

近代移行期における船舶の分布とその輸送力

小 野 寺 淳

- | | |
|-------------------------------------|--------------------|
| I はじめに | V 内航海運と内陸水運の輸送力 |
| II 研究方法と統計資料 | V-1 内航海運における輸送力の変化 |
| III 明治23年における市郡別船舶の分布
-50石以上の場合- | V-2 内陸水運における輸送力の変化 |
| IV 明治23年における市郡別船舶の分布
-50石未満の場合- | VI おわりに |

I は じ め に

近代化の前提には、運輸革命がともなう。日本においても、明治期の近代化は鉄道の開通をなくしてはありえなかったとされている。しかし、国有鉄道の貨物輸送力が内航海運および内陸水運の輸送力を超えるのは明治40年代からであった¹⁾。したがって、鉄道網の形成以前、形成後もしばらくの間は、内航海運および内陸水運が国内輸送の主体であり、こうした船舶による大量輸送が日本の近代化を支えてきたといっても過言ではない。

周知のように、日本の内航海運および内陸水運の歴史は、まず瀬戸内海水運が開かれ、室町時代には日本海沿岸の海運が盛んとなり、江戸時代になると内航海運と内陸水運が連結した全国的流通網が完成した。江戸時代の幕藩制社会においては、米や鉱産物を中心とした領主的商品流通の確立が必要とされ、局地的な流通航路を素地としつつも、西廻り、東廻り海運が近世前期に成立した。この両沿岸航路では、北前船のような買積制と、菱垣・樽回船のような賃積制が並存した²⁾。海運における買積制 (private-carrier) から賃積制 (common-carrier) へ移行する過程は、経営形態の近代化として捉える見方があり、その時期はおおむね明治20年代とみられている。また、それは同時に日本形帆船に加えて、西洋形帆船ならびに蒸気船の就航、すなわち近代的な船舶の導入とその輸送力の増加という船舶輸送の近代化でもあった³⁾。

このように、日本における船舶輸送の近代化の問題は、明治20年代を画期として前後の移行過程を詳細に分析することによって明らかにされうるものと考えられる。従来、この問題は、山口和雄⁴⁾をはじめとする商品流通史の観点から、富永祐治⁵⁾・佐々木誠治⁶⁾らの海運経営史の観点からの研究があり、すでに多くの研究業績が蓄積されている。これらの研究では、全国的動向にとどまらず、主要港湾を対象とした個別研究も多く行われているが、全国的動向と主要港湾をつなぎ合わせる単位が府県レベルであるために、船舶輸送の地域的差異が必ずしも明確に捉えられているとはいえない。船舶輸送の地域的差異を捉えるには、府県単位よりも港湾・河岸の船舶数がある程度明確となる市郡単位で把握することが必要であると考えられる。

そこで本研究では、近代移行期における内航海運および内陸水運の輸送力の地域的差異を考察するために、この基本となる日本全国の船舶数の分布を市郡単位に明らかにすることを目的とする。分布図は徴発物件一覧表の明治23年度分を用いて作成し、明治23年という時期が内航海運および内陸水運の近代化の如何なる時期に相当するかを予察的に考察する。なお、ここでは輸送力の目安となる船舶数の全国的分布を把握することのみに限定し、分布の地域的差異の起因、分布の変化とその要因、港湾・河岸における輸出入物資の動向を含めた総括的考察は、後日を期したい。

II 研究方法と統計資料

日本全国の船舶数を詳細に把握するための統計は、陸軍省編纂の統計と海軍省編纂の統計の2系統がある⁷⁾。陸軍省編纂の統計は、共武政表、徴発物件一覧表、陸軍徴発物件表要覧と続く一連のもので、明治16年から明治43年まで全国の日本形50石以上・未満、西洋形帆船の船舶数を経年的に把握することが可能である。一方、海軍省編纂の統計は船舶表を基本資料として日本形船舶表、汽船表が編纂された⁸⁾が、現存している統計年次がきわめて限定されている。このため、本研究では1年次の分布を把握するにとどまったが、船舶数の経年的な変化を把握することを考慮にいれて、陸軍省編纂の徴発物件一覧表を用いることにした。

徴発物件一覧表は、明治15年の徴兵令ならびに徴発事務条例制定にともない、共武政表の名を改め、「徴発物件表」・「徴発物件概覧表」・「平均物価表」を収録した軍事統計として、明治17年より40年までは毎年刊行された。とりわけ、明治24年刊行（統計数値は23年分）の徴発物件一覧表は市郡の大字単位に記載された詳細な統計であり、信頼度が高い。明治20年代における日本全国の市郡別船舶分布を把握するためには、この23年の統計数値から分布図を作成するのが妥当と判断した。

船舶の項では、日本形船舶（大和形帆船）を50石以上と鯨漁小廻に区分し、また船舶数の欄に「西」と併記して、西洋形船舶（帆船）20トン以上、20トン未満の船舶数が記されている。汽船の船舶数は記載されていないが、明治20年の船舶表⁹⁾によれば、全国の汽船総数は344隻に過ぎず、このうち官用が34隻、大阪府95隻、東京府47隻、滋賀県30隻、長崎県と新潟県が21隻であり、船籍地も主要港湾に限定されていた。

統計の分類に従って、分布図は50石以上と未満の2種類を作成した。両図とも、日本形船舶（大和形帆船）と西洋形船舶（帆船）を合算した。これは、日本形船舶に比して西洋形船舶が極端に少なく、全国で西洋形船舶20トン以上が315隻、20トン未満が259隻に過ぎないためである。しかし、西洋形船舶の分布上の特色は重要なので、随時本分中で触れるとともに、第1表に港湾別船舶数を示した。

分布図の作成にあたっては、市郡単位に船舶数を集計し、当時の市郡行政区画に相当する箇所を円記号ないしドットで表現した。なお、徴発物件一覧表では、遠賀川流域の福岡県飯塚二瀬村が50石以上の船舶204隻となっているが、50石未満の船舶数欄が空欄となっていることや、実際には遠賀川に50石以上の船舶が航行することができない¹⁰⁾ことから、この204隻は50石未満の船舶数の誤りと判断した。

Ⅲ 明治23年における市郡別船舶の分布—50石以上の場合—

第1図は、明治23年における市郡別船舶の分布（50石以上、西洋形は20トン以上）を示し、第1表には著名な港湾・河岸がおおむね含まれる40隻以上の船籍地を示した。当然ながら、多くは港湾であるが、一部内陸の河岸がみられるため、港湾と河岸を個別に取り上げる。第1図ならびに第1表によって、地方別にまず港湾における船舶の分布の特色を明らかにする。なお、第1図は市郡別、第1表は港湾・河岸別の船舶数集計であるため、第1図と第1表は必ずしも対応しない。

北海道では、函館港が118隻と最大の船籍地であり、このうち20トン以上の西洋形船舶が71隻もあった。これに次ぐのが、松前郡56隻であり、室蘭は45隻、根室は41隻であった。50石積み以上の大きな船舶が意外に少ないのは、小樽である。

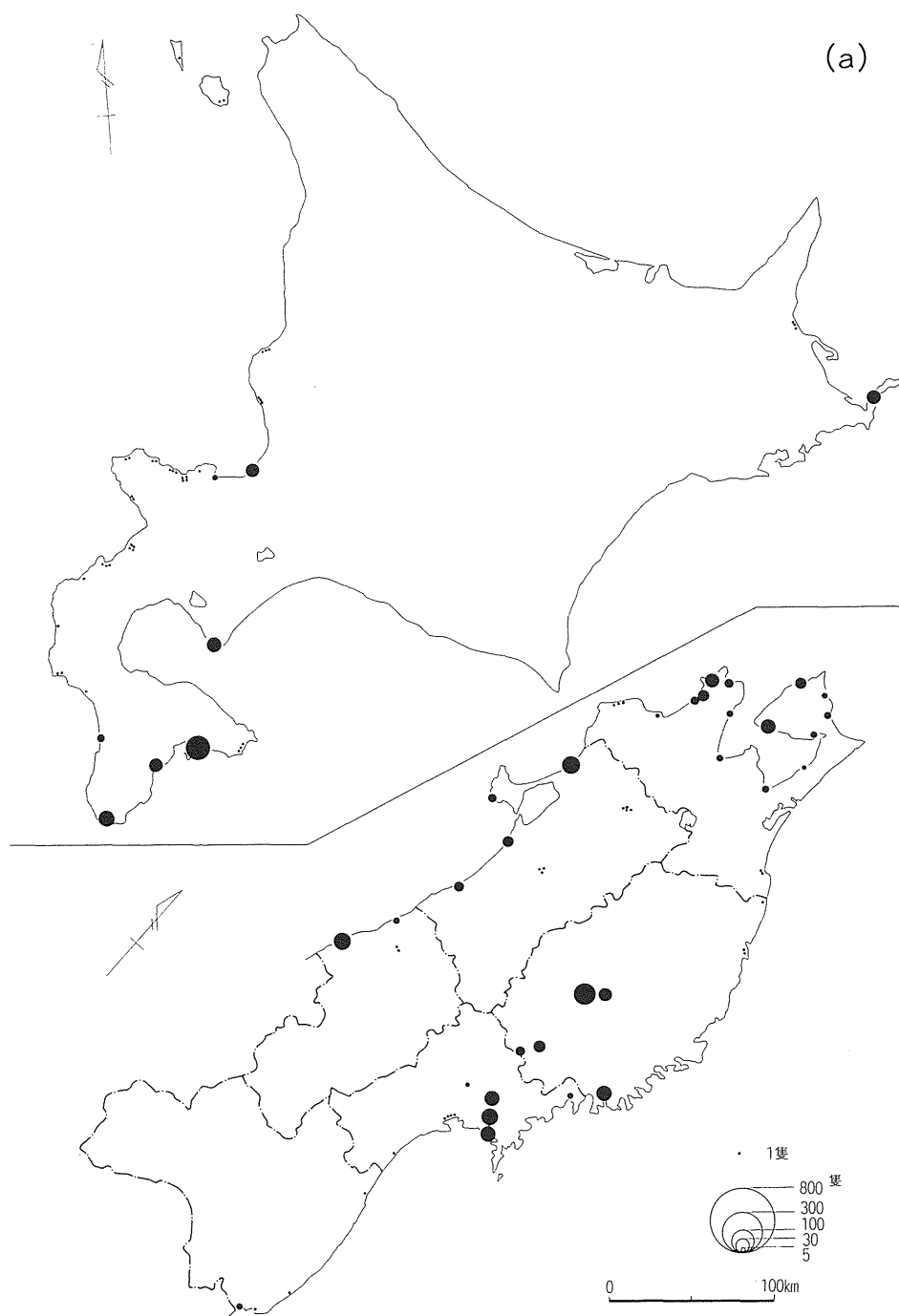
東北地方では、下北半島から日本海沿岸にかけてと、三陸沿岸南部と北上川水系に船舶が集中している。下北郡は94隻と多く、内西洋形船舶20トン以上・未満が各1隻あった。東津軽郡は青森12隻を含む40隻、西津軽郡は十三湊15隻を含む23隻、北津軽郡は小泊30隻を含む53隻と、津軽郡の合計は116隻に達する。秋田県では、米代川の河口港能代が42隻、雄物川の河口港土崎は28隻、子吉川の河口港本荘は6隻、塩越が5隻（内1隻西洋形）と河口港に船舶が集中している。山形県では、最上川の河口港酒田は13隻（内1隻西洋形）に過ぎないが、西田川郡では温海21隻など53隻に登っていた。一方、太平洋側の三陸沿岸では気仙郡が47隻と集中し、末崎と小友に1隻ずつ西洋形船舶がみられた。また、北上川の河口港石巻は41隻（内21隻西洋形）であった。

関東地方では、東京港（東京市と荏原郡）が521隻と最大であり、次いで横浜市の245隻が突出している。このうち、西洋形船舶が東京市に79隻も含まれているのに対して、横浜市は16隻であった。この2つの港湾に次ぐのは千葉町で147隻、浦賀は53隻（内2隻西洋形）、横須賀は32隻であった。市郡別にみると、三浦半島、房総半島の内房、荒川・利根川水系・霞ヶ浦・北浦の沿岸に船舶数が多いことが確認できる。伊豆・小笠原諸島では、伊豆大島に116隻の船舶、西洋形船舶は八丈島に1隻、小笠原父島に2隻あった。

東海地方では、名古屋港（名古屋市と熱田町）の189隻（内熱田に西洋形5隻）が最大であり、三河湾・伊勢湾に船舶が集中している。三河湾沿岸には亀崎40隻（内3隻西洋形）、野間36隻（内4隻西洋形）、半田53隻、大浜18隻（内2隻西洋形）、内海13隻（内1隻西洋形）、幡豆65隻、成岩15隻（内1隻西洋形）などの港が集中しており、三河湾沿岸の輸送力が高いことが確認される¹¹⁾。伊勢湾では、四日市が42隻であり、桑名は28隻、津は19隻、伊勢大湊は15隻であった。静岡県では、天竜川河口の掛塚が65隻、伊豆下田が31隻（内3隻西洋形）、清水19隻、静浦8隻（内2隻西洋形）、焼津8隻（内1隻西洋形）であった。

北陸地方では、富山の新湊132隻、金沢の外港金石が130隻、新潟市が123隻（内5隻西洋形）、富山の外港岩瀬が107隻と群を抜いている。これらに次ぐ港湾は、能登半島から越前海岸にかけての北前船寄港の諸港¹²⁾であり、七尾30隻（内9隻西洋形）、内灘60隻、大谷55隻、美川49隻、御手洗45隻、三国40隻などが上位の船籍地であり、佐渡は二郡合わせて35隻であった。

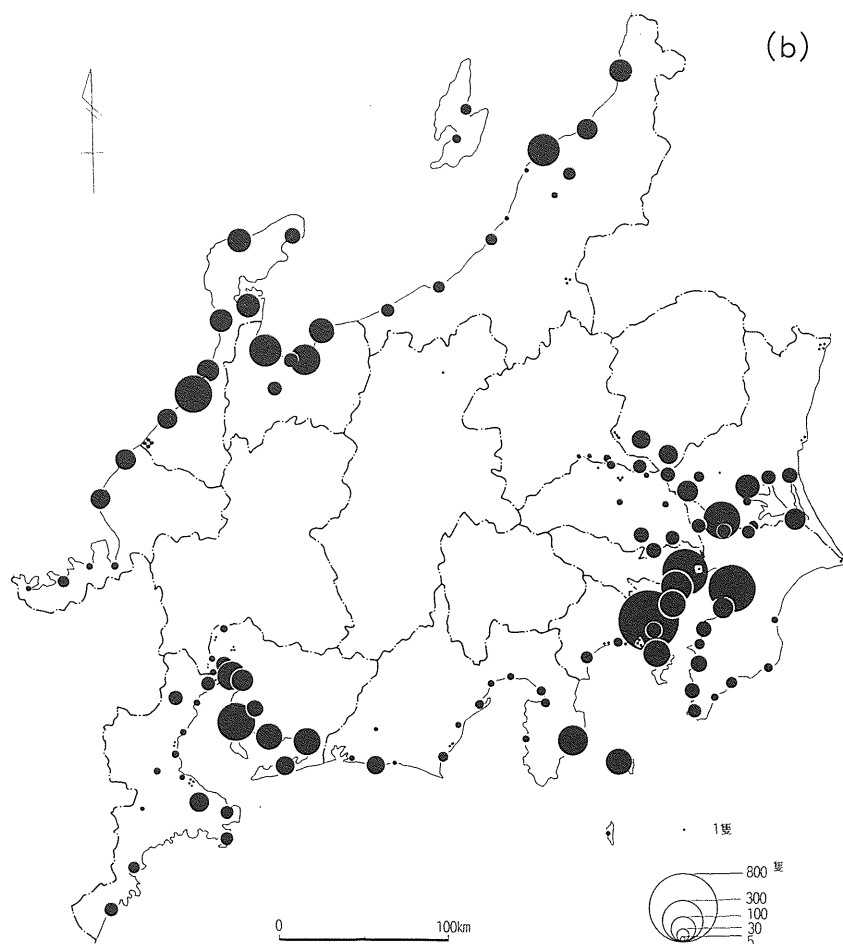
近畿地方では、神戸市が745隻（内22隻西洋形）、大阪港（大阪市と西成郡）が513隻（内37隻西洋形）



第1図 明治23年における市郡別船舶数の分布 -50石以上-

(a～dまで4点で1セット)

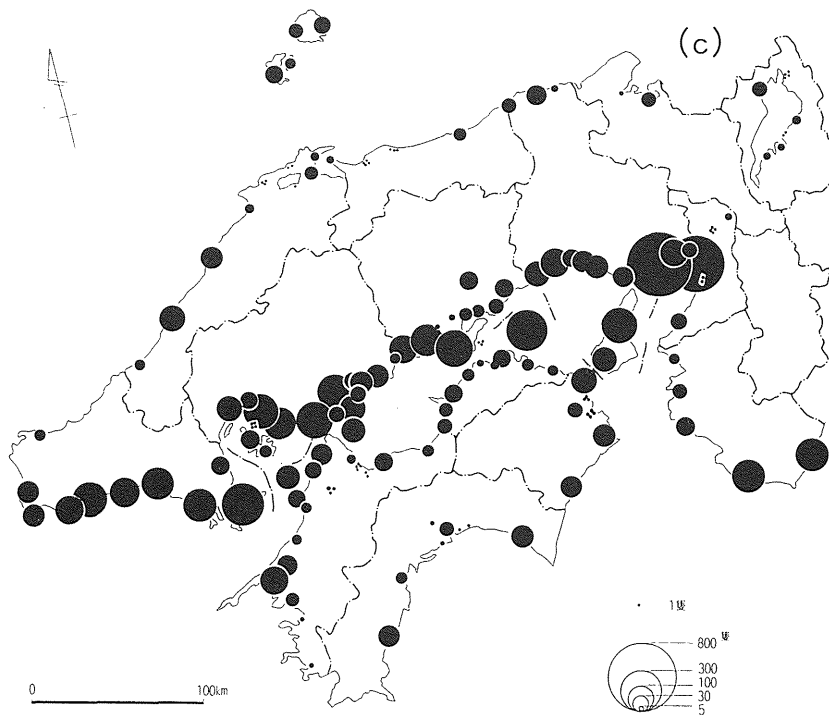
資料)「明治24年徴発物件一覧表」より作成



と突出している。紀伊半島では、和歌山港が137隻、新宮56隻、日置56隻と上位を占めた。瀬戸内海沿岸では、網干が76隻、高砂53隻、西宮49隻、御影45隻、赤穂坂越44隻、明石43隻、尼崎34隻が多く、また淡路島344隻（洲本の外港由良湊上灘の42隻など）、家島131隻と瀬戸内海の島々にも極めて船舶数が多い。一方、日本海側では、北前船寄港地の城崎竹野が49隻、由良神崎が48隻が上位であった。

中国地方では、山口の外港阿知須の井関が118隻（近郊の嘉川に西洋形1隻）、吉井川河口港の佐江崎（幸崎）が94隻、赤間関（下関）が79隻、三原の田野浦が59隻、防府三田尻の中関が57隻、宇部の藤山が56隻、高梁川河口港玉島の乙島が51隻、広島市が50隻、呉近郊の仁方65隻、警固屋42隻と瀬戸内海沿岸の諸港が上位を占めている。また、瀬戸内海諸島の船舶数も多く、周防大島が293隻、大崎上島・下島が443隻、因島が88隻、瀬戸島84隻などであった。一方、日本海側では境港が49隻（内2隻西洋形）、鳥取が30隻と、大きな港湾は少ないが、島根県沿岸部には50石以上の船舶の船籍地が数多く分布している。

四国地方は船舶数の突出した港湾はなく、高松港の86隻（内高松市17隻）、鳴門港の75隻（内無養47隻）が上位であった。その他の主要港の船舶数は、観音寺港が43隻（内観音寺町29隻）、高知港が

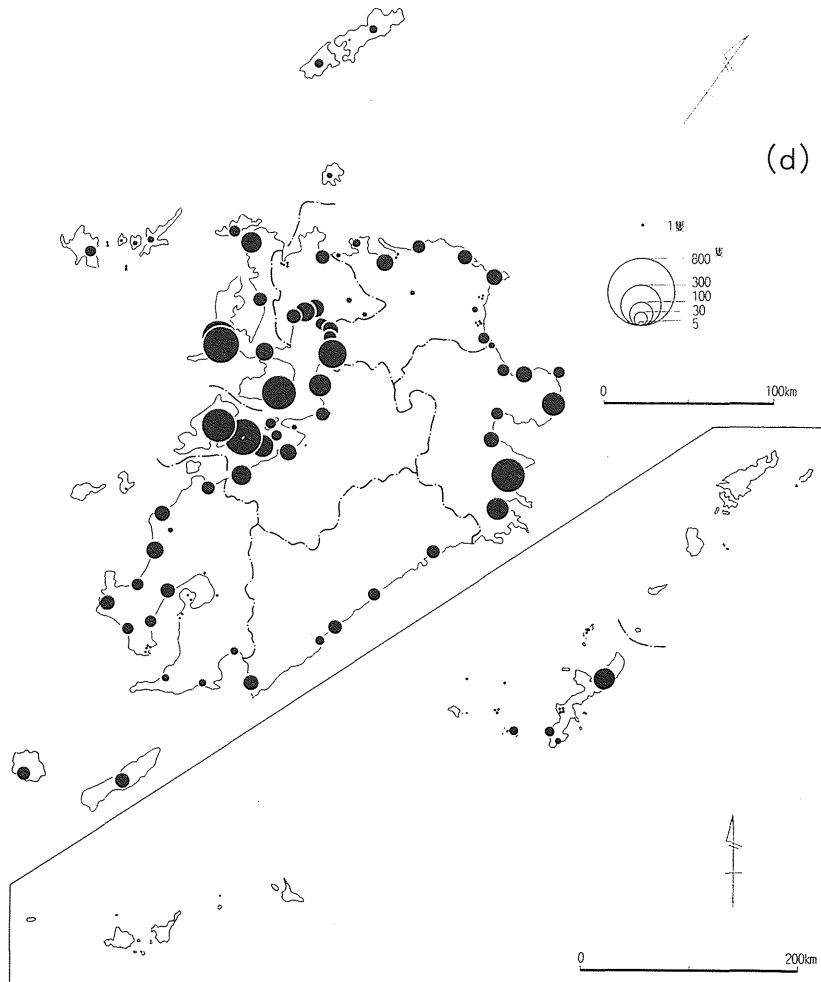


43隻、四万十川河口の下田が44隻、松山の三津浜は32隻、北条31隻、今治港31隻、新居浜港27隻、多度津港20隻（多度津町・白方村）、丸亀は10隻であった。

九州地方では、長崎市が228隻（内11隻西洋形）、長崎戸町が109隻と、長崎湾の船舶数が突出している。これに次ぐのが、大牟田74隻、菊池川河口港の高瀬66隻、筑後川河口港の大川15隻（内1隻西洋形）、八代37隻、水俣33隻などの有明海沿岸の諸港、ならびに天草の諸島である。鹿児島港は19隻と数は少ないが、西洋形船舶が内10隻を占めている。また、沖縄本島には105隻の船舶があった。

一方、内陸水運における50石以上の船舶の船籍地となっている河岸は、積載量の大きい川船が航行可能な緩流の河川、河川水路と連結する内陸の湖沼と沿岸航路と連結する湖沼に限られた。すなわち、北上川、米代川、雄物川、最上川、利根川水系、荒川、信濃川、木曽川、淀川、吉野川、筑後川、霞ヶ浦・北浦、琵琶湖（74隻）、宍道湖のみである。

特に利根川水系に船舶が集中しており、25隻以上の船籍地となっていた河岸は、以下のように14にものぼる。鬼怒川では久保田河岸に91隻、中村河岸に72隻、小森河岸に40隻もの川船があった。これら3つの河岸は結城町と下館町の中に位置するとともに、東北地方南部からの物資の集積地でもあったために川船が数多く存在した。鬼怒川上流の阿久津河岸などから川下げされた東北地方南部からの物資は、久保田、中村、小森などの河岸で荷揚げされ、ここから境通りを境河岸へ陸送された。このため、境河岸は利根川本流最大の河岸とみとめられ、50石以上の川船が63隻も船籍を置いていた。また、利根川本流では、水戸街道と交差する取手河岸に34隻、この右岸の小堀河岸に52隻、船橋方面への物資の荷揚げ地であった右岸の布佐河岸に25隻、この対岸の布川河岸に59隻、小見川河岸に29隻



の川船があった。霞ヶ浦沿岸では、石岡町の外港であった高浜河岸に43隻、土浦河岸に25隻の川船があった。また、栃木県内では、巴波川の部屋河岸（栃木町）に32隻、渡良瀬川の越名河岸に38隻、馬門河岸に31隻（佐野町）の川船があった。

この他の河川では、利根川水系に次ぐ積載量の大きい川船が就航した北上川水系が注目される。明治期の北上川では、100石積みの高瀬船が多く建造された¹³⁾。河口港石巻の41隻のほか、上中流部では、花巻里川口河岸に28隻、黒沢尻河岸（現、北上市）に69隻、下流部の遠田郡は43隻と、流域には50石以上の船舶が多く分布しており、北上川水系は東北地方随一の輸送力であったことが確認される。

IV 明治23年における市郡別船舶の分布—50石未満の場合—

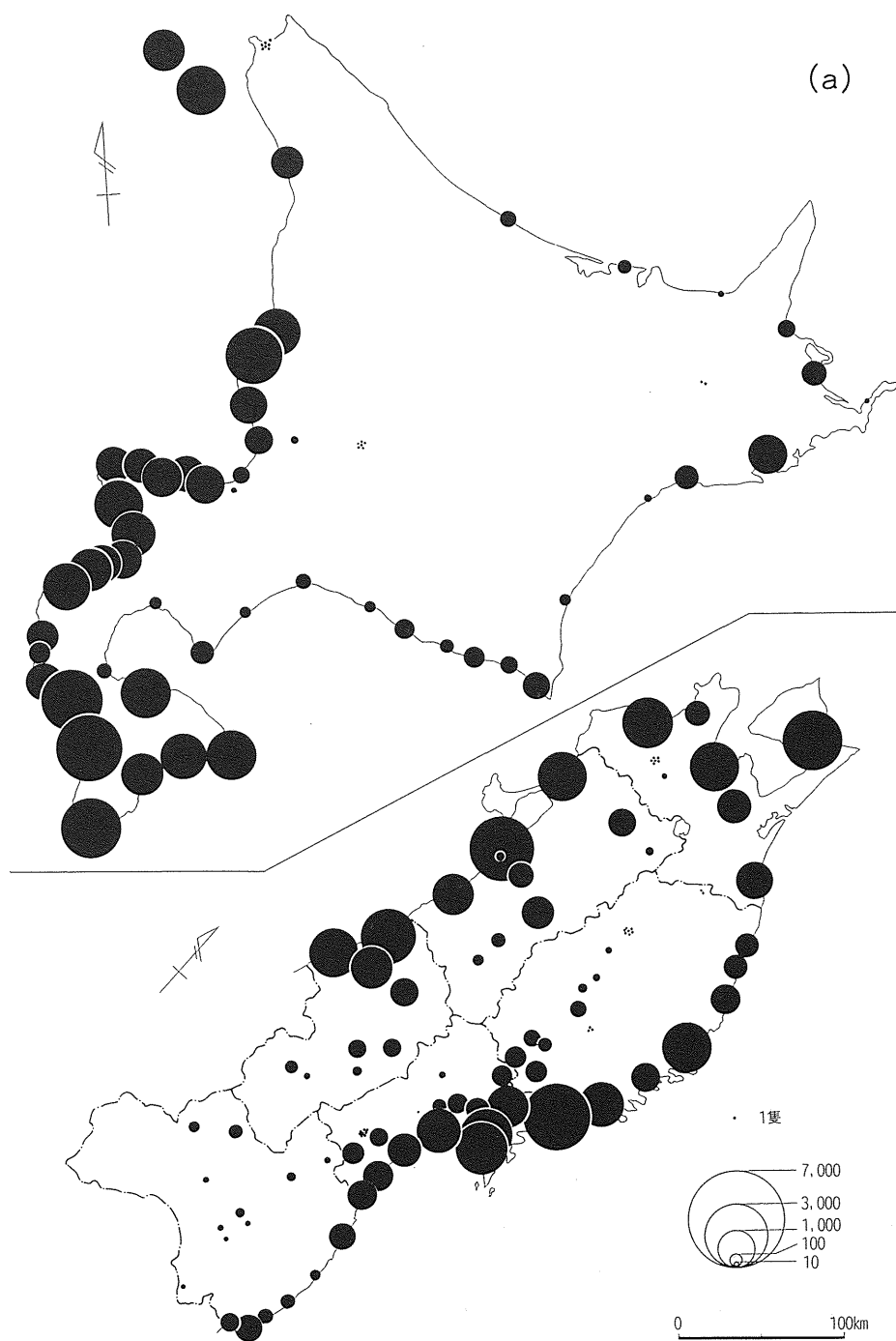
第2図は、明治23年における市郡別船舶の分布（50石未満）を示している。微発物件一覧表では、50石（西洋形は20トン）未満の船舶は舢舨小廻として一括されているが、具体的な用途別に分類すれば、輸送用の沿岸小型船（地船）と川船、はしけ船、農船、漁船、渡船である。これらの船舶は実際

第1表 明治23年における港湾・河岸別船舶数（50石以上）

番号	道府県	港湾・河岸	船舶数 (隻)	西洋形 船舶数	番号	道府県	港湾・河岸	船舶数 (隻)	西洋形 船舶数
1	兵庫県	神戸	745	22	43	愛知県	知多半田	53	0
2	大阪府	大阪	533	37	44	茨城県	小堀河岸	52	0
3	東京都	東京	521	79	45	福岡県	福岡	52	0
4	神奈川県	横浜	261	16	46	岡山県	玉島乙島	51	0
5	長崎県	長崎	228	11	47	広島県	広島	50	0
6	愛知県	名古屋	189	5	48	兵庫県	西宮	49	0
7	千葉県	千葉	147	0	49	兵庫県	竹野	49	0
8	和歌山県	和歌山	137	0	50	愛媛県	保内川之石	49	0
9	富山県	新湊	132	0	51	石川県	美川	49	0
10	石川県	金石	130	0	52	長崎県	南有馬	49	0
11	広島県	豊田東野	125	0	53	新潟県	松が崎	49	0
12	新潟県	新潟	123	5	54	京都府	山良神崎	48	0
13	北海道	函館	118	71	55	北海道	根室	48	0
14	山口県	吉敷井関	118	1	56	徳島県	撫養	47	0
15	長崎県	長崎戸町	109	0	57	長崎県	口之津	46	0
16	富山県	東岩瀬	107	0	58	兵庫県	御影	45	0
17	広島県	佐江崎	94	0	59	石川県	御手洗	45	0
18	千葉県	検見川	91	0	60	兵庫県	赤穂坂越	44	0
19	茨城県	久保田河岸	91	0	61	岡山県	赤阪葛城	44	0
20	山口県	赤間関	79	0	62	鹿児島県	川内高城	44	0
21	千葉県	津田沼	78	0	63	高知県	中村下田	44	0
22	兵庫県	網干	76	0	64	北海道	室蘭	44	0
23	福岡県	大牟田	74	0	65	高知県	高知	43	0
24	茨城県	中村河岸	72	0	66	兵庫県	明石	43	0
25	岩手県	黒沢尻河岸	69	0	67	熊本県	天草姫戸	43	0
26	熊本県	玉名高瀬	66	0	68	茨城県	高浜河岸	43	0
27	広島県	賀茂仁方	65	0	69	三重県	四日市	42	0
28	愛知県	知多幡豆	65	0	70	広島県	安芸磐固屋	42	0
29	静岡県	長上掛塚	65	0	71	秋田県	能代	42	0
30	茨城県	境河岸	63	0	72	兵庫県	淡路上灘	42	0
31	山口県	宇部	62	0	73	宮城県	石巻	41	21
32	石川県	内灘七塚	60	0	74	鳥根県	江津	41	0
33	香川県	高松湯元	59	0	75	北海道	根室花咲	41	0
34	広島県	田野浦	59	0	76	茨城県	小川河岸	41	0
35	千葉県	布川河岸	59	0	77	北海道	石狩船場	41	0
36	山口県	防府中関	57	0	78	神奈川県	川崎大師	41	0
37	和歌山県	西牟婁日置	56	0	79	愛知県	知多亀崎	40	0
38	和歌山県	新宮	56	0	80	福井県	三国	40	0
39	石川県	鳳至大谷	55	0	81	茨城県	小森河岸	40	0
40	長崎県	長崎瀬村	54	0					
41	神奈川県	浦賀	53	2					
42	兵庫県	高砂	53	0					

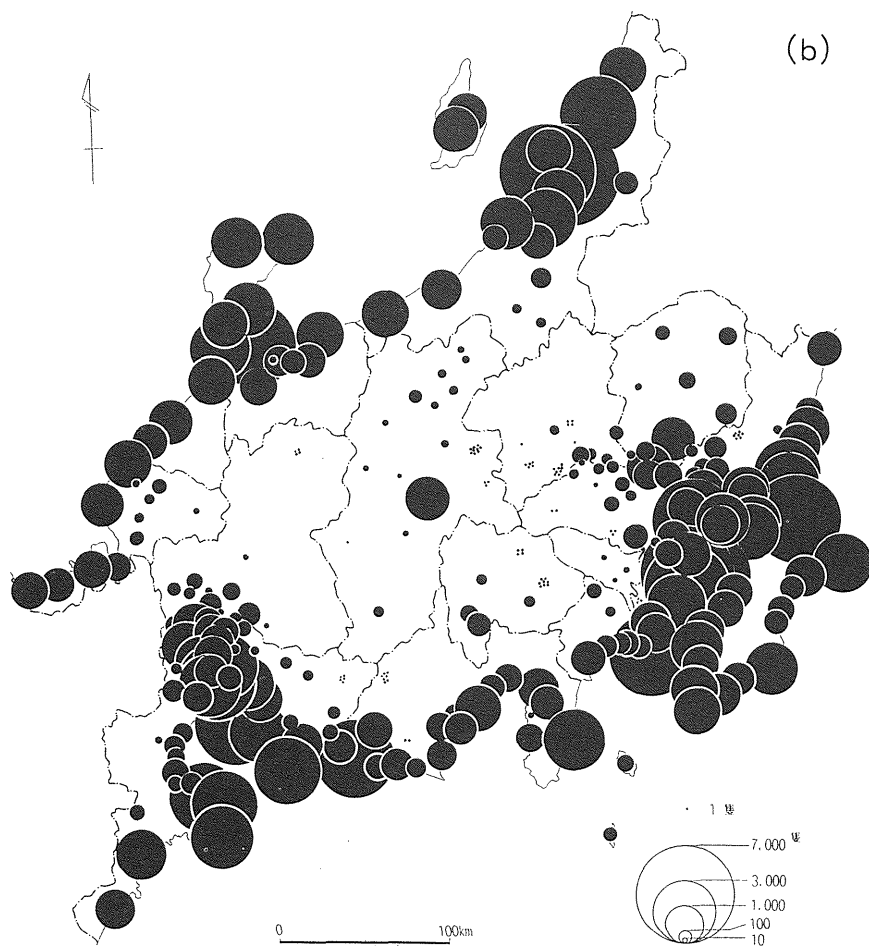
資料)「明治24年徴発物件一覧表」より作成

注) 船舶数は日本形帆船と西洋形帆船の合計であり、40隻以上を示した。



第2図 明治23年における市郡別船舶数の分布 -50石未満-
(a～dまで4点で1セット)

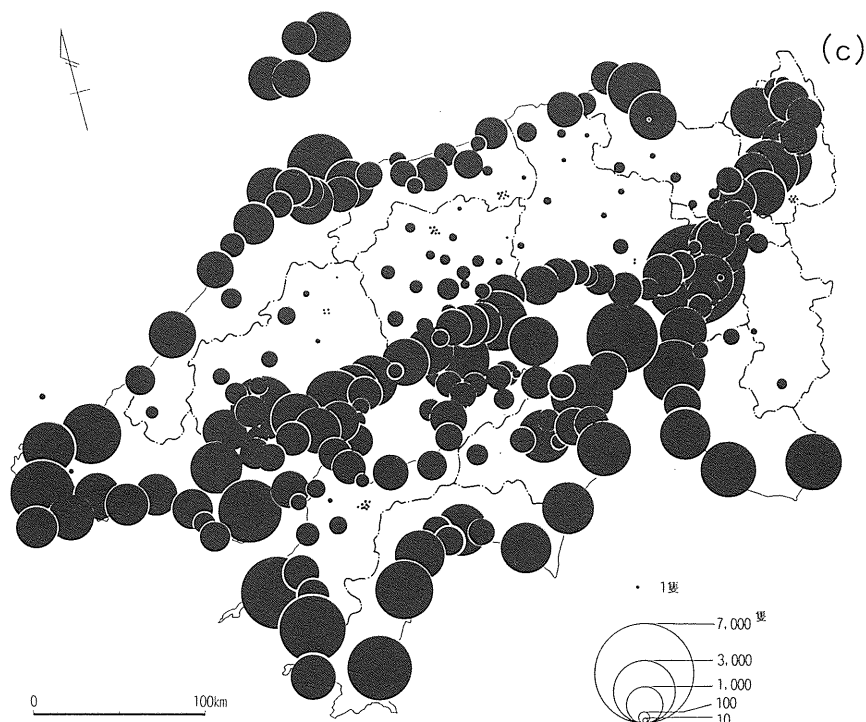
資料)「明治24年徴発物件一覧表」より作成



には複数の用途に共用された場合もあったが、一般に海岸部では漁船ないし近距離間の輸送用小型船が多く、平野部では輸送用の川船、農船、漁船、内陸盆地では川船と漁船、都市部では輸送用小型船とほしけ船、山間部では漁船と渡船の比率が相対的に高かったと想定される。この点を前提として、地方別に船舶の分布の特色を明らかにする。

北海道では、道南、とりわけ渡島半島の日本海側、積丹半島から留萌にかけて船舶が集中して分布している。これらは、にしん漁など漁業用の船舶が多く含まれていると考えられるが、西洋形船舶が函館に3隻、松前郡枝ノ崎に2隻、桧山郡姥神に1隻あった。これに対して、道北では船舶の分布が相対的に粗であるが、釧路から根室にかけての沿岸、湿原地帯に漁船、農船、運搬用の小型船が比較的多く分布している。北海道の内陸部は、山地や未開発地が大半とはいえ、明治中期では未だ石狩川流域にしてもほとんど船舶が利用されていなかったといえる。

東北地方では、沿岸部一帯の船舶の分布は当然として、内陸部にもかなり船舶の分布が多いことが読み取れる。沿岸部では、牡鹿半島から三陸沿岸、下北半島、男鹿半島に船舶の分布が集中し、その多くは漁船と考えられるが、三陸沿岸南部には15隻の西洋形船舶があった。内陸部では、北上盆地、

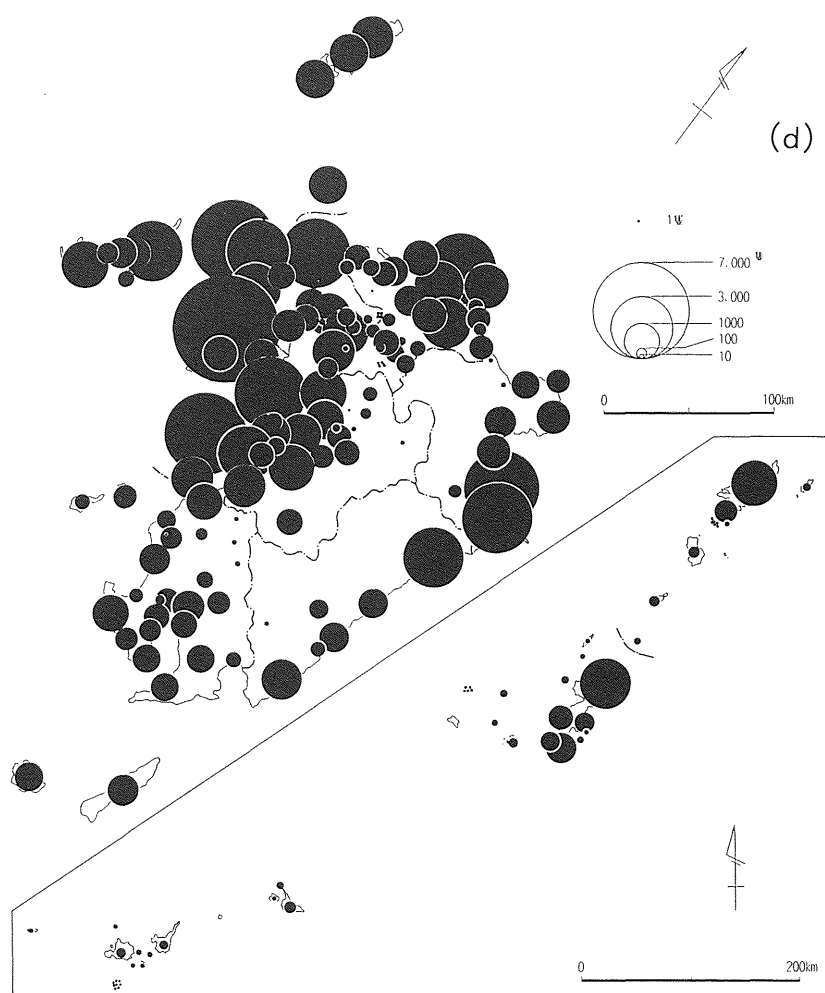


大館盆地，横手盆地，新庄・山形盆地，福島盆地に船舶が多く分布し，この多くは北上川，米代川，雄物川，最上川，阿武隈川の川船であった．平野部では，とりわけ北上川下流域に農船と川船が多く分布していた点が特筆される．

関東地方では，最も密に船舶が分布しているのは東京，三浦半島と房総半島南部，利根川下流域であった．東京は，東京市，荏原郡，南葛飾郡を合計すると約18,000隻に登った．多くは漁船と推察されるが，西洋形船舶が70隻もあり，都市内水運¹⁴⁾としての小型船，またはしけ船もかなりの比率を占めたと考えられる．一方，三浦半島と房総半島南部の多くは漁船であり，三浦郡は5,563隻（内3隻西洋形），明治30年以後の安房郡で合計すると4,981隻であった．利根川下流域では香取郡が5,542隻に及び，利根川を遡り，北葛飾郡で4,817隻，群馬県邑楽郡でも1,430隻と，利根川本流の船舶は極めて多い．

中部地方では，とりわけ新潟平野，浜名湖沿岸と三河湾，名古屋と木曾三川流域に船舶の分布密度が高い．新潟平野の中蒲原郡は7,769隻に及び，沿岸部の漁船以外に農船や川船の比率が高いことが確認される．浜名湖沿岸と三河湾は，輸送用小型船も多く存在したと想定されるが，多くは漁船と考えて良い．名古屋は，名古屋市と海部郡で7,092隻に登り，漁船も多いが，東京と同様に都市内水運の比率の高さを示している．木曾三川流域では，下流部三郡の合計が5,000隻を超える．この他，佐渡二郡は2,621隻，能登半島四郡は9,673隻，伊豆半島南部の加茂郡では3,425隻（内6隻西洋形）であった．

近畿地方では，志摩半島，紀伊半島南部，丹後半島（舞鶴に西洋形船舶が2隻），琵琶湖沿岸，大阪，



淡路島に船舶の分布密度が高い。志摩半島は9,276隻、紀伊半島の牟婁三郡と日高郡では7,552隻、丹後半島の竹野・与謝・加佐三郡で4,462隻であり、いずれも漁船が高い比率を占めたと考えられる。琵琶湖沿岸も漁船の比率が高いであろうが、輸送用小型船も少なからず存在しており、実に14,370隻に登っている。大阪は大阪市と西成郡で8,263隻に登り、西洋形船舶は実に81隻もあり、神戸の西洋形船舶の10隻と比較すると都市内水運の必要性が明確に船舶数に現れている。淀川流域には、大阪を除いても伏見397隻など市郡別総計で5,000隻を超える船舶が集中し、きわめて輸送力が高かったことが確認される。しかし、その他の内陸部の船舶数は概して少なく、奈良県吉野郡には十津川沿岸に85隻の船があった。なお、淡路島二郡は4,776隻であった。

中国地方では、瀬戸内海沿岸から日本海側の宍道湖までおしなべて船舶数が多く分布している。これら33郡の平均船舶数は約1,670隻に達している。瀬戸内海の屋代島では2,837隻、大崎上・下島では1,530隻、大三島では1,149隻、また隠岐諸島では4,899隻と船舶数が多い。一方、内陸部でも船舶皆無という郡は11郡に過ぎず、漁船、川船の利用が盛んであったといえる。

四国地方は海岸部を含まない郡が7つしかなく、このうち6つは吉野川流域であることから、船舶皆無の郡は1郡しかない。瀬戸内海沿岸部と太平洋沿岸部を比較すると、太平洋沿岸部の方が船舶数が多く、豊後水道と紀伊水道では、豊後水道沿岸部に船舶数が多い。もちろん、これは相対的なことであるが、豊後水道から土佐湾にかけては平野部が少なく、漁村の割合が高いためと考えられる。

九州地方では、特に玄海灘から有明海にかけて船舶数が多い。なかでも、彼杵半島と島原半島は、13,000余の船舶数であった。一般に半島部は船舶数が多いが、国東半島や大隅半島は船舶数が少ない。南九州は北九州に比べると、相対的に船舶数が少なく、とりわけ鹿児島県に少ないことが指摘できる。島しょ部では、天草諸島が9,000余隻、五島列島が5,800余隻、平戸島が5,275隻、対馬が3,522隻と多く、種子島は643隻、屋久島は567隻、奄美大島1,450隻であった。また、沖縄本島は3,041隻であった。九州地方で特筆すべきは、有明海沿岸に20トン未満の西洋形船舶38隻を数えることができ、規模は小さいが、西洋形船舶の導入に積極的であったことが伺われる。

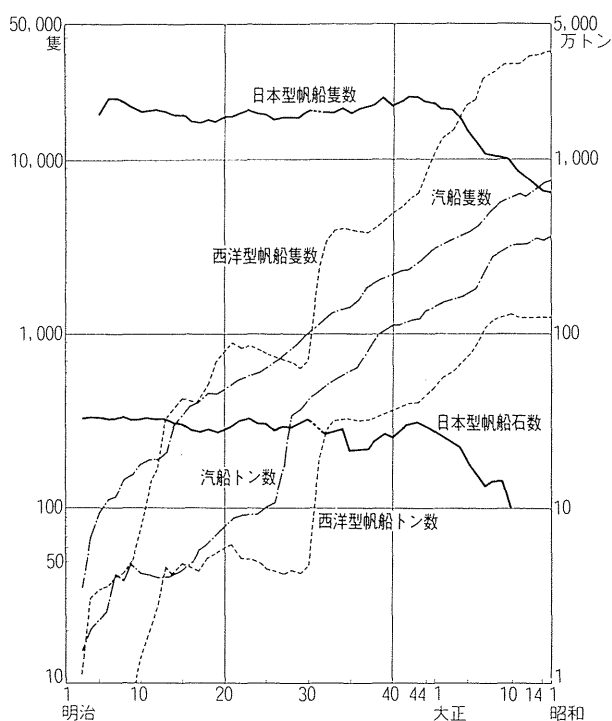
V 内航海運と内陸水運の輸送力

V-1 内航海運における輸送力の変化

日本の船舶の近代化は、明治10年頃までを大和形帆船時代、10年代を西洋形帆船時代、20年代以降を汽船時代とし、大和形帆船から一挙に汽船に移行せず、西洋形帆船を間に挟んで段階的に推移したとするのが、佐々木誠治をはじめとする研究によって常識となっている。また、このような段階的移行ではあったが、三和良一¹⁵⁾が指摘したように、風力から蒸気力への転換という点で海上輸送手段の近代化は明治20年代末で一応完成したとみなされている。これに対して、篠原陽一¹⁶⁾は、明治20年代から戦前まで汽船の優位はあらそえないものの、汽船と帆船の併存時代がつづいたとみるべきであると主張した。篠原の批判のように、実際、船舶自体の近代化は戦前まで完成したとはいえない。しかし、第3図に示した内航海運における輸送力の面からみると、明治20年代から30年代初頭は汽船トン数、西洋形船舶トン数が急増した時期であり、内航海運における輸送力の近代化が進行したとみなすことができる。本研究で作成した船舶分布図の明治23年時点は、汽船や西洋形帆船の輸送力増加期であり、なお日本形帆船の輸送力が優位であった。すなわち、明治23年における船舶分布図は、近代化の出発点の段階を示したものとみなされる。

明治政府は、明治2年末の太政官布告によって西洋形の帆船と汽船の導入を奨励したが、半官半民会社やごく少数の船主が購入・造船したのみで、造船・操船技術や資本力、船主の保守性などの問題で直ちに普及したわけではなかった。西洋形船舶の導入が必要とみなされる契機となったのは、明治10年の西南戦争の折約3ヶ月吹き続けた南風、いわゆる「西郷まぜ」によって日本形帆船が沈没したことにより、西洋形帆船の優位が認識されたためであった。また、18年には大型の日本形帆船の建造が禁止され、政策としても西洋形船舶への移行が推進された¹⁷⁾。

第3図からもわかるように、西洋形帆船の隻数は明治10年以後急激な増加がみられ、21年から一時的に減少するが、これは西洋形との「合ノ子船」が日本形帆船に統計上含まれていたためであり、順調に増加している。しかし、トン数すなわち輸送力の面では、西洋形帆船の輸送力が日本形帆船のそ



注 1) 資料：『日本帝国統計年鑑』。

注 2) 汽船・帆船トン数は、明治27年まで登録トン数、28年以降は総トン数。

注 3) 日本型帆船の明治31年は数値不詳。

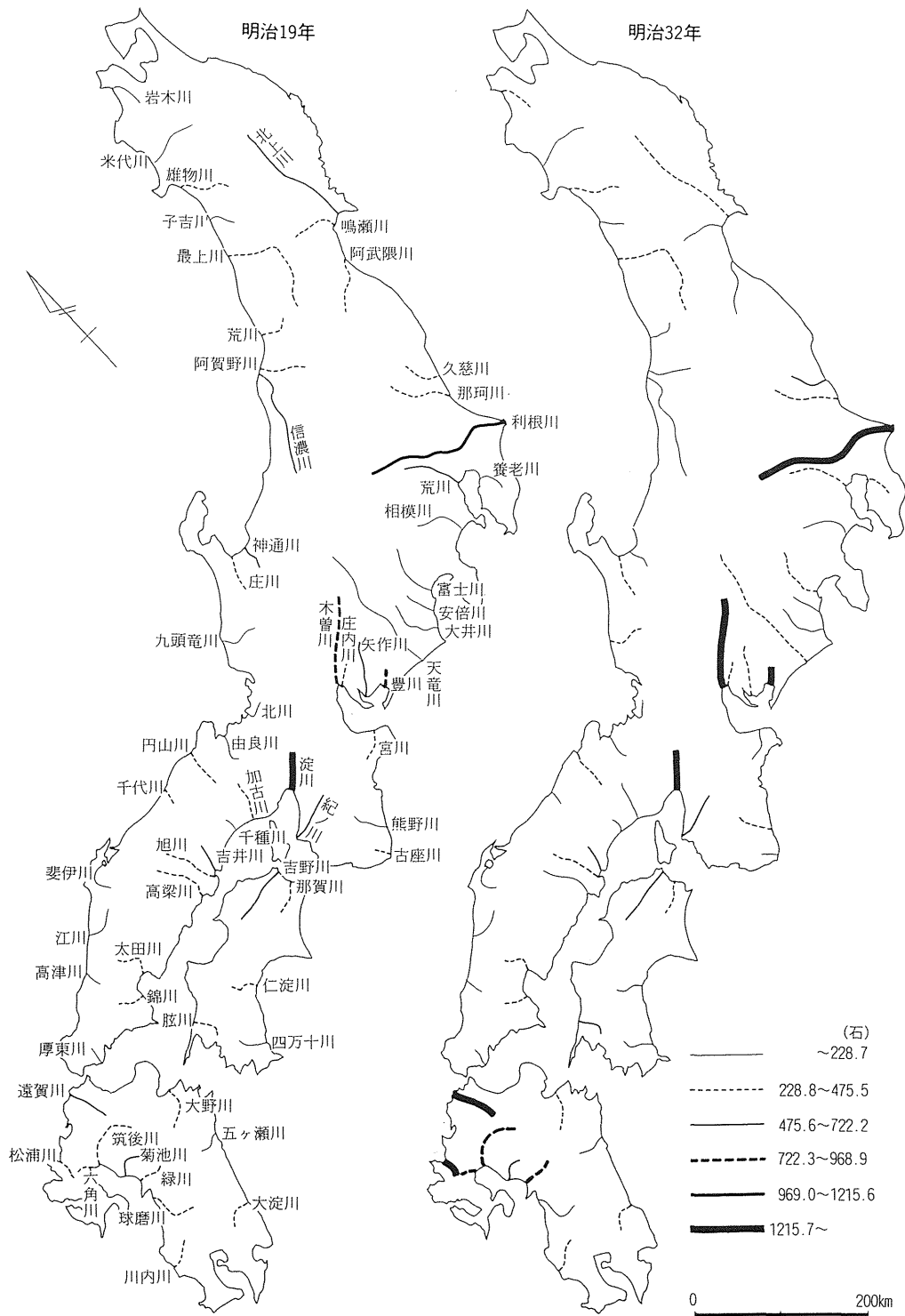
第 3 図 明治・大正期における船舶数とその積載量の変化
出典)『日本輸送史』p.395掲載の図をもとに作図。

れを上回るのは、明治30年代になってからであった。このように、明治23年度分の徴発物件一覧表による西洋形船舶は、合ノ子船を一部含んでいる点、また船舶表など他の統計と比較して若干の異動がある点で、考察には一定の限界がある。

V-2 内陸水運における輸送力の変化

日本の河川交通は、明治前期における殖産興業政策が展開された時期には、鉄道と競合するどころかむしろ共存共栄、補完するものとして、重要な役割を果たした¹⁸⁾。このような内航海運と補完関係をなした河川・湖沼の内陸水運の輸送力が、鉄道の輸送力に越されるのは、明治40年からであった。明治20年代・30年代の内陸水運は、鉄道の開通によって衰退した場合と、鉄道を補完するものとして隆盛ないし維持された場合とが并存していた時期と考えられる。

第 4 図は、明治19年分の日本形船舶表と明治32年分の土木局第10回統計年報より、黒崎千晴¹⁹⁾が河川水系別に輸送力(1里当たりの川船石数)を算出したデータをもとに、その変化を図に表現したものである。19年における50石以上の船舶が航行した内陸水路は、北上川、米代川、雄物川、利根川、荒川、信濃川、木曽川、淀川、吉野川、筑後川の10河川水系と、猪苗代湖、霞ヶ浦、北浦のみであっ



第4図 近代移行期における内陸水運の輸送力の変化

出典)『近代日本輸送史』pp.162-163掲載の表をもとに図化。

た。これらの内陸水路の内、米代川、雄物川、荒川、吉野川では汽船が就航していなかったが、他の河川水系や琵琶湖を加えた湖沼ではすでに汽船が就航していた。

19年から32年にかけて、川船輸送力は全体として24%程度増加している。増加した河川水系は、岩木川、最上川、久慈川、那珂川、利根川、養老川、九頭竜川、富士川、天竜川、豊川、木曽川、熊野川、淀川、那賀川、肱川、大野川、五ヶ瀬川、緑川、筑後川、六角川、松浦川、遠賀川であった。このうち、利根川、天竜川、豊川、木曽川、淀川などは、東海道線との補完関係によって輸送力を増加した例とみなされる。また、遠賀川は石炭需要の増加にともなって輸送力が急増した。一方、鉄道開通によって輸送力が著しく減少した河川は、北上川、阿賀野川、荒川²⁰⁾などにみられた。

第4図の川船輸送力と第1図・第2図の船舶分布図とを比較し、東海道線が神戸まで開通したのが明治23年であったことなどからも、船舶分布図は鉄道開通による影響がまだ少ない段階の船舶数を示しており、内航海運と同様に、近代化の出発点を示すものとみとめられる。

Ⅵ お わ り に

本研究は、近代移行期における船舶輸送力の地域的動向を把握するために、明治23年度分の徴発物件一覧表をもとに、50石以上・未満の2種類の市郡別船舶分布図を作成し、その分布の特色を明らかにした。内航海運および内陸水運の近代化は明治20年代から30年代にかけて進行しており、作成した船舶分布図の23年時点はなお日本形帆船優位の時期で、近代化の出発点とみなされる。府県別あるいは主要港湾別では明瞭に読みとることができなかった船舶分布の地域的差異について、市郡別の分布図から以下のような点が明かとなった。

- (1) 50石以上の船舶分布を港湾別にみれば、神戸、大阪、東京、横浜、長崎、名古屋、新潟、函館の諸港の輸送力が高い。明治期に成立した貿易港も、すでに主要港の地位を確立していた。
- (2) 50石以上の船舶分布を市郡別にみると、近世期以来の西廻り・東廻り航路の港湾の輸送力が依然高かったことが確認できる。すなわち、北前船拠点港の新湊、東岩瀬、金石など北陸地方、井関、佐江崎（幸崎）、赤間関（下関）などの瀬戸内海沿岸、和歌山、日置などの紀伊半島沿岸、幡豆、半田、四日市などの伊勢湾・三河湾沿岸の輸送力が高い。
- (3) 内陸水運においては、50石以上の船舶分布がきわめて限定され、利根川水系と北上川水系に集中していたことが明らかになった。換言すれば、日本の内陸水運の多くは50石未満の船舶輸送に依存していたといえる。
- (4) 50石未満の船舶は漁船の占める割合が高く、輸送用船舶の分布を直接に反映したものとはいえない。しかし、都市内水運の輸送力、内陸水運の輸送力などはおおむね把握することができた。また、西洋形帆船の分布が極めて遍在的であり、東京・大阪などの都市を除くと、有明海沿岸、三陸沿岸南部に集中していたことが明かとなった。有明海沿岸における西洋形帆船の導入は、西南戦争の影響によるものと考えられる。

以上のように、本研究は近代移行期における内航海運および内陸水運の輸送力の地域的動向を把握する試みであった。市郡別船舶分布を的確に読み取る力は、個別事例の知識量に比例する。既往の個

別研究の成果を位置づけるよう試み、個々に典拠を示さなかったが、港湾・河岸の取り上げ方のポイントは外さないよう考慮したつもりである。全国の船舶分布図を解釈するには、さらに個別研究の蓄積が必要であり、本稿では事実関係の記述にとどまった。今後の課題としたい。

本研究は、文部省科学研究費、重点領域研究「近代化と環境変化」A04「環境変化における人間活動の役割」（代表者：田村俊和）における分担研究成果の一部である。なお、船舶分布図は宮坂和人氏に製図していただいた。記してお礼申し上げる。

注 ・ 参 考 文 献

- 1) 山口和雄・石井寛治編（1986）：『近代日本の商品流通』。東京大学出版会，pp.7-9.
- 2) 柚木学（1979）：『近世海運史の研究』。法政大学出版局，440p.
- 3) 佐々木誠治（1961）：『日本海運業の近代化』。海文堂，431p.
- 4) 山口和雄（1956）：『明治前期経済の分析』。東京大学出版会，pp.113-216.
- 5) 富永祐治（1953）：『交通における資本主義の発展』。岩波書店，418p.
- 6) 前掲3)
- 7) 小野寺淳（1988）：河川交通に関する明治期統計資料の検討。歴史人類**16**，pp.67-91。本研究で扱った統計の資料吟味を行った。
- 8) 国立公文書館内閣文庫所蔵
- 9) 国立公文書館内閣文庫所蔵
- 10) 鐵道院（1916）：『本邦鐵道の社會及經濟に及ぼせる影響—中卷—』。鐵道院，pp.775-781.
- 11) 村瀬正章（1980）：『近世伊勢湾海運史の研究』。法政大学出版局，pp.412-429.
- 12) 前掲1)2)など参照。
- 13) 小野寺淳（1980）：黒沢尻河岸からみた明治期北上川水運。歴史地理学紀要 **22**，pp.53-68.
- 14) 岡島建（1989）：近代東京における都市内水運について。人文地理**46**-6，pp.1-23.
- 岡島建（1991）：近代都市における水運利用について—一名古屋の事例を中心として—。歴史地理学**154**，pp.1-17.
- 15) 日通総合研究所編（1971）：『日本輸送史』。日本評論社，p.397.
- 16) 笹木弘他（1984）：『機帆船海運の研究—その歴史と構造—』。多賀出版，p.40.
- 17) 前掲15)など参照。
- 18) 増田廣實（1983）：殖産興業政策と河川舟運。社会経済史学**48**-5，pp.6-22.
- 19) 黒崎千晴（1979）：明治前期の内陸水運。新保・安場編『近代移行期の日本経済』。日本経済新聞社，pp.87-102.
- 黒崎千晴（1979）：明治前期水運の諸問題。運輸経済研究センター近代日本輸送史研究会編『近代日本輸送史—論考・年表・統計—』。成山堂，pp.150-168.
- 明治19年の日本形船舶表と汽船表から河川水系単位の総積載量を，明治32年の土木局第10回統計年報より同様に総積載量を求め，この両年次における各河川水系別航路1里平均の川船積載量を算出することによって，鉄道網形成前後における各河川水系の川船輸送力の変化を考察している。
- 20) 老川慶喜（1983）：『明治期地方鉄道史研究』。日本経済評論社，pp.229-238.

Transport Capacity and Distribution of Ships in the Early Modern Japan

Atsushi ONODERA

The distribution of ships of Japan in 1890 was mapped and analyzed to elucidate the transport capacity in the ocean, lakes, and rivers in the early modern period.

Based upon the statistical category, ships are classified into those with the capacity of 50 koku (7.5 tons) or more and those with less than 50 koku capacity.

The distribution of ships with the capacity of 50 koku or more indicates the concentration in Kobe, Tokyo, Osaka, Yokohama, Nagasaki, and Nagoya. Considerable ships are also distributed in the Tokyo Bay, Ise Bay, Mikawa Bay, southern Kii Peninsula along the route between Tokyo and Osaka. On the route between Hokkaido and Osaka, many ships exist in the Toyama Bay, Noto Peninsula, and Seto Naikai. The area along the Ariakekai shows the most concentration in Kyushu.

By contrast, many boats with less than 50 koku are identified in the Sanriku coast, Shima Peninsula, and Genkainada, mainly because those small ships are shipping boats. The small ships in the inland areas and such urban areas as Tokyo, Nagoya, Osaka are cargo boats.

Based upon the analysis of the distribution, this study discussed the changes in the transport capacity in 12 years. It is identified that the ship transportation in the last two decades of the 19th century are characterized by the transition from traditional to modernized systems.