

地域内交通の変貌に関する一試論

— 荷馬車・牛車の導入・普及過程を中心として —

はじめに

黒 崎 千 晴

本稿は地域内交通の変貌に関する一試論である。要約的に述べるならば、地域内交通変革の有力指標と認められる荷馬車・牛車の導入過程やその普及化傾向に関するものもろもろの地域的特色の把握を主眼とする予察的検討であり、その重点を明治後期における府県別対比におくものである。

一般に、交通の変革は近代化⇨産業化の主要側面をなすと認められてはいるものの、その地域的展開に関する具体的な追求は、まことに乏しいとみられる。日本の近代化⇨産業化に関する追求の場合においても、汽船定期航路の開設とか鉄道開通や鉄道網形成などについては、さまざまの側面から検討されてはいるが、その多くは日本資本主義⇨中央集権的体制ともいふべき立場からの総括的検討であって、中央の支配や影響に対して地方はどのように反応して来たか、つまり、核心⇨周辺関係を考慮に含めるといふ立場は稀薄である。したがって、交通問題の検討にあたっては、汽船・鉄道等の主要幹線の発達・普及を支持しかつ培養する機能を果たしてきた地域内交通の諸相に関しては、ま

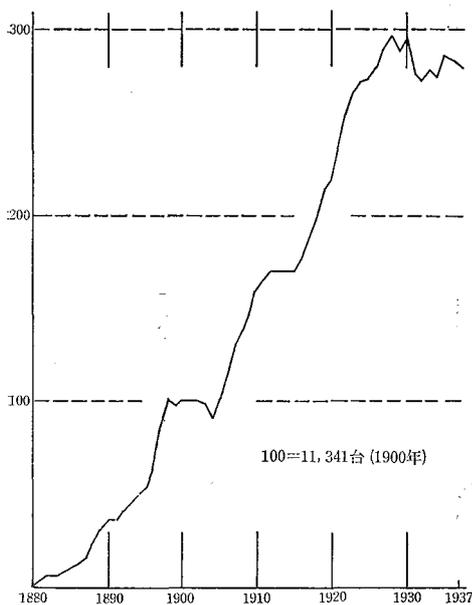
まったく未解明とみられるほどであつて、ごく限定された一部の地域に関する先駆的業績が散見されるにすぎないのがある。

しかしながら、交通の大動脈の發展・展開の検討においても、その上部構造を支持する末梢動脈の動向を究明することを軽視するならば、まことに觀念的な解釈にとどまらざるを得ないし、さらには交通變革を有力な要具として展開される国内市場の近代的再編成に関する諸考察も、同様な段階に停滞化してしまふのも論理的帰結とさえみられる。このような面にも地域内交通に関する多面的検討の有効性があるともみるべきであらう。

地域内交通とはいふものの、荷馬車・牛車はともにトラック交通普及化までの一段階における要具であつて、かかる交通機関そのものに内在する機能的制約からしても、その行動半径はきわめて局地的であり、かつ単位輸送能力も小規模であることは否定できない。それゆゑ、予察的検討という場合でも、府県単位という規模よりも郡市単位か郡連合単位程度の地域的規模からの検討が要請されるものである。しかし、管見の限りではあるが、従來の諸考察には府県単位の追求とか、それらを含めた全国的展望というものなどもまれであるため、かような予察的検討を余儀なくされているのである。

一

衆知のごとく、トラック輸送の普及化以前における陸上小運送の主要機関は荷馬車と牛車であつて、日本におけるこれらの導入・普及化は明治維新以降である。ところで、府県別に荷馬車・牛車の數値が知られるのは一八八〇（明治一三）年末^①からであるが、北海道や沖繩についてはこの時点以降でもなお不明の年次があり、ことに北海道の場



第1図 荷馬車・牛車の変動(除北海道・沖縄)

合は本州以南とは異なる事情も介在するわけでもあるから、全般的な年次の変動の追求には、沖縄・北海道を除外して検討するのが妥当であろう。

この前提のもとに、一八八〇～一九三七(明治一三～昭和一二)年という五七年間におよぶ荷馬車・牛車の合計台数の推移を図化したものが第1図である。その際に一九〇〇(明治三三)年度末の数量を基準とする各年次の増減指数を求め、この結果をグラフ化して図示したから、この第1図によって全般的傾向の把握は容易であろう。まず、第1図から知られるように、基準年次の二分の一という普及度が認められるのは一八九三(明治二六)年度で、また基

準の二倍の普及度を示すに到るのは一九一九(大正八)年度であるが、この二分の一から二倍になるまでの約三〇か年(一八九三～一九一九)間においても、毎年のごとき増加傾向が展開されてきたわけではない。つまり、一見しただけでも明確なのは、増加・停滞期間がそれぞれに反復されたとみるべき傾向であって、年々の増加傾向は一八九八(明治三二)年度までの六か年間と一九〇六～一一(明治三九～四四)年度にわたる六か年間であり、著しい停滞期と認めざるを得ないのは一八九六～一九〇五(明治三一～三八)年度の八か年と一九一一～一五(明治

四四（大正四）年度の五か年間とである。再言するならば、維新以降日清戦争までは毎年のように増加してきたが、戦後処理が一段落をとげると停滞化に転じ、一九〇三（明治三七）年度のごときは指数九〇を示すまでに減少する。ついで日露戦争後も明治末年までは増加の一途をたどり指数一七〇程度にまで到達したが、大正期に入ると停滞化に転じ第一次大戦の推移とともに増加傾向を示すに到るのである。これらが全国総和的ともいべき荷馬車・牛車の導入・普及化の要約であるが、この要約的把握だけからも、一九〇〇年度を基準とする理由が了解されよう。さらに第一次大戦以降の動向にもふれるべきであるが、これについては別稿を予定しているから、ここではトラック台数が統計的に把握できるのは、一九一五（大正四）年度からであると付言するだけにとどめよう。

後述のごとく、府県総和的には一応の普及段階に達するとみられる時点でも、ようやく導入期を迎えたとみるべき地域も存在するし、全国的には停滞というべき期間においても、なお増加を示す事例も少なくないから、第1図によって把握される停滞・増加期についても、府県ごとの諸動向を追求すべきであるが、停滞・増加期の反復という全般傾向だけは再確認しておこう。

さて、荷馬車と牛車とのうちではいずれが先に導入されたものか、あるいは地域によって両者の導入、普及化に相異がみられるか否かなどをも把握しておくべきであろう。統計面からみた限りでは、一八八二（明治一五）年末までは全国的にみて牛車の方が多く、ことに全国合計のみが把握可能な最初の時点である一八七五（明治八）年においては、両者合計の九五%を牛車が占めているほどであった。しかし、一八八三年末からはこの関係が逆転して、荷馬車が合計の五〇%を占めるに到り、一八八九（明治二二）年末以降は荷馬車だけでも合計の七〇%以上、ついで一九〇九（明治四二）年度からは合計の八〇%以上を荷馬車が占めるようになってしまう。つまり、導入の初期においては

下平 が圧倒的に優位を占めていたが、車両輸送の普及とともに荷馬車の進出が著しく、ついには荷馬車本位が常態化したと認められるのである。

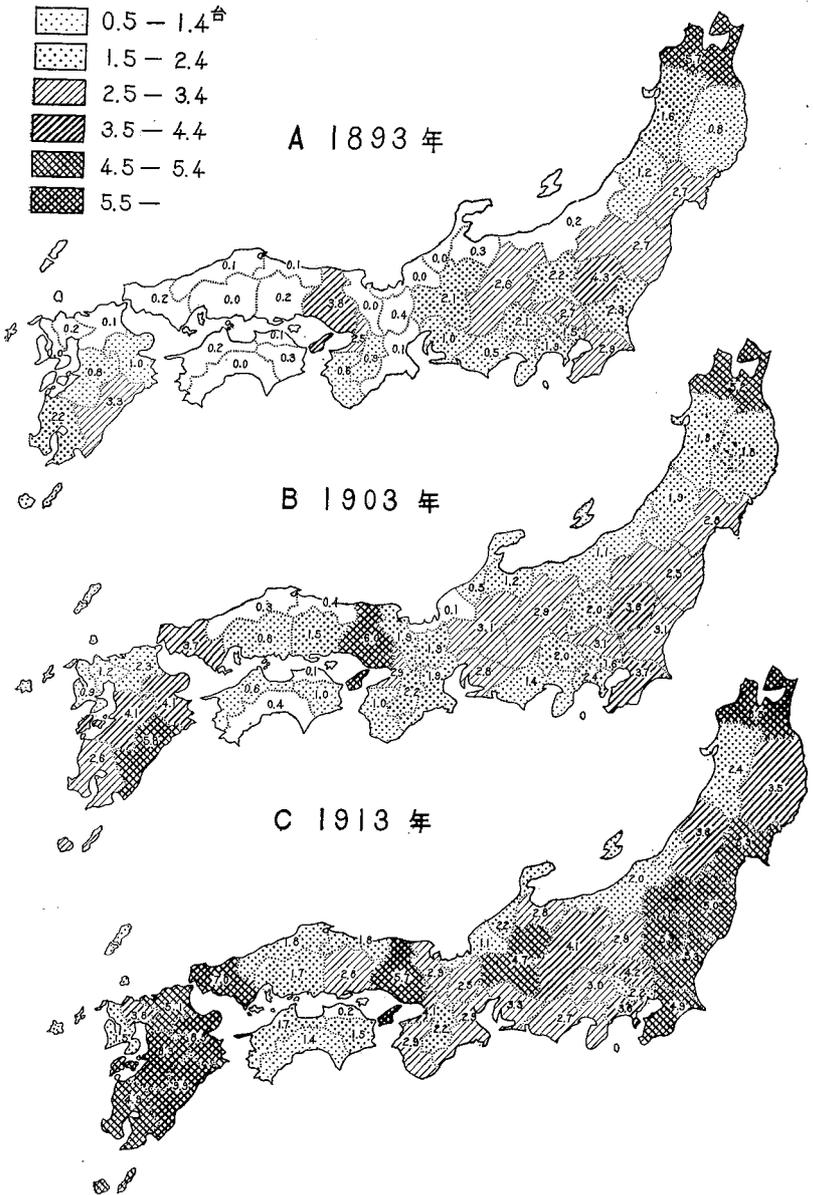
しかしながら、第二次停滞期になっても関西六府県や徳島は牛車を主力としており、第一次停滞期においては、さらに福井・三重と岡山および四国も牛車中心地域に包含されている。さらに一八八八（明治二二）年まで遡及した場合は、北陸・中国や熊本・宮崎・鹿児島なども牛車地域と認められ、奥羽・関東・東山など、第一次停滞期には牛車皆無ともみられる地域でも導入初期には牛車を主とした事例が豊富なのである。つまり、地域的に検討を加えても、導入のケースはまず牛車を主としたことが明白である。その理由としては、牛の飼養は馬よりも容易で、牛車の構造は大八車類似のため荷馬車より低価格であるなどがあげられている。それにしても、輸送力の増強を要望する一般的情勢が、諸地域における荷馬車への移行を促進したわけであろう。このような状況下でも、なお関西を中核とする牛車地域が存在したものであって、荷馬車・牛車の地域的分布という面だけからみても、それぞれの地域的性格の解明が期待されるのである。

二

明治期における荷馬車・牛車の年次的変動検討の結果、府県総和的にみると二つの停滞期とそれらに前後する増加期とが把握されると指摘したが、なお府県別および地方別の普及傾向をも追求する必要がある。ここでは総和的変動の面をも考慮して、日清・日露・第一次大戦のそれぞれ直前の各時点における、府県別の現住人口に対する荷馬車・牛車合計台数の割合を算出し、その結果を相互に対比することにより府県・地方ごとに傾向・特色を把握しよう。

第2図のA・B・C図はそれぞれの時点における府県別の現住人口に対する荷馬車・牛車合計車両数の比率を图示したものである。まず、A図は第一次増加期の中間時点における諸動向を要約的に图示したもので、この図を一見した限りでも明白に把握されるのは、日清戦争直前の府県平均普及度（現住人口一、〇〇〇人につき一・三台）の半分以下の割合である。○・五台未満という低率地域が相当広範囲にわたっていることである。ことに北九州・四国・中国・北陸では各県とも低い普及度であり、関西・東海にもそれに準ずる地域があることが注目されよう。他方、府県平均を超える普及度を示すのは奥羽・関東・東山および南九州の諸地域と認められ、関西でも兵庫・大阪はこれらと共通的である。しかも青森（五・七台）・栃木（四・三台）および兵庫（三・八台）のごときは、府県平均の三倍以上という著しい普及度で、かような高率化を実現させている諸事情の解明が期待されよう。それにしても、このA図から把握される要点は、周辺地域と目される奥羽・南九州にも両核心地方に劣らぬ高い普及度を示す地域が存在することであり、かえって周辺・核心の中間地域の多くが低い普及率を示し、全般的にみると、まさに「東高西低」というべき地域的格差が認められるのである。

次にB図は、日露戦争直前（第一次停滞期）における府県別傾向を図化したもので、このB図によると、まず南九州の著しい高率化が注目され、兵庫・山口が南九州と共通する点や福岡が府県平均（二・三台）と同水準になったことなどにも留意すべきである。ただし、奥羽の青森・福島や関東の栃木・群馬のごとく、日清戦争直前よりやや低率と認められる地域が存在し、この両地方では先にみたA図において低率と認められる地域だけが一・二台前後の比率上昇を示している。また、日清戦争直前においてはいずれも普及の遅れていたとみられる北陸・東海・中国・四国・北九州などでは、一・二の例外を除くと、この時点でも一・五台未満という低率が共通的と認められ、○・五台未満の



第2図 荷馬車・牛車の普及度

はなはだしい低水準地域さえ五県を数えるのである。これらの点では、まさに地域的格差拡大とも認められるが、関西・東海には小幅ながらも比率上昇を示す地域が存在し、愛知のように府県平均を超える事例も認められるから、地域的格差の複雑化とみるべきであろう。

さて、C図から把握される諸傾向は、日露戦争後の第二次増加期をなお強く反映するものであり、まさに明治後期を代表すると認められよう。このC図を一見してまず指摘されるのは、九州全域にわたる普及度の著しい高率化である。長崎だけは例外的に低率を示すが、その他はともに府県平均（三・八台）を超えており、南九州には八・一〇台という高率地域が集中的である。これら高度普及地域に準ずるのは青森（八・八台）・山口（七・〇台）だけであつて、兵庫（五・七台）は日露戦争直前よりも低い普及度を示すから、いよいよ全九州的な普及度上昇が注目されよう。ついで東日本の場合をみると、府県平均より大幅に低いのは東京・秋田だけであり、奥羽・関東・東山ともに、なお九州につぐ普及度を示していると概括することができよう。

日清・日露両戦直前の各時点においてはいづれも低率地域に属するとみた諸地方の傾向も、いよいよ多様化の様相を呈している。まず、東海・関西では奈良（二・二台）を除くといずれも二・五台以上の普及度を示し、奥羽の最低水準を示す秋田（二・四台）よりは普及化が進んでいる。しかし、中国・四国では山口・岡山（二・八台）を除くと、なお二台以下という低率であつて、ことに香川（〇・二台）は極端なほどの低水準を維持している。北陸の場合には多くが二台を超える上昇を示すが、福井（一・一台）のごとく香川につぐ低率地域も存在するのである。したがつて、明治後期における荷馬車・牛車の普及度から把握される地域的格差は、日清戦争直前に形成されていたとみられるそれぞれの地域的性格をなお反映しているとみるべきである。地域的格差の多様化とか、奥羽・関東などと南九

州との間に認められる逆転関係などを容認するとしても、「東高西低」とみた一般的傾向の転換に到達したとまで主張するのは困難である。ことに北陸・中国・四国の一般的な低水準は、この時点においてもなお明白に把握されるのであり、周辺の地域における高水準の普及度とは、まことに著しい対照を示しているからである。

これまでの検討を通じて要約化が可能になったのは、まず第一に、核心的地域とあるいは核心と周辺との中間的領域よりも、周辺的とみられる諸地域の方がより高い普及度を示していることである。この間の諸事情をどのようにみるべきであろうか。ただし、核心的地域の場合には、その人口規模や荷馬車・牛車の絶対数量なども考慮すべきであり、たとえば一九一三（大正二）年度の荷馬車・牛車の合計台数は、大阪が大分より約一、〇〇〇台も多く、兵庫は熊本とほぼ等しいし、東京も宮崎よりやや多いから、別個の事情が介在することを予測するのも容易であろう。

しかしながら、北陸・山陰では冬季の降雪・積雪がこれら車両の普及の障害であるとしても、条件的には共通しさらにより大きな障害をもつとみられる青森（とくに津軽）・秋田・山形が、より高い普及度を示す事情解明の鍵とはならないのである。また河舟運送がなお有力であったとしても、奥羽の日本海斜面の方が富山以西の各地域よりは、河舟依存度がより高いと判定されるからでもある。一方、南九州と山陽・四国との間に認められる著しい差異についても、同様の疑問が続出するわけである。瀬戸内を主とする沿岸航路と鉄道の競合は指摘されるにしても、両者のいずれをも支持培養すべき小運送部門において、かように大きな地域差が形成される背景には、さまざまな関心がもたれるからである。

なお、普及度からうかがわれる地域的差異が、導入期から形成されてきたか否かについても検討を要請されるから、この面を追求したうえで、地域的格差の面に再検討を加えることにしよう。

三

普及度の地域的格差検討は一八九三（明治二六）年度末を上限としたが、府県別に車両台数を追求できるのは、上限が一八八〇（明治一三）年末である。この時点においても合計五〇〇台以上という府県さえあるから、どの府県についても導入当初の状況まで把握することはできぬが、導入期の検討を進める一応の手段として次のごとき処理も許容されよう。つまり府県ごとに荷馬車・牛車の登録台数の合計が一〇〇台以上となる最初の年次を求め、それから導入状況を推察する手掛りを得ようとするのである。かような単純な手段にはさまざまな批判が予想されるが、一〇〇台程度までの導入過程に関する限りは、これ以外の諸条件を一応無視したままでも大きな支障はないと推断され、府県別現住人口が把握できる一八八五（明治一八）年首における最少人口県である鳥取について、一〇〇台とみた場合の普及度は人口一、〇〇〇につき〇・二六台という比率であることも、この推断を可能にするものである。

表はこのような手段によって求め得た結果を地方別に処理して表示したもので、府県ごとに一〇〇台を超える最初の年次を示してある。この表からも明らかなように、導入当初の年次についてはさまざまな地域差が認められ、一〇台段階では二〇か年以上、一〇〇台段階の場合は二六か年以上という差である。しかしながら、地方単位にみると、それぞれにほぼ共通的傾向がうかがわれることも否定できない。まず、東京・大阪を含む関東・関西では、一八八〇年当時でもすでに一〇〇台以上の導入状況であり、最も遅れる千葉でさえも一八八六（明治一九）年度にはこの段階に達している。ことに一八八〇年の全国合計の六九％は関西六府県、一五％は関東七府県が占めているほどで、この両核心地方が荷馬車・牛車導入の中核をなしたことも明瞭である。これらに続行するのは奥羽・東山・東海および南

馬車・牛車の府県別導入状況

年代	地方		奥 羽		関 東		中 部		関 東		中国・四国		九 州		
A			埼玉	東京					大阪	兵庫	愛媛			(宮崎)	
B	福島 ⁴		栃木 ²	茨城 ³	群馬 ³		山梨 ³	長野 ³	京都 ²	滋賀 ⁵	和歌山 ⁵			鹿児島 ⁵	
C	宮城 ⁶	山形 ⁶	千葉 ⁶			愛知 ⁶	岐阜 ⁷	静岡 ⁸				岡山 ¹⁰		熊本 ⁸	大分 ⁸
D						富山 ²					山口 ¹	徳島 ³	佐賀 ¹	福岡 ³	
E						石川 ⁷					島根 ⁷	広島 ⁷		長崎 ⁹	
F						福井 ⁴					高知 ²	鳥取 ³			
G											香川 ⁶				

- (1) 各府県とも荷馬車・牛車の合計が100輛以上になった最初の年次を示す。府県名の右の数字はそれぞれその年次の末尾の数字である。
- (2) 年代区分は、A ~1880年, B 1881~85年, C 1886~90年, D 1891~95年, E 1896~1900年, F 1901~05年, G 1906~10年。
- (3) 資料は主として帝国統計年鑑によるが、()をつけた各県の場合は微発物件一覧表その他から推定した。

九州であり、一八八三〜八九(明治一五〜二三)年末までの間に、ともども一〇〇台段階を実現したわけである。つまり、前節における検討から把握された地域的差異は、まさにこの導入期において形成されたものと認められ、導入年次が早い地域ほど普及度も高いとみることが可能になろう。しかも低い普及度のまま推移するとみた北陸・山陰・山陽・四国・九州では、愛媛・新潟を除くと、いずれも一八九〇年以降において一〇〇台段階を実現しており、福井・鳥取・香川・高知のごときは、一九〇〇(明治三三)年度以降において認められることも、このような判定を支持している。ただし、導入が早いことは必ずしも早期における高率の普及度を招来するわけではない。東海とか大阪・兵庫を除いた関西各県の場合は、その好例であって、早期の導入にもかかわらず普及度の上昇は緩慢である。また、山口・福岡のごと

く、導入が遅れても急速に普及度を高率化した事例もあるから、導入・普及過程にうかがわれるさまざまな地域的差異の背景には、導入時点の遅速とともにそれとは異質的な諸事情も介在しているとみるのが妥当であろう。

ところで、前節およびこの節で加えた検討によってほぼ明らかになった導入の遅速や普及度の高低を生みだした諸要因についても、可能な限りの予察を加える必要がある。まず第一に予測されるのは、明治前期から実現する交通事情の近代的改革であり、その中でも鉄道開通の地域的差異が注目されるのである。それとともにそれぞれの地域ごとの産業構成の特色をも考慮すべきであつて、車両輸送を基本的条件とする重量物資の生産・流通の展開などにも留意すべきであろう。ことに核心地域のそれを主とする薪炭・木材・土石・瓦類その他の需要増大が、それらの生産諸地域における荷馬車・牛車の導入・普及を推進する面も否定できないからである。さらに注目を要するのは、国内市場の全面的支配を主眼とする東京・大阪の両核心から各地域への作用と、それぞれの地域における核心からの影響に對する反応度やその方式であろう。沿岸航海を主とする東京・大阪の国内市場の再編・統一過程については、別の機会に私見の一部^⑧を公表しておいたが、荷馬車・牛車の導入・普及もかかる問題と密接に関連するものと予測されるからである。

したがつて、荷馬車・牛車の導入・普及化を促進した諸事情についても、核心地域やその隣接諸地域における場合と周辺の地域のそれとの間には、まさに異質的とみるべきほどの差異があると推測することも可能である。というのは、核心よりも導入が遅れると認められる周辺の諸地域の中には、核心地域における普及過程の進展と比較した場合、より急速な進展とともに著しい普及度の上昇を示す事例が多く、例外とは認め難いほどであるからであり、また核心に隣接する各地域の中には、導入過程は核心とともに早く進展したものの、その後における普及度上昇はまこと

に遅々としている事例が少なくないからである。中間的地域の場合も核心隣接諸地域のそれと共通する傾向を示す事例が豊富であることも、かような推測の可能性を支持するものとみてよからう。再言するならば、このような諸傾向こそ国内市場再編成にともなう各地域ごとの反応の差異であり、核心の中央集権的体制への指向性に対しても、中間的地域の中にはなお自主的再編成を目ざした事例が多いのに、周辺の地域の大半は核心の主導性を甘受する被支配的な市場再編成へと向ったからではあるまいか。その結果、重量物資を主とする一次産品までも周辺地域から核心地域向けに出荷される傾向が生れ、それが著しい普及度上昇の有力な背景をなすのではあるまいか。

以上に列挙したものは、いずれもなお推測の段階にとどまっているが、これらについては、郡市単位の導入・普及過程の検討とともに説明を進める予定であることを付言しておく。

むすび

明治後期に考察の重点をおくとしても、荷馬車・牛車の普及・利用面からみた地域的諸問題の追求には、これら小運送機関の機能や特質からしても、郡市単位の地域的検討を不可欠とするものである。本稿の場合は、当初にも述べたごとく予察的検討を中心としたから、きわめて概括的な見解の呈示に限定せざるを得なかったが、それでも導入の地域的差異や普及度に見られる地域的格差に関しては、相応の説明が果されたものと思う。ことに、周辺の地域における導入は核心的地域のそれと近接する時点で進行し、しかも普及度の面では核心的地域のそれをしのぐほどの高率化を示すと認められることは、荷馬車・牛車の導入・普及過程における最も著しい特色といふべきものである。当然のことながらかような特色が形成される背景やその間に介在する諸事情の説明も要請されるが、これらについて

は、すでに予定している郡市単位の検討を公表する際に、あらためて展開することにしよう。

なお、トラックの導入・普及化にもなつて荷馬車・牛車の普及度も停滞・低下傾向に向うものであるが、四五府県のうち二七府県が一九二五（大正一四）年度において、それまでの最高の普及度を示すまでに到り、その後はいずれも低下傾向を展開するようになる。しかも第二次大戦初期の一九三五（昭和一〇）年末にそれまでの最高水準を示す地域としては、わずかに七県しか認められないことも付記しておこう。

注

- ① 帝国統計年鑑などを参照されたい。
 ② 拙稿 江戸・大阪の大商圏とその変貌 国学院研究年誌6
 拙稿 東・西大商圏とその変貌 歴史地理学紀要6 日本歴史地理学研究会