

離島經濟に関する覚え書

— 隠岐島を中心として —

持田 忠 三

下、離島の条件

離島というとき、人は交通不便な孤島を思いうかべる。離島の特色は第一にその地理的な位置であり、従つてそれにもづく特別な交通条件であることは明らかであろう。しかし離島が海によつて本土からへだてられ、それ故に交通不便な僻地であるとは必ずしもいえない。たとえば淡路島は離島振興法の対象からはずれていることが物語るように海によつてへだてられた島には違ひないが離島とはいいたい。それは海によつてへだてられた島であっても、その交通条件は大して不便ではないし、阪神地区という大きな經濟中心に近接しており、しかも島とい

つてもその面積は広く人口も多い。この淡路島を離島でなくしている条件、つまり本土との距離、本土後背地の經濟的性格、島の地理的人口的規模はそれを裏返せば離島の条件でもある。これら三つの条件は一応それぞれ独立した動かしがたい地理的条件のようにみえる。しかしこれを經濟的にみると、必ずしもそうではなくなってくる。最初に本土からの距離と海上交通という特別な条件について考えてみよう。たしかに海によつてへだてられているということ、そのへだたりの空間的な大きさは変えることが出来ない自然条件である。しかしこれを經濟的な意味での交通条件と考えると、同じ自然的条件でも違った交通条件を持つことになる。同じ海上を船で結ぶにしても、船の種類によつて交通の便・不便は大いに變つてくる。一〇〇キロの海路を行くにしても千トン級の快速船で行くのと、百トン級のおそい船で行くのとでは、交通条件は全くちがつてくる。さらに航海の回数の問題がある。一日一往復、数往復の航海が開かれているのと、週一回の船便しかない場合とでは、その交通条件は全くちがつてくる。さらに航空路が開かれると離島の交通条件は革命的に変化する。かなり大きな船で五時間から一〇時間かかる距離を、飛行機は三〇分以内で結んでしまう。航空路を持たず鉄道で結ばれた本土内の二地点よりも、離島はかつて航空路を持つために近い距離になってしまう。離島の

場合に限らず交通条件とは交通手段の質と量によつてきまるのであり、自然条件にのみよるのではない。

海上交通の陸上交通に比しての特徴は、その速度のおそいことと、交通の不隨意性にある。不隨意性の第一は航路の回数が制限されていることである。本土との連絡は一日何回あるいは何日に一回という船便に一切を託さなければならぬ。陸上交通でも鉄道を考えるとこの点は同じように思われる。しかしその回数はずっと多いし、鉄道以外にも道路交通がある。道路交通の場合でも定期バスやトラック便の回数による制限はあるが、その他に必要なに応じて自動車等の交通手段を随時利用出来る点が違つてゐる。その他海上交通の不隨意性の一つの要因は、陸上交通よりはるかに天候に左右されることであらう。ことに冬の季節風で海が荒れる時期には、離島航路の欠航はしばしばあり、本土との連絡は安定性をかくことになる。このような離島航路の不隨意性は、商品流通にとつて大きなハンディキャップとなつてゐることは疑いない。それはしばしば離島の宿命として強調される。そしてこのハンディキャップが離島を離島たらしめるものと考えられている。しかしこの不利は克服出来なものである。さきにも述べたように航路の回数の増加は不隨意性を緩和するし、大型船の就航は悪天候による欠航を少なくすることが出来る。快速船は必要時間を短縮するし、飛行機

の利用は陸上交通をしのぐスピードをもたらす。そもそも陸上交通と同じように、自動車の代りに随時船を出すことも可能なのである。だから離島の交通条件を規定するものは、自然条件や交通技術上の制約ではなくて、經濟的条件なのである。離島と本土を結ぶ商品流通、人間交流の必要の程度が離島の交通条件を決定する。

離島の三つの条件の第二、第三、すなわち本土後背地の經濟的性、島の地理的人口的規模はいずれもこの經濟的条件に關するものである。本土後背地の經濟的性、すなわち大都市であるか、農漁村であるかは、明らかに離島と本土との經濟交流に影響してくる。大都市を後背地に持つ場合、その市場としての大きさ、經濟力と人口は、離島産業の發展をうながすと同時に、離島をその大都市の観光地へと仕立て上げる。伊豆の大島、八丈島は航路ではそれぞれ東京から七時間、一五時間という距離にあり、決して近いとはいえないが、東京という巨大な經濟後背地にめくまれ、観光地として榮え、交通条件は他の地理的にはより近い離島の場合より有利になつてゐる。

勿論、この後背地との關係は地理的な距離と無關係ではあり得ない。距離が近ければ近い程、後背地の經濟力はより強く作用してくるし、交通条件は一層有利なものとなる。逆に距離が遠くなればなる程、それをのりこえるには強大な經濟力が必要

となる。八丈島が現在一日四往復の航空路で結ばれているという離島空路としては最高の条件は、東京という強大な経済力を背景にして始めて可能になるのである。一方後背地の経済力の低さは距離の近さによってカバーされる。たとえば瀬戸内海の島々には、その気候的特色を生かした果樹、園芸等の特産的農業を持つものが多いが、これは本土との近接性、内海海運の特殊性が、阪神市場との距離をせばめているからである。そしてまた一方では、北九州の玄海沿岸に点在する島々は、本土からの距離という点では三〇分程度の至近であるが、その後背地の後進性のためにその交通条件は立ちおくれている。佐賀県松浦沿岸や長崎県沿岸の島々は、それ故に、本土からはさして遠くないにもかかわらず、もともと離島らしい離島としての条件をそなえている。だから距離の問題は、たんに本土からの距離、そこからの航路の所要時間としてとらえるよりも、中央市場、ないし地方的な中心市場からの距離として、陸路、海路をも含めて一括して考えた方がよいのである。後背地の経済的性格の問題は、むしろこのような中心市場からの距離のなかに一括されてしまう。つまり伊豆諸島は東京という中央市場に直接に海路で結びつくが、長崎の島々は北九州なり、阪神などの市場には海路プラス陸路によって結びついている。その総合的な距離が問題なのである。

第三の条件としての離島の規模の問題は、島の側からの経済的条件の問題である。本土の中央市場との関係が、本土の側の経済的条件と経済的必要からもたらされるとすれば、これは島の側の経済的必要に関係してくる。島の人口が多くなり、その経済活動が活発になればなる程、島の側の本土との交流の必要度は高まり、そのための経済力もそなわってくる。島の経済的必要が交通条件を規定する要因となる。伊豆大島、八丈島等の場合のような、本土の観光的需要がその交通条件の主たる規定要因になることは少ない。大都市市場からの距離が遠くなればなる程、その要因の作用は弱まってくる。勿論、佐渡、隠岐、宅岐等の観光資源にめくまれた島々は、観光シーズンにはその交通条件はそのためによくする。たとえば隠岐の交通は冬期には一日一往復の航路を唯一として六時間を要するが、夏期には五時間二往復の航路と数往復の航空便へと拡大される。しかし一般には離島の交通を規定するものは、離島それ自身の必要である。だから、距離が本土に近くとも、小さな人口の少ない島の交通は、遠くはなれた大きな島の場合よりも、その必要の少なさからむしろ貧弱な場合が多いのである。社会的な意味での必要は決して少なくないのである。だからして離島の交通上の不便が喚ばれるのである。だが、島の人口の経済的規模の小ささは、その社会的必要を経済的需要へと転化しえない。規模

の経済はここではたえず逆の形で、つまり小規模の不経済という形であらわれてくる。

小規模の不経済は大きくいえば離島全体の問題である。最大で十数万の人口でしかない島、いかに東京を後背地として発展したとしてもその交流が観光的なものに限られる島の交通は、やはり離島の条件を脱することは出来ない。たとえば北海道、九州、四国は本州から海によってへだてられているという点では、本州との間の交通は離島と同じ条件にある。しかしその交通条件は決して離島的ではない。海上交通によったとしても、巨大な人と物資の流れがその離島におけるような性格を打ち破ってしまうのである。そしてついには関門トンネルのような、交通条件の根本的改造を経済的に可能とするに至る。離島のなかには技術的にいえば橋やトンネルによって本土と結合することが可能な島は多いであろう。しかしそれが経済的に可能である島は少ないであろう。

我々はいままで離島を特徴づける交通条件が、たんに地理的必然ではなくて、むしろ経済的条件の所産であることを強調してきた。このことは勿論、逆に交通条件が離島経済に大きな影響をもたらすことを否定するものではない。なんといっても海上交通という特徴を持つ離島にとって、その交通条件の改善がもたらす経済効果は大きい。離島の経済規模、経済力が交通条

件を規定している限り、その貧弱は経済力が貧弱な交通条件を規定し、その交通条件が離島経済を貧弱なままに停滯させるという悪循環はまぬがれがたい。この悪循環の打破には交通条件の変革が一つの契機となりうるのである。交通条件を規定するものが島の経済的必要、またはせいぜい本土側からする島への需要であるような現在の形態は、鉄道網を主体とする本土の交通幹線からはずれ、しかもそれから海路によらざるを得ない、幹線から突出した末端であるという交通立地の所産なのである。

このような広い意味での離島の交通条件は、また近代の経済的条件によって生み出されたものであった。隠岐はかつては決して交通の末端ではなかった。資本主義以前において、遠隔地間の商品流通の担い手は海運であった。江戸時代に入ると貢租米の輸送の必要から、寛文年間に東廻り航路、西廻り航路があいついで開拓された。ことに東北、北陸を江戸、大阪と結びつける西廻り航路は、後に北海道の開発と共に栄える北前船の活躍とあいまって、明治初期まで物資輸送の幹線となるわけである。佐渡や隠岐はこの海上交通の中継地となってくる。島はこのために当時のもっとも進んだ商品流通のなかにまき込まれることになる。島の水産物、林産物の商品化が進み、一方では米をはじめとする不足物資の移入が行なわれるのである。島への商品経済の浸透は、たんに島外の商業資本による流

通に依存するばかりではなく、島内の商業資本の発展をうながした。島内の廻船業による買積商業は、上りは九州、大阪辺まで、下りは若狭、新潟辺までを行動範囲として活動し、商業資本を蓄積していった。これらの商業資本は、商品経済の浸透に基づく農民層の分解を背景として、山林、耕地の集中を行ない、寄生地主へと転換して行くことになる。⁽¹⁾大正末の隠岐の小作地率は田六・一%、畑四・六%であり、島根県平均田五七%、畑四二%をしのいでおり、全国平均よりも勿論高いのである。このことは隠岐が明治以前には、むしろ他の地域より商品経済により深くまき込まれていたことを物語っている。

越前以西、鳥関までの間の西廻り航路では最大の寄港地であった隠岐は、慶応元年の島前西の島の大山脇港の入港帆船四八四隻、島後西郷港の入港六三四隻に達していた。⁽²⁾しかしこの繁栄は明治二〇年を頂点として次第に失なわれて行く。汽船の発達に風待港としての隠岐の意味を失なわせたばかりでなく、鉄道の発達に海上交通の重要性自体を低下させて行くのである。

鉄道路は資本主義的国内市場を建設する。かつての封建的な遠隔地市場の時代には、市場は封建都市を中心とする限られた領域であった。そのいわば点としての市場は海運によって、江戸、大阪を中心として結びつけられていた。その時代には隠岐は山陰、北陸の本土諸港に比して、何等商品流通上のおい目を持た

なかった。むしろ木材の輸送では、山林が海に近いという点で、本土の山間部よりも立地にめぐまれてきた。それが隠岐木材の商品化を促進した理由でさえあった。海運の利は牛馬の商品化についてもみられた。⁽³⁾近代的な国内市場が陸上交通によって結びつけられた網の目のような社会的分業の地域的な拡がりとして、いわば面として形成されたとき、隠岐は依然として古い海運にたよらざるを得ない、それ故に面としての本土市場からとりのこされた点として、陸上交通網の末端へと再編されることになるのである。

隠岐がたどった歴史は、すべての離島にあてはまるわけではない。沿岸海運の幹線に面していた島々は、飛鳥、佐渡、瀬戸内海の島々であった。伊豆諸島のように昔から交通経路からはずれた離島もあった。しかし海運の便という当時としてはもっともめくまれた交通立地は、すべての離島の特つ条件であった。だから今まで述べてきた離島の特殊な交通条件または交通条件を特殊にしたものは、近代的な交通形態の形成、従って近代資本主義経済の発展そのものに他ならなかった。

注(1) 田中豊治「近世隠岐における商業資本の発達と島嶼経済の展開」『地理学研究』二九の一(所収)および、永海一正『隠岐の歴史』参照。

(2) 島根県・島根大学山陰文化研究所『隠岐島経済実態

二、離島経済の構造

近代資本主義経済から、離島がとりのこされたのは、交通条件だけではない。資本主義はいうまでもなく工業の発展に主導され、生産業に占める工業の比重はますます高まって行く。離島はその特殊な条件によって、工業化の故からとりのこされる資本主義の発展そのものが作り出した交通条件の特殊性が、離島における資本主義工業の発展を拒否するのである。第一表にみるように離島の産業構成は、第一次産業の比重が七〇%をこえるものが過半に達している。それらはすべて農業と漁業の組合せなのである。第二次産業が七〇%をこえる四つの島は、石炭を主とする鉱業を持つ島である。どの部門も七〇%をこえない混合型の島をみても、中心はやはり第一次産業なのであり、ただ第二次、第三次が他よりも多いというにすぎない。この離島の前近代的な産業構造は、その経済的性格を決定する基礎である。

まず農業についてみてみよう。通常、離島の農業は狭い耕地、水不足、急傾斜といった悪条件の下にあるとみられる。事実、離島全体についての農家一戸当り耕地は、〇・六ヘクタール

第1表 経済類型による離島の分類

主産業 従産業	第1次産業		第2次	第3次	混 合	計
	農 業	漁 業	産 業	産 業		
第1次産業 { 農業	8	7	—	—	5	20
第2次産業 { 漁業	12	19	—	—	5	36
第3次産業 { 混合	—	—	4	—	1	5
第4次産業 { 混合	—	—	—	—	3	3
計	—	—	—	—	19	19
計	20	26	4	0	33	83

- 注 1 第1次(第2次、第3次)産業が、所得あるいは就業者数の70%以上を占める島を第1次(第2次、第3次)産業の島とする
 2 第1次産業(農業、漁業)の島について、所得あるいは就業者数の60%以上を単一産業が占めている場合は、その産業中心の島とする
 3 60%以上を占める産業のない島については、そのもっとも大きいものを中心として農主水産等とする
 4 第1次、第2次、第3次産業のどれにも該当しない島は混合型の島とし、このうち50%以上の所得あるいは就業者比率を占める産業のある島については混合型(主)〇〇産業中心(従)とする
 5 一部の島は諸島として一括されている
 6 離島振興対策審議会小委員会『地域の類型分類等一覧』による

(全国一ヘクタール)、そのうち水田は三分の一強(同五六%)にすぎない。第二表でみても、離島の農家一戸当り生産額は全国平均の三分の二にすぎない。耕地の程度にはば見合っているといつてよい。離島農家の農業生産額の少なさは、何といつても米生産の少なさによる。一戸当りで全国平均の三分の一にすぎない。これに反し、いも、果実などは全国平均をしのぎ、工芸作物は全国平均にほぼ等しい。離島農業は零細な畑作農業なのである。だからしばしば離島では米の自給が出来ない。一方では離島の畑作は、暖い海洋性の気候に恵まれると、果樹、園芸に有利な条件を持つことにもなる。瀬戸内海の多くの島々がそうであった。しかし果実、野菜であれ、工芸作物であれ、特産的な農業を持つ島は少ない。また壱岐、佐渡のように平均反別が一町近く、水田の比重が高いような農業地帯、米を移出しているような島も多くはない。多くの離島はその平均が示すように、少しの水田と相対的に多い畑を持つ、全体として零細な耕作規模の農業を持っている。

隠岐についてみよう。一戸当り耕地は〇・四五ヘクタールである。ここではしかし水田が相対的に多く〇・二七ヘクタールを占める。畑のなかには四七ヘクタールの果樹園と六〇ヘクタールの桑園が含まれる。乳牛三五頭、和牛三、九二五頭、豚四五六頭、にわとり一四、〇七四羽である(いずれも四〇年セン

第2表 農業産出額の構成(昭和35)

	離 島 計		全 国 計		隠 岐	
	千万円	%	億円	%	百万円	%
米	860	26.7	8,899	48.5	325	46.0
麦・雑穀	279	8.7	1,421	7.8	68	9.6
いも	519	16.1	800	4.4	37	5.2
豆類	73	2.3	527	2.9	41	5.8
野菜	168	5.2	1,412	7.7	35	4.9
果実	532	16.5	1,059	5.8	6	0.8
工芸作物	245	7.6	824	4.5	4	0.6
繭	17	0.5	554	3.0	16	2.3
畜産	419	13.0	2,722	14.8	173	24.4
その他	110	3.4	117	0.6	2	0.3
計	3,222	100.0	18,334	100.0	708	100.0
同上1戸当り	208千円		304千円		123千円	

注 離島については経済企画庁『離島関係資料集計結果』により、全国計は『農林省統計表』による。離島の戸数は昭和40年をとり企画庁『離島振興対策実施地域の概要』による。

第3表 隠岐農業の構造 (昭和40)

				島根	隠岐
				%	%
農	家	人	口	57.6	58.1
耕地規模別比率	5	3反	3反	23.1	36.8
		3反	5反	17.0	24.1
		1町	1町	36.4	32.3
		1町	1町	17.8	5.7
		1町	2町	4.8	0.9
専兼比率	専	1種	兼業	13.6	12.1
		2種	〃	43.0	32.4
		2種	〃	43.4	55.5
土地利用率				115.8	101.9
生産性	耕地10アール	1戸当り		41千円	27千円
	農家1戸当り			321 〃	182 〃

注 農林省島根統計調査事務所『島根農林水産統計年報』昭和40～41年による。

ナスによる)。生産物は米麦等は勿論のこと工芸作物として煙草も含まれる。果樹はみかん、りんご、桃、ぶどう、梨とひとおりのものをそなえている。このようにみると、隠岐の農業は日本農業の縮図のようにみえてくる。零細な日本農業に対しても、もう一廻り零細な、しかし多様さにおいては匹敵しうる縮図なのである。第二表にみるように隠岐の農業産出額の比率は、離島のそれよりもむしろ全国平均に近い。

第三表によって隠岐の農業構造を本土後背地たる島根県と比較してみよう。一戸当り耕地の少なさは、零細経営の多いとい

う形であらわれている。島根県平均一戸当り耕地は〇・六八ヘクタールであるから、隠岐はその六十数%になるが、その差は県に比して下層の比重が高いという形であらわれている。しかもこの農業の生産性は県に比してはるかに低い。一戸当り生産額が低いのは当然としても、土地当りのそれも七〇%にすぎないのである。水稻の反収も島根県平均より一割方低いのである。この土地生産性の低さは土地利用の低さと関係している。水稻生産力の低位、土地利用の低さは、離島の農業条件と関係している。平坦部の少ない地形のために、水田の多くは棚田であり、しかも水不足のために乾田化することが出来ない。裏作利用は労力的にも、水利条件からも困難なのである。低位生産力、零細経営は、当然その農業経営の自給的後進的性格を物語る。その経営の生産余剰は少ないのである。だから島全体としてみても農産物を移出する余地は少ない。肉牛、豚、煙草が移出農産物であるが、後二者が微々たるものであるとすれば、肉牛だけが隠岐農業の「商品生産」であるといつてよい。生産物の多様性はむしろ経営の、さらに島全体の自給性を物語るものに他ならない。

隠岐農業のこのような形態は決して最近に出来たものではなかった。島外へ商品化される農産物は、既に江戸時代から牛馬に限られていた。そして明治以降になると養蚕が発展し、繭が

最大の移出農産物となるのである。さきにもみたようにあらゆる種類の果樹の存在は、隠岐農業の多様性を印象づける。現在、これらの果樹はかなり園地をなし多少の商品化も行なわれているが、この果樹自体は古くから農家の庭先に自給用として存在していた。大正末の統計をみても、あらゆる果樹が、多少の差はある各村々にみられるのである。農業の自給性は勿論過去にさかのぼればのぼる程強かった。交通手段が未発達時代であればある程、食糧自給は離島にとっての死活の問題だった。隠岐農業にとって著名な牧畑という輪転方式は、急傾斜なやせた山腹を利用して、雑穀・大豆等を少しでも生産する必要から生み出されたものであった。だから商品経済が浸透し、農業生産力が発展してくると、私的土地利用と集約的利用が次第に共同利用と粗放的輪作にとって代ることになる。

商品経済の発展の著しい地帯から、牧畑の普通畑化、水田化さらにとくに明治以降の桑畑化が進行するのである。商品経済の発展が島の自給性を破っていったことは既にみた。島外への移出品は、古くからの林産物、水産物に加えて、蕎麦が重要な地位を占める。一方移入品には米麦が大きな位置を占める。しかしこのことは隠岐農業が専門化を進めたことでは必ずしもない。大正末についてみると、大正一三年の白米移入は五、六一四石、大正一二年の生産額は二四、四四一石であり、全消費量の約二

〇%が移入されているにすぎない。非農家人口は二〇%以上あるから、この移入米は非農家向のものだといつてよい。逆にいえば農業は依然として自給経営を基調としているのである。

低生産力、零細規模、販売余力のない自給経営は、養蚕等の商品作物が多少導入されたにしても、商品経済の浸透のなかでは当然現金不足におちいらざるをえない。第三表にみるように隠岐の現在の兼業率は高い。過半が第二種兼業である。現在の兼業は大部分賃労働収入であり、それによって農家所得は県平均に比べてもそうくない。賃労働の主なものは離島振興事業関係の土木工事及び山林労務である。その他の兼業は山林所得者の山林収入を別とすれば漁業である。しかもその漁業は主として岩のり、わかめの採取、沿岸漁業である。道路、港湾等の土木事業が多いのは最近のことであり、戦前においては農家の兼業は林業、漁業にかぎられていた。農業、林業、漁業の結合は、各村にすべて同じくみられたわけではない。自然条件の差、農家の個別条件によって、漁業との関係が深いものも少ないものもあれば、林業労働に出ないものもあった。しかし村別の差は他の本土の村々にみられるより少なかった。島後はほぼ円に近い形の島であり、中央山岳が海に迫つたいわば「海にかこまれた山村」という様相を呈している。旧村で八町村があるが、これは中条村という中央部の海に面しない村を中心として、

七町村は放射状に、島の甲のように区画されていた。だから七町村はいずれも山を背後にし海に面した農山村という形態を持っていた。勿論、耕地、山林、海辺の状況には差があった。ことに海はその向きと港の条件によって漁業に大きな差をもたらした。しかしとにかく、程度の差はあれ、農業、漁業、林業という第一次産業のいわば「三位一体」はすべての村々の特徴であった。

島前・島後という隠岐全体についていえば、この「三位一体」は一層はつきりしたものになってくる。三五年の生産構成でみて、この三者は八三%に達している。三者だけで比率をみると農業二四%、林業二八%、水産業四八%であるが、三九年にはそれぞれ四〇%、三八%、二二%となっている。水産の生産は変動が大きいからこの三者はほぼ三分の一ずつを占めているとみてよい。前述したように第一次産業の比重が圧倒的に高いのは離島全体の特徴である。とくに漁業の比重の高さは、離島という海にかこまれた条件にとって必然のようにみえる。また漁業立地は有利なようにみえる。たしかに沿岸漁業についても、島であるから、面積に比して沿岸は広い。そしてさきにもたように、殆んど各村が「沿岸」を持つことになる。しかし本土の沿岸漁村と比べると、果してどれ程の利点があるのであろうか。隠岐経済の商品化がまず水産物から始まり、それが一

貫して主流を占めてきたことが物語るように、水産は農業と違ってその発展にとって商品化をいち早く必要とする。

商品化が一部の漁村を除けば、干物、塩蔵物を主としている段階では、離島の水産は別に本土に比しマイナスの要因を持たなかった。しかし明治以降交通網の発達、冷凍設備の完成は、漁業の中心を鮮魚の商品化へと変えて行く。それとともに大型の発動機船による巾着網、底引網漁業が発達しようやく近代漁業が展開してくるのである。そうなると離島の交通、市場条件は、本土漁業に比してマイナス要因になってくる。本土の先進的技術を持つ漁業資本が、離島の漁場へと進出してくるのである。隠岐の場合、戦前には、沿岸の地先漁業権の大半を本土資本に使用させるようになる。さらに戦後になって海外漁区を失った大漁業資本によって、隠岐近海の好漁場は沖合漁業の対象とされた。回遊魚を対象とする沖合漁業の発展は、元来魚の沿岸への回遊をまっけて捕える沿岸漁業を過去のものとした。それはまた離島の漁場の有利性を過去のものとしたことでもあった。それだけではなく、沖合における回遊魚の捕獲は、沿岸の回遊魚の量をへらし、沿岸漁業への打撃となる。この傾向はとくに戦後著しくなった。³⁾

近代資本制漁業の発展が、本土の漁業基地を根拠とし、冷凍設備を持つ大型漁船・輸送船を主要な生産手段とするようにな

ると、離島が近海の漁場に恵まれていたとしても、それは何等の利点ではなくなってくる。そこでとつた魚はいずれにせよ、その本土の基地へ水揚げしなければならぬからである。そこから大消費市場へ送られるからである。だからその島の漁船の漁獲物も島の港へ揚がらずに、直接本土へと送られる。島の漁業立地は、本土基地を根拠地とする場合よりも不利になっている。島の漁港を経由するものは、刺網、定置網、一本釣等の多くの沿岸漁業にのみよる特別な魚にかぎられてくる。また磯物（貝類、藻類等）になつてしまふ。島の沖合でとれる回遊魚類を、島で普通にたへることも出来なくなる。島の漁船がとる魚も、沖合で冷凍運送船に移してしまふからである。そしてそれらの魚はしばしば本土から移入される。これが近海に屈指の漁場を持つ隠岐の実状なのである。

このような隠岐の状況は離島の漁業のおかれた地位を物語る。前述したように、離島が資本主義経済の発展のなかで工業化から、近代的交通網からとりのこされたように、その漁業も近代漁業の発展からとりのこされたのであった。しばしば離島の特色として、その資源の貧困がいわれる。しかし水産についてみたように資源は決して貧困ではない。すべての離島ではないが、隠岐の場合には林産資源も豊かである。たしかに耕地はとほしい。しかし全体としてみるとき、離島と同じ面積と人口が本土

においてより多くの自然資源を持ちうるとは思われない。離島の貧しさは資源の不足によるのではなくて、資本主義社会の富、すなわち蓄積資本の貧弱さによるのである。このことは必ずしも離島自体での資本制以前の資本蓄積が他より少ないことではない。隠岐のような場合、前述したように遠隔地商業による前期的資本の形成は決して小さくはなかった。しかしこれらの前期的資本は、明治以後の資本主義の発展のなかで、近代的資本へと転形する場面を持たなかった。もし島内に近代的企業の発展の余地があるならば、島内に資本がなくても本土から資本は利潤を求めて流入するであらう。だから離島の蓄積資本の貧困さは資本投下の機会の欠除を意味している。

その結果として島内の賃労働の雇用機会は少なかった。いうまでもなく資本主義の発展は、人口の都市、工業への集中をもたらし。その人口の多くは農業をはじめとする第一次産業から流出する。離島の場合、島内に資本の発展がとほしい以上、それは労働力人口の島外流出という結果になる。第一次産業からの人口流出はあらゆる地域でみられたが、離島では島内での第一次産業における生産力と商品生産の発展が立ちおくれざるをえない条件があつたため、人口流出は他の地域より一層はげしく行なわれる。第四表に隠岐の人口の推移を示そう。戦前の大正九年から、おそらく明治末から、その人口は減少をつづけ

第4表 隠岐島人口および産業別就業人口の推移 (単位 人)

	総人口	就業人口計	第1次産業			第2次産業	第3次産業
			農林業	漁業	小計		
大正9	36,539	17,311(100)	11,397(66)	1,098(6)	12,495(72)	1,559(9)	3,257(19)
14	34,580						
昭和5	34,134	17,205(100)	11,700(68)	1,045(6)	12,745(74)	1,515(9)	2,945(17)
10	34,134						
15	31,794						
25	44,842	21,578(100)	13,362(62)	2,707(13)	16,069(74)	1,834(9)	3,675(17)
30	43,814	20,016(100)	11,575(58)	1,879(9)	13,454(67)	1,743(9)	4,819(24)
35	41,639	19,426(100)	9,463(49)	1,537(8)	11,000(57)	2,219(11)	6,207(32)
40	36,185	16,451(100)	6,543(40)	1,834(11)	8,377(51)	2,114(13)	5,960(36)

《ノート》

離島経済に関する覚え書

注 各年『国勢調査報告』による () 内は%.

てきた。大正から昭和にかけての人口の減少は、必ずしも就業人口の減少、第一次産業の人口の減少を伴わなかった。それは主として若年新規労働力の流出であり、また第三次産業従業者の減少であった。大正一二年の出稼者は五、八九〇人であり、島内就業人口の三分の一をこえている。しかし戦後、ことに最近の流出は、その激しきとともに農業就業人口の急減を特徴としている。それ故に戦前には変らなかつた第一次産業の比重は、戦後には減少をつづけている。

さきに離島が近代交通からとりのこされ、近代漁業からとりのこされたことを指摘した。全体としていえば離島は、資本主義的国内市場の展開からとりのこされてきたのであった。封建的市場経済の時代には、その交通、市場条件、その基礎をなす生産構造において、離島は余り本土の村々と区別されるものを持たなかつた。他の同質的封建的共同体、封建的領域の一つであった。その同質性を打ち破り、離島を特殊な地域へと編成したものは、近代資本主義の発展そのものであった。資本主義が本格的に展開し、人口流出が激化する大正期から、離島のもつ特性、「離島性」は形成されてくるのである。本土との海上交通が便利になり、近代的な生産手段も入ってくるその時期から、離島の異質性は逆に強化されることになる。

注(一) 田中豊治「封建制下の隠岐牧畑」『地理学評論』二

三ノ一（所収）。

（2） 田中豊治「牧畑農業の解体に就て」『地理学評論』二四ノ三所収。

（3） 田中豊治「隠岐における近代的漁業の侵入とその影響」『地理学評論』二七の五所収。

三、離島経済の特質

——未熟な自立性——

我々はいままで離島経済の特性について、その形成について考えてきた。しかしこれらの性格の全部——海上交通を除く全部——は、たんに離島だけの持つ性格ではない。悪い交通条件、中央市場からの距離の遠さ、貧しい経済力と交通条件の悪さの悪循環、第一次産業の優勢な産業構成、零細な低い生産力の自給的農業、人口の流出等の、総じていえば近代資本主義からとりのこされたことが生み出す諸特徴は、辺境の農山漁村が一般にもっている特質に他ならない。つまり後進地域一般の性格なのだ。離島はたしかにこのような後進地域の一つであり、その代表的な例であるとみられてきた。しかし離島問題を後進地域開発問題に解消してしまえない独自性が、その経済構造のなかにたしかに存在しているのである。

さきに離島の経済規模が交通条件を規定していることを指摘

した。九州、四国が離島でないのは、その巨大な経済規模が本州との間の経済交流を巨大なものとし、交通条件を根本的に変えてしまうからだといった。しかし九州や四国が離島でないのは、交通条件だけではなく、その規模の大きさそれ自体でもある。数百万、千万の人口をもつ島の経済構造は、本州と変らないのである。産業構成は第一次産業が相対的に多いとしても、数十万の都市をいくつか持ち、第一次から第三次産業までの殆んどあらゆる産業部門を含み、交通網を完備したそれは、たんに経済規模の差をこえて、離島の経済とは異質なものになっている。都市を中心とする地域的分業圏は、相互に交錯し合って国民経済を作り上げる。九州や四国においては、そのような分業圏はそのなかにすでにいくつかが含まれている。だから九州や四国の国内市場への参加の仕方は、本州の場合と何等変ることがないのである。

国民経済の地域的な単位としての、このような分業圏は、当然一定の自立性を持っていた。だから市場はつねに二重に、地方市場と中央市場としてあらわれる。ところでこのような地域的分業圏・地方市場圏は、地方の中小都市を中核とする、かなりの大きさ、人口規模の領域であった。それは後進地域の農山漁村をいくつか集めても作りえなかった。後進地域の町村はそれ自体では地方市場圏ではなく、その一部をなすにすぎない。

陸上交通の条件は、地方市場の領域をかなり広汎なものとする。しかし離島の交通条件は、離島をそのような地方市場の領域からとりのこすことになった。だから離島はそれ自体で一定の自立性をもった経済単位にならなければならない。だが離島の持つ経済規模、たかだか数万、最大で十数万人の規模では、それは独自の地方市場圏としてはなり立たなかった。かくて離島にとって、その経済的自立性は、経済の必然であるというよりも、その特殊の条件に強制されたものとしてあらわれてくる。このような、いわば未熟な自立性こそが、離島経済を他の後進地経済一般と区別する特徴なのである。

未熟性は何よりも規模の小ささの所産であつた。さきに離島の交通条件をめぐって小規模の不経済を指摘したが、それは離島経済を貫く特徴なのである。それはまず島内市場のせまさという形であらわれる。たとえば隠岐の都市的消費市場は人口数千の西郷町の町場に限られる。我々はさきに農業の多様な自給的性格を指摘した。島内市場が要求する多様な農産物を、島の農業が供給しなければならんとすると、農業生産は多様な農産物を少量ずつ作らなければならないだろう。生鮮食品についてはことにそうである。たとえば市乳についてみれば、乳牛飼育頭数は隠岐全島で四〇頭、戸数で二〇戸にすぎない（第五表参照）。その半分は西郷町に集まっているから、半分の二〇頭、

第5表 野菜、乳牛、にわたりの町村別分布状態

	人口	野 菜		乳 牛			に わ と り		
		作 面	付 税	人口千 人当り	実 数	1 戸 当り	人口千 人当り	実 数	1 戸 当り
全 国	98,282	663,110	6 6	1,310	3 6	13 0	114,500	41	1,170
島 根	822	5,690	6 9	9,800	2 6	12 0	875	19	1,013
隠 岐	36	170	4.7	40	2 0	1.1	13	8	362
島 布	16 6	66	4 0	20	2 0	1.2	3.5	6	210
後 都	0 8	1	1.1	—	—	—	0.1	1	125
島 五	2.9	15	5.2	3	3.0	1 0	1.4	4	432
前 海	3.4	14	4 1	7	7.0	2.1	5.0	20	1,470
島 士	5.1	33	6 5	2	1 0	0.4	1.3	8	255
知 西ノ	5.8	35	6 0	3	3.0	0.5	1.4	8	240
夫 知	1.5	11	7.3	—	—	—	0 3	5	200

注 いずれも昭和40年、家畜は41年2月の数字 農林省島根統計調査事務所
『島根県農林水産統計年報』（昭和40～41年）による。

一〇戸が四カ町村に分散している。一カ村一戸か二戸なのである。西郷町への集中といっても、西郷町は旧村五カ村を合併しているから、他の村との比較でいえば、五村分だと考えてよい。だからここでも一カ村三戸たらずなのである。そして生産された市乳は殆んど地元消費にゆだねられる。五箇村の一戸三頭の生産する市乳は、その村内で商品化されてしまう。

野菜についてみても、人口千人当りの作付面積は、島後の各町村では耕地自体がとばしい布施村を除けば大差はないのである。また島前三カ村についてもその間の差は少ない。島前、島後間の差は自然条件、耕地条件の差によってかなりみられるが、野菜の生産と消費も市乳と同様に同一町村内に限られているようにみえる。鶏卵については、第五表にみるように都万村に若干の集中がみられる。これは二戸の大養鶏農家が存在するためであり、他の二三九戸は一戸当り数羽という零細養鶏にすぎないのである。だからこの二戸を除くならば養鶏についても零細な分散した自給的性格を、その販売も自給余剰販売として村内に限られるような性格をみる事が出来る。だから野菜、市乳、鶏卵といった地元消費的な農畜産物について、その各町村への分散と、町村内自給的性格を指摘することが出来る。島内市場全体のせまきどころではない。その島内さへ町村別に分散された市場からなるのである。我々はさきに離島農業の自給的多様

性を強調した。それはまず各経営の自給的多様性であり、ついで村々の自給的多様性であり、最後に島全体のそれであったわけである。

島の生産者にとって三つの市場が存在する。一つは村内市場であり、ついで村外Ⅱ島内市場である。そして本土Ⅲ島外市場があった。島のもっとも重要な商品生産は、いずれも島外市場のものであった。水産物、和牛、煙草、繭、林産物等である。市場のせまきとは、これら本土向の特産物以外の生産物についていえた。そして経済的自立性とは、これら生産物に関するものであった。島の自立性の未熟さを、国内市場の内部に存在する地域的な分業圏との対比においていうとき、それはたんに規模の小ささをいうのではない。市場の大きさ、広さとは人口の大きさだけではなく、社会的分業の発達程度である。だから未熟さとは島内の社会的分業の未発達を意味している。勿論、人口規模の大きさも市場の大きさをきめる一因である。それ以上に人口規模は分業の発達そのものに關係していた。アダム・スミスの著名な命題にあるように、分業の発達程度はまた市場の大きさに依存する。島の人口規模では同じ分業の程度をもってしても、本土の地域に比して市場は小さくならざるを得なかった。それは島内の社会的分業の発達を刺激しなかった。

社会的分業の未発達とは、経営の専門化の未発達であり、生産

力の未発達を意味している。また逆にいえば、生産力の発展こそが、社会的分業を発展させる契機なのである。狭隘な市場Ⅱ未発達な分業と低い生産力との相互規定は、離島経済の自生的な発展過程ではやむえざる宿命であった。勿論、近代において離島は孤立した発展を行なってきたものではなかった。本土の進んだ生産技術はたえず導入された。農業についても、その耕地条件の悪さという制約はあるにしても、入りえない技術、生産手段というものはない。規模の経済は工業における程に農業では貫徹しないからである。規模の経済がもつとも作用する養鶏においても、まだせまい島内市場の壁にふつつかる程ではない。二千羽養鶏が一応二戸も成立しうるのである。乳牛においても七頭飼育の農家もあるのである。西郷の港町の近辺には、野菜農家も何軒か存在している。しかしせまい市場が現在はまだ経営の内部経済の追求を阻止しないと、それはすでに社会的規模がもたらす外部経済にとっては阻止的である。村々に一、二戸の酪農経営、二戸しかない企業の養鶏、少数の商業的野菜農家、また一握りの果樹園といった社会的な分散は、マシーナルのいう古典的な意味での外部経済を生み出さないばかりでなく、流通機構の整備を困難にする。離島の市場条件は外部経済の面から、生産力の発展のマイナス要因となってくる。多様で島内自給的な農業とせまい市場という構造は、農畜産

物の島内自給が行なわれていることを意味しない。第五表にみるように、隠岐では人口当りにして乳牛は勿論、野菜の作付面積も、にわとりも、全国平均は勿論、県平均に比してはるかに少ない。その消費水準の低さを考慮しても、この少なさは牛乳、野菜、鶏卵が本土から移入されていることを意味している。前述したように米は早くから隠岐の重要な移入品であった。水稻生産力の発展によつて、また人口の減少のおかげでどうやら自給が達成されてきたのは最近のことであった。このような移入は、ただでさえ小さい市場をさらにせばめることになる。このような移入依存は何を意味するのであろうか。それは本土との生産力の差に基づく島内生産の敗北を意味するわけではない。外部経済の不利は輸送費の差で十分カバー出来る筈である。これが生産の発展に阻止的に作用するのは、島内市場をのりこえる場合であらう。

移入をもたらず原因は、やはり島内の市場構造そのものにあった。島の人々はこの理由を、少々の増産がすぐ過剰生産となるような市場のせまさに求める。しかし島役の島全体でみても、増産の余地がそれ程少ないとは思われない。市場のせまさは、さきにみたような町村別に分断された市場のせまきなのである。島全体でみてなおあるとみられる増産の余地も、町村別にみると少なくなる。市場の分離はただでさえせまい島内市場をさらに

に狹隘にしている。未^レ熟[、]な[、]自[、]立[、]性[、]という場合の未^レ熟[、]さは、島内市場の深[、]さにおける未^レ発^達である以前に、島内市場そのものの未^レ形成を意味していた。村内市場はあつても、島内市場はなかつたのである。島後唯一の町場である西郷は古くから政治行政、交通、商業の中心であつた。本土へ送られる物資は多くはここを経由している。天然の良港を持つ西郷は、定期船の船着場だからである。しかしこのことは必ずしも西郷の町場が、島内の商品流通の結節点として、商業中心であることを意味しなかつた。それは島外と島とを結ぶ商業中心にすぎなかつた。

このことは奇妙にみえる。小さな島が何故一つの市場としてまとまり得ないのであろうか。分断されているのであろうか。第一にそれは交通条件であつた。前述したように島後では深い中央山岳地帯によつて、各村々は分断されていた。その間の交通は最近まで何里という細い山道によるか船であつた。離島振興法による公共投資によつて、はじめて車の通る道が各村々をつなぎ、西郷はその要になつたのであつた。だからかつての物資輸送の中心は船であつた。島前三島間の交通は勿論今でも船である。海上交通によつて本土からへだてられた離島の、島内交通もまた不安定な海上交通によらねばならなかつたのであつた。もともと封建時代にあつては、村々は自給自足の共同体をなしていた。隠岐の場合、その村々の孤立性は近代以後におい

ても、その交通条件を変え得ないままにのこりつづけてきた。だからこの分断性の第二の原因は、この交通条件を温存してきた、近代資本主義の發展からとりのこされた「離島性」そのものであつた。

本土からの農畜産物移入の存在は、隠岐の経済的自立性を否定するものではない。むしろ各村々の経済的自立性が生み出す島内市場の未^レ熟[、]さ狹隘[、]さの結果であつた。島内農畜産物市場は事實上、港のある西郷の町場または漁業部落に限られてくる。もしそれが島内の農村部から切りはなされているならば、西郷の町場はその農畜産物の供給を本土におかざるをえない。勿論西郷の町場が孤立していることはないし、その周辺に一定の農村部を持っている。そこから農畜産物の供給が行なわれているわけである。しかし本土から移入される農畜産物の大部分が、港があり、本土との接点である西郷の町場で消費されることは明らかであらう。地元分と移入分との比率はわからないが数千人の町場の消費人口の消費分の過半が移入によることはありうるのである。しかも西郷の町場は寄港する漁船員、観光客の消費支出が多い。また本土の出先機関、官公庁も多い。つまり財政資金をはじめとして、本土から流入する資金が消費される場所なのである。一方また、こは本土との結節点として移出人による商業活動が行なわれ、その利潤が落ちる場所である。本

土からの資金、ないし本土との関係において落ちる資金によって、本土からの移入品を消費するという経済構造だといつてよいのである。

つまり西郷の町場は、島内経済の結節点であるよりも、本土経済の一環を形成し、本土の島への窓口として機能しているといえよう。このような経済構造は、植民地経済、それと本国との関係に類似している。植民地における都市は、広大な自給経済の領域に浮かぶ異質な部分であった。本国の資本主義はその領域を変革しなかった。都市は本国資本主義の延長として、植民地経済との接点として機能していたのであった。

四、おわりに

離島経済の特殊性を、未熟な自立性として説明してきた。その未熟性を今まではもっぱら、島内市場の未発達として、それをもたらす封建的な村々の自立性として説明してきた。しかしこれを離島全体の性格とするのは無理があるかもしれない。隠岐の島後においても道路の整備と共に村々の分断性は克服されてきている。しかし未熟な自立性は島内市場が形成されたとしても克服されない。離島経済が地理的条件によって、一つの経済単位として自立性を強要される限り、その小規模性、狭隘な市場からくる未熟性はつきまとうのである。そして小規模性そ

のものが島内市場の形成に阻力的に作用している。勿論、経済規模の大小は相対的である。ここでいう島の経済規模の小ささは、本土における地域経済圏に比しての問題である。と同時にそれは、生産力水準に比してということでもある。

地理的制限をもたない本土において、交通手段の発展、生産力の発展に伴う生産規模の拡大は、経済圏そのものの規模の拡大としてあらわれる。ついには中央市場圏へと包括される傾向を示すであらう。だが離島では島内の生産力水準、交通の発達とは、与えられた規模をますます狭隘なものとしてゆく。その意味で離島経済の未熟性は解消されるのではなくて、ますます強化されることになる。

この生産力と市場規模との矛盾は、離島経済がその自立性を保持しなければならない限り、宿命的な矛盾として残される。しかし一方では本土経済の発展は、島の内外における交通条件を改善し、離島の自立性を不要なものにする傾向もある。そうになると離島は全く本土経済圏の一環として、山村、漁村とは何等変るところはなくなる。その場合、島は、そのなかに多様な島内自給的農業を保持する必要はなくなる。島の農業は本土向の商品生産に専念することになる。この本土向商品生産の場合、米とか干草といった政府への販売という安定かつ市場条件の平等な商品の場合とはともかく、その立地からする不利はまぬがれ

がたい。と同時に対象とする本土市場の規模の大きさのため、島に多数の経営が成立しうるから、外部経済としても内部経済としても、規模の経済は十分に享受しうるのである。逆に島内市場を対象とする島内商品生産は規模の経済からとりのこされる代りに、市場立地としての優位性を本土の競争者に対して持つことになる。島内向の商品生産と島外向商品生産という区別は、かつては自給的農業と商品生産的漁業、林業という部門として区別されていた。近代以後の発展は、自給的農業のなかから島外商品生産としての養蚕、肉牛を分出せしめた。戦後、養蚕の衰退と共に隠岐農業は主要な島外向商品を失ない、もっぱら自給用生産に従事してきたのであった。肉牛だけが残された島外商品であった。最近にまた養蚕、煙草といった島外商品生産が生まれはじめている。いずれにせよ、隠岐農業の進路としては当分の間は、この二種類の商品生産の双方について考えられねばならない。

今まで、我々はもっぱら隠岐、しかもそのうち二万四千の人口をもつ島後という一島を中心として考えてきた。しかし島後は離島としては大きな島の部類に属している。離島振興法の対象となっている八四七島のうちには、人口千人未満、極端な場合には百数十人という島も多いのである。こういった客細な島島では、未熟であれ、経済的自立そのものが不可能である。そ

のような島々は多くは漁業専門的な経済であり、まさに本土経済からの「離れ島」として、不便なミゼラブルな生活を強いられる。