

近世・近代の海運に関する歴史地理学研究的課題と方法

—阿部志朗報告と三木理史報告によせて—

南 出 眞 助

I. 「海の空間論」からみた本セッションの位置づけ

まず両報告に対する個別的なコメントに立ち入る前に、今回のシンポジウムにおける本セッションの位置づけを筆者なりに試みたい。プログラムにも記載されるとおり、共通テーマは「海からの歴史地理」、第1セッション＝「近世～近代における漁場利用の変化と人々の移動」、第2セッション(本セッション)＝「近世～近代における海運とその変化」、第3セッション＝「津波被災史研究と防災・減災への活用」、第4セッション＝「近世～近代における海浜」である。各セッションは二つの報告からなり、それぞれの研究対象も分析方法も異なるが、それらを歴史地理学の視座から総括し、個別的な質疑応答を全体で共有するためには、地理学がもっともセンシティブに関わるべき空間論への展望が必要であると筆者は考える。そのような方向性は、ひとえにシンポジウムのオーガナイザー側のコンセプトに委ねられるべきであろうが、コメンテーターの一人として、若干の私論を述べさせていただきたい。

やや抽象的な問いかけになるが、地理学は「海」をどのような空間として捉えるべきであろうか、あるいは捉えてきたのだろうか。海は単に〈空虚な広がり〉にすぎないのか、それとも資源が詰まった〈巨大な水槽〉なのか、あるいは海岸に形成される水陸の〈複合景観〉なのか。ここで地理学における膨大な

「海」の研究史を展望することは到底できないが、今回の各報告に照らし合わせ、「海」という空間が持つ実在性／非実在性、可視的／不可視的、あるいは観念的存在／物質的存在というような切り口で以下のような分類を試みた。

- ① 横断航路としての海
- ② 境界空間としての海
- ③ 沿岸航路としての海
- ④ 漁場空間としての海
- ⑤ 海浜空間としての海

若干補足すれば、①は陸地どうしを隔てる空虚な〈広がり〉であり、水面そのものに生産的な意味は見出されない。観念的・抽象的存在であるという点では、航空路における「上空」と同じである。道路や鉄道とは異なり、海も空も「航路」そのものは実在物ではない。横断航路としての海はもっとも〈希薄な〉空間である。②は自国と他国とを、あるいはもっと観念的に自者と他者とを、此岸と彼岸(この世とあの世)とを分ける「境界」としての海である。これは必ずしも国際法的な「両側の陸地からの等距離線」を示すものではなく、漠然と〈異界・外界〉へのベクトルを示す「沖合い」に近いともいえる。③は①と異なり、安全な航行権が保障される水域である。つまり境界空間よりは自国(自者・此岸)側に近く、法的に「公海」であっても認識上は「領域」の一部に組み込まれている場合が多い。④は共同利用ないし優先的利用が担保される実在物としての水の〈かたまり〉

であり、平面的には〈異界・外界〉にまで広がることもあるが、何らかの管理ないし規制が作用している点では、①よりはるかに〈濃密な〉空間である。⑤は〈可視化〉された海岸景観であり、漁村における「前浜」「前海」としての実体的な意味を伴っている。以上の分類試案では①→⑤の順に沖合いから陸地に近くなり、かつその順に観念的・抽象的存在→物質的・具体的存在としての「海」が並ぶことになる。

そこで筆者なりに、かなり牽強付会ではあるが四つのセッションをこの分類に当てはめてみた。

第1セッション：近世～近代における漁場利用の変化と人々の移動⇒④漁場空間としての海

第2セッション：近世～近代における海運とその変化は⇒①横断航路としての海、または③沿岸航路としての海

第3セッション：津波被災史研究と防災・減災への活用⇒⑤海浜空間としての海

第4セッション：近世～近代における海浜⇒⑤海浜空間としての海

ところで筆者はこれまで日本、アジア諸国、オーストラリア等の港について、主にその位置や形態に関する研究を行ってきた。港湾研究の観点から上記の空間論にさらに付け加えるならば、港という〈場〉は、陸地から沖合いに向かう同心円のように想定される「領域空間」「境界空間」「異界・外界」の三層構造が、極端に〈歪む〉場所であり、境界空間や異界・外界が鋭いくさびのように港湾内に〈食い込んで〉いる状態といえる。したがって、突然の外敵の侵入に備えながら円滑な交易を進めるためには、常に港湾空間を〈開く／閉じる〉ことによって相手側との関係を〈結ぶ／切る〉というリスク管理の発想が必要である。

本セッションにおいて阿部志朗報告、三木理史報告がともに扱われた日本海海運は、近

世の「鎖国」政策によって外国人と外貨の二重の侵入から保護された沿岸航路として発達した。「島国」という語が日本を指す場合に閉鎖的・排他的な意味合いで用いられるのは、このような近世的空間秩序にもとづく認識である。かつて地政学的概念において「大陸国家」と対比された「海洋国家」は、「万国の津梁」を国是とした琉球王国のような開放的な海域管理政策を理念としており、排除の論理による国内航路の保護は「海洋国家」のポリシーとは異質なものである。

逆に、大きな保護膜に包まれた中で限定的に〈開放された〉空間においては、水陸の空間的位相が逆転することもある。瀬戸内海の小さな島のように、中央部に険しい山があって道路交通が発達せず、浦々が舟で結ばれるような空間では、星形の各稜線を内側に折り返せば正五角形になるというトポロジカルな変換によって水上交通の合理性を説明しうる。この島の流通構造においては、海は〈外・縁辺〉ではなく〈内・中心〉なのである。

以上のように、地理学が海に関わる事象を扱う場合には、どのようなテーマであれ、海に対する空間論的視座が必要であると考えられる。

II. 阿部志朗報告へのコメント

阿部志朗「近世～近代に生産された石見地方の窯業製品の分布からみた日本海海運」の内容を一言で要約すれば、石見地方の特産品である石見焼および石州瓦がどの範囲まで流通していたのかという問題について、島根県浜田市の廻船問屋に残る出荷側記録の分析と、最終到着地点に残存する石見製品の現地確認というフィールドワークを併用して、それらの流通ルートを解明しようとした研究といえよう。

言うまでもないことであるが、窯業製品は海運にもっとも適した商品である。かさ高く重い割に単価が安く、かつ馬の背に揺られるような陸上輸送では、食料品や繊維製品と異

なり破損の危険が大きい。逆に水に濡れても破損さえしなければ商品価値はそれほど減じない。したがって、船底にバラス(重石)の代わりに積み込まれるケースが多い。中世「常滑」と通称された大甕は、その中にさまざまな陶磁器を入れ子状に詰めて全国に流通する「コンテナ」としても利用されていたのである。

配布資料によれば、石見焼の主力商品は直径約55センチ、深さ約60センチの尖底型の大甕であり、本来の用途は生活必需品としての水甕とされている。阿部報告が用いた、浜田・外ノ浦湊の廻船問屋に残される『諸国御客船帳』は、近世～近代に途切れずまたがるため、その間の変化を探るには好個の史料である。そこから石見焼の荷積み記録を抽出集計した結果によれば、19世紀初頭から取扱量が急増しており、もっぱら「下り荷」すなわち大坂から浜田経由で北陸諸港に船籍を持つ船に積み込まれていた。しかも明治以後も出荷数が減らず、部分的な鉄道開通以後も海上輸送の優位性が保持されていたようである。

浜田で荷積みされた石見焼がどこで陸揚げされたのかは、船籍からも類推できるが、さらにそこから先への転送を想定した場合、個々の商品の最終到着地点は特定しえない。そこで阿部報告は現地で残存品を確認するという丹念な作業によって検証してきた。リストアップされた一覧表によれば、その範囲は北海道各地、韓国(鬱陵島)、ロシア(旧樺太)にまで及んでいる。明治以後の「新領土」にまで販路は拡大されていたのである。

この現象を先述の「海の空間論」に引き寄せれば、近世までは境界空間であった日本海が、明治以後の「北前船」システムの再編成過程を通じて、さらに日清・日露の戦争や「韓国併合」を期に、〈領域化〉〈内海化〉されていく過程をみて取ることができるのである。

阿部報告は、もう一つの窯業製品である石州瓦についても同様に分析を行っている。石

州瓦の出荷は、庶民の家でも瓦葺きが許された明治以後に急増しているが、出荷先は逆に「登り」つまり大坂方面がやや多い。船籍別でも北陸地方より山陰地方が多く、商品によってフローの方向と到着地が異なることが判明する点でもきわめて興味深い。

石見焼・石州瓦はしだいに鉄道輸送へと転換されながら、出荷は昭和期まで継続した。阿部報告は「国鉄鉄道貨物統計」のデータを用いてそれらを図化し、その傾向を説明している。家庭生活用品としての陶磁器はプラスチック化が進み、昭和30年から40年にかけて全国的に出荷量が減少していくこと、瓦はそれほど減じることなく山陰地方を中心に流通していたことなどを指摘している。この点については、プラスチックの進出に伴う陶磁器の衰退や上水道の普及による大甕の需要低下などの全国的な動向なのか、あるいは地域限定的に石見焼のシェアが低下したのかについて、もう少しデータの裏付けを提示した方が、説得力があるように感じられた。さらに配布資料に関するコメントとして、年代ごとに流通圏の拡大・縮小がレイヤーのように図示されれば変化が分かりやすいこと、現存地を示す「ドットマップ」だけではなく、推定される流通経路をフローとして表示すれば、よりイメージしやすいことなども感想として述べた。

Ⅲ. 三木理史報告報告へのコメント

三木理史『『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—』の内容を一言で要約すれば、明治以後、北海道から東京・大阪などの大消費地に向かう大量の物産資源が、東北地方のどの港を通じて鉄道に積み替えられたのかを、水陸の貨物輸送統計から解明しようとした研究といえよう。

事例として取り上げられているのは日本海側の船川港(秋田)、酒田港、直江津港であり、それらと対比させるために、北海道との

最大の中継港であった青森港、および太平洋側の釜石港、石巻港などの例も示されている。港湾統計としては1878年の『西南諸港報告書』、1895年・1915年・1925年の『大日本帝国港湾統計』、1940年の各『県統計書』等が用いられている。出典が異なるデータを整合させる作業は大変なものだったと推測するが、三木報告はこれらの統計から移入／移出別に、主要品目・数量（個数・石数・貫目など）・金額（円）・備考（出発地・転送先など）の各項目別データを一覧表に整理している。この表を眺めるだけでも、品目による輸送コストの違いや各時期別の流通量の変化がダイナミックに伝わってくる。

鉄道統計の出典はより複雑である。上記3港それぞれの最寄り駅として、船川駅、酒田駅（および最上川駅）、直江津駅が取り上げられ、1905年（直江津駅のみ）は『明治38年度鉄道局年報』、1920年（各駅）は『大正9年駅勢資料』、1922年は『港湾と鉄道との関係調査』（酒田・最上川両駅は別資料）、1926年も各駅によって市側のローカルな資料が主な出典となっている。港湾統計よりさらにデータの整合性に関する慎重な吟味が必要であったと推測されるが、三木報告は各駅の発送／到着別に、上位5品目とそれぞれのトン数を一覧表に整理している。

ただし、これらの港湾統計および鉄道駅別統計だけでは、各港に陸揚げされて鉄道貨車に積み込まれた商品がどのルートを経て消費地に向かったかは不明である。そこで三木報告は、1915年の『鉄道院統計図表』、1925年・1940年の『鉄道省鉄道統計年表』に記される区間別貨物輸送トン数に着目し、東北本線（福島―青森間）、奥羽本線（福島―津軽新城間）、羽越本線（新津―秋田間）、信越本線（直江津―新潟間）の4区間の上り／下りそれぞれについて、駅別通過トン数とその年次変化をグラフ化するという、きわめてユニークな試みを提示している。流通の〈可視化〉

への試みとして興味深い。

これらの膨大な統計データを見てみると、各港・各駅における取り扱い品目やその数量のめまぐるしい変化が浮き彫りになり、従来の一般的な理解のように、燃料・原料は北海道から東北へ、さらに鉄道に積み替えて関東・関西へと流れ、工業製品はその逆というような、一方通行的な捉え方では説明できないような流通実態も明らかになってくる。

たとえば1895年の船川港の移入額は14,335,431円と、突出した高額を示しており、その上位品目に並ぶ大量の「呉服太物」「小間物」「白木綿」は、備考欄に「東京・大阪・西京発」と記されるような繊維工業先進地帯から流れ込んだことが判る。しかしこのような移入品目は後にも先にもこの年度のみであり、また同年の他の酒田港・直江津港でもまったくみられない。秋田周辺に限定される地域的な需要があったのかとも考えられるが、詳細は不明である。また1940年の同港の移入品目トップは石炭であるが、備考欄には「小樽・若松ほか」とある。小樽は当然としても、なぜ九州の若松から荷積みされた石炭が船川港まで運ばれたのかは不明である。

このように、日本海側3港をめぐる水陸輸送の組み合わせには、必ずしも輸送費の最適合理性だけでは説明しきれない地域的な事情がからんでいたように思われる。その一つには、陸揚げ港における地元消費や地元での再加工、あるいは三木報告でも指摘されるように、後背地への配送をどこまで見込めばよいのかという問題がある。

一例をあげれば、第二次世界大戦前の富山県では水力発電により、京浜工業地帯の約4分の1という低廉な電気料金を利用し、伏木港周辺にさまざまな重化学工業が発達した。豊富な水資源を利用した繊維工業、製紙・パルプ工業等も進出した。北陸諸港に陸揚げされる燃料・原料の最終到着地は必ずしも「表日本」の工業地帯とは限らなかったのである。

豪雪地帯＝水力発電のアドバンテージが失われたきっかけは、戦時～戦後の電力再編成という国策にあった。

陸揚げ地での地元消費や再加工を考慮すれば、北海道の資材輸送をめぐって日本海側の港と太平洋側の港との間にどの程度の競合関係があったのかについて、なお未解明な点も残されている。三木報告からは、むしろ「港湾とその後背地との関係」という古典的

シエーマが想起され、もっとローカルなレベルでの流通実態の説明がさらに全体の説得力を増すようにも感じられた。また資料に付された「航路図」は、物資フローのイメージを可視化させるには便利であるが、日本海をめぐる旅客輸送と貨物輸送との違い（貨客混合船も多かったが）についてももう少し補足説明がほしいと感じた。もちろん、個人的な感想である。

(追手門学院大学)