

「裏日本」論と東北論再考

—海からみた近代東北地方の港湾と鉄道—

三 木 理 史

- I. はじめに
 - (1) 「裏日本」論と交通の近代化
 - (2) 海から見た交通近代化と東北論
- II. 明治から昭和戦前期の港湾と鉄道
 - (1) 対象港湾と鉄道建設の概要
 - (2) 港湾と鉄道建設の関係
- III. 鉄道貨物輸送の地域差
 - (1) 日本海側対象駅の客貨取扱状況
 - (2) 輸送断面と地域差
- IV. 取扱貨物の内容と地域差
 - (1) 海上貨物の変化
 - (2) 海陸連絡貨物の状況
- V. まとめ—裏日本論と東北論をめぐって

I. はじめに

(1) 「裏日本」論と交通の近代化

本稿の目的は、明治期以後に日本海側が衰退したとする「裏日本」¹⁾論や、東北論などの地域論において、地域の発展を示す重要な指標とされてきた交通に関し、東北地方における港湾と鉄道の利用状況から再検証を試みることにある。

1990年代以後公刊された裏日本に関わる著作²⁾の多くは、新潟県と何らかの関係をもってきた。しかし1960年代に差別用語視され、70年代に公的使用の控えられた裏日本とは、新潟県のみならず、本来日本海側の東北から中国地方までを指す等質地域概念のはず

である。そして1970年代以後の裏日本問題は環日本海や日本海の地域問題へ昇華した³⁾。

ところで裏日本論の先駆は、地理学者の千葉徳爾の研究⁴⁾である。千葉はその用語的起源を不詳としつつも、1906年の山崎直方・佐藤伝蔵編『大日本地誌』の例を引き、20世紀初頭には裏日本の用語が既存していたとする。またそれが当初の自然的地帯区分から、20世紀には日本海側の太平洋側に対する社会・経済的地域格差を含む後年の用法に転化したという。千葉論文は裏日本の実例を北陸地方に求め、東海地方と比較して第二次産業を指標に実証的考察を展開し、社会・経済的地域格差を論じたものである。

この論点が前述の新潟県に関わる歴史家の関心を喚起したが、古厩の西廻航路(=日本海航路)繁栄の退潮を裏化の起点とする観点や、阿部も含め両者の着目する明治期鉄道政策など交通要因に裏化の原因を求める視点は、共に千葉論文には認められない。裏日本を近世・近代間の全国的交通の変容に関連づける論点は、1997年刊行の古厩と阿部の著作で明確化したことになる。

西廻航路の退潮や明治期の鉄道政策の太平洋側偏重が日本海側の裏化の促進要因と見る1997年の両著の論点は、千葉の議論に比べてより広域を対象とするが、近世以来の日本海航路の鉄道開通による衰退の実態は具体的に提示されていない。一方千葉の裏日本論の重

キーワード：裏日本論，東北論，港湾，海陸連絡，日本海

要性は、単に日本海側と太平洋側の経済格差の解明のみならず、日本海側の地域社会に太平洋側並みの経済成長を促す志向が乏しい点に着目したことにあった⁵⁾。千葉は、その根拠を北陸地方の米作農業の相対的高成長の予想と、前近代的商取引の踏襲に見出していた。しかし日本海側全域が米作農業の高成長を期待できたわけではなく、千葉説を本州全体に適用することも難しい。

(2) 海から見た交通近代化と東北論

ところで日本海の呼称の成立は、地図表現に現れた地理思想の観点から17世紀初頭と考えられている⁶⁾。そうだとすれば、西廻・東廻両航路の開設とほぼ同時期の17世紀前後に、本州を日本海側と太平洋側で東西に二分する地理観も出現した可能性が高い。

一方西廻・東廻両航路の起点と見なされることの多い酒田港をめぐる豊富な商品流通史研究⁷⁾は、西廻航路の繁栄に関わる実証的空隙を埋め得る成果でもある。その近年の成果に属する葛西の研究⁸⁾によれば、明治前期までの酒田は阪神方面や北海道との商品取引が中心で、19世紀末以後の山形県内への鉄道網拡充で、そうした近世以来の取引が鉄道による京浜地方との流通関係へと再編成されたとする。それは裏化の起点であった日本海航路の衰退の転機が鉄道にあったことを実態から補強した研究という意義も併せもっている。しかし葛西に先立ち横山は、明治前期の酒田港が商品流通において北海道との関係を強化した一方で、太平洋側への汽船航路の整備で東廻海運の担った関東地方への直接取引を減退させたと指摘した⁹⁾。汽船航路開設による山形をめぐる商品流通経路の変化は、1870年代前期からの横浜発寒風沢(塩釜)中継の「蒸気荷」と酒田中継の大阪発の「上方荷」の競合として、さらに以前から指摘も見られた¹⁰⁾。

山形県輸送史から得られる論点は、海から見た裏日本論の再考として示唆的だが、日本

海側各県に同様な水準の実証研究は既存せず一般化が容易ではない。しかしその地域格差が日本海側対太平洋側の各地域間ではなく、東北地方と他地方との関係に帰せられる可能性を示唆している。

ところで先行研究でも東北地方は裏日本論的な日本海側と太平洋側の東西格差より、同地方と他地方との格差が注目されてきた¹¹⁾。裏日本論に早くから着目してきた地理学や言語学分野こそ、特に東北地方を対象から除外する傾向は少ないが¹²⁾、地理学でも東北地方の実例に積極的に注目したのは気候学など自然地理学分野であった。そのため社会・経済的地域格差の議論では新潟以西地域を主に取り上げてきた。

明治期から経済的停滞の深刻な東北地方は、政府の東北振興策でも野蒜築港や新潟築港計画など¹³⁾、海上輸送振興が軸になってきた。また代表的地域論にあたる河西英通の一連の東北論¹⁴⁾でも、東北振興を港湾と鉄道の整備に託したことが明らかにされている。それなら東北地方における日本海側の交通機関整備を考える際には裏日本論と併せて、東北論的な枠組みも意識する必要がある。河西によれば、地域格差議論において東北論と裏日本論は決して相反するものではなく、むしろ親和的であるという¹⁵⁾。

裏日本論の重要指標の1つである港湾と鉄道の影響に関する東北地方の実例の検証は、その研究の枠組みを再考するうえでも重要な意義をもつ。そこで、本稿では日本海側の秋田、山形、新潟¹⁶⁾各県を主対象に、青森、岩手、宮城の3県の状況を比較しつつ東北地方というメソスケールの地域を検証する。そして本稿では、Ⅱ章で対象地域の港湾の取扱金額を指標に鉄道建設との関係の大観し、Ⅲ章では鉄道貨物輸送の地域差を、Ⅳ章では港湾と鉄道駅の取扱貨物内容の地域差を、各々議論するように構成した。

II. 明治から昭和戦前期の港湾と鉄道

(1) 対象港湾と鉄道建設の概要

東・西廻海運はともに17世紀に起源をもつが、比較的早くから安定性の高い西廻に対し、東廻は1670年代の河村瑞賢による改良で一定の安定輸送を確保した¹⁷⁾。そのため西廻航路により多数の寄港地が生まれ、廻米に関わる寄港地は都市的にも発展した。前述の酒田湊はその代表で、それらの多くは明治期まで繁栄を続けた。

そうした寄港地は東北地方に限っても相当数にのぼり、本稿における裏日本論の主論点の1つである鉄道との関係を議論するうえで、少なくとも経済格差意識の高まった1900年代を挟んで昭和戦前期に至る間の検証が必要である。

その際に参考となる調査として、1921年に鉄道省運輸局の実施した『港湾と鉄道との関係調査』（第一～三輯）¹⁸⁾がある。同書は港湾と鉄道との関係に関する各鉄道局の調査報告の集成で、その内容は足並みを揃え難い両者の情報を併録したものである。そこで同書の収録港湾のうち、日本海側の代表的港湾を各県から1例ずつ、船川（秋田県）、酒田（山形県）、直江津（新潟県）の各港を選び、それらの港湾と近接する各鉄道駅を海陸連絡駅として対象とした。なお、船川駅は1937年6月に船川港駅、酒田駅は15年4月に最上川駅（41年2月酒田港駅に改称）、直江津駅は30年4月に直江津港駅を各々貨物駅として開設しており、それらも海陸連絡駅に含める。

一方、太平洋側の港湾は統計数値の入手に配慮し、日本最初の総合的港湾統計である内務省土木局『明治39・40年日本帝国港湾統計』¹⁹⁾の港湾輸出入（移出入）金額から青森、岩手、宮城の3県で代表的な青森、釜石、石巻の各港を選定した。

まず裏日本的地域差の顕在化に先立つ1878年の対象6港湾の輸出入金額を見ると（図1）、

すでに青森港と石巻港が群を抜き、ついで直江津港、酒田港の順となっていた。青森港²⁰⁾の優位は開拓使の設置にはじまる北海道開拓の結節点としての機能²¹⁾が有利に作用したが、それは鉄道の結節点になる以前からのことであった。また石巻港の繁栄は前述の「蒸気荷」に相当する汽船航路のいち早い開設に関わっていると考えられる。すなわち日本海側各港湾の停滞傾向は鉄道政策の定着を待たずに生じていたことになる。

東北地方の本格的鉄道整備は、局地的な鉄道を除き、日本鉄道会社による東京―青森間鉄道建設にはじまった²²⁾。日本鉄道会社は、林賢徳ら士族（旧東山社）、安場保和ら在官有志、岩倉具視ら華族の3派が合流して1881年2月に首唱発起人が確定し、5月に会社創立願書を提出、8月に仮免状を下付された²³⁾。仮免状では東京―青森間に、東京―前橋―大津間が加わり、まず1884年3月までに上野―前橋間が開業した。ついで大宮以北区間の工事に着手し、1891年9月に上野―青森間が開業した。日本鉄道線は概ね平坦区間に敷設されたが、那須川―白河間や桑折―白石間など25%の急勾配区間も含まれた。

早くから民間で構想されながら、最終的に「鉄道敷設法」にもとづく官設鉄道として開業した奥羽線は、1894年12月に北線の青森―弘前間から順次南進した。1899年5月に南線の福島―米沢間開業を皮切りに北進して1905年9月に全線開通したが、その路線の大半は日本鉄道線と同様に内陸部に敷設された。

前述の日本鉄道の建設は当初、東京―前橋―大津間で計画していたが、高崎―大津間に相当する中山道鉄道は官設鉄道信越線として建設した。ところが第一期工事線に相当した高崎―上田間には急勾配で著名な碓氷峠が介在し、その建設工事資材の陸揚地として直江津が至近のため、まず「直江津線」と称して上田―直江津間の速成を期した。ついで1885年10月の高崎―横川間、翌86年8月の関山

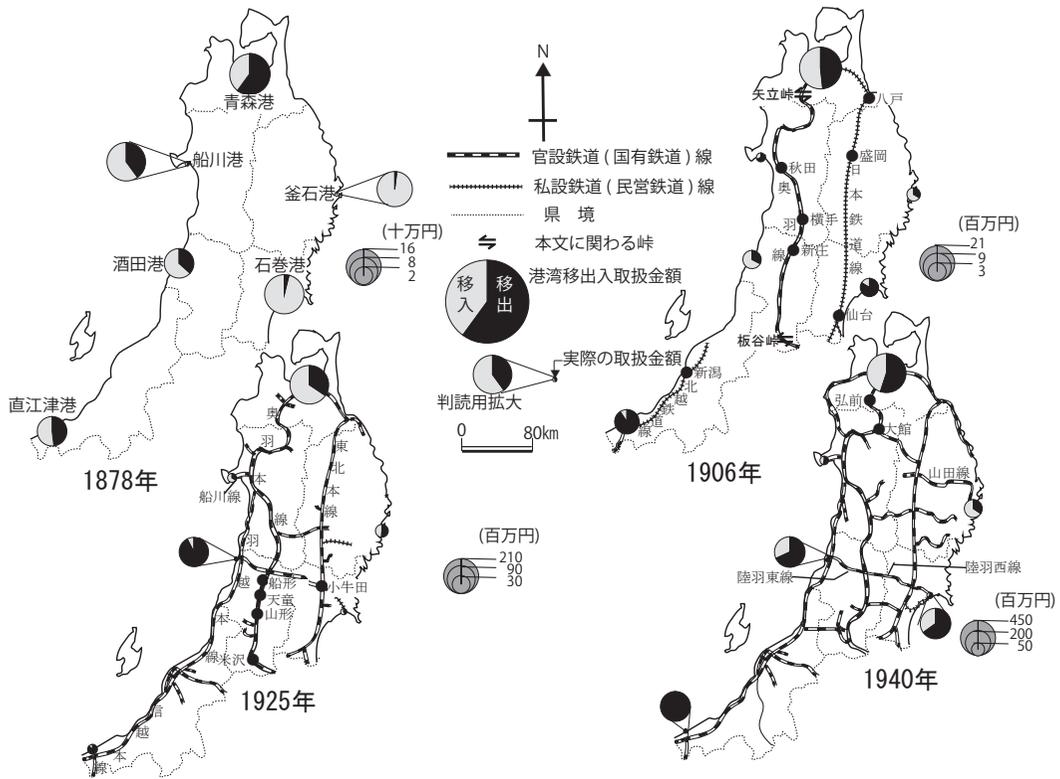


図1 東北地方の対象6港の移出入取扱金額と主な鉄道路線網の推移

注：1925年度以後の民営鉄道線は必要なもののみにとどめている。

出所：1878年の石巻港は『明治11年宮城県統計表』、釜石港は『明治15年岩手県統計書』、青森県は『明治18年青森県統計書』、それ以外は開拓使編『西南諸港報告書』開拓使、1882によって作成。1906年と25年は内務省土木局『日本帝国港湾統計』によるが、石巻港のみ『明治39年宮城県統計書』によって補足し、青森港は内航関係のみの数値。1940年は内務省土木局『大日本帝国港湾統計』による。

一直江津間、そして88年12月に同線は一挙に上田まで、各々開業した。これらの工事が優先されたのは、当時、両京間幹線鉄道を中山道経路で構想していたため²⁴⁾、その変化で必然的に上田以西区間（後年の篠ノ井線・中央西線相当）の建設は遅滞した。

新潟県では信越本線（1886年8月直江津開業、高崎一直江津間全通93年4月）と北越鉄道（1904年5月直江津一新潟間全通）の開業で、東京からの鉄道が日本海沿いに開通した。

(2) 港湾と鉄道建設の関係

本稿の対象6港湾間では、大観するなら総

じて青森港の躍進によって、それとの格差が広がってきた。1878年には顕在化していなかったが、その後の日本鉄道線上野—青森間および奥羽線の開通によって、名実ともに北海道との結節点が青森に集約されてきた。それとの接続を担う青森—函館間航路（以下、青函航路）は、開拓使が1873年頃から定期航路の整備に着手した。1879年12月から三菱会社が譲受、さらに85年9月に同社と共同運輸会社の合併で成立した日本郵船が継承した²⁵⁾。これらの鉄道と一体化した航路が1908年3月の鉄道庁連絡航路開設を待たずして青森港の独占的地位を担保した。

1906～07年の鉄道国有化が全国の幹線鉄

道網の一体化を促し、その翌08年に鉄道庁の青函航路が開設された。青森港の北海道連絡機能が不動となり、日本郵船の青森—室蘭間直行航路も1915年3月で廃止された²⁶⁾。さらに青森港は1906年に貿易港の指定を得て開港した²⁷⁾。

「鉄道敷設法」の規定する奥羽線には多数の計画が盛り込まれ、その1つ酒田に至る路線として1914年12月に新庄—酒田間の新庄線が開業し、後の羽越本線の原型となった。その後羽越本線²⁸⁾(1924年4月全通)や陸羽線(現陸羽東線, 17年11月全通)、酒田線(現陸羽西線, 14年12月全通)などが相次いで整備された。これらが明治末期の日本海側港湾の汽船寄港向け改修を促進する第一のピークをもたらした²⁹⁾。

これらによって地域の商品流通経路も変化し、それが1925年の他港に対する酒田港低迷の要因と考えられてきた³⁰⁾。山形県の商品流通史研究の結論のみに照らせば裏日本化の端緒と見えるが、同時期に太平洋側の石巻港も酒田港を若干上回る程度にまで取扱金額が低下していた。

船川線開通で船川港の自港単独取扱金額は約10倍に増加したが、対青森港比のそれはほとんど変化がなかった。また青森港は1925年8月から客載車両渡船の就航によって本格的な貨車航送を開始し³¹⁾、対北海道航路における青函航路の優位性は益々確固たるものとなった。

1914年3月樺太庁の勧めで樺太航路に従事する大阪商船ほかの事業者を糾合して成立した北日本汽船は、15年から前述の日本郵船に代わる青森—室蘭間航路や、伏木—樺太間航路を開設した³²⁾。同汽船は産業立地³³⁾や鉄道網整備が手薄な一方で、近世以来の蝦夷地交易の伝統と北海道や樺太移住者を多く輩出した日本海側³⁴⁾に航路開設の意義を見出していた。すなわち陸路を基軸とした太平洋側の流動における結節点として成長してきた

青森港に対し、日本海側寄港地は直通性で対抗を試みようとしたのである。

特に樺太に対してはその典型であり、1922年11月宗谷本線(のちの天北線経路)の旭川—稚内間開通と、翌23年5月の鉄道省稚泊鉄道連絡航路の開設まで、本州発航路の結節点は小樽であった³⁵⁾。青森港も樺太航路の重要な寄港地ではあったが、日本海側から青森港への寄港には津軽半島の回り込みが必要なのに対し、日本海側発の樺太航路は直航性を活かすことが可能であった。

1940年にはさらに末端の鉄道整備が進行し、羽越本線—奥羽本線—東北本線の横断線も複数となり、東北地方の鉄道網はさらに充実した。陸の孤島的な位置の釜石は山田線開通で、同港の取扱金額が増加し、足踏み状態の他港を凌いで、同港のみは対青森港比の取扱金額を伸ばした。

「河口土砂の埋没する所となり、屢々通船に支障を来た」³⁶⁾していた河口港の石巻港の状況は、日本海側各港にもほぼ共通した。1924年までに北日本汽船は日本海側沿岸航路を下関経由大阪へ拡大したが、定期航路は沿岸航路にとどまり、横断航路は存在しなかった。ところが1928年1月に同汽船は敦賀—清津航路開設を皮切りに、29年4月に大阪商船から敦賀—浦塩斯徳航路を継承し、敦賀を拠点に日本海横断航路を相次いで開設した(図2)³⁷⁾。それらを承けて日本海側各港は横断航路を視野に収めた第二の港湾修築事業のピークを迎えることになった³⁸⁾。1937年の日中戦争後に北日本汽船は渡満経路として北鮮航路への注目を高め、日本海汽船買収などで横断航路の拡充に努めたが、発地は宮津以北新潟以南に限られた³⁹⁾。

「満洲国」成立前後の「日本海湖水論」⁴⁰⁾は環日本海時代を予感させたが、1930年代末から40年代にかけても、新潟県がほぼ北限であった。1926年5月に川崎汽船による小樽—浦塩間航路が船川に寄港し、30年2月に開

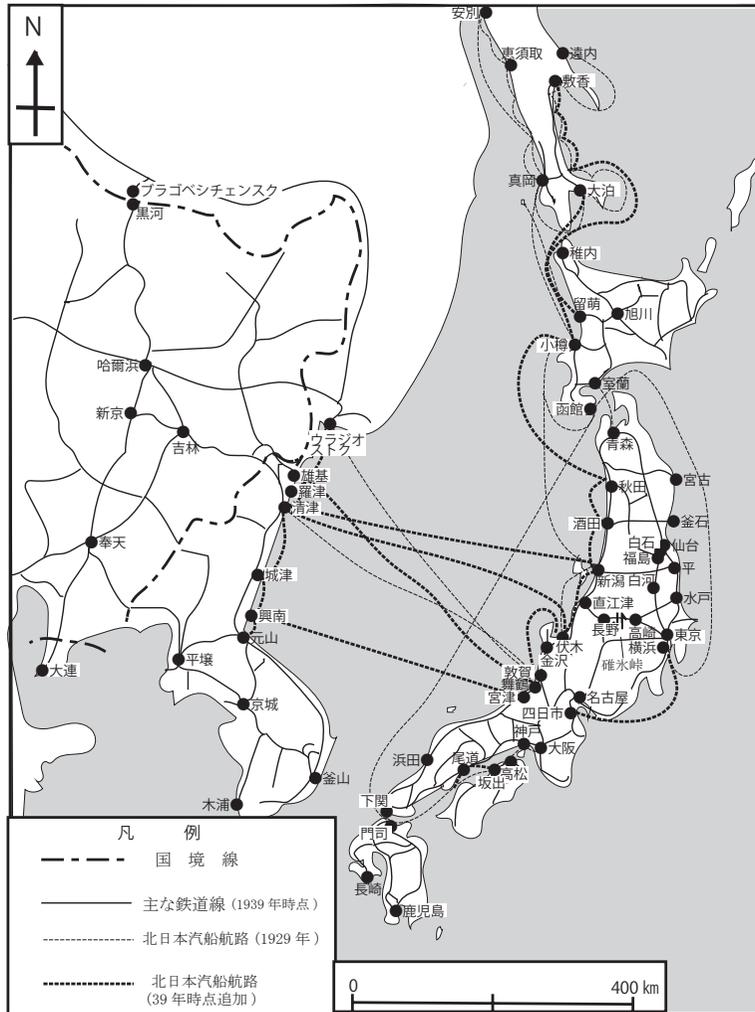


図2 北日本汽船株式会社の航路展開

田邊貞造・畠中隆輔編著『北日本汽船株式会社二十五周年史』北日本汽船株式会社1939によって作成。

港場の指定を受けたが⁴¹⁾、東北地方日本海側港湾発着の定期航路は実現しなかった。もっとも新潟以南発着の日本海航路も、期待したほど奮わないことを報じた新聞記事⁴²⁾もあり、通説化⁴³⁾した繁栄の実態については再検討の余地を残している。

III. 鉄道貨物輸送の地域差

(1) 日本海側対象駅の客貨取扱状況

日本海側の対象3港湾と、そこに接続する

海陸連絡3駅の輸送状況を検討する(図3)。当初北陸、信越両本線の結節点に位置した直江津駅の乗車人員が優位で、酒田駅がつづいていた。対して支線上の船川駅は上記2駅が溝を開けた一方で、取扱貨物トン数では3駅間にほとんど差がない。海陸連絡向けに最上川駅を1915年4月に開設した酒田や、同様に37年6月に船川港駅を開設した船川といえども、海陸連絡設備の整備が直接的に港湾利用の増加に直結していない。またいずれの駅も

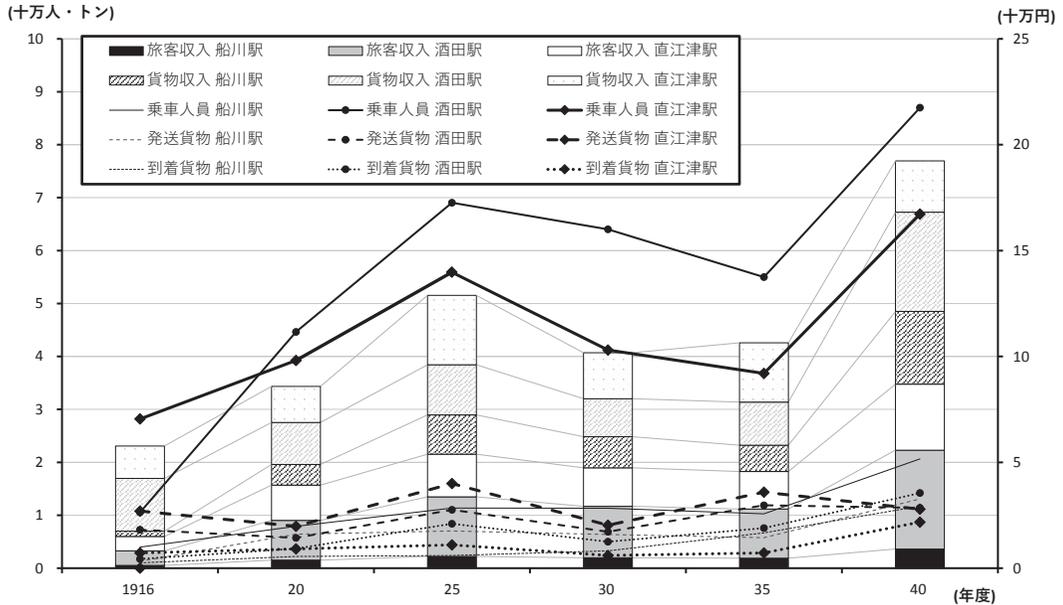


図3 対象3駅の客貨取扱量の推移

注：1）船川駅の1916年度の数値は17年度の数値で代用し、40年度の数値は船川港駅を含む
 2）酒田駅の数値は最上川駅、酒田車掌所支所を含んでいる。
 3）1930年度以後の直江津駅には直江津車掌所支所、直江津港を含む。
 出所：『鉄道統計資料』（各年度）によって作成。

発送が到着を上回り、海上輸送貨物の鉄道継送が主たる機能であった。

また各駅の客貨取扱状況を収入からみると、船川駅を除き概ね旅客収入が貨物収入を上回っていた。とはいえ海陸連絡輸送の中心は、旅客輸送ではなく、あくまで貨物輸送にあった。

1940年度に直江津駅の貨物収入を除き、各駅収入の伸長は、「支那事変処理、大東亜共栄圏ノ建設、高度国防国家完成邁進ニ基ツク生産力拡充、国内資源ノ開発進展等ニ依ル客貨ノ移動愈々活発化」⁴⁴⁾ という戦時体制の影響が全国的に拡充した結果であった。しかし一般論をよそに日本海側海陸連絡駅の取扱貨物トン数は1939年度に減退したところが多い(表2参照)。

日本海側の衰退は鉄道敷設や港湾の海陸連絡設備の遅れよりも、当時から人口減少または横ばいによる都市発展の低迷地域であり

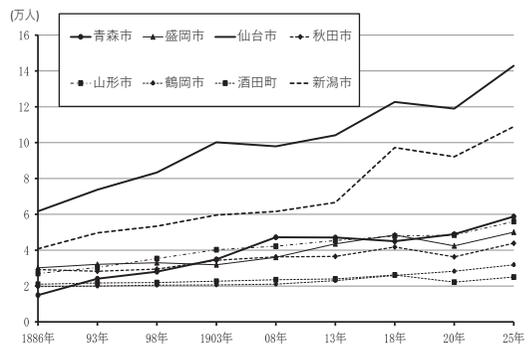


図4 東北地方主要都市の人口推移

出所：東洋経済新報社『日本国勢総覧』東洋経済新報社、1927、643頁によって作成。

(図4)、発着貨物量の伸び悩みのためといえよう。

(2) 輸送断面と地域差

それでは日本海側対象地域は、鉄道を通じ

た物流においてどのような位置にあったのか。各駅の輸送トン数や貨物収入では、各地点の輸送内容のみで、その路線の通過貨物の輸送状況は明らかにならない⁴⁵⁾。そこで東北地方各主要幹線の路線別通過トン数に示される輸送断面の変化を考察する必要がある。

まず東北地方の二大幹線である東北本線と奥羽本線の輸送断面を見ると(図5)、1915年度の東北本線では断面図上において仙台も、上下線双方で大きな段差を成していない。むしろ上り盛岡方面の大きな段差は仙台の集散貨物が鉄道開通後も港湾に近く海運依存割合

が高かったためであり、盛岡は鉄道依存を余儀なくされていたことを推定させる。ところが1925年度には仙台が大きな壁を成し、それは同市の人口が20年代以後に増加率を高めたこととも符合する(図4参照)。商工業の発展で鉄道輸送依存の物流が増加し、その傾向は1940年度にさらに顕在化した。

次に奥羽本線は全般に南部区間で貨物輸送量が少なく、特に上りでは東北本線の約10%の輸送トン数にとどまった。その原因は前述の福島一米沢間の板谷峠(最急勾配33.3%)と大館—弘前間の矢立峠(同25%)⁴⁶⁾における重量貨物列車の通過制限によると考えられる。北海道発京浜向け貨物などは主に東北本線を利用し、秋田県や山形県発着貨物に限定して奥羽本線を通していただのであろう。そして1940年代に奥羽本線は北部区間で大きく通過トン数を伸ばしたが、南部区間は増加がみられない。すなわち奥羽本線の貨物通過トン数の少なさは、日本海側の産業低迷よりも、当該線の通過区間の勾配に起因した輸送力限界の影響と考えられる。

それは羽越本線建設に関わる「鉄道敷設法改正」審議にも現れている。そこでは、アプト式⁴⁷⁾採用の信越本線碓氷峠で「時々貨物が停滞ヲ致シテ居リマスガ、板谷ノ方ハ今日(1909年12月当時：引用者)ニ於テハマダ決シテ停滞ヲ見ルト云フヤウナコトハナイ」が、「酒田ノ方ノ線路(後年の羽越本線：引用者)ガ出来マスレバ一層アノ線路ノ貨物ノ輻輳スルコトハ明カナコト」で、「板谷ノ線路ノ将来ニ於ケル運搬力ノ不足ヲ補フ」⁴⁸⁾必要があるという発言もあった。

羽越本線全線開通後の1925年度の輸送断面では、日本海縦貫輸送の開始によって秋田に壁が形成されると、1940年代にかけて奥羽本線北部区間は矢立峠を挟みつつも上下ともに輸送トン数が伸張した。特に1940年度にはさらに顕在化し、秋田以北区間には屹立する壁のような輸送量格差が生じ、奥羽本線経

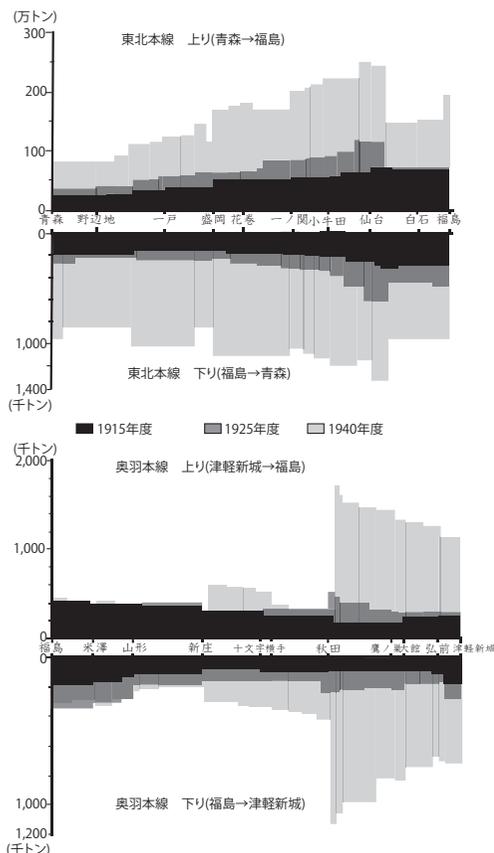


図5 各駅間貨物発着・通過状況
(東北本線・奥羽本線)

出所：1915年度は『鉄道院統計図表 大正4年度』、25・40年度は『鉄道省鉄道統計資料』(各年度)によって作成。

由貨物は秋田を挟み明確に二分された。さらに1940年度の奥羽本線では新庄一横手間での上下双方の輸送トン数増加は、陸羽東線・東北本線経由による板谷峠を回避した貨物流動の増加を示唆している。

ついで羽越・信越両本線の輸送断面を見ると(図6)、まず羽越本線は1925年度の新津一秋田間には下りの酒田一秋田間に若干の通過トン数の低下を認めるのみで、それは信越本線直江津一新津間にもほぼ共通していた。まさに両線によって「関西(大阪)ト北海道(函館)トノ間ヲ本線(羽越本線:引用者)ト東北本線ト二就テ見ルト其哩数ガ約百五十六哩(東海道經由ニ比較シテ)短縮サレタノミデナク勾配曲線等モ緩和サレタノデ運輸上ニ及ボス影響ハ甚ダ大キ」⁴⁹⁾く、通過型輸送へ

の期待の高さの証左であった。

もちろん信越本線には、新潟対京浜間貨物の流動も含まれてはいた。しかし羽越本線全線開通後の通過トン数は北海道発京浜向け貨物の比重の高い東北本線上りを除き、東北本線経路と日本海縦貫線経路の通過貨物トン数に大差なく、通過貨物量で日本海側は太平洋側に遜色がない。ただし前述の港湾取扱金額での1920年代以後の太平洋側と日本海側の格差拡大や、日本海側各港湾連絡駅の貨物取扱量低迷も踏まえると、特に日本海側は太平洋側より通過地域の性格が強かった。しかし太平洋側も仙台を除き発着貨物トン数は突出せず、それは日本海側と太平洋側間の格差より、東北地方全体が北海道と本州大都市間の通路化していたことを示唆している。

IV. 取扱貨物の内容と地域差

(1) 海上貨物の変化

最後に日本海側対象3港湾の取扱貨物の内容を見ると(表1)、1878年当時は共に北海道発水産物と北海道向米穀貨物が目立っていた。また瀬戸内海側からの塩の移入も、瀬戸内や大阪方面への西廻航路踏襲型の物流形態が継続していたことを示している。

1895年には、まず船川港で東廻航路を活用した対京浜との繊維関係品の移入や金属の移出が出現した。但し当時の船川港は海陸連絡設備も整わないため移出入金額でも他港に及ばず⁵⁰⁾、取扱内容が旧態依然とした3港は共に西廻航路踏襲の域を出なかった。しかし1915年には船川線が開通し、3港の海陸連絡設備がひとまず整った。それ以前の1910年12月に船川港は土崎港と並び第二種重要港湾に選定され、さらに14年3月には修築工事の国庫補助も決定した⁵¹⁾。

また水産品移入に関わる酒田港の港勢圏は、北海道から樺太にまで拡大し、さらに直江津港は近隣の油田産出物の移出へと進出し、西廻航路踏襲を脱する傾向が顕在化しは

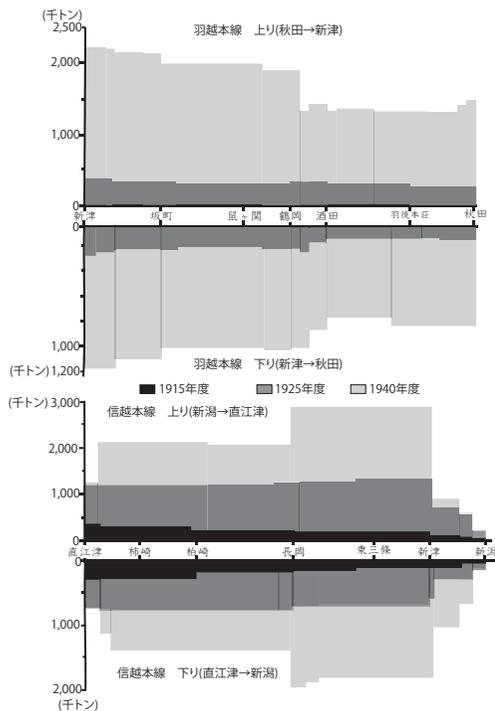


図6 各駅間貨物発着・通過状況
(羽越本線・信越本線)

出所：1915年度は『鉄道院統計図表 大正4年度』、25・40年度は『鉄道省鉄道統計資料』(各年度)によって作成。

表1 対象各港の移輸入重要品の取引数量および金額

年度	区分	船川港				酒田港				直江津港			
		品目	数量	金額(円)	備考	品目	数量	金額(円)	備考	品目	数量	金額(円)	備考 ⁶⁾
一八七八年	入	塩	4,000俵	2,400		餅	44539個 ¹⁾	86,524	北海道発	塩	73,233俵	42,735	
		粟斗糠	125箇	1,925		鮭塩引	447850本	53,742	北海道発	鯨	2,126俵	29,095	
		魚油	200樽	1,050	北海道発	塩	45,232石	36,186		生魚	27,734箇	27,906	
		金引芋	600貫目	660		練綿	21,562貫目	18,031		塩鱈並生鱈	7,902箇	27,466	
		身欠餅	300本 ²⁾	456	200本北海道発	数ノ子	57,654貫目	16,143	北海道発	材木類並挽物	66,573箇	27,023	
		金額計			7,984	金額計		349,880		金額計		458,001	
出	鱈干鰯	165,150貫目	9,083		米	118,683石	491,662	49,375石北海道向け	米	189,934石	361,237	41,467石北海道向け	
	白米	170石	850	北海道向	酒	14,128石	84,765	13,780石北海道向け	石油	13,680箱	29,217	135箇北海道向け	
	焦炭	2,000俵 ³⁾	800	北海道向	大豆	5,457石	14,025	425石北海道向け	麻子	1,168箱	24,310		
	大豆	157石	534		小豆	1,323石	5,296		煙草	2,611箱	16,443		
	石花菜	1,150貫目	345		糯米	690石	2,967	北海道向け	小豆	6,741俵	12,310	80俵北海道向け	
	金額計		11,954		金額計		600,075		金額計		493,247		
一八九五年 ⁵⁾	入	呉服大物	8,400個	504,000	東京・大阪・西京発	造塩	28,876俵	47,445		米	28,000石	210,000	
		小間物	3,600個	216,000	東京・大阪・西京発	石油	15,603箱	46,376		麻	3,000個	60,000	
	白木綿	4,800個	144,000	東京・大阪・柏州発	玉砂糖	541,700斤	37,375		小豆	7,000石	41,300		
	砂糖	11,000個	79,200	東京・大阪発	身欠	65,640 ⁴⁾ 目	30,585		苺	2,112箇	27,465		
	洋反物	650個	62,400	大阪・東京・横浜発	塩鱈	54,536 ⁴⁾ 目	26,705		海藻	6,000個	24,000		
	金額計		14,335,431		金額計		581,165		金額計		不明		
出	米	36,400石	305,760	北海道向	米	5,024石	45,216		石油	250,000箱	450,000		
	銅	3,600個	64,800	東京向	草履表	1,250個	37,500		米	47,000石	357,250		
	銅	3,600個	64,800	大阪向	青芋	21,500 ⁴⁾ 目	33,750		干鳥賊	4,000個	340,000		
	薬物	4,620個	27,720	北海道・馬関向	洋反物	310個	31,000		〆粕	30,000 ⁴⁾ 目	300,000		
	大小豆	2,500石	14,400	東京・伏木向	大物	230個	23,000		大豆	55,000石	296,000		
	金額計		495,496		金額計		847,915		金額計		不明		
一九一五年	入	セメント	6,945樽	23,960	門司・東京発	食塩	1,4751,760斤	337,892	瀬戸内海発	鱈搾粕	97,446	1,023,182	北海道発
		煉瓦	31,800個	10,440	大阪発	大豆粕	78,603枚	118,998	樺太・神戸他発	石炭	99,808	758,540	"
					骨粉	25,870俵	118,998	樺太・神戸発	塩魚	63,997	370,243	"	
					塩魚	444,480貫	75,507	北海道・樺太発	身欠鱈	45,597	241,664	"	
					肥料	13,466 [?]	61,911	北海道・神戸発	食塩	302,369俵	236,668	関西地方発	
	金額計		70,381		金額計		1,076,761		金額計		3,320,324		
出	杉丸太	14,600石	49,600	土崎向	米穀	77,747石	972,245	北海道・横浜向	石油	27890両	100,717	北海道・下関向	
	杉板	2,400石	15,000	長崎向	薬工品	75,237個	164,075	北海道他	機械油	17,765両	51,441	北海道他向	
	米	821石	10,177	北海道・土崎向									
	金額計		120,247		金額計		1,223,646		金額計		285,758		
一九二五年	入	セメント	10,295	361,542	函館	食塩	15,016	833,280	坂出・三田戻ほか	塩乾魚	13,417	4,991,532	函館・古平ほか
		金鉱	1,980	287,100	元山	木材	30,426	705,828	樺太・その他	石炭	112,331	2,471,282	室蘭・若松ほか
	豆類	794	95,240	小樽・函館ほか	豆糟	4,545	405,000	夷	鮮魚介	2,852	2,057,892	二見・能登ほか	
	塩魚および乾魚	305	54,467	小樽・その他	セメント	9,800	294,000	函館・その他	セメント	14,301	858,048	函館・門司	
	飼料	380	37,858	小樽	石炭	11,154	223,000	北海道・神戸発	食塩	6,136	368,120	三田戻・門司ほか	
	計	124,569	3,787,899		計	71,884	2,630,781		計	165,931	12,265,871		
出	揮発油	44,753	4,922,830	小樽・下関ほか	薬製品	9,248	148,347	小樽・その他	鉄材	1,274	478,408	夷・澤根ほか	
	機械用油	13,934	1,814,215	下関・小樽ほか	米	170	32,393	飛島・その他	その他の薬品	186	347,041	澤根・小木・夷	
	燈油	3,788	582,775	下関・函館ほか	その他物品	270	31,095		爆発薬	69	215,370	夷・澤根	
	石油	1,255	150,504	下関・大阪ほか					硝酸曹達	77	173,535	夷・澤根・小木	
	内国米	82	20,371	函館ほか					衣類及同附属品	77	92,281	澤根・その他	
	計	64,075	7,536,965		計	9,688	211,835		計	4,400	2,055,553		
一九四〇年	入	石炭	142,000	3,834,000	小樽・若松ほか	石炭	84,600	2,961,000	小樽・塔路ほか	石炭	205,506	7,398,216	小樽・白ノ浦・塔路ほか
		礦油	24,700	1,845,600	土崎向	鉾石	7,032	281,280	古平	鹽塩	12,285	229,926	伏木
	セメント	18,700	748,000	八戸・函館ほか	コークス	5,750	230,000	兼二浦・八幡	食塩	6,526	321,080	基隆・西中島	
	砂糖	6,700	2,680,000	高雄	食塩	2,322	116,100	高松・新潟	その他物品	2,695	225,898		
	コークス	5,450	327,000	兼二浦・小樽ほか	鮮魚介	1,135	340,500	漁獲物・飛島					
	計	205,971	10,427,300		計	106,878	4,300,030		計	227,012	8,175,120		
出	礦油	87,620	7,999,010	下関・新潟ほか	薬製品	4,827	144,810	小樽・その他	雑品	114	84,898		
	木材	5,250	356,000	雄基ほか	米	4,768	1,144,320	真岡・大泊ほか					
	外国米	1,600	320,000	小樽	木材	4,462	356,960	小樽・その他					
	内地米	500	130,000	小樽	製麦	787	157,400	諸港					
	その他物品	2,440	142,100		その他物品	1,438	198,410						
	計	97,410	8,947,110		計	16,282	2,001,900		計	114	84,898		

注：1) 1個=20束入 2) 1本=24束入 3) 1俵=10貫目入 4) 北海道向け数値は1879年分 5) 1895年の直江津港は原典集計が入出間で逆と判断したため変更している。酒田港は酒田水陸運輸株式会社『明治卅二年從一月至十二月酒田水陸運輸株式会社扱最上川貨物輸出入統計表』の数値を出入で読み替えたもの。6) 単位のないものは「噸」
出所：1878年は開拓使編『西南諸港報告書』開拓使、1882。1915・25年は内務省土木局『大日本帝國港灣統計』（各年度）。それ以外は各県『県統計書』（各年度）によって作成。

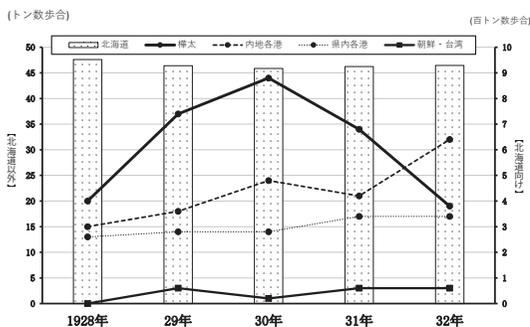


図7 青森港内国航路入港汽船の仕出地の推移
 出所：青森市役所編『青森港湾史』青森市役所，1933，146頁。

じめた。北海道連絡の継送鉄道貨物の青森港集約のなかで、酒田港にみられる樺太への港勢拡大は、取扱金額で青森港との開きの解消は困難ながら(図1参照)、直通性を活かした新たな対応であった。

さらに羽越本線開通後の1925年に日本海側各港の港勢は、船川港では対岸の元山からの金鉱の輸入や、直江津港に做った石油製品の移出が現れた。また酒田港は、引き続き樺太との関係を強化して木材移入を開始した。一方、直江津港の後背地に進出した日本曹達(1920年)⁵²⁾、信越窒素肥料(27年)⁵³⁾、日本ステンレス(35年)⁵⁴⁾などの工場(括弧内は進出年)が、原料・製品輸送で同港を使用し⁵⁵⁾、精錬用と推定される佐渡などへの化学薬品の近距離取引が増加した。

船川港や直江津港は台湾や樺太、酒田港は朝鮮半島も港勢圏に編入し、日本海側各港は「日本海湖水化論」的様相を強めた。その結果1930年代に青森港は樺太への影響力が減退し(図7)、青函連絡への特化を強めるようになった。

(2) 海陸連絡貨物の状況

日本海側対象3海陸連絡駅の取扱貨物トン数は、早くから最上川駅の開設をみていた酒田駅を除けば「発送>到着」の傾向にあった。

1905年度に直江津駅の到着品目を、1895・1915年の直江津港移出貨物との関係で見ると、米、肥料(港湾ではべ粕)、塩乾魚及介虫(港湾では干烏賊)、石油など主要品で整合がみられた(表2)。

また1920・22年度の各駅の状況を15・25年度と比較検証すると、船川駅の発送ではセメントと大豆(港湾の豆類)、到着では木材(港湾の杉丸太、杉板)と石油類(港湾の石油ほか各種油)と内米や米(港湾の内国米)に整合が認められる。船川港では、雄物川河口の土崎港が大型船の停泊や避難に困難を来したため、杉丸太の継送を貨車積みではなく、同港への回漕によって輸送費を低減していたと考えられる。

酒田駅と最上川駅の発送では塩干魚(港湾の塩魚)、木材、塩(港湾の食塩)が、到着では米(港湾の米穀)が各々整合している。最上川を通じた山形県内各地産品の基幹取扱港の酒田では、海陸連絡のみならず、米は鉄道と海上の双方を用い、仕向地から鉄道では迂回経路となる横浜や、積み替えを要する北海道、さらに輸送困難な沖合の飛島などに海路利用で運ばれた。

さらに直江津駅の発送では石炭、塩干魚(港湾の塩魚)、塩(港湾の食塩)、海産肥料(港湾の身欠鯨)に整合が認められ、これら主に北海道産品を鉄道で内陸周辺地域に配送していた。それに対して鉄道では米の入出荷がともに多いが、これらは港湾を介さず、周辺産米を内陸他地域に転送する輸送と推定される。また直江津町周辺に立地した工場で生産された化学薬品類も鉄道発送の上位には入らず、鉄道輸送の困難な佐渡島などへの海上輸送を主に担っていた。

V. まとめ—裏日本論と東北論をめぐって

本稿では、裏日本論や東北論で重要な指標とされてきた交通について、特に港湾と鉄道の利用状況の実証的検証から再考を試みた。

表2 日本海側対象海陸連絡各駅の取扱量上位5品目の移輸入出取引トン数

	船川駅		酒田駅		最上川駅		直江津駅		直江津港駅											
	発送	到着	発送	到着	発送	到着	発送	到着	米	肥料	塩乾魚及介類	食塩	石油	計						
一九〇五年度	△																			
一九二〇年度	石炭	42,200	石油	10,904	内米	8,346	木材	1,882	豆	8,674	木材	3,582	石炭	29,474	塩	8,091				
	セメント	6,335	内米	2,790	木材	2,550	外米	1,874	木材	12,130	内米	1,104	内米	11,409	内米	4,562				
	木材	4,519	木材	1,134	薬工品	1,766	豆粕	1,521	砂糖	6,237	鉄	1,017	塩	10,728	石炭	2,959				
	鮭魚	3,882			塩干魚	1,390	砂糖	1,197			鉄器	841	塩干魚	10,120	塩干魚	2,807				
	大豆	1,713			生鮭魚	1,334							海産肥料	5,842	木材	2,100				
	計	65,496	計	24,106	計	26,273	計	27,246	計	31,896	計	10,008	計	909,569	計	43,586				
一九二二年度	石炭	105,169	石油類	35,685	内米	9,990	その他	17,211	木材	25,440	その他	3,623	石炭	44,600	米	4,740				
	木材	17,215	米	3,605	その他	9,627	木材	2,752	塩	10,992	木材	3,389	米	13,288	塩干魚	3,206				
	セメント	15,066	木材	1,114	外米	2,381	外米	2,101	内米	8,522	セメント	465	塩	10,752	塩	3,085				
	ボークス	2,730	セメント	635	活鮮魚	1,710	活鮮魚	2,040	その他	2,137	大豆粕	261	セメント	3,788	木材	3,034				
	穀	1,989	アスファルト	525	薬工品	1,176	塩干魚	1,823	大豆粕	1,490	外米	160	魚肥	3,542	砂糖	2,523				
	計	145,268	計	42,567	計	28,993	計	36,360	計	51,056	計	8,283	計	94,557	計	20,164				
一九二六年度	石炭	21,695	石油類	18,244	内米	12,440	その他	25,842	木材	21,364	内米	7,347	米	18,422	米	10,336				
	豆粕肥料	15,635	その他	2,337	その他	10,342	内米	3,530	その他	13,698	木材	6,025	セメント類	14,524	木材類	4,257				
	セメント	14,581	内米	726	鮮魚	1,589	鮮魚	2,643	塩	11,657	その他	4,205	砂	29,822	塩干魚	2,655				
	穀類	8,664	外米	682	鮮魚	1,436	木材	2,557	石炭	8,599	セメント	532	塩干魚	9,798	活鮮魚	2,647				
	金銀錠	2,081	薬工品	618	薬工品	648	砂糖類	1,659	内米	6,524	石炭	177	魚肥	6,137	砂糖類	2,390				
	計	70,035	計	24,302	計	30,245	計	54,279	計	72,885	計	18,662	計	162,240	計	39,401				
一九三九年度	△													発送	到着					
					内米	4,708	その他	14,538	石炭	15,270	木材	4,766	石炭	54,657	塩	3,869	石炭	27,951	鉱	4,886
					その他	4,682	人造肥料	2,568	内米	11,962	その他	2,441	米	9,823	活鮮魚介類	2,092	米	11,501	砂利	4,872
					満産鉄	2,934	鮮魚	2,223	塩	7,491	内米	1,655	塩	3,468	木材類	1,709	砂利	4,872	セメント	2,921
					畜類	1,368	満産鉄	1,899	木材	6,767	石油類	761	砂利	2,538	人造肥料	1,318	塩	3,780	塩干魚介類	2,616
					塩干魚	845	塩干魚	1,832	セメント	5,763	鉄材	500	有用石炭	1,853	砂糖	1,154	塩干魚介類	1,976	木材類	2,563
					計	21,240	計	40,679	計	58,016	計	11,473	計	81,515	計	25,269	計	56,842	計	28,375

出所：1905年度は『明治38年度鉄道局年報』、20年度は鉄道公認運送組合中央会『大正九年度駅務資料』、22年度は『港湾と鉄道との関係調査』（但し酒田・最上川駅は酒田商業会議所『酒田経済資料』（大正13年7月）の22年の数値）、26年度は船川駅が秋田県『大正14年秋田県第43回統計書 勸業編』の25年度の数値で代用、直江津商業会議所『大正15年刊行直江津統計年報』（但し酒田・最上川駅は酒田商工会議所『酒田経済統計』（昭和3年8月）の26年の数値）、39年度は直江津商業会議所『昭和15年調査直江津統計年報』（但し酒田・最上川駅は酒田商工会議所『酒田市経済統計』（昭和13年6月）の37年の数値で代用）によって作成。なお酒田商業（工）会議所関係の出版物は酒田市立図書館光丘文庫所蔵分に拠っている。

裏日本論は、近世まで西廻り航路の盛行によって栄えた日本海側が、明治期以後太平洋側に比べて鉄道網整備の遅れによって経済的に停滞したとし、それを裏化の原因と考えてきた。しかし、その商品流通の差違に踏み込んだ議論にまでは至っていなかった。また酒田港の豊富な商品流通に関する先行研究からは、裏日本論の日本海側と太平洋側の対照性のみならず、東北全体の地域的停滞を議論する東北論との関わりも視野に入れるべきことが示唆されていた。

それらの先行研究に導かれ東北地方に着目し、日本海側から船川・酒田・直江津の3港を、比較事例として青森、太平洋側から釜石・石巻の各港を、各々取り上げ、明治初年から1940年に至る約60年間の海陸輸送体系の変化を明らかにした（図8）。その結果は以下のようにまとめられる。

1. 裏日本論で日本海側港湾の衰退とされてきた現象の多くは、対北海道輸送の結節点を

集約する青森港との競合・差別化のなかで生じていた。

2. 東北地方の幹線鉄道は、青森を結節点に京浜地区を結ぶ太平洋側と、関西地区を結ぶ日本海側に機能分化し、各経路の形成時期の差はともかく、共に通過型路線の傾向をもっていた。

3. 日本海側対象3港やその海陸連絡3駅の取扱貨物内容から、1890年代までの港湾取扱品目は西廻り航路時代を踏襲した輸送が多かったが、1910年代以後は各地域の輸送に特化傾向が現れた。また後背地からの鉄道集荷貨物の海上輸送は少なく、逆に海上輸送貨物の鉄道による後背地配送が多かった。

これら本稿で明らかになった内容をみると、裏日本化の起点とされてきた1900年代は、東北地方の場合には日本海側港湾の衰退というより、鉄道による陸上輸送体系の変化によって対北海道発着貨物が青森港に集約された時期であった。

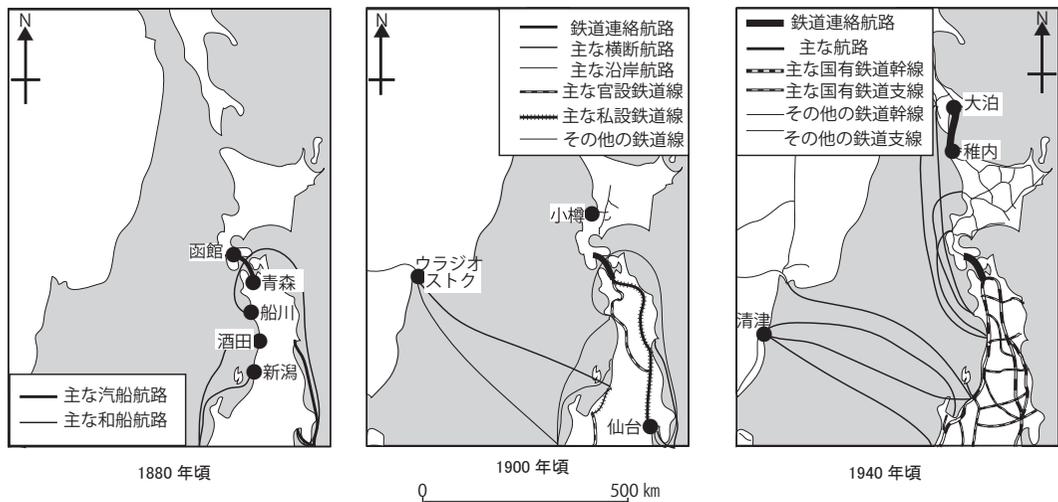


図8 東北地方の海陸輸送体系の変遷

注：各線の太さは輸送量の多寡に対応させて表現している。

東北地方の日本海側は西廻航路が衰退し、鉄道網形成が太平洋側に遅れをとっていたとしても、それが裏化の根拠とはいえない。東北地方では太平洋側各港といえども、日本海側に大きく溝を開けるほどの港勢の発展は見られず、また東北本線の輸送断面に沿線で大きな格差を生じるのは、戦時体制下の1940年代以後であった。海陸交通の実態から見る限り、近代東北地方の地域格差は太平洋側対日本海側より、青森対その他の沿岸都市、換言するなら両海岸地域ともに北海道との通路化していた点において、裏日本論より東北論に親和的であったと考えられる。

現代の東北地方では、太平洋側内陸部を東北新幹線と東北自動車道が縦貫しているが、日本海側は鉄道と道路ともに縦貫高速交通網が未整備である。本稿の結論に照らせば、むしろ現代こそ裏日本論に親和的な状況にあるが、本稿はその転換点を見極めることが叶わなかった。今後に残した重要な課題といえよう。

(奈良大学)

〔付記〕

本研究の調査および資料収集にはJP16K0320の一部を使用した。特に、史料の閲覧では酒田市立図書館光丘文庫にご配慮を頂いたことを付記しておきたい。

〔注〕

- 1) 後述のように現在は差別的含意に配慮してカギ括弧を付するのが通例となっているが、本稿では煩瑣になるため以下「」を省略する。
- 2) ①阿部恒久『近代日本地方政党史論—「裏日本」化の中の新潟県政運動—』芙蓉書房出版、1996、②古厩忠夫『裏日本—近代日本を問いなおす』(岩波新書522)岩波書店、1997、③阿部恒久『「裏日本」はいかにつくられたか』日本経済評論社、1997、④芳井研一『環日本海地域社会の変容—「満蒙」・「間島」と「裏日本」—』青木書店、2000、⑤頸城野郷土資料室編『「裏日本」文化ルネッサンス』社会評論社、2011などがある。これらの著者の多くを、新潟県や新潟大学出身(在職)者が占めている。
- 3) 金田一郎『環日本海経済圏—その構想と現実—』(NHKBOOKS795)日本放送出版協

- 会, 1997, 中藤康俊『環日本海経済論』大明堂, 1999など。また特論的なものとして内藤正中『日本海地域の在日朝鮮人』多賀出版, 1990など。
- 4) ①千葉徳爾「いわゆる『裏日本』の形成について—歴史地理的試論—」歴史地理学紀要6 (産業革命期前後の歴史地理), 1964, 165-180頁, ②千葉徳爾「いわゆる『裏日本』の形成について (第二報) —商品取引組織からみて—」歴史地理学紀要8 (明治後期の歴史地理), 1966, 91-106頁。
 - 5) 前掲4) ①173-179頁。
 - 6) 青山宏夫『前近代地図の空間と知』校倉書房, 2007, 第三・四章。
 - 7) 日本海側河口港の商品流通史研究は数多いが, 長期的により多くの論者が取り組んだ点で山形県の最上川水運および河口の酒田港の研究は出色である。代表的なもののみでも, ①長井政太郎『山形県交通史』不二出版, 1976, ②横山昭男『近世河川水運史の研究—最上川水運の歴史的展開を中心として—』吉川弘文館, 1980, さらに③葛西大和「明治・大正期の山形県における商品流通の変化」歴史地理学39-4, 1997, 1-24頁, ④葛西大和「1870年代から1910年代に至る最上川舟運の変化」地理学評論71A-11, 1998, 824-844頁などがある。
 - 8) 前掲7) ③19頁。
 - 9) 横山昭男「明治前期における酒田港移出入物資の動態—地域産業と国内市場の発展に関連して—」山形史学研究12, 1976, 1-14頁。
 - 10) 前掲7) ①162頁 (当該論文初出1942年)。
 - 11) 前掲2) ②12-15頁。
 - 12) 地理学では地理7-2, 1962「特集:裏日本」, 言語学では方言研究年報 (広島大学) 5, 1962「特集:日本語方言の裏日本系統線」, 言語生活 (筑摩書房) 360, 1981「特集:裏日本から日本海側へ」などがその例である。
 - 13) 交通史研究では増田廣實『近代移行期の交通と運輸』岩田書院, 2009, 第三部 (論文初出は1980~94年) が, 土木史研究では松浦茂樹『明治の国土開発史』鹿島出版会, 1992, 第3章 (論文初出は1990年) などが先駆的である。
 - 14) 河西英通が東北という地域を問うたのは①河西英通『近代日本の地域思想』窓社, 1996が早い, 地域格差をより明瞭化したのは②河西英通『東北一つくられた異境—』(中公新書1584) 中央公論新社, 2001と③河西英通『続・東北—異境と原境とのあいだ—』(中公新書1889) 中央公論新社, 2007である。
 - 15) 前掲14) ②88-89頁。
 - 16) 新潟県の「地方」分類が微妙な点は前掲15)でも指摘されるところである。
 - 17) 渡辺信夫『日本海運史の研究』(渡辺信夫歴史論集2) 清文堂出版, 2002, 211-217頁。なお本稿での港湾名称は, 近世以前を湊, 明治期以後を港と標記して区別することとした。
 - 18) 復刻: 日本経済評論社, 2003。その刊行の意図は老川慶喜「『港湾と鉄道との関係調書』解題」(老川監修『港湾と鉄道との関係調書 第一輯』日本経済評論社, 2003) 1-13頁を参照。
 - 19) ①復刻: 雄松堂, 1994~95。なお同書の「輸出入」とは現用では「移出入」と表現すべき国内流通を原則としている。またそれらは「内国貿易」と通称され, ②山口和雄『明治前期経済の分析』東京大学出版会, 1956, 第五章で明治初年の全国的な動向が整理されている。
 - 20) 明治初期以前の青森は東北地方の松前藩への米穀積出地に過ぎなかったが, 廃藩置県後に大坂(阪)や江戸(東京)への廻米の必要性が減じたことで, 早くも北海道への積出地としての地位が高まったとされる(浅倉有子『北方地域と近世社会』清文堂出版, 1999, 311頁)。
 - 21) 青森港の1877年の北海道向けの米の輸出高は全体の90%以上に及び, また北海道産水産物が同年の輸入額の14%を占めた(前掲19) ②117-118頁)。
 - 22) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第二巻』交通協力会, 1970, 415-479頁。
 - 23) 中村尚史「解題—日本鉄道—」(老川慶喜・中村編『日本鉄道会社』(明治期私鉄営業報

- 告書集成1) 日本経済評論社, 2004, iii - x vi頁。
- 24) 近年再検討の進む両京間鉄道構想の変化は、松永直幸「中山道鉄道の採択と東海道鉄道への変更—東西両京連絡鉄道に関する三つの問題—」日本歴史755, 2011, 63-79頁を参照。
- 25) 日本国有鉄道青函船舶鉄道管理局編『青函連絡船史』日本国有鉄道青函船舶鉄道管理局, 1970, 30-33頁。
- 26) 日本経営史研究所編『日本郵船株式会社百年史』日本郵船株式会社, 1988, 844頁。
- 27) 青森市役所編『青森港湾史』青森市役所, 1933, 45頁。
- 28) 国有鉄道では1909年10月以後路線の二段階式区分となったため標記を区分する。
- 29) 酒田鉄道速成同盟会「横断線ト北海道二関スル資料」(明治41年10月) 酒田河口同盟会調査部(荒木幸吉)『自明治三十五年至口酒田河口書類 控』(酒田市立図書館光丘文庫所蔵) 所収。
- 30) 前掲7) ③14頁。
- 31) 前掲25) 59頁。
- 32) 田邊貞造・畠中隆輔編著『北日本汽船株式会社二十五年史』北日本汽船株式会社, 1939, 35-42頁。
- 33) 前掲2) ③図3-1によれば、明治前期日本海側の官営産業施設はほぼ釧山に限られた。
- 34) 北陸と東北の日本海側が北海道移民の主要送出地域であったことは前掲2) ③表2-22から明白である。また東北からの樺太移住者は必ずしも数値的に日本海側優位とはいえないが(三木理史『移住型植民地樺太の形成』塙書房, 2012, 表4-2)、北海道からの再移住者が相当数に及ぶことを踏まえれば、総じて日本海側の送出割合が高いことにはなるであろう。
- 35) 日本国有鉄道青函船舶鉄道管理局編『稚泊連絡船史』日本国有鉄道青函船舶鉄道管理局, 1974, 32頁。
- 36) 内務省土木局編『日本の港湾 第一巻』港湾協会, 1924, 127頁。
- 37) 前掲32) 87-123頁。
- 38) 酒田海運業組合「酒田港現況」(大正15年7月)『大正十五年五月 第二期酒田築港資料』(酒田市立図書館光丘文庫所蔵) 所収。
- 39) 前掲32) 124-153頁。新潟以北日本海側各港にも満韓連絡航路開設の機運はあったが(前掲14) ②116頁など)、結果的に定期航路にまで成長することはなかった。但し1934年から嶋谷汽船が酒田—北鮮航路を開き、その実績をもとに山形県に対し定期航路補助申請を行おうとしていたとする記録がある(酒田港利用計画委員会「酒田港利用計画委員会議案」〔昭和12年6月〕〔前掲38)『第二期酒田築港資料』所収)。ところが嶋谷汽船の酒田港定期航路が実現したという事実は確認できない(松浦章「嶋谷汽船会社と日本海定期航路」或問28, 2015, 1-14頁)。それは東北日本海側各港の経済的限界もさることながら、地勢的理由や貨客の発生量の差が原因であろう。
- 40) 前掲14) ③105-123頁。
- 41) 男鹿市史編纂委員会編『船川開港史—築港五十周年記念—』男鹿市役所, 1961, 71-84頁。
- 42) 「意外に振はぬ新潟, 敦賀二港—満洲国大阪辯事處長視察団」『満洲日日新聞』1939年3月2日付朝刊(11842号), 4面。
- 43) 清津や羅津を通過する日本海ルートは満洲事変後の形成で、満洲産業開発五箇年計画との関係で進行した(加藤圭木『植民地期朝鮮の地域変容—日本の大陸進出と威鏡北海道—』吉川弘文館, 2017, 214頁)とされてきたが、その利用実態は別稿で検討する。
- 44) 鉄道省編『昭和十五年度鉄道統計 第一編 運輸・経理・職員』鉄道省, 1942, 1頁。
- 45) その例が郷土研究部「奥羽鉄道の開通と最上川水運の消滅—明治期山形県における移出入物資と交通の発達との関連に関する研究—」郷土研究5(山形中央高等学校郷土研究部), 1969, 15-32頁であり、奥羽本線の開通が最上川水運の全国的つながりを弱め、局地的機能を強めたとするが、山形県という局地的視点に限定した指摘といわざるをえず、奥羽線の通過型輸送の限界には配意していない。
- 46) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第

- 三巻』交通協力会，1971，608-615頁。
- 47) 最急勾配66.7‰を登坂するため，特殊なラックレールを用いた鉄軌道のシステムを指している。
- 48) 「第二十回鉄道会議議事速記録 第一号」(野田正穂ほか編『明治期鉄道史資料第Ⅱ期第2集鉄道会議議事録・鉄道論集他 第12巻』日本経済評論社，1988) 14頁(発言者：平井晴二郎)。
- 49) 鉄道省長岡建設事務所ほか編『羽越線建設概要』鉄道省長岡建設事務所ほか，1924(京都大学工学部地球工学科図書室所蔵)，2-3頁。
- 50) 船川の地形的安全性から汽船入港の最初は1880年とされ，まずはそれ以後に東京廻米が増加したとされている(前掲41) 5-6頁)。
- 51) 前掲41) 54-66頁。
- 52) 企画本部社史編纂室編『日本曹達70年史』日本曹達株式会社，1992，15頁。
- 53) 日本ソーダ工業会編『日本ソーダ工業百年史』日本ソーダ工業会，1982，1056頁。
- 54) 日本ステンレス五十年史編さん委員会編『白い鋼—日本ステンレス五十年史—』日本ステンレス株式会社，1984，24-39頁。
- 55) 直江津町役場『直江津港湾座談会速記録』直江津町役場，1935(上越市立直江津図書館所蔵)，6-7頁。