

近代瀬戸内海地域における地域交通体系の変容

——海陸連絡機能を中心として——

三木理史

- I. はじめに
- II. 瀬戸内海地域と海運の動向
 - (1) 地域概観と近代以前の海運の概況
 - (2) 鉄道国有化前後の瀬戸内海海運
- III. 山陽鉄道と海陸連絡・競合輸送
 - (1) 神戸における海陸連絡線の建設
 - (2) 神戸—姫路間における海陸競合
 - (3) 山陽鉄道と本四連絡
- IV. 私設鉄道の海陸連絡線の機能的変容
——播但鉄道の場合——
- V. 軽便鉄道とその海陸連絡機能の変容
 - (1) 網干港と龍野電気鉄道の場合
 - (2) 坂越港と赤穂鉄道の場合
 - (3) 三田尻港と防石鉄道の場合
 - (4) 近世港町と軽便鉄道
- VI. 臨海部開発と産業鉄道の建設
 - (1) 宇部・小野田地域における臨海部開発と局地鉄道
 - (2) 別府港の開発と鉄道輸送
- VII. ま と め

I. はじめに

筆者は、地域交通体系が街道交通や海運等を主体としたもの（海運等基幹型地域交通体系）から幹線鉄道を主体としたもの（鉄道基幹型地域交通体系）に変化してゆく過程を、地域交通体系の近代変容として位置づけた¹⁾。

ところで、関東大震災後の自動車の発達まで、本格的な近代交通機関による輸送を欠いた道路輸送は、基幹交通としての地位を早々に幹線鉄道に譲らざるをえなかった²⁾。これに対して、海

運（関連する内陸水運を含む）は近世以来の商品流通路としての伝統を保持しつつ、汽船という近代交通機関の導入も手伝って、近代以後も長らく基幹交通としての地位を守り、やがて幹線鉄道とその地位を争うに至ったと考えられる。かかる視点に立つとき、昭和期以前の地域交通体系の変容過程の解明には、海運主体に地域交通体系が展開した地域を事例とする必要がある。

本稿は、このような問題意識の下に、前稿で示した路線の形態の側面からの分析結果を踏まえ、路線形態と機能の關係に注意を払いつつ、わが国の内航海運が最も繁栄した地域の一つである瀬戸内海地域を事例に、明治中期から第二次世界大戦前までの地域交通体系の変容過程を時系列的に分析するものである。

さて、鉄道—海運關係についての既往の研究では、鉄道国有化³⁾の前後の時期にわが国における国内輸送体系が、海上輸送優位から鉄道輸送優位に轉換したと指摘され、その時期をもって鉄道中心の輸送体系が確立されたと考えられてきた⁴⁾。こうした、わが国の近代交通研究において鉄道—海運關係に関する指摘は、早くも大正初期に認められる⁵⁾。しかし、概説的指摘はともかく、具体的な史料分析については、管見の限り全国的動向は石井寛治⁶⁾が、地域的な動向は山口和雄⁷⁾が嚆矢と思われる。かかる重要問題が長らく等閑に付されてきた原因は、もちろん鉄道史と海運史の双方に求められる。すなわち、両者が共に積極的に異種交通機関との關係を追求する問題意識を長らく欠いていたうえに⁸⁾、海運史では地味な内航海運への関心が乏しく、しかも研究対象が海運企業や海運政策であったため、

鉄道—海運関係に関心が至りにくかったと考えられる。

既往の鉄道—海運関係に関する地域的分析には、山口論文以外に管見の限りつぎのような研究が認められる。九州鉄道と三角港の関係を米穀輸送を軸に考察した中村尚史⁹⁾、海陸連絡輸送の典型である鉄道連絡船門徳汽船の運航形態を考察した松本勝久¹⁰⁾、筑豊炭輸送の面から瀬戸内海海運と鉄道の輸送問題に接近した今津健治¹¹⁾、同じく筑豊炭をめぐる若松—大阪間航路について輸送手段選択の要因を利潤率から分析した牧野文夫¹²⁾である。これらを通覧するとき、つぎの2つの問題点が指摘できる。一つは、松本論文を除いて、旅客輸送への言及が欠落していること。いま一つは、今津、牧野論文を除いて鉄道、海運双方の分析が結節点である駅と港湾の取扱量に依存しているため、交通網としての両者の連帯性にはほとんど関心が向けられなかった点である。

これらの研究史上の問題点を踏まえ、本稿では鉄道の側に主眼を置いて鉄道—海運関係を考察する。本稿の構成は、まず鉄道国有化前後の海運の概況を考察したうえで、鉄道史上の画期に従いながら地域交通体系における両者の関係の変容過程を明らかにしてゆく。なお、この時期の輸送問題の考察では、鉄道、海運を問わず戦時の軍事輸送の位置づけが不可欠である。しかし、地域交通体系問題に端を発する本稿では、それを十分に吟味する準備がないため、さしあたり平時の客貨輸送に限って考察する。

II. 瀬戸内海地域と海運の動向

(1) 地域概観と近代以前の海運の概況

本稿の対象地域である瀬戸内海地域とは、瀬戸内海とそれに面する兵庫、岡山、広島、山口、徳島、香川、愛媛の諸県の臨海地域を指す（図1）。しかし、本稿は紙幅の制約から四国3県に関する事例に触れる余裕はないので、本州4県の事例をもとにそれらとの関連で触れるにとどめ、具体例については別稿を用意した¹³⁾。

かかる瀬戸内海地域の交通は、古代以来比較

的安全な水路を提供する地域として、畿内と北九州を結ぶ東西交通路を軸に発達してきた¹⁴⁾。特に瀬戸内海海運は、寛永年間に西廻り航路が開かれて以来、西国諸藩はもとより北陸地方との物資流通路として、その地位を不動のものとし、さらに四国への参拝・巡礼路としての機能も加えて幹線交通路として広く利用された¹⁵⁾。

近世の瀬戸内海海運の活況は、概ね近代にも継承されたと考えられ、経営形態が買積制から賃積制に移行し、船舶が日本形帆船から西洋形帆船および汽船に移行したとされる明治20年代においても、瀬戸内海地域の西廻り航路の港湾は依然高い輸送力を保持していた¹⁶⁾。そして、近代以後瀬戸内海沿岸地域の工業化が進行する中で、原料と第一次産品の移送を主務として機動力を発揮した機帆船が、大正中期から昭和初期にかけて大きく発展することになった¹⁷⁾。

このように海運の発展が顕著な瀬戸内海沿岸地域に敷設された山陽鉄道は、常に瀬戸内海海運を意識した経営を余儀なくされ、また貨物輸送において沿岸海運との競合が避けられなかった結果、同時期の他の私鉄に比較して旅客輸送の比重が高かった¹⁸⁾。本稿は、このように地域交通体系が古代以来海運中心に形成されてきた当該地域において、近代以後急速な発展を遂げた鉄道がどのように地域交通体系の内部に食い込んでいったのかを考察する。

(2) 鉄道国有化前後の瀬戸内海海運

前項で述べた概況を踏まえ、まず近代における瀬戸内海海運の実態を考察する。しかし、考察は、その目的に応えうる資料の制約から1903年～1914年の12年間に限定せざるをえない。但し、本稿の冒頭でも述べたように、商品流通史においては1906～1907年の鉄道国有化前後の時期が国内輸送体系における鉄道と海運との主従転換点となったと考えられており、また局地的事例として九州米の輸送についてもかかる事実が当てはまることが実証されている¹⁹⁾。したがって、前述の12年間はまさにこの時期に該当し、地域交通体系の変容過程の分析には最も適した

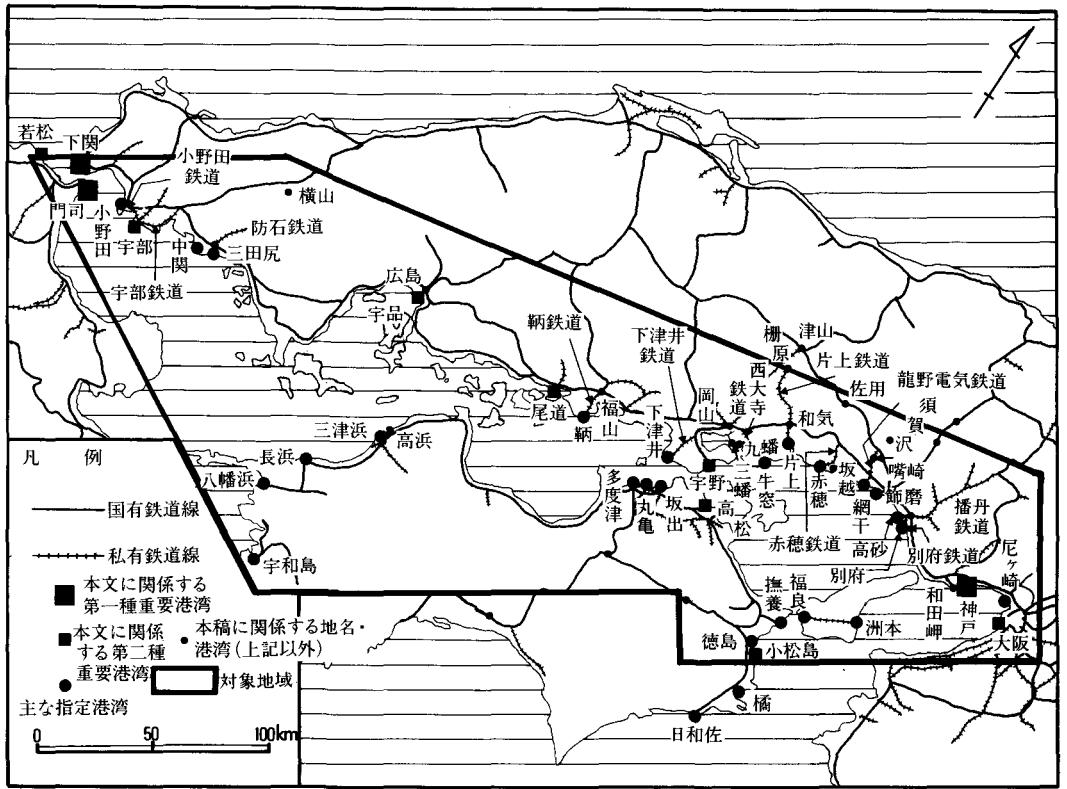


図1 対象地域の概要 (1943年頃)
注) 但し、港湾の種別は1951年時点で示した。

情報を提供してくれるものと考えられる。

明治初頭の維新政府は、早くから鉄道網の拡充を認識しつつも、苦しい財政事情の中ではそれが容易に進捗しないことを悟り、さしあたり陸運元会社を中心に陸運の、三菱会社を中心に海運の交通体系を各々整備した²⁰⁾。海運は、関東においては三菱会社が共同運輸との競争を経ながら整備を進めたが、関西を中心とした瀬戸内海海運ではそれとは対照的に群小船主が割拠する状況にあった。こうした関西海運界の状況に対して、大阪府は1881年に「小型旅客汽船取締規則」を布達、これらを下地として1884年大阪商船会社が創立され、次第に事業者の統合が進行した。一方、関東では政府の妥協命令によって1885年に三菱会社と共同運輸が合併して日本郵船会社が設立された²¹⁾。このように東西で対照的な経過をたどったとはいえ、日本の沿岸海運は1880年代末にはこれら二大海運会社の「社船」

とそれ以外の船主の「社外船」の時代を迎えることになった。

さて、図2には瀬戸内海汽船海運の航路別輸送割合を示した。旅客輸送では大阪—瀬戸内海間、すなわち山陽地方沿岸諸港を結ぶ航路の輸送量が最も多いのに対して、貨物輸送では大阪—九州間航路の輸送量が最大となっている。大阪—九州間航路の輸送貨物は、往航では鉄材、雑貨類が、復航では米、雑穀をはじめ穀類が中心を占めており、九州への産業・生活物資供給と京阪神への九州米輸送が主体であったといえよう。これにつぐ大阪—瀬戸内海間航路でも輸送貨物の内容は、九州航路往航の鉄材が綿糸に代わる程度でほぼ同様の傾向にあった²²⁾。また、鉄道の影響を受けない本四連絡諸航路は、この時期に順次汽船の改良や寄港地、寄港回数の増加が図られた²³⁾。

つぎに、図3で単年度ではあるが、帆船海運に

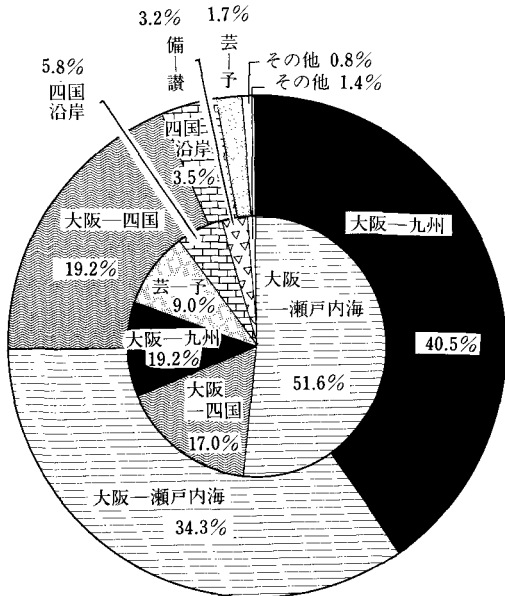


図2 20世紀初頭の瀬戸内海汽船海運の航路別輸送割合 (1903~1914年度)

注) 内円：旅客 (原資料単位：人)
外円：貨物 (原資料単位：個)

1903~1914年度の輸送量を集計して、各々の割合を求めた。

芸予、備前は、本州一四国間航路を指す。
資料) 『大阪海事局管内 航通運輸ニ関スル報告』 (明治35~42年度), 『西部逓信局管内 同報告』 (大正元~3年度), 『元神戸逓信局管内 同報告』 (大正元年度), 『元広島逓信局管内 同報告』 (大正元年度) により作成。

ついて見ると、石数船 (積載単位が“石”表示の和船), 噸数船 (積載単位が“噸”表示の洋式帆船および汽船) を問わず大阪-九州間航路の輸送割合が圧倒的であり、汽船では拮抗していた大阪-瀬戸内海間航路との差は歴然としている。当時、汽船に比べて速度が遅く荷揚にも時日を要する帆船は、木材、石炭のような大貨物や単位重量当りの価格が低廉な物資輸送が専らの守備範囲であった²⁴⁾。そのため、筑豊炭輸送を中心とした大阪-九州間は、帆船が最も活躍した航路であった。このように大阪-九州間航路は、汽船、帆船共に貨物輸送の中核路線であったと見なされるが、九州から京阪神に向けて、汽船では米穀類が、帆船では石炭が各々輸送さ

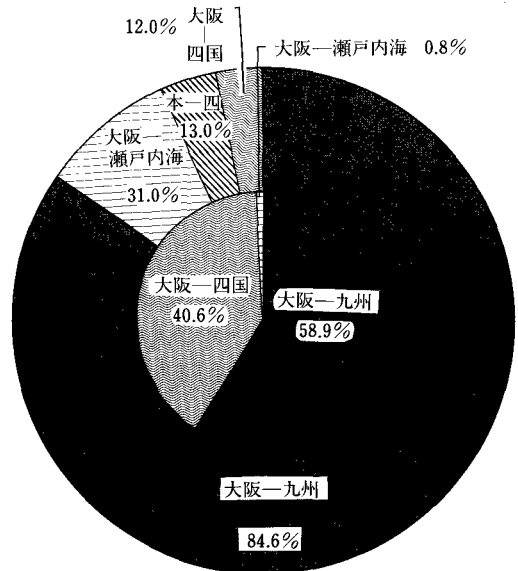


図3 瀬戸内海帆船海運の航路別輸送割合 (1905年度)

注) 内円：石数船, 外円：噸数船
本一四は、本州一四国間航路を指す。

資料) 『大阪海事局管内 航通運輸ニ関スル報告』 (明治38年度) により作成。

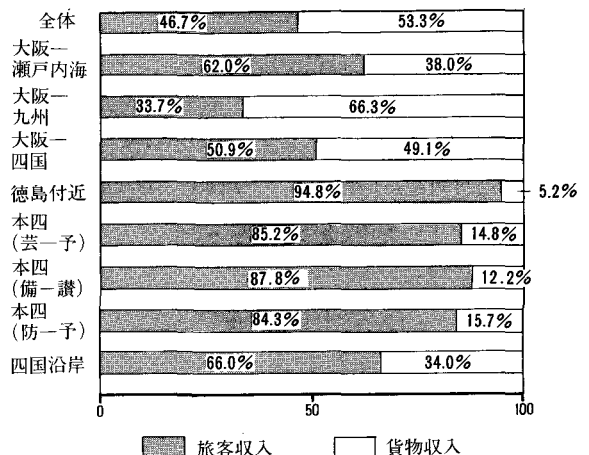


図4 瀬戸内海汽船海運各航路の収入構成 (1913・1914年度)

注) 1913年度と1914年度の合算値で割合を示した。
資料) 『西部逓信局管内 航通運輸ニ関スル報告』 (大正2・3年度) により作成。

れ、棲み分けが形成されていたことに留意する必要がある。

さらに図4から汽船各航路の収入構成を見ると、瀬戸内海海運全体では旅客収入と貨物収入の割合がほぼ等しいが、航路によってその比率に若干の差異が認められる。大阪―瀬戸内海間航路では旅客収入が貨物収入を凌駕する。山陽鉄道の海運に対する競争力が旅客輸送より貨物輸送で弱かったと指摘されてきたが²⁵⁾、同鉄道との並行区間であるこの航路が旅客収入主体に展開していた事実は、鉄道開通後も汽船が旅客輸送においても一定の輸送需要を保っていたことを示している²⁶⁾。

ところが、大阪―九州間航路は瀬戸内海汽船航路中で唯一、貨物収入が旅客収入を凌駕していた。中村論文は1900年代末頃から鉄道が関西方面への移出米を吸収したため、船舶移出米の東京限定化が進行したと指摘する²⁷⁾。しかし、米穀輸送主体の九州汽船航路でのかかる状況は、1910年代中期でさえ大阪―九州間航路が米穀輸送に一定の機能を残していた可能性を示唆するのではなからうか。また、本四連絡の諸航路は、大阪―四国間航路を除けば、旅客収入の割合が圧倒的であり、四国沿岸航路についても同様である。これは、四国の物資流通が中国―四国間、四国島内間よりも大阪中心に展開していたことを推定させる。

当該期の瀬戸内海海運は、概ね「陸上交通機關主トシテ鐵道ハ安全且輕便ノ輸送路ナルヲ以テ近來之カ開通又ハ延長ニヨリ航運ノ範圍ヲ狭少セラルコト甚クシク陸上連絡地方ハ漸次航運ノ衰微ヲ來ス」²⁸⁾状況にあったが、中でも「鐵道院ニ於テ遠距離運賃遞減法ヲ實行」²⁹⁾したことが大きく影響したと指摘されている。鉄道国有化の結果として行われた1912年の遠距離運賃遞減制の拡充が³⁰⁾、国有化による一貫輸送体制の効果を高め、海運に大きな打撃を与えていたのである。

III. 山陽鉄道と海陸連絡・競合輸送

(1) 神戸における海陸連絡線の建設

瀬戸内海地域における幹線鉄道である山陽鉄道は、1886年12月の出願時から「神戸ノ官線ニ联接スルヲ以テ基点」とすることが規定され、官設鉄道に接続して全国的な鉄道網の一翼を担うという位置づけを得ていた。それは出願者が「汽車乗客ノ便利及貨物運輸等百般ノ計畫ニ於神戸官立鐵道線へ繼續セサレハ實際其使用ヲ闕」³¹⁾くとの判断をしていたからでもあった。

しかし、山陽鉄道が1888年11月に最初に開業させた兵庫―明石間の起点兵庫駅は、官設鉄道神戸駅とは約2km隔たった当時の神戸の市街地西端に設けられた(図5)。開業時に同鉄道が官設鉄道線に直結できなかったのは、「兵庫ト神戸官線停車場トノ間ハ市街家屋の濫造及ヒ湊川ヲ度ル隨道ヲ開鑿スル業状工事ニ多ク時日ヲ要」³²⁾したからといわれる。これより先、山陽鉄道は、兵庫―和田崎間約2.3km間に建設資材の輸送用仮設支線を敷設して「和田崎ニ於テ資材ヲ陸揚ゲシ兵庫停車場ト同所ノ間ニ軌道ヲ敷キ此搬運ノ便ニ供」していた。かかる支線は、あくまで工事用の非公式の仮設線であったが、神戸―兵庫間開業を3ヵ月後に控えた1889年6月になって、公式の支線としての敷設免許を申請した。その際には、「将来鐵道ニ依テ運輸スヘキ貨物中ニハ直チニ兵庫ニ於テ海運ト接続スルヲ便トスルモノモ少ナカラサル」として、かかる支線の恒常的意義が説明されている。

これらの事実は、同社が当初から官設鉄道と一貫した鉄道基幹型地域交通体系の確立を意図していた一方で、官設鉄道といえども東海道線がようやく全通間近の状況にすぎず、全国的一貫輸送体制の確立には程遠かった当時、さしあたっては海運との協調関係に配慮せざるをえなかったことを物語っている³³⁾。

(2) 神戸―姫路間における海陸競合

さて、前述のような鉄道―海運協調関係の一方で、この時期には早くも両者間に競合関係が生じていた。1888年8月に山陽鉄道が、旅客運賃及荷物運賃の取り決めを行った際、当時の官設鉄道現行運賃から2～3割の割引運賃の設定を願

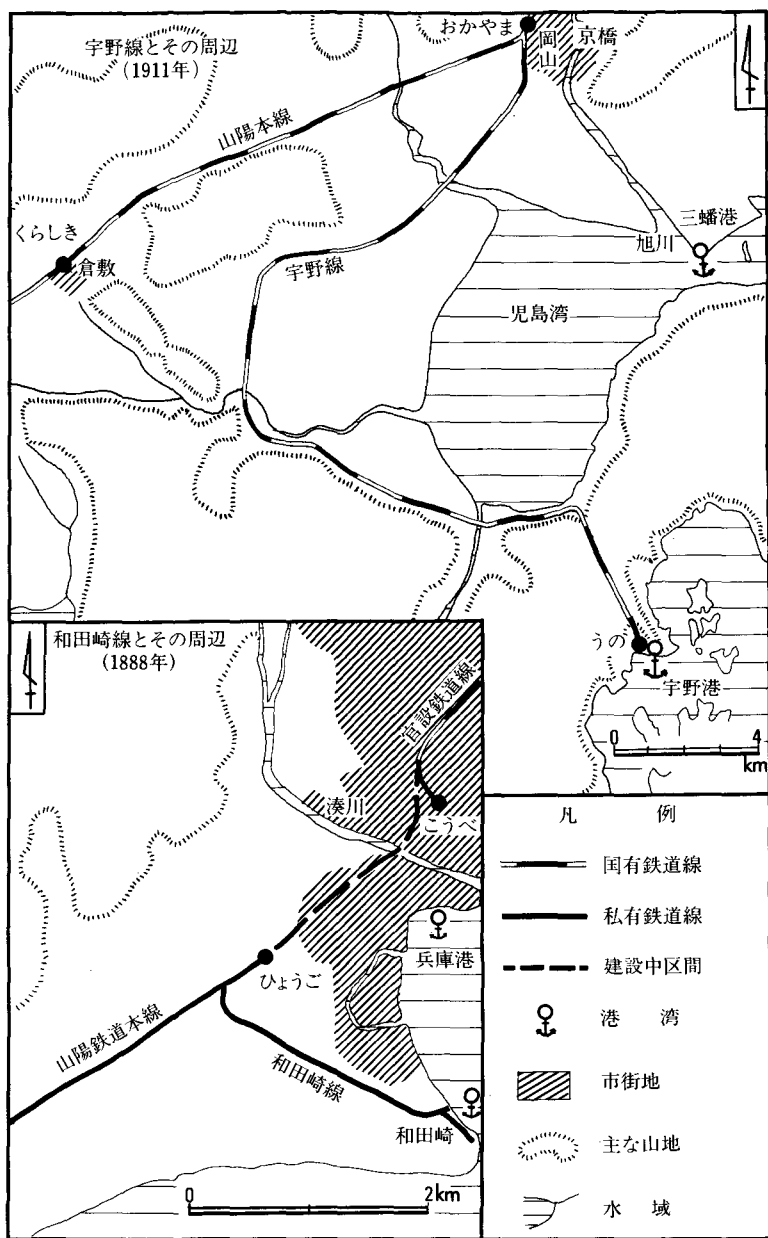


図5 山陽本線（山陽鉄道）沿線の海陸連絡線
 注）仮名書きは駅名，その他は地名を表す。

い出た。それは、沿線地域において陸上の人力車、それに海運の発達が著しいので、それらへの対抗上割引運賃を設定せざるをえなかったためであった³⁴⁾。

鉄道と人力車との速達性には、当然大きな開きがあったが、当時「我國民ノ如キ夫ノ時間ヲ

重ンスルノ思想ニ至リテハ尚ホ甚タ乏シキヲ以テ鉄道ト人力車ト其便否ノ如何ハ深く之ヲ問ハス唯一賃銭ノ割合ノ高下ヲ以テ之ヲ擇フノ有様ニ有之³⁵⁾との記述は、本格的な近代交通機関導入以前の道路交通でさえ、鉄道に対抗しうる余地があったことを示唆している。そして、神戸

表1 山陽鉄道とその並行交通機関の旅客運賃比較

区 間	距 離	鉄 道	人力車	海 運
神 戸—明 石	19.3km	12銭	11銭	10銭
神 戸—加古川	38.6km	24銭	25銭	20銭
神 戸—姫 路	54.7km	34銭	40銭	30銭
神 戸—網 干	65.1km	41銭	不明	35銭

注) 鉄道・海運は共に下等，人力車は平均運賃。海運の各区間の起点はいずれも兵庫である。なお神戸—加古川間は兵庫—高砂間，神戸—姫路間は兵庫—飾磨間を表示している。

資料) 『鉄道院文書 第十門私設鉄道及軌道 各鉄道 山陽鉄道株式會社 卷一三 自明治二十一年 至明治三十七年』(交通博物館所蔵)所収文書。

表2 山陽鉄道とその並行和船航路の貨物運賃比較

米6石(約1t)			畳表5噸積荷車1両分		
区間	和船	鉄道	区間	和船	鉄道
神戸—飾磨	39銭	44銭2厘	兵庫—早島	1円50銭	5円50銭
神戸—高砂	27銭	32銭5厘			

注) 鉄道の各区間は神戸—飾磨間は神戸—姫路間，神戸—高砂間は神戸—加古川間，兵庫—早島間は兵庫—岡山間を表示している。

資料) 表1に同じ。

(兵庫)—播州各港間を往復する船舶は「船客ノ充満スル」状態であり，それには不当とも思えるような割引で吸客を図り³⁶⁾、「旅客カ盛ニ此汽船ノ便ニ依テ往来スルモ誠ニ偶然ニアラサルナリ」という状況であった。

さらに貨物輸送になれば，海運，なかでも和船の低廉性は際立ち(表2)，しかも「我國荷主一般ノ情トシテ兎角旧來用ヒ慣レタル和船ニ依テ荷物ヲ運送スルヲ好ンテ朝鉄道ノ利器ヲ利用セントスル勇氣ニ乏シ」³⁷⁾だった。こうした状況を考慮して鉄道局は，同年9月に山陽鉄道に申請通りの割引運賃を認可した。しかし，かかる割引運賃でも和船への対抗は困難で，翌年7月に前年に定めた運賃規定からさらに臨機に運賃引き下げを行うことを許容して欲しい旨の申請を行い，鉄道局の認可を得た。これには「荷主ヲシテ汽車便ノ安全速達ノ便利ノ外ニ尚ホ運賃モ亦低廉ナリトノ事ヲ知ラシメ」³⁸⁾る目的があった。

これら一連の事実から，つぎのような見解を提示することができる。すなわち，当時の交通機関選択には速達性や安全性よりも運賃の低廉

性がより強く作用しており，それは貨物はもとより旅客においても同様であった。そして，近世以来長年にわたって確立されてきた輸送体制を，鉄道といえども容易に覆すことはできず，その結果，山陽鉄道開業後も瀬戸内海沿岸海運が当該地域における基幹交通として脈々と生き続けた。むしろ前節で見たように，鉄道がそれと積極的に関係を取り結ぶ支線を建設せざるをえず，換言するなら海運を基幹交通とする当時の瀬戸内海地域の地域交通体系において，初期の山陽鉄道はそれから派生する一支線に過ぎなかったと表現できよう。

(3) 山陽鉄道と本四連絡

山陽鉄道は西進工事を進め，1901年5月厚狭—馬関間の開業によって所期の路線建設を達成し，「山陽山陰ハ言フマテモナク九州四國其他ノ方面ニ對スル交通ノ要路ニ當ルヲ以テ各鉄道ト脈絡ヲ通」³⁹⁾ずることになった。山陽鉄道の連帯運輸は，官設線について，1892年9月に大阪商船尾道—門司間航路を介して九州鉄道との間にも開かれた。かかる連帯運輸は，1897年9月に山陽鉄道の徳山開業によって徳山—門司間航路に改められた⁴⁰⁾。

ところで，山陽鉄道の海陸連帯運輸では，四国連絡を見逃すことができない。山陽鉄道は，1906年3月に系列の山陽汽船商社尾道—多度津間および岡山—高松間航路を介して讃岐鉄道と，大阪商船宇品—高濱間航路を介して伊予鉄道と各々連帯運輸を開始した⁴¹⁾。これらの航路は連帯運輸契約以前から運行されており，前2航路は1903年から山陽鉄道系列下の山陽汽船が運航を担当するようになっていた。図6には，これら3航路の旅客数を示したが，1900年代初期には拮抗状態にあった3路線は，鉄道国有化頃から岡山—高松間航路が本四連絡航路の主力航路としての地歩を固めたことが明白である。岡山—高松間航路の発展には，1910年の宇野港への寄港地変更が重要な意味をもつ。

岡山—高松間航路は，1903年3月に山陽鉄道によって旭川河岸の京橋起点に，河口港三幡を経

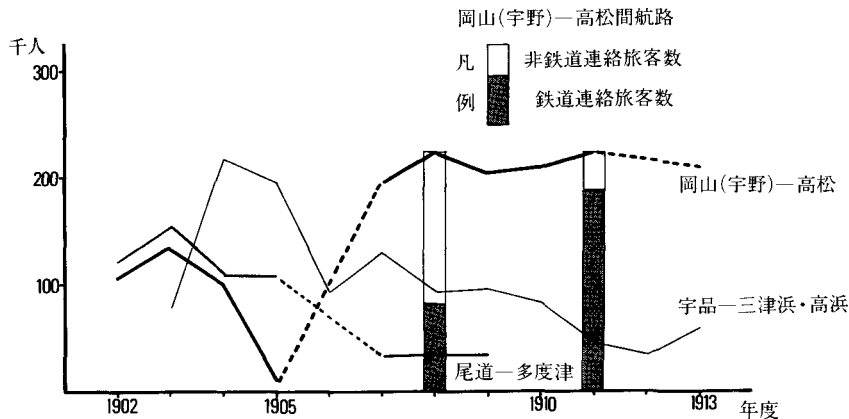


図6 本四連絡主要航路の旅客数推移

注) 1910・1911両年度の岡山(宇野)―高松間航路には、土庄経由または高松―土庄間航路の旅客数を含んでいる。破線はデータ不明を表す(宇品航路の1902年度もデータ不明)。

資料) 宇品―三津浜・高浜間航路は『航通運輸ニ関スル報告』(各年次), その他は1902～1905年度は『同報告』(各年次), 1906年度以降は『帝国鉄道廳統計圖表』(1906・1907年度), 『鉄道院統計圖表』(1908～1913年度)によって作成。

て高松栈橋に至る間が開設された(図5)。しかし、岡山駅―京橋間および高松栈橋―高松駅間を人力車、京橋―三幡間を小型蒸気船の継送に依らねばならず、定時運行には大きな障害となっていた⁴²⁾。それを克服すべく、山陽鉄道は、岡山―高松間航路開設から間もない同年5月に岡山―宇野間鉄道の仮免許を申請、結節点を宇野に変更して海陸連絡線の建設を決定した。

結節点として宇野を選定したのは、「本土四國間ニ於テ比較的短距離」⁴³⁾であるという地理的条件と、同港の築港工事が近く着工される計画であったためである。大型汽船の入港できる近代港湾とそれに結節する海陸連絡線を建設すれば、「従来四國ヨリ阪神閩門ニ直航セシ船客ヲ吸収シ得ルヲ以テ既成線ニモ多大ノ収益ヲ与フ」⁴⁴⁾という目論見であった。宇野線は国有化後の1910年6月に開業し、岡山―高松間は宇野―高松間航路に改められた。かかる海陸連絡線の開業によって同航路は鉄道連絡客数の割合が大幅に増加し(図6)、名実共に鉄道連絡航路としての地位を固めたといえる。

このように宇野線と前述の和田崎線は、共に山陽鉄道(1906年国有化)をめぐる海陸連絡線とはいえ対照的な意義をもつ。すなわち、和田崎線は地域交通体系の基幹交通にあたる海運に山陽鉄道を結び付けるものであったのに対して、

宇野線は地域交通体系の基幹交通として機能しはじめた山陽本線が、海運を介して讃岐鉄道を従属させ、既成航路からの旅客の奪取を狙ったものであった。建設年代に約20年間の開きをもつ両海陸連絡線の対照性は、地域交通体系における主従転換の黎明を意味していると考えたい。

IV. 私設鉄道の海陸連絡線の機能的変容

―播但鉄道の場合―

山陽鉄道から派生するプランの鉄道建設の動きは、前述のように同鉄道が延長によって地域交通体系の基幹交通路として機能しはじめたこと、そして陰陽連絡鉄道の希求⁴⁵⁾、日清戦争後の企業勃興などを反映して加速度的に進行した。播但鉄道もそうした鉄道の一つである。

播但鉄道の計画は、少なくとも1887年11月出願の生野飾磨津間馬車鉄道まで遡る。同鉄道は生野―飾磨港間の交通近代化を意図して出願されたもので、出願当時、山陽鉄道は未開通であった。当時、生野には鉛、銅を中心とする鉱山があり、御料局生野支庁が置かれて、石炭、コークス、塩、鉄材等を移入する一方、鉱山からの採掘物を大阪の精錬所へ移出する物資の往来が盛んであり⁴⁶⁾、これらの物資流通の結節点が飾磨港であった。したがって本鉄道は、出願当時は幹線交通との結節点としてはあくまで飾磨港を

想定しており、未開通の山陽鉄道との関係は「之(敷設予定の山陽鉄道を指す：引用者)レニ接続スル線路ニ於テモ更ニ一層ノ便利ヲ謀」⁴⁷⁾という認識にとどまっていた。

かかる申請は翌1888年5月に認められたが、同年12月の山陽鉄道姫路開業が蒸気鉄道の効用を認識させたのか、翌89年10月には馬車鉄道から蒸気鉄道への変更申請が行われた。これ以後、生野飾磨津間鉄道は播但鉄道として歩むことになったが、仮免状下付の如何に関する内務大臣から鉄道庁長官への照会に対し、同長官は内務大臣につきのように回答している。「如此短小線路ヲ獨立經營セシムルハ決シテ得策ニ非ルヘク。若シ之ヲ山陽鐵道支線ノ姿トシ敷設工事ハ兎モ角、運輸ノ事業ハ総テ同社ニ於テ合併施行候事ニモ相成候ハ、大ニ無用ノ經費ヲ節約スルヲ得テ或ハ相当ノ収益ヲ得ル見込モ相立」⁴⁸⁾(句読点：引用者)。

この見解からは、私設鉄道条例管下への移行を機に、当時の内務省官僚が播但鉄道を山陽鉄道の支線として位置づけようと意図していたことがうかがえる。もちろん、その背景には、同鉄道が陰陽連絡横断鉄道の先駆であったことから、将来の鉄道網計画に照らして山陽鉄道結節プランをとらせておくことが鉄道政策上重要であったからでもある。

その結果、「播但鐵道工事方法書」⁴⁹⁾では、姫路停車場は山陽鐵道停車場の一部を共同使用すること、車両や諸設備は山陽鐵道と共通設計とする旨が述べられている。播但鐵道は、まず1894年7月に姫路一寺前間が開業、翌年4月に生野、飾磨へ各々延長された。

さて、播但鐵道開通後の結節構造を瞥見しておく、姫路駅の利用者は飾磨駅のそれの約1.4倍(1898年)であり、旅客は姫路駅から山陽鐵道を利用する者が多かったと推定される。ところが、貨物数では図7に示されるように、出・入貨物数の多少が姫路駅と飾磨駅では逆になっており、それは同鐵道貨物の多くが山陽本線(山陽鐵道)経由の貨物ではなく、飾磨港からの陸揚貨物であったことを示すと思われる。また、飾磨港

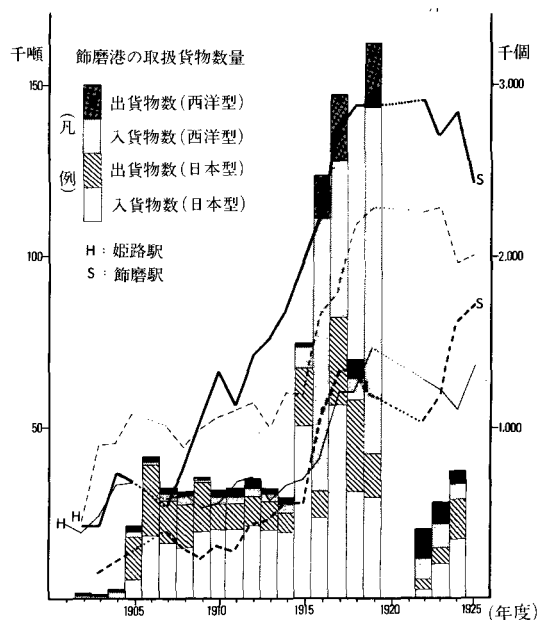


図7 姫路・飾磨両駅および飾磨港における取扱貨物数量の変化

注) 折線は取取扱貨物数量を表し、実線は発貨物、破線は着貨物、点線はデータ不明である。

1915年度以後の飾磨駅の数値は、飾磨駅と飾磨港駅の合算値。

資料) 1901～1905年度の取取扱数量は『鉄道局年報』(各年次)、その他は『兵庫縣統計書』(各年次)により作成。

の取扱貨物数量では、大筋において入貨物数量が出貨物数量を上回っている。1907年度の飾磨港における主要貨物は入貨物が石炭、鯨粕、甘藷等、出貨物が素麺、明礬、木炭等である⁵⁰⁾。

また、1905年度の飾磨駅の発貨物は、石炭の38.3%を筆頭に、石粉・石屑・石灰・土砂・セメントの26.2%、石材・礦石・礦物の20.2%がつづく。ところが、これら諸品目の播但線⁵¹⁾内各駅の到着総量と飾磨駅の発送量との関係を見ると、石粉他や石材他は到着総量が発送量を上回るのに対して、石炭のみは到着総量が発送量の54.6%を占めるに過ぎない。それは、飾磨駅の発送石炭が播但線以外、すなわち山陽本線利用で沿線各地へと仕向けられていたと考えべきではなかろうか。

時代は下がるが、飾磨駅は全国で1919～1941

年間に石炭を年間1万トン以上発送した鉄道駅16駅のひとつに数えられていた⁵²⁾。飾磨港に陸揚げされた石炭は門司、若松等から発送された筑豊炭であり、それらは主に帆船によって輸送されていた。1910年代の一部の年度を除いて、飾磨港における日本型帆船による貨物数量が西洋型帆船による貨物数量を凌いでいたこともその証左といえる(図7)。それは、石炭のような重量貨物では長距離輸送における運賃格差から、高運賃の鉄道輸送区間をできるだけ短距離に押し、低廉な和式帆船による海上輸送区間をできるだけ長くしようとしたためであろう。

飾磨港は、当時の瀬戸内海港湾の中では「海陸船車ノ連絡トシテハ稍完全ナリ」という状況で「鐵道ハ港頭ヨリ直チニ姫路中播但馬ヲ貫通シ尚姫路ヲ經テ山陰線ニ連絡シ其他馬車ニ依リ貨物ノ集散」を行っていた⁵³⁾。筑豊炭は長らく大阪の消費石炭の中心であったが、1920年代以後は他産地炭の進出で大阪での消費が減少していった。それには、大阪港の港湾設備改良や沿岸工場の増加によって、他産地炭の輸送が容易になったことが影響し、その結果、筑豊炭の陸揚地は次第に飾磨、尼崎等周辺港湾に転じるようになった⁵⁴⁾。断定はできないが、図7において

1910年代以後飾磨駅の発貨物数量と姫路駅の到着貨物数量が類似したカーブを描きつつ増加してゆく状況は、飾磨港で陸揚された石炭が播但線を利用して、姫路、さらには山陽本線沿線に輸送される割合が増加してきたことを示唆するのではなかろうか。

山陽本線が瀬戸内海地域を貫通してそのほぼ全域を影響圏とするのに対して、播但線は山陽本線と内陸集落、あるいは山陰地方を結び、その影響圏は瀬戸内海地域全域の中では一地方レベルにとどまる。上述した播但線の機能変化は、瀬戸内海地域の地方レベルにおける地域交通体系が港湾と内陸諸地域結合型から、次第に港湾と山陽本線、山陽本線と内陸諸地域を各々結び付ける形態に変化してきていたことを示していると考えられる。

V. 軽便鉄道とその海陸連絡機能の変容

上述の内容から、瀬戸内海地域全体での地域交通体系が、鉄道国有化前後で海運から鉄道に主従転換し、その影響が地方レベルの地域交通体系にまで波及していた可能性が示唆された。それでは、地方レベルよりもさらに末端部の局地レベルでは、上位路線における主従転換の影

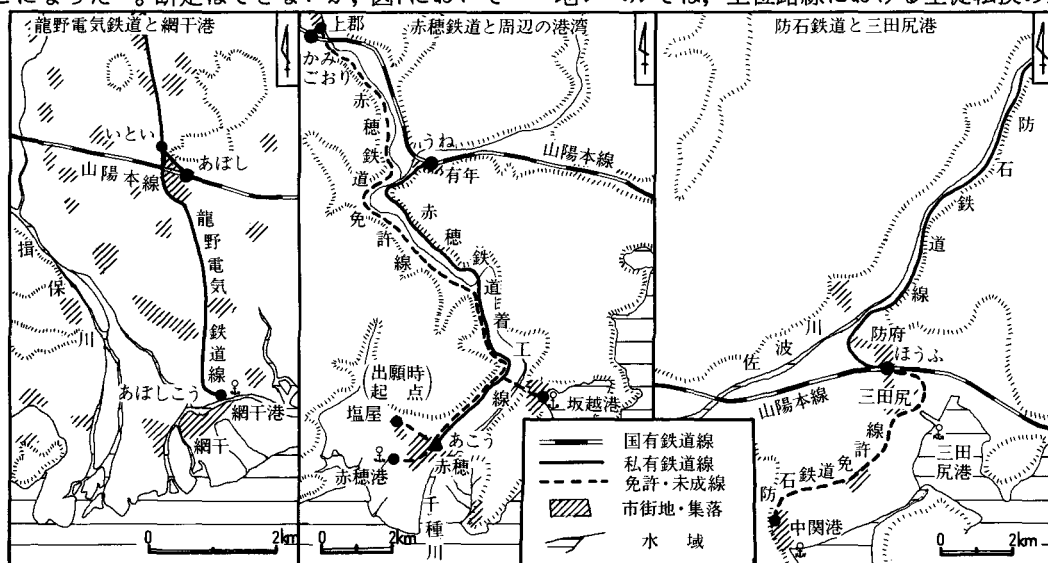


図8 海陸連絡型プランの局地鉄道
注) 仮名書きは駅名, その他は地名を表す。

響がどのように波及していたのであろうか。

ところで、青木栄一は、瀬戸内海地域においてかつて繁栄を極めた近世港町が、鉄道国有化以後の軽便鉄道建設ブーム期に局地鉄道建設によってその機能の保持に努めようとしたことを指摘した⁵⁵⁾。これは主従転換が生じる以前の海運等基幹型地域交通体系の存続を示唆する事実といえる。それでは、当該地域において、こうした海運中心の地域交通体系に局地鉄道を組み入れようとする動きがいつ頃まで続いたのであろうか。それを解明する手段として、局地鉄道の計画・建設にあたって想定された地域交通体系と路線プランの変化の関係を以下で数例検討する。その際、青木が事例とした下津井や鞆と同様に、近世の瀬戸内海海運寄港地としては一定の機能を有しつつ、近代的港湾への転換が順調に進行しなかった港町と取り上げる。

(1) 網干港と龍野電気鉄道の場合

網干港に関わる龍野電気鉄道は、1906年8月に軌道条例準拠で特許を受け、1909年1月に網干港一嘴崎、糸井—網干駅間を開業させたが(図8)、特許申請関係の書類が未見であり申請時の計画は詳らかではない。しかし、後年の文書に「最初ノ計画ハ(中略)網干驛行支線ノ如キハ全々其計劃ハナク只今ノ糸井(稿)停車場デ打チ切り即チ官線網干驛行ノ乗客ハ糸井デ降りテ徒歩デ此線へ出ルト云フ様ナ不便ナ点ガア」⁵⁶⁾との記載がある。これは、山陽本線網干駅への直結計画は後の計画修正の過程で生じたことを示唆する。しかも、終点嘴崎では「姫路嘴崎間及嘴崎須賀澤間軽便鐵道ト相連絡」⁵⁷⁾する計画であったようであり、山陽本線とは別系統の独自の地域交通体系が意図されていた。

当該鉄道の経路は、近世以来揖保川舟運によって担われた龍野醤油の輸送路に該当し⁵⁸⁾、同舟運は山陽鉄道開業後も素麺、醤油といった特産物で貨物輸送は賑わった。当該鉄道開業後、「院線網干驛ハ當鐵道敷設前ニアリテハ實ニ寂寥々タリシガ開通連絡後殊ニ現下ノ状態ニアリテハ毎ニ客貨輻輳シ頗ル殷賑ヲ極メ」ており、それは

「當鐵道ガ如何ニ同驛ニ於ケル有力ナル培養線タルコトヲ證」⁵⁹⁾していた。結局、当該鉄道は、当初結節点と考えた網干港より山陽本線網干駅の培養機能の方が大きくなってしまった。1918年2月には網干港の活性化を意図し、海運業兼業を申請した。内容は、網干港—大阪港間で帆船による米穀、醤油、素麺、肥料等の輸送を意図したものであったが⁶⁰⁾、もはや地域交通体系を変革させようような存在とはなり得なかった。

(2) 坂越港と赤穂鉄道の場合

赤穂における最初の鉄道計画と見られる1896年7月出願の播州鉄道は、赤穂—坂越—有年—佐用間に計画された。同鉄道は、坂越港に近接する経路を選定し、坂越港所在の坂越村の資本家が中心的役割を担ったことから、坂越港の港湾機能維持が背景にあったものと推定される⁶¹⁾。しかし、この計画は仮免状下付を待つ同年9月に、主要発起人の相次ぐ辞退によって頓挫した。

播州鉄道計画を継承するかたちで、1912年11月に敷設免許申請が行われた赤穂鉄道は、当初、塩屋—上郡の本線と途中分岐の坂越—坂越港間の支線から成っていた(図8)。上郡では山陽本線に結節するのではなく、津山—上郡間に敷設予定であった播美軽便鉄道に接続することになっており⁶²⁾、坂越港への支線を含めて、やはり山陽本線とは別系統の地域交通体系を意図していた様子がうかがえる。播州鉄道の場合とは異なり、坂越村から発起人こそ加わっていないが、「坂越港終端ニハ棧橋ヲ設ケ海陸運輸連絡ニ供ス」⁶³⁾とあり、同港の機能維持が念頭にあったと思われる。

ところが、1914年1月に塩屋—有年間に路線計画を変更、有年—上郡間と坂越港への海陸連絡線が消滅したうえに、有年では山陽本線に結節する路線プランとなった。かかる変更の最大の理由は建設費の半減にあったが、海運等基幹型地域交通体系帰属型のプランから鉄道基幹型地域交通体系帰属型のプランへの改変という点に留意したい⁶⁴⁾。

赤穂鉄道は、工事施行期限並びに竣工期限の

延期を繰り返しつつ1921年4月に赤穂一有年間の開業をみるが、残る赤穂一塩屋間の工事はその後も容易に進捗しなかった。当該線は大蔵省専売局の生産する食塩の輸送を当て込んだものであった。結局、1926年5月に当該線の免許は失効した。

(3) 三田尻港と防石鉄道の場合

三田尻港の港町として栄えた防府に関わる防石鉄道は、1912年7月に石三鉄道として三田尻一横山間の免許申請を行った。当該鉄道の発起人は、才賀電機商会⁶⁵⁾と防府町を中心とした地元有力者から成っており、社名からもうかがえるように、最終的には陰陽連絡を意図するものであった。三田尻は、近世以来塩の積出で繁栄した港町でありながら、当該鉄道の起点地は当初から山陽本線三田尻駅であった。発起人の中には回船問屋の系譜に属する者がおり、山陽鉄道開通以後、三田尻港の港湾機能維持が益々困難であったにもかかわらず、同港への結節構想は浮上しなかった。これは、才賀電機商会のような第三者的立場のコンサルタントが関係したため、海運等基幹地域交通体系に執着しない計画が立案されたのではなかろうか⁶⁶⁾。

防石鉄道は、1919年7月奈美まで、翌年9月堀まで開業した後、1921年3月に三田尻一中関間の臨海線の免許申請を行った。この申請時には「海陸連絡」機能強化が唱われてはいるが⁶⁷⁾、往年の三田尻港の復権を夢想したものではない。繁栄を誇った三田尻本港は、この当時土砂堆積が著しく、大型船の着岸は既に困難となっていた。かかる臨海線の終点中関港はその代替港として活況を呈しつつあったうえに、1918年にはその付近に三田尻塩務局原塩再製工場が設置されており⁶⁸⁾、それらとの関係を考慮して1941年12月まで免許の延長が続けられたが、結局結実しなかった。

(4) 近世港町と軽便鉄道

さて、以上の3事例の検討から、近世港町が軽便鉄道の自力建設によってその機能の保持に努

めようとした時期は、若干の地域的差異があるとしても、明治末期から大正初期の極めて短期間であったと考えられる。むしろ、軽便鉄道法成立以前に私設鉄道法に基づいて立案された計画の方にそうした意識が濃厚であったのではなかろうか。

青木が事例とした鞆の場合も、私設鉄道で計画された1896年4月出願の鞆鉄道では、山陽鉄道と鞆一度津間航路を結ぶ四国連絡鉄道としての機能が濃厚であったが、1909年10月申請の鞆軌道、鞆軽便鉄道では、当初から四国連絡や港湾機能保持の意図は失われていた⁶⁹⁾。むしろ、鞆軽便鉄道では、山陽本線との結節に重点を置き、1910年9月免許時の起点地が「山陽線福山駅トノ連絡上極メテ不便ナルガ故ニ、(中略)該駅ニ近接シ荷客ノ積卸ニ便利ニ且同駅トノ連絡ニ良好ナリト認メラルヽ地點ヲ撰ヒテ之ガ変更ヲナサント謀」(読点：引用者)⁷⁰⁾っていた。

また、1912年4月に西大寺軌道が、吉井川の河口港で沿岸海運との結節点として繁栄した九幡港所在の九幡村への延長線を出願した際にも、同地の交通結節点としての機能維持には全く触れてはおらず、単なる地域間結合を目的とした⁷¹⁾。さらに、帆船時代に繁栄を極めた牛窓町が計画して未成に帰した牛窓軽便鉄道の場合も、同地の交通結節点としての機能維持には全く触れていない⁷²⁾。

したがって、鉄道国有化による一貫輸送体制の効果が意外に早く現れた結果、保守性の強固な港町といえども、海運を軸とした地域交通計画が許されなくなってきていたといえるであろう。そうした中で赤穂や防府で認められた臨海部に立地した製塩工場との関係から構想された臨海線は、旧来の港湾機能の維持を目指した臨海線とは根本的に異なる性格のものであり、次章で取り上げる産業鉄道型臨海線の原形をなす。

一方、旧来の港湾機能維持を目的とした局地鉄道建設が意外に短命であった本州とは対照的に、四国においては長らく港湾機能維持型の局地鉄道建設が行われた⁷³⁾。それは、四国地方の地域交通体系の基幹交通路が長らく同地方の幹線

鉄道ではなく、山陽本線で代替されていたためであり、同線に従属するには四国の幹線鉄道を介するより、本四航路の海運の寄港地に結節する方が手っ取り早かったからである。

VI. 臨海部開発と産業鉄道の建設

軽便鉄道建設ブーム下での局地鉄道整備には、1911年～1913年に地域社会からの自力建設線を中心とした第一のピークがあり、1918年以降に大都市近郊路線や鉱工業関係鉄道を中心とした第二のピークがあると指摘されている⁷⁴⁾。瀬戸内海地域の場合もかかる画期と建設された路線の性格はほぼ一致し、第一次ピークの建設線が前章での検討事例といえる。ここでは第二次のピーク

の動向を、地域交通体系と関連付けながら検討してみたい。

ところで、海運の中心が帆船から汽船に移行してゆく中で、港湾設備の整備が要請されるようになった。わが国の港湾修築は明治初期から始まり、三国港を皮切りに横浜、若松、名古屋、新潟等主要港湾設備の改良が進んだが、1907年に港湾調査会によって「重要港湾の選定と施設の方針に関する件」が決定されると、かかる動向は地方の中小規模港湾にも波及していった⁷⁵⁾。そして、機帆船の発達がそうした動きに拍車をかけた。さらに重化学工業化の進展と共に大規模工場の臨海部立地が進み、港湾は単なる海陸交通結節点から生産活動機能を付与するよう

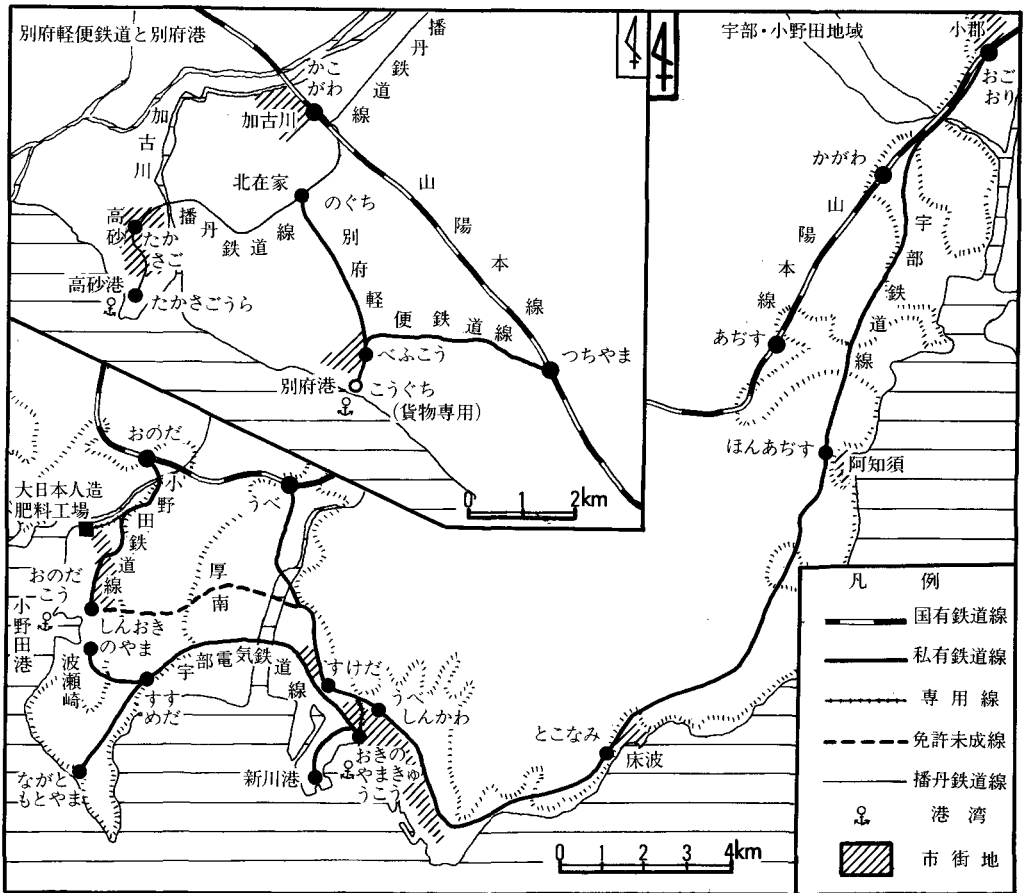


図9 臨海部開発による港湾結節プランの産業鉄道
注) 仮名書きは駅名，その他は地名を表す。

なった⁷⁶⁾。1940年の土木会議における臨海工業地帯造成方針の決定は、こうした動きへの公的機関の対応を促進する機能を果たし、第二次大戦中から戦後にかけて、臨海工業地帯の造成がさらに進展することになった。

鉱工業関係の局地鉄道と港湾の関連を考える事例として、宇部・小野田及び別府をとりあげる。前者のうち宇部（港湾は新川港）は石炭の、小野田はセメントの積出港として瀬戸内海地域屈指の産業港湾に発展した。また、後者の別府は肥料工場が臨海部に立地し、その積出港として機能した。これらの港湾に関連した産業は、いずれも重化学工業化に重要な役割を果たした産業であり、当該期の事例として適切であると判断できる。

(1) 宇部・小野田地域における臨海部開発と局地鉄道

宇部鉄道は、1910年12月に宇部村一院線宇部駅間の敷設許可申請を行った(図9)。敷設申請の理由書には、市街地と幹線駅間の交通改善と宇部村産石炭の輸送路確保をあげ、また発起人には渡邊祐策や高良宗七など炭鉱事業で名を馳せた人物が含まれていた。かかる申請の翌年6月には、「當初院線宇部驛ニテ貨物積換ヲナスノ見込ナリシモ其不便不勘ニ付院線へ貨物連絡輸送ニ計劃ヲ改メ」⁷⁷⁾るため、軌間を1067mmに変更する申請を行った結果、当該線は出願時から幹線鉄道への結節を第一義としていた。1914年1月に宇部一宇部新川間を開業させた当該鉄道は、その後1921年12月に既設線助田から分岐して小郡までの延長線を申請した。かかる延長線も基本的には幹線結節を意図したものであったが、敷設理由に「宇部市ニ於テ市區ノ改正及港湾修築等ノ計劃上本鐵道ノ施設ヲ迅速竣功セシムルノ必要相生シ」⁷⁸⁾たことを言及、港湾修築事業との関係が指摘された。

一方、小野田軽便鉄道は、1913年3月に須恵村一小野田停車場間に軽便鉄道を敷設すべく出願された(図9)。「須恵村ハ諸種ノ工業地ニシテ小野田セメント會社舎密會社等ノ為近時著シ

ク物資輸送旅客ノ往復等頻繁ヲ來シ」⁷⁹⁾てきており、その輸送路確保が大きな狙いであった。当該鉄道も、幹線鉄道駅に結節することを念頭に起業されたこと、敷設予定地域が産業地域であったことなど、単に隣接地域であるのみならず宇部鉄道との共通点は多い。当該鉄道は1915年11月に小野田駅一セメント町(小野田港)間を開業した。

これら宇部・小野田両鉄道の沿線地域は第一次世界大戦後の好況を機に本格的に発展し⁸⁰⁾、ポタを活用した海面埋立地の造成による工業地化と新川港を中心とした港湾修築が盛んに行われ、これらと関連して両鉄道は海陸連絡プランを充実させてゆくことになった。

小野田鉄道(小野田軽便鉄道を改称)は、前述区間の開業後、盛んにセメント等の工場への引込線を建設、沿線工場の原料輸送の改善に努めた。一例として1924年4月の大日本人造肥料小野田工場への引込線敷設の理由に、「製品及原料ハ主トシテ海運ニ依リシモ國有鐵道山陰、日豊線等山間線ノ開通ニ伴ヒ陸送ノ販路擴張セシヲ以テ輸送ノ圓滑ヲ期スル」⁸¹⁾ことがあげられ、鉄道省線建設の進展により原料輸送でも海運と陸運の分担が進むと共に、臨海部に立地する工場への原料輸送が海運と並んで鉄道によっても担われていたことが明らかである。

さらに、小野田鉄道は1926年11月に小野田町一厚南間の貨物支線敷設免許を申請したが、これに呼応して宇部鉄道も1928年4月に宇部一厚南間に延長線敷設を申請して、小野田鉄道貨物線との連絡輸送を企図した。その理由には、「小野田ニ生産スル石炭及肥料ハ従來船運ニ依ルモノナルモ季節竝風波ノ關係上不便勘ナカラサル」⁸²⁾として、沿岸短距離輸送でさえも天候等に左右されがちで不安定な海運を避けて安定した陸運を志向する動きが生じていた。

しかし、工業地域の鉄道建設も、すべてが海運から陸運への輸送転換を意図したものではなかった。波瀬崎の新沖ノ山炭鉱開発と併せて、1926年12月に宇部鉄道と同一資本下に設立された宇部電気鉄道は、波瀬ノ崎一沖ノ山間の電気

鉄道の敷設を申請し、翌年6月に免許された。建設の目的は、採掘地である波瀾崎付近が遠浅の海岸で海運による輸送に不適なため、採掘された石炭を新川港から積出すことにあった⁸³⁾。当該線は1929年5月に開業し、終点地である沖ノ山旧鉱では貨物側線を通じて宇部鉄道と結節した。

このように当該地域に敷設された鉄道の多くは、海陸連絡線的な路線プランをとっているものの、機能的には鉄道と海運が連帯輸送関係を有していたと判断されるものは少ない。むしろ、各々が臨海部に立地した工場の原料・製品輸送機関として機能していたといえよう。

(2) 別府港の開発と鉄道輸送

別府港は、元来景勝地として知られるのみで、港湾としては無名の存在であった(図9)。1885年に多木久米次郎が肥料製造を開始し、付近が工業地域に変化すると、多木の働きかけで地元資本による小規模改修が行われ、1896年には県費補助港湾への編入が決定して本格的な港湾整備が進んだ⁸⁴⁾。当時の別府港の取扱品目は、移入は燐酸、アンモニア等肥料原料、移出は製品の人造肥料が中心を占め、多くは和式帆船に依ったが、一部曳船の利用もあった⁸⁵⁾。

ただし、これら肥料原料・製品輸送にはかなり早い時期から鉄道が用いられていたようであり、幹線鉄道へのアクセス輸送機関として、前述の帆船・曳船および荷車が利用された⁸⁶⁾。そして、その馬車輸送の鉄道転換を意図した局地鉄道建設計画が、加古川一別府間の別府軽便鉄道として1911年7月に出願された。もちろん主導は、多木肥料の経営者である多木一族であったが、播州鉄道の高砂延長線との並行問題から発起人間に意見の相違が生じて頓挫した。1913年6月の再願では、山陽本線直結を断念して播州鉄道北在家一別府間に変更して出願され、11月に免許を得て着工したが、播州鉄道との結節点は野口に変更された。しかし、山陽本線直結の志は捨て難く、1917年6月に加古川駅延長を申請したが、播州鉄道への影響を考慮して不許可となり、1919年4月に今度は土山駅延長に変更して再

願、ようやく免許を得た。

1922年7月～1923年6月間の当該鉄道の収入では貨物収入が80%を占め、さらに輸送貨物の内容を見ると人造肥料が実に98%を占めていて⁸⁷⁾、単一輸送品目に特化した産業鉄道であった。そして昭和初期には「多木製肥所人造肥料八年毎ニ鐵道便ニ依ルモノ増加セル」⁸⁸⁾状況であった。このように当該鉄道も路線プランは海陸連絡線的であるとはいえ、工場の臨海部立地を反映した輸送線というのが機能的実態であり、当初から海陸連絡機能はほとんど有していなかったといえよう。

港湾修築とそれともなう工場の臨海部立地を反映して建設された、この時期の局地鉄道は、実際には海運との連帯輸送関係はほとんど存在しなかった。以上の考察から、それらは、むしろ臨海部に立地した工場の原料・製品輸送において、幹線鉄道の補助輸送機関として機能していたと考えるべきであろう。前章での検討事項と併せて、局地鉄道建設の機能変化は、瀬戸内海地域の局地レベルにおける地域交通体系が、近世以来の港湾維持型から、山陽本線培養型に変化してきていたことを示していると考えられる。

もっとも、この時期でも筆者がかつて検討した片上鉄道のように、鉱山から港湾への鉱石輸送鉄道の建設事例があり、末端部での海運結節志向は少なからず存在した。しかし、同鉄道も、地方港湾都市片上と幹線駅和気を結ぶ路線を建設した後に柵原鉱山への延伸を行っており、前章の事例のように海運結節を軸に幹線鉄道に対抗を試みたわけではない⁸⁹⁾。本章で取り上げた2事例に比べれば過渡的要素が強いとはいえ、海運等基幹型地域交通体系への執着によって路線プランの決定がなされた事例でないことは留意しておく必要がある。

VII. ま と め

交通網としての連帯性に基づいた鉄道—海運関係を軸に瀬戸内海地域における地域交通体系

の変容過程を検討してきたが、その概要はつぎのようにまとめられる。

筆者は、前稿⁹⁰⁾において地域交通体系における鉄道路線を3つの階層(上位・中位・下位)に区分したが、かかる区分を地域交通体系の想定される地域スケールにも当てはめることができる。そうすれば、上位路線は全国レベルの、中位路線は地方レベルの、下位路線は局地レベルの各々の地域交通体系における基幹交通路に比定されることになる。これをもとにすると、本稿の内容は以下ようになる。

瀬戸内海海運は、山陽鉄道全通後も旅客輸送、貨物輸送共に鉄道と競合しつつも一定の輸送機能を有し、また汽船、帆船各々の得失を反映させた輸送体制がとられ、全国レベルでの地域交通体系の基幹交通路としての地位を保っていた。

しかし、海運は、鉄道の安全性、速達性に次第に圧迫され、国有化による一貫輸送体制の確立と遠距離通減制運賃の導入によって、その地位を確実に脅かされつつあった。

初期の山陽鉄道は、官設鉄道との一貫輸送体制を意図しながらも、官設鉄道線が全国的な輸送網を確立する以前には、まず海運との協調関係に配慮せざるをえなかった。それは、利用者が、交通機関選択に速達性や安全性よりも運賃の低廉性を求める習慣が根強かったためである。その結果、山陽鉄道は、全国レベルで海運が長年にわたって確立した輸送体制を容易に覆すことはできなかった。したがって、全国レベルでは、この時期の鉄道はあたかも海運から派生する枝線にすぎなかった。

しかし、山陽鉄道の全通は、全国レベルでの基幹交通路として機能の開始を意味し、それは本四航路の海運を介して四国の鉄道を従属させることにもなった。したがって、山陽鉄道の全通と国有化、その結果としての一貫輸送体制の確立と遠距離通減制運賃の導入は、当該地域での全国レベルの鉄道基幹型地域交通体系成立を意味した。

山陽鉄道から派生した播但鉄道の海陸連絡線は、当初瀬戸内海沿岸港湾と自線内結合の機能を担って建設されたが、山陽鉄道(山陽本線)による当該地域における全国レベルでの鉄道基幹型地域交通体系の成立によって、次第に飾磨港と山陽本線の連絡線としての機能に変容していった。こうした鉄道国有化の効果の現出にともなうて、地方レベルでの鉄道基幹型地域交通体系の整備が進んだ。

轻便鉄道建設ブーム下で近世港町が轻便鉄道の自力建設によって、鉄道基幹型地域交通体系に対抗を試み、旧来からの港湾機能の維持に努めた時期があった。だが、それは明治末期から大正初期の極めて短期間に限られていたことから、局地レベルにおいても鉄道基幹型地域交通体系形成の萌芽が看取される。そうした港湾機能の維持を意図する動きは、近代港湾整備と並行して進出した臨海部工場への原料・製品輸送

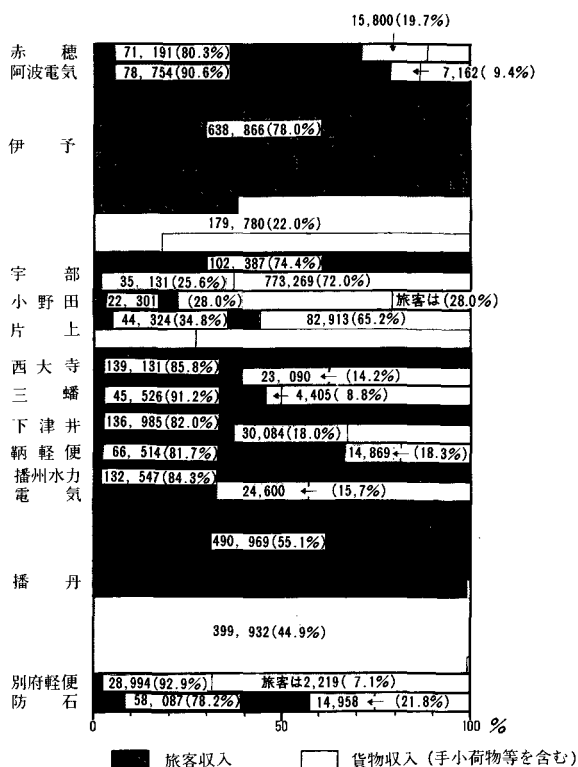


図10 瀬戸内海地域における局地鉄道事業者の収入構成 (1922年度)

注) 縦軸の幅は収入額を表わしている。
資料) 『大正11年度 鉄道省鉄道統計資料』より作成。

に転換され、海陸連絡鉄道はかかる輸送の一端を担うようになった。かかる動向は、局地レベルにおける鉄道基幹型地域交通体系の確立と位置づけられる。

ところで、図10には瀬戸内海地域における局地鉄道事業者14社の1922年度における収入構成を示した。これを見ると、旅客と貨物の収入比率が、約8対2を基準に旅客の比重が高い事業者(赤穂・阿波電気・伊予・宇部・西大寺・三幡・下津井・柄軽便・播州水力電気・播丹・防石)と、約3対7を基準に貨物の比重が高い事業者(小野田・片上・別府軽便)に大別される。近世以来の瀬戸内海海運の寄港地に関係した事業者はいずれも前者に含まれ、この時期には貨物輸送の比重がいずれも低くなっていた。近世海運が冒頭でも指摘したように、物資輸送を中心としたものであったことを勘案するならば、かかる点においても近世以来の海運中心の地域交通体系が崩壊していたことがうかがえる。

一方、後者は近世以来の海陸輸送を継承したのではなく、港湾修築や臨海工場の建設にともなって開業した事業者と見ることができる。港湾修築と臨海工場への輸送を担うこれらの局地鉄道は、臨海部に立地した工場と幹線鉄道を繋ぎ、原料・製品輸送を担う補助輸送機関として機能した。こうした機能は、やがて臨海・臨港鉄道¹¹⁾へと発展してゆくことになる。

(奈良大学文学部)

[注]

- 1) 三木理史(1994)：私鉄路線と幹線鉄道の結節形態の変化から見たわが国における近代交通体系の形成、地理学評論, 67A, 677~700頁。なお、本稿における路線プラン、地域交通体系等の用語の定義は、特記のない限り当該論文中的ものを踏襲している。
- 2) 山本弘文(1983)：『維新期の街道と輸送 増補版』法政大学出版局, 278~299頁を参照。
- 3) 私鉄の国家買収は、1906~1907年の国有化以後も断続的に実施されるが、本稿で「鉄道国有化」と称する場合は、原則としてこの年次の実施分に
- 限る。
- 4) 石井寛治(1986)：国内市場の形成と展開(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), 1~74頁。小風秀雅(1988)：鉄道国有化と運輸網の再編(高村直助編『日露戦後の日本経済』塙書房), 48~77頁。かかる議論の展開については、前掲1)を参照されたい。
- 5) 鉄道院(1916)：『本邦鐵道の社會經濟に及ぼせる影響 下巻』鉄道院, 1327~1371頁。
- 6) 石井, 前掲4)。
- 7) 山口和雄(1986)：近代的輸送機関の発達と商品流通——北陸・北越地方の場合——(山口・石井編, 前掲4)), 75~137頁。
- 8) 老川慶喜(1992)：『産業革命期の地域交通と輸送』日本経済評論社, i頁。
- 9) 中村尚史(1993)：産業革命期における近代的交通機関の発達と米穀輸送——九州鉄道と三角港——, 交通史研究, 31, 54~68頁。
- 10) 松本勝久(1985)：山陽鉄道の延伸と門徳汽船の運航, 山口県地方史研究, 54, 44~54頁。
- 11) 今津健治(1981)：若松港の石炭積出——大阪港への輸送——, エネルギー史研究(九州大学石炭研究資料センター), 11, 1~18頁。今津(1983)：戦前期石炭の消費地への輸送——若松港をめぐる——(安場保吉・斎藤修編『プロト工業化期の経済と社会——国際比較の試み——』日本経済新聞社), 257~277頁。
- 12) 牧野文夫(1988)：戦前期内航海運における技術選択——北九州・大阪間石炭輸送の分析——, 経済研究(一橋大学経済研究所), 39-4, 316~324頁。
- 13) 三木理史(1995)：瀬戸内海沿岸地域における海陸連絡輸送の展開——四国の場合を中心に——, 奈良大学紀要, 23, 147~159頁。
- 14) 有末武夫(1977)：中国四国地方総論——交通・通信(日本地誌研究所編『日本地誌第16巻』二宮書店), 114頁。
- 15) 富岡儀八(1977)：中・四国——交通——(藤岡謙二郎編『日本歴史地理総説 近世編』吉川弘文館), 119~125頁。
- 16) 小野寺淳(1992)：近代移行期における船舶の分布とその輸送力, 人文地理学研究(筑波大学), X V I, 111~127頁。

- 17) 富岡儀八(1960)：瀬戸内海における機帆船交通の2, 3の特相, 地理学評論, 33, 363~378頁。
- 18) 富永祐治(1953)：『交通における資本主義の発展——日本交通業の近代化過程——』岩波書店, 186頁。
- 19) 前掲4), 及び9)の各論文を参照。
- 20) 増田廣實(1994)：明治前期における全国的運輸機構の再編——内航海運から鉄道へ——(山本弘文編『近代交通成立史の研究』法政大学出版局), 155~182頁。
- 21) これらの動向の概要は, さしあたり柴田悦子(1987)：政商財閥資本の育成と海運業(廣岡治哉編『近代日本交通史——明治維新から第二次世界大戦まで——』法政大学出版局), 28~34頁を参照。
- 22) 通信省管船局編(1908)：『大阪海事局管内航通運輸ニ関スル報告 第五 明治39年』(大阪府立中之島図書館所蔵)同局, 73~89頁。
- 23) 通信省管船局編(1904)：『大阪海事局管内航通運輸ニ関スル報告 第二 明治36年』同局, 7頁。
- 24) 通信省管船局編(1912)：『大阪海事局管内航通運輸ニ関スル報告 第九 明治43年』同局, 21頁。
- 25) 桜井徹(1980)：山陽鉄道株式会社の資本蓄積条件と国有化問題——国家独占生成に関する基礎的考察——, 商學集志(日本大学), 49-3, 55~77頁。
- 26) 運賃率の異なる旅客と貨物の収入比率から両者の盛衰を論じることができないことは言うまでもない。だが, 大阪——瀬戸内海間航路の輸送内容について, 「専ラ旅客ノ交通ヲ計ルノ外石炭, 魚類, 鹽及雜貨等ヲ輸送供給スル」(前掲23), 1頁)との指摘もあり, 決して旅客輸送が少なくなかったことに注意する必要がある。
- 27) 前掲9), 65~66頁。
- 28) 前掲24), 1頁。
- 29) 通信省管船局編(1910)：『大阪海事局管内航通運輸ニ関スル報告 第七 明治41年』同局, 25頁。
- 30) 桜井徹(1986)：鉄道国有化の実現とその意義(野田正穂他編『日本の鉄道——成立と展開——』日本経済評論社), 114~125頁。
- 31) 『山陽鐵道會社創立史』(野田正穂・原田勝正・青木栄一編(1980)：『明治期鐵道史資料<第二集>地方鐵道史 第三卷 社史(三)——II』日本経済評論社収録)。なお, その成立事情は, 木村孝(1971)：私鉄山陽鐵道の成立, 歴史と神戸, 47, 2~12頁を参照。
- 32) 「鐵道支線布設ノ義ニ付稟請」(『鐵道院文書 第十門 私設鐵道及軌道 各鐵道 卷一三 山陽鐵道株式会社 明治二一年 明治三七年』(交通博物館所蔵)所収)。
- 33) 明治政府の交通政策は, まず大久保政権下で内陸運輸を内航海運によって全国的に結び付ける形態で進められた。それが鉄道中心に変化しはじめるのは1881年~1882年頃と増田廣實は推定している(前掲20))。そうであるなら, 幹線鉄道中心の全国一貫輸送体系という思想が芽生えるのは1880年代中期以降と考えられる。しかし, かかる思想が存在したとしても, それが実態をもつに至るのはさらに後年といえる。
- 34) 「山陽鐵道會社旅客運賃及荷物運賃取極メ理由書」(前掲32)所収)。
- 35) 前掲34)。
- 36) 前掲34)によれば, 表1の規定運賃より実際には約3割引とし, さらに2隻同時出航の場合には規定運賃の半額としていた。さらに手荷物には数量制限すら無かった。
- 37) 前掲34)。
- 38) 「運丙第三八號文書」(前掲32)所収)。
- 39) 「起業目論見書(明治36年5月)」(『鐵道院文書 第十門 私設鐵道及軌道 二. 普通鐵道 卷全 山陽鐵道株式会社 明治三七年 明治三九年』(交通博物館所蔵)所収)。
- 40) 前掲10)。
- 41) 鐵道省(1922)：『日本鐵道史 中篇』, 384頁。
- 42) 鐵道院(1916)：『本邦鐵道の社會經濟に及ぼせる影響 上卷』, 83~87頁。また, 三幡港とそのアクセスについては, 前掲1)の拙稿においても若干言及した。
- 43) 「岡山県商甲第三二九號文書」(前掲39)所収)。従来の三幡——高松間は22海里であったが, 宇野——高松間は9海里で大幅に海上距離が短縮できた。さらに当時既に高松港は築港工事を終え, 当該航路では本州側の築港工事が待たれる状況であった。

- 44) 「山陽鐵道延長線岡山宇野間旅客貨物交通概況取調復命書」(前掲39)所収。
- 45) 陰陽連絡鐵道は、当該地域の交通体系を考える上で極めて重要な意味をもつが、ここでは紙数の関係から下記の文献に譲りたい。木村辰男(1971)：山陰・山陽連絡鐵道の形成過程——鐵道敷設法の公布に関連して——，神戸学院大学紀要，II-1，51～77頁。
- 46) 「播但鐵道沿革概略及収支概算(高島健八文書)」(姫路市史編集専門委員会編(1989)：『姫路市史 第12巻 史料編 近現代1』姫路市)，715～717頁。
- 47) 「生野飾磨津間馬車鐵路布設之義ニ付御願」(『鐵道院文書 第十門 私設鐵道及軌道 二. 普通鐵道 卷一四 播但鐵道株式会社 明治二六年 明治四二年』(交通博物館所藏)所収)。
- 48) 「鐵第二九〇號文書」(前掲47)所収)。
- 49) 前掲47)所収)。
- 50) 逓信省管船局編(1909)：『大阪海事局管内航運運輸ニ関スル報告 第六 明治40年』同局，190頁。なお、当該報告には、各港の品目別取扱貨物数量が採録されているが、品目単位の相違のため相互間比較ができない。
- 51) 播但鐵道は1903年6月に山陽鐵道に譲渡。
- 52) 前掲11)，今津(1983)，272頁。
- 53) 逓信省管船局編(1911)：『大阪海事局管内航運運輸ニ関スル報告 第八 明治42年』同局，190頁。なお、引用文中の「山陰線」は「山陽線」の誤植と解するのが自然と思われる。
- 54) 前掲11)，今津(1981)，9頁。
- 55) 青木栄一(1969a)：下津井鐵道の成立とその性格——瀬戸内海近世港町における鐵道導入に関する研究 第一報——，地方史研究，97，45～60頁。青木(1969b)：近世港町柄および下津井における鐵道交通の導入とその特質，東北地理，21，143～149頁。
- 56) 「大正五年八月拾貳日臨時株主總會議事録」(『鐵道省文書 第十門地方鐵道，軌道及陸運 二. 地方鐵道 營業廃止 播電鐵道(元龍野電氣鐵道)自大正六年 至大正九年 卷二終』(国立公文書館所藏)所収)。
- 57) 「既設軌道ヲ輕便鐵道ニ変更指定申請ニ付副申」(『鐵道省文書 第十門地方鐵道，軌道及陸運 二. 地方鐵道 播電鐵道(元龍野電氣鐵道)自大正二年 至大正五年卷一』(国立公文書館所藏)所収)。
- 58) 長谷川彰(1993)：『近世特産物流通史論——龍野醬油と幕藩制市場——』柏書房，71頁。
- 59) 「輕便鐵道補助ニ関スル歎願書」(前掲57)所収)。
- 60) 「兼業認可申請書」(前掲56)所収)。
- 61) 松岡秀夫(1971)：赤穂の私鉄，歴史と神戸，47，27頁。
- 62) 赤穂市立歴史博物館編(1990)：『特別展図録赤穂鐵道——塩を運んだ輕便鐵道——』同館，9頁。
- 63) 「赤穂鐵道株式會社仮定款謄本」(『鐵道省文書 第十門私設鐵道及軌道 三. 輕便鐵道 赤穂鐵道 自大正二年 至大正五年 卷一』(国立公文書館所藏)所収)。
- 64) 山陽本線直結のプランとなった一因には、播美輕便鐵道計画の失効がある(前掲62))。
- 65) 才賀電機商会については、三木理史(1991)：明治末期における地方公益事業の地域的展開——才賀電機商会を事例として——，人文地理，43，1991，328～347頁を参照。
- 66) 当該線の出願にやや先んじて、1912年4月にほぼ同区間の三田尻——堀間に三田尻輕便鐵道が敷設免許の申請を行ったが、当該鐵道は太田光熙をはじめ東京、大阪在住の発起人で占められていた(『三田尻輕便鐵道敷設一件土木課』(山口県庁文書 戦前 A 土木 544，山口県文書館所藏)。したがって、当該地域の鐵道計画には大都市の複数のコンサルタント的事業者が注目していたといえる。
- 67) 「地方鐵道延長線敷設免許申請ニ関スル件調書」(『鐵道省文書 第十門地方鐵道及軌道 二. 地方鐵道 防石鐵道 卷四 自大正十年 至大正十二年』(国立公文書館所藏)所収)。
- 68) 防府市教育委員会(1982)：『防府市史 下巻』同，436～448頁。
- 69) 前掲55)，青木(1969b)。なお、柄輕便鐵道は柄軌道として1910年10月に申請された計画を、翌年8月に輕便鐵道法に基づいて再申請したものである。
- 70) 「竣工期間御延期御願 理由書」(『鐵道省文書 第一門監督 第一種 二. 地方鐵道イ. 免許

- 軌道(輕便鐵道) 自 大正二年 至大正五年』(国立公文書館所蔵)所収)。
- 71) 「輕便鐵道布設特許願」(『鐵道省文書第十門私設鐵道及軌道 二. 地方鐵道 西大寺鐵道 卷二 自明治四十五年 至大正三年』(国立公文書館所蔵)所収)。
- 72) 「輕便鐵道敷設免許願」(『第十門私設鐵道及軌道 三. 輕便 牛窓輕便鐵道 卷全 自大正三年 至大正五年』(国立公文書館所蔵)所収)。
- 73) 前掲13)。
- 74) 原田勝正・青木栄一(1973):『日本の鐵道——100年の歩みから——』三省堂, 144~171頁。
- 75) 運輸省港灣局編(1951):『日本港灣修築史』港灣協會, 1~49頁。
- 76) 増田廣實(1986):『交通・運輸体系の統合——沿岸海運と河川舟運——(山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新——歴史的考察——』東京大学出版会), 147~155頁。
- 77) 「起業目論見書事項変更ノ儀ニ付御願」(『鐵道省文書 第一門監督 二. 地方鐵道 宇部鐵道 卷一 自明治四十四年 至大正五年』(交通博物館所蔵)所収)。
- 78) 「延長線敷設免許申請ニ付御願 理由」(『助田小郡間延長線敷設一件 宇部鐵道 土木課』(山口県庁文書 戦前 A 土木 553, 山口県文書館所蔵))。
- 79) 「輕便鐵道免許申請ニ関シ意見書」(『鐵道省文書 第十門地方鐵道, 軌道及陸運 二. 地方鐵道 小野田鐵道 卷一 自大正二年 至大正五年』(交通博物館所蔵)所収)。
- 80) 高木義英(1942):『宇部鐵道株式會社史』(野田・原田・青木編(1983):『大正期鐵道史資料<第二集> 國有・民營鐵道史 第一三卷』日本經濟評論社収録), 44頁。
- 81) 「大日本人造肥料株式会社小野田工場引込線敷設工事方法書」(『鐵道省文書 第十門地方鐵道及軌道 二. 地方鐵道 小野田鐵道卷二 自大正六年 至昭和二年』(交通博物館所蔵)所収)。
- 82) 「答申(「宇部厚南村間延長線敷設ノ件照會」に対する:引用者)」(『鐵道省文書第十門地方鐵道, 軌道及陸運 二. 地方鐵道 宇部鐵道 卷四 自大正十四年 至昭和四年』(交通博物館所蔵)所収)。
- 83) 「起業目論見書」(『鐵道省文書 第十門地方鐵道, 軌道及陸運 二. 地方鐵道 宇部電氣鐵道 卷一 自昭和二年 至昭和四年』(交通博物館所蔵)所収)。
- 84) 多木久米次郎伝記編纂會編(1958):『多木久米次郎』同会, 263~288頁。
- 85) 池田浪三郎編(1912):『海運要覽』海陸運輸時報社, 103頁。
- 86) 別府輕便鐵道敷設以前の肥料輸送は, 加古川, 土山兩駅へ荷車で輸送するか, 別府港から船積みで神戸港へ輸送するかした後に汽車積みにされた(前掲84), 183頁)。なお, 多木製肥所の肥料は1907年時点で88.6%が県外消費であった(同89頁)。
- 87) 「別府輕便鐵道補助許可申請却下ノ件」(『鐵道省文書 第十門地方鐵道, 軌道及陸運 二. 地方鐵道 別府輕便鐵道 卷二 自大正十年至昭和二年』(運輸省所蔵)所収)。
- このような輸送内容のため, 鐵道省は, 当該線を「多木肥料製造會社ノ生産品輸送ヲ目的トシテ敷設セラレタルモノ」と判断して地方鐵道補助申請を却下した。
- 88) 「別府港停車場一部変更届 理由書」(『第一種地方鐵道 免許 別府鐵道 自昭和三年 至昭和二十年』(運輸省所蔵)所収)。
- 89) 三木理史(1990):大正期における産業鐵道の地域的特質——岡山県東備地域を事例として——, 人文地理, 42, 50~65頁。
- 90) 前掲1), 680~681頁。
- 91) 青木栄一(1970):臨海・臨港鐵道の系譜とその性格, 鐵道ピクトリアル, 238, 19~22頁の指摘に基づき, 臨海・臨港鐵道を「特定の臨海工業地域や港灣地区に出入する貨物の輸送を主な目的とする私鉄」(19頁)と本稿では定義する。
- 〔付記〕
本稿の内容は, 別稿(注13))の内容と共に1994年度鐵道史学会大会(於東京学芸大学)において口頭発表を行った。その際, コメントを頂いた諸先生方, 中でも第七章の記述に示唆を与えられた東京学芸大学の古田悦造先生に深甚なる謝意を表したい。また, 本稿の作成に当たって用いた数多くの文書史料の所蔵機関各位には種々御配慮を頂いたことに謝意を表したい。なお, 運輸省所蔵文書は, 神戸大学

経済経営研究所附属経営分析文献センター所有のマイクロフィルムに依った。英文要旨の校閲は、大阪芸術大学の Havey, A. Shapiro 先生にお願いした。併せて謝意を表したい。
本稿のような広域にわたるフィールドを現地調査し、また分散した文書史料を閲覧・収集する機会を

得たのは、平成4年度から6年度まで都合3年度にわたって筆者に与えられた文部省科学研究費補助金(奨励研究 A)のお蔭であり(課題番号は各々年度順に 04780243・05780137・06780141)、記して謝意を表したい。

THE FORMATION AND DEVELOPMENT OF REGIONAL TRANSPORTATION SYSTEM IN THE COASTAL REGION OF THE SETO INLAND SEA

—Historical Geography of railway development in connection with port and shipping—

Masafumi MIKI

The author defined the construction of railway as the modern transportation system in Japan on the basis of the location of railway turning points (Geographical Review of Japan 67A, 677-700, 1994). The subject of this paper is to examine the change in the regional transportation system in the coastal region of the Seto Inland sea on the basis of junction of railway and marine transportation. The result of this paper can be summarized as follows.

1. Marine transportation in Seto Inland sea maintained its functions as the main transportation route after the Sanyo Railway (Kobe-Shimonoseki) was completed. Those transportation systems reflected merits or demerits of steamships and sailboats. After railway companies established their networks and adopted tapering distance rate system as a result of railway nationalization from 1906 to 1907, marine transportations declined.

2. The Sanyo Railway in its infancy intended to connect with the National Railway line, but it had to connect with marine transportation until the National Railway established its network. Consequently, the Sanyo Railway was merely a connecting branch line from ports for the time being. After the railway was completed between Kobe and Bakan (Shimonoseki, today), it was affiliated to railways in Shikoku by way of marine transportations between Honshu and Shikoku.

3. The Bantan Railway was connected between the port of Shikama and each place along it for a while. After the Sanyo Railway was completed, its function changed to connect the port of Shikama to the Sanyo Railway line.

4. Port towns which prospered in the feudal age tried to construct light railways because they maintained the function of ports for the *Light Railway Construction Boom*. Those trends were limited since the last some years of the Meiji era (1868-1912) to the early Taisho era (1912-1926). As modern ports were constructed and modern factories were located along the shore, light railways which diverged from ports changed to carry raw materials for coastal factories and products from them since the Taisho era.