

## 明治末期における九州の米穀市場 —福岡県および大分県の事例を通して—

山 田 秀

### 1 はじめに

近代の米穀市場については、これまで以下のように説明されてきた。<sup>1</sup>

明治に入り、地租の金納化が行われるようになると、米穀の換金化のための小市場が新たに地方で展開することになるが、それらは近世以来の各地に展開していた中継地市場を通過しての旧来の貢租米流通ルートで中央市場と結ばれていた。しかし、このような米穀流通機構は明治10（1877）年代以降汽船による定期航路が全国的に展開することにより変化を遂げた。しかしながら、その変化はいまだ生産地における中継地的市場の集約という形に過ぎなかった。すなわち、汽船の就航により港湾設備が整備されるようになると、従来の小河川の河口にあった小規模な積出港である中継地は新しい港湾に集約され、衰退していったのであった。そして、米穀市場を本格的に変質させたのは、明治30（1897）年代に全国に拡がった鉄道であった。

鉄道は汽船と違い港湾での集散地的機能が必要でなく、また内陸部を鉄道網に沿ってどこまでも輸送することができ、さらに貨車1輛単位という、船に比べて少量での輸送が可能であった。その結果、生産地から中央市場へ直接に運ばれることによって、従来の地域的市場を解体して統一的全国米穀市場が形成されることになった。その結果、東京と関西の二大中央市場に全国の米が結びつけられるようになった。この汽船から鉄道への転換は明治30年代頃から始まり、明治40（1907）年頃に完了したとされる。<sup>2</sup>

また、明治期から大正期にかけて工業の発達にともない全国的に都市の形成がみられ、新たな米穀消費市場が各地にみられた。福岡県においては明治20年代における門司港の築港、九州鉄道の開通、筑豊炭田の開発、それにともなう筑豊興業鉄道の開通、さらに明治30年代の官営八幡製鉄所の設立などによって、北九州地域・筑豊地域では鉱工業の急激な発展をみ、都市化が急速に進んだ。その結果、「九州米の多くはこの市場に吸収され、その本土への移出余力は減少することになる。しかし、これは又九州内部に、新しい地域的流通が形成されたことでもあった」<sup>3</sup>と指摘されている。

それでは、このような九州内部における米穀の新しい地域的流通の実態はどのようなも

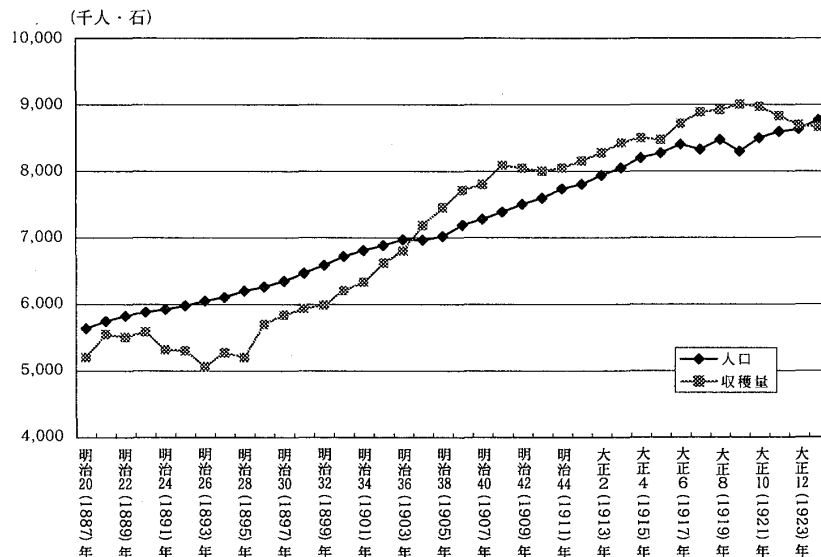
のであったのか、また、中央市場とはどのような形で結ばれていたのか。本稿では、九州鉄道管理局が明治43（1910）年に調査した『駅勢一覽』<sup>4</sup>を手がかりに、明治末の米の地域間移動を検討することによって、米穀法制定前の国内自由流通期における九州の米穀市場の姿を明らかにしたい。<sup>5</sup>ただし、ここでは紙数の都合もあり福岡県と大分県を対象とする。福岡県は、鉱工業地帯の急速な発展により、明治20（1887）年代以降地域間分業の再編が進み、米穀市場においても変容を遂げている。九州各地からの米穀移入県であるとともに、移出県でもあった。このような福岡県の実態をまずは把握しておくことが必要であると考え。また、大分県はこの時期まだ県内において鉄道敷設が進行中であり、鉄道による商品流通への影響について米穀流通を通して窺えるであろう。

## 2 九州における米穀生産の推移と交通の発展

### (1) 九州各県の米穀生産の推移

米という主穀は、本来生産地の需用を満たして後に他地域へ販売されるものであろう。九州内での消費が中央市場へ送られるより前に確保されるのなら、九州各県の生産状況と人口の推移について押さえておかなければならない。図1は、明治20（1887）年から大正13（1924）年までの九州全体の人口と米の収穫量（石高）のグラフである。人口は一定の上昇を続けているが、米の収穫量は20年代末まで停滞している。その後、深耕や牛馬耕、鯨粕・豆粕等の普及によって明治30（1897）年頃より著しい生産の伸びがみられる。明治30年代の後半以降米の収穫量が人口を大きく上回るようになる。仮に一人当たりの消費量が年間一石程度だとすると、米の収穫量が人口を上回るようになった明治35

図1 九州の人口と米収穫量推移



注) 各県統計書より作成。

(1902) 年頃より、九州外への移出が行われるようになったといえる。もちろん、現実には九州外への移出は藩政時代から続いているし、米の代替としての大麦・裸麦などが相当量生産されていたので、移出米はかなり多かったと思われる。

さて、このような米の収穫量と人口推移の関係は、県によって大きく様相を異にする。図2から図8は図1と同じ期間の各県の人口の推移と米収穫量の推移である。なお、米は豊凶が激しいので、収穫量は5年移動平均値をとった。

福岡県の人口・米の収穫量はともに九州内では群を抜いており、人口は全国的にも明治43(1910)年時点で第4位であった。福岡市・小倉市・門司市・久留米市のほか大牟田町、若松町、八幡町など、3万人以上、3万人に迫る町を抱えていた。また、米の収穫量も九州では最大であった。福岡県における米穀生産は、明治30年代に急激に生産を伸ばすが、40年代以降停滞し、大正末には人口と同じ量になる。図には示していないが、昭和期にはいと人口の傾斜はさらに高くなるが、収穫量は停滞したままである。昭和2(1927)年の時点で福岡県は全国で4位の収穫量であり、<sup>6)</sup> 明治末にはさらに上位であったであろう。

佐賀県は人口が低位である。しかも、上昇率が非常に小さい。しかし、米の生産力は高い。北部に炭坑があるものの筑豊に比べて規模は小さく、農業県といってよい。この時期年々人口と収穫量は乖離していった。ちなみに、周知のように昭和にはいと反収が上がり、一層の増産が行われるようになった。佐賀県はまったくの移出県であった。

長崎県は、福岡を除く他県と比して、収穫量の伸びは小さいが、人口の伸びは大きい。そして、人口に比して収穫量が圧倒的に少ない。長崎県は、平野部が少ないことと米のできない島嶼が多いために米の収穫量が少ない一方、江戸時代からの貿易港であり、三菱造

図2 福岡県の人口と米収穫量推移

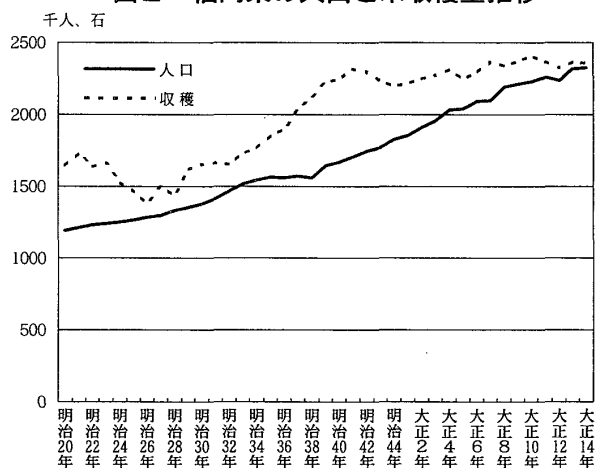


図3 佐賀県の人口と米収穫量の推移

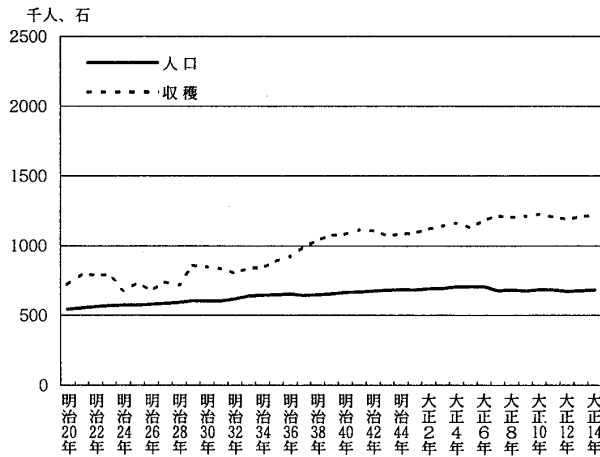


図4 長崎県の人口と米収穫量の推移

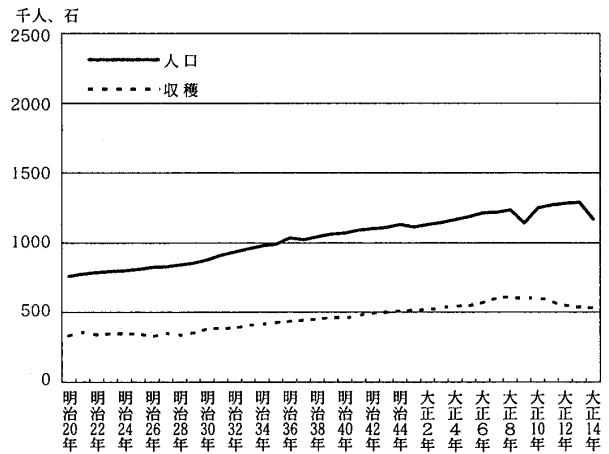


図5 熊本県の人口と米収穫量推移

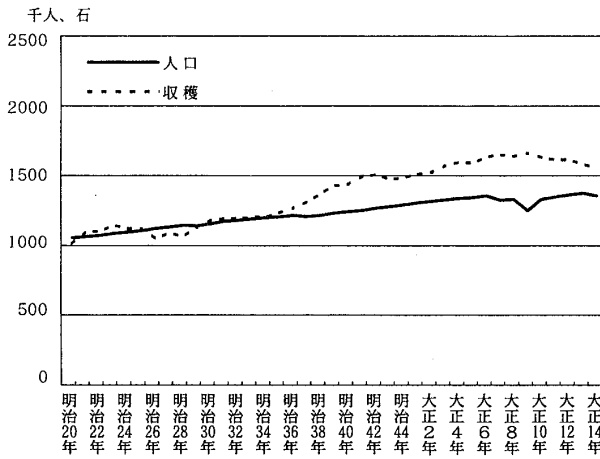


図6 大分県の人口と米収穫量推移

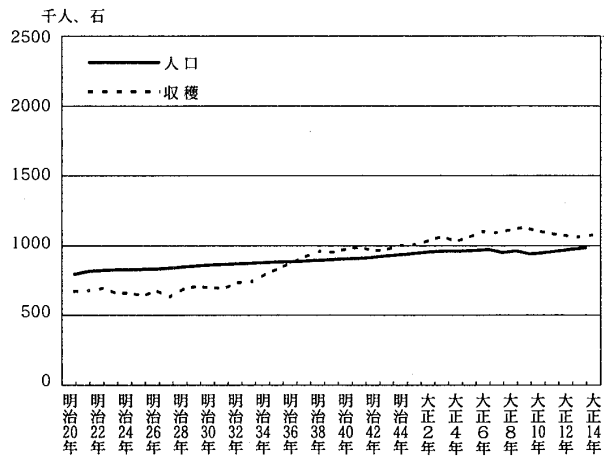


図7 宮崎県の人口と米収穫量推移

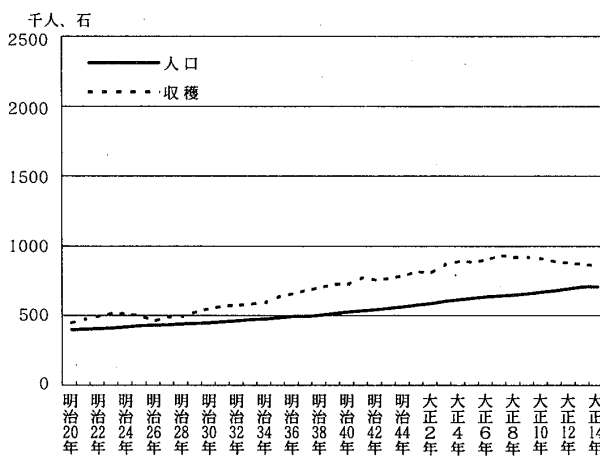
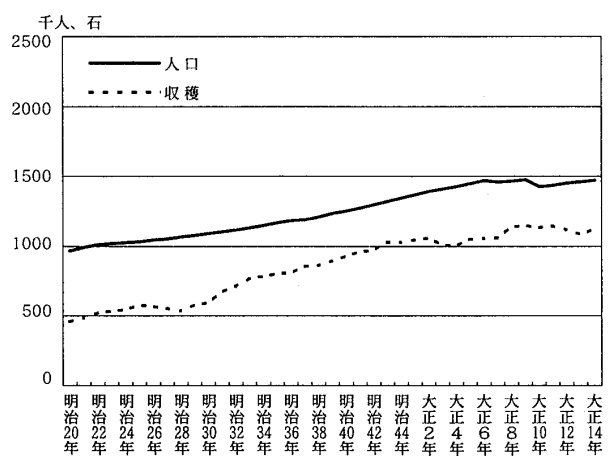


図8 鹿児島県の人口と米収穫量推移



注) 図2～図8は各県統計書より作成。米の収穫量は、粳米・糯米・陸稻の合計である。また、5年移動平均値である。大分県の人口は明治32年～大正1年までは5年毎の調査しか行われておらず、明治32～35年、同37～40年、同42～大正1年は上昇率を基に算出した。長崎県および熊本県の人口は国勢調査の数字である。

船所を擁した長崎市と海軍鎮守府が置かれ、造船所を持った佐世保市、さらに北松浦郡の炭坑地帯があったため、大きな人口を抱えていた。そのため、まったくの米移入県であった。

つぎに熊本県であるが、人口の伸びは低位である。一方、収穫量は福岡県に次ぐ上昇率を示している。明治20（1887）年代までは人口と収穫量がほぼ同じであるが、30（1897）年代の後半から一挙に上昇している。熊本県は明治20年代になると上米の評価が高かった肥後米の中央市場での評価が落ち、そのため輸出同業組合の設立が計られた。それによって、米穀検査が行われるようになるとともに、30年代の後半には輸出のための米券倉庫が設置され、検査の徹底が行われるようになった。それが生産米の管理にまで及び、増産につながった、といわれている。<sup>7</sup>

大分県の人口は、明治20年頃は福岡、熊本、鹿児島に次ぐ多さであったが、その後の伸びは小さく、大正末期でも15万人程度の伸びしかなかった—福岡はおよそ100万人の伸びである。一方、収穫量は50万石程度の伸びである。明治30年代前半までは大分県の収穫量は人口よりも低くかったが、30年頃より急速に伸び、30年代後半に人口を追い越している。大分県も明治30年代に米穀検査制度を導入しており、その効果も一因であったと思われる。

宮崎県は、明治20年代には九州においてもっとも人口が少なかったが、伸び率は佐賀・熊本・大分よりも高い。収穫量も明治20年代以降第一次大戦期まで上昇を続け、その後は停滞している。第一次大戦期ころに人口と収穫量の乖離はもっとも大きく、かなりの移出が行われていたことを推測させる。

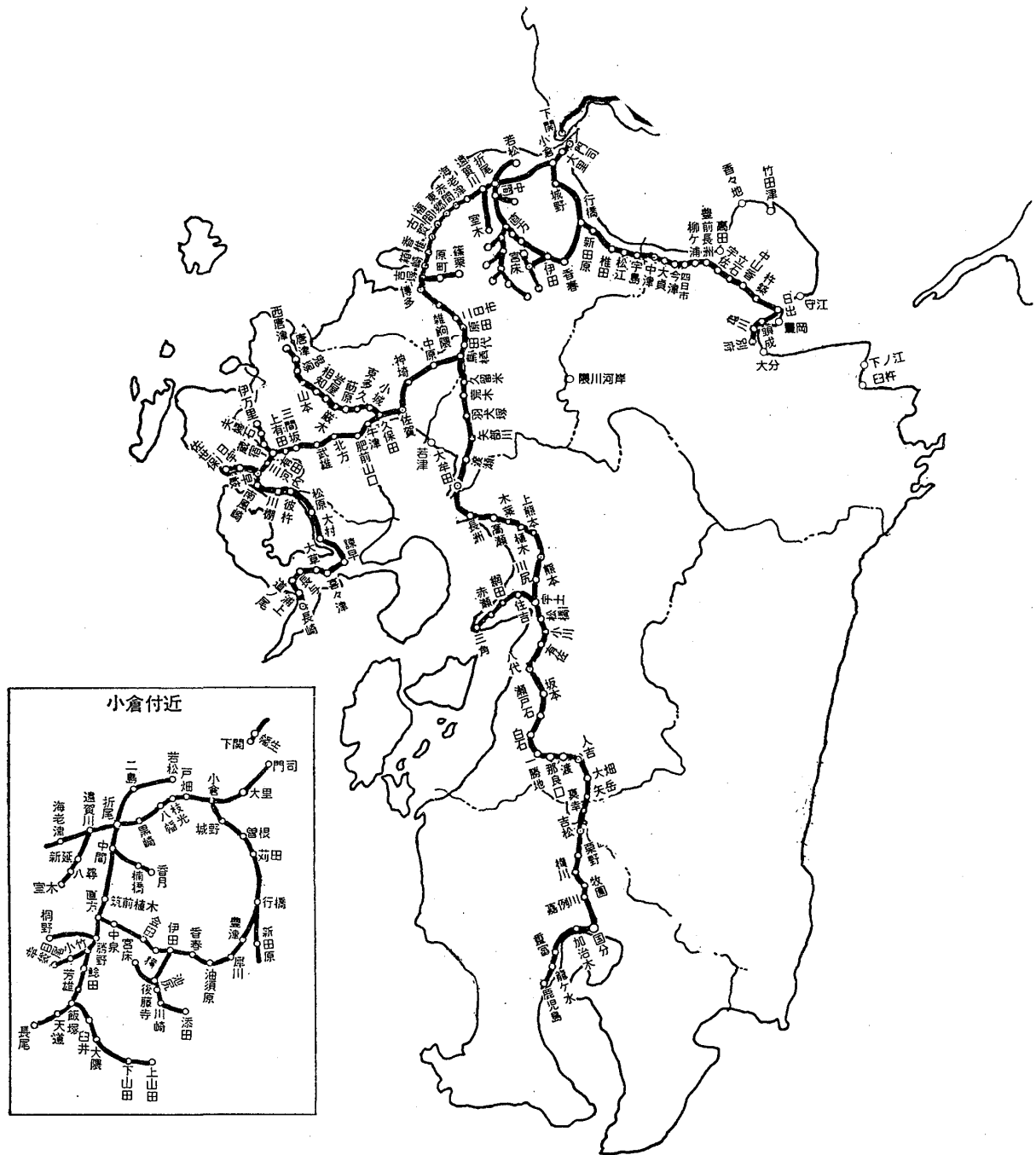
最後に鹿児島県であるが、明治20年代の人口は熊本県と同程度であるが、その後の伸びは大きく、長崎県と同じくおよそ50万人もの増加をみせている。収穫量の増加も大きく、熊本県と同程度のおよそ70万石近くの増加である。しかし、もっとも収穫量が上昇した大正期においても、収穫量は人口よりも10万から20万石分少なく、移出県ではなかったと思われるが、現実には鹿児島港よりの中央市場への移出がみられる。先に述べた他の穀物の利用や外米の流入の可能性はあるが、ここでは触れない。

このように、明治末期の九州における余剰米を持つ県は福岡・佐賀・熊本・大分・宮崎であるが、それぞれ程度の差があり、福岡・佐賀・熊本・大分の各県が移出県として、生産および移出の管理を行っている。ただ、福岡県は元来生産力の高い県であり、生産および移出管理は豊前地域で行われているに過ぎなかった。そして、長崎はまったくの移入県であり、それらは、おもに福岡・佐賀から供給されていた。

### (2) 交通網の発達

明治末の交通網について簡単に抑えておこう。下の停車場名の図は明治43年時点のものである。鹿児島線は門司から吉都線経由で鹿児島まで全通している。水俣から川辺を経由する現鹿児島線はまだ開通していない。熊本では三角線が通り、三角港からの移出もこ

明治末期の九州における停車場図（明治44年）



注) 『日本国有鉄道百年史』 6 (昭和47年) p106 路線図 (大正9年3月末) より作成。

の時期は相当量行われていた。長崎線も鹿児島線から分岐して佐世保・長崎まで開通している。また筑豊地域における鉄道は、各炭鉱からの石炭運搬のためはなはだ稠密に建設されている。豊肥線はまだないものの、このように九州の北部および西側では鉄道網はほぼ完成している。

一方、東側では豊州線（現日豊線）は別府までしか開業していない。大分県の南部、宮崎県ではいまだ敷設されていない。とくに太平洋沿岸部の建設はまったくされていない。陸の孤島である。このように、鉄道網は九州の東西で大きく違っていた。

また、福岡では国有鉄道の外、私有鉄道や軌道が幹線である国鉄から分岐して7路線走っていた。<sup>8</sup>

『大日本帝国港湾統計』には、九州各県の港湾について、明治43（1910）年で、福岡県24港、佐賀県14港、長崎県160港、熊本県17港、大分県26港、宮崎県18港、鹿児島県59港の記載がある。しかし、実際に統計がとられている港は、福岡県8港、佐賀県4港、長崎県7港（含む、対馬3港）、熊本県3港、大分県6港、宮崎県5港、鹿児島県5港である。これらの港には定期汽船が就航している。統計がとられていない港では、汽船が就航していたかどうかは分からない。ここで、取り上げる福岡県では宇島、門司、小倉、若松、博多、若津、三池、大牟田港に汽船が就航しているが、後述するように糸島郡の加布里には不定期の汽船が訪れたりしている。また、明治43年には米穀検査所が福岡県内に61箇所あり、そのうちの多くは、芦屋・津屋崎・横浜・加布里・深江などの筑前の沿岸、沖端・中島・矢部川などの筑後の港、苅田・椎田・松江などの豊前の沿岸であり、これらの港で検査された米は和船で汽船の港まで運ばれたのであろう。

大分では、鉄道が貫通していないので、一層港湾の役割は大きかった。『大日本帝国港湾統計』の主要港湾として取り上げられていない、中津、長州、今津、高田、日出、津久見などの港でも瀬戸内海地方との間での航路が開かれていた。

### 3 福岡県の米穀市場

#### (1) 福岡県における米穀生産

ここで対象とする明治末期の福岡県内の地域的状況を見ておこう(表1)。人口は、市部では福岡市がもっとも多く、門司市がそれに次ぐ。寄留率では門司市がもっとも高く、本籍の4倍近い人口が流入している。次いで、小倉市である。また、三池炭鉱のある三池郡、八幡製鉄所のある遠賀郡、福岡市、久留米市となっている。筑豊4郡も寄留率は高い。そ

れに対し豊前地区、筑後地区は人口流出地域である。県内での労働力移動が行われ、都市化が大きく進展しているのが分かる。福岡県は工業化の急速な進展により、はっきりとした地域経済圏が明治末までに形成されていった。<sup>9</sup> また、米の収穫量は九州内で最大であるが、人口も多いため一人当たりの収穫量は小さい。1反歩当たりの収穫量は、山門・三池・浮羽・八女・三井・三潞郡といった筑後地域が上位を占め、京都・田川・企救郡といった豊前地域が低くなっている。次いで嘉穂・鞍手郡などの筑豊地域も低い。米生産においても地域差が明らかであった。

ところで、米穀流通においては、商品としての米の品質、俵装などをいかにするかが重要な課題となる。福岡県ではどのように行われていたか概観しておこう。<sup>10</sup>

地租改正により貢米制度が廃止され、地租の金納化によって生産者による米の商品化が行われるようになると、旧藩時代の検査の廃止にともなって次第に粗悪品が横行するようになった。米の乾燥、調整、俵装が次第に悪くなり、米商が粗悪米を混入して増量するというようなことが起こり、それまで声価の高かった福岡県産米の地位も低下していった。

表1 福岡県の人口および米収穫高・粳米反収（1910年）

市 郡	本籍人口	現住人口 (a)	寄留率	収穫高 (石) (b)	(b)/(a)	粳米反収
福岡市	63,195	83,824	24.6	0	0.00	
久留米市	29,299	37,913	22.7	177	0.00	2.85
小倉市	19,873	33,325	40.4	8	0.00	1.60
門司市	16,529	62,329	73.5	1,118	0.02	2.17
糟屋郡	60,299	60,868	0.9	108,396	1.78	1.95
宗像郡	55,073	50,708	-8.6	70,571	1.39	1.58
遠賀郡	96,321	135,931	29.1	121,129	0.89	1.88
鞍手郡	77,130	91,063	15.3	97,510	1.07	1.72
嘉穂郡	83,370	89,522	6.9	123,859	1.38	1.66
朝倉郡	99,999	88,704	-12.7	121,353	1.37	1.79
筑紫郡	85,659	87,631	2.3	143,398	1.64	2.05
早良郡	37,861	36,003	-5.2	61,191	1.70	1.73
糸島郡	62,916	59,877	-5.1	121,427	2.03	1.75
浮羽郡	65,178	60,412	-7.9	96,663	1.60	2.29
三井郡	96,168	91,519	-5.1	138,611	1.51	2.10
三潞郡	114,805	110,203	-4.2	149,639	1.36	2.05
八女郡	129,977	122,720	-5.9	140,927	1.15	2.27
山門郡	96,560	91,260	-5.8	140,371	1.54	2.57
三池郡	71,626	101,664	29.5	70,014	0.69	2.38
企救郡	56,004	63,105	11.3	79,133	1.25	1.51
田川郡	77,675	97,758	20.5	82,732	0.85	1.46
京都郡	70,704	65,589	-7.8	101,936	1.55	1.37
築上郡	76,289	67,583	-12.9	106,159	1.57	1.76
合計	1,642,510	1,789,511	8.2	2,076,322	1.16	1.87

注)「福岡県統計書」より作成。



そのため県は、明治19（1886）年に海路輸出米検査規則を公布し、旧藩時代の俵装を奨励したり、米質品評会を設けたりした。さらに21年には米穀同業組合輸出米検査規則を公布し、33（1900）年には重要物産同業組合法によって検査組織を徹底しようと試みた。しかしながら、米穀検査は生産管理をとまなうため、なかなか実行されなかった。結局、県営での米穀検査制度が行われるようになったのは、明治44（1911）年であった。しかし、これにも耕作者の抵抗が大きく、実施されたのは反収の低い京都・築上の両郡であった。とくに反収の高い三潞郡では反対が強かった。俵装や米質管理などは、副業の機会を与える在来的産業が展開していた筑後地域では、耕作者にとって大きな負担となつたであろう。

## （2）福岡県の米穀流通

明治末期の福岡県における鉄道による米穀流通の様相を地域別にみていく。なお、「福岡県統計書」には明治38～大正2年の管外移出米が記載されているので見ておこう（表2）。豊凶のせい、年によって変動が激しい。ただ、明治年間には全体で一番少ないときで22万石、多いときは50万石弱、大正にはいると50万石前後となる。また、移出先の内訳を見ると、明治年間では最大の移出県は長崎である。全体の30～40%台に上ることがある。長崎県での凶作時期と思われる。大正にはいると移出割合は10%台の後半になっている。一方、東京・大阪・兵庫といった中央市場へはそれぞれ5%～10数%で推移している。合計すれば30～40%台であり、長崎と拮抗する。また、中央市場と長崎は相関関係にあり、長崎が多ければ、中央市場が少なくなっている。おそらく、長崎の需用次第で中央市場への移出高が決まったのではなかろうか。ただ、大正期にはいると大阪への移出の割合が急に高くなっている。

ところで、『駅勢一覽』において書き上げられた福岡県全体の米の生産量は34万トン余で、そのうち輸送されたものの合計は10万トン余である。そして、そのうちの3万3千トン余が鉄道で輸送されている。全体の33%である。残りは鉄道以外、つまり馬車便や汽船便である。都市近郊や内陸部では馬車便が用いられているが、海運によるものも相当量あったであろう。簡単に港湾での移出入について触れておこう。

表3は『大日本帝国港湾統計』の明治39（1906）年から43年までの県内主要港の米の移出入数量である。これをみると、若津が最大の米穀移出港であるのが分かる。筑後地域一帯の米が運び出されていた。次いで博多港であり、門司港は、豊前の積出港である宇島よりも少ない。この時期、いまだ九州外への移出は各港湾よりの汽船によるものが多かつ

表2 福岡県管外輸出入米

(石)

年	東京		大阪		兵庫		広島		山口	
	移出高	%	移出高	%	移出高	%	移出高	%	移出高	%
明治38年	50,206	16.9	16,333	5.5	48,825	16.4	63,773	21.5	31,762	10.7
明治39年	31,345	9.6	16,669	5.1	27,897	8.5	19,835	6.1	35,434	10.8
明治40年	33,709	9.2	23,723	6.5	49,158	13.4	20,919	5.7	58,110	15.8
明治41年	32,247	11.8	37,587	13.8	36,502	13.4	6,466	2.4	55,447	20.3
明治42年	59,769	12.1	74,336	15.1	92,442	18.7	9,250	1.9	71,069	14.4
明治43年	38,742	12.5	18,685	6.0	19,771	6.4	11,506	3.7	42,116	13.6
明治44年	15,963	7.2	25,085	11.3	41,912	18.8	9,079	4.1	16,105	7.2
大正1年	37,693	8.5	136,723	30.7	57,849	13.0	22,870	5.1	37,383	8.4
大正2年	75,199	14.4	243,758	46.6	25,527	4.9	1,042	0.2	33,944	6.5

年	大分		佐賀		長崎		その他		合計	
	移出高	%	移出高	%	移出高	%	移出高	%	移出高	%
明治38年					49,891	16.8	36,501	12.3	297,291	100.0
明治39年					155,449	47.5	40,761	12.5	327,390	100.0
明治40年	8,219	2.2			128,927	35.1	44,856	12.2	367,621	100.0
明治41年	22,645	8.3			51,107	18.8	30,507	11.2	272,499	100.0
明治42年	11,101	2.3	2,623	0.5	130,756	26.5	41,901	8.5	493,274	100.0
明治43年	12,112	3.9	446	0.1	128,189	41.5	37,392	12.1	308,959	100.0
明治44年	3,384	1.5	7,299	3.3	81,570	36.7	22,097	9.9	222,494	100.0
大正1年	15,867	3.6	39,280	8.8	84,239	18.9	13,176	3.0	445,080	100.0
大正2年	27,170	5.2	13,979	2.7	81,158	15.5	21,111	4.0	522,888	100.0

注)「福岡県統計書」より作成。

た。一方、移入も若津が多いが、明治末になると減少を見せている。この時期は米の生産が上昇している時期であるためであろう。次いで門司港・若松港が多い。移出先は九州外がほとんどであるが、移入先は九州内がほとんどである。<sup>11</sup>

表3 福岡県主要港における米の移出入高

(石)

	移 出						
	字島	門司	若松	博多	若津	その他	合計
明治39年	5,153	6,430	—	36,615	161,200	96,645	306,043
明治40年	5,550	11,518	—	40,630	159,000	76,724	293,422
明治41年	32,000	7,870	—	41,256	186,452	102,770	370,348
明治42年	40,000	8,100	—	102,497	119,274	0	269,871
明治43年	40,000	8,500	—	97,190	334,760	0	480,450
	移 入						
	字島	門司	若松	博多	若津	その他	合計
明治39年	975	48,705	32,700	—	85,902	168,282	171,487
明治40年	900	46,549	33,335	—	87,000	167,784	170,914
明治41年		46,867	34,550	—	86,844	168,261	177,555
明治42年	550	48,600	37,430	—	1,616	0	88,196
明治43年	100	40,580	8,870	2,376	25,034	0	76,960

注)『大日本帝国港湾統計』より作成。その他は、沓尾、小倉、芦屋、鐘崎、神湊、津屋崎、地島、横浜、加布里、深江、沖端、中島の諸港である。明治42年以降、これらの諸港の記載がない。

さて以下、福岡県の米穀流通について、地域経済圏別に述べよう。

### 北九州地域

門司港は1880年代末より築港が行われ、さらに九州鉄道の開通以降急激に都市化が進行した。そのため、門司は都市人口を養うための米供給地域を持つことがなく、鹿児島線の糟屋・宗像郡、豊州線沿線、および関門海峡の対岸の山口県豊浦郡から和船による移入によった。門司駅へ到着した米は、門司での消費米だけでなく、「門司ヨリ総テ汽船便ニヨリ輸送ス」<sup>12</sup>と、門司港から汽船で関東、関西、中国などに大量に移出された。それらは鹿児島線の八代以北、長崎線の武雄以東、豊州線沿線のほとんどの駅から積み出されていた。

北九州地域の小倉、戸畑、枝光、八幡、黒崎、若松といった都市も工業都市として急速に発展したため、「本町ハ新開市街ニシテ穀類野菜ノ少額ヲ産出スル外<sup>(註)</sup>重ナル生活用品ハ総テ他地方ヨリ供給ヲ受ケ居レリ」(八幡)という状況であり、米の供給を他地域に大きく依存していた。小倉では、熊本・川尻・二日市などから送られるものもあるが、豊州線沿線からのものが主として運ばれてきたようである。そして、小倉から大里や八幡などへ馬車便で再輸送されていた。大里では、馬車便輸送について次のように記している。

当地方ハ生産額ガ消費額ニ不足ノタメ主トシテ小倉市ヨリ供給ヲ受ケツツアリ、過半ハ陸路馬車便ニテ来ル、鉄道便ニ依ラズ馬車便ニ依ル理由、鉄道便ニ托送スルトセバ駅迄運搬賃ト発着運送店ノ手数料並ニ鉄道運賃ヲ要スルノミナラズ希望ノ列車ニテ発送出来ザルコトアリ、馬車便ニ依ル時ハ予定通り正確ニ運搬出来得ルノミナラズ運搬人ニ於テ直接需用先ニ配達ヲナスノ便アリ、鉄道ニ依ル時ハ運賃諸掛割高ナルノミナラズ別ニ配達人ヲ派遣セザルベカラザルノ不便アリ (大里)

小倉は旧小笠原藩の城下町であり、旧藩時代から大量の米の流入があり、米問屋も存在しており、彼らを通じての近隣への販売がなされていたであろう。しかし、この時期には東京・大阪といった中央市場への移出は行われておらず、急激に膨れあがった近隣都市への中継市場であったといえよう。しかし、この北九州地域は、都市が連鎖状にかつ広範囲に拡大したため地域ブロック的な市場圏<sup>13</sup>を持たず、鉄道という線によって結ばれた遠隔地の供給地に依存していた。逆にいえば、鉄道が敷かれることによって都市を形成できたのである。

北九州と福岡の中間地帯は米供給地帯であり、古賀までは北九州市場圏に包摂されていた。そして、これらの地域は筑豊地区へ送られる分もあり、それらは農家の副業としての荷馬車輸送によった。

南郷村・赤間町ノ生産物ノ壱部ハ荷馬車便ニヨリ直方・飯塚方面ノ炭坑地ニ運搬スルモノアリ（赤間）

直方及飯塚方面行荷馬車挽キハ農家ノ副業トシテ従事シ居ルモノ多ク、且ツ運賃ハ鉄道通常扱ニ比シ安ク、空吠返送及代金受取等ハ無賃ナリ（赤間）

また、産地と駅までの取り扱いは米穀商（仲買人）が農家より集荷し、駅の運送会社へ託送していた。なお、赤間には問屋—後述するように、いわゆる産地商店—が介在していたと思われる。すなわち、「拾俵乃至五拾俵ツツ」、「米穀商ニテ集荷シ発送取扱」い、「米穀商人ノ住所ハ（駅より）一丁乃至五町ニシテ、道路平坦ニシテ荷馬車及荷車ニテ運搬シ、運搬者ハ商人定備人ニヨリ運搬スルニ付運賃不要、時トシテハ問屋ノ仲仕引出ニ行クモ別ニ引出賃ヲ徴収セス」（赤間）というものであった。

### 福岡地域および福岡周辺地域

福岡市は黒田藩52万石の城下町であり、この時期の人口も13万人と長崎市に次ぐ大都市であり、消費都市であった。そして、北九州地域とは異なり、糸島郡・早良郡・筑紫郡といった豊かな穀倉地帯を擁しており、地域ブロック的市場を形成していた。『駅勢一覽』の博多駅の項で書き上げられた生産地は、「早良郡一円、糸島郡一円、筑紫郡那珂村、日佐村、三宅村、堅粕村、席田村」（博多）となっている。そして、そこからの道路は平坦で馬車あるいは馬背によって博多の問屋まで送られていた。例えば、糸島郡では、前原の米肥会社および加布里の仲買人が、早良郡は西新町の仲買人が、糸島郡と早良郡の一部は周船寺の仲買人がそれぞれ集荷し、市内の問屋へ送っている。そして、博多から大阪行は汽船で、東京行は定期航路がないため鉄道で門司へ送られ、東京へ積み出されている。なお、大量の出荷がある場合は汽船が加布里・周船寺に臨時寄港している。

東京行ハ汽船便遙ニ低廉ナリト雖モ博多港ヨリ定期航ナク、若津深川組汽船時ニ寄航スル而已、大抵ハ門司迄鉄道ニヨル、周船寺・加布里等ハ臨時多数出荷ノ場合臨時寄航ヲ求ムト云フ、大阪行ハ定期航路アリ、主ニ汽船ニヨル（博多）

筑紫郡の雑餉隈からも福岡市へ運ばれ、市内で消費された残りは移出されている。移出先は壱岐・対馬・神戸・大阪などであった。

生産者ハ主トシテ荷車又ハ馬背テ以テ仲買人ノ許ニ出売シ、仲買人ハ馬車便ニ抛リ福岡市内ノ問屋ニ搬出ス、以上ノ外農家ヨリ日用品ノ買入又ハ下肥汲取ノ序ニ仲買人ノ手ヲ経ズ問屋ニ売却スルモノ、或ハ問屋ヨリ出買スルモノアリ、市内ニ消費セラレタル残余ハ船便又ハ汽車便ニ抛ル（雑餉隈）

また、雑餉隈近郷の各村の仲買人がそれぞれの村から集荷し、博多の米問屋北船町の米

善、櫛田前町の梅崎へ送られていた。しかし、鉄道を利用することによって問屋の手を介さずに阪神地方などへ輸送することが考えられていた。

下ノ関又ハ阪神地方行ニアリテハ必ズシモ博多ニ於ケル問屋ノ手ヲ経ルヲ要セズ、従来地方仲買人ハ何レモ小資本ニシテ資金ノ回収ヲ急ギ、荷為替取組ノ都合上余儀ナク博多ヲ經由セシモ、是等ハ鉄道引換証ヲ利用セシメ、亦其他適當ノ方法ニ抛リ便宜ヲ与フルニ於テハ鉄道便ニ吸収スル難キニ非ズ（雑餉限）

つまり、仲買人は資金回転のため荷為替を取り組む必要があり、博多の問屋に依存せざるを得なかったが、鉄道引換証（貨物引換証か一筆者）を発行することによって鉄道利用が増えるのではないかと記している。すでに述べたように、『駅勢一覽』は国有鉄道へ貨物をいかに吸収するかという観点から調査されており、果たしてこれが実現されたかどうかは分からない。

ここも福岡の市場圏に包摂されるが、一方で中継地的な性格をもっているのが二日市である。二日市には朝倉郡西部からの米が送られている—朝倉郡東部は筑後川を通して、久留米市あるいは若津港へ送られている。それらは朝倉軌道によって二日市まで運ばれ、鉄道に積み替えられて、北九州工業地帯、筑豊炭田へ送られるか、門司へ運ばれそこから東京へと汽船で輸送されている。ただし、博多へは荷馬車で問屋に送られた。原田からも同様に博多へは荷馬車で送られている。

福岡市場圏は、東は糟屋郡香椎（約10キロ）、西は糸島郡（約20数キロ）、東は筑紫郡原田（約20キロ）といった広範な市場圏を形成していたが、博多はまた中継市場として汽船便で大阪・壱岐・対馬などと結びついていた。しかし、市場圏内の各地は博多と強力に結びついているのではなく、各駅は、北九州・筑豊、また門司を經由して東京・関西とそれぞれが結ばれていた。

### 久留米地域および久留米周辺地域

久留米は筑後平野の北部、筑後川沿いにあり、地域的な市場を形成するとともに中継地市場であった。久留米へは三井郡・三潞郡・佐賀県三養基郡などから馬車で集められた。朝倉郡東部・大分県日田郡・玖珠郡からは川船で筑後川河口の若津港へ、また浮羽郡から筑後軌道によって久留米へ運ばれるものと、直接若津港へ送られるものがあったようである。そして、若津港から東京・大阪・長崎へ移出された。鉄道利用と海運の割合は、「鉄道ニ托スル数量ハ約三割弱ニ該当ス、生産地ガ筑後川沿岸ニシテ舟運ノ便アルガ故ニ大部分若津ヲ経テ東京及<sup>(阪)</sup>神ニ輸出ス」（久留米）というような状況であった。

しかしながら、若津港からの移出にかわって、鉄道での輸送が計られようとしていたよ

うである。

海運ニ依ルモノハ大方佐賀定期所仲買人ノ手ヲ介シ輸送セラル、モノニテ、是ヲ鉄道便ニ依ラシムルコト困難ナリ、是レ若津ニハ荷為替及金銭取引機関タル三瀧銀行・佐賀銀行支店アリテ、運賃ノ低廉ト大荷口ヲ一時ニ輸送セラル、等利便ナルニ因ル、左レト客四十三年十月頃ヨリ大仲買人タル藤岡臨時出張所久留米ニ設置セラレ、以来郡下一円ハ殆ンド全人ノ左右スルコト、ナレリ、特定賃ノ制定ト割戻法アルガ為メ益鉄道輸送隆盛ニ向ヒ、一方海運ニ依ルモノ、増々衰へツ、アルナリ（矢部川）

これによると、筑後米の集荷のために大仲買人の出張所が久留米に設けられ、鉄道運輸の割引制度を利用しての輸送が計られるようになったようである。このような新たな大規模業者の出現が取引機構を変化させ、輸送手段の交代にも繋がっていった。久留米の隣駅荒木では、三瀧・八女郡の米は三瀧の酒造業者へ販売される一方、久留米を經由して東京・神戸へ送られていたが、それは「鉄道便ニ拠ルモノ尠キハ当駅附近ニ仲買商人ナキガ」ためであって、「近キ将来ニ於テ米穀販売組合設立ノ事ニナリヲルニヨリ、其暁ニハ船便ニ拠ル幾分ハ鉄道ニ吸収ノ見込アリ」（荒木）と述べ、米穀取引のあり方で輸送手段が変わるであろうことを示唆している。

### 大牟田地域

大牟田市も鉱工業の都市であり、大きな人口を抱えていたため、各地からの流入を必要とした。

台湾及支那ヨリハ船便ニ依リ三池港ニ輸入サル、モノ船賃及諸掛不明、肥後南関地方ニ生産スルモノハ総テ荷馬車ニ拠ル、壺俵ノ運賃拾四銭ヲ要ス、長崎ヨリ船便ニヨルモノハ船賃壺噸ニ付六拾銭、積出費三十銭、水揚仲仕倉入賃式十四銭、八代ヨリ船便ニ拠ルモノハ壺噸ニ付船賃四拾八銭、積出費用拾貳銭、水揚仲仕倉入賃拾八銭、薩摩ノ出水ヨリ船便ニヨルモノハ船賃壺噸ニ付七拾銭、積出費用九銭六厘、水<sup>(揚)</sup>楊仲仕倉入賃拾八銭（大牟田）

『駅勢一覽』には三池炭礦・鐘紡三池支店の移入先が記載されているが、それは熊本県<sup>(球磨力)</sup>玖摩郡・菊池郡・飽託郡・上益城郡、福岡県三井郡、鹿児島県出水地方、そして台湾・支那・印度である。この他、玉名郡南関からも馬車便で入っている。外米が3,200トン、内地米が2,400トンと外米が内地米をかなり上回っている。外米のうち台湾・支那の分は三池港へ直接輸入されており、印度米は長崎を經由して送られている。熊本県・鹿児島県の方は有明海の船での移入であった。大牟田市域への供給米は、近郊農村と有明海沿岸から積み出される熊本・鹿児島米であり、炭礦・紡績工場へは外米であった。また、門司に

着いた外米は三池囚治監へ送られる分であると記載されている。

外米に関しては、門司、枝光、博多、二日市、久留米、羽犬塚においても記述が見られる。門司の場合は「三池集治鑑其他監獄囚人ノ糧米ニシテ一般ノ需用トシテハ殆ト皆無ナリ」と記されている。枝光・二日市では水飴製造人向けのものだとされている。博多では水飴工場とともに郡市一般となっている。さらに、久留米・羽犬塚では次のように述べられている。

本貨物ハ日本米騰貴ノ場合輸入ノ多キヲ見ル、外国米輸入多ケレバ從テ内地米輸出ノ数量ヲ増加スルノ関係アリ、鉄道便ニヨルモノハ門司・長崎等ヨリ、船便ニヨルモノハ兵庫ヨリ若津ヲ經由到着ス（久留米）

本貨物（外国米）ノ鉄道便ニヨリ輸送スルモノハ重<sup>(主)</sup>二八女郡壱円ニ消費シ、三潞郡内ニ消費スルモノハ凡テ長崎ヨリ船積トシ、若津港ニ荷揚各地ニ輸送ス（羽犬塚）

筑後ではいわゆる「貧窮販売」であろうか、一般に広く消費されていたようである。輸入された総量は13,957トン、石に換算（1石=150kg）して93,000余石であり、かなり外米の利用が行われていたようである。

### 筑豊地域

筑豊地帯については、炭鉱地帯とその周辺の農村からの生産米は、すべてその地域で消費されている。1910年頃の筑豊石炭業は、単価の変動はみられるものの、工業の発展にともない増産を続けている。そのため、人口の流入率は高く、米をはじめとした諸物資は外部に依存せざるを得なかった。

筑豊線と田川線の各駅での流入米の仕出地は次の通りである。ただし、筑豊地域は除いている。

筑豊線	福岡県	二日市(5)・原田(4)・矢部川(4)・赤間(2)・行橋(2)・福岡(1)・古賀(1)・遠賀川(1)・久留米(1)・羽犬塚(1)・豊津(1)
	佐賀県	佐賀(8)・神埼(7)・中原(2)・山口(2)・鳥栖(1)・牛津(1)
	熊本県	熊本(6)・八代(4)・植木(1)・上熊本(1)・有佐(1)・人吉(2)
	大分県	中津(7)・宇佐(1)・柳ヶ浦(1)・木 <sup>(杵)</sup> 築(1)
田川線	福岡県	犀川(5)・宇島(4)・椎田(3)・行橋(2)・柚須原(1)・久留米(1)・矢部川(1)・渡瀬(1)・豊津(1)
	佐賀県	鳥栖(1)
	熊本県	上熊本(2)・熊本(1)・高瀬(1)・植木(1)
	大分県	中津(4)・今津(1)

( ) の数字は各駅に掲載された回数である。同じ駅に2度出る場合も1と数えた。

筑前側である筑豊線の場合、福岡周辺地域、久留米地域および久留米周辺地域から運ばれている。また、米作地帯である佐賀平野から各地にもたらされている。鹿児島線の八代・人吉までの沿線からのものも多く、遠隔地から運ばれている。さらに、中津および京築地域からの流入もみられる。

一方、豊前側の田川郡では、犀川・宇島などの京築地域、および中津が中心である。京築地域は田川郡の炭鉱への供給地域であった。また、上熊本・熊本・高瀬・植木・鳥栖がみられるが、これらは添田駅への仕出駅である。筑豊線においてもそうであるが、内陸部に行くほどその供給地は遠隔地となっている。すなわち、中心部から隔たるほど供給を遠方に頼らざるを得ないようである。

筑豊における米取引の様相は分からない。最大の需用者である炭鉱が自ら買い付けていたのか、問屋が介在していたのか今のところ確たる事はいえない。ただ、直方では「直方町ガ仲買商人ノ根拠地ナルタメ、斯ル巨額ヲ前項ノ各礦山地ヘ仲介スル者ニシテ」というように、炭鉱へ売りつける商人の存在がわかる。また、飯塚においても仲買人として3軒の商店が記載されている。

### 京築地域

京築地域は近代的な工業がほとんどないため、米穀においても北九州地域・筑豊地域への供給地であった。『駅勢一覽』の豊州線の城野・宇島間、田川線の犀川・柚須原の移出先は、門司・小倉・下関・後藤寺・八幡・戸畑・直方・伊田・添田、その他田川郡の炭鉱地帯へ送られている。また、椎田駅における移出先として大阪・兵庫・広島の記事があるが、これらは下関まで和船で運ばれ、下関で汽船に積み替えられて送られている。

他郡市ニ搬出サルル米ハ全部行橋町又ハ駅及各川口ニ在ル京都郡輸出米検査所ニ集合シ、受検ノ上各仕向地ニ送出サル、生産地ヨリ行橋町検査所迄運送方法及運賃ハ鉄道便ニ依ルモノト同額、今井、金屋口迄ノ運賃ハ不明、検査所ノ報告ニ依ル四十三年度送出別ヲ掲レバ長狭川口ヨリ拾九万式千五百六十四俵、今井川口ヨリ八千二百四十俵、金屋口ヨリ八百八十俵、下関行ハ鉄道運賃ニ比較スルニ船便ニヨル方噸ニ付約五十銭位低廉ナリ、門司・小倉行ハ鉄道便ニ依ル方安値ナルモ、此方面運搬者ノ行商ニ掛リ其都度現金ノ取引ヲナス為メ鉄道ヲ介スルヲ得ズ、其数約九百八十噸位（行橋）

前述したように、福岡県は米穀輸出検査所での検査を勧めていたが、筑後地方では反対が多くなかなか進展しなかったが、京築地域では行橋町検査所や今井川口、金屋川口での検査所へ運ばれて移出されていることが分かる。京築地区では、「生産力ハ近来農事改良奨励、且ツ其筋ノ注意周到ナル為年々増収ノ見込、荷造其他米質改善ニ努メ、現ニ下城井



村ニハ改良組合ヲ組織シ、当年ヨリハ北方兵営其他需用発展ヲ企画セリ、本品ハ他米ニ比シ米質善良ノ為メ一俵拾銭強高価ナリ」(椎田)、というように、農事改良運動が輸出検査を含めて行われ、一定の成果を上げていたのが分かる。さらに、門司・小倉へは鉄道便の方が安いにもかかわらず、鉄道が利用されていない理由として、集荷業者が現金取引をするためであると指摘している。

## 4 大分県における米穀市場

### (1) 大分県の米穀生産

大分県における鉄道の開通は遅い。豊州線は、明治30(1897)年に柳ヶ浦まで敷設されたが、中山香には明治43(1910)年、大分まで開通したのが明治44年である。その後幸崎までが大正3(1914)年、臼杵まで大正4年、佐伯まで開通したのが大正5年である。したがって、『駅勢一覧』には別府までしか記載されていないし、別府の記載内容は44年の7月の開業から10月までのものである。

『駅勢一覧』における移出入についてみる前に、明治末期における大分県の人口と米収穫量についてみておこう(表4)。大分県では明治43年の人口統計がないので、明治41年のデータを利用した。江戸時代、大分県は小藩が多く大きな城下町がなかったためこの時期まで大きな都市がない。県庁所在地である大分町が市制化するのは、明治44年である。また、寄留率をみても、速見郡・大野郡だけが停滞状態であり、他郡はすべて人口流出地

表4 明治41年大分県の人口および米収穫高・粳米反収

市 郡	本籍人口	現住人口 (a)	寄留率	収穫高 (石) (b)	(b)/(a)	粳米反収
西国東郡	53,658	48,892	0.91	40,774	0.83	1.53
東国東郡	64,254	62,641	0.97	53,344	0.85	1.47
速見郡	79,642	79,440	1.00	92,787	1.17	1.81
大分郡	128,043	124,127	0.97	153,951	1.24	2.10
北海部郡	101,155	96,589	0.95	47,370	0.49	1.76
南海部郡	84,376	82,952	0.98	37,051	0.45	1.75
大野郡	78,580	78,514	1.00	115,286	1.47	2.02
直入郡	46,110	44,504	0.97	72,459	1.63	1.79
玖珠郡	32,257	31,708	0.98	49,374	1.56	1.56
日田郡	71,537	69,621	0.97	49,521	0.71	1.68
下毛郡	80,641	79,906	0.99	87,958	1.10	1.94
宇佐郡	84,948	79,051	0.93	132,878	1.68	1.69
合計	905,201	877,945	0.97	932,753	1.06	1.70

注)「大分県統計書」より作成。大分県は明治43年の人口統計がないので、人口統計のある明治41年を用いた。

域である。一方、米の人口一人当たりの収穫量は平均して1.06と九州内で長崎県・鹿児島県に次ぐ低さである。とくに東西国東郡、南北海部郡、日田郡の人口に対する収穫量は少ない。粳米の反収をみると、大分郡、大野郡と大分川、大野川流域が高くなっている。

ところで江戸時代における豊後米は、肥後米と並んで大坂市場において上米として評価が高かったが、地租改正以後はその評価は低下した。「即ち往年の二重俵が一重俵となり、三ヶ所若くは五ヶ所を結んだまま受渡せられていたので生産者から米商の家に至れば早くも破綻し為めに米粒は一俵に付二升乃至三升も脱漏する状態で或は湿気を施し米粒を膨脹せしめ容量の増加を図る等、奸商また其の間に乗じ、生産者、商人何れも私利私慾に汲々たる状態となり古来有名であった下毛、宇佐米は各市場に於て全く信用を失墜した。<sup>14</sup> そのため、大阪堂島に送った米が腐敗して、多額の損失を被った宇佐郡柳ヶ浦の米商吉田長次郎が明治13（1880）年に米商間で長州港粗悪米防止協約を結び、16年には米商人と生産者との共同の組合にした。その結果、宇佐郡産米の評価は大阪・兵庫・下関市場で高まった。明治18年に県から同業組合準則が出されたことにより同業組合へ組織替えし、それは県内の各郡でも設立が相次いだ。

しかしながら、生産管理は組合員に負担を強いるものであったため組合規則は十分に守られなかった。明治26（1893）年に県は米穀改良組合取締規則を公布したものの効果は上がらず、県産米の市場の信用は失墜していった。そのため、各郡毎の同業組合ではなく、県全体での同一規則での取締を行うことがはかられた。そして、明治33（1900）年重要物産同業組合法の制定にともない米穀同業組合の設置を国に稟請したが認可を受けられなかったため、同年の県会で米穀改良のための予算計上がなされ、米穀検査を県の事業で行うことが可決された。そして、翌34年に米穀検査規則が出された。この規則において、県内取引のものは生産検査を、県外取引のものは輸出検査を行い、生産検査は合格、不合格、県外取引は上・中・下・不合格のランク付けをし、俵装については旧藩時代の俵装や各県の俵装を参酌して規定し、容量は4斗と定めた。こうして、その後大分県産米の県外市場の信用は高まった。その後、大正7（1918）年には検査機関を独立させて、穀物検査所を設置した。<sup>15</sup>

このように、ここで対象とする時期は、大分県では米穀検査制度の確立をみており、移出奨励が活発に行われていた。

## (2) 大分県の米穀流通

『駅勢一覽』で取り上げられている駅は中津から別府まで14駅ある。宇佐の次の立石

駅から中山香駅までは明治43（1910）年12月、杵築から別府までは44年3月の開通のため、統計数字は43年1ヶ年分を表していないが、北から順に見ていく。

中津であるが、山国川下流域の平野部で反収も高い。中津駅には下毛郡一帯と玖珠郡、それから福岡県境の築上郡吉富等から運ばれる。白米は、北九州地区と筑豊地区に送られる。これらはすべて鉄道便である。玄米はこれらに加えて大阪・神戸・兵庫へ汽船で移出されている。

大貞駅から輸送される米は僅かである。大貞近郷での「生産高ノ六割ハ中津町ニ出シ、一割ハ関門ニ向フ」のであり、その1割が鉄道を利用している。中津までは馬背または荷馬車である。

今津では次のような輸送ルートであった。

生産数量ノ内式千噸当駅附近ニテ消費、壹千八百七十四噸ハ当駅及今津港ヨリ移出、残式千參百四十六噸ハ多ク荷馬車便ニ依リ中津へ運搬ス、今津港ヨリ移出ノ分ハ生産地ヨリ港迄荷馬車便ニ抛ル、賃金<sup>(当)</sup>等駅ニ出ヅル分ト全シ、全港ヨリ呉・広島迄和船便ニ抛ル、此積込費用一俵ニ付四厘、運賃八錢四厘、陸揚費壹錢、合計九錢八厘、一噸ニ付壹円五十六錢八厘、結局鉄道運賃諸掛ニ比シ五割四分方低廉、東京行ノ分ハ凡テ門司又ハ下関ヲ經由ス、門司ヲ經由スル分ハ鉄道便ニ依ル、下関ヲ經由スル分ハ凡テ宇ノ島港迄和船便ニ依リ、全港ヨリ更ニ汽船便ニ積替下ノ関へ運搬ス、此運賃（諸掛ヲ含ム）一俵ニ付和船便參錢、汽船便四錢八厘、合計七錢八厘、一噸ニ付壹円貳拾四錢八厘、中津町へ運搬スル分ハ荷馬車便ニ依ル、運賃一台ニ付拾俵トシ、一里凡ソ參拾錢、中津迄六十錢、全地ヨリ鉄道便又ハ船便ニ依リ各方面ニ移出ス（今津）

今津近郷の米の消費地は東京・広島・呉・中津となっている。これらのうち門司経由のものが鉄道を利用し、それ以外は船である。それも広島・呉へは今津港から直接和船で帆走されている。東京行の下関経由は今津港から宇島港まで和船で、宇島港で汽船に積み替えられて下関へ運ばれている。中津へは荷馬車で運ばれ、そこから鉄道便あるいは船便で他所へ送られている。呉・広島までの運賃は和船が鉄道便に比べて5割4分も安いのである。なお、今津駅近郷の生産量は6,220噸、鉄道便輸送量は774噸、鉄道便以外は3,446噸であり—残りは生産地で消費—、今津駅および今津港からの移出量は1,874噸、そのうち約半数は広島・呉、残り半分は東京行である。

明治30（1897）年までに開業した、周防灘に面した中津から柳ヶ浦までの移出先をみると、中津は福岡県の北九州地域と筑豊地域および大阪・神戸・兵庫、大貞は北九州および広島・下関、今津は東京・広島・呉、四日市は北九州・筑豊および大阪・広島、そ

して柳ヶ浦は北九州・筑豊および東京・横浜・大阪・広島となっている。また、その後明治42（1909）年開業の宇佐は中津・門司・下関・広島・大阪である。そして、北九州地域・筑豊地域へは鉄道で送られ、本州へは船が用いられている。明治43年12月に開業した立石は鉄道輸送だけで、仕向地は北九州である。立石は内陸部で港とは隔たっているため、鉄道が敷かれると、たちまち鉄道での輸送を行っている。中山香も北九州へ送り、残りを従来の搬出先であったであろう日出港に送っている。杵築から別府までの別府湾沿岸地方であるが、杵築にわずかに鉄道利用があるものの、それ以外は海上輸送で、東京・大阪・神戸・広島そして宇和島へ仕向けられている。

このように、元来豊後地方は瀬戸内海の交通圏に直接に結びついていたが、鉄道の敷設はそれを少しずつ崩していこうとしていた。日出港の衰退ついて次のように記されている。

従来大阪商船株式会社及宇和島運輸会社の四国並豊後航路及大阪豊後下関航路の汽船出入と貨客の集散頻繁なりしも、別府迄鉄道開通後は大に其数を減し、今は僅に当地方より四国に往来する少数の旅客と伊予と豊前地方との間に於ける少量貨物の発着を見るのみ（日出）<sup>16</sup>

さて、大分県北部の鉄道が敷設された地域の移出入について概観したが、港湾ではどうだったのか確認しておこう。表5は、大分県の各港から移出された量と仕向地である。移出量はこの期間を通じてやや低下傾向にあるようであるが、年々の収穫量の影響かも知れない。移出港として大きいのは、大分、臼杵である。次いで中津、高田、長洲である。これらは大分港が大正1年に減少しているものの、目立った変化はない。移出先をみると、県外、しかも大阪・神戸・広島・下関・門司、そして愛媛・高松・八幡浜といった瀬戸内海の地域が圧倒的である。福岡への移出は豊岡港と隈部川河岸であるが、隈部川河岸は日田であり、筑後川の水運での移出であったろう。

陸路での移出は表6の通りである。明治43年からの3ヶ年分しか判明しないが、これで見ると、そのほとんどは鉄道利用のものである。荷馬車等での県外移出は移出量全体の5%にも満たない。宮崎や熊本への移出である。熊本からは移入も行われている。鉄道での移出分はこの時期すでに移出高の5～6割を占めている。鉄道への移行が進行していたといえよう。<sup>17</sup>

表5 大分県各港米移出 (石)

	明治39	明治40	明治41	明治42	明治43	明治44	明治45	
香々地	400	400	469		480	500	550	下関・広島・大阪
高田	10,000	15,000	16,000		18,000	18,200	18,500	下関・大阪・神戸
今在家	200	100	80					
下ノ江	50					100		臼杵
竹田津	60		200		150	300	290	門司・下関・広島
国東					150	350		門司・兵庫
守江	105	100	110	120	140	150	120	下関・神戸・大阪・八幡浜
杵築	4,900	4,000	2,950		2,000		1,715	神戸・大阪・愛媛
豊岡	3,000		3,000					大阪・神戸・広島・高知県・福岡県・愛媛県
日出	3,965	3,097	3,000		3,097	3,200	2,450	大阪・神戸・兵庫・東京
別府	3,400	3,800	2,312	2,300	2,500	2,200		大阪・神戸
大分	76,264	58,032	57,197	44,894	39,251	55,748	32,795	大阪・神戸・下関・宮崎
新川								愛媛・高知・大阪
臼杵			49,319	30,480	38,000	55,000	58,000	高知・愛媛・大阪・神戸・門司・下関・高松
隈川河岸					1,970	2,950	2,300	福岡
中津	12,856	8,615	13,989		6,105	24,456	20,300	山口・広島・大阪
長洲	56,000	70,000	60,000		15,638	15,239	14,548	大阪・神戸・兵庫・広島・山口
今津	1,100		4,250		9,250	1,365	200	門司・神戸・山口・福岡県・下関・兵庫
布津部					5,210	3,877	1,828	広島・馬関・兵庫・大阪
合計	172,300	163,144	212,876	77,794	141,941	183,635	153,596	

注) 明治31~35年は「大分県農商工業統計書」、明治39年~45年は「大分県統計書」より作成。

表6 大分県陸路米輸出入 (石)

	移 出				移 入			
	明治43年	明治44年	明治45年	移出先	明治43年	明治44年	明治45年	移入先
大野郡重岡村	245	144		日向				
直入郡白丹村	200	40		熊本	100		30	熊本
直入郡宮砥村	1,344	240	96	熊本、宮崎		20		熊本
久住村							920	熊本
下毛郡中津村外馬場	1,793	5,907	5,600	福岡、築上郡	13,671	7,141	7,000	福岡、築上郡、熊本
下毛郡中津停車場	44,150	44,150	16,591	門司、八幡、若松、田川、兵庫、大阪	2,200	2,200		福岡、築上郡、熊本
下毛郡大貞停車場	1,762	2,893	255	小倉、門司、広島				
下毛郡今津停車場	4,275	4,158	4,000	門司、下関、兵庫				
宇佐郡四日市停車場	10,398	10,878	11,694	福岡				
宇佐停車場	9,395	13,213	10,866	小倉、門司				
宇佐郡柳ヶ浦停車場	29,271	24,469	19,781	小倉、門司、下関、大阪				
立石停車場	1,246		1,246	下関				
中山香停車場			2,922	門司				
杵築停車場								
日出停車場			4,470	門司				
御越停車場							20	福岡
別府停車場							256	門司
大分停車場			108	福岡			9,266	福岡
西大分停車場							159	福岡
合計	104,079	106,092	77,629		15,971	9,361	17,651	

注) 「大分県統計書」より作成。

## 5 米穀取引機構

米穀市場における取引方法については、すでに一定程度明らかにされているが、中央市場におけるそれがほとんどで、地方における取引機構については分からないところが多い。<sup>18</sup> 大分県の米穀取引については、『大分県農林誌』<sup>19</sup> に述べているので、それに依拠しながら概観しておく。

米の取引関係を図示すれば次のようになる。

**生産者 — (仲買人) — 産地商店 — 消費地商店 — 卸商 — 小売商 — 消費者**

ここで商店というのは、問屋と仲買を兼ねた、概して遠隔地間の大口取引を行う商人である。産地付近の都市にある商店は地元消費に関するものと県外移出に関するものとに分けられ、地元消費だけを取り扱う商店は多く精米事業を兼営している。県外移出を取り扱う商店は仲買人を通じてあるいは産地に自ら買付を行って、更に委託販売をする。大正12(1923)年の関東大震災後は委託販売は売り方の不利益になるというので、消費地の大都市の同業者との間で電報、又は電話注文で引渡期間・数量・価格が指定されて取り引きが行われるようになった。同書では、米取り引きについて、生産地における取引、生産地と消費地間における取引、そして消費地間における取引について説明している。かなり長文になるが、前二者について引用する。

(一) 生産地の取引 産地附近に於ては地方仲買人を介する取引が最も多く、其他によるものは僅<sup>(ママ)</sup>は其の一部分に過ぎない。然して仲買人によるものと雖も契約の方法、現品の受渡、代金決済等に関し地方の慣習、金融事情、其他各機関の制度等により、其の内容に亘つては必ずしも一様でなく、今地方別に<sup>(其か)</sup>某大体を述もて見ると次の通りである。

大分県に於ては遠く他県商人の買付けもあるが県内主要地にも亦相当の商店があつて他県との売買取引を行つてゐる。是等は多く仲買人を介し、仲買人は産地に於て代金引換に買付をなすも、一般に資力薄弱なる為め多く商店より資金の前借りをする。尚大分県の一部大商店に於ては特に店員を派して直接生産者大地主又は地方小商店の持米を買付くる向もある。本県には米穀問屋十三名、卸商人十名、小売商人六十六名、仲買人六名<sup>(ママ)</sup>問屋卸商十三名<sup>(ママ)</sup>小売商十名<sup>(ママ)</sup>ある

(二) 生産地・消費地間の取引 前記各種の方法により買付けたる産地商店は地元消費として、卸商、小売商に売捌くものゝ外、近県若くば遠く京浜、阪神等の一消費商店と取引をなす。往時鉄道其他運送機関の普及充分ならざりし頃は、港湾所在地が産

地取引の中心であつて、現品は此処に集中したる上悉く海路により遠く各地に運送されたのであるが、現品は船積とするのだから大量でなければならず、其の集中と運送に多くの時を要し、資金の固定する許りでなく、通信機関も幼稚にて中央市場の状況を機敏に知るの方法なく、為に是等遠地の取引は全部無条件の委託販売に依つたのである。然して此の方法は長く持続され慣習となつたのであつたが、其の後文化の進展経済界の発達と共に、一般に産地倉庫の普及、鉄道の発達により、迅速なる運送をなし得ると、通信機関の完備に依り僻陬の地と雖も全国の商況を直に知り得ると、又従来の如き委託販売に依れば売却迄は不可抗力其の他に因る保管責任を産地商店にて負担せねばならぬなどの不利益あるとに因り、従来の慣習を打破して普通の売買関係に立戻らんとする傾向を生じ、已に之によるものも出来つゝありし状態であつたが、関東震災以後は中央市場の大商店の資力減じたる為、此の改革の必要を痛感し、茲に震災を一区画として阪神市場との取引をも改め、一般に地方商店の委託販売を廃止するに至つたのである。

生産地での取り引きは、地方における仲買人を介する取り引きがほとんどである。『駅勢一覽』には村単位で仲買人の名前が出てくる。<sup>20</sup> かれらは、村毎に買付を行っていた。そして、かれらは資金力が弱いため、商店からの前貸しを受けて集荷していた。また、「精米業者」としての名前もあり、かれらは近隣の精米を請け負うとともに買付をしていたのであろう。

産地と消費地間の取引では、鉄道が普及していない時代には、汽船で輸送するときには汽船を満杯にするために相当の集荷をしなければならないため、資金を固定しなければならず、中央の状況も分からないため、どうしても産地商店は委託販売に頼らざるを得なかった。委託販売は、商品が販売されるまでは委託側の責任であり、また価格も受託者側によって決定されるため、産地商店にとっては不利益となっていた。鉄道の開通は、貨車1輛単位での輸送が可能になり、スピードが速く、また通信手段が発達することによって委託販売に頼ることがなくなったのである。大分県においては、鉄道がまさに延伸しようとしており、敷設されたところから鉄道の利用が進んでいったのが分かる。

## おわりにかえて

さて、明治末期の福岡県および大分県の米穀流通について概観したが、簡単に要約しておこう。

福岡県では、鋳工業の発達により、県内における労働力移動、県外からの流入が行われ、<sup>21</sup>北九州・福岡・筑豊・久留米・大牟田といった地域経済圏が確立し、それらの地域への米が県内・県外から流入してきた。一方、米の生産力は上昇していたため、長崎市場・京阪神市場を中心に県外への移出も行われていた。

また、福岡・久留米といった後背地に米生産地帯をもっているところはそれぞれの地域的ブロック的市場圏を形成していた。このような後背地を持たずに急速に都市化した北九州・筑豊・大牟田は、地域的な市場圏を形成することなく、その供給を県外に仰いだ。それは、佐賀・熊本などから鉄道を利用して運ばれた。すなわち、鉄道によって旧来的な地域的市場が必要でなくなったといえる。

大分県では、福岡県のような都市の拡大が見られなかったため、米生産の上昇は県外移出へ向けられた。そのための米穀検査の厳格化が求められた。県外への移出は鉄道が未発達のため船による販売であり、江戸時代以来の貢租米販売ルート、すなわち瀬戸内海航路を利用しての移出であった。しかし、明治30（1897）年代からの鉄道の伸展は、北九州や筑豊地域へ結びつけることになった。それは、生産地と消費地間の委託販売という旧来の取引関係を崩し、生産地と消費地との直接的な取引機構の創出をともなった。

残された課題は多い。当然のことながら、九州内の他県との関係、とくにこれまであまり触れられてこなかった、長崎県や鹿児島県の実態を窺わなければならない。

また、今回見てきたような北部九州を中心とした米穀市場はどのように形成され、大正期—国内自由流通期の終わりまでにどのような変化を遂げたか。稿を改めたい。

#### 《注》

- 1 持田恵三『米穀市場の展開過程』東京大学出版会 1970
- 2 石井寛治氏は、東西ブロックの確立を第一次世界大戦後としている。(山口和男・石井寛治編『近代日本の商品流通』東京大学出版会 1986 p.26)
- 3 持田恵三 前掲 p.72
- 4 『駅勢一覽』については、拙稿「明治末期の福岡県における鉄道輸送—『駅勢一覽』の分析を通して—」(『福岡大学商学論叢』第40巻第3号 平成8年)を参照のこと。
- 5 小岩信竹氏は、明治23年の大蔵省の米穀出納廃止以降から大正10年の米穀法制定前までを、国内米穀自由流通期としている。(小岩信竹『近代日本の米穀市場』農林統計協会 2003 p.7)
- 6 『福岡県史 通史編近代 産業経済(二)』p.6
- 7 持田 前掲 p.127~131等を参照。
- 8 博多湾鉄道、北筑軌道、朝倉軌道、筑後軌道、三潴軌道、南筑軌道、柳河軌道と筑後平野部を中心に敷かれていた。
- 9 『福岡県史 通史編近代 産業経済(二)』では、次のように区分している。本稿でもこの区分に従った。



福岡地域（福岡市・糟屋郡・筑紫郡・早良郡）、福岡周辺地域（糸島郡・宗像郡・朝倉郡）、北九州地域（小倉市・門司市・遠賀郡・企救郡）、京築地域（京都郡・築上郡）、筑豊地域（鞍手郡・嘉穂郡・田川郡）、久留米地域（久留米市・三井郡）、久留米周辺地域（浮羽郡・八女郡・三潞郡・山門郡）、大牟田地域（大牟田市・三池郡）

- 10 福岡県農地改革史編纂委員会『福岡県農地改革史 下巻』昭和28年 p.13~15 参照。
- 11 主な移出先は下関・大坂・神戸・東京のほか壱岐・対馬・長崎・佐世保・唐津・呼子など九州北西部が中心である。また、移入先は肥前・肥後・筑後・豊後などが圧倒的であり、神戸・下関・大阪から外国米が入っている。
- 12 『駅勢一覧 鹿児島線』赤間駅。以下とくに注記していない引用史料は同書および『駅勢一覧 豊州線』によった。また、引用史料の末尾に（ ）で駅名を付し、読点を施した。
- 13 持田恵三氏は、明治期の米穀市場を地方における小ブロック的地方市場と中継地市場、そして中央市場からなっていたと指摘している。持田 前掲 p.37
- 14 大分県農地改革史編纂委員会『大分県農地改革史』昭和27年 111~113頁
- 15 穀物検査制度については同上『大分県農地改革史』によった。
- 16 なお、続けて次のように述べられ、九州・四国間の動脈路としての期待があった。  
(日出港は日出駅構内にあつて、現在築港計画がなされている)  
地理上并沿革上の理由より推断するときは、将来当港の発展は必ず南予地方の富源を目標とする貿易に因るや疑を容れず、蓋し宇和島、八幡濱、吉田等は伊予の良港にして古来物資集散の地たるのみならず、近来陸上に於ける交通機関漸次完備し生産物の荷動次第に活発となるに従ひ、九州東北海岸との通商関係は勢ひ敏活ならざるを得ず、此時に当り当港湾設備の完否は大に此機運を利用すると否との岐るゝ所なりと言はざるべからず、而して其生産量の主なるものは菓実、伊予餅、材木、杭木、醤油の類にして、九州より輸出する主要貨物は石炭、米穀、砂糖、久留米餅の類なり、若し夫れ旅客の往来に至りては大坂商船株式会社及宇和島運輸会社汽船を介し佐賀関、大分、別府より川ノ石、八幡濱、吉田、宇和島の間を往復するもの年間約二万に充たず、極めて寂寥の感あれとも大分迄鉄道延長の暁は鉄道を利用して豊後湾対四国の交通頻繁となるや論を待たず
- 17 大正末から昭和初期にかけて、県外移出米は3倍程度に増加し、移出先も福岡県が全体の5割程度を占めている。
- 18 鈴木直二『米穀流通組織の研究』、持田恵三 前掲 を参照。
- 19 大分県農務課・大分県林務課・大分県農会校閲『大分県農林誌』世界之文化社 昭和4年 p農11~農13
- 20 例えば、大貞駅では下毛郡和田村仲買人として田畑喜一、深倉八郎の名前が見える。その他「商人」と書かれたものもある。おそらく仲買人であろう。
- 21 前掲『福岡県史』において、福岡県は大正9年の時点であるが、県内市町村間の人口移動率が高く、かつ他府県からの人口流入が多く、市町村において流入人口が高いことが指摘されている。p.34~36。