

明治期における地域的米穀流通

—青森県産米の移出体制について—

小 岩 信 竹

一 問題の所在

明治期に成立した米穀市場は、中継地的市場と呼ばれるように、^①港湾と内国海運に依存する面が強く、東京や大阪・神戸の大都市市場のみならず、北海道などの各地の新しい非農業の産業発展地域に新市場が形成され、地域的な米穀流通が活発になされた。^②ところで、新しい米の需要地として展開をみせる北海道は、その取引において、青森県や秋田県の北奥羽地域をはじめ、新潟県や富山県などの日本海沿岸地域から米穀を移入し、魚肥や干物などの水産加工品を各地に移出した。北奥羽地域と函館を中心とする道南地域は特に結びつきが強く、青森港や土崎港を経由する交流が盛んであった。^③こうした米穀流通は、江戸時代の大坂中心の流通体系からの転換の上になり立ったものであるが、^④それは新たな米穀流通を生み出す仕組みはどのようなものなのか。米穀需給が地域的に行われることの意義を青森県産米の移出体制の整備過程に探ろうというのが、本稿の課題である。

ところで、北海道の米の需要は、小樽港からの移入を除いて白米が多いことが知られている。^⑤青森県をはじめとする移出地帯から、白米が

送られてくるのである。このことについて守田志郎氏は、「明治から大正前期に一般に見られる鉱工業のヤンマー・ヘーレン的労働者人口の増大がもたらす米市場の拡大は、既存市場のひろがりやと深さを増していくというのではなく、飯場や工場の寮にたいする輸入外米の直送、あるいは山陰や東北・北陸の裾米の産地直送という、特殊な需給結合によるものである」と述べる。^⑥ここでいわれる飯場や工場の代表事例が、北海道なのである。北海道はまさに米、特に白米が、東北や北陸から直送される市場であった。また、裾米とは低価格米のことで、品質は高いものではない。一方、最近の大豆生田稔氏の指摘にもあるように、青森県の移出米検査の実施は、他県と比べて早かった。^⑦それでは、早期に移出米検査が行われたにも拘らず、その産米とりわけ北海道へ移出される白米が、裾米とされる理由は何なのであろうか。以下、この点を明らかにしてゆきたい。ところで守田氏は、このような裾米を国内産米一般と區別し、国内産米一般を需要する労働者が主要部分を占めるようになることが資本主義的賃労働の成立であるという。^⑧そしてそれは大正の中期にやってくるのだという。^⑨しかし、各地間交易の合理的な展開を考えると、産地近辺の新たな需要地に販売し、しかも白米需要という市場

の要求に合致する形で米の商品化を図ることは、まさに近代的な供給行動といふべきであろう。以下の考察を進める立場は、こうした地域間の需給の進展とそれに対応し、また、その前提ともなる鉱工業の労働者のための飯場や寮、住居の拡大こそが、明治期以降の米穀市場の、近代的な展開に他ならないというものである。

二 明治期の青森県における米の移出体制

青森県特に津軽地域における移出米検査体制は、比較的早期に成立したとされている。秋田県が明治二十三年に産米検査制度の導入を検討した際に、青森、宮城、新潟、富山、滋賀の各県が実施していることを参考にしたという。⁽¹⁰⁾しかし、秋田県でも米穀検査制度の導入が一直線には進まず、導入と廃止が続いたように、青森県でも制度の変遷があった。⁽¹¹⁾ところで、明治二十五年十一月に青森県知事は、米穀改良について訓示をおこなったが、その内容から、それ以前の移出米改良の様子がわかる。

訓示第二十一号

津軽五郡役所

弘前市役所

津軽五郡内町村役場

県下重要物産タル米穀ノ改良ヲ図ランカ為メ去ル十九年以來米商ハ組合ヲ設ケ輸出米検査ニ従事シ農家モ亦種子精撰其他改良ノ点ニ注意セシ結果トシテ一時稍声価ヲ博スルノ好況ニ有之候処挽回函館市上ニ

搬出スル津軽米ハ粳、稗、若クハ秕米等ヲ混入スルコト不尠随テ声価低落将来販路閉塞ノ懸念ナキ能ハス殊ニ本年ハ希有ノ豊作ナルヲ以テ之レカ輸出ヲ増加スヘキハ勿論ニ付農商一致深ク此点ニ注意シ米搾ヲシテ充分精良ナラシムル様当業者へ懇篤諭示スヘシ

明治二十五年十一月九日

知事⁽¹³⁾

この訓示からも青森県において移出米検査が始まったのは、明治十九年であることがわかる。それでは、こうした移出米検査の成果はどのようなものであったのかを、明治二十五年産米の東京廻米問屋市場での評価から見たい。ここでは全国の産米の評価が行われているが、その概要は次のようになっている。

抑モ今回ノ出品ハ其区域四十三個国ノ広キニ涉リ土地各其質ヲ異ニスルノミナラス天候ノ順逆年ノ豊凶ニ拠リテ其産米ニ著シキ差異アルカ故ニ今見本米ノミヲ以テ其良否ヲ断言スル能ハスト雖モ若シ昨二十五年度ノ産米ハ一昨年度ノ産米ニ比シテ稍ヤ上位ニアルカ如シ而シテ今試ニ出品中優劣ノ重ナルモノヲ摘挙スレハ其優等ニ位スルハ武蔵米、肥後米、伊勢米等ニシテ其劣等ナルモノハ両羽米、肥前米、筑後米、ナリトス又著シク改良進歩シタルハ磐城米、岩代米、陸中米、陸奥米、豊後米等ナルカ如シ又国柄ニ似ス案外ニ粗悪ナリシハ尾張米ナルカ如シ右ハ昨秋暴風雨ノ災害ヲ被リタル為ナラン而シテ今回ノ出品ヲ概括総評スレハ品位概ネ悪シカラサリシナリ然レトモ少量ノ見本ナリシ故

ナル乎出品中ニハ聊カ精撰ヲ加ヘタルカ如キモノアリシヲ憾ミトス尚
国々ニ就テ批評セハ左ノ如シ(中略)

陸奥 気候ノ適順ナリシニ因レルモノ乎品位概シテ良好ニシテ蓋シ一
般ノ需要ニ適スルナラン

これによれば、津軽地方を主たる産地とする陸奥産米の評価は悪いも
のではない。しかし、このような評価を受けた米の出品者が問題であつ
た。津軽各郡産米は玄米については一等三級から三等二級までの評価を
受け、白米については評価がなされず等外となつたが、これらの米の出
品者は、すべて陸奥国輸出米検査所本部であつた。すなわち、青森県に
ついては、明治十九年から米穀商組合が主体となつて始めた輸出米検査
が実効を持ち、明治二十六年の東京での見本米の品評会にも、輸出米検
査所本部名で出品するにいたつたといえる。この米穀商組合や、輸出
米検査の設立当初の実態に関する内容については断片的な資料が存在す
るだけなので、明治二十七年に県に更正認可された津軽地方米穀商組合
規約を見て、組織や機能の内容を明らかにしたい。規約のうち、輸出米
に関する部分を摘記すれば次のようになる。

津軽地方米穀商組合規約(明治二十七年十一月更正認可)

(中略)

第二章 組合区域及輸出米検査所位置

(中略)

第三條 当組合ハ津軽地方ヲ以テ其区域トス

第四條 当組合ハ左ノ地方ニ輸出米検査所ヲ置キ青森検査所ヲ以テ其

本部トス但事務ノ都合ニ仍リ要街ノ地ヘ臨時派出所及事務所ヲ
設クルコトアルヘシ

検査所 青森 鱒ヶ沢 油川 十三
派出所 弘前 黒石 五所川原

第五條 当組合ハ本地方輸出米組成濫造ノ弊害ヲ矯正シ同業者ノ幸福

ヲ図ルヲ以テ目的トス

第六條 輸出米ノ品格ハ左ノ等級ニ依ル

壹等米 子粒一斉光沢美麗玄米一舛中二初十五粒以上精米ニ
粳ヲ混入セサルモノ

貳等米 子粒一斉光沢一等米ニ亞キ玄米一舛中二初四十粒以
上精米二十粒以上混入セサルモノ

三等米 子粒一斉玄米一舛中二初五十粒以上精米二初三十粒
以上混入セサルモノ

四等米 子粒稍ヤ齊シカラス玄米一舛中二初百三十粒以上精
米二初六十粒以上混入セサルモノ

第七條 検査不合格ノモノ及干燥充分ナラス土砂、塵芥、碎ケ米、青
米、赤米、稗、秕、糠、等ノ混入シ居ルモノハ再製ノ上ニアラ

サレハ輸出ヲ許サス

第八條 輸出米ハ容量四斗入量目風袋共拾六貫目式百目以上トス但風
袋量目ハ尅貫式百目以下トス

第九條 改良ニアラサル普通米ハ需要者ノ購求ニヨリ管内ニ限り白米、
其容量ハ四斗入風袋共拾五貫目以上トシ改印ヲ受ケ輸出スルヲ

得但輸出ノ場合ニハ検査所ノ検査ヲ受ケ其送状ニ頭取若クハ取
締ノ承認ヲ受クヘシ玄米、改良ニアラサレハ之ヲ許サス

第十條 検査所ハ輸出米検査ニ必要ノ為メ見本米ヲ製シ之レヲ各検査
所ニ備設ス但見本米ハ本部ニテ頭取及ヒ各所取締協議ノ上前各
項ノ規定ニ照ラシ之ヲ評定スヘシ

第十一條 輸出米ノ俵造ハ左ノ三項ニヨル

- 一 玄米ハ附録第一号ニヨリ其俵ヲ二重ニシ下俵ハ四ツ編ニ
- 三所結産俵ヲ附シ上俵ハ五所結ニテ文字掛ケ網掛ヲナスモ
ノトス

- 一 精米ハ附録第二号図ニヨリ其俵ヲ二重ニシ下俵ハ四ツ編
ニ結産俵ヲ附シ筵包（二十堅長五尺）五所ニテ文字掛ヲナ
スモノトス

一 精米ノ俵米ニ吹入ヲ要スル時ハ其吹ヲ壹重ニシ十八堅量
目五百目ノ吹ヲ用ヒ縦ニ所結横ニ所結ニナスモノトス

第十二條 輸出米ハ検査所指定ノ場所ニ於テ毎俵検査ヲ受クヘシ但檢
査所ハ検査済ノ後毎俵附録第二号ノ検印ヲ捺スルモノトス

第十三條 輸出米ニアラスト雖モ貨主ノ求メニ仍テハ壹俵ニ付金五厘
ノ手数料ヲ受ケ検査ノ上等級ヲ付スルモノトス但俵裝ハ第十
一條各項ノ例ヲ用ヒス其検印ハ附録第貳号ノ図ニヨル

第十四條 輸出米ノ検査ヲ受ケタルモノハ壹俵ニ付検査料金九厘ヲ其
検査所ニ納ムヘシ

第十五條 輸出米ノ子粒及量目ノ検査ハ左ノ器具ヲ用ユルモノトス
一 子粒検査器 附録第三圖及鉄筒

一 量目検査器 改良鼻鈞秤

第十六條 甲地方ニ於テ一旦検査済米ト雖モ乙地ニ移シ輸出セントス
ルモノハ更ニ該地検査所ニ就テ監査ヲ受クヘシ

第十七條 凡ソ検査所ニ於テハ其取扱ヒタル輸出米検査ノ時々其輸出
人ノ住所氏名輸入先ノ地名及検査料検査俵数等ヲ帳簿ニ記載
シ毎月両度（十五日三十日）附録第四号表ニ仍リ取調頭取ニ
報告スヘシ

（以下略）¹⁶

この米穀商組合が津軽地方の名を冠していることは、青森県産米の輸
出（移出を原文でこのように表現している。以下、史料的表现に限り、
輸出を用いる）が事実上、津軽地方に限られていたからである。玄米の
移出については改良米に限るとされ、普通米は白米での移出が認められ
ていた。

このような検査体制の整備にも拘わらず、青森県産米の品質が著しく
改善したとはいえなかった。明治二十八年に、宮城、岩手、青森の三県
の米ほかの農産物や畜産の共進会が開かれたが、青森県は、馬など、他
県より優れているという評価を得たものがあつた反面、米については、
評価は高くなかつた。青森県についての県別概評は以下のようになつて
いる。

県別概評 青森県ノ出品ハ通計四百二十三点其他ハ中、南、東津軽
三郡ノ出陳ニ係ルモノナリ褒賞ノ数ハ五等一名六等二十七名ニシテ四

等以上ノ賞ヲ欠キ出品人員ニ対シ僅ニ六分九厘ニ相当シ其歩合一層岩手県ニ下リ連合三県中最劣等ノ出品ニシテ其質概ネ粗悪ナリトス是レ氣象風土前頭二県ニ及ハサル所アリト雖トモ抑モ亦タ栽培其宜シキニ適ハス品種亦タ甚区々ニシテ乾燥調整特ニ其法ヲ得サルノ致ス所タランスハアラス是痛ムヘキノ極ナリ蓋シ本地方ノ米ハ古来津輕米ト称シ多ク他地方ノ米ニ譲ラサリシモ維新以來大ニ其品位ヲ墮落シ其主ナル需要地ニ於テハ目シテ下等米トナシ声誉殆ント地ニ墜チタリ篤志者之ヲ憂ヒ種々画策スル所アリシト雖今尚路阻トシテ著シク進マサルノ觀アリ本共進会ニ於テ予輩ノ満足スヘキノ出品ナキ素ヨリ其所ナリ宜シク将来協力同心其品種ヲ撰定シ培養ニ注意シ殊ニ乾燥ト調整トノ二点ニ改良ヲ加フベシ⁽¹⁷⁾

褒賞を受けない米が移出検査に不合格になるとはいえないが、検査に合格して移出されても、市場において、価格面で優遇されないことは明らかである。青森県産米は、単に検査に合格する以上に、市場で評価される米になることが求められていたといえる。

弘前地区については、明治三十三年に津輕地方米穀商組合と同様の組織が改めて作られた。その組織の名称は、弘前地方米穀商同業組合であった。この同業組合の定款の冒頭部分は次のようになっている。

弘前地方米穀商同業組合定款

第一章 目的及業務

第一條 当組合ハ津輕産米ノ粗製ヲ改良シ及組合員營業上ノ弊害ヲ矯

正シ相互ノ利益ヲ増進スルヲ以テ目的トス

第二條 当組合ノ業務ノ概目左ノ如シ

- 一 当組合地区外ニ輸出スル米穀及当組合地区内ニ於ケル販売米ニ等級ヲ付シ其品格ヲ一定セシムルコト
- 二 前項輸出米ノ俵装ヲ一定セシムルコト
- 三 右ニ対スル検査ヲ為スコト

第二章 名称及事務所ノ位置

第三條 当組合ハ明治三十三年法律代三拾五号ニ依リ設立シ弘前地方

米穀商同業組合ト称ス

第四條 当組合ニ事務所及検査所ヲ置ク但事務ノ都合ニ依リ要衝ノ地

ニ臨時派出所ヲ設クル事アルベシ

一 当組合事務所及検査所ノ位置弘前市大字北瓦ケ町拾九番地

トス

第三章 組合ノ地区及營業ノ種類

第五條 当組合ハ左ノ地区内ニ於テ米穀商ヲ営ムモノヲ以テ之ヲ組織

ス

青森県 弘前市

青森県 中津輕郡

(一四)⁽¹⁸⁾

この組合の設置は重要産業同業組合法に則つたものであったが、その規約中の輪(移)出米に関する部分は、ほとんど津輕地方米穀商組合規約と同じもので、基準が緩められたものであった。この弘前地方米穀商同業組合の成立は、重要産業同業組合法の制定をきっかけとしてなされ

たものであるが、このことはそれまでの津軽地方米穀商組合の機能が新たな法体系のもとで再編されたことを示している。新たな同業組合の移出米の検査の基準に用いられた俵の図は、以前の津軽地方米穀商組合の規約中の図を転用したものであった。基準が緩められた点は、まず、一等米から四等米までの規準が変わった。すなわち、新たな規準によれば、1升中の初めの混入粒数が以下ようになった。

- 一等米、玄米：初一五粒以下、精米：初混入なし
- 二等米、玄米：初四〇粒以下、精米：初二〇粒以下
- 三等米、玄米：初六〇粒以下、精米：初三〇粒以下
- 四等米、玄米：初二〇粒以下、精米：初六〇粒以下¹⁹⁾

これによれば、三等米以下の規準が特に緩められていることがわかる。なお、津軽地方米穀商組合の規約の中の第九條にあつた改良米以外の普通米は、玄米ではなく白米としてでなければ輸出を認めないとする条項は削除されている。しかし、乾燥が不十分な米の移出禁止の条項は依然として残っていた。この条項がある限り、玄米よりは白米の移出が容易になるといえる。乾燥の如何に拘らず、精米は可能だからである。また、移出米を船舶搭載用とそれ以外に分け、船舶搭載用については津軽地方米穀商組合の俵装を引き継ぎながら、それ以外については俵装を簡便にしていることが目立つ。実際には津軽地域産米は北海道へ移出された。従つて、従来の俵装の規定が適用されたことになる。さらに、他地区の産米を購入し、再移出する場合の規定も詳細に決められた。これは、南

津軽郡や北津軽郡産米や、他県産米を意識したものと思われ、実態に即したものであると考えられる。

弘前米穀商同業組合は明治三十三年六月に青森県知事により設立が認可されたが、創立総会が、明治三十三年十一月に開催された。会場は弘前市親方町の長久楼であつた。この総会で大和幾也が組合長に、加藤幸助が副会長に、武田又吉、木村市蔵、新谷三吉が評議員に選出された。

なお、役員を選出は選挙であつたが、大和、加藤、武田の三名は同数であり、また、同じく同数の得票を得た中谷熊太郎と玉田惣次郎の二名は、役員を辞退した。大和、加藤らの役員の履歴書が残されていて津軽地方米穀商組合との関係がわかる。²⁰⁾

大和幾也は、六代の祖が弘前で米穀商をはじめて以来の商人であり、弘前市松森町に居住していた。大和は、明治二十年に、中津軽郡米穀商組合会議員になり、同二十七年に津軽地方米穀商組合副頭取になり、同三十一年に弘前輸出米検査所派出所取締になつた。加藤幸助は、祖父が弘前で米穀商となり、三代目の幸助は明治十二年に家督を相続した。弘前市新寺町に居住していた。加藤は、明治二十八年に津軽地方米穀商組合会議員に当選した。武田又吉は、父親が天保十年に弘前で米穀商を開業し、明治十七年に家督を相続した。明治三十三年に津軽地方米穀商組合会議員に当選している。土手町の居住である。木村市蔵は、四代前の祖が弘前で米穀商を開業した。木村は明治二十年に津軽地方米穀商組合会議員に当選した。和徳町の居住である。新谷三吉は、士族で、明治十八年に米穀商を開業した。明治三十一年に津軽地方米穀商組合会議員に当選した。松森町の居住である。こうした役員を経歴を見ると、彼らは

津軽地方米穀商組合の役員経験者であり、同組合はその機能を果たしていたことがわかる。なお、弘前地方米穀商同業組合の加入申し込み書が残されているが、申込者の総数は一二〇人である。それらの申込者の職業はすべて米穀商となっている。その大多数は弘前市の居住者であるが、それ以外では、堀越村四、大浦村三、和徳村二、豊田村二、取上村一、鼻和村一、駒越村一、岩木村一となっている。⁽²¹⁾

弘前地方米穀商同業組合の設立申請書には、「私共儀、是迄津軽地方米穀商組合ニ加入来候処、右ハ区域頗ル過大ニ失シ、当初ノ目的ヲ達シ兼候ニ付、今般前傾ノ区域ニ依リ更ニ組合設置仕度候ニ付、右発起御許可相成度、此段申請候也」とある。これらから、中津軽郡を中心とする、津軽地方で産出される米が移出される場合の検査基準は当初厳格な基準が適用されており、改組を機会として緩められたことがわかる。移出側の条件としては、厳格な基準を満たした玄米の移出よりは、白米移出が容易であり、かつ精米質の獲得が可能になるというまみもあつた。

青森県は明治三十九年に県営の輸米検査を実施した。これは、同業組合による輸(移)出米検査が有名無実と化してきたことを改めるためとされている。⁽²²⁾この時期の青森県産米の移出量は、二〇万俵を前後しており、下級品の白米移出が多かつた。この後青森県では、大正二年の凶作はあつたものの、米の収量を伸ばし、移出量も急速に増加していく。大正十年には一〇〇万俵をこえるに至る。また、移出米の内容も、高級品に転換してゆくのである。⁽²³⁾

三 明治期の青森県における米輸送の特徴

ここで、実際の数値を見て、青森県産米の移出の実態を検討したい。まず、青森県の明治期以降の産業構造の趨勢を見ておきたい。表1によれば、青森県における農業生産の比重の高さがわかる。大正二年の数値には、凶作の結果が現れており、この年だけ、農業の比重が四割を下回っている。農産物の中では、明治・大正期を通じて米の比重が高いことが表2よりわかる。明治三十六年の日本鉄道的主要駅の米の移出入量は表3のとおりである。一方、奥羽線となる官線の米の移出入量は表4のようになる。青森県内の奥羽線沿線からの移出量をはるかに越える青森の入荷量の存在がわかる。これらは青森県以南の秋田県等より輸送されたものである。次に、港湾移出入を見れば、表5より青森港での精米(白米)の移出入量が玄米をはるかにこえていることがわかる。青森県産米の移出は、青森市が結節点になる。そこで、明治四十三年の数値により、移出のありようを見たい。まず、鉄道のうち、東北線の移出を見れば、米は殆どない(表6)。これは、八戸の米の移入先が岩手県下の各地であることと対応している。東北線を通ずる米の移入も少ない(同上)。次に奥羽線を見れば、米の移入が多い(同上)。移入先は、大曲、弘前、川部、大釈迦となっており、秋田、青森の両県から集まっている。一方移出としては、大鰐、弘前にわずかに移出している(同上)。次に、海運を見れば、移出については、白米が多い(表7)。玄米はトン数で白米の四分の一以下である。価格で見れば、一四%にすぎない。このことは、青森では、精米して付加価値をつけ、海運で移出している

表1 青森県生産物総額

(千円)

	総 価 額	農 産	畜 産	水 産	林 産	工 産	鉱 産
明治 26	6,874 (100)	4,857 (70.7)	99 (1.4)	948 (13.8)	434 (6.3)	510 (7.4)	25 (0.4)
31	10,961 (100)	7,826 (71.4)	154 (1.4)	547 (5.0)	378 (3.4)	2,033 (18.5)	24 (0.2)
36	15,142 (100)	11,988 (79.1)	168 (1.1)	692 (4.6)	618 (4.1)	1,663 (11.0)	13 (0.1)
41	26,904 (100)	17,397 (64.7)	1,343 (5.0)	1,753 (6.5)	910 (3.4)	5,148 (19.2)	343 (1.3)
大正 2	21,733 (100)	8,302 (38.2)	940 (4.3)	2,409 (11.1)	2,951 (13.6)	5,785 (26.6)	1,347 (6.2)
7	97,816 (100)	44,181 (45.2)	2,367 (2.4)	6,396 (6.5)	7,395 (7.6)	15,789 (16.1)	3,689 (3.8)
12	102,704 (100)	51,755 (50.4)	3,414 (3.3)	9,365 (9.1)	9,396 (9.1)	27,984 (27.2)	790 (0.8)
昭和 3	104,219 (100)	50,812 (48.8)	3,211 (3.1)	11,014 (10.6)	10,039 (9.6)	29,016 (27.8)	97 (0.1)

(出典)『青森県統計書』各年次 () 内は構成比

表2 青森県農産物構成

(千円)

	明 治 41	大 正 7
米	12,381 (71.2)	30,201 (68.4)
麦	402 (2.3)	1,081 (2.4)
粟	680 (3.9)	982 (2.2)
稗	244 (1.4)	811 (1.8)
ソバ	391 (2.2)	443 (1.0)
豆	1,063 (6.1)	2,372 (5.4)
馬鈴薯	643 (4.0)	1,536 (3.5)
麻	62 (0.4)	111 (2.5)
リンゴ	505 (2.9)	2,110 (4.8)
繭	178 (1.0)	631 (1.4)
その他共計	17,397 (100.0)	44,180 (100.0)

(出典)『青森県統計書』() 内は構成比

表3 明治35年日本鉄道米輸送量

駅 名	移入量(t)	移出量(t)
三 沢	1,059	75
尻 内	209	47
八 戸	2,293	113
野 辺 地	1,294	69
青 森	177	1,031

(出典)『青森県統計書』

表4 明治36年官線米輸送量

駅 名	移入量(t)	移出量(t)
青 森	18,535	589
大 釈	8	1,725
浪 岡	9	2,507
川 部	53	3,626
弘 前	1,178	2,840
大 鰯	5	220

(出典)『青森県統計書』

表5 明治36年青森港穀物移出入量(石)

	移 入	移 出
精 米	24,000	53,500
玄 米	607	4,350
麦	8,502	*
大 豆	8,644	*
小 豆	6,904	*

(出典)『青森県統計書』

注1) *は記載なしを示す

表6 明治43年青森駅貨物移出入（10万円以上）

東北本線移出

品目	数量（千t）	価格（千円）	主な仕向地
塩魚	10	850	秋葉原、福島、盛岡
海産肥料	4	447	水戸、若松、福島、氏家
薫製魚	3	385	秋葉原、若松
木材	10	290	隅田川、鎌倉
鮮魚	8	231	上野、秋葉原、福島
食塩	3	115	八戸、郡山
その他共計	55	2,804	

東北本線移入

品目	数量（千t）	価格（千円）	主な仕立地
砂糖	1	233	隅田川、神奈川
木材	4	119	小湊、沼崎
鉄類	1	114	秋葉原
その他共計	24	993	

奥羽本線移出

品目	数量（千t）	価格（千円）	主な仕向地
塩魚	8	915	弘前、大館
鮮魚	7	220	山形、新庄、横手、大曲
石炭	27	204	大館、弘前
米	2	147	大館、弘前
その他共計	74	2,129	

奥羽本線移入

品目	数量（千t）	価格（千円）	主な仕立地
米	22	1,675	大曲、弘前、川辺、大釈迦
木材	24	724	大館、能代、大鰐
藁細工品	5	161	大鰐、川部、浪岡、弘前
和酒	0.4	101	大曲、弘前、川部
その他共計	59	291	

（出典）『青森商業会議所年報』（日本経済評論社復刻版による。以下同じ。）

1）数量の計には、牛・馬が含まれていない。

表7 明治43年青森港貨物移出入 (10万円以上)

移出

品目	数量 (千 t)	価格 (千円)	主な仕向地
白米	22	2,017	函館、室蘭、紋別、釧路
雑品	14	695	
材木類	17	509	東京、大阪、名古屋、横浜
石油	3	397	函館、小樽、室蘭、釧路
苳	12	347	函館、室蘭、紋別、釧路
玄米	4	291	函館、室蘭
縄	9	266	函館、室蘭、紋別、釧路
雑荒物	8	239	函館、室蘭、小樽
りんご	4	185	ウラジオストック、函館
味噌	2	160	函館、小樽、室蘭、釧路
叭	4	134	函館、室蘭、紋別、釧路
その他共計	130	5,610	

移入

品目	数量 (千 t)	価格 (千円)	主な仕立地
塩魚	16	1,246	函館、小樽、室蘭、樺太
干魚	6	939	函館、小樽、室蘭、樺太
綿布類	1	583	横浜、東京、大阪
雑品	11	556	
生魚	18	534	函館、小樽、室蘭、田名部
しめ粕類	4	454	函館、小樽、室蘭
砂糖	1	353	横浜、東京、大阪
食塩	9	346	三田尻、阪出
紙類	1	175	高知、函館、東京
清酒	1	150	函館
燕麦	3	135	函館、室蘭、小樽
石炭	15	113	室蘭、釧路
豆類	2	109	函館、小樽、室蘭
その他共計	109	6,416	

(出典) 『青森商業会議所年報』

表8 明治43年青森港白米輸出先

輸出先	金額 (千円)
函館	753
釧路	307
室蘭	268
根室	214
紋別	82
厚岸	67
岩内	30
虻田	20
寿都	14
小樽	9

(出典) 『青森商業会議所年報』

ということである。海運による移入品は魚介類が多い(同上)。これらの海運は北海道との取引を意味している。明治四十三年の白米の移出先がわかるので見ておきたい(表8)。金額で見ても、函館が最多となり、釧路、室蘭、根室がこれに次いでいる。これらから、青森県産米は、鉄道によって移出されることは少なく、鉄道によって秋田県や青森県内の津軽地域から青森市に集められ、精米の上、白米として、北海道の各地へと送られることがわかった。

次に、明治中・後期における、青森県内における米の移送方法の特徴を見ることにしたい。まず、青森県産米の北海道への移出は、津軽郡産米が主たるものであった。青函間は海運を利用して来た。青森までの移送については、津軽地域にあつては、青森から弘前までの奥羽線の開通は、明治二十七年のことであつたが、米どころの中心地である黒石や五所川原からは鉄道まで距離があり、それらの地域に新たな鉄道が敷設されるのは大正期のことであつた。⁽²⁶⁾このため、これらの地域では、馬による駄送りに依存せざるをえなかつた。五所川原の近郊である高野村の楠美家の米輸送の事例を見よう。次の文書はその一例である。

印 一金八拾円馬使二渡

廿七年三月廿四日

一米貳俵預り

山本作太郎 印

楠美様⁽²⁷⁾

山本作太郎は、青森新町の米商人である。楠美家は、高野村の地主、豪農である。この金額の八〇円は二俵の代金としては高すぎるので、それまでの代金をまとめたものと考えられる。次の例は、金額が低い。

印 一米六俵 直馬ヨリ

右正二更取申候也

一金壹円四拾銭 相渡

廿七年七月九日

新町 山本作太郎 印

高野村 楠美様⁽²⁸⁾

直馬とは楠美家が運搬したことを示す。これ以外に小作人が運ぶこともあつた。次の例がそれを示す。

記

印 一米八俵 高野 五三郎ヨリ

右正二更取

駄賃八拾八銭 相渡

廿七年七月十四日

新町 山本作太郎 印

高野村 楠美様⁽²⁹⁾

これらは、適当な時期に精算される。それは次のようになされる。

記

九月廿一日ヨリ

一米拾七俵 老俵二付式九五

此代金五拾円拾五銭

同廿六日分

一米貳俵

此代金五円七拾銭

二口メ金五拾五円八拾五銭

内金貳拾円 相渡

引メ金三拾五円八拾五銭

右之通

廿七年九月廿六日

新町 山本作太郎 印

高野村 楠美様³⁰⁾

このような馬による駄送においては、金融も近代的とはいえず、価格も買い主の意向が強く働く形式になっている。運搬するのは、馬使いや小作人であり、駄賃が渡されて、決済は後になされる。こうして集められた米が青森から函館に向けて、海運により、運ばれてゆく。青森の米穀商人の優位性がうかがえる。

明治二十七年の奥羽線の開通以前の弘前地方も青森まで、陸送に頼っていた。この時期の弘前の米販売について、明治二十六年の報告員の通信によって見ておきたい。報告員によれば、弘前の米販売事情は次のよ

うになっていた。

(五月二十五日報)

弘前市商工事報告員 寺田 次郎

本市米商ノ最多ク取引スル津軽米ノ産地ハ南、北、中津軽郡ノ三郡ナリ客歳初秋ノ頃マテ秋田県諸鉾山へ輸出稍頻繁ナリシカ本年ハ同地方ニ於テ秋田米ノ取引アル為メナルカ少シモ輸出ナク随テ市場沈静ノ景況ナリ而シテ客歳十二月ヨリ本年三月ノ間ハ格別商勢活発ナラズト雖トモ其取引アリタル地方ハ北海道函館区札幌区ニシテ即チ輸出改良米数量千〇二十六石(玄米五百六十四石六斗、精米四百六十六石、精糶五石六斗)代価七千〇五拾五円拾貳銭(玄米老石ニ付六円八拾七銭五厘、精米一石ニ付八円)ナリ其他米商惣代ノ検査ヲ要セスシテ青森地方へ取引輸出シタル概算高ハ七百五十石ニシテ三月以降ハ道路工事ノ為メ青弘間悪路トナリ運搬賃騰貴シ其利益少キカ為メ暫ク輸出ヲ猶予シ居ル景況ナリ³¹⁾

三月以降に道路工事のため悪路となったとあり、それ以前には取引があったことがわかるので、輸送手段は、櫓を馬に挽かせたものと考えられる。また、悪路となれば運賃が騰貴して利益が少なくなるといこともわかる。すなわち、青森以南に鉄道が開通していても、青森までの移動のコストが高かったため、米どころの津軽各郡との鉄道との連絡が良くなかったことがわかる。また、客歳初秋までの取引についての記載もあるが、これらの取引は積雪以前なので、駄送(馬車)が利用されたも

のと考えられる。同じ青森県とはいっても、青森県の八戸を中心とする南部地方は、明治二十四年に日本鉄道が開通し、鉄道輸送が活発であったが、米は岩手県等から移入していた。一方、下北地域は鉄道はおろか、道路の整備も遅れ、舟運がさかんであった。そこで鉄道輸送の特徴を把握するために、明治後期の八戸の鉄道利用の特徴を見よう。八戸の中心部の米商人であった富岡商店の米の仕入れは以下のようなものであった。

印紙 印 送り状

一 へ忠筵也 米荷物 四斗入六俵也

此元価金三拾三円也

但シ金ヶ崎町マテ駄賃払済金ヶ崎町ヨリ汽車積八戸マテ運賃共向払
右之通り運送致候間貴着御改御請取被成下度奉願上候也

陸前国金ヶ崎

山地利右衛門 印

明治三十一年一月二日

金ヶ崎町北上会社次キ

陸奥国八戸町八日町米商店

富岡宇兵衛殿行⁽³²⁾

八戸や、下北の各地域は、岩手県等より米を購入していた。上記の史料は、鉄道に依存する事例であるが、金ヶ崎駅まで駄送りに頼っていることや、輸送に際し、運送会社に依存していること、運賃は買い手の負担となっていることなどがわかる。この事例の輸送量は米六俵と少ないが、

鉄道利用によって、こうした少量の米を遠隔地から購入することも可能であった。さらに、大量の米の購入に当たっては、金融機関を利用し、荷為替手形を利用することも行われた。次の例は、その一例である。

印紙 第三号 送券

一白米四斗入百五俵也

盛岡市 内国通運株式会社扱
出荷主 阿部喜兵衛
荷受主 富岡宇兵衛

此評定原価 金六百五拾円也

右当行荷為換附貨物運送候間貴着御査収被下度候也

明治三十一年一月六日

陸中国盛岡市呉服町九番地 印

合資会社 安田銀行支店 印

八ノ戸 階上銀行御中⁽³³⁾

これは、銀行間のやり取りとなっており、実際の出荷主と荷受主には、同様の副証書が送られた。このように、鉄道の利用に当たっては、運送会社が介在し、金融機関の万全の対応のもとに、価格も周知のものとされて、取引が進められていたことがわかる。鉄道輸送においては、売り主と買い主の関係は介在者がいない直接取引が特徴であり、このことが、明治後期の八戸の事例によって確認できたといえる。上野、青森駅間に、日本鉄道が開通していたにもかかわらず、青森の町からの移出米は鉄道を利用して八戸地方へ向かうことはまれで、海運によって北海道、殊に函館方面に向かったのである。

八戸の鉄道利用に対し、下北の北部地域は、船を利用して、米を他地域から購入していたことがわかっている。³⁴⁾このように、青森県内とはいつても、米の移出地帯ばかりではなく、移入地域があり、また北海道からの逆移入もあった。青森産米は、早期的な鉄道開通を利用して、日本鉄道沿線へ移出されることはまれであった。鉄道の利用は、青森県内の米の需要地帯への移入に利用されたのである。

以上に見たように、明治期の青森県では、鉄道、海運、駄送やまた河川交通が併存していた。もちろんそれらがすべての地域で一樣に利用可能であったとはいえない。しかし、太平洋沿岸の日本鉄道の早期開通は、青森県産米の移送については鉄道依存を強めたとはいえない。それらはむしろ、海運によって北海道へ向かうのが一般的であった。このことは、明治期の米穀移動については、交通手段の発展も重要ではあるものの、地域的な需給が無視できない要因として存在していたことを示している。

四 移出米検査体制の拡充とその問題点

青森県は大正年代に入ると、産米の価格向上を目指して産米全体に関する検査体制を作ろうとした。青森県は大正四年に調査を行い、五年に新たな産米検査の体制を作った。この過程で、青森県産米の北海道への移出も、低価格の白米から、品質が上等の高価格の白米へと移行するに至った。ここでは明治期の産米検査体制の整備の過程を追う立場から、県の調査によって、それまでの方法の何が反省されていたのかを見ることにしたい。県による調査の一つは、他府県の産米検査体制の調査で

表9 産米検査調査日程

調査期間	調査府県	組名	調査員
自大正四年四月二十一日 至同 年五月四日	富山、石川、福井	第一組	岡本正志 福田大江 高橋彌左衛門
自大正四年四月二十一日 至同 年五月四日	三重、大阪、兵庫	第二組	今慶造 阿部誠一郎 原田豊次
自大正四年四月二十一日 至同 年四月三十日	秋田、栃木、埼玉	第三組	田辺稲太郎 蛭名英一 中村清助
自大正四年四月二十一日 至同 年五月六日	岡山、福岡、大分	第四組	岩谷吉太郎 工藤策太郎 三上甚之
自大正四年四月二十一日 至同 年四月三十日	宮城、茨城、千葉	第五組	福士佐七郎 北村益 後藤善三

(出典) 青森県内務部『農事調査書』

あった。この調査は、大正四年の四月から五月にかけて行われ、実際に他府県へ出かけたのは、青森県内各地の、地主や米穀商であった。この調査の報告書の緒言は次のようになっている。

緒言

本書ハ地主及米商ヲシテ汎ク各府県ニ於ケル産米検査事業ヲ調査セシメタルモノヲ輯録シ検査施行準備ノ資料トシ併セテ当業者ノ参考ニ供セントス

大正四年六月⁽²⁵⁾

実際に調査した地域と日程及び調査者は表9の通りである。

調査者のうち、阿部誠一郎は北津軽郡羽野木沢村の大地主であり、福士佐七郎は青森市の米穀商、北村益は八戸の町長を経験した政治家であった。調査項目は、産米検査の細目にわたり、各地の実状がわかるが、ここでは、それらの調査から青森県の産米検査に向けて出された提言のみを拾い、そのことによって青森県のそれまでの米穀取引の特徴をさぐることにしたい。宮城、茨城、千葉の三県を視察した後藤善三は、青森県での産米検査につき、意見を述べているが、その始めの部分は次のようになっている。

私議

生産米ヲ検査セハ産米ノ改良発達ヲ促シ其価格ヲ高メ利益増進スルハ何人モ肯定スル所ナラン而シテ今ヤ之ヲ本県ニ実施スルニ当リ説ヲ為シテ曰ク本県ノ輸出米ハ僅カニ式拾万石内外ニ過キス即チ県内消費ハ生産額ノ四分ノ三ノ多額ナルカ故ニ検査実施ニ依リ声価ヲ高ムルモ利スル所ハ輸出ニ対スル小部分ニ過キス多大ノ経費ヲ払フテ利得甚少シ又県内消費米一般ニ騰貴セハ少数ノ地主ノミ利益ニシテ却テ県民ヲ

シテ生計費ノ増嵩ニ苦マシムルノ結果ニ終ラン殊ニ多数農民カ自ラ消費スルモノヲ丁寧ニ調製セシムルノ要ナシ又本県ノ輸出米ハ従来精白多数ニシテ玄米少ク産米検査ノ要緊切ナラス多大ノ経費ヲ要シ複雑困難ナル検査ノ実施ハ無用ナリト此等ノ説ハ一面ノ理由ナキニアラサルモ正当ノ見解ニアラス米穀ノ農凶⁽²⁶⁾及価格高下ノ關係ハ我国經濟界ニ大影響ヲ来シ今回ノ如キ米価ノ暴落ハ金融上著シキ不振ノ状態ニ陥ラシメ一般実業界ヲシテ萎縮困憊ノ悲境ヲ現出セリ殊ニ米価ノ下落ハ直接農家ヲ困難ナラシメ農村ノ疲弊ハ延テ農家ノ興廢ニ関スルノ問題トナルヘク之レヲ以テ産米ヲ改良シ米価ノ維持ヲ計ルハ各県ノ競フテ努力スル所ニシテ国富ヲ増進スルノ道ナリ⁽²⁶⁾

これによれば、青森県の移出米は、生産高の四分の一の二〇万石であること、移出米の大半が白米であること、産米検査が移出米を除いては実効をもつておらず、産米全体への実施が問題となっていること、検査の実施は地主の利益につながるものの、消費者は米価騰貴に苦しむことになるという反対論があることがわかる。しかし、後藤善三は、それにも関わらず、産米検査の実施は有益であるという。米価の暴落をくいじめ、その維持をはかる方策が産米検査であるというのである。その議論は、次のように続けられる。

其米ハ自足經濟ノ昔時ト異リ交通機關ノ発達セル今日ハ一ノ重要商品ナリ最広ク機敏ニ取引セラル、商品ナリ故ニ市場産地品質ノ競争烈シク之レカ改良ハ一日モ忽諸ニ附スヘカラス従来本県輸出米ノ少額ナ

ルハ甚遺憾トスル所ニシテ産米検査ノ結果米質調製大ニ改良セラレナ
ハ市場ノ歡迎スル所トナリ自ラ價格騰貴シテ輸出増加スヘク殊ニ精白
輸出ハ搗減少クシテ米商ノ利益多キヲ以テ商途大ニ開ケリ何ソ今日ノ
少額ニ止マランヤ而シテ輸出多額ニ至ラハ米食専用ノ県民モ雜穀ヲ食
用スルニ至リ進シテハ山野ノ開拓麥粟ノ栽培盛ニ行ハレ県下農家ノ經
濟一変シテ大ニ其富ヲ増進セン産米検査ノ利益恐クハ將來此辺ニ及ハ
ン又産米検査ニヨリ米ノ改良ト共ニ倉庫ノ経営ニ依リテ經濟上ノ利用
ヲ為シ得ヘク農家ヲ利スルコト大ナリト信ス(以下略)³⁷⁾

産米改良の結果、青森県産米の價格が高騰すれば、米の生産高が少な
い青森県では、県民が雜穀を食べても米を移出するようになるというの
である。この議論はやや非現実的であるという問題点があるものの、産
米改良は、白米移出についても、搗減の減少というメリットがあるとい
う点など、首肯しうる面もある。明治期の移出米検査においては、普通
米は白米としてのみ移出可能とされた。このためもあって、北海道への
移出米は殆どが白米となった。その結果、それ以上の移出米検査は意味
を持たなくなり、実効が薄れてきていた。しかし、県営の移出米検査の
実施の結果、それは白米移出にも有益であるとして産米全体の検査論が
出てきたことがわかる。三重、大阪、兵庫を調査した今慶造の意見は次
のものであった。

産米検査事業問題ハ時勢ノ進歩發達上假令農民ハ格別ノ努力時間ヲ
費ス為メニ米ヲ高く売り又ハ地主ヨリ賞与ヲ受ケテ之レガ代償ヲ得ル

ニ止マリ大ナル利益ハ認め難キニ似タリト雖モ国家ノ經濟利得ニ至リ
テハ暗々ノ間実ニ行フテ多大ナルモノアリ今日多クノ府県ニ於テ之レ
ガ実行スルニ至リシモ社会ノ競争上徒ラニ旧慣ヲ墨守スルノ不得策ナ
ルニ氣付カレシノミ社会組織ノ時勢ノ進歩スルニ随ヒテ幾分ツツヲ改
廢セラルルハ独リ産米検査事業ニ於テ事新ラシキヲ見ルニ非ザルベシ
此ノ理ヲ大觀シテ産米検査ヲ実行セザルベカラズトスルハ妥当ノ見ニ
シテ殊ニ本県ハ平年以上ノトキハ是非他国ニ輸出セザルベカラザル関
係モアリ然カモ其ノ需要地タル也此等供給諸國ト競争シ否ナ検査施行
ノ曉ハ米ノ味ノ点ニ於テ日本全国ニ冠タル津輕米ヲ日本一ノ大需要地
タル東京市場ニ輸出スルノ時期到来セザル能ハズト言フニ至リテハ争
デカ検査施行セザルベケンヤ

之レト共ニ充分検査員鑑定ノ方法ヲ熟練セシメ又農民ニ対スル自覺
ノ精神ヲ惹起スル手段ヲ講ゼザルベカラザルベシ³⁸⁾

今慶造は、農民にとって産米改良の利益は少ないとしながらも、東京
市場への移出のためには、産米改良の実行は必要だといっているのである。ま
た、秋田、栃木、埼玉の三県を調査した田辺稻太郎、蝦名英一、中村清
助の三名は連盟で、以下の意見を述べた。

産米検査施行ニ対スル卑見

米穀ハ本県主要ノ物産ニシテ收穫ノ増減科学ノ高下ハ直ニ県經濟ノ
消長ニ関スル所実ニ大ナリ若シ銳意之レカ改善ノ途ヲ講シ收穫ノ増加
品位ノ向上ヲ計ランカ僅カニ其ノ一端ヲ実行スルモ優ニ巨万ノ利ヲ収

ムルヲ得ベシ若シ夫レ産米検査ノ施行ニヨリ米穀ノ品位ヲ高メ乾燥ヲ完全ニシテ旧来蒙ル所ノ搗減及虫害ヲ除クコトヲ得バ実ニ利益スル所莫大ナル者アルハ論ヲ俟タス然ルニ当業者平素ニ於テ耕作、乾燥ニ欠クル所アル所以ノモノハ氣候、風土ノ影響古来ノ因襲依然農法ノ旧慣ヲ株守シト雖モ又地主ニ於テ土地愛護ノ念慮ナク土地ヲ以テ商品視シ或ハ又一片同情ノ念ナク単ニ小作米ノ收納ヲ事トシ小作人ハ只唯定額ノ小作米ヲ納付スルニ齷齪トシ或ハ欺瞞スルヲ事トシ復タ土地ノ改良作物ノ進善ヲ図ルニ遑アラズ地方次第ニ減耗シ然ルニ今や突如トシテ産米検査ヲ施行シ威力ヲ以テ之レニ望マンカ小作人ハ前途ニ疑懼ノ念ヲ抱キ奮ニ予期ノ効果ヲ奏セザルニミナラズ深く地主ヲ怨ミ官憲ノ力ヲ以テ己レノ利益ヲ計ルモノト為サン今や世潮ハ漸ク浮薄ニ流レ經濟組織ノ不備ハ危険思想ノ湧ク起ス且ツ交通機關ノ完備ニ伴ヒ他患影響ヲ伝播シ来ルナキヲ保セス之レヲ本県実情ニ稽ヘ之ヲ他県ノ例ニ照シ既成ノ米穀ニ対シテ峻厳ナル検査ヲ勵行センヨリハ其ノ根元タル土地ノ改善、産米ノ採撰、産米ノ改良ニ向ッテ百尺崖頭ニ一歩ヲ進メ漸ク追ッテ産米検査ヲ施行スルモ敢テ遅キニアラズ

元來検査ナルモノハ自由制度ヲ以テ本旨トセザルベカラズ殊ニ産米ノ改良声価ノ発揚ハ他人ノ容喙ヲ俟タス各自ノ自奮自発ニ抛ルヲ要ス故ニ今日ト雖モ希望検査制ヲ採用スル亦可ナラン（以下略）³⁹

このように、地主・小作関係の深刻化を憂慮する見解も他にもあった。このあとに、検査以前になすべき稲作改良の方策や地主の取るべき態度、米券倉庫の創設などが羅列されている。小作人よりは地主、農民よりは

商人が受益者になるという見解が、調査者の多数の見解であったが、それにも拘らず、産米検査を実施すべきではないという否定的な見解はなかった。

これらから、大正初年の青森県では、それまでの産米検査体制の再編が問題となっており、新たな体制づくりが問題になっていたことがわかる。北海道へ白米を移出する仕組みが定着するに至って、当初の玄米を主体とする移出米検査は実質的な意味を失ってしまったものの、県営検査による白米移出の検査の強化、さらには産米全体の検査へと進んでゆくのである。

五 むすび

以上のことは、北海道ととりわけ密接なつながりを持つ青森県津軽地方の米の移出事情を説明する作業であった。青森県、特に津軽産米は、日本鉄道によって八戸やそれ以南の地域に移出されることは少なく、北海道へ移出されることが多く、その種類も白米移出が多くなっていった。青森駅からの移出米は、津軽各郡の米どころの産米であったが、青森駅や奥羽線の各駅までの輸送手段は駄送であり、そこまでの運賃も無視しえず、八戸地方にとって津軽産米は必ずしも安価とはいえなかったのである。津軽産米の移出検査は厳格であったが、津軽産米が常に良質であったとは言いがたく、移出は検査を通りやすい白米にかたよっていた。移入側の北海道においては、小樽以外の地域では白米移入が多くなっていった。このように、道南地域と青森県津軽地方との関係のよう

に、産業発展の補完関係と、米穀需給のあり方が、地域間の移動のあり方を規定した。青森県産米は、白米での移出が多く、裾米市場への出荷といわれるが、他に選択肢がないためにそう言ったとは言い難い。事実、大正期以後に、北海道での産米が増加してくると、同じ白米でも上質の白米へと移出米の内容を変化させてゆく。明治期においては、低価格の白米での移出米に対する需要が多かったため、津軽各郡はそれに対応したといべきであろう。また、玄米を集め、白米に精米して移出する青森ほかの米商人も精米賃を得ることができた。こうして、青森県と北海道とは、米の需給に関して利害が一致して特有の白米市場を形成していったといえよう。

またこれまでの米穀市場研究によれば、明治後期以降、輸送手段の海運から鉄道への転換の進展が進行し、それにもなって市場に付随する商人活動や、金融機能などが変化することが指摘されている⁴⁰。実際の歴史過程において、米穀市場でそうした輸送手段の転換が進んだのは、全国的な傾向として確認できることなので、この転換は自明のことのように思われるかもしれない。しかし、個々の事例を見れば、この転換は自明のこととは言い難い。内航海運も発展を遂げているのであり、鉄道の発展にもなって海運会社が衰退したという事実はない。むしろ、鉄道輸送が発展した大正期は、海運の発展期でもあった。地域的に見ても、すべての地域において、鉄道が海運に置き換わったとは言い難い。そのような事例として、富山県をあげることができる。鉄道院運輸局編集の『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』も、富山県の米の輸送について次のように記している。

鉄道の開通に依り船積運賃に多大の影響を及ぼしたるも、尚海上北海道に輸出せらる、越中米の数量に及ぼせる影響は極めて僅少なり：但し東西礪波郡の産米は鉄道開通後の今日に於いても、尚六七分は従前の如く射水川により伏木に致すものにして、船数漸次減少を示したる明治四十三年に於いても、鉄道輸送の二万五千噸に対し、船便は五万四千噸なるを見る。⁴¹

伏木港のみならず、東岩瀬港や、滑川、魚津、石田の各港についても、河川輸送が鉄道輸送より多く、また、それらの港から北海道、ことに小樽港への輸送が多いことが指摘されている。このように、特に北海道向けの米が多いということもあり、富山県産米は、鉄道開通後も、河川や海運により、輸送されることが多かった。水運が鉄道の利便性に負けていなかった事例である。

北奥地域、特に青森県は、早期に日本鉄道が開通し、青森から上野までの移送は鉄道の利用が可能であったが、津軽産米は鉄道の利用によって南下することは少なく、海運によって北海道、特に道南地域に運ばれた。このことは、富山県産米と同様である。これは津軽産米が粗悪であったことによるとは言い難い。津軽産米の移出にあたっては厳格な検査が行われた。北海道での白米需要と青森県での白米移出のメリットが結合してゆくのである。秋田県産米も土崎港経由で、北海道へ送られたが、当初、玄米も多かった。しかし北海道市場が白米市場として成熟してゆくにつれ、秋田県産米の北海道への移出も白米に片寄ってゆく。これは供給側が、需要側の変化に対応してゆく事例である。⁴² 白米需要に

傾斜する以前の函館や江差の取引所においては、期米価格は、東京や大阪、神戸などの相場に左右される面があった。⁽⁴⁾北海道においては、一度玄米価格を通じて、全国市場と結びついた上での白米への傾斜が進むのである。

人や資本の移動が自由化された明治期の国内市場での米穀などの物資移動の解明に当たっては、移動費用を加味した立地論的なフレームワークによらねばならないことは当然であるが、⁽⁴⁾しかし、このような観点を導入することは、物資移動を移送手段の特質のみに帰することと同義ではない。移送手段の転換を重視しつつ、生産や交換などの地域間における分業のあり方から物資移動の転換を解明する必要があるといえる。

註

- (1) 持田恵三『米穀市場の展開課程』（東京大学出版会、一九七〇年）は、第二章第二節が「中継地的市場の構造」と題されている。これは、明治期の市場を指している。
- (2) 同上。五四頁等。米の主要な需要者である賃金労働者の地域別の集中の様相については、石井寛治「地域経済の変化」（佐伯尚美・小宮隆太郎編『日本の土地問題』、東京大学出版会、一九七二年所収）を見よ。同稿によれば、第二次大戦前においては、南関東、近畿、北海道への賃金労働者の集中が一貫して進んでいる。
- (3) 明治十年代の事例については、山口和雄『明治前期経済の分析』（東京大学出版会、一九五六年）、特に、第七章「明治十年代の北海道貿易」にくわしい。
- (4) 近世の米穀市場についての近年の研究については、宮本又郎『近世日本市場経済』（有斐閣、一九八八年）、本城正徳『幕藩制社会の展開と

米穀市場』（大阪大学出版会、一九九四年）等参照。

- (5) 明治期における白米の移動については、守田志郎『米の百年』（御茶の水書房、一九六八年）が詳しい。また、北海道については、各回の『北海道庁拓殖年報』や『北海道庁勤業年報』の数値によってわかる。なお、これらは龍溪書房より、『明治後期産業発達史資料』として複製されている。

- (6) 守田、前掲書、一九六頁。ヤンマー・ヘーレンとは山田盛太郎『日本資本主義分析』（岩波書店、一九三四年）がマルクスの『資本論』から引用して日本の生産様式（労役型）を特徴づけた用語であり、零細農生計補充的副業や、問屋制度的家内工業をこのように規定した。劣悪な条件下での生産過程のことである。守田氏は鉱工業についてこのように表現している。

- (7) 大豆生田稔「道路網の整備と米穀市場―秋田県南部の場合―」（高村直助編著『明治の産業発展と社会資本』ミネルヴァ書房、一九九七年）、一〇六頁。

- (8) (9) 守田、前掲書、一九七頁
- (10) (11) 大豆生田、前掲稿、一〇六一―一〇七頁等。
- (12) 青森県の産米検査については、東奥日報社編『青森県総覧』（一九二八年、同社）、および、農林省米穀局編『地方産米二閔スル調査』（日本米穀協会事務所、一九三六年）、によって概要がわかる。『青森県総覧』には、「然るに藩政廃止と共に貢納米は穀代金納の制となつたので、一般農家は品質の如何を問わず只管収穫の多きを望み逐年調整粗悪に流れ、為にこの奸商は種々悪手段を弄して需要者を瞞着するに至つた。爰に於てか明治十五年の交、米穀改良の忽諾に付すべからざるを唱導する者続出し、当時の県令又之れを助け米穀商同業組合を組織せしめ、検査を施行せるため、市場に排斥せられたる津軽米は漸次各方面に歓迎せらる、に至つた」（二五〇頁）とあり、『地方産米二閔スル調査』には、青

森県について「之を以て明治十五、六年の頃産米改良の忽に附すべからざる事を唱導するもの輩出し県当局と力を協せ米穀商同業組合を組織し輸出検査を施行せるも年を経るに従ひ規律次第に紊れ検査は有名無実に終らんとせしを以て、県営検査施行の必要を認め明治三十九年度より県営輸出検査を施行し其の成績見るべきものありたるも：大正四年慎重なる研究調査を重ね遂に産米検査を大正五年度より実施するに至れり」

(四〇―一頁)とある。これらの記述の元は青森県編『青森県治要覧』

(一九一五年)であると思われる。同書には次の記述がある。「青森県輸出米検査所(中略)明治十六年ノ交、米穀改善ノ勿論ニ附スヘカサルヲ唱道スルモノ輩出シ、官庁亦大ニ見ル所アリ。同十九年二月十九日、米穀商同業組合ヲ組織セシメ、輸出米検査所ヲ青森・鯉ヶ沢・十三・油川ノ四港ニ置キ、同年三月一日ヨリ検査ヲ施行スルニ至レリ。然ルニ年ヲ経ルニ従ヒ、紀律次第ニ乱レ、検査ハ遂ニ有名無実ニ終ラントスルヲ以テ、同三十九年度ヨリ之ヲ県経営ニ移シ、検査ヲ励行セシヨリ、著者其ノ効果顕ハレ、漸ク仕向地ノ信用ヲ恢復スルニ至レリ」(一〇一頁)。

(13) 『青森県勸業要報』三四(一九二二年)所収、八―九頁。なお、重要物産同業組合法については、藤田貞一郎『近代日本同業組合史論』(清文堂出版、一九九五年)参照。

(14) 『青森県勸業要報』三六(一九九三年)所収、三四四―五頁。

(15) 内訳は玄米が一等三級一、二等一級二、同三級一、同三級一、三等級二、同二級四であり、白米一が審査されていない。三等米はすべて商品として適の判定を受けた。一等米は東津軽郡産の白髭種であり、二等米は、東津軽郡産の金次郎種が二、南津軽郡産のナカシモ種と北津軽郡産の坊主種である。同上、三四六―七頁。

(16) 『青森県勸業要報』四二(一九九四年)所収、九一―三頁。

(17) 『青森県勸業要報』四四(一九九五年)所収、五二頁。

(18) 『人民請願届綴』(一九〇〇年)所収、弘前市役所蔵。なお、同部分は、弘前市『新編弘前市史』資料編四(一九九七年)に所収されている。六六〇―一頁。

(19) (20) 同前。

(21) 前掲『人民請願届綴』。

(22) 同前及び、『新編弘前市史』資料編四。

(23) (25) 前掲、『青森県総覧』また、前掲『青森県治要覧』に明治三十九年より大正二年までの輸(移)出米検査数量が記載してある。これによれば、明治四四年に五〇万俵を越えるが、二〇万俵をやや越える年が多い。

(26) この点については、黒石市『黒石市史』通史編Ⅱ(一九八八年)、五九―六五頁、五所川原市『五所川原市史』史料編三上(一九九六年)、七四六頁以下等に詳しい。

(27) (30) 五所川原市高野、楠美家史料。

(31) 『青森県勸業要報』三七(一九九三年)所収、一六七―八頁。

(32) (33) 八戸市立図書館蔵、富岡家文書。

(34) 下北については、笹沢魯洋『下北半島史』(名著出版、一九七八年、復刻版、初版一九五二年)。風間浦村等では、材木や水産物を函館で販売し、米や清酒ほかを購入していることが佐賀家文書などより知られる。

(35) (39) 青森県内務部『農事調査書』。

(40) 持田前掲書、守田前掲書等。

(41) 鉄道員運輸局『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』(日本経済評論社、一九七九年、初版一九一六年)、五一〇―一頁。

(42) 秋田県産米は、北海道への移出米が白米主体、東京への移出米が玄米主体となつてゆく。大正九年の数値では、北海道へは、梗白米四三三、〇四八俵、梗玄米が一〇三、一七六俵が移出され、東京へは、梗白米七二、〇八七俵、梗玄米六〇七、九一一俵が移出された。俵数は少ないも

の、糯米でも、北海道へは白米が多く、東京へは玄米が多く移出されている。これは、秋田県が米の移出に関して、需要地に応じて販売していることを示している。秋田県編『秋田県産業調査参考書』上巻（一九三三年）七六頁。

(43) 小樽や函館、江差に明治二七年に取引所が開設された。そこでは、東京の玄米価格が電信によって伝えられ、期米価格に影響を与えていた。この点については、別稿を準備している。

(44) 拙稿「立地論的交易論について―国内交易の歴史理論をめぐって―」
（『東京水産大学論集』三一、一九九六年所収）参照。

（こいわ・のぶたけ 東京水産大学教授）