	120	明24	750	24	370	119	54	5,869	760	1,160	3,258	175	840	3,118
			(5.3)	(2.0)	(64)		(2.8)	(2.2)	(132)	(1.7)	(4.7)	(518)	(11)	(58)	(1,059)	(2.1)	(29)	(1,095)
島根	西郷	明15	317	13	3	明30	287	220		205	30	278	52	27	367	38	26	287
										(3.5)	(3.6)	(8.3)				(0.2)	(1.9)	(79)
	美保関	明15	30	0	0	明33	990	690	5,600	325	160	4,040	625	740	3,849			
										(2.1)	(13)	(654)						
	馬潟									95	120	60	200	120	342	6	30	—
										(3.3)	(22)	(48)	(1.2)	(6.0)	(217)	(0.3)	(1.2)	
	松江	明15	309	0	0	明33	320	68	7,444	160	1,809	12,117	237	845	7,687	710	712	8,459
										(2.6)	(37)	(280)	(1.9)	(21)	(255)	(4.9)	(6.9)	(171)
	安来	明15	32	0	0	明30	48	44		180	67	5,346	—	116	5,071	12	72	4,466
										(0.9)	(3.7)	(114)				(0.2)	(9.1)	(151)
	温泉津	明15	383	0	2	明33	3,200	1,400	480	2,112	188	474	485	284	717	10	50	245
										(20)	(13)	(208)	(5.6)	(15)	(471)	(0.0)	(3.8)	(68)
	浜田	明15	575	0	41	明33	1,214	418	452	167	111	386	145	885	730	—	1,571	658
										(2.4)	(3.6)	(167)	(2.0)	(14)	(482)		(37)	(95)
山口	萩	明16	375	0	36	明22	1,810	19	167	350	—	408	290	635	706	25	671	679
										(2.1)		(249)	(9.4)	(35)	(420)	(0.4)	(17)	(269)

（出所）各府県統計書，前掲明治39年「日本帝国港湾統計」，前掲大正2・10年「大日本帝国港湾統計」より作成。
（注）和船は50石積以上，風帆船・汽船は20トン以上のものを集計。各欄の下段括弧書は入港延トン数。和船は10石を1トンとして換算。いずれも明らかに数字が一桁間違っていると考えられるものは訂正して示した。宮津・境・浜田港は外航入港を除く。明治16年の萩港は浜崎港を示した。—は未調査を表す。

と鉄道で繋がると大正期に極端に衰退した。鳥取県の代表的移出品であった米をみると，大正8年に鳥取県から16,670トンの米が鉄道で京都・大阪府に向けて発送された[57]。鳥取県への主要移入品であった干鰯・魚肥に代わって，大正8年は畿内から人造肥料が鉄道で運ばれており，鳥取駅・米子駅の人造肥料到着量は，2,781・1,658トンであった[58]。こうして鳥取県東部では，山陰線の開通で海運から鉄道輸送への転換が明確に生じた。

島根県西部地域では，浜田まで鉄道が開通し

57）前掲大正8年「鉄道輸送主要貨物数量表」（前掲『流通資料』第11巻，1979年）3-4頁。

58）前掲大正8年「鉄道輸送主要貨物数量表」，143頁。

たのが大正10年（1921）秋であったため，浜田港の移入額は大正期にも増大し，しかも依然として遠隔地との結び付きが強く，九州から石炭を，大阪から金属製品を移入したりした。同じく鉄道が未開通であった萩港は，移出入ともに門司・下関港との結び付きが強く，門司・下関を拠点とする「地廻り輸送圏」に包摂されていた。浜田・萩港では，大正期に新たに多くの西洋型風帆船の入港が見られ始め（表7），表2の大正期をみると三田尻・小野田港など門司・下関港との結び付きが強かった港湾で西洋型風帆船の入港が多く見られたので，門司・下関を拠点とする「地廻り輸送圏」では，和船や汽船よりもむしろ西洋型風帆船が地域内輸送で活躍していたと考えられる。同様に表2・5の大正10年を見ると，西洋型風帆船の入港が多かった港湾はある程度固まっており，例えば兵庫県諸港，宇野・鞆・糸崎・高松・多度津港など香川県とその対岸，などから構成される「地廻り輸送圏」でも西洋型風帆船の活躍は見られた。

4．おわりに

本稿の検討から明らかになった点をまとめる。幹線鉄道建設と汽船定期航路開設に伴い，山陽地帯・瀬戸内海四国沿岸地帯・山陰地帯いずれも多かれ少なかれ港湾の輸送機能の分化が生じた。その中で，遠隔地間海運の拠点港で同時に「地廻り輸送圏」の中心でもあった港湾として，大阪・神戸・尾道・下関・門司・松江・境・敦賀港が析出され[59]，遠隔地間海運の拠点港と結ぶと同時に「地廻り輸送圏」の中心になった地域間海運の拠点港として，飾磨・徳島・岡山・高松・多度津・今治・三津浜・宇品・舞鶴港が析出された。そして「地廻り輸送圏」に包摂された港湾として高砂・洲本・宇野・忠海・御手洗・小野田・萩・宮津・小浜港等が析出された。また「地廻り輸送圏」を形成せずに遠隔地との結び付きを強くもち続けた玉島・米子港のような港湾もあった。このように港湾ごとに輸送機能が分化したことで，海運輸送手段として汽船・西洋型風帆船・和船が各々の利点を活かして併存できる環境が整えられた。瀬戸内海のように波の穏やかな内航水路は破船の危険性が少ないため，「地廻り輸送圏」あるいは地域間輸送において固定資本の安い和船が大正期にも活躍しており，日本海沿岸の山陰地帯でも，「地廻り輸送圏」の中では和船より安全性が高く大型汽船に比べて固定資本の安い西洋型風帆船や小型の汽船が活躍した。

鉄道と海運の代替関係は，3地帯でかなり異なった。山陽地帯では，山陽鉄道の目的が神戸と下関の直結にあり，山陽鉄道と海運の連絡は尾道・糸崎・宇品港等の限られた港湾で進展したに過ぎず，大阪・神戸—下関間で山陽鉄道と大阪商船との競争が行われた[60]。そのため山陽鉄道全通後も瀬戸内海海運の衰退は見られず，呉線・宇野線など港湾と結ぶ支線の建設により本四連絡航路がスムーズに機能すると，瀬戸内海海運はさらに発展した。

瀬戸内海四国沿岸地帯では，幹線鉄道建設はなく，伊予・讃岐・徳島鉄道ともに港湾と内陸の市街地や観光地を結び，港湾の海陸連絡を想定した鉄道建設が行われた。明治39年（1906）に伊予鉄道は，高浜駅から5,120トン，三津駅から9,763トンの貨物を発送し，山陽鉄道讃岐線（旧讃岐鉄道）では，高松駅から1,382トン，多度津駅から4,364トンの貨物が発送された[61]。香川県では讃岐鉄道開通後に高松・多度津港は発展したが，坂出・丸亀港が伸び悩む状

59）大阪・神戸・下関・門司・敦賀港は，本稿で取り上げた3地帯の境界港であり，表では示さなかったが，前掲明治39年「日本帝国港湾統計」・大正2・10年「大日本帝国港湾統計」等より判断した。なお敦賀港は大正期以降国際港湾の性格が強まり，「地廻り輸送圏」の中心ではなくなった（前掲小風秀雅「鉄道敷設の進展と物流」を参照）。

60）桜井，前掲稿を参照。

61）前掲明治39年度「鉄道局年報」210，239頁。

況が生じた。

山陽地帯でも，山陽鉄道の路線から外れた下津井・鞆港などの近世来の主要港は停滞したが，これら両港では港湾復興を目指して後背地の岡山市街・福山市街と結ぶ軽便鉄道が地元資本を中心として建設された[62]。その結果鞆港では，主要移入品の鉄の移入量が，大正２年（1913）には2,940トンだったが，翌３年の鞆―福山間の軽便鉄道開通後は，４年3,551トン，６年3,333トン，８年4,167トン，10年6,875トンと増大し，大正期に汽船入港数は減ったものの，和船・西洋型風帆船商船入港数は，大正２年3,360と1,125，４年3,160と2,385，６年5,475と4,380，８年5,475と3,650，10年7,500と3,700と増大した[63]。さらに鞆軽便鉄道の貨物輸送実績も開業から大正10年まで比較的上昇しており[64]，港湾と後背地を結ぶ軽便鉄道の開業により，停滞していた港湾の復興がある程度見られた。

山陰地帯では，幹線鉄道建設が遅れ，山陰地帯の中心港であった境港と山陰沿岸を結ぶ目的で鉄道建設が開始された。よって開業当初から境・米子港での海陸連絡はスムーズに行われ，明治39年（1906）に境駅から5,878トン，米子駅から5,400トンの貨物が発送された[65]。明治39年には境から赤碕まで鉄道は開通しており，そのため赤碕港の移入額は33年に比べ39年は激減していた。その後山陰線の延伸に伴い橋津・賀露港も衰退した。こうして山陰地帯では，鉄道建設は遅れたが，遅れたがゆえに海陸連絡を当初から意図して建設が行われ，その結果海運から鉄道への代替がドラスティックに進んだ。その後山陰地帯内の海運は舞鶴港，境・松江港，下関港を中核とする「地廻り輸送圏」にほぼ限定された。

本稿では，効率的な輸送システムの形成の視点から「近代輸送体系」の形成を考え，海運では，それが輸送機能の分化として進んだことを示した。19世紀の日本では新たな商品生産が各地で登場し，それら商品が都市ばかりでなく農村でも消費され，そうした状況下では，商人が輸送手段を所有して，生産地と消費地を結ぶ遠隔地間輸送を担うことにメリットがあったと考えられる。例えば日本海海運では，和船業者が同時に商業活動を行う買積船の活動が活発になり，北海道産鯡魚肥を自己所有船で日本海沿岸・瀬戸内・畿内の各港に運んで販売した[66]。それゆえ明治10年代の瀬戸内海の各港湾はそうした買積船を通して直接北海道と結び付いた。しかし産業革命を経て，工業都市が形成されると，そこでの飯米など大量輸送が必要な商品が登場した。そこに貨物輸送面で大型汽船の定期航路が定着する余地が生まれ，その寄港地とその周辺港との間で輸送機能の分化が進んだ。さらに鉄道が大型汽船定期航路の寄港地と連絡する形で建設が進むと，その分化に一層拍車がかかり，汽船網と鉄道網が機能的に連関しつつ輸送機能の分化が完了し，瀬戸内地帯では第一次大戦期，山陰地帯でも第一次大戦後には「近代輸送体系」が確立したと考えられる。

付記：本稿を作成するにあたって国立公文書館所蔵資料を利用させていただいた。末尾ながら記して感謝申し上げたい。

62）下津井軽便鉄道は，前掲青木栄一「下津井鉄道の成立とその性格」，鞆軽便鉄道は，前掲同「近世港町鞆および下津井における鉄道交通の導入とその特質」を参照。

63）各年度『大日本帝国港湾統計』（内務省土木局編纂）雄松堂出版，復刻版1995年。

64）大正５～10年の鞆軽便鉄道の運輸貨物数量は，路線距離には変化がなかったものの，大正５年5,491トン，６年7,714トン，７年7,954トン，８年8,184トン，９年6,821トン，10年10,054トンと増大した（各年度「鉄道院（省）鉄道統計資料」（『大正期鉄道史資料』第Ⅰ期第１集，第15～20巻，1984・85年））。

65）前掲明治39年度「鉄道局年報」193頁。

66）北海道産鯡魚肥取引については，拙著『近世・近代日本の市場構造』東京大学出版会，1998年を参照。

CONTENTS

Career of Prof. A. ISHIZAKA i
Works of Prof. A. ISHIZAKA iii
Foreword by Dean Prof. Kazuo UCHIDA vii

ARTICLES

I

Hiroshi NISHIKAWA : Freda Utley and Japanese Imperialism 1
Sachio KAKU : Lujo Brentano on the Compulsory Insurance System for Workers in Germany 13
Noriaki MATSUI : The Kolkhoz and the Peasant Household's Plots in the ex-USSR 25
Shin'ichi TANAKA : Culture and Economy 42
Shoichi TOMIOKA : The Consideration about the History of Russian Entrepreneurs 49
Kensuke MIYAMOTO : Development and Female Labour ——The Case of Indonesia 62
Hirokazu HIRAI : A Historical Study on the Special Account System in Public Finance of Manchukuo Government——1932～1941 80
Mitsuru HAGIWARA : The Sino-Japanese Relation on The Construction of the Chekiang-Kiangsi and Nanking-Canton Railway in the Nanking Decade 100

II

Yutaka HAYAKAWA : Comprehensive Income Statement for Employer's Pension Accounting 118
Takao SASAKI : State and Nation (3) 127
Yoshiji SUZUKI : Towards Inflexibility of Mass Production System, 1908-1972: The Historical Process in the American Automobile Industry 148

Hiromi OKABE : The Subjective and Scientific Characters of Concept Formation in Social Science
——A Reading of Max Weber's Essay "'objectivity' in Social Science," 1904 (1) 156

Koichi KOYAMA : The Institutional Analysis of the Japanese Public Assistance 170

Hiroshi KINOKUNI : Quality Choice in a Durable Goods Monopoly 191

Ryuichiro KURIHAMA : Internal Control in a Current Financial Statement Audit 202

Motohiro AIHARA : Managing Corporate Boundary
——A Case Study Research on Kao Corporation 216

NOTE

Satoshi NAKANISHI : The Formation of the Modern Transportation System and Consequent Changes of the Function of Ports
——The Cases of Setouchi and San'in Zones 231