

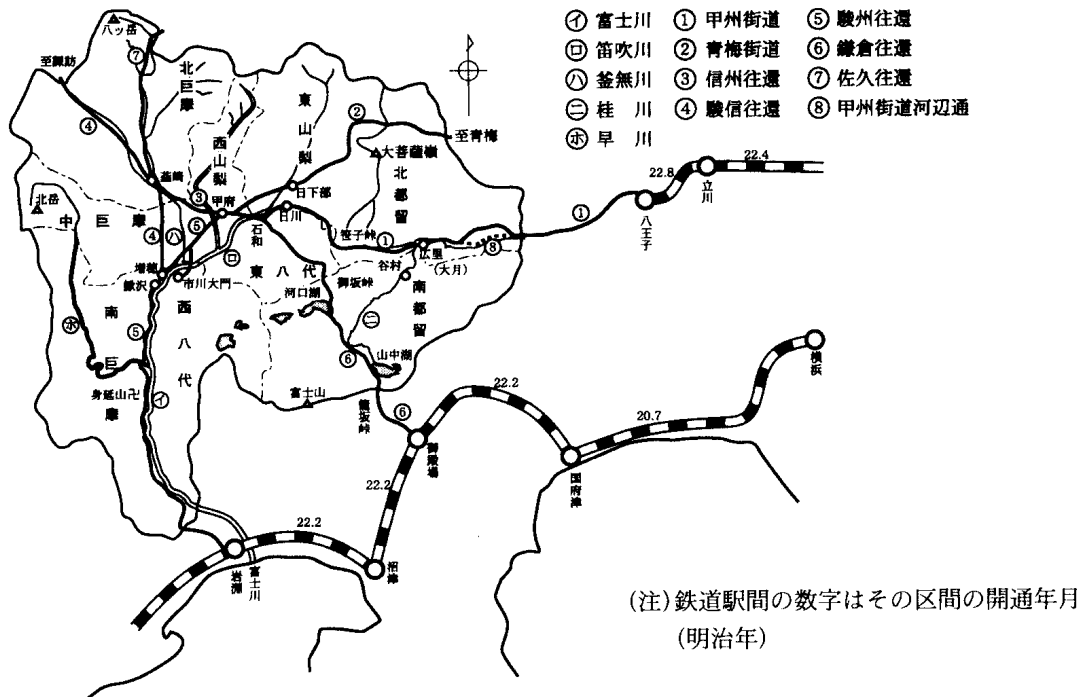
## 鉄道開通の前と後の山梨県の移出入概況

加藤 要一

### はじめに

本稿は、中央線開通以前から開通後にかけての山梨県における移出入品目と量を把握し、鉄道開通の影響を分析する試みである。時期的には、中央線開通の明治36年を挟んで、明治初頭から大正にかけてのタイムスパンをカバーしたい。山梨県についてのこの種の研究は、すでに老川慶喜氏<sup>1)</sup>によるものがある。同氏の研究は、佐分利一嗣『甲信鉄道』<sup>2)</sup>という論文に掲載されているデータを素材にしたもので、資料的な制約から、中央線開通前の明治20年代初頭の一時点の移出入を中心とした分析であり、中央線開通後の分析が「不十分」であることは否めない。同氏もこの点は認識されており、今後の課題として「中央東線開通以後の山梨県における物産移出入の状況を具体的に明らかにしていかなければならない。」<sup>3)</sup>とされている。ところがその後、この目的は誰の手によっても達成されないままになっている。その理由は、資料的な制約によるところが大きい。山梨県においては中央線開通前後を連続して移出入状況を追える統計データが、決定的に欠落しているからである。他府県の研究においてよく多用される『府県統計書』では、山梨県の場合、明治35年以降、富士川河岸の移出入データが掲載されなくなり、中央線開通後の移出入状況が判明しないのである。さらに、掲載されている富士川河岸の移出入データも、品目別に見てみると、年ごとの上下動があまりに激しく、数

付図 山梨県略図



(備考) 有泉貞夫『明治政治史の基礎過程』(吉川弘文館, 1980年) P. 393の付図より作成

表1 山梨県各路線別移出入量 (明治12年)

線 路	移		出		出	
	個数(個)	(割合)	量目(百目)	(割合)	価金(円)	(割合)
甲州街道	15,708	4.1%	973,000	3.1%	2,349,467	63.3%
青梅街道	1,577	0.4%	110,390	0.3%	30,148	0.8%
信州街道	12,008	3.1%	912,608	2.9%	149,541	4.0%
佐久街道	2,720	0.7%	1,223,040	3.9%	36,976	1.0%
沼津街道	1,736	0.4%	138,880	0.4%	53,765	1.4%
富士川船路	353,571	91.3%	28,285,500	89.4%	1,092,737	29.4%
合 計	387,320 (387,328)	100.0%	31,643,418 (30,643,418)	100.0%	3,712,634	100.0%

線 路	移		入		入	
	個数(個)	(割合)	量目(百目)	(割合)	価金(円)	(割合)
甲州街道	31,342	4.1%	2,611,386	4.3%	776,637	28.6%
青梅街道	1,540	0.2%	117,040	0.2%	32,839	1.2%
信州街道	11,478	1.5%	952,674	1.6%	153,133	5.6%
佐久街道	115	0.02%	10,350	0.0%	172	0.0%
沼津街道	3,497	0.5%	169,796	0.3%	15,225	0.6%
富士川船路	717,005	93.7%	57,360,420	93.7%	1,740,962	64.0%
合 計	764,977	100.0%	61,221,666	100.0%	2,718,968	100.0%

注) 『山梨県勸業年報』明治12年より作成。合計欄の括弧内は、原史料の数値で筆者の計算と異なるもの。

値の信憑性を疑いたくなる程である。

そこで筆者は、中央線の開通の前と後の山梨県の移出入概況を把握するため、各地の図書館、資料館等に所蔵されている、山梨県とその周辺の移出入に関する資料を、できるだけ多く収集することに努めた。本章では、その紹介も兼ねながら、前述の問題にアプローチしたいと考える。

## 1 山梨県移出入の初期状態

山梨県への鉄道開通の影響は二段階に分けて理解すべきである。第一段階は、山梨県周辺部への鉄道の開通による影響である。明治22年の甲武鉄道の八王子開通と、東海道線の御殿場、岩淵開通がこれで、山梨県内への直接的な影響ではないが、河川舟運や陸路を通して、間接的に影響があった。第二段階は、明治36年の中央線の甲府への開通である。これは、初めて鉄道が山梨県に踏み込んだもので、直接的で本格的な鉄道開通の影響があった。これらの段階を踏まえて、各段階の移出入状況を見ていきたい。

まず、第一段階以前の、山梨県の鉄道開通前の初期状態の移出入状況を確認しておこう。表1は、明治12年『山梨県勸業年報』から作成したもので、山梨県の各街道ごとの移出入量と、その全ルートへの合計に対する割合を示している。中央線は勿論、東海道線や甲武鉄道も開通していないので、近世以来の鉄道開通前の山梨県の移出入状況をよく示している。

まず、移出<sup>4)</sup>をみると、富士川船路は、個数割合で91.3%、量目割合で89.4%と、数量ベースでは約8割を占める。ところが価額ベースだと29.4%と約3割を占めるに過ぎなくなる。これに対し、甲州街道は個数割合で4.1%、量目割合で3.1%と数量ベースでは僅少だが、価額ベースだと63.3%になり、最大の割合となる。富士川舟運は「重量安価物」、甲州街道は「軽量高価物」と、かなり対照的であった。この資料には品目別データがないため、後年のデータで富士川船運について見てみると(表2)、雑貨、米、繰綿、刻煙草などが移出品として判明する。だが、これに加えて材木や木炭も山梨の主要な移出品として考えられ、これらはこの表からは脱漏しているものと思われる。甲州街道の移出品目を示すデータは得られないが、生糸や甲斐絹などの軽量高

鉄道開通の前と後の山梨県の移出入概況

表2 富士川鯉沢河岸移出表

	年(明治)	数 量	価額(円)		年(明治)	数 量	価額(円)
米	18年	20,488石	105,640	繰 綿	18年	9,938貫	7,102
	19年	7,157石	45,030		19年	6,052貫	6,507
	20年	8,848石	54,626		20年	—	—
清 酒	18年	13石	150	麻 苧	18年	379貫	—
	19年	—	—		19年	—	379
	20年	163石	1,884		20年	—	—
葉 煙 草	18年	133貫	88	紙	18年	376貫	266
	19年	—	—		19年	101,099貫	11,876
	20年	—	2,904		20年	30,025貫	6,669
刻 煙 草	18年	5,398貫	8,474	雑 貨	18年	208,374個	—
	19年	4,184貫	4,256		19年	153,062個	—
	20年	—	—		20年	216,582個	—
木 綿 糸	18年	1,520貫	3,240	注)『山梨県勸業統計書』(自明治一八年至明治二〇年)より作成			
	19年	—	—				
	20年	1,650	7,775				

表3 富士川鯉沢河岸移入表

	年(明治)	数 量	価額(円)		年(明治)	数 量	価額(円)
大 豆	18年	215石	227	石 炭 油	18年	26,437函	65,491
	19年	591石	2,988		19年	32,049函	72,605
	20年	2,630石	6,076		20年	29,482函	64,956
食 塩	18年	36,610石	79,268	水 油	18年	—	—
	19年	40,725石	83,059		19年	64石	920
	20年	44,884石	93,073		20年	14石	288
清 酒	18年	92石	240	紙	18年	72貫	50
	19年	380石	6,034		19年	—	—
	20年	169石	2,593		20年	—	—
茶	18年	842貫	497	種 粕	18年	—	—
	19年	4,410貫	4,125		19年	2,972貫	414
	20年	12,136貫	8,525		20年	8,741貫	1,688
白 砂 糖	18年	45,839貫	18,708	藍 玉	18年	85,915貫	103,097
	19年	66,406貫	47,780		19年	68,379貫	68,379
	20年	51,260貫	41,407		20年	75,806貫	12,359
赤 砂 糖	18年	103,367貫	54,859	鉄 塊	18年	—	—
	19年	147,954貫	109,299		19年	4,800貫	480
	20年	170,228貫	83,086		20年	23,356貫	6,822
葉 煙 草	18年	—	—	菜 種	18年	—	—
	19年	1,917貫	590		19年	724石	3,545
	20年	425貫	160		20年	2,452石	4,008
木 綿 糸	18年	—	—	鯉 節	18年	9,672貫	11,330
	19年	5,114貫	9,707		19年	2,040貫	11,400
	20年	4,337貫	6,818		20年	2,040貫	11,942
麻 苧	18年	—	—	干 魚 類	18年	12,472貫	48,067
	19年	1,421貫	1,929		19年	66,886貫	19,590
	20年	—	—		20年	133,664貫	4,704
熟 鉄	18年	55,939貫	21,958	陶 器	18年	722個	2,080
	19年	53,232貫	12,670		19年	2,915個	5,897
	20年	47,414貫	14,234		20年	6,879個	8,955
鉄 釘	18年	—	—	雑 貨	18年	589,279個	—
	19年	1,110貫	333		19年	567,292個	—
	20年	374貫	150		20年	1,251,596個	—
畳 表	18年	36,749枚	10,330	(備考)『山梨県勸業統計書』自明治一八年至明治二〇年より作成			
	19年	70,178枚	7,027				
	20年	81,443枚	8,908				

価物であったことは確かであろう。

つぎに、移入を見ると、富士川船運は、個数割合で93.7%、量目割合で93.7%と、数量ベースでは約9割を占めるが、価額ベースだと64.0%に下がる。これに対し、甲州街道は個数割合で4.1%、量目割合は4.3%と僅少だが、価額は28.6%にあがる。移入は、移出ほど極端ではないが、富士川は重量安価物、甲州街道は軽量高価物という対比があった。富士川船運については品目ごとのデータがある(表3)。これをみると、金額で多くのは、食塩、白砂糖、赤砂糖、熟鉄、石炭油(石油のこと)、藍玉、鯉節、干魚類で、いずれも日用品で山梨県では産出されない物ばかりである。

富士川船路、甲州街道以外の街道については、いずれも移出入ともに個数・量目・価額の割合が低く、移出入ルートとしての重要性は低い。特に注目されるのは、のちに甲信鉄道の予定ルートとなった沼津街道(鎌倉往還ともいう)で、この段階では重要性は低い。その重要性が高まったのは、後述するように東海道線の御殿場駅が開業し、鎌倉往還を通じて御殿場駅から移出入が可能になってからである。

ちなみに、この段階(明治12年)の山梨県の移出入収支は、(移出価額合計－移入価金合計)で、約100万円の黒字である。

## 2. 明治20年代前半の移出入状況

次に、鉄道開通の第一段階目の影響があった明治20年代初めの移出入状況について見よう。ここで甲信鉄道の建設のため移出入の調査した明治24年の佐分利一嗣の『甲信鉄道』(以下、佐分利論文という)を取り上げるが、すでに老川氏が佐分利論文の紹介と分析をされているので、必要な部分の要約だけに止めたい。

明治24年に佐分利が移入調査をおこなう前に、明治22年に東海道線と甲武鉄道(新宿・八王子間)が開通しており、周囲から山梨県の移出入に影響を与えている。

佐分利論文では、輸入品が山梨県に入るルートとして、①「吉田通り輸入貨物」、②「富士川通り輸入貨物」、③「笹子通り輸入貨物」としている。

まず、「吉田通り輸入貨物」について。吉田通りとは、御殿場・沼津から須走をとおり箆坂峠を越え吉田に至り、吉田から谷村（都留市）に至るものと、御坂峠を越えて甲府に至るものに分かれるルートのことをいう。このルートのことを、「御殿場線」、「沼津街道」、「鎌倉街道」などともいい、付図では「鎌倉往還」となっている。輸送手段は馬背で、御殿場から吉田までは2日間、甲府までは3日以上を要する。主な輸送品目は、米穀類、味噌、醤油、魚類、食塩、石油、茶、酒、砂糖などの日用必需品であった。輸送量は、御殿場、印野、茱萸沢の各地から須走を経て吉田に至る貨物は年額合計36,825駄であった。

つぎに、「富士川通り輸入貨物」について。富士川通りとは岩淵から富士川船運で鰍沢に至り、馬背に載せ替えて甲府に至るルートである。このルートの陸上部分の甲府・鰍沢間を他の史料では、「岩淵線」あるいは「駿州往還」（付図）ともいう。所用時間は川を遡航するので、鰍沢まで4～5日を要した。主な輸送品目は食塩、魚類、鉄類、石油、茶、砂糖などの日用必需品であった。輸送量は富士川で営む運輸会社の取扱い合計で、年額189,648駄であった。

最後に、「笹子通り輸入貨物」について。笹子通りとは八王子から笹子峠を越えて甲府に至るルートである。このルートを「甲州街道」（付図）、「八王子線」ともいう。輸送品目は、呉服太物、舶来織物、小間物、金巾、唐糸、綿類、陶漆器、和洋糸、煙草などの、「人世必須第二流ノ物資」で、「価格ノ割合ニ重大ノ嵩ヲ要セザル」、「日用必需品ノ内ニ在テ価格低カラサル」もので、つまりは「軽量高価物」であった。所用時間は、馬背で東京から甲府まで6日、鉄道（甲武鉄道）と道路の兼行便で39時間以上要した。輸送量は34,609駄であった。

以上の佐分利論文のいう三つのルートの輸送品目の特徴は、前述の明治12年の『山梨県勸業年報』による移出入分析と整合的である。つまり、甲州街道の貨物は「軽量高価物」で、富士川船運は「重量安価物」という特徴をもっているということである。

また、この三ルートの数量ベースの輸送割合を比較すると、吉田通り（沼津街道）が、39,300駄で17.2%、富士川通りが、189,648駄で82.8%、笹子通

表4 御殿場駅と山梨県との移出入量 (明治32年~34年平均)

		全国から東海道線で御殿場駅への移入量	うち山梨県へ再移出	再移出率			全国から東海道線で御殿場駅への移入量	うち山梨県へ再移出	再移出率
米	(個数)	159,000俵	109,500俵	68.9%	野菜	(個数)	1,500個	1,500個	100.0%
	(数量)	2,540,040貫目	1,752,000貫目	69.0%		(数量)	15,000貫目	15,000貫目	100.0%
	(金額)	954,000円	657,000円	68.9%		(金額)	4,500円	4,500円	100.0%
麦	(個数)	22,000俵	21,900俵	99.5%	石炭	(個数)	31,000俵	2,400俵	7.7%
	(数量)	330,000貫目	328,500貫目	99.5%		(数量)	14,600貫目	14,400貫目	98.6%
	(金額)	88,000円	87,600円	99.5%		(金額)	3,500円	2,400円	68.6%
麦粉	(個数)	26,200袋	25,000袋	95.4%	瓦類	(個数)	45,000枚	36,000枚	80.0%
	(数量)	157,200貫目	150,000貫目	95.4%		(数量)	29,700貫目	21,600貫目	72.7%
	(金額)	14,800円	100,000円	675.7%		(金額)	2,250円	17,500円	777.8%
塩	(個数)	95,300俵	91,250俵	95.8%	陶器	(個数)	3,200個	2,400個	75.0%
	(数量)	571,800貫目	547,500貫目	95.8%		(数量)	25,600貫目	19,200貫目	75.0%
	(金額)	95,500円	91,250円	95.5%		(金額)	25,600円	19,120円	74.7%
石油	(個数)	186,000箱	124,000箱	66.7%	水飴	(個数)	260樽	250樽	96.2%
	(数量)	1,674,000貫目	1,296,000貫目	77.4%		(数量)	5,200貫目	5,000貫目	96.2%
	(金額)	502,200円	334,800円	66.7%		(金額)	5,200円	5,000円	96.2%
砂糖	(個数)	10,400俵	8,400俵	80.8%	小豆	(個数)	790俵	720俵	91.1%
	(数量)	166,400貫目	134,400貫目	80.8%		(数量)	11,800貫目	11,520貫目	97.6%
	(金額)	135,200円	109,200円	80.8%		(金額)	3,555円	3,240円	91.1%
酒類	(個数)	4,500樽	3,600樽	80.0%	青筴	(個数)	925個	800個	86.5%
	(数量)	90,000貫目	72,000貫目	80.0%		(数量)	9,250貫目	8,000貫目	86.5%
	(金額)	67,500円	54,000円	80.0%		(金額)	370円	320円	86.5%
醤油	(個数)	1,180樽	1,080樽	91.5%	繭	(個数)	2,600個	2,000個	76.9%
	(数量)	28,320貫目	24,840貫目	87.7%		(数量)	20,800貫目	16,000貫目	76.9%
	(金額)	8,260円	12,600円	152.5%		(金額)	104,000円	80,000円	76.9%
味噌	(個数)	1,000樽	720樽	72.0%	鉄類	(個数)	2,000個	1,000個	50.0%
	(数量)	20,000貫目	14,400貫目	72.0%		(数量)	30,000貫目	15,000貫目	50.0%
	(金額)	8,000円	5,760円	72.0%		(金額)	10,000円	5,000円	50.0%
芋	(数量)	720俵	7,200俵	1000.0%	雑穀	(個数)	3,100個	2,500個	80.6%
	(数量)	122,400貫目	122,400貫目	100.0%		(数量)	46,500貫目	37,500貫目	80.6%
	(金額)	1,440円	1,440円	100.0%		(金額)	9,300円	7,500円	80.6%
魚	(個数)	100,600	75,200	74.8%	刻煙草	(個数)	360箱	240箱	66.7%
	(数量)	422,000貫目	302,400貫目	71.7%		(数量)	3,060貫目	2,400貫目	78.4%
	(金額)	318,000円	226,800円	71.3%		(金額)	3,600円	2,400円	66.7%
肥料	(個数)	6,500個	3,500個	53.8%	雑品	(個数)	64,200個	54,000個	84.1%
	(数量)	65,000貫目	35,000貫目	53.8%		(数量)	513,600貫目	432,000貫目	84.1%
	(金額)	19,500円	10,500円	53.8%		(金額)	118,400円	108,000円	91.2%
大豆	(個数)	1,100俵	1,200俵	109.1%	(備考)「山梨県各地方御殿場駅の輸出入表」(御殿場市立図書館蔵・文書番号6-0-21)より作成。				
	(数量)	17,600貫目	18,000貫目	102.3%					
	(金額)	4,400円	4,800円	109.1%					

表5 御殿場駅と山梨県との移出入量 (明治32年~34年平均)

		山梨県各地方から御殿場駅への移入量	うち御殿場駅から東海道線で全国へ再移出	再移出率			山梨県各地方から御殿場駅への移入量	うち御殿場駅から東海道線で全国へ再移出	再移出率
菓物	(個数)	19,000個	18,000個	94.7%	木炭	(個数)	78,000俵	72,000俵	92.3%
	(数量)	152,000貫目	144,000貫目	94.7%		(数量)	390,000貫目	360,000貫目	92.3%
	(金額)	22,800円	21,600円	94.7%		(金額)	31,200円	28,800円	92.3%
生糸	(個数)	220個	120個	54.5%	絹布類	(個数)	650個	600個	92.3%
	(数量)	18,400貫目	9,600貫目	52.2%		(数量)	8,450貫目	7,800貫目	92.3%
	(金額)	11,500円	6,000円	52.2%		(金額)	130,000円	120,000円	92.3%
材木	(個数)	75,000個	60,000個	80.0%	盆木類	(個数)	3,900個	3,600個	92.3%
	(数量)	675,000貫目	540,000貫目	80.0%		(数量)	46,800貫目	43,200貫目	92.3%
	(金額)	112,500円	90,000円	80.0%		(金額)	312円	288円	92.3%
板類	(個数)	26,000個	24,000個	92.3%	(備考)「山梨県各地方御殿場駅の輸出入表」(御殿場市立図書館蔵・文書番号6-0-21)より作成。				
	(数量)	234,000貫目	216,000貫目	92.3%					
	(金額)	18,200円	16,800円	92.3%					

り（甲州街道）が、34,604駄で15.1%となる。吉田通り（鎌倉往還）が、明治12年で移入個数の割合で0.5%であったことと比較すれば、その割合の増大は顕著であったことが判明する。これは東海道線開通により、御殿場駅を中継点として移入するようになったためである。富士川船運についても、老川氏が東海道線開通により富士川船運の移入額が増加したことを指摘している<sup>5)</sup>。

### 3. 中継点としての御殿場と鯉沢の役割

明治22年の東海道線の開通によって、御殿場が山梨県への貨物輸送ルート上の中継点として新たに浮上してきた。東海道線の御殿場駅と鎌倉往還を介して、山梨県との移出入量が増大してきたのである。その御殿場の中継点としての役割を示しているのが、表4と表5である。この表の原資料は御殿場市立図書館に所蔵されているもので、表に朱で修正のあとがあったり、鉛筆で書き込みがあったりと、作成途上の控えにあたるものと考えられる。よって、作表の意図と数値を読み解くには、ある程度の解釈が必要である。筆者なりに解釈して作表し直したものが表4、表5である<sup>6)</sup>。本来、再移出率は、個数、数量、金額ともに、同じであるはずであるが、これが異なってる例がいくつか散見される。現段階では適当な修正の手法がないところから、そのままとした。

まず、表4の「全国から東海道線で御殿場駅へ移入量」の金額欄を見ると、大きい順に、米（95万円）、石油（50万円）、魚（32万円）、雑品（12万円）、繭（10万円）で、日常生活品や、製糸業の原料となっている。これらのうち、地元御殿場で消費される分や、山梨県以外に再移出される分を除いて、山梨県各地へ再移出される額は、米（66万円）、石油（33万円）、魚（23万円）、雑品（11万円）、繭（8万円）となる。そしてその再移出率は米で（66万円／95万円）69%となる。同様に、石油（66.7%）、魚（71.3%）、雑品（91.2%）、繭（76.9%）となる。再移出率が低いのが肥料の58.8%で、ほかはいずれも6割から10割ちかくが山梨へ再移出されていたようだ。

次に、表5をの「山梨県各地から御殿場駅へ移入量」の金額欄で大きい



は絹布類(13万円)、材木(11万円)の二つで、ほかに木炭、果物、板類、生糸、盆木類など、いずれも山梨県で産出し域外に移出されているものである。特に絹布類とは郡内地方で産出される「甲斐絹」のことで、地理的に郡内地方と御殿場は近いことから、御殿場経由で移出されたのであろう。再移出率を見ると、生糸が52.2%と低い、ほかは8割から9割が再移出された。

以上から、東海道線開通以降の御殿場は、山梨県の移出入の中継点としての役割がかなり大きかったことが確認できよう。

次に、富士川舟運ルートの中継点である山梨県側の河岸である鰍沢について見ていきたい。富士川舟運は江戸時代以来の山梨県の最大の輸送ルートであった。周辺部への鉄道開通以前では、圧倒的な量が富士川舟運で輸送され、東海道線・甲武鉄道の開通後は割合では減ったものの量的には増加したことは、前節で述べた。東海道線開通後の、富士川舟運河岸である鰍沢と甲府を結ぶ「駿州往還」の輸送貨物量データが表6である。この原資料は、明治32年12月5日、6日の『山梨日日新聞』に掲載されたもので、これもまた表の内容がかなり混乱していたため、筆者が作表しなおしている。

まず、移出を見ていこう。移出は圧倒的割合で絹糸類180万円(54%)、材木類112万円(33%)の二つで占めている。

この一位を占める絹糸類については、河川舟運は、絹糸類のような軽量高価物を輸送するには危険で、また川水が生糸の品質に害を及ぼすとして敬遠されていたと従来考えられていたが、一概にそうとは言えない<sup>7)</sup>。山梨県においては、生糸は明治27年までは陸路の甲州街道と鎌倉往還によってそのほとんどが運ばれていたが、28年に時間的に短縮できる富士川舟運に切り替えられた。生糸は鰍沢から富士川舟運によって東海道線の岩淵駅まで運ばれ、そこから鉄道で横浜に運ばれるようになった<sup>8)</sup>。その切り替えの理由は、最終生産物の生糸にとっては、横浜までの運賃よりは、むしろ輸送速度、つまり市場の変化にいかに対応するかの方が重要であったからである<sup>9)</sup>。

次に、移入を見ると、雑貨類135万円(32%)、石油61万円(14%)、塩27万円(6%)と続き、日用必需品で重量安価物が多いのが、以前からの変わらぬ特徴であった。

次に、中央線の甲府開通直前の中央線、岩淵線(駿州街道)、御殿場線(鎌

表6 駿州往還輸出入貨物

品目	移 出			移 入		
	数 量	価額(円)	(割合)	数 量	価額(円)	(割合)
米	1,980	17,424	0.52%	5,947	63,532	1.48%
麦	172	1,059	0.03%	5,974	49,923	1.17%
豆	88	580	0.02%	19,517	176,169	4.11%
雑穀	484	3,327	0.10%	694	4,750	0.11%
塩	1,638	9,928	0.30%	45,273	271,638	6.34%
醤油	436	4,360	0.13%	173	1,750	0.04%
酒類	1,878	27,560	0.82%	3,102	77,550	1.81%
茶	2,188	1,638	0.05%	77,681	77,681	1.81%
煙草	666	13,798	0.41%	12,461	24,922	0.58%
魚類	1,122	2,430	0.07%	3,449	80,240	1.87%
乾物	16,694	5,509	0.16%	155,552	55,611	1.30%
砂糖	1,246	623	0.02%	211,966	105,983	2.47%
荒物	110,638	12,535	0.37%	133,056	15,074	0.35%
綿	5,092	5,092	0.15%	190,491	190,491	4.45%
綿糸	8,479	16,958	0.51%	137,000	174,000	4.06%
綿布	1,134	5,670	0.17%	26,035	130,174	3.04%
藍玉				20,130	54,374	1.27%
蚕種	20,032	18,030	0.54%			
繭繭	257	9,630	0.29%	36,372	135,944	3.17%
絹糸類	8,764	1,798,640	53.69%			
絹布類				2,407	89,615	2.09%
三極類	11,638	46,075	1.38%	4,030	15,956	0.37%
紙	17,530	28,506	0.85%	154,776	56,328	1.32%
金物類	6,516	50,173	1.50%	162,579	102,293	2.39%
材木類	388,760	1,119,350	33.41%	107,100	265,420	6.20%
石	1,232	2,465	0.07%	243,866	609,665	14.24%
水				178	6,384	0.15%
薪	407,135	3,275	0.10%	291,525	3,352	0.08%
炭	723,879	28,955	0.86%	307,187	11,181	0.26%
肥料				98,135	20,465	0.48%
陶器類	2,841	937	0.03%	45,541	51,038	1.19%
小間物類				3,194	7,994	0.19%
雑貨類	496,314	104,989	3.13%	1,784,884	1,352,843	31.59%
青物類	6,383	10,531	0.31%			
合計	2,245,216	3,350,047	100%	4,290,275	4,282,340	100%

(備考)

- (1) 原史料では、「輸出の部」の表の一部が、「輸入の部」にまぎれこんでおり、見積金額の合計から推定して訂正した。
- (2) 各品目別の数量欄の単位は不明。
- (3) 『山梨日日新聞』明治32年12月5日・6日「駿州往還輸出入貨物(一)(二)——南巨摩郡有志者調査」より作成。

表7 本県重要貨物輸出調

	中央線	岩淵線	御殿場線		中央線	岩淵線	御殿場線
	(貫)	(貫)	(貫)	唐 黍			1,360
生 糸	21,166	108,486		酒	1,514		
繭	10,822			葡萄酒	11,380		
生皮苧	23,872			煙 草	2,587	2,800	
繭 殻		10,560		材 木	827,777	4,788,000	756,000
甲斐絹	34,246		8,455	木 炭	497,516	2,903,040	360,000
織 物	697			薪	25,102	432,000	
綿	678			屋根板	9,040	22,915	
足 袋	40			木皮等	36,235	14,000	
葡 萄	100,781	48,000		紙原料		5,462,500	
柿	4,411			金 物	39,472		
菓 物	626	23,004		古 衣	406		
木の実	1,280	25,848		寒 天	2,247	25,200	
百 合	432			雜 貨	86,481	51,792	41,500
青 物	1,247						
白 米	47,462						

(備考)

『峡中日報』明治36年3月8日より作成。

倉街道)の移出品の輸送データが、表7である。この時には、中央線は笹子トンネルと抜けて、初鹿野まで開通している。これを見ると、中央線よりも岩淵線、つまり富士川舟運の方がより多くの生糸が輸送されていることがわかる。前述の理由で、中央線が、甲府盆地の東端の初鹿野まで開通しても、甲府開通までは依然として生糸は多く富士川舟運で輸送されていたことがこの資料でも確認できる。また、木材、木炭、紙原料などバルキーなものは、中央線ではなく富士川舟運で運ばれていたは興味深い。また、原資料にあるこの表の注記として、「中央東線延長に就いて、県当局者が中央線、御殿場線(鎌倉往還)、岩淵線(駿州往還)の三線に向つて重要貨物の輸出調査を為したるに、従来の統計材料とは大差あることを発見したりと。殊に近来中央線に拠る輸出貨物は、薪炭類より、白米、其他青物、酒類等の輸出を見るに至りたるは鉄道開通の恩澤にして、中央線貫通の暁は更に長足の進歩を呈することであらふ。(括弧内、下線部筆者)」と述べており、新たな移出物が出現したことを指摘していることは興味深い。

#### 4. 中央線開通が運賃低下に及ぼす効果

明治36年に中央線が山梨県甲府まで開通する。これは県内に初めて鉄道が踏み込んだもので、鉄道開通の影響の第二段階にあたる「直接的効果」をもたらすものである。移出入貨物運賃の劇的低下が、山岳囲繞の山梨県にとって、中央線開通による最大の経済効果であった。表8、表9は、中央線開通によって品目ごとの運賃がいかに低下するかを推定したもので、中央線開通直前の明治31年末に小野田山梨県知事が、中央線開通による経済効果を県民に認識するよう促した、意見書の中に掲げられている付表である。輸送業者の帳簿に記載されている輸送量を足しあげたもので、甲州街道、駿州街道などの街道の合計で、恐らく甲府盆地のみをカバーして、郡内地方はカバーしていないものと予想される。表8の移入品で見ると、運賃低下効果が大きいものは、食塩8万9千円、雑貨7万4千円、肥料3万1千円、魚類2万2千円の順で、合計32万2千円の運賃低下の利益があると推定している。表9の移出品では、雑貨7万3千円、繭1万1千円の順で、合計12万9千円の運賃低下の利益があると推定している。山梨県の重要移出品であった生糸は、6千円と運賃低下の効果が少ない。前節でも述べたように軽量高価物である生糸は、思ったより運賃低下の効果は小さいのである。品目どうし比較すれば、バルキーなものほど、運賃低下の効果は大きい。移出品と移入品を比較すれば、移入品には日用品でバルキーなものが多いため、移出品の倍以上の運賃低下の効果があつた。

こうした運賃低下は商品価格の低下に如実に反映した。実際、拙稿<sup>10)</sup>で分析したように、食塩、米、麦等で、鉄道開通と共に価格の低下が起こつた。

#### 5. 中央線開通後の移出入状況とその影響

中央線開通後の山梨県の移出入状況を把握するには、大正7年『主要貨物府県別発着数量表』が便利である。この資料は、鉄道貨物の発着量が府県ごとの地域間取引行列になっていて、品目ごとに、山梨県への発送元の県とその量、山梨県からの発送先の県とその量が判明する。管見の限り、この大正

表8 山梨県における鉄道開通が運賃低下に及ぼす効果 (移入品)

品名	重量(貫)	現在の運賃(円)(A)	鉄道開通後の運賃(円)(B)	運賃の利益(円)=(A)-(B)
食塩	1,619,810	98,939	10,356	88,583
石油	466,713	25,669	5,484	20,185
和糖	49,900	2,944	440	2,504
洋糖	658,400	4,138	3,772	366
鉄	85,129	5,010	746	4,264
藍玉	53,620	3,164	473	2,691
絹布・綿布類	237,092	18,243	2,069	16,174
綿	126,910	7,488	1,491	5,997
大豆・小豆	68,592	4,596	403	4,193
和酒	64,975	4,353	382	3,971
洋酒	18,250	1,077	107	970
たばこ	24,600	2,279	76	2,203
天魚	27,000	1,593	238	1,355
菜類	347,350	22,870	1,158	21,712
種布	55,360	3,266	325	2,941
器料	2,360	139	28	111
石	82,345	4,879	709	4,170
箆	570,600	33,866	3,216	30,650
灰	15,600	718	49	669
紙	51,000	2,346	319	2,027
雑貨	102,354	6,814	275	6,539
物	8,840	407	55	352
物	4,000	18	13	5
物	1,076,649	78,891	4,850	74,041
物	151,317	11,865	428	11,437
物	28,726	2,873	285	2,588
物	32,102	3,210	319	2,891
茶	9,312	877	75	802
天材	98,000	4,508	613	3,895
木	92,000	4,232	431	3,801
合計	6,228,906	361,272	39,185	322,087

(備考) 小野田正照「中央鉄道敷設に付き意見書」(山梨県立図書館蔵)より作成。

表9 山梨県における鉄道開通が運賃低下に及ぼす効果 (移出品)

品名	重量(貫)	現在の運賃(円)(A)	鉄道開通後の運賃(円)(B)	運賃の利益(円)=(A)-(B)
生米	62,973	7,023	930	6,093
繭皮	95,299	11,528	539	10,989
生寒線	43,500	2,567	511	2,056
綿紙	23,500	1,387	276	1,111
和草	195,500	9,138	1,283	7,855
煙物	50,000	2,409	179	2,230
鑄物	228,800	10,525	715	9,810
肥料	6,000	276	28	248
乾物	5,500	253	17	236
太物	16,500	759	77	682
綿糸	87,650	5,341	207	5,134
魚類	33,500	1,541	209	1,332
雑貨	204,600	9,412	959	8,453
合計	1,169,382	78,295	5,760	72,535
合計	2,222,704	140,454	11,690	128,764

(備考) 小野田正照「中央鉄道敷設に付き意見書」(山梨県立図書館蔵)より作成。

表 10 山梨県到着貨物の発送府県別傾数と割合

品目	発 送 府 県				山梨県着合計
	県				
	第 1 位	第 2 位	第 3 位	4位以下の府県合計	
米	神奈川 3,807 (19.1%)	新潟 2,697 (13.6%)	栃木 1,862 (9.4%)	7,771 (39.1%)	19,891 (100.0%)
麦	岡山 425 (22.4%)	埼玉 286 (15.1%)	東京 279 (14.7%)	601 (31.7%)	1,895 (100.0%)
大豆	神奈川 1,393 (23.6%)	愛知 777 (13.2%)	兵庫 573 (9.7%)	2,348 (39.8%)	5,903 (100.0%)
穀類	神奈川 1,102 (22.3%)	東京 1,033 (20.9%)	北海道 602 (12.2%)	1,640 (33.2%)	4,946 (100.0%)
諸果	東京 3,154 (65.2%)	埼玉 684 (14.1%)	神奈川 296 (6.1%)	564 (11.7%)	4,841 (100.0%)
生材	静岡 1,174 (37.1%)	和歌山 386 (12.2%)	神奈川 330 (10.4%)	983 (31.1%)	3,165 (100.0%)
木材	長野 2,459 (45.2%)	東京 2,194 (37.6%)	静岡 836 (15.2%)	2,751 (17.0%)	16,167 (100.0%)
炭	長野 406 (27.9%)	福島 139 (9.5%)	新潟 95 (6.5%)	92 (6.3%)	1,456 (100.0%)
薪	長野 45 (1.1%)	神奈川 7 (0.2%)	新潟 0 (0.0%)	0 (0.0%)	4,081 (100.0%)
石材	長野 541 (14.2%)	東京 54 (1.4%)	静岡 54 (1.4%)	103 (2.7%)	3,821 (100.0%)
石炭	福島 13,546 (33.8%)	茨城 13,393 (33.4%)	神奈川 10,898 (27.2%)	1,327 (3.3%)	40,060 (100.0%)
鉄及鋼	東京 976 (57.6%)	神奈川 353 (20.8%)	長野 128 (7.6%)	133 (7.9%)	1,694 (100.0%)
石油	神奈川 716 (37.9%)	新潟 628 (33.2%)	東京 134 (7.1%)	112 (5.9%)	1,891 (100.0%)
製紙原料	東京 265 (29.3%)	神奈川 170 (18.8%)	大阪 125 (13.8%)	277 (30.7%)	903 (100.0%)
和洋紙	静岡 240 (26.6%)	神奈川 131 (14.5%)	長野 117 (13.0%)	355 (39.3%)	903 (100.0%)
塩	青森 845 (18.1%)	東京 839 (17.9%)	新潟 521 (11.1%)	2,058 (44.0%)	4,681 (100.0%)
生鮮魚	東京 1,363 (65.3%)	静岡 326 (15.6%)	新潟 141 (6.8%)	240 (11.5%)	2,088 (100.0%)
魚粉	東京 3,632 (63.6%)	群馬 1,108 (19.4%)	神奈川 564 (9.9%)	184 (3.2%)	5,715 (100.0%)
糖	東京 3,237 (64.4%)	兵庫 822 (16.3%)	愛知 355 (7.1%)	417 (8.3%)	5,028 (100.0%)
油	長野 672 (23.0%)	千葉 514 (17.6%)	東京 356 (12.2%)	425 (14.5%)	2,921 (100.0%)
味噌	東京 609 (23.5%)	長野 306 (11.8%)	愛知 192 (7.4%)	529 (20.4%)	2,590 (100.0%)
酒	愛知 508 (38.4%)	東京 344 (26.0%)	神奈川 104 (7.9%)	64 (4.8%)	1,323 (100.0%)
洋酒	神奈川 14,747 (38.0%)	東京 8,248 (21.3%)	愛知 3,192 (8.2%)	9,914 (25.6%)	38,789 (100.0%)
肥料	東京 351 (39.3%)	愛知 214 (24.0%)	大阪 103 (11.5%)	144 (16.1%)	893 (100.0%)
綿織物	東京 843 (13.8%)	茨城 656 (10.7%)	埼玉 589 (9.6%)	3,237 (52.8%)	6,126 (100.0%)
繻織物	神奈川 107 (38.1%)	長野 20 (7.1%)	東京 10 (3.6%)	10 (3.6%)	281 (100.0%)
絹織物	東京 20 (42.6%)	京都 8 (17.0%)	長野 4 (8.5%)	3 (6.4%)	47 (100.0%)
煉瓦	埼玉 2,141 (61.2%)	東京 277 (7.9%)	愛知 86 (2.5%)	4 (0.1%)	3,501 (100.0%)
磁器	岐阜 325 (36.0%)	愛知 131 (14.5%)	東京 93 (10.3%)	309 (34.2%)	904 (100.0%)
県内移動					3,754 (18.9%)
山梨県着合計					19,891 (100.0%)

(単位は英噸)

(備考) 鉄道省運輸局『大正7年度・主要貨物府県別発着数量表』より作成。

表11 山梨県発送貨物の到着府県別頓数と割合

品目	山梨県発合計	県内移動	着				府				4位以下の府県合計
			第1位	第2位	第3位	第4位	第1位	第2位	第3位	第4位	
米	6,200 (100.0%)	3,754 (60.5%)	長野	966 (15.6%)	大阪	545 (8.8%)	東京	384 (6.2%)	551 (8.9%)		
麦	3,447 (100.0%)	304 (8.8%)	長野	1,580 (45.8%)	北海道	582 (16.9%)	東京	402 (11.7%)	579 (16.8%)		
大豆	1,601 (100.0%)	812 (50.7%)	長野	321 (20.0%)	神奈川	233 (14.6%)	東京	122 (7.6%)	113 (7.1%)		
穀類	985 (100.0%)	569 (57.8%)	長野	143 (14.5%)	東京	165 (16.8%)	神奈川	25 (2.5%)	83 (8.4%)		
雑穀	254 (100.0%)	143 (56.3%)	長野	45 (17.7%)	東京	45 (17.7%)	福島	9 (3.5%)	12 (4.7%)		
生果	3,462 (100.0%)	292 (8.4%)	東京	1,691 (48.8%)	長野	413 (11.9%)	神奈川	394 (11.4%)	672 (19.4%)		
木材	37,222 (100.0%)	7,927 (21.3%)	東京	16,450 (44.2%)	神奈川	5,441 (14.6%)	静岡	3,084 (8.3%)	4,320 (11.6%)		
木炭	14,563 (100.0%)	724 (5.0%)	東京	11,452 (78.6%)	埼玉	999 (6.9%)	神奈川	994 (6.8%)	394 (2.7%)		
薪	7,039 (100.0%)	4,029 (57.2%)	東京	1,342 (19.1%)	長野	952 (13.5%)	岐阜	588 (8.4%)	128 (1.8%)		
石材	37,584 (100.0%)	3,069 (8.2%)	東京	24,085 (64.1%)	神奈川	5,929 (15.8%)	長野	2,901 (7.7%)	1,600 (4.3%)		
鉄及鋼	1,540 (100.0%)	896 (58.2%)	長野	512 (33.2%)	東京	93 (6.0%)	神奈川	39 (2.5%)	0 (0.0%)		
炭	1,040 (100.0%)	104 (10.0%)	東京	695 (66.8%)	神奈川	75 (7.2%)	富山	43 (4.1%)	123 (11.8%)		
石油	353 (100.0%)	301 (85.3%)	東京	27 (7.6%)	長野	14 (4.0%)	埼玉	8 (2.3%)	3 (0.8%)		
製紙原料	622 (100.0%)	66 (10.6%)	東京	248 (39.9%)	静岡	236 (37.9%)	新潟	18 (2.9%)	54 (8.7%)		
和洋紙	515 (100.0%)	60 (11.7%)	長野	238 (46.2%)	東京	77 (15.0%)	新潟	41 (8.0%)	99 (19.2%)		
塩干	691 (100.0%)	418 (60.5%)	長野	171 (24.7%)	東京	56 (8.1%)	新潟	14 (2.0%)	32 (4.6%)		
魚	27 (100.0%)	18 (66.7%)	長野	9 (33.3%)	東京	37 (8.8%)	神奈川	2 (0.5%)	0 (0.0%)		
魚粉	422 (100.0%)	227 (53.8%)	長野	146 (34.6%)	兵庫	2 (0.5%)	神奈川	0 (0.0%)	10 (2.4%)		
糖	383 (100.0%)	197 (51.4%)	長野	184 (48.0%)	長野	72 (6.1%)	神奈川	28 (2.4%)	0 (0.0%)		
味噌	1,189 (100.0%)	954 (80.2%)	東京	122 (10.3%)	長野	127 (4.4%)	神奈川	113 (4.0%)	13 (1.1%)		
油	2,859 (100.0%)	954 (33.4%)	東京	1,533 (53.6%)	長野	199 (11.8%)	神奈川	188 (11.1%)	132 (4.6%)		
酒	1,693 (100.0%)	303 (17.9%)	東京	651 (38.5%)	富山	97 (2.3%)	神奈川	94 (2.2%)	352 (20.8%)		
酒料	4,204 (100.0%)	2,688 (63.9%)	長野	1,183 (28.1%)	東京	40 (16.8%)	神奈川	11 (4.6%)	142 (3.4%)		
肥料	238 (100.0%)	81 (34.0%)	長野	85 (35.7%)	東京	584 (11.5%)	大阪	80 (1.6%)	21 (8.8%)		
織物	5,076 (100.0%)	801 (15.8%)	長野	2,866 (56.5%)	群馬	111 (10.3%)	静岡	80 (1.6%)	745 (14.7%)		
織繭	1,078 (100.0%)	134 (12.4%)	神奈川	766 (71.1%)	福井	6 (18.2%)	石川	41 (3.8%)	26 (2.4%)		
糸	33 (100.0%)	12 (36.4%)	東京	13 (39.4%)	長野	17 (1.4%)	京都	1 (3.0%)	1 (3.0%)		
織物	1,250 (100.0%)	993 (79.4%)	長野	240 (19.2%)	東京	11 (12.4%)	三重	7 (7.9%)	0 (0.0%)		
煉瓦	89 (100.0%)	46 (51.7%)	長野	22 (24.7%)	東京	11 (12.4%)	三重	3 (3.4%)	3 (3.4%)		
陶磁器											

(備考) 鉄道省運輸局「大正7年度・主要貨物府県別発着数量表」より作成。

(単位は英噸)

7年の表が、この種の貨物数量表の存在する最初の年であろう<sup>11)</sup>。

表10は、各品目ごとの、各県から発送され山梨県に到着した量で、発送量の多い順から第3位までの県と、4位以下合計、県内移動、山梨県到着合計を示している。山梨県到着合計の第一位の品目は石炭である。発府県では第1位が福島、第2位が茨城となっており、この2県だけで、67%を占めている。いわゆる「常磐炭」が山梨県では太宗を占めていた。第3位の神奈川は、横浜港のことであり、海上輸送された石炭が横浜港で陸揚げされ、鉄道によって山梨に運ばれてきたものである。

山梨県で盛んであった製糸業においても、燃料として石炭が使われており、生糸同業組合長の内田文四郎が常磐炭の輸送力増強について、日本鉄道会社に陳情に上京している<sup>12)</sup>。また、鉄道の開通により、石炭が移入され、県内でそれまで使用されていた薪と交替しはじめた。次の新聞記事はそのことを示している。

「薪と石炭の消長——鉄道開通以来、県下に石炭の輸入さるること非常に多くなりしは、工業発達の兆候として大に賀すべし。今、石炭と薪との利益に就て調査するに、一貫目に付、石炭を二銭とすれば、薪は一貫目に付、八厘二毛。以上にては石炭を使用する方、利益なるべく、其以下ならば薪も利益あるべし。……（中略）……而して目下製糸家及び湯屋其他にては多く石炭を使用しつつあるが、従来甲府市に於ける薪の需要高は1年二百七十万貫より三百十三万貫にも達すべし。故に若し、今日以後石炭の供給の増すに従って、薪の需要は日に月に減少し薪材販売を営業とするものは大に困難すべければ、製炭業に転ずるに如かず……」

次に、表10において山梨県着合計の第二位は肥料となっている。肥料の運賃低下による農業への影響については、次のような記事があった。

「由来、本県は交通の不便なりし為め、肥料の如き運賃の高価なるより、自然十分に施肥する能わず。報酬漸減の土地に向って従来慣行し来れる肥料を年々同量に施し来り。尚、此れさへも実際に於て痛苦を感ずる程なりしが、今回中央鉄道開通したるに就ては、尤も廉価なる肥料を満足に施すことを得る訳なれば、農家が独り汽車の恩沢に浴するのみならず、延いては土地の生産力を増す訳なりと、某実業家は語れりとか。」<sup>13)</sup>



この記事では、鉄道開通によって肥料の多投が可能となり、土地生産性が向上することが予想されているのが興味深い。

表11は、山梨県から発送され、各県に到着した量で、到着府県はこれも第三位まで示している。山梨県発合計で、多い順に、石材、材木、木炭で、一位はいずれも東京である。中でも木炭は、鉄道開通によって成長が見込まれた在来産業であった。当時の新聞記事に次のようなものがある。

「汽車開通后と製炭事業——来る十一日を以て愈々甲府迄中央線開通を見るに至りしが、汽車の重要貨物としては本県各種産物中、木炭に勝るものなかるべし。今三十五年中の製炭額を聞くに七百四十余万貫たるが、汽車開通の暁は木炭の製出額は非常に増多すべく、仮りに千町歩の山林ありとして平均一町歩より四万貫の木炭を得る場合は、一千四百七十余万貫となる。県内の需要三百七十万貫として残り千百万貫は県外に輸出することを得るなり。此れを以て見るも、将来非常に有望なるは云ふまでもなく、山林の経済上は勿論、県経済の上にも重要視せざるを得ざる産物なるべし。……(下線筆者)」<sup>14)</sup> 実際、木炭の生産量は、明治37(1904)年に387万貫、大正3(1914)年に488万貫、大正13(1924)年に800万貫、昭和9(1934)年に1072万貫と伸びている<sup>15)</sup>。この木炭は、鉄道開通が在来産業を活性化させた好例であろう。

次に、生糸は量的には少ないが、典型的な軽量高価物であるため、価格面での重要度はかなり高い。神奈川が発送先の一位であるが、これは横浜港から輸出されるものである。二位の福井は、羽二重などの絹織物の原料となるのであろう。

次に、繭は重量では多くはないが、石材、材木に比べれば、軽量高価物の部類にはいるため、価格面での重要度は高いと考えられる。当時の新聞記事に次のような興味深い指摘がある。

「本年の繭購入と製糸家——毎年製糸原料として当市製糸家の買入るべき繭は重に本県内にあり。然るに中央東線の諏訪郡に開通したるより、全郡の繭商は鉄道の利便により多数本県に入込み買廻りをなすべきは、彼等が開通以前已に試みたる処なれば、此際一層競争して買込みをなし、相場の乱調を呈するの結果、本県繭商は信州商人に圧倒さるるの恐れなきにあらず。従て各製糸家は高価なる原料を購入するの不幸を見るべしとて、頭痛を疾むものあ

りとか云ふ。(下線筆者)』<sup>16)</sup>

山梨県と諏訪地方とは、明治初年以來、製糸業において互いに産地間競争を演じてきた。鉄道開通以前には輸出港である横浜とのアクセスという点では、山梨県のほうが有利であったろう。だが、中央線は山梨県と諏訪とを同じ路線で繋ぎ、両地は同じ市場的条件になった。いわば、山梨県と諏訪は同じ土俵に載ったのだ。その結果、山梨県は諏訪との産地間競争に敗れ、諏訪地方の原料（繭）供給地、労働力（女工）供給地になってしまう。上記の記事では、鉄道開通によって諏訪の繭商が甲府に入り込み、地元商を圧倒しつつあるという、山梨が原料繭の供給地にされていく端緒を示している。実際、表11を見ると、繭の発送先の第一位は長野県で、56.5%を占めている。

## 今後の展望

以上、明治初年から大正中期までの山梨県の移出入状況を追ってきたが、最後にいくつかの今後取り組むべき問題点を指摘して今後の展望に替えたい。

まず、本稿で扱った資料についてである。今回、できるだけ多くの山梨県の移出入状況を示す資料を収集した。これは、既発見の資料では、鉄道開通の前と後の移出入状況の変化を把握できないからであった。だが、集められた資料は種々雑多で、調査主体は異なるし、表象の単位も異なるし、カバリッジも異なる。そのため当然、時系列に一つの線では結べない。よって本稿では個々に読み解くことしかできなかった。今後はこれをできるだけリンクして把握することに努力すべきであろう。そのためには単位の変換、カバリッジの調整など困難な作業がなされる必要がある。

次に鉄道開通の影響について。特に、直接的影響があった中央線開通の影響は、個別事例ごとの詳細な研究が必要である。製糸業における諏訪との産地間競争については、完成品である生糸の横浜での競合、原料（繭）調達や労働力調達における競合についての研究が必要である。農業においては、鉄道開通により肥料が多投されるようになって、土地生産力は実際に上昇したのか、この問題については山梨には土地生産力の調査である「坪刈」が長期間おこなわれており、この研究<sup>17)</sup>とのリンクもなされるべきであろう。鉄道

開通が、製炭業などの「在来産業」を活性化させた事例も研究されなければならない。

(付記) 本稿は、平成10年度財団法人東日本鉄道文化財団の調査・研究助成金(調査・研究題目「鉄道の開通が地域経済・生活文化に与えた影響の分析」)による研究成果の一部である。

#### 〈注〉

- 1) 老川慶喜「鉄道開通前山梨県物産移入状況」(『地方史研究』179号, 1982年)。
- 2) 『工学会誌』第111号1891年所収。
- 3) 老川, 前掲論文, p.79。
- 4) 明治期の資料では、「移出」を「輸出」といい、「移入」を「輸入」と呼び慣わしている。以下, 同様。
- 5) 老川, 前掲論文, p.73。
- 6) 表4の「全国から東海道線で御殿場駅へ移入量」欄と表5の「山梨県各地から御殿場駅への移入量」欄は, 原資料では同じ表に掲げられている。そしてその表では「自明治三十四年十一月至全三十五年拾月 山梨県各地ヨリ御殿場駅へ輸入表」との題目を朱で消し, 欄外に「明治三十二年ヨリ三十四年迄三ヶ年平均数 御殿場駅輸入表」と書き加えてある。また, 表4の「うち山梨県へ再移出」欄と, 表5の「うち御殿場駅から東海道線で全国へ再移出」欄は, 原資料では同じ表に掲げられている。そしてその表では「自明治三十四年十一月至全三十五年十月 山梨県各地へ自御殿場駅輸出表」との題目を朱で消し, 欄外に「明治三十二年ヨリ三十四年迄三ヶ年平均数 輸出表ノ部」と書き加えてある。これらの題目の書換や, 山梨県へ県外から移入された塩, 石油, 砂糖, 魚や, 山梨から県外へ移出された生糸, 絹布類, 木炭, 材木などの品目が, 両方の表にあることなどから, 表4, 表5のごとく表象した方が原資料作表者の意図をよく表すと考えて, 作り替えた。今後, 原資料利用者はこの点に留意されたい。
- 7) 高村直助「水上のシルクロード」(吉田伸之・高村直助編『商人と流通』山川出版社, 1992年)。
- 8) 栖原啓蔵・森川鑑太郎『山梨・静岡・愛知・八王子 修学旅行報告書』(明治28年, 一橋大学図書館蔵)。
- 9) 拙稿「鉄道建設における地元の『認識』と『実際』——山梨県における馬車鉄道を事例に——」(『社会経済史学』第63巻3号, 1997年)。
- 10) 拙稿, 前掲論文。
- 11) かつて, 筆者はこの表をつかって, 山梨県の物価指数の推計をおこなったことがあ

る。拙稿「戦前期甲府における卸売・小売物価指数の推計——1873-1938年——」（『一橋論叢』第118巻第6号，1997年）。

12) 『山梨日日新聞』明治38年6月6日。

13) 『山梨日日新聞』明治36年6月24日。

14) 『峡中日報』明治36年6月9日。

15) 『山梨県統計書』各年。

16) 『山梨日日新聞』明治38年5月14日。

17) 佐藤常雄『日本稲作の展開と構造』（吉川弘文館，1987年）。