

中央高地南縁における賃・耕馬、 役・肉牛隆替の軌跡

三 浦 宏

- I. はしがき
- II. 下伊那地方における馬飼養頭数の変化と養蚕業・交通条件との関連
 - (1) 馬飼養頭数の変化とその地域的差異
 - (2) 明治期における馬の生産
 - (3) 養蚕業の発達と馬の生産
 - (4) 道路改修による牛馬車・トラックの登場と馬数の変化
- III. 下伊那地方における役・肉牛頭数の推移と肉用牛
 - (1) 明治初期における役・肉牛の分布上の特徴
 - (2) 役・肉牛頭数と肉用牛への推移
- IV. むすび

I. はしがき

研究対象地域(図1)は、本州中央高地南縁の長野県下伊那地方である。この地域は東から西へ、南アルプス—赤石構造谷—伊那山地—伊那盆地—中央アルプスと並列し、南端は下条山地およびいわゆる南部高地によって限られ、岐阜、愛知、静岡の3県と境を接している。行政的には長野県飯田市と下伊那郡にあたる。

鉄道開通以前、この地域を南北に縦貫する三州路(伊那街道、現・国道153号線)は江戸時代中期以降、明治初年まで東海地方と内陸地方との物資交流の動脈で、「岡船街道¹⁾」と称され、飯田市街は「入馬千匹、出馬千匹」といわれ、中(賃)馬運輸を核とする内陸交通の中心地であった。この他、飯田市街から静岡県浜松に通ずる遠州街道(現・国道151号線)および飯田

市松尾より分岐し、遠州秋葉山に通ずる秋葉街道があり、天竜川は河川交通の要路であった。

「木曾馬」「南部馬」「道産馬」「御崎馬」といわれるように、馬の生産地は中央高地を含む関東以北の地域と九州の一部であり、下伊那地方は木曾、佐久両地方とともに、長野県内では屈指の馬産地²⁾であった。運輸に使役された馬は専業の稼ぎ馬と農間稼ぎの馬と二通りあり、牛も同様で、両者とも畜力として農耕に欠かせぬものであった。今や、当地方に賃・耕馬の姿消えて久しく、役・肉牛も肉用牛一本となって久しい。

下伊那地方は大正・昭和初期にかけて、全国屈指の養蚕地域であったが、馬の生産と養蚕業がどのように関連し、推移したか。また、中央高地における物資輸送上、重要な役割を果たした賃馬が交通運輸近代化の波にどのように洗われ、農耕馬として活躍した馬が、戦中戦後、役・肉牛とどんな関係におかれたか、さらに、明治以前から明治初期にかけて、賃馬とともに活躍した牛の分布上の特徴、役・肉牛が役牛でなくなり、肉用牛(肥育牛)一本にまとまる時期などの通時的・地域的³⁾な考察研究は、中央高地の地域性理解の上から重要な歴史地理学的課題と考え、その隆替の軌跡の解明を試みた。主要な研究対象期間は、明治・大正・昭和終戦までである。

II. 下伊那地方⁴⁾における馬飼養頭数の変化と養蚕業・交通条件との関連

- (1) 馬飼養頭数の変化とその地域的差異
1876(明治9)年刊行の『長野県町村誌南信

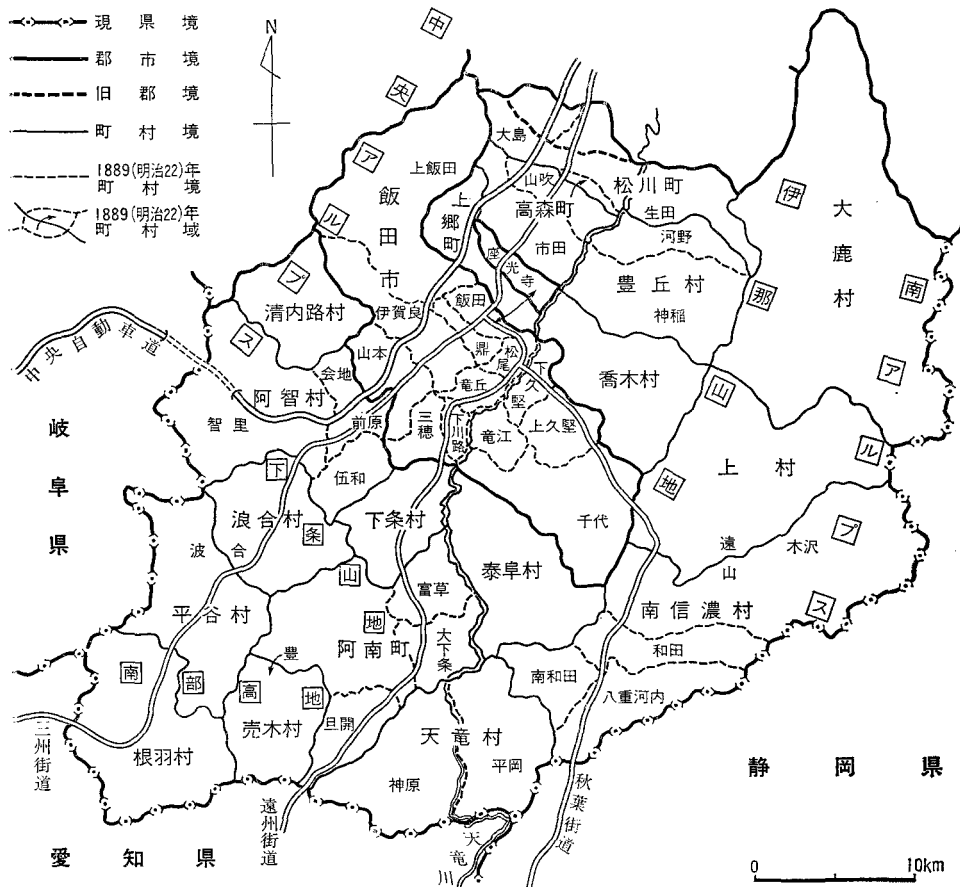


図1 対象地域の概観（1991年現在の行政区画）

編』⁹⁾の下伊那郡市田村（現・高森町の内）の記述の中に、馬を区別して「耕馬 454 頭、賃馬 83 頭」という表現がある。耕馬はいうまでもなく農耕用の馬であり、賃馬は駄賃稼用の荷馬のことである。他の町村には、このように区別した記載は見当たらず、当地方の馬は当時すべて耕馬と賃馬であって、耕馬の中には農閑期に「農間稼ぎ」をする馬もあった。

下伊那における馬飼養頭数の累年変化(図2)をみると、1876(明治9)年には9,351頭、9年後の1885年には17,201頭と倍増する。しかし、この年をピークとして、1890(明治23)年には13,636頭(ピーク時の79%)、1895年には8,130頭(同47%)となり、1915(大正4)年までの

20年間はピーク時の40%台で横ばい状態が続く。そして、1935(昭和10)年頃から急勾配で減少しはじめ、1970年を以て賃・耕馬としての馬は絶える。

そこで、下伊那農山村において、まだ馬に活力のあった1935年当時の下伊那平地農村における馬飼養農家の標準的態様を述べておきたい。下伊那郡阿智村のうち、旧上中関村前原区を事例として示したのが表1である。

前原区は堅町、^{たてちよう} ちくほ、^{しもにし} 下西の3集落からなり、1935年当時、総戸数80戸、馬飼養頭数38頭、牛1頭であった。1ha以上耕作している農家ではほとんど馬を飼い、15戸中14戸まで馬を1頭ずつ持っているが、0.5~1haの農家では34戸

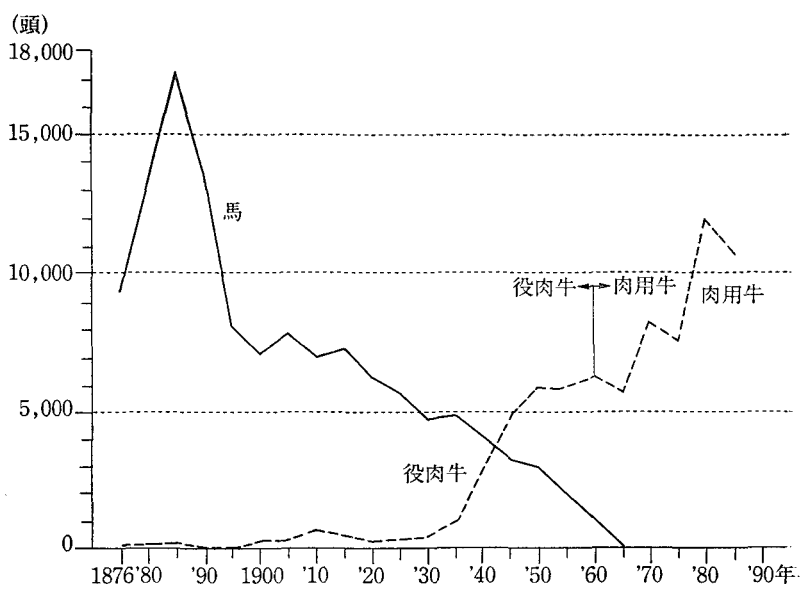


図2 下伊那地方における馬、役・肉牛飼養頭数の累年変化
 注) 『長野県統計書』によれば、1955年まで「役肉牛」、60年以降は「肉用牛」となっている。
 (『長野県統計書』『長野県史近代史料別巻統計』『下伊那郡統計一斑』により作成)

表1 下伊那郡阿智村前原区における馬飼養農家とその平均的耕作状況(1935年)

経営耕地面積別農家数	飼養家畜頭数			一戸あたり種目別経営耕地面積					
	馬	役肉牛	乳牛	水田	桑畑	普通畑	採草地	山林	
30未満 ^a	21	0	0	0	15 ^a	0 ^a	1.5 ^a	0.1 ^a	1.1 ^a
30～50	10	1	0	0	25	11	2	1.4	13.7
50～100	34	23	1	0	36	33	2.5	1.9	132.0
100～150	15	14	0	0	58	43	3	2.5	165.9
計	80	38	1	0					

(阿智村役場・上中関区所蔵資料および現地調査により作成)

中23戸が1頭ずつの馬持ち、1戸が牛1頭持ちであって、牛馬を持つ農家はこの階層の70%であった。また、0.3～0.5haの農家10戸の中、馬飼養者は1戸にすぎず、0.3ha以下の農家には馬持ちはなく、当時の県道飯田・名古屋線筋で大工、車大工、指物大工、畳職、仕立職、雑貨商、駄菓子屋、鍛冶屋、鉄脊(蹄鉄)屋、会社員、日雇等として、わずかな耕作との兼業で暮

らしをたてていた。この地方では厩屋はみな家の出入口付近の土間に造られ、家族同様の扱いであった。

馬飼養には採草地が必要であるのに、表1に示したように個人持の採草地が少ない。前述のように前原区は旧上中関村(当時、総戸数108戸)の一部であり、上中関には当時、土地台帳面積約20ha余(実測面積はこの5～6倍はあ

る)の入会山(山頂の標高900m, 集落中心地標高580m, 集落から入会地まで2~4km)があり, 加えて, 入会山の前山が個人有林となっており, 個人山の谷底(洞底)はすべて区有の入会地となっていて, 採草地としての利用度が高かった。

この地区では, 気温の関係で, 春, 田植の時期に「空田」(麦田以外のれんげ田や1毛作田で, 麦田とれんげ田は1年毎に交替して地力の低下を防いでいた)と麦田の田植の間に数日間余裕ができる。すなわち, 空田の田植がすんでも, 麦が熟さぬので刈れず, 暇ができるので, この時期を利用して3日間「山の口」があき, 「たたかり」(刈敷)を入会地(入山という)から刈ってくる。3日の中, 2日が地籍「七本松」, 1日が「大平山」に割りあてられていた。田植が全戸完了する7月上旬になると「農休み」(5日間)となるが, この間に「洞草刈り」が行われるので, 土手草とともに「ふませ」も厩肥も十分にできたのである。前原地区ではすべて牝馬を飼養しており, 「子どり」は農家の重要な収入源となっていた。馬稼ぎの少なくなっていた当時でも, 中・上農の馬持ちの中で「農間稼ぎ」をする者もあり, 農間の「運送馬車業」が4人, 「荷つけ馬」も数人いた。このように, 中・上農家層の中でおおむね1頭ずつ牛馬を飼養する形態が, 下伊那平地村における共通態様であった。

次に, 馬飼養頭数について, 長野県全体の増減曲線と下伊那のそれを対比すると, 下伊那の方が急激に減少していく。すなわち, 1885(明治18)年の増減指数を100とすると, 1910(明治43)年には下伊那の指数は41, 全県は71で減少指数でみる限り, 下伊那は30ポイント全県より減少速度が速い。1925(大正14)年の指数も下伊那33に対して全県66でやはり33ポイントの開きがあり, 戦争直後の1950(昭和25)年も17対42で25ポイントの差がある。全県の馬飼養頭数に比べて, 下伊那の方がなぜ急激に減少していくのか。ここに下伊那地方の地域的特性があるものとみえる。

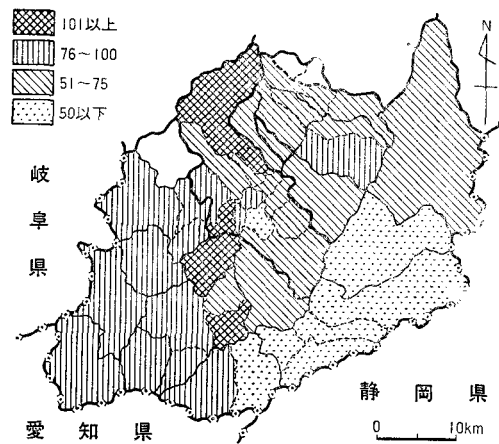


図3 下伊那地方における町村別馬飼養頭数の増減指数分布(1876年を100とした1913年の指数)

注) 清内路村は資料なし。上片桐は当該期間には上伊那郡に属していたので除外した。
(1876年:『長野県町村誌南信篇』, 1913年:『第9回下伊那郡統計一斑』により作成)

大鹿, 上, 木沢, 和田, 八重河内など赤石構造谷の山地村における1876(明治9)年の馬総頭数は1,107頭で, 同年の下伊那の馬総頭数9,351頭の12%を占めている。また, 同年, 波谷, 平谷, 根羽, 且開(売木を含む), 下条, 大下条, 富草, 泰阜, 平岡, 神原など南部高地山地村地域には総数3,241頭いて, 下伊那全体に対する比率は35%であった。従って, 赤石構造谷と南部高地すなわち伊那盆地周縁山地村地域に, 下伊那地方全体の半数近くが飼養されていたのである。大正初期においてもこの傾向は変わらず, 周縁に全体の46.2%が飼われていた。

明治初期(1876年)の馬総数を100とした時の大正初期(1913年)の増減指数(図3)をみると, 下伊那全体の指数75, 盆地中央部農村地域の指数66に対して, 赤石構造谷地域のそれは40, 南部高地地域は86であって, 赤石谷地域の減少率は極端に大きく, 南部高地地域の減少率の低さと対照的であった。

以上のように, 明治初期から大正初期の間に

における馬飼養頭数の増減を地域的に分析すると、盆地中央部農村地域と周縁の赤石構造谷山地村地域、南部高地山地村地域の3地域間に著しい地域的差異のあることが認められる。

(2) 明治期における馬の生産

それでは、明治期における産馬状況をみよう。産馬できるのは、いうまでもなく牝馬だから、牝馬の分布状態を確かめる必要がある。下伊那地方における明治初期の町村別馬飼養頭数に占

める牝馬数とその比率を、表2および図4に示す。

盆地中央部の飯田、上飯田、^{かたえ}鼎、^{たつおか}松尾、^{たつおか}竜丘、川路、伊賀良での牝馬の飼養は皆無であるが、^{かみもと}上郷、^{たつえ}座光寺、^{たつえ}竜江、山本での牝馬の比率は18~38%あり、大島、山吹、市田、^{おおち}会地、^{ちさと}智里、^{ごか}伍和、^{いくた}生田、^{かわの}河野、^{くましる}神稲、^{たかぎ}喬木は100%牝馬である。これに対して盆地周縁地域をみると、大鹿(牝馬率77%)を除いて他はすべて牝馬の比率が98~100%となっている。このような馬

表2 下伊那の市町村別馬飼養頭数に対する牝馬頭数とその比率(1876年)

市町村名	旧町村名	総頭数(A)	牝頭数(B)	牝の比率 $\frac{B}{A} \times 100$	市町村名	旧町村名	総頭数(A)	牝頭数(B)	牝の比率 $\frac{B}{A} \times 100$	
松川	大島	山吹ヲ含ミ里見村 577	577	100	根羽	根羽	426	424	99.5	
	生田	河野ヲ含ム 445	445	100		下条	睦陽 沢阜	531	531	100
高森	山市	吹田 537	537	100	阿南	富草 大下条 且開合	278	278	100	
上郷	上郷	座光寺ヲ含ム 370	139	37.6		大且和	且開村	741	740	99.8
	飯田	座光寺		2	0	売木	売木			
飯田			121	0	大鹿	大鹿	532	412	77.4	
鼎			190	0	上	上				
松尾		信夫村	144	0	南信濃	木沢 和田	遠山村	575	569	98.9
竜丘			川路	140		0				
上久堅		久堅村	300	300	100	八重河内				
下久堅				170	63	37.0	泰阜	泰阜	394	394
竜江		千栄ヲ含ム	361	360	99.7	天竜	平岡	166	162	97.5
千代			497	0	0		神原	164	151	92.0
伊賀良		清内路ヲ含ミ信夫村	291	52	17.8	喬木	喬木	213	213	100
山本	三綱村	142	※		豊丘	神稲 河野	247	247	100	
三穂					計		9,351頭	7,888頭	85.6%	
清内路	清内路									
阿智	会地	阿知村	495	495	100					
	智里		258	258	100					
浪合	波合	平波村	216	216	100					
平谷	平谷									

※「馬」とのみ表記されているので比率算出からは除く
 (『長野県町村誌南信編』(復刻版, 1936年)の町村別記載事項により作成)

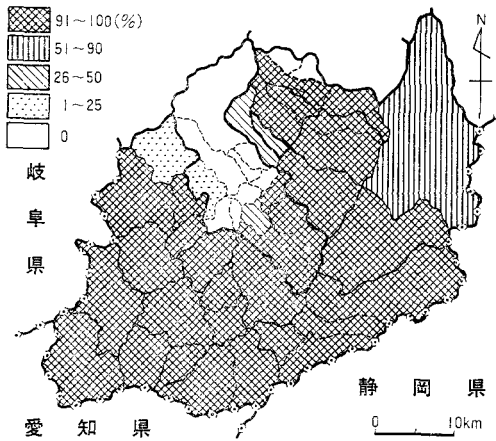


図4 下伊那地方における町村別馬飼養頭数に対する牝馬比率の分布(1876年)

※三穂村は牝・牡不明

(『長野県町村誌南信篇』(復刻版, 1936年)の町村別記載事項により作成)

の性別分布上の地域的差異からみて、盆地中央部農村地域の核心部では牡馬(去勢馬)を農耕中心に飼い、核心部から周縁地域へ向かって外延的に牝馬が増加していく傾向がうかがえる。

次に、明治末期の産馬の実態を『下伊那郡特有物産誌』⁹⁾(1911年、下伊那教育品研究所編)によってみると、^{あさひ}且開村の項に、

(一) 産馬組合 創始年月 本村ノ地タル由来産馬ニ適シ品質産額等優ニ本県ノ一特有産物タルヲ失ハズ茲ニ於テカ明治八年村内斯道ニ熱心ナル有力者相図リ産牛馬組合ナルモノヲ組織シタルニ始ル

(二) 沿革 該組合ハ或ル事情ノ為ニ解散シ更ニ明治三十三年二月下伊那郡産馬組合ヲ発起シ其筋ノ認可ヲ経テ現今ニ至ル

明治三十九年 日露戦役ノ後官ノ奨励ト人民ノ熱誠トニヨリ大ニ発展ノ歩ヲ進メ本村ニ愛知種馬所伊那種付所ヲ置カルルニ及ンデ優良ナル種牡馬ヲ派遣サルアリ又県ノ産牛馬組合会ヨリ種牡馬ノ貸下ヲ許可サルアリ且ツ時勢ノ進運ハ大ニ事業ノ発展ヲ促シ本郡ノ補助ヲ得テ本組合ニテモ優良ナル牡馬ヲ購入シ年一年其歩武ヲ進メテ現今ニ至ル

(三) 創始者及功勞者 略

(四) 産額 郡下組合ニ於ケル仔馬頭数ハ年ニ七百頭ニ下ラズ而シテ品質数量ニ於テ本県下西筑摩佐久ノ次キニ位シ其内且開村市場ニ於テ販売スルモノハ且開ヲ中心トシ附近ノ四村落ヲ合シテ優ニ五百頭ノ上ニ出ツ

(五) 平均価格 創立以来価格ノ変動ハ常ナラズ平均価一頭仔馬金廿八円ニ出デシコトアリ本年ノ如キハ貳拾貳円強ノ平均価格ヲ示シタリ

(六) 販路 駄馬用トシテハ該地方ニ販売スルモノ多キガ如シ

挽馬用トシテハ牡子馬ハ多ク遠州愛知ノ二県其他四国地方ヘモ顧客ヲ有スルモノノ如シ

(七) 今後ノ計画及事業ノ前途 牧草ノ普及ヲ図ラン為メ各種ノ優良種子ヲ試作実験中ナレドモ其成績見ルベキモノアリ 斯ノ事業ハ今後大ニ発展ノ余地アレドモ恨クハ交通不便ノ為メ品質ノ優良ニ伴ハザル価格低廉ヲ見ルノ一事アリト雖モ品質ニ於テ声価ヲ高メツツアルハ^{オオ}蔽フベカラザル事実ナリ

と記述されているが、これによって下伊那地方における産馬状況の一端をうかがうことができよう。すなわち、1875(明治8)年に「産牛馬組合」が創始されたが解散し、1900(明治33)年「下伊那郡産馬組合」が結成された。

ここで注意を要するのは、前者には牛が入っているのに後者には抜けていることである。この事象については後でも触れるが、明治初期までは牛が役・肉牛として重要な役割を果たしているのに、明治中・後期にはその地位が低下し、経済的にも有利な馬の生産に力が入ったとみられることである。1900(明治33)年の産馬組合の結成には日清戦役(1894~95年)の影響があり、産馬奨励があったと推量される。記述のように日露戦役(1904~05年)の後、国でも1906(明治39)年に馬政局を置き、国立長野種馬所を佐久地方に創設するなどして、外国種を輸入し品種改良につとめ、馬産を奨励した。

下伊那郡における子馬産出頭数は年間700頭以上あり、そのうち500頭は且開村と付近の4

カ村（売木，和合，神原，平岡）で生産し，且開に愛知種馬所伊那種付所がおかれ，優良な種馬が愛知および長野県産牛馬組合より派遣された。その上，下伊那郡産馬組合自身も優良牡馬を購入し，良質の子馬生産につとめた。子馬一頭平均価格22円強，駄馬用子馬は当地方，運送馬車の挽馬用牡子馬は静岡・愛知2県および四国地方へも出荷され，交通不便という不利な条件を高品質子馬の生産で克服し，将来発展の見込みありとして，優良な牧草の普及につとめ

ている状況が理解できる。

(3) 養蚕業の発達と馬の生産

明治以降，長野県内で器械製糸が急速に発展したのは諏訪，上高井，東筑摩，下伊那の4郡であった⁹⁾。器械製糸業と養蚕業は並行して発達していくが，下伊那地方における養蚕業の普及状態は町村別耕地の桑園化率を以て理解できると考え，1913（大正2）年の桑園化率（表3参照）を分布図に作成したのが図5である。畑

表3 下伊那地方における町村別，畑・桑園面積・桑園化率（1913年）

市町村名	旧町村名	畑総面積 (A)	桑園面積 (B)	桑園化率 (B/A ×100)	市町村名	旧町村名	畑総面積 (A)	桑園面積 (B)	桑園化率 (B/A ×100)				
		ha	ha	%			ha	ha	%				
松川	大島 生田	240.7	178.0	73.4	根羽	根羽	137.9	52.8	38.2				
		213.6	170.2	79.6			下条	下条	180.9	144.2	79.7		
高森	山吹 市田	183.2	120.8	65.9	阿南	富草 大下条	88.0	57.0	64.7				
		322.1	308.4	95.7			且開 和合	67.3	23.2	34.4			
上郷	上郷	215.9	211.0	97.7	売木	売木	1,100.7	70.0	6.3				
飯田	座光寺	158.7	157.8	99.4						大鹿	大鹿	759.0	183.7
	飯田	37.9	21.9	57.7	上	上	361.1	161.0	15.0				
	上飯田	201.6	120.5	59.7	南信濃	木沢 和田	118.8			232.4	223.4		
	鼎	117.2	251.0	214.1			南和田			133.8			
	松尾	155.5	174.2	112.0			八重河内			223.4			
	竜丘	133.5	160.5	120.2	泰阜	泰阜	204.8	277.4	135.4				
	川路	94.7	78.3	82.6	天竜	平岡 神原	304.4	136.0	44.6				
	上久堅	109.7	81.6	74.3			喬木	喬木	380.8	330.0	86.6		
	下久堅	152.9	147.8	96.6	豊丘	神稻 河野	215.6	163.0	75.6				
	竜江	122.8	141.6	115.3			102.6	130.9	127.5				
千代	152.7	118.9	77.8	浪合 平谷	波合	121.7	90.0	73.9	計	9,487.6	5,149.1	54.2	
伊賀良	308.5	309.5	100.3										
山本	149.5	124.8	83.4										
三穂	104.6	115.5	110.4										
清内路	清内路	102.9	72.6	70.5									
阿智	会地 智里 伍和	70.9	60.1	84.7									
		157.8	97.3	61.6									
		88.0	93.5	106.2									

注) 畑総面積は桑園を含む畑総面積，すなわち畑+桑園面積である。従って，桑園化率100%以上は，水田，原野まで桑園化がおよんでいることを示している。

(1913年『第9回下伊那郡統計一斑』の資料により作成)

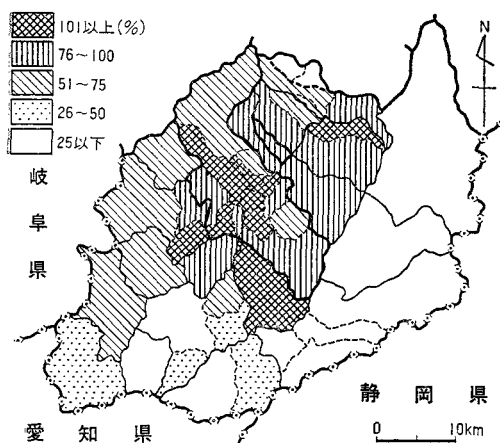


図5 下伊那地方における町村別桑園化率の分布(1913年)

注) 桑園化率=桑園面積/畑総面積×100。畑総面積=畑面積+桑園面積。桑園化率100%以上とは、水田・原野まで桑園化した見積り反別が加えられているためである。

(1913年『第9回下伊那郡統計一斑』の資料により作成)

総面積は畑に桑園を加えた総面積であるが、桑園面積が畑総面積を上廻っているのは、水田の一部や原野を開墾して桑園化した見積り反別が加えられているためである。

桑園化率101%以上の村は、鼎、松尾、竜丘、伊賀良、三穂、竜江など9カ村で、盆地中央部農村地域のはほぼ核心部を占める。さらに、この地域を取り囲むように、桑園化率76~100%地域である市田、座光寺、上郷、下久堅、神稲、喬木、山本、会地など12カ村が展開している。

これに対して、赤石構造谷の大鹿、上、木沢、和田、八重河内、南和田の6カ村はすべて25%以下の桑園化率で、特に大鹿を除く遠山谷の各村は15%である。また、南部高地の売木、和合、神原の3カ村は桑園化率10%以下、根羽、且開、大下条、平岡の各村も50%以下である。

この町村別桑園化率の分布を、明治初期(1876年)から大正初期(1913年)までの町村別馬飼養頭数の増減指数分布(図3)と対比してみると、次の4点が指摘できる。

① 盆地中央部の桑園化率の高い地域である

鼎、松尾、伊賀良、上郷、座光寺、市田、喬木などでは、養蚕業の発達に伴って馬飼養頭数が減少し、馬飼養と養蚕業の交替傾向がみられる。すなわち、これらの地域は明治初期の馬数に対する大正初期の増減指数は51~72の間に分布し、下伊那地方全体の増減指数平均75より著しい減少傾向を示している。

② 赤石構造谷遠山地方5カ村の桑園化率は15%で、養蚕業の発達は未だしであるのに、馬の減少率は75%で際立って減っている。この遠山地方の馬数の著しい衰退は養蚕業がらみではなく、別稿⁹⁾において述べたように、1895(明治28)年、この地方の共有林6,000haにおけるパルプ用材の伐採権を入手した(株)王子製紙が翌年4月池口地区を手始めに伐採を開始し、1922(大正11)年事業を中止するまでの27年間、当地方に空前絶後の山林景気をもたらしたことによるものである。

③ 南部高地山地村地域すなわち浪合、平谷、根羽、売木、且開、神原などは桑園化率も低く、養蚕業の普及は遅れていたが、これは産馬、製炭¹⁰⁾、製材その他の林産物と耕種の組み合わせにより、経済基盤がある程度できていたことによると思われる。例えば、1911(明治44)年、根羽村¹¹⁾では「馬160頭を各地方へ出し、馬産はなお向上発展する見込」とし、「木炭50万貫を生産し、美濃、尾張、三河へ送り」「木材92,420尺を名古屋、大阪、横浜へ販売」していたし、大下条村では「明治41年より馬市を開始し」63頭を遠州地方へ販売し、「今後も尚進歩せん状況」としている。且開村については前述の通り、年々且開村市場が立ち、売木では「当才馬1カ年平均81頭平均17円、年額1,360円」を売り、経木を特産として名古屋、豊橋、大阪に販路を広げていた。これらの事例から、南部高地の各山地村にはそれぞれある程度の経済基盤が整っていたものと考えられ、馬数は依然としてあまり減少せず、下条、大下条などは増加しており、南部高地全体としての馬の減少率は前述の通り14%に過ぎず、同時に養蚕業の普及も遅れていた。

表4 明治初期における下伊那の主要街道の幅員

	区 分	旧 町 村 名	幅 員	道 敷	馬 踏	備 考	
1	伊那街道 (三州路)	里見(大島+山吹)	間・尺(m) 2・0(3.6)			並木なし	
		飯田	3・0(5.5)				
		上飯田	2・2(4.2)				
				鼎	2・0(3.6)		並木なし
			伊賀良		1・4(3.0)	0・2(0.6)	
			米川(山本+清内路)	2・0(3.6)			
			阿知(会地+智里)	1・3(2.7)	2・0(3.6)	1・1(2.1)	
			平波(波合+平谷)	2・0(3.6)	1・3(2.7)	1・0(1.8)	
			根羽	1・3(2.7)	2・0(3.6)	1・0(1.8)	
2	秋葉街道	久堅(上・下)	1・3(2.7)	1・0(1.8)	2・0(3.6)	並木なし →2尺の誤か?	
		遠山	1・3(2.7)	0・5(1.5)	0・4(1.2)		
		大鹿	0・4(1.2) ~0・5(1.5)	2・3(4.5)	0・4(1.2)		
3	下条街道 (遠州路)	松尾			1・3(2.7)	並木なし	

(『長野県町村誌南信篇』1876年により作成)

④ 上述の根羽を含め三州街道筋の平谷、波合、智里、会地、山本の馬数減少率が低いのは飯田、上飯田の増加とともに、交通運輸すなわち運送馬車の引き馬および宿場活動を中心に、なお馬に対する需要が多かったことによるものと思われる。

要するに、大正初期の桑園化率の分布現象からみて、下伊那地方の養蚕業は盆地中央部農村地域が先行して発達すると、まずそこで馬飼養頭数が減少し、この傾向が外延的¹²⁾に盆地周縁山地村地域へ拡大していったものと考えられる。

(4) 道路改修による牛馬車・トラックの登場と馬数の変化

明治初期、下伊那地方の主要街道であった伊那街道(三州路)、下条街道(遠州路)、秋葉街道の幅員は表4に示した通りであるが、このような狭い幅員の道路では産業の振興は望むべくもないので、1875(明治8)年3月27日、筑摩県権令永山盛輝は布達47号¹³⁾で管内道路を3等に分け、「道路橋梁トモ大ニ修築相加へ、屈曲セル路線ハ直線ニシ、或ハ狹隘ノ場所ハ取広メ、永世ノ至便ヲ相開キ候積リ」とその抱負を述べ、道路等級、改修目標を掲げている。すなわち、

第1等道路

1 中山道、但道幅2間2尺以上、橋梁之ニ準ズ、諏訪郡和田峠ヨリ筑摩県木曾神坂村濃州境迄

第2等道路

1 伊那街道、但道幅2間以上、橋梁是ニ準ズ、塩尻村ヨリ伊那郡根羽村三州境及清内路道木曾迄……(下略)

とあり、2等道路にはこのほか、甲州街道、北国街道。3等道路には北国脇往還(『松本ヨリ大町通り越後境迄』)があり、ほかに20路線があげられているが、その中に下伊那分としては大平越えの道が道幅9尺(2.7m)以上として入っている。この計画は実施されぬまま、やがて筑摩県は長野県に合併された。

1881(明治14)年長野県会が県内七道開さくを決議し、その計画の中に第4路線として飯田~岐阜県線が含まれていたが、飯田~岐阜県線を伊那街道線とすることに決定したのは1889(明治22)年12月のことであった。翌1890年9月道幅2間3尺(4.5m)として開さく工事が始まり、県道三州街道として全面開通するのは1893年のことであった。この街道は1920(大正9)年4月飯田名古屋線、1953年5月名古屋塩

尻線と改められ、1965年3月2級国道153号線として今日にいたっている。

こうした経緯をみると、明治初期までの中南信地方における最重要道路は中仙道であり、ついで伊那街道、甲州街道、北国街道であったが、これら道路改修の初期の目標は「運送馬車」を対象としたもので、これは当然、当時進行中の産業革命の諸需要に対応するものであった。このことは前述のように、1876（明治9）年の下伊那馬総数9,351頭が9年後には倍増していることから推定できよう。

県道三州街道の改修が開始される頃から、下伊那地方に運送馬車が登場（1889年25台）し、全面開通の1893年に220台、1894年268台、1895年280台、1896年305台と累増し、1921（大正10）年の723台が当地方における運送馬車台数のピークとなっている（表5、表6、図6）。

長野県に運送馬車が現われたのは1883（明治16）年44台で、下伊那地方に初登場した1889年にはすでに970台を数えていた。下伊那地方において県内他地域に比べて運送馬車の出現が遅れたのは、松本平、善光寺平などと違い盆地中央部に大規模な河岸段丘が発達し、平坦面が少

なく、道路改修が容易でなかったという地形的要因も大きいと思われる。

三州街道にあらわれた初期の運送馬車は車輪の幅が狭く、小型で100貫（375kg）積程度であったが、1駄は約30貫（112.5kg）であるから、荷馬3頭分を引き馬1頭で引くことが可能となり、当然、街道を通行する馬数は減少する。そして、新道から外れた旧道筋の「間の宿^{あひ}」として賑った旧伊賀良村（現飯田市）の中村、阿智村の堅町などは街村から路村へと変貌¹⁴し、旧道筋に点在した商家も移動を余儀なくされた。

表6 下伊那地方における運送馬車台数の推移Ⅱ（大正～昭和前期）

年次	下伊那 (台)	同左増 減指数	長野県 (台)	同左増 減指数
1915	478	100	5,744	100
16	496	104	6,083	106
17	535	112	6,095	106
18	612	128	6,444	112
19	668	140	6,650	116
20	722	151	7,121	124
21	723	151	7,239	126
22	679	142	7,416	129
23	662	138	7,753	135
24	665	139	7,985	139
25	619	129	7,875	137
26	624	131	7,799	136
27	606	127	7,765	135
28	582	122	7,264	126
29	536	112	7,122	124
30	449	94	6,619	115
31	361	76	6,038	105
32	以下運送牛車を含む			
33	418	87	7,220	126
34	301	63	7,229	126
35	262	55	7,168	125
36	255	53	7,242	126
37	252	53	7,212	126
47	691	145	—	—
53	1,124	235	—	—

注) 増減指数は1915年を100とした。

(『長野県統計書』1947年、『下伊那郡勢要覧』1953年により作成)

表5 下伊那地方における運送馬車台数の推移Ⅰ（明治中期）

年次	下伊那 (台)	同左増 減指数	長野県 (台)	同左増 減指数
1883	—	—	44	5
84	—	—	247	25
85	—	—	371	38
86	—	—	441	45
87	—	—	636	66
88	—	—	682	70
89	25	100	970	100
90	24	96	1,543	159
91	24	96	1,542	159
92	81	324	2,186	225
93	220	880	2,929	302
94	268	1,072	3,339	344
95	280	1,120	3,963	409
96	305	1,220	4,541	468

(『長野県統計書』により作成)

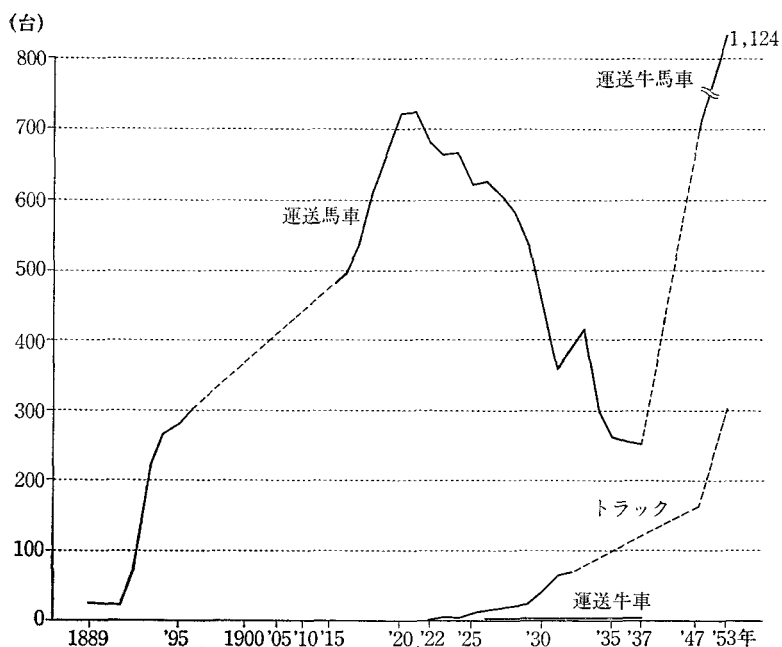


図6 下伊那地方における運送馬車・同牛車・トラック台数の累年変化
 (『長野県統計書』『県史近代篇統計』『下伊那郡勢要覧』により作成)

大正期に入ると車輪の幅も大きくなり、200貫(750kg)積¹⁵⁾となり荷馬6~7頭分を引き馬1頭で引くようになり、通行馬数の減少に一段と拍車がかかった。初期、馬追いから運送馬車への転進にはかなりの資本が必要で、荷馬1頭40円に対して運送馬車1台購入資金200~300円かかり、馬追い業者には大金であった¹⁶⁾。

この時期、例えば波合における馬稼・宿場活動など街道依存の生活態様の変容についてその動向をみると、標高950mという高冷地山村では米の反収も2~3俵という低収量で、農業への転進も魅力あるものでないばかりか、それだけでは生活できなかつた。そのような状況の中で、折からの産業革命期の需要に応じて、浪合川(天竜川支流和知野川の上流で波合村を貫流)下流半堀方面へ名古屋の^{はんぼり}蘭平方面へは静岡の^{あらかぎだいら}園、飯田町の大竹などの製材業者が入り、主として村有林の払い下げを受けて稼行したので、馬稼ぎ、宿場活動に依存した人びとの中には山稼ぎに転向する者が多くあらわれた。

製材の対象となった樹種はモミ、ツガ、ブナ、ミズ、ヒノキなどで、雑木は残った。明治末期になり原始用材林は大部分伐り出され、業者も引き揚げ、用材伐出、製材関係への雇用も少なくなると、雑木を対象とした製炭が盛んとなり、大正に入ると全村あげて炭焼きに移るのである¹⁷⁾。

このような事例から、下伊那地方の主要街道筋山村の動向を推察できるものと考ええる。先に述べた明治中期より大正初期まで続いた下伊那馬総頭数の横ばい状態から、1920(大正9)年の落ち込みには200貫積大型運送馬車の出現が大きく影響しているものと思われる。

トラックが登場する(表7)のは、長野県では1919(大正8)年で、下伊那ではそれより3年遅れる。すなわち、下伊那地方において運送馬車とトラックが交替を始めるのは1922(大正11)年からである。

初期のトラック1.5t車は約400貫積で、大型運送馬車2台分の輸送力をもつから、トラック

表7 下伊那地方におけるトラック台数の推移

年次	下伊那 (台)	同左増 減指数	長野県 (台)	同左増 減指数
1919	—	—	1	0.1
20	—	—	4	0.5
21	—	—	16	2
22	2	3	28	4
23	3	4	44	6
24	2	3	62	9
25	7	10	162	23
26	9	13	262	37
27	13	19	351	50
28	26	38	473	67
29	44	64	590	83
30	65	94	668	94
31	69	100	709	100

(『長野県史近代史料篇統計』により作成)

表8 下伊那地方における運送牛車台数の推移

年次	下伊那(台)	長野県(台)
1884	3	—
85	3	—
95	37	—
96	33	—
1917	—	1
18	—	1
24	—	5
25	—	7
26	5	17
27	2	84
28	2	93
29	4	132
30	3	217
31	2	255
33	3	—
34	3	—
35	2	—
36	2	—
37	2	—

(『長野県史近代史料篇統計』により作成)

の増加に比例して運送馬車台数が減少する。加えて、1923年には伊那電鉄(JR飯田線)が飯田駅まで開通し、同年11月には「従来、飯田駅扱い貨物1日20~30tのところ、100tにも及

ぶ」¹⁹⁾こととなり、運送馬車、馬数の減少が促進された。そして、1931(昭和6)年には運送馬車台数はピーク時である1921年の半分になり、1937年には3分の1になった。時代の下降につれて輸送量が増加したにもかかわらず、運送馬車、荷馬への依存度は次第に小さくなり、1935(昭和10)年には下伊那地方の馬飼養頭数は最盛期の28%に減少した。

これに対して、下伊那に運送牛車¹⁹⁾が現われるのは、1884(明治17)年の3台(表8)で、道路改修直後の1895(明治28)年の37台を最盛とし、1927(昭和2)年以降は2~3台に終始し、運送馬車の如く運輸交通に重要な役割は果たしていない。しかし、戦後再建のための運送牛馬車の活躍は目覚ましく、1953(昭和28)年には1,124台に及び、大正最盛期の723台を遙かにしのぐのである。

Ⅲ. 下伊那地方における役・肉牛頭数の推移と肉用牛

(1) 明治初期における役・肉牛の分布上の特徴

1876(明治9)年、下伊那地方での牛飼養頭数(表9)は132頭²⁰⁾であったが、1913(大正2)年には810頭²¹⁾となり、明治を経過する中で678頭増加し、その中に200頭の乳牛が新たに加わっている。

1876年の牛132頭の分布(図7)をみると、波合、平谷、根羽の3カ村に72%の95頭、上久堅、下久堅、遠山に26%の34頭が飼われている。すなわち、牛の大部分が山坂険しい三州路と秋葉路に分布し、役牛として使役されたことがうかがえる。

このことについて、南部高地山地村の事例として波合をあげ検証してみたい。

図8は、江戸期から明治初年に至る波合村人口、牛馬数の累年変化を示したものである。波合村は江戸時代には波合村単独村として一貫してきているが、1875(明治8)年10月南隣の平谷村と合併して平波村^{ひらなみ}と改称し、1884(明治17)年9月9日平波村が分離して波合村、1885年4

表9 下伊那地方における牛飼養頭数

年次	下伊那(頭)	同左増減指数
1876	132	14
85	231	24
90	50	5
95	22	2
1900	290	30
05	332	34
10	683	71
15	518	54
20	289	30
25	329	34
30	447	46
35	967	100
47	4,839	500
50	5,909	611
55	5,943	614

(『長野県史近代史料別巻統計②』により作成)

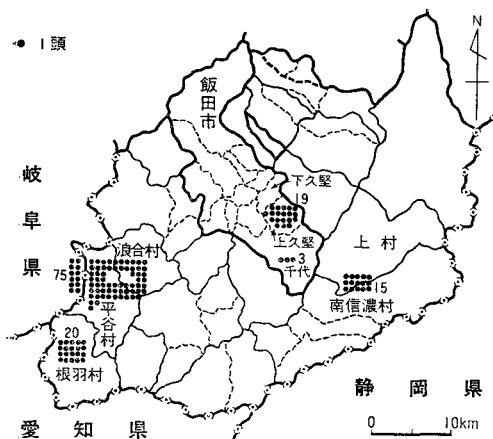


図7 下伊那地方における役・肉牛の分布 (1876年)

(『長野県町村誌南信篇』により作成)

月には平谷・波合連合村、1889年4月平谷、波合合併して波合村となったが、1934(昭和9)年4月両村分離して『浪合村』となった。従って、波が浪になったのは1934年以降のことである。

図8でみるように、波合村では幕末から明治初年にかけて、牛馬数にほとんど変化がないし、

幕末と明治初年は不連続ではないから、江戸末期の態様が明治初年の態様とみてよいと考える。すなわち、1845(弘化2)年における波合村の馬64頭、牛59頭計123頭は同村の『宗門人別改帳』『人口増減仕訳帳』²²⁾等によって調査すると、弘化、嘉永、安政年間を経過し、1867(慶応3)年まで変化なく、1871(明治4)年になって牛が1頭増加するだけである。要するに、1845~71年までの26年間、同村の牛馬数に変化はなかったとってよい。

次に、これらの牛馬は同村農民層の中、どの階層に所有され、所有形態はどのようなものであったかをみる。表10は、1779(安永8)年と1831(天保2)年の同村における農家別牛馬飼養状況を比較したものである。

安永の牛馬数をみると、本百姓28戸中19戸(68%)が牛馬を持ち、10戸が牛4頭ずつ、2戸が馬4頭ずつ、6戸が馬2頭ずつ、1戸が馬1頭を所有している。これに対して、水呑百姓100戸の中、13戸(13%)が牛馬を持ち、うち12戸はいずれも牛4頭ずつ、1戸が馬2頭を飼養している。

半世紀後の幕末にはこの所有構造がどう変化したかをみると、天保には本百姓32戸の中21戸(66%)が牛馬をもち、20戸が馬4頭ずつ、1戸が馬2頭という内訳で、本百姓はすべて牛から荷駄稼ぎに有利な馬に転換している。これに比べて、小百姓(水呑百姓)は101戸の中15戸(15%)が牛馬を所有し、それぞれの階層内における所有比率は本百姓で2%減少し、小百姓で2%増加しており、両階層の間に若干の接近はあるが大差は認められない。小百姓のうち10戸が牛5頭ずつ、4戸が馬4頭ずつ、1戸が馬3頭を所有し、この階層でも馬への転換努力がうかがえる。しかし、中牛馬稼ぎの主体は本百姓であり、これに少数の小百姓が追従するという構造であった。明和裁許²³⁾[1764(明和1)年]の波合村中馬数27疋であったことや表10と対比してみると、中馬稼ぎは同村ではほぼ4疋1綱の専業になっていたと思われる。小百姓は有利な馬への転換も意にまかせず、「牛稼ぎ」を

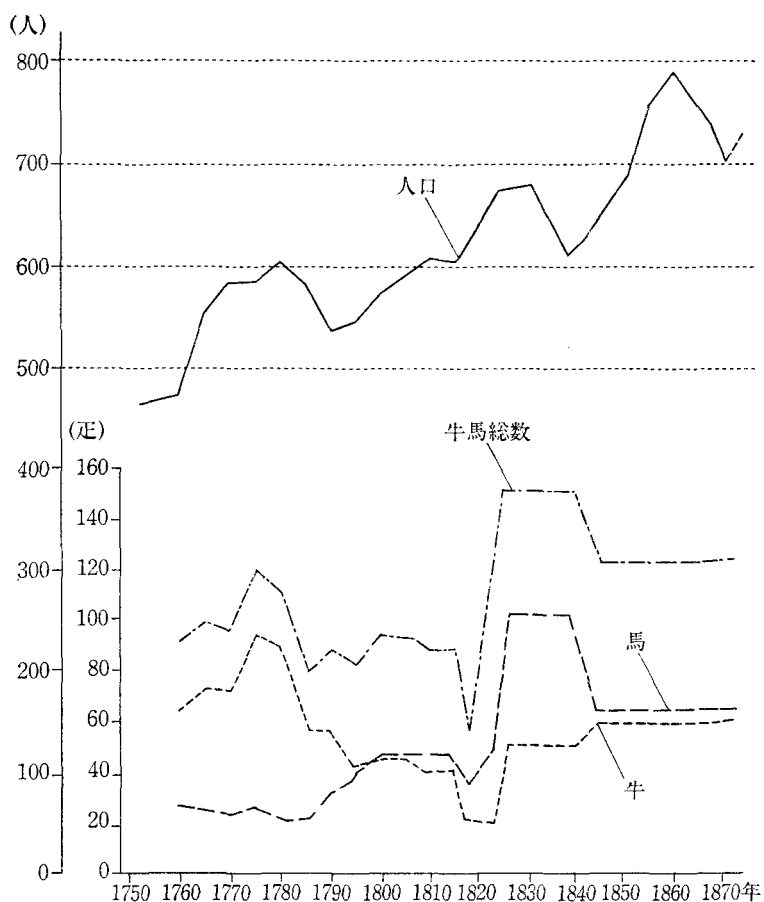


図8 波合村における人口・牛馬数の累年変化

(『信濃国伊那郡波合村明細帳』『同宗門人別改帳』『同人口増減仕訳書上帳』などにより作成)

続行し、この残象が明治初年におよび、牛頭数に反映しているものと思われる。以上は南部高地山地村のうち街道筋山地村の事例としてあげたものである。

1913(大正2)年の下伊那地方における役・肉牛総数610頭(うち62%は内国種と朝鮮牛の交配種)の分布をみると、南部高地の三州路と東部の秋葉路に64%が飼養されていて、明治初期の分布傾向が続いている。これに対して、新たに加わった乳牛200頭の過半数115頭(58%)は、盆地中心部の農村地域飯田、上飯田、鼎、松尾に導入されているという分布上の特徴がある。

(2) 役・肉牛頭数と肉用牛への推移

1885(明治18)年の下伊那地方における牛飼養頭数(表9)は231頭であったが、翌年には95頭に減少し、以後1899(明治32)年までの14年の間、17~60頭の間の2桁台に終始する。1900年になると290頭となり、再び3桁台の頭数に戻り、1935(昭和10)年までの35年間は3桁台のまま推移するが、さきの14年間なぜ停滞したか。その理由として考えられるのは以下の通りである。

松方正義が藩閥政府の出現とともに大蔵卿(1881~1885年)の地位につき、いわゆる松方財政を推進したが、デフレ政策のため物価は下落し、農民層の分解をおこした。松方は引き続

表10 江戸期伊那郡波合村における農家別牛馬飼養状況

1779 (安永8) 年						1831 (天保2) 年					
農家別	戸数	飼養頭数別農家数				農家別	戸数	飼養頭数別農家数			
		馬数別	農家数	牛数別	農家数			馬数別	農家数	牛数別	農家数
本 百 姓	28戸	4頭	2戸	4頭	10戸	本 百 姓	32戸	4頭	20戸	4頭	0戸
		3	0	3	0			3	0	3	0
		2	6	2	0			2	1	2	0
		1	1	1	0			1	0	1	0
	計	—	9	—	10	計	—	21	—	0	
水 呑 百 姓	100	4	0	4	12	小 百 姓	101	4	4	5	10
		3	0	3	0			3	1	4	0
		2	1	2	0			2	0	3	0
		1	0	1	0			1	0	2	0
	計	—	1	—	12	計	—	5	—	10	
馬 総 数		23頭				馬 総 数		101頭			
牛 総 数		88頭				牛 総 数		50頭			

(『信州伊那郡波合村宗門人別御改帳』1779 (安永8) 年, 1831 (天保2) 年により作成)

き16年間、明治期のわが国財政を担当した。デフレが最も深刻化したのは1886 (明治19) 年で、この時期長野県地方では「中農上層・小地主層以下の激しい没落を引きおこし、中地主以上に土地集中をもたらし、加えて大地主の成長を促した」²⁴⁾。

下伊那地方の場合、県会議員選挙有権者である地租5円以上10円未満納入者は1883 (明治16) 年に2,301人いたが、これを100とした指数は、1884年96.8, 1886年88.1, 1887年82.6, 1888年72.9, 1889年78.5と推移した。これに対して地租10円以上の納入者は1883年2,039人、これを100とした1889年までの指数は94.7, 93.6, 95.1, 94.9, 96.9, 98.2と変化している。地租5円以上10円未満納入者は土地約0.8~1.6 haを所有する中農上層、小地主層であり、地租10円以上の納入者は、1.6 ha以上の土地を所有する中地主以上の階層とみることができる。このような指数の累年変化の対比からみて、中農上層、小地主層の没落に対して、中地主以上は

それほどの打撃を受けず、両階層の差は歴然としている。

このことをさらに小地域について検証する。前述の旧上中関村字七久里の商家、松浦屋²⁵⁾は三州街道と清内路越え木曾路との分岐点に立地していたが、1883 (明治16) 年、畑2筆12 a, 田2筆8 a, 84年畑1筆7 a, 1885年田7筆17 a, 畑1筆4 aと3年間に田畑合計48 aを小農から1筆、自作農から4筆、中地主よりまとめて8筆計13筆買い受けている。この商家は間の宿(前述の堅町)と間の宿(同じく旧伊賀良村中村)の宿間に位置し、農林業地域を背景とする近在唯一の雑貨商であったことから、経済的に比較的安定していたものとみられる。わずか3年間の間に1戸の家が48 aの農地を入手する事例は該地方においては珍しいことで、松方デフレ財政の影響が津々浦々まで及び、農地の移動が行われ、農民層の分解が刻々と進んでいたことを示すものと思われる。

また、この間に道路改修が行われ、運送馬車

が普及し、荷役用としての牛の需要が減少したことも第2の要因としてあげられよう。いずれにせよ、明治年間における牛飼養頭数の増加は著しいものではなかった。

大正時代に入ると、1914（大正3）年の871頭をピークとして漸減し、大正末期になると半数になるが、これは養蚕の好況を反映するものである。養蚕業の最盛期は1927（昭和2）年であるが、その後の衰退に合わせるように牛飼養数は増加する。

第二次世界大戦中には農村の耕馬も軍用馬として徴用され、代わって牛が耕牛²⁰⁾として導入されたが、その数字は判明しない。終戦後の1947年4,839頭、1949年5,563頭、1950年5,909頭、1955年5,943頭と伸びていくが、この時期まではまさに役・肉牛であって、耕耘、運輸、肉用と多彩であった。しかし、1955年以降、すなわち昭和30年代に入り農業用機械、トラック等の普及により役牛としての立場はなくなり、肉用牛専門となっていく。『長野県統計書』においても、1955年までは「役・肉牛」とし、以降は「肉用牛」と表現されている(図2)。下伊那地方における牛総頭数が馬総頭数を超えるのは第二次世界大戦中(図2)のことであるが、馬がその姿を消そうとしている1960年頃になると、牛もまたその役柄を変えるのである。

IV. むすび

以上、中央高地南縁に位置する下伊那地方が、本邦屈指の養蚕地域となる前段階において、本邦馬産地の一角を占めていたという事実から、馬産と養蚕がどのように関連していたか。また、内陸における物資輸送上重要な役割を果たした馬が交通革命とともにどのように衰退していったか。耕馬が戦中、戦後、役・肉牛とどんな関係におかれたか、さらに、明治以前から明治初期にかけて荷馬とともに活躍した牛の分布上の特徴、役・肉牛が役牛でなくなり肉用牛一本になる時期などについて、地域的・通時的な考察を試みた。

その結果、次の諸点が指摘できた。

① 明治初期と大正初期の下伊那地方における馬飼養頭数を比較してみると、盆地中央部農村地域は養蚕業の発達にともなって、馬産が衰退し、馬産と養蚕業の交替現象があるとみられる。

② 同時期、赤石構造谷遠山地方の馬産の衰退は養蚕業がらみではなく、(株)王子製紙による共有林パルプ用材伐出にともなう山林景気によるものである。

③ 南部高地山地村地域への養蚕普及は遅れていたが、これには馬産、製材、製炭その他の林産物および街道筋では交通運輸、宿場活動がらみの経済基盤があったと分析される。

④ 下伊那地方の馬飼養頭数の減少率は、長野県全体と比べて、比率の大きいまま明治、大正、昭和と推移するが、これは当地方が屈指の養蚕業地域であったことに主要因があるとみられる。

⑤ 1885（明治18）年の馬飼養頭数のピークは産業革命期の諸需要に対応するものと考えられるが、道路改修により、運送馬車が登場することによって、一旦減少した馬数も1895（明治28）年より大正初期までの20年間は停滞する。しかし、この時期には運送馬車の引き馬の参入があるので、馬の質は向上しているとみえる。以後、昭和初期までに養蚕の興隆、トラックの出現、鉄道の開通などにより馬数は漸減していく。

⑥ 1876（明治9）年の下伊那地方における牛分布上の特徴をみると、三州路の波合、平谷、根羽に72%、秋葉路の上久堅、下久堅、遠山に26%、両者合計98%の牛が山坂険しい主要街道筋に分布している。これは幕末小農の牛稼ぎの残象とみられるが、同時に牛は急坂難路での輸送に耐えて力があつたものと推量できよう。

⑦ 1885～99年に至る明治中期の牛飼養頭数の停滞は、松方デフレ財政の影響と道路改修による運送馬車の普及によるものと考察される。

⑧ 馬飼養農家の中・上農家層であることは、平地村でも山地村でも共通しているが、平地村では1戸で牝馬1頭を飼い、農耕、運搬、子ど

りが一般的であったとみられるのに対して、山地村ごとに街道筋山地村の中・上農は1戸4頭持で、農耕、子どりのほか、馬稼ぎ専業が多かったとみられる。

⑨ 馬と牛の飼養頭数の逆転は第二次世界大戦中であるが、戦後の復興期には運送牛馬車が大活躍している。

⑩ しかし、昭和30年代、経済高度成長の曙光が見えてくると、馬も役牛もその役割を終え、役・肉牛は60年以降、肥育の肉用牛一本となり、往年長年月にわたって活躍した賃・耕馬も、1970年をもって下伊那地方から姿を消す。

(飯田女子短期大学)

[注]

1) 長野県下伊那郡阿智村春日、芦沢家所蔵中馬関係文書のなかに「三州路」のことを「岡船街道」と記した文書がある。また、1950(昭和25)年当時、80歳余の阿智村駒場浄久寺住職兼子師や旧大野村(阿智村の内)の同年輩の井原老も、中(賃)馬のことを「岡船」といっていた。

2) 1883(明治16)年、長野県下の馬飼養頭数は、①上伊那郡(11,656頭)、②下伊那郡(9,493頭)、③西筑摩<現・木曾>郡(8,163頭)、④東筑摩郡(5,054頭)、⑤諏訪郡(5,048頭)、⑥上水内郡(4,078頭)、⑦北安曇郡(3,686頭)、⑧北佐久郡(3,555頭)、⑨南佐久郡(3,186頭)、⑩南安曇郡(3,044頭)、⑪下高井郡(1,987頭)、⑫下水内郡(1,811頭)、⑬小県郡(1,707頭)、⑭上高井郡(849頭)、⑮更級郡(785頭)、⑯^{ほしな}殖科郡(13頭)、合計64,115頭であった。

また、1903(明治36)年～1936(昭和11)年の34年間における長野県の馬屠殺数量は最低年5,062頭、最高年9,799頭というおびただしいものであった。1922(大正11)年～1936(昭和11年)の15年間における馬5頭以上飼養戸数を見ると、1924年の131戸を最高とし、1932・33年の53戸を最低としている(『長野県史近代史料編別巻統計』による)。

これに対して、下伊那地方における1913(大正2)年の馬屠殺頭数は823頭、価格にして21,594円、1頭平均26円23銭で、ほぼ子馬1頭(22～28円の価格に等しい。また、これはこの年の玄米(1)

1升23銭であったから、1石1斗4升分に当たる(『第9回下伊那郡統計一斑』)。当時、大人1人年間米消費量1石1斗といったから、屠殺馬なり子馬なり1頭で大人1人年間養えたということになるろう。

3) Broek J. O. M. and Webb, J. W.: *A Geography of Mankind*, McGraw-Hill 1978. 山本正三・石井英也共訳『人文地理学』二宮書店、1987。

筑波大学歴史人類学系歴史地理学研究室『歴史地理学調査報告第4号』1989。

4) 三浦 宏「伊那盆地の地誌序説」飯田女子短期大学紀要、9、1988、11～16頁。

5) 長野県『長野県町村誌(復刻版)南信篇』、1936、3637頁。

6) 長野県史刊行会『長野県史近代史料篇別巻』統計(2)、1989、416～429頁。

長野県下伊那郡役所(1913)『第9回下伊那郡統計一斑』、1913、87～90頁。

長野県『長野県統計書』(1975)ほか

7) 下伊那教育品研究所『下伊那郡 特有物産誌』1911、38～40頁。

8) 三浦 宏「大正初期における下伊那地方の製糸業」伊那(伊那史学会)、12号、1989、12～18頁。

9) 三浦 宏「遠山谷の自然と人文」長野県地理(長野県地理学会)、6、1987、8～9頁。

三浦 宏『伊那谷山村の変貌』信濃教育会出版部、1988、178頁。

10) 三浦 宏「三州街道沿い山村浪合の発展過程」信濃、7—9、1955、1～11頁。

三浦 宏「江戸時代後半における浪合村の人口と牛馬数の推移について」伊那、28—8、1980。

11) 前掲7)、『下伊那郡特有物産誌』、37頁。

12) 黒崎千晴「盆地研究の視座」歴史地理学紀要31、1989、10～11頁。

13) 阿智村誌刊行委員会『阿智村誌 下巻』1984、354～355頁。

14) 三浦 宏「街道と集落の推移について」伊那(伊那史学会)、3号、1953、15～17頁。

15) 前掲10)

16) 1885(明治18)年、下伊那郡阿智村では2階造り、間口2間、奥行2.5間の中古の土蔵が14円で売買されている(春日、『松浦屋』所蔵文書の内)。また、1887(明治20)年、東京のサラリーマンの

- 月給 7 円 50 銭で 1 カ月暮らせたという（小木新造『庶民史』）。さらに、『郷土史年表』（下伊那郡教育会，1955）10 頁には，1903（明治 36）年の飯田の米相場中等米 1 石 19 円と記されている。
- 17) 前掲 10)
- 18) 下伊那教育会『郷土史年表』，1955。
- 19) 前掲 6)
- 20) 前掲 5)
- 21) 下伊那郡役所『第 9 回 下伊那郡統計一斑』，1913，90～92 頁。
- 22) 下伊那郡浪合村村誌 編纂室 所蔵，『弘化 2 年信州伊那郡波合村宗門人別御改帳』，『同人口増減仕訳書上帳』等による。
- 23) 1764（明和 1）年，『明和元申年中馬出入御裁許書』，近世伊那資料第 1 卷，仲馬一件記録集上巻，23～38 頁。
- 24) 長野県史刊行会『長野県史通史編 7 巻』247 頁，1988。
- 25) 下伊那郡阿智村春日『松浦屋』所蔵地券による。
- 26) 太平洋戦争中，飯田市三日市場の農家（1.5ha 経営の上農仲田家）では大黒柱の主人が出征し，残された夫人と妹たちで耕作していたが，耕馬も徴用され，和牛を導入したところ，牛に逃げ出され，角が恐くてと述懐していた。

HISTORICAL GEOGRAPHY OF HORSE AND CATTLE-BREEDING
IN THE SOUTHERN PART OF THE CENTRAL HIGHLAND
IN JAPAN

Hiroshi MIURA

The northern Kanto District and the Central Highland were centers of horse-breeding in Japan. Shimoina Region in Nagano Prefecture, located in the southern part of the Central Highland, was also a center of horse-breeding, and in the region sericulture had developed during Taisho and Showa era (1912-1935). Although horses and cattle played an important role on the inland transportation before the modern traffic revolution, horses and cattle has nowadays disappeared. This paper attempts to examine the changes of horse- and cattle-breeding with the development of sericulture and transportation.

The results can be summarized as follows :

1. In the central part of Ina Basin, an agricultural area, the horse-breeding declined with the growth of sericulture in the Meiji Era. During the same period, in Touyama area in Akaishi Valley, the horse-breeding fell into decline, not because of the development of sericulture, but because of the development of pulpwood production by Oji-Seishi Co.

2. Sericulture in the southern part of the Highland spread slower than in the other areas, because this area kept economic stabilization by horse-breeding, lumbering, charcoal making, inland transportation, etc.

3. The rate of decrease of horses in Shimoina Region became higher in number than in the all of Nagano Prefecture from Meiji to Showa era, because sericulture became more important in this region.

4. The number of horses peaked in 1885, corresponded to the great demand of the industrial revolution in Japan. Since 1885 the number of horses had decreased with

the appearance of horse-drawn carriage, and stagnated for twenty years (1895-1915), and then the number decreased again because of the development of sericulture, the appearance of trucks and the construction of railways.

5. Cattle were raised especially in the region along steep mountain paths, because the peasants engaged in transport by cattle, and cattle was suitable for transport in steep mountain paths.

6. The stagnation of the number of cattle in the middle Meiji Era (1885-1899) was caused by the deflation and the diffusion of horse-drawn carriage with the improvement of roads. It was during the World War Second that cattle exceeded horses in number. Although horse- and cattle-drawn carriage played important parts in the construction after the War, the number of horse and cattle for burden or draft had decreased since 1960's.