

# 米穀市場の近代化

——大正期を中心として——

持 田 恵 三

- 一 米穀市場の拡大——都市と農村——
- 二 米穀市場の近代化
- 1 地域的流通の変容——中央都市市場の形成——
- 2 鉄道の発達と中継地的市場の解体
- 3 米商業の近代化

## 一 米穀市場の拡大——都市と農村——

幕藩体制下の米穀市場の明治的米穀市場への転形は、貢租米流通が商品流通へと転形したという意味で米穀市場の著しい拡大をもたらした。しかし貢租米流通が商品米流通に変っただけでは、流通する米の量の大きさには変りはないわけである。だから地租改正以後の、貢租米流通の廃止の結果としての市場の拡大は、機構的、質的なものであって、流通量の増大ではなかった。しかし明治以後の米穀市場の拡大は、すべてが商品として流通するようになった米の量が、絶対量としても、またそれが生産量に占める相対的な割合としても、次第に増加してゆくことであつた。このような米穀市場の拡大の根拠をなすものは、いうまでもなく米消費人口の増加およびその一人当り消費量の増加である。消費人口の増加は同時に、人口全体の増加と平行してゐた。しかし勿論、総人口の増加による

第1表 米供給と1人当り消費の推移

米穀市場の近代化

		総消費量	生産量	輸移 超過 入量	1人当り 消費 量
		千石	千石	千石	石
明治	11 ~ 15 年	28,774	28,993	-219	0.778
	16 ~ 20 年	31,615	31,924	-309	0.822
	21 ~ 25 年	38,284	38,574	-290	0.952
	26 ~ 30 年	39,684	39,351	333	0.930
	31 ~ 35 年	43,074	41,701	1,372	0.969
	36 ~ 40 年	48,336	43,862	4,474	1.022
	41 ~ 45 年	52,617	50,354	2,263	1.047
大正	2 ~ 6 年	56,772	54,373	2,695	1.071
	7 ~ 11 年	63,005	57,695	5,876	1.128
	12 ~ 昭和 2 年	66,984	57,721	8,955	1.125
昭和	3 ~ 7 年	69,663	60,811	9,419	1.087
	8 ~ 12 年	74,473	61,571	12,507	1.080

注. 年度は米穀年度で生産量は前年分をとる。明治年間は繰越量は計算されてない。輸移入超過量の一は輸移出超過量である。加用信文編『日本農業基礎統計』338頁による。

総消費量の増加は直ちに市場の拡大ではない。市場の拡大はあくまで消費人口が消費する米の量にかかわるものである。だが、総人口に総消費が増加するなかで、消費人口に市場が拡大するには、米供給の増大が当然前提されねばならなかった。

第一表にみるように、明治以降、米の総消費量に供給量は年々増加を示している。そして明治三〇年頃まではすべて、その増加は国内産米の生産増加によってまかなわれてきた。明治三〇年以降になると、その消費量の増加分のうちかなりの部分が、輸移入増加に依存するようになるが、それでも大正中頃まではその大部分はなお国内生産の増加によってまかなわれている。大正末から昭和に入ると、輸移入増加が総消費量の増加の多くを受け持つことになる。とにかく、明治以降の米穀市場の拡大の基底には、このような総消費量の一貫した増大と、それをささえる国内生産のやはり一貫した増加があったのである。一人当り米消費量についてみると、大正中頃

まではほぼ一貫した増加を示してゆく。しかしそれ以後は停滞ないし下降に入る。この一人当り消費量の増大は、一般には米穀市場の拡大要因ではあるが、一概にはいえない。つまり米消費人口の一人当り消費量の増加は、市場を拡大するが、米生産人口の場合はむしろ逆の要因となるからである。そして米生産人口の場合、むしろ一人当り消費の減少が販売量増加の要因となる。この点のちに明らかにするが、大体において大正中頃までの一人当り消費量の増加は、生産、消費の両人口共に起こったものであり、それ故に前者の場合は生産量の増加が直ちに販売量の増加となるのを抑制したとしても、後者の場合は明らかに市場の拡大にかなり寄与したとみてよいであろう。しかし米穀市場の拡大の主要な形態は、一人当り消費量の増加とか、総人口の増加と平行しての、それに占める比率一定のままでの消費人口の増加とかいったことではなかった。それは総人口に占める米消費人口の割合がたえず増加するような形で、逆にいえば米生産人口比率が減少する形で米消費人口の増加であった。人口と生産量が変化しないと考えば、米生産人口が米消費人口へと転化することによって、それはもつとも典型的に起こるのである。これは大体において、農業人口の絶対的相対的減少、非農業人口の絶対的相対的増加ということにおきかえてよいであろう。そして非農業人口は主として都市人口であるから、その増大は結局のところ都市の発展としてあらわれる。明治以降の都市人口の増加についてはいうまでもないが、それは必ずしも東京、大阪といった大都市の発展が中心ではなかった。第二表にみるように、明治三一年から大正七年にかけて減少しているのは人口五千人以下の町村人口であり、人口五千人以上の町村人口はいずれも増加を示している。そのうちで最大の増加は人口五千〜一万の町村であり、ついで人口一〜三万の町村、人口一〇万以上の都市の順となっている。つまり明治後半から大正前半にかけての人口の増加は、地方の人口五千〜三万という町村の増加という形で起こっているのである。これに

第2表 人口階級別市町村人口の推移

人口階級	明治31年	明治41年	大正7年	大正9年	大正14年	昭和5年	昭和10年	明31~7 大の増加	大9~10 昭の増加
	千人 (%)	千人 (%)	千人 (%)	千人 (%)	千人 (%)	千人 (%)	千人 (%)	千人	千人
~4,999人	30,493 (67.2)	28,107 (54.3)	27,071 (46.6)	27,106 (48.4)	26,409 (44.2)	25,686 (39.9)	24,564 (35.5)	-3,422	-2,542
5,000~ 9,999人	6,867 (15.1)	10,736 (20.8)	12,475 (21.5)	10,821 (19.3)	11,475 (19.2)	12,472 (19.4)	12,938 (18.7)	5,608	2,117
10,000~ 29,999人	2,796 (6.2)	4,428 (8.6)	6,960 (12.0)	6,881 (12.3)	7,036 (11.8)	7,923 (13.3)	8,320 (12.0)	4,164	1,439
30,000~ 49,999人	977 (2.2)	1,581 (3.1)	2,008 (3.5)	2,296 (4.1)	2,631 (4.4)	2,485 (3.9)	2,229 (3.2)	1,031	-67
50,000~ 99,999人	772 (1.7)	1,353 (2.6)	2,282 (3.9)	2,105 (3.8)	3,445 (5.8)	4,402 (6.8)	3,685 (5.3)	1,510	5,180
100,000人~	3,498 (7.7)	5,537 (10.7)	7,292 (12.6)	6,754 (12.1)	8,741 (14.6)	11,481 (17.8)	17,518 (25.3)	3,794	10,764
計	45,403 (100.0)	51,742 (100.0)	58,087 (100.0)	55,963 (100.0)	59,737 (100.0)	64,450 (100.0)	69,254 (100.0)	12,684	13,291

注. 明治31~大正7年は各年末の甲種現住人口, 大正9年以後は10月1日  
國勢調査人口. 厚生省『人口統計総覧』28~9頁による.

米穀市場の近代化

四

対し大正九年から昭和一〇年にかけての人口の増加は、人口一〇万以上の都市人口の増加が八〇%を占めている。ついで人口五〜一〇万の都市人口の増加が大きい。この明治〜大正、大正〜昭和の人口増加の形態の差は、米穀市場の問題にとっても重要な意味をもっていた。前者の場合、人口増加の主力である人口五千〜一万の町村人口の増加の有力な原因は、人口五千以下の村が人口の自然増によって、その性格を変えないまま、つまり農村のまま人口五千〜一万のランクに上昇したことである（この上昇のなかには村の合併による上昇をも含んで考える）。明治三一年〜大正七年の間に、人口一万以下の町村人口のうち人口五千以下はへり、人口五千〜一万はふえて、結局のところ二二〇万の人口増加となっているからである。人口一〜三万の町村人口の増加についても同様に、人口一万以下だった町村人口の自然増によるランクの上昇が考えられる。要するに明治〜大正の増加人口のかなりの部分が、旧来

の町村人口の自然増という形で吸収されているのである。このような形の人口増加は、米の消費は増加させるが米穀市場を拡大しない。

明治―大正の人口増加の形態は勿論、このように農村のままでの自然増ばかりではなかった。都市人口の膨脹も大きかった。ことに人口一〇万以上の都市人口の膨脹が大きかった。大正九年で人口一〇万以上の都市は一六都市であるが、その多くが江戸時代以来の主要都市Ⅱ城下町であった。それらの旧来の都市人口の膨脹は、その人口の自然増によるよりも、それら都市への人口の他地域からの集中によるものが大きいことはいうまでもない。この大都市人口の増加は、旧来の米の主要市場の拡大を意味していた。しかしこの時期の都市の発展を特徴づけるものは、こういった旧来の都市の拡大ではなかった。問題は明治以降、何らかの原因によって新しく生まれてきた都市の発展であった。大正九年に人口一〇万以上の都市のなかにも、横浜四二万、神戸六〇万、呉一三万、八幡一〇万といった新興都市が含まれている。国際港、軍港、鉄鋼業がこれらの都市を生み出した。大正一四年に人口五万以上の都市で、明治三六―大正七年の間に人口が二倍以上になった都市をみると、神戸、呉、八幡、横須賀、浜松、豊橋、旭川、大牟田、川崎、大分の一〇都市であり、とくに八幡、川崎、大分が著しい膨脹を示している。<sup>(1)</sup>やはり軍都か鉱工業都市なのである。

新しく生まれた市街地はもっと小さな規模のものにも多かった。大正九年の三―五万の都市六〇の所在をみると、<sup>(2)</sup>東京の一二を最高に、福岡、大阪、兵庫、三重、北海道等に比較的多い。東京のこれらは品川、大井、大崎、淀橋、千駄ヶ谷、王子、滝野川、千佳、亀戸等の近郊区街地である。大阪の場合も同様である。兵庫、三重は姫路、津、四日市、宇治山田といった古くからの町が多いが、尼崎のような新興工業都市もある。福岡、北海道の場合、久留

米、小倉といった古くからの町の他に、鉱工業の発展にもとづく若松、戸畑、穂波、夕張、沼貝といった町村が多い。さらに人口一―三万の町村をみると、北海道、鹿児島、愛知、福岡、東京、神奈川、静岡、大阪等に多いが、これらの町村は一つは大都市近郊の新興市街地、鉱工業地、一つは古くからの宿場町、商業地、一つは鹿児島の場合のような人口の自然増による大型の農村の三つの型に分かれている。さきにわれわれはこのクラスの人口増加を主として、農村のままでの規模拡大としてとらえたが、それ以外にも市街地化を伴う人口増加も多かったのである。このクラスの市街地化を代表するものとして、愛知県などの機業地をあげることが出来る。起町、一宮町等であった。これらはその規模も小さく、なお農村の形態のなかでの非農業人口の増大という形をとったのである。

新興市街地が大都市周辺の郊外住宅地である場合、それはいずれは行政上も大都市に吸収されて行く運命にあったし、その性格そのものが大都市の一部であった。従って米穀市場という観点からみても、当初から大都市市場の一部であり、その発展は大都市市場の拡大と考えることが出来た。だから新興市街地のうちでも、米穀市場にとっての問題は地方に新しく発生した中小都市ないし町村の市場であった。これらの市場の発展は、たんに消費市場の拡大ということだけでなく、米穀の地域的流通を変容させ、新しい流通秩序を生み出して行くのである。この具体的な内容はのちの問題として、このような人口増加、都市発展の型が、明治と大正の米穀市場の拡大を規定していたことを指摘しておきたい。そしてこれに対し、大正と昭和の人口増加、都市発展は明治・大正において形成された都市化の型の上に、その量的な拡大として、とくに大都市の膨脹を中心として行なわれたのであり、そこでは人口の自然増よりも社会的移動が、前よりも一層重要な地位を占めていたのであった。それはまたその時期の米穀市場の発展を規定するものであった。

地方的市場の發展にはこのような都市市場のほかに、農村市場の發展も量的には少ないが存在していた。機業等の農村工業の發展によつて生み出された、農村における非農業人口の増加も、一つの農村市場の形態にはちがいが、それとは別に農民自体が米の購買者となる場合もあった。さきに簡單化したように、農業人口即米生産人口ではないのである。第一に米を生産しない畑作地帯がある。しかし元來、かかる地域の農民の主食は米ではなく、麦、雜穀類であつた。また自給農業においては米購入代金もなかつた。それが養蚕に代表される商業的農業の發展とともに、その現金収入によつて米を購入するようになる。その市場としての大きさはとにかくとして、これは農業内部における米をめぐる社会的分業の形成を意味していた。<sup>(3)</sup>

農村における米穀市場の第二の形態は、米作農家自身の購買である。米作農家の購買には、まず自家飯米にも足りないぐらい米作面積が少ない農家の飯米不足分の購買がある。そのような零細米作農家の他にも、生産した米を販売して、また米を買うという形態があつた。この販売・購買農家の存在は窮、迫、販、売を意味している。出来秋に生産した米を殆んど売つてしまひ、端境期になると自家飯米に不足して購入せざるをえなくなる、貧農のいわゆる窮迫販売である。さきに述べたように、米肥商の高利貸の前貸に依存して米生産を行なっている貧農にとつて、その前貸代金は出来秋に返済しなければならぬ。米肥商相手の場合でなくて、地主、高利貸からの借金であっても、やはりその返済は出来秋である。借金返済のために、將來自家飯米に不足するとわかつていても、なおその分の米も売らねばならないのである。そして他の商業的農業部門からの収入や、再び借金によつて米を購入することになる。

このような農民の米購入はけつして少ないものではなかつた。第三表にみるように昭和初年で、米作農家の米購

第3表 米作農家の米販売と購買（昭和2～6年頃）

	戸 数 (戸)		数 量 (千石)	
	販 売	購 買	販 売	購 買
米 作 者	2,901	2,272	28,835	7,587
{ 米作収入が全収入の { 過半を占めるもの		753		1,983
{ そ の 他		1,518		5,605
米作をなさざる耕地所有者	202		5,322	
計	3,103	2,272	34,157	7,587

米穀市場の近代化

注. 『米穀要覧』(昭和9年)による. この資料は 各道府県において昭和2～6年の間の 作柄中庸と認める年についての調査の結果である. 本調査には種籾は含まない.

第4表 米穀市場における米作農家

1. 生産量	60,811千石
2. 販売量	34,157
3. 輸移入超過量	9,413
4. 流通量 (2+3)	43,570
5. 持越増加量	628
6. 消費者総購入量 (4-5)	42,942
7. 米作者購入量	7,587
8. 米作者等保有量 (1-2)	26,654
9. 米作者等消費量 (7+8)	34,241
2 / 1	56%
7 / 6	18%
7 / 9	22%

注. 資料は前表と同じ. 輸移入, 持越増等は昭和3～7米穀年度平均をとる. なお8, 9の米作者等……には「米作をなさざる耕地保有者」を含む. 9には「米作をなさざる耕地保有者」の購入は考慮されていない.

入戸数は二二九万戸に達し、農家戸数の四〇%、そして恐らく米作農家の半分近くになっている。<sup>(4)</sup> 購入米作農家の六七%は、米作収入の半分以下の米作を主としない農家であるが、三分の一は米作収入が全収入の半分以上を占める米作中心の農家なのである。また米作農家の米購買戸数は米販売農家の七八%、その購入数量は総販売量の二二%になっている。第四表によって計算してみると、輸移出入、持越等を考慮した消費者（購入米作農家も含む）の総購入量は四、二



第5表 農家の米販売、購買の月別割合

		販 売 (昭2~6)	購 買 (大14~昭5)
11	月	12.1	5.3
12	〃	19.0	5.1
1	〃	13.0	5.2
小	計	44.1	15.6
2	月	8.2	5.3
3	〃	6.7	5.8
4	〃	6.1	6.9
小	計	21.1	18.0
5	月	5.8	8.5
6	〃	5.2	9.9
7	〃	5.3	11.5
小	計	16.4	29.9
8	月	6.0	12.9
9	〃	5.8	13.0
10	〃	6.5	10.6
小	計	18.3	36.5
合	計	100.0	100.0

注. 資料は前表に同じ。販売には小作米を含む。

九四万石だから、これを米穀市場の当時の大きさとすれば、米作農家の購入はその一八%を占めている。そしてまた米作農家が消費する米の二二%が購入に依存しているのである。いま非米作農家の米購入量について大ざっぱな推計を試みると、五〇〇万石程度になる<sup>3)</sup>。だから農家全体の米購入量は一、二五〇万石位とみてよいのであろう。つまり米穀市場の二九%は農家市場なのである。

この米穀市場における農家、ことに米作農家の意外に大きな比重は、さきにも指摘したような窮迫販売という事情によって高められていた。第五表に米作農家の月別の販売、購買状況を見ると、販売が一月〜二月、三月〜四月という出来秋に集中し、購買が五月〜七月、八月〜一〇月の端境期に集中していることがわかる。勿論、このこと自体が何も窮迫販売を示すものではない。出来秋売りは小農の場合普通のことだったし、飯米にもたりない零細米作農家が、端境期に購入するものも当然のことだからである。窮迫販売たるためには、これが一戸の農家によって行なわれねばならなかった。それがどの程度に行なわれ、どの位米穀市場の拡大に寄与しているかを示す資料はない。しかし米作農家を四六〇万<sup>6)</sup>戸と押

第6表 主要外米消費県における  
外米消費割合

	大1~3	大7~8	大11~15
全国平均	(4.9) <sup>%</sup>	(7.3) <sup>%</sup>	2.9 <sup>%</sup>
鹿児島	2.2	6.4	6.2
兵庫	0.3	1.9	5.9
山形	10.3	8.1	5.7
北海道	—	—	4.8
北海	7.6	5.9	4.7
新潟	11.8	11.4	4.4
熊本	0	4.9	4.1
宮城	13.2	—	3.2
福岡	9.4	—	2.9

注. 大正1~3, 7~8年は一戸正侯『米穀取引事情及統計』409~446頁, 大正11~15年は農林省農務局『米穀要覧』(昭3) 58~62頁による。米総消費量にしろめる外米消費量の割合である。大正1~3, 7~8年の全国平均は米需給表により、総消費量で外米輸入量を割ったもの。

六石としてその四七%にあたるのである。

販売兼購入という形態、すなわち窮迫販売は、生産米を売ってまた端境期に同じ内地米を買うとは限らなかった。購入する米は外米に低質米であることも多かった。外米輸入はわれわれが利用している調査が行なわれた昭和初年には、一二〇万石位(昭和三~七年平均)であったが、より以前の明治末~大正年間にはもっと多かった。そしてその消費は炭鉱、機業地、漁村等と並んで、米作地帯の農村に多かった。第六表に大正年間の主な外米消費県の外米消費割合を示そう。大正一一~一五年は全道府県が調査されているが、その外米消費の数字についてはかなり問題がある<sup>(8)</sup>ので、相対値のみを考えることにしたい。なおまたここに掲げないが、神奈川、長崎は大正一一~一五年で

さえると、それから二九〇万戸の販売農家を引いた残り一七〇万戸が自給農家となるが、これが全部米購入農家であったとしても、なお五七万戸の購入農家が残ることになる。だから少なくとも五七万戸は販売農家兼購入農家ということになる。つまり米作農家の少なくとも一二%が販売兼購入農家なのである。同じ資料によってみると、一戸当り購入量も少なくなかった。米作農家中の米購入農家一戸当り平均購入量は三・三四石であるが、一戸平均消費量を七・〇

第7表 福岡県における外米消費状況（大正年間）

（単位：千石）

	福岡市	炭鉱地帯	北九州市部	久留米市	その 農 村	他部	計
大 1～2	17	74	23	38	74		226
大 3～5	6	9	8	4	7		34
大 7～8	20	53	7	35	58		173
大10～11	10	33	3	2	13		61

注. 炭鉱地帯は遠賀、鞍手、嘉穂、三池（大牟田市）、田川の各郡、北九州市部は小倉、門司（大正7～8、10～11は若松を加える）。

福岡県穀物検査所『福岡県穀物検査成績報告』各年度より作成。

一〇%以上の外米消費率になるが、これは輸入港をもつこれらの県（兵庫も同じ）からの再移出がかなり脱落しているためと思われる。そういった県を除くと、外米消費割合の高い県は、東北（新潟を含む）、九州の農業県、北海道、福岡の炭鉱県であることがわかる。もっとも大正一～三年、七～八年をみると、鹿児島、熊本はむしろ低い方に入っており、常に高いのは炭鉱県と東北各県となってくる。

さらに細かくみるために、福岡県内の地域別の消費状況を第七表に示そう。大正一～二年、七～八年についてみると、炭鉱地帯、久留米市、農村部に多くの外米が消費されていることがわかる。もっともこのことはこれらの地帯の一人当たり外米消費が、他の地域より多いことではない。一人当たりを計算してみると、久留米が最高で、福岡がこれに次ぎ、農村、炭鉱は県平均よりむしろ少ないのである。ただこれら農村部、炭鉱地帯では、大正三～五年、一〇～一一年の外米移入の少ないときはきわめて少ないが、多くなるときは急激に多くなっていることがわかる。外米移入の多い年は米価の高い年であるから、米価が上がると農村部、炭鉱地帯の外米消費が急増するわけである。大正期の外米輸入は国内産米が不作で高米価の年には急増し、豊作で低米価の年には急減するという形であったから、この福岡県にみる傾向は、また全国的な傾向であったと

いえよう。高米価の時期は外米も値上りするが、その内地米との差は低米価のときより大きくなる。だから高米価時の外米消費の増加は、消費者にとっては安い低質米への切替え、米作農民にとっては高い生産米を売って安い外米を購入するという鞘かせぎを意味していたのである。

外米の消費状況については次のようにいわれている。明治四五年の『東京に於ける米の販売組織に関する調査』では、

「東京問屋の買付たる外国米は東京市中に消費せらるるもの甚少なく其総量の約三割に過ぎず。其中、米として消費せらるる為外米問屋より小売商に移るものは僅少にして製粉焼酎菓子製造等に用ひうるもの多く、七割は東京市以外の各地方の商人に売却せらるる現状とす、其主たる需要地は東北地方、殊に宮城、福島、岩手、山形の各県、信越地方、其他鉱業地、漁業地、機業地等なりとす、而して近来は一度東京迄荷を運ぶことなく横浜にて定期船に積換へ直ちに塩釜、小名浜等東北の各港に送るもの尠からず、東京市に於て消費せらるる外国米は極めて少量なるは注意すべき事に属す」。

また大正二年頃（高米価期）の状況については、

「外米は主として都市、其の附近の村落及漁村等に於て消費せられ農村に於ける需要は北海道、宮城、青森、山形、新潟、秋田、福岡の諸県等を除く外は比較的僅少なり

次に主として外米を需要する者は下級の商工業者、日傭取、薄給者及多数の職工雇人を使役せる工場商業者等とす農業者に在りては概ね自家産米の外麦、粟、稗、甘藷、馬鈴薯、玉蜀黍等の食物あるを以て外米需要の必要少きも副業の盛なる地方、米以外の代用食物の少き地方又人口の割合に耕地僅少なる地方に於ては農業者

中自家生産の食料の不足を外米に仰くもの幾分あるか如く又近年米価騰貴の爲高価なる自家産米を売出して外米を食用する者岩手県を除く外の東北各県、新潟其の他に於て稀にあるか如し尤も東北地方昨年凶作の結果は一般農家に於ても外米の需要尠からざるか如く就中青森県に於ては今秋迄に約四十万石の需要ある見込なりと云ふ此の如き大需要は一に凶作なる特種原因に基く<sup>(10)</sup>。

当時の外米市場の一般の問題については、別の機会に問題にするとして、ここではさしあたり農村におけるそれを取り上げてゆくことにする。福岡の場合のように高米価時に、農家の保有米の窮迫販売と結びついた外米消費がふえることは、さきの調査にもあるように東北、新潟で多かつた。そしてこれらの諸県では、たんに高米価時のみならず、恒常的な性格を持っていた。大正初年の別の調査は、「新潟県一般の農家は概して生活の程度低く、常に不良米及外国米を食用とし、自家の生産に係るものは、他に売却して利を計るの習慣あり<sup>(11)</sup>」としているが、東北、新潟のかかる性格は、一つには西日本のように冬作麦が生産可能で、それが農家の自給食糧となる地帯とちがつて米単作地帯でそのような米に代わる自給食糧がないという事情によるものであった。もう一つはこれらの地帯が大地主地帯であつて、生産米の多くを小作米としてとられる貧しい小作農が多かつたからである。それら小作農にとつて、売るべきものは小作料をとられた残りの米以外にはなかつた。これらの地帯は、また米肥商等の高利貸資本の支配が強い地帯でもあつた。

農民の米販売の必要性、従つて産米販売・外米購入という形で窮迫販売は、当然、農家経済の商品経済化が進めば進むほどに發展してゆく可能性があつた。商品経済の深化と共に、何等かの形で増加する現金需要が満たされない限り、窮迫販売は強化されざるをえないのである。新潟の米需給を第八表に示すと、興味ある結果がわかる。

第8表 新潟県における米消費と外米移入の変遷

米穀市場の近代化

	明35~39 平 均	明40~43 平 均	大平 1~5 均	大11~15 平 均
前年産出量 (A)	千石 2,268	千石 2,718	千石 2,609	千石 3,119
産米移出量 (B)	658	708	717	1,350
県内消費量 (A-B)	1,610	2,010	1,892	1,769
外米移入量 (C)	28	20	58	85
総消費量 (A-B+C)	1,678	2,030	1,950	1,854
人 口 (D)	千人 1,736	千人 1,768	千人 1,889	千人 1,829
産米1人当り消費量 $\left(\frac{A-B}{D}\right)$	石 0.908	石 1.137	石 1.002	石 0.967
外米1人当り消費量 (C/D)	0.016	0.011	0.031	0.046
内外米1人当り消費量 $\left(\frac{A-B+C}{D}\right)$	0.924	1.148	1.033	1.013
移出率 (B/A)	% 29.0	% 26.5	% 27.5	% 43.3

注. 『県統計書』, 前掲『米穀要覧』により計算.

明治三五〜三九年から明治四〇〜四三年にかけては、外米の移入は減少し、産米の一人当り消費量は増加している。しかし以後大正一〜五年、一一〜一五年にかけては移入は急増し、産米一人当り消費量は減少しているのである。米一人当り消費量についてみると、明治末までは増加し、大正に入ると減少に転じている。新潟県の米生産は明治三五〜三九年と四〇〜四三年の間と、大正一〜五年と一一〜一五年の間に急増しているが、前者の場合、移出の増加は少なく、移出率はむしろ減少を示している。だからこの間には、生産増加は県内消費、米作農民自体の消費の増加に寄与したのであった。しかるに大正に入ると一〜五年は、生産が減少しているにもかかわらず、移出は増加し移出率も増加している。これは前述したように、産米一人当り消費量の減少によって可能となった。産米一人当り消費量の減少は、外米移入の増加によってカバーされているが、それでも

なお米一人当り消費量の減少を招いている。

さらに大正一一一五年になると、その五一万石の生産増加分は、六三万石の移出増にすべて吸収され、なお不足な分は県内消費量の縮小によってまかなわれているのである。その産米消費の減少は、外米移入の増加によって一部カバーされたが、米一人当り消費の減少をもたらしているのである。これらの点は次のことを明らかにしている。第一の移出県である新潟において、その移出の増大が、生産の増加だけではなく、米作農民の窮迫販売によって遂行されているということである。その窮迫販売には二つの形態がある。一つは外米購入・産米販売という今まで述べてきた形、もう一つは消費の減少による飢餓移出という形である。そしてこのような窮迫販売は、大正期に入ってから発生ないしは強化されてきているということである。新潟はまさに商品経済の発展に伴う、米作農民の窮迫販売の進展を県単位で表現しているといつてよい。

このように商品経済の発展に伴って、種々の形態で農村における米穀市場は拡大したのであった。この農村市場の拡大は、さきに述べた都市市場の拡大と密接に結びついていた。新潟の場合にせよ、福岡の場合にせよ、産米販売・外米購入という窮迫販売の要因をわれわれはもっぱら米作農民の「窮迫」の側にみえてきた。しかし一方において、内地米へのますます強まる需要が、都市の側に存在したのである。不作 $\parallel$ 高米価のときに農村の外米消費が増加することの意味は、それによって都市への内地米供給が確保されることでもあったのである。工業の発展に伴う都市市場の拡大は、良質の米への需要を増大させ、その不足は直ちに米価高騰をもたらし、窮迫販売への経済的強制的メカニズムが働きはじめる。一方、都市人口の増加は、農村からの人口の移動によるものであったから、それは農村の米消費の減少 $\parallel$ 販売量の増加をもたらすことにもなる。米販売の増加の反面は、工業製品を主とする米作

農家の商品購入の増加、すなわち農民経済の商品経済化の進展に他ならない。つまり米の販売と購買を軸とする社会的分業の発展を意味している。かくて都市と農村における米穀市場の拡大は、資本主義的国内市場の発展の一面に他ならなかったのである。

注(1) 朝日新聞『日本経済統計総観』、二六頁参照。

(2) 内閣統計局『大正九年国勢調査報告』第一巻参照。

(3) 山梨県南都留郡忍野村の例として、古島敏雄編著『山村の構造』、一一四―一五頁参照。この村では明治三〇年頃からの養蚕の発展によって自給的畑作は衰退し、養蚕収入によって米を買い入れるようになる。

(4) 昭和九年九月二〇日現在の米作農家戸数は四、六七五千戸である(農林省『米穀要覧』昭一一、参照)。

(5) 右の昭和九年の米作農家の農家に占める比率から、昭和二―六年の米作農家、従って非米作農家数を推定する。そして非米作農家一戸当り消費を米作農家の七〇%位とみて、それに非米作農家数をかけたもの。

(6) 右の計算による。

(7) 第四表の米作者等消費量を米作農家戸数十地主戸数で割った数字。

(8) 総消費量が同期間の輸入量の半分にしかない。

(9) 農務局『東京における米の販売組織に関する調査』、三四頁。

(10) 農務局『米に関する調査(日本之部)』(大四)、三五五頁。

(11) 鉄道院『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』(中)、五一―四頁。

## 二 米穀市場の近代化

### 1 地域的流通の変容——中央都市市場の形成——

米穀市場の拡大が地域的に不均等に行なわれる以上、それは米の需給の地域的バランスをこわして行くことにな



る。この場合の地域的需給の変化の要因は人口であり、それ故に人口の地域的な配置が問題になる。しかし地域的米需給のもう一つの要因は米生産である。地域的米需給はその地域における米生産と人口の変化、その相對關係の変化に依存しているのである。都市が発達し、人口が集中すると、その地域の米需要は増大し、従来の供給では不足してくる。一方、その都市への人口の集中が農村地域の人口の減少をもたらすなら、そこでの米は過剰になってくる。その余剰米は人口移動と共に都市へと流入することになる。勿論、すでに前節で述べたように、明治、大正期の人口の都市集中は、農村人口の絶對的減少を伴うものではなかった。だから増大する都市人口の需要は、米生産の増加によって基本的にまかなわれたのであった。しかしある地域の人口の増加は、必ずしもその地域の生産の増加とは一致しない。人口増加に生産増加が追いつかないと、その不足する需要は他地域からの新たな供給にまつことになる。東京、大阪のような全国的な廻米に依存している場合でも、需要増加による不足分がどの地域から供給されるかは、供給地域の生産の増加によるのである。場合によってはいままでも、需要増加による不足分がどの地域から新たに供給地として登場してくることもなる。逆に生産地の生産増加が旧來の市場の需要をこえる場合、増加分のはけ口は別の市場へと向けられることになる。このようにして人口と米生産の地域的バランスの変化は、地域的な米流通をたえず変えて行くことになる。

第九表にブロック別にみた生産と人口の地域的配分の変化を示す。まず北海道をみると、人口に比して生産がが少ないため、当初から、大きな米移入地になっていることがわかる。そしてこのアンバランスは、大正にいたるまで拡大をつづけ、北海道の米移入は増大の一途をたどる。しかし昭和になると生産の急速な発展によって、需給のバランスは大きく回復し、北海道の移入は急減してくる。東北の場合、明治まではその生産と人口の相對的アンバラ

第9表 米生産と人口の地域別分担率の変遷

(単位：%)

		明治19～ 23年	明治29～ 33年	明治39～ 43年	大正 5～ 9年	昭和 8～ 12年
北海道	{ 生産人口	0.1	0.2	0.7	1.6	4.1
	{ 人口	0.9	1.8	2.7	3.7	4.5
東北	{ 生産人口	14.4	14.6	14.2	15.0	15.4
	{ 人口	10.6	10.9	10.7	10.5	10.2
関東	{ 生産人口	12.8	13.3	11.6	13.7	13.6
	{ 人口	17.7	17.7	19.0	19.1	22.4
北陸	{ 生産人口	13.7	12.3	12.3	11.9	12.3
	{ 人口	9.3	8.7	7.9	7.3	6.1
東山	{ 生産人口	5.6	5.8	5.2	5.1	5.1
	{ 人口	6.2	6.1	5.9	5.8	5.2
東海	{ 生産人口	8.4	8.5	8.4	7.9	7.6
	{ 人口	8.5	8.4	8.4	8.5	8.7
近畿	{ 生産人口	14.6	13.6	13.9	12.8	11.1
	{ 人口	13.7	13.6	13.8	14.5	16.3
中国	{ 生産人口	11.2	11.3	11.6	11.1	10.4
	{ 人口	10.9	10.6	9.9	9.3	8.1
四国	{ 生産人口	4.8	5.1	5.7	5.3	4.8
	{ 人口	7.1	6.8	6.2	5.9	4.9
九州	{ 生産人口	14.4	15.3	16.4	15.4	15.5
	{ 人口	14.1	14.2	14.5	14.5	13.8
東日本	{ 生産人口	55.0	54.7	52.4	55.1	58.1
	{ 人口	53.2	53.7	54.6	54.9	57.1
西日本	{ 生産人口	45.0	45.3	47.7	44.8	41.8
	{ 人口	46.8	46.3	45.5	45.1	43.1

米穀市場の近代化

注. 人口は各年とも1年先をとる。つまり昭和8～12年は昭和9～13年をとる。谷口吉彦『商業組織の特殊研究』, 142～3頁による。昭和8～12年は筆者計算。東日本は東海まで。西日本は近畿以下。

一八  
 ンス(過剰)は殆んど変らなかつた。しかしそれ以後、生産の増加、人口の減少によって、余剰は急速に増加して行く。京浜を持つ関東の場合、その不足は一貫しているが、その不足の程度は常に拡大をつづけていたのではない。明治二九～三三年、大正五～九年はそれぞれその前に比して生産の増加によ

って不足は緩和されている。それに応じてのちにみるように、東京への米供給のあり方が変わって来たのであった。北陸では明治二九―三三年以来、その余剰はつねに増加の傾向を示している。東山はほぼその若干不足気味の傾向をつづけている。そして、東海では明治年間の地域バランスが、大正以降になるとくずれ、不足傾向が決定的となる。

西日本についてみると、京阪神を含む近畿が明治年間にはほぼ均衡を保ち、大正以降に急速に不足化することが注目される。中国は明治の末になって若干の余剰地帯となり、その程度は昭和になってやや拡大する。四国の場合はじめはかなりの不足地帯であったが、それが人口の減少を主因として徐々に均衡化して行く。そして九州はその余剰が明治末に一番大きくなる。東日本と西日本に大きく分けてみると、明治一九―二三年には東日本で若干の余剰があり、西日本で不足であったが、明治三九―四三年には逆転し、西日本の余剰、東日本の不足が生まれ、大正昭和にかけては再び東日本の過剰、西日本の不足という関係が生まれている。勿論、この内地米の生産だけが米供給ではなく、ことに大正、昭和になると輸移入米がかなり大きなウェイトを占めてくる。朝鮮米はことに西日本に片寄って消費された。だから西日本の不足、東日本の過剰は、昭和の段階では必ずしも東日本から西日本への廻米をもたらしたわけではない。しかし明治期には、その当初は東日本から西日本への廻米が、末頃には西日本から東日本への廻米が必要であったし、また行なわれたのであった。とにかく米の地域的流通とその変化の基礎には、このような米生産と人口との地域的不均衡とその発展が存在したのであった。

東京への廻米はどのように変化したであろうか。前稿（本誌二二の四所収）第二表に深川正米市場の倉庫へ入った米の地方別の変遷を示したが、それを見ると、明治二〇―二四年では北陸、東海道、東北、九州、地廻り（関東）

第10表 東京への内地米輸送別廻着高及び深川倉庫蔵入高の変遷

(単位：千俵)

	総廻米高	鉄道便	船舶便	深川蔵入高
明治 42~44 年	5,736 (100)	2,470 (43)	3,266 (57)	4,021 (70)
大正 1~5 年	5,530 (100)	4,122 (74)	1,408 (26)	3,128 (57)
6~10 年	7,160 (100)	6,986 (97)	174 (2)	2,586 (36)
11~14 年	7,053 (100)	7,033 (100)	20 (0)	755 (11)
昭和 1~5 年	8,400 (100)	8,388 (100)	12 (0)	696 (8)
6~10 年	7,381 (100)	7,381 (100)	— (—)	738 (10)

米穀市場の近代化

注. 大正11~14年は12年を除く3カ年平均。『東京廻米問屋・深川正米市場五十年史』269~286頁による。

の順になっている。それ以後、明治年間にかけて、北陸米が凋落し、九州米が絶対量としても比率としても著しく増加してゆくのが目立つ。その間、東海道米、東北米はあるときは増加し、あるときは減少しているが、前者は三〇〜三四年を頂点として急減しているし、後者は二五〜二九年を頂点として減少、停滞しているといつてよいであろう。細かい動きはともかく、この九州米の東京市場への殺到は、明らかに第九表でみた東日本の余剰の減少、西日本、ことに九州の余剰の増加に対応するものであった。ところでこの表でみる大きな変化は、地廻り米の二〇年以降の急減である。しかしこれは前にも述べたように、地廻り米が東京へ入らなくなったことを意味するのではなくて、深川倉庫へ入らなくなったことを意味するにすぎない。そのことはまたこの表が、東京への廻米のすべてを含まないことを意味する。第一〇表にみるように明治四二〜四四年で、深川倉庫へ入った米は、東京への総廻米量の七〇%であった。しかし深川倉庫は元来、船舶便による廻米と結びついていたので、明治の初めになる程、その廻米総量に占める比重は高かったとみてよい。だからこの深川入庫米から欠けているのは、地廻り米のみであり、他地域からの廻米は殆んど含まれていたと考えられる。その点からみてもさきの分析は、やはりほぼ明治年間の東京へ

第11表 内地米の東京廻着高（鉄道便）の産地別割合の変化

（単位：%）

	地廻り米	東海道米	北陸米	三陸米	両羽米	関西米	九州米	計
大正 1～5年	42.5 (32)	6.7 (6)	16.9 (15)	10.3 (8)	20.6 (18)	0.7 (2)	2.3 (19)	100.0 (100)
6～10年	32.6	1.9	16.9	14.6	27.0	1.1	5.9	100.0
11～15年	23.8	0.1	15.5	20.1	37.1	0.1	3.3	100.0
昭和 1～5年	23.7	0.7	15.4	24.5	32.2	0.6	2.9	100.0
6～10年	24.7	0.1	18.7	28.9	26.4	0.4	0.8	100.0

注. 前出『五十年史』, 276～7, 282～3頁による。大正11～15年, 昭和1～5年は大正15年＝昭和元年が両方に入っている。なお, 大正1～5年のカッコ内は船舶便をも含めた廻着高の産地別割合の推定である。推定の方法は総廻米量の26%の船舶便を地方別に配分した。

の廻米の地域別変化をあらわしていた。

大正に入るとこの事情は変化してくる。廻米に占める深川入庫米の比重の著しい低下が起る（第一〇表参照）。もはや深川入庫米によって東京廻米を代表させることは出来なくなる。それに代わって鉄道で入ってくる米の比重が高まり、それによって東京への廻米を代表させようようになってくる。第一一表がそれである。これによってみると、九州米の急速な没落がみられる。東海道米の凋落も決定的となる。地廻り米の比重も低下して行く。これらにかわって、三陸、両羽の東北米の著しい増加が起るのである。大正の初め、三六%位だったそれは、昭和に入ると五五～七%と過半を制するにいたる。そしてこのような変化の背後にあるものは、第九表から指摘したような、大正以後の東日本、とくに東北の余剰の増大、西日本の不足傾向という地域的バランスの変化であった。各地域における需給バランスの変化の一因として人口の変化があったが、これははじめに述べたように都市の発達の結果に他ならない。東京への廻米のうちから東海道米が、ついで九州米が姿を消してゆくのは、それぞれの地域における米穀市場の発展のためだったのである。一に

移入先割合

(単位：%)

米穀市場の近代化

東海・東山		近 畿		中 国		四 国		九 州	
大 正 8~10	昭 和 9~13	大 正 8~10	昭 和 9~13	大 正 8~10	昭 和 9~13	大 正 8~10	昭 和 9~13	大 正 8~10	昭 和 9~13
0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0	0	4	1
14	1	2	0	1	0	0	0	1	1
0	0	2	1	0	1	-	0	0	0
8	4	0	2	1	5	-	0	0	0
11	12	6	1	2	4	0	0	5	4
43	41	7	16	5	6	0	0	8	6
3	3	54	65	26	15	0	0	2	4
3	3	21	26	21	14	17	9	22	26
5	2	4	4	13	44	59	13	4	20
1	3	9	16	62	48	7	6	16	15
-	0	0	0	1	10	0	0	99	89
-	0	0	0	0	0	0	0	100	100
3	3	5	8	10	8	4	2	18	15

『米穀移動高調査』(昭14)による。

おいて明治〜大正年間の都市の発展の重要な側面が、中小都市の形成と発展にあることを明らかにした。東海道の場合、名古屋を中心として浜松、豊橋、三重県の諸都市の発展が、米の新しい市場を生み出していった。東海道はむしろ移入地帯に変わって行くのである。愛知、静岡の東海の消費地は、東海、岐阜の地廻り米では足りず、東北、関東、北陸、近畿の米を移入するようになる(後掲第一二表参照)。小さいながらも新しい地域的流通が形成されたのであった。九州の場合、事態は一層はつきりしていた。八幡、大牟田等の福岡県の重工業地帯や炭鉱地帯、さらに長崎の同じく鉱工業地帯の発展は、明治後半から新しい大きな米市場を生み出した。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。しかしこれはまた九州の内部に、新しい地域的流通が形成

第12表 主要移入地の

仕出地 仕向地	北海道		東北		関東		北陸	
	大正8~10	昭和9~13	大正8~10	昭和9~13	大正8~10	昭和9~13	大正8~10	昭和9~13
北海道	-	-	50	69	0	0	49	29
東北	0	1	40	50	40	28	15	20
関東	0	0	22	45	42	26	18	26
北陸	-	0	3	7	21	35	74	55
長野	-	0	2	1	3	4	87	84
静岡	-	1	21	18	15	16	40	43
愛知	2	0	2	5	4	2	28	24
京都	-	0	0	1	0	0	15	12
大阪	-	0	0	1	0	0	15	20
兵庫	-	0	-	0	-	0	14	16
福岡	0	0	0	1	0	0	5	11
長崎	0	0	0	0	0	0	0	1
計	0	1	22	28	19	14	20	20

注. 大正8~10年は農務局『穀物検査事業要覧』第1号、昭和9~13年は米穀局

されたことでもあった。

東京への廻米の地域別の変遷が物語るもう一つの側面は、大正以後、九州米の後退に伴って、東京の米集荷圏が関東、東北、北陸の東日本へと局限されたことであつた。かつてのように全国的規模の集荷がみられなくなるのである。第一二表によつて大正八〜一〇年と昭和九〜一三年の主要消費地の移入先をみてみよう。東京については前述したがこれによつても、大正八〜一〇年には九五%が前記三地方から入つてゐるのである。昭和九〜一三年には三地方のほかで東北、北陸の地位が高まつており、全体としての比重も九八%と一層三地方への局限は強まつてゐる。北海道、長野といった、元来局地的な流通があつたところでは、その地域的な結びつきについては変化はない。神奈川では前記三地方への依存度は、大正八〜一〇年で八二%

と東京に劣っているが、昭和九一一三年になると九七%と東京に比肩する集中度を示してくる。大阪の場合、その集荷圏は北陸、中国、四国、近畿、九州に局限されていた。大正八一〇年でこの五地方への集中度は九六%に達し、昭和九一一三年でも九五%と変らなかつた。京都は近畿、北陸、中国へ強く依存していた。その依存度は大正八一〇年で九五%、昭和九一一三年で九二%であつた。和歌山、兵庫の場合も、北陸、近畿、中国、四国、九州への依存は圧倒的であつた。もつともこれら近畿の消費地の移入先は、それぞれに特徴があり、しかもその移出地との結びつきは大正と昭和にかけてかなり変化した。たとえば和歌山は大正期には四国と、昭和期には中国と最も強く結びついていた。しかしそれらの変化は西日本移出地のなかでの代替であり、全体として西日本への圧倒的依存には変りなかつたのである。福岡、長崎の場合、九州全体が移出地帯であるため、その移入先は全部九州の移出地であつた。

かくてわれわれは大正・昭和期の米穀市場が、東京を中心とする東日本ブロックと、大阪を中心とする西日本ブロックに大きく分けられているのを見る。北海道、東北、関東（長野、山梨を含む）、北陸の東日本ブロックでは、そこでの米流通はブロック内に局限され、その外との関係を殆んどもたなくなる。このことは近畿、中国、四国、九州、北陸の西日本ブロックについても同様である。この両者に含まれている北陸については、第一三、一四表にみるように、新潟は完全に東日本ブロックに入り、富山も殆んど東日本ブロックであり、福井が殆んど西日本ブロックであるが、石川は西日本を主としながらも、なお東京方面へのかんりの移出を持ちつづけていた。そして、富山も昭和に入ると京阪神への移出割合がかなり高まってくる。つまり北陸は富山、石川の中央の二県を中間地帯として、東西に分断されているのである。東西ブロックに属さないのは、やはり両ブロックの中間に位置する東海地



方であった。愛知、静岡はもっとも近接した北陸、東海、東山に主として依存しており、その意味で一つの局地的流通をかたちづけていたが、なお東北、関東、近畿、中国、九州からもかなりの移入を保ち、東日本ブロックへ完全に編入されてはいなかった。その中間性は北陸と同様に、その地理的位置の所産であった。

米の地域的流通における東西二大ブロックの形成は、まず第一に、かつては全国的な規模で行な

米穀市場の近代化

第13表 新潟、富山県産米移出先の変化

(単位：%)

移出県	移出先	明治38～39年	明治40～42年	明治43～45年	大正8～10年	昭和9～13年
(新潟)	北海道	52	32	28	19	10
	東北	11	15	24	32	42
	神奈川	0	1	3	5	15
	群馬	4	5	5	7	7
	長野	29	39	30	26	9
	山梨	-	8	6	1	1
	岐阜	1	-	2	2	4
その他	3	1	2	8	11	
	合計	721千石	794千石	834千石	1,251千石	1,792千石
移出県	移出先	明治37～41年	明治42～大正2年	大正3～7年	大正13～昭和3年	昭和9～13年
(富山)	北海道	46	83	72	24	3
	東北	6	6	9	25	15
	神奈川	1	4	4	5	8
	静岡	0	0	0	3	2
	岐阜	4	3	2	2	4
	京都	0	0	0	1	4
	大阪	5	2	3	5	11
	兵庫	2	0	2	2	3
	その他	0	0	2	21	35
	合計	36	3	6	10	15
	合計	617千石	771千石	889千石	805千石	856千石

注. 新潟は明治38～9年は『県統計書』、40～45年は鉄道院、前出、518頁、他は前表に同じ。富山は、富山県『米穀史考』、78～87頁による。

第14表 石川、福井県産米の移出先の変化

(単位：%)

移出県	移出先	明治37~39年	明治42~大正2年	大正8~10年	昭和9~13年
(石川)	東京方面	30	21	18	18
	名古屋	11	14	8	8
	阪神	35	25	48	47
	その他	24	40	26	27
	合計	99千石	288千石	185千石	266千石
移出県	移出先	明治40~42年	明治43~45年	大正8~10年	昭和9~13年
(福井)	北海道	22	14	5	-
	東北	45	44	19	6
	神奈川	4	6	3	1
	静岡	2	2	19	17
	愛知	0	2	11	11
	京都	6	4	16	14
	大阪	2	9	17	24
	兵庫	-	3	3	16
	その他	14	16	7	11
合計	188千石	208千石	276千石	297千石	

米穀市場の近代化

- 注 1. 石川の明治37~大正2年は鉄道院, 前出, 488頁, 福井の明治40~45年は鉄道院, 前出, 492頁. 他は前表に同じ.  
 2. 石川の東京方面は東浜, 阪神は京都・和歌山を含み, 名古屋は愛知である.

大阪への廻米もかつては東北、北陸の裏日本からのものが多かった。石川、福井は勿論、秋田、山形、新潟、富山の東日本の米も、明治三〇年頃までは第一に北海道、ついで大阪へと船で輸送されていた。全国的市場への廻米としては、その仕向先は東京ではなくて大阪だったのである。<sup>(3)</sup> 第二にそれは全国的廻米の整理だけではなくて、東西

わかれていた中央都市への廻米がみられなくなり、中部地方を境とする二大市場圏へと分裂、収斂してきたことを意味する。江戸から明治前半にかけて、またおそい場合には明治末までも、東京、大阪への廻米は前者へは西日本からも、後者には東日本からも行なわれていた。前述したように九州米、ことに大分、熊本県米は大上米といわれ、日清、日露戦後の船の過剰に伴う海上運賃の低落から、東京市場へ大量に流入したのであった。<sup>(2)</sup>

第15表 東北二県（山形、宮城）の移出先の変遷

(単位：%)

米穀市場の近代化

移出県	移出先	明治36～38年	明治44～大正4年	大正5～9年	昭和1～5年	昭和11～15年
(山形)	北海道	60	33	10	0	1
	福島	2	5	3	1	0
	東京	32	57	83	84	64
	神奈川	?	0	3	11	18
	その他	5	5	1	4	17
	合計	331千石	449千石	699千石	890千石	1,137千石
移出県	移出先	明治38～40年	明治44～大正2年	大正8～10年	昭和9～13年	
(宮城)	北海道	4	3	1	0	
	岩手	32	24	14	14	
	福島	5	7	4	2	
	群馬	12	7	0	0	
	山東	3	3	1	0	
	神奈川	38	38	71	60	
	その他	1	5	3	16	
合計	5	13	6	10		
		124千石	243千石	490千石	815千石	

注. 山形県は、山形県『山形県米穀流通経済史』、42頁および付表6による。  
宮城は明治38～大正2年は鉄道院、前出、535頁、他は前表に同じ。

二大ブロック内における地域的流通の再編成をも伴っていた。

東日本ブロック内でいえば、東京に次ぐ大市場であった北海道をめぐる変化があった。のちに明らかにするように、この二大ブロック市場圏の形成の基礎は、米の輸送手段の船から鉄道への転換であった。しかし北海道はその影響を当初は受けなかった。だから裏東北、北陸の場合、大阪への廻米が行なわれなくなると共に、船による北海道への移出はますます重要になっていった。第一三表の新潟、富山、第一五表の山形の場合でも、明治後半から大正前半までの間、県によって时期的なずれはあるが、北海道は最大の移出先となっていた。秋田の場合も同様である。この時期は北海道の移入が

第16表 中国, 四国2県(香川, 岡山)の移出先の変化

(単位: %)

移出県	移出先	明治40~44年	大正1~5年	大正11~15年	昭和9~13年
(香川)	大阪	42	42	43	47
	兵庫	16	22	4	12
	和歌山	23	24	37	10
	徳島	8	8	12	21
	愛媛	1	1	1	3
	岡山	2	1	1	2
	その他	6	2	0	0
合計	279千石	309千石	296千石	222千石	
(岡山)	兵庫	73	48	54	37
	大阪	2	9	6	24
	京都	4	19	17	7
	和歌山	3	5	5	1
	広島	4	10	5	2
	香川	2	1	1	2
	愛媛	-	1	1	4
	東京	0	2	0	0
	神奈川	-	4	0	0
	その他	12	1	11	23
	合計	598千石	?	418千石	374千石

注. 香川は『香川県穀物検査二十五周年記念誌』による。ただし昭和9~13年は前表と同じ。岡山の明治38, 43年は谷口前掲書, 200~1頁による。ただし38年の移出量は『県統計書』による。他は前表と同じ出所である。

米穀市場の近代化

二八

出は殆んど姿を消してしまふ。これは何よりも北海道がその産米の増産によって、移入自体を必要としなくなったことによる。幕末以来、続いてきた北海道と裏東北、北陸との間の局地的流通は、青森、秋田との間(昭和九~一三年平均で各三四万石、一九万石)を除いて衰退したのであった。

最大の規模に達した時期でもあった。一度強化された北海道とこれらの諸県との関係は、前掲の諸表でもわかるように、明治後半から次第に弱まって行く。つまり東京への移出の比重が高まって行くのである。そして昭和になると裏東北、北陸からの移

第17表 各ブロック別移出の主要消費地向比率の変化

(単位：%)

消費地	移出地	東北	関東	北陸	東海	近畿	中国	四国	九州	計
		東山								
北海道	大 8~10	21	0	23	0	0	1	0	0	9
	昭 9~13	14	0	8	0	1	0	0	0	6
京 浜	大 8~10	62	80	28	30	3	2	1	7	37
	昭 9~13	73	80	44	7	0	0	0	0	42
群馬, 長野, 静岡	大 8~10	2	3	21	13	2	1	0	0	6
	昭 9~13	2	6	14	8	1	2	0	1	5
愛 知	大 8~10	0	0	3	28	3	1	0	1	2
	昭 9~13	1	0	6	54	9	4	0	2	5
大 阪	大 8~10	0	0	6	7	31	18	33	10	8
	昭 9~13	0	0	10	10	31	18	47	18	10
兵 庫 山 歌	大 8~10	0	0	3	4	12	43	33	6	8
	昭 9~13	0	0	3	5	9	34	21	6	6
北 九 州	大 8~10	0	0	0	-	0	0	0	35	6
	昭 9~13	0	0	0	0	0	8	0	55	9

注. 資料は前出.

北海道の場合のように、移入量自体の減少はなくても、全体のなかでの重要性を落していった局地的流通もあった。第一五表にみる宮城↓岩手の場合である。宮城からの移入は殆んど岩手の移入の全部であったが、その移入量自体はふえているが、宮城県の移出に占める位置は、全移出量の著しい増大と共に低下しているのを見る。宮城の場合、岩手以外にも、福島、群馬、山梨への移出割合も低下傾向をみせていた。新潟の場合、明治末に第一の移出先であった長野の比重が、四〇年代を頂点として低下して行くのが目立つ。勿論このような地方的消費地の比重がどの移出地においても低下しているわけではなかった。第一六表にみる香川の場合、その徳島への移出割合は増加しているのである。しかしこの場合、移出量そのものがそれ程ふえているのではなくて、全移出量の減少が大きな要因となっていることがわかる。香川の場合は和歌山の位置の昭和年代における下落が著しい。だがこのような地方

第18表 管外移出高の推移 (代表的移出県)

(単位:千石)

		明治36~40年	大正3~5年	大正11~15年	昭和9~13年
山形	秋田	293	558	833	954
新潟	新潟	?	411	763	904
茨城	茨城	737	773	1,350	1,789
熊本	熊本	365	638	588	693
佐賀	佐賀	448	705	624	601
岡山	岡山	389	390	477	653
滋賀	滋賀	569	341	419	373
		353	630	494	699

注. 明治36~40年は各県『統計書』各年による。佐賀は35~8, 41の5カ年, 山形は35~7, 39, 40年の5カ年, 茨城は37~41年の各5カ年平均をとる。なお岡山はこの時期移入が多い。

大正3~5年は勸銀『内国米の金融に関する調査書』による。大正11~15, 昭和9~13年は米穀局『道府県産米移出高調査』による。

市地帯へと依存するようになるのである。大正から昭和にかけて東西二大ブロックのなかで、東京、大阪はそれぞれその市場圏のなかめとして、その支配的地位をますます確立してゆく。そしてこの二大ブロックのなかに、小ブロックとしての中京、北九州市場圏がまた強化されてきたのであった。この明治末から大正年間に形成され、昭和年代に強化されてくる、東京、大阪をそれぞれ中核とする東西二大ブロックを、中央都市市場(圏)と呼ぶことにし

的市場の、主要移出県での位置の低下は必ずしもその地方的市場が全移出市場での位置を低下させたことを意味しないことに注意しなければならない。移出地が他にかわることもあるからである。しかし実際には全移出市場においても、地方的市場の位置の低下という傾向は存在した。第一七表にみるように、東日本の古くからの地方的消費地、群馬、長野、静岡の東日本移出市場における地位は、昭和年代にかなり下降している。また西日本でも同じく兵庫、和歌山の地位が目立って低下している。

北海道の下落については前述したが、これに代って抬頭するのは東日本の京浜、西日本の大阪、それに愛知、北九州なのである。つまりこのような傾向によって、移出地がますます強くこれらの中央都市、ないし新興工業都

よう。

中央都市市場(圏)の形成と強化は、一においてみた人口の地域分布の動向に対応するものであった。つまり大正昭和にかけての特色たる、人口の大都市への集中、新興工業地帯への集中、その対極としての農村部における人口の減少という動向である。それは生産の増加と相いまって、まず移出県における移出量の増大となる(第一八表参照)。そしてまた地方的消費地の消費の停滞、大都市市場の消費の拡大によって、増大する移出米はもっぱら大都市へと集中される。これが、大正、昭和における地域的流通の再編成の基本的な内容に他ならなかった。

注(一) 明治四五年に需要増加の原因として次のようにいわれている。

「まづ工業の発展である。……すでに磐城のごとき国柄として磐城米相馬米というものは東京に向って非常に沢山に出たものであるが、昨今は一向に出ない。それは何の爲めかと云ふと磐城炭釜の爲めに向うで食って仕舞ふ。宇都宮地方の米はどうかと云ふと、之も古河鋸山若くはその他工業の爲めにその地方に於て皆売れて仕舞ふ、……九州では肥筑米で筑前の立て米が……彼地の炭山の爲めに皆食って仕舞ふ。殊に昔は鉾山の始まった頃には極く粗末な米を食ったものでございます。夫が昨今は却々生活の度が高くなって贅沢になって良い物でなければいかぬと云ふような破目で、その鉾山に使うと云ふ米の白さは実に驚くべき程贅沢になっている、彼の鬼怒川附近の黒部其他の所に於ては昔は粟稗を食って居った所である、夫が今日東京の三等米以上の米を食って居る、……其次には此職工が弁当飯を食ふ、紡績会社なり何なりへ女工でも何でも出ますが、之が弁当持で来る爲めに米の需要が多くなった、家に居れば麦飯を食ふとか粥を食ふとかするが弁当持で行くと成るだけ白い米を持って行かぬと側の者に対して極りが悪いといふやうな感じを持つので、弁当持の流行の爲めに大変米の需要が多くなった。(『東京経済雑誌』六六の一六五四、一二頁)。

(2) 前出『深川正米市場五十年史』、二六八頁。

(3) 『山形県米穀流通経済史』、三九頁。鉄道院、前出、四八五、四九六、五〇六、五二六頁。日本銀行『秋田米に関する調査』、六五頁参照。

## 2 鉄道の発達と中継地的市場の解体

中央都市市場の形成をうながしたものは、人口や米生産の地域的変動にちがいがなかったが、それらの要因をして米穀市場を二大ブロック化へと導いたのは、船にかわる革命的な輸送手段としての鉄道の発達であった。日本における鉄道の発達はきわめて早期的であった。先進国からの資材の輸入が可能だったし、また軍事的必要がその建設を強く促進したからである。東海道線の開通は明治二三年であるが、幹線はともかく各地方の短い路線は、当時、続々と建設されるのである。そしてそれらの路線は次第に伸び、相互に結びつき、幹線とそれに連なる支線へと成長して行つた。第一九表にみるように、鉄道の発達の画期は、明治三〇年と四〇年あたりにおかれる。二〇年には千哩以下だった鉄道は三〇年には三千哩、四〇年には五千哩へと発展する。四〇年は鉄道国有が行なわれた年でもあった。そして明治三〇年代が、米輸送が船舶から鉄道へと本格的に移行する時代であり、四〇年代にその移行はほぼ完了するのである。

第19表 鉄道の発達

	開業線	国有貨物	鉄道輸送量
明治20年	642	噸	569
30	2,950		1,558
40	4,698		18,312
大正6	7,834		48,753
昭和2	11,586		77,384

- 注 1. 開業線は私設、国有共。貨物は明治40年前は鉄道が国有になっていないから以後と比較できない。  
2. 朝日新聞『日本経済統計総観』805～7頁による。

鉄道はその迅速性、安全性において、船舶をはるかにしのいでいた。その駅は港に比べて多く、自由につくることが出来た。それだけでも鉄道は水運に比して、流通形態に大きな変革をもたらすことができた。しかし東海道線のように従来の航路に沿って鉄道が建設された場合、その物資の輸送経路そのものは大きくは変らなかつた。また鉄道の支線が米の集散地たる河口港から、その河川の流域へと延びても、それだけでは従来河川を下って運ばれていた米が、その鉄



道によって河港へと運ばれるだけであり、流通形態を基本的に変えるものではなかった。米は河口港で汽船に積みかえられて中央市場へと運ばれた。しかしこのような場合でも、流通形態は多少の変更をみた。従来の流域の積出地と鉄道の駅とは必ずしも一致しなかったから、流通の拠点の移動が起こったり、水運時には必要であった中継地が不要になったりしたからである。たとえば東京の地廻り市場圏である南関東一円の米の輸送経路であった利根川、江戸川、荒川の水運は、鉄道の発達と共に衰退してゆき、鉄道便へと移っていった。「之れが為め従来一寒村として目せられたる小駅も、米穀運送開始以来大小の倉庫を駢べ、俄かに其面目を一新したるもの尠からず」といわれている。また鉄道以前には京都への西国米は兵阪市場から淀川をさかのぼって伏見を中継地として輸送され、江州米は天津を中継として輸送されていた。京都、神戸、京都、天津間の鉄道の開通によって西国米は兵阪市場より直接に、江州米も米産地より直接に京都に入ることになり、天津、伏見の中継地としての経済的地位は失われることになる。河川を持たない内陸交通の場合、鉄道の演じた役割は画期的であった。馬の背、荷車が鉄道にかわるからである。スピードのみならず運送量が飛躍し、コストの低下も著しかった。水運の場合、単位輸送量は鉄道よりも大きく、従って運賃も遠距離になればむしろ安かったのである。「従来馬背に依りて搬出せられたる大和米の如き、鉄道開通後五万石乃至六万石を大阪に供給するに至るのである」。

鉄道による本格的な流通形態の変化は、しかし、幹線鉄道網の完成とともに起こった。ことに裏日本(東北、北陸)と表日本の中央都市を結ぶ鉄道の完成が重要であった。裏日本の米はしばしば述べたように、海運時代には主として西廻り航路によって中央都市へと送られていた。新潟の米が陸路、長野へ送られることが少しはあったにせよ、中央山岳地帯を横断する輸送は存在しなかった。奥羽線、信越線、北越鉄道等が開通すると、裏日本の米は中央山

岳地帯をこえて、表日本の中央都市へと輸送されることになる。これはたんに輸送時間の短縮ということだけではなく、かつて山形、新潟にとつてもっとも遠かった東京が、近い市場へと変ったことであつた。裏日本の移出地にとつてみれば、それは新しい市場が開けたことを意味していた。中央都市への連絡というばかりでなく、鉄道はその内陸沿線に新しい市場を開発していった。長野、群馬という内陸消費地は、かつては東京から米を移入していたのである。つまり東京經由で米を移入していた。信越線の開通は東京と群馬を結ぶとともに、新潟と群馬を直結したのである。長野、群馬は新潟の有力な市場となつた。さらに「明治卅六年前後より中央線に依り山梨県に搬出し、更に大正三年岩越線の全通により、東北各地との交通容易となりたるに及び、福島県方面に新販路を開くの傾向あり」といふことになる。<sup>(4)</sup>

富山、石川、福井の場合にも同様であつた。富山は大正元年の富直線の開通とともに、海路北海道への移出に専念することから、鉄道により山梨、長野、東京へと販路を拡げるのである。<sup>(5)</sup> 石川、福井の場合、鉄道は東京、大阪のみならず東海地方へ新しい市場をつくり出した。前節における東北、北陸諸県の移出先の変化において、われわれはもっぱらその移出先の中央都市への集中をみてきた。たしかに明治末から昭和年代をみる限り、その主要な局面はそのようなものであつた。しかしこれら移出入統計の出発点たる明治末年は、多くの県ですでに鉄道の影響がはつきりとあらわれている時期である。だから船から鉄道への直接の結果は、三〇年以前とこの四〇年前後を比較する必要がある。三〇年頃の移出先を示す資料は少ないが、とにかくこの四〇年前後の移出状況は鉄道による変化の結果であつた。だから四〇年前後の移出先の多様性は、それ自体鉄道がもたらした販路の拡大を示すものであつた。<sup>(6)</sup> 宮城県の場合、群馬、山梨等に及ぶ移出先の多様性ももっともあらわれている。そしてこれから昭和年代にか

第20表 大都市近辺の移出県における移出量の変化

(単位：%)

移出県	移出先	明治32~36年	大正2~5年	大正8~10年	昭和9~13年
(茨城)	東京		89	72	59
	千葉		7	9	16
	神奈川		2	7	18
	その他		2	12	7
	計(千石)		638(100)	734(100)	693(100)
(千葉)	東京		86	84	81
	神奈川		12	12	13
	静岡		} 2	3	4
	その他			1	2
	計(千石)		542(100)	562(100)	517(100)
(滋賀)	都	} 86	82	75	63
	大阪		3	3	18
	兵庫	} 5	5	1	2
	愛知			3	0
	岐阜	} 1	6	4	14
	東			3	1
	神奈川	} 6	6	3	0
	その他			3	0
	計(千石)	630(100)	630(100)	328(100)	699(100)

注. 大正3~5年は勸業銀行『内国米の金融に関する調査書』, 大正8~10年は, 農務局『穀物検査事業要覧』第1号, 昭和9~13年は米穀局『米穀移動高調査』(昭14)による. なお滋賀県の明治32~6年は県統計書による.

けての地域的流通の変化——われわれが中央都市市場の形成と呼んだところのもの——は、鉄道の發達の直接の結果ではなくて、それを交通の基礎とする市場競争の結果なのであった。鉄道ないしそれに付随する陸上交通の發達が、移出先の分散をもたらしていったより適切な例は、中央都市に近い移出県の場合であった。

第二〇表にみるように、茨城、千葉、滋賀は、それぞれ東京、京都に初めから強く結びついていた。大正初めから昭和年代にかけて、これらの県の東京、京都への依存度はむしろ低下して行く。しかしそれは他の遠隔地に分散したのではなくて、神奈川、千葉、静岡、あるいは阪神、愛知といった近隣へも移出されるようになるからである。

この近接した移出県と中央都市との関係については、ことに大正と昭和の間の変化については、輸送の発達では割り切れない問題がある。それはのちに取り上げるように、やはり市場競争の他の一面の結果として把握しなければならぬであろう。しかしとにかく地廻りの水運によって、中央都市にのみ結びついていたものが、鉄道を通じて、陸路、他の近県へと結びつきうるようになったことは明らかであろう。

鉄道網による米輸送の完成は、流通形態に基本的な変化をもたらした。水運をそれと同一経路の鉄道によって代替した場合の変化——それは小さいが——については前述したが、海運輸送から幹線鉄道への転換の影響は重大だったのである。移出港のもつ集散地的機能が不要となつて行く。「米穀集散地と米穀の中央市場地との鉄道の開通されるや、従来の海路による移出は鉄道移出となり而して同港の集散場所は海辺より鉄道駅付近へと場所的移転が行なわれた。更に同港より流域に沿ひ鉄道の支線が延長されるや、従来同港に川下げされた米穀が同支線各駅より直接に中央市場へ輸送されて、河口港の米穀集散量は同港付近の産米のみに限られて全く河口港の経済的地位を失墜するに至つた。即ち鉄道輸送の発達は船舶輸漕当時の米穀集散地を分散化する傾向を導いたのであつた。」<sup>(7)</sup>

新潟のような裏日本の場合、輸送経路そのものが、全く逆の方向を走ることになる。つまりかつては河川に沿つて新潟を主とする諸港へと集められた米は、流域の各駅から河川とは逆の方向に鉄道によって送られる。新潟は集散地中継地としての位置を失ひ、積出地は長岡、直江津、西吉田、地藏堂、水原、新発田、沼垂（新潟）等の駅へと分散するのである。<sup>(8)</sup> 秋田の場合も同様であつた。以前は雄物川河口の土崎が主要な集散地中継地であつた。しかし鉄道はこの流域の米を直接に、湯沢、十文字、横手、大曲等の各駅より東京へ輸送することになる。<sup>(9)</sup> 海によってへだてられた九州の場合、鉄道の発達は必ずしも中央市場との直結をもたらさなかつた。熊本の場合、九州鉄道の

開通はただ北九州方面への移出を鉄道に切替えただけであつた。東京、大阪への廻米は、大正初めまでなお海運によつていたのである。しかしその海運は、かつてのように三角を移出港に中継地とするものでは必ずしもなかつた。門司まで鉄道で送られそこで船積みされるものもあつた。だが本土への移出がほとんど鉄道になり、三角からの海運が衰微するのには、関門の貨車航送が開始されることが必要であつた。それとともに熊本県米の鉄道輸送を決定的にしたのは、本線に連絡する支線(私鉄も含む)が建設され、沿線の米の集荷を担当するようになったことであつた。<sup>(10)</sup>

鉄道による流通形態の変革は、明らかに、われわれが明治的米穀市場を特徴づけたところの中継地的市場構造の解体を示している。三角、新潟、土崎といった移出港の集散地的に中継地的役割がなくなるからである。移出地ばかりではない。東京、神戸等の大消費地移入港の持つ、後背地に廻りの市場圏に対する中継地的機能もまた内地米については失われる。背後の内陸消費地は生産地と鉄道により直結してしまふ。<sup>(11)</sup>ただ外米や植民地米のように、依然として海運によつて港へと入るものについてだけ、これらの諸港に諸都市は集散地としての役割を演ずることになる。東京、横浜、神戸、長崎等へ輸入された米は、そこから鉄道によつて各需要地へと送られることになる。

鉄道はもちろん、米の輸送にのみ大きな影響をもたらしたのではなかつた。人と物資の輸送全体を革新した。しかしとくに大量かつ重い商品であり、日常必需品たる米についてその影響は大きかつた。米とともに人の移動への鉄道の影響も重大であつた。明治の末頃からはげしくなる人口の都市集中の基礎は鉄道であつた。福岡県鉱工業地帯への南九州からの人口集中は、鹿児島本線の開通が一つの契機をなしてゐた。第二一表に新潟の大正年間の出稼者の行先を示す。これと第一三表に示した新潟米の移出先とを比較してみると、東京、北海道、群馬、長野という上位の地方の一致をみる事が出来る。鉄道の開通は米の市場を拡大してゆくとともに、それと平行して人の市場

第21表 新潟県の主要行先別出稼者数(大正年間)

(単位:人)

	大正1年		大正11年	
	出稼先	実数	出稼先	実数
1位	東京	31,654	東京	57,126
2位	北海道	21,433	北海道	27,458
3位	群馬	13,330	長野	17,841
4位	長野	9,644	群馬	16,254
5位	福島	5,513	福島	7,537
6位	栃木	3,151	神奈川	6,359
7位	埼玉	2,854	埼玉	5,963
8位	神奈川	2,269	愛知	5,302
9位	山形	1,547	栃木	4,078
10位	茨城	1,269	大阪	2,998
	総数	101,175	総数	176,997

注. 『新潟県統計書』各年による。

米穀市場の近代化

三八

をも拡大していったのである。流出する農村人口は、それぞれの地場米を、いわば背負って出ていったのであった。これはさきもみたような、米穀市場の拡大の一面面に他ならなかった。

中継地の消滅と移出地の分散・平等化は、また明治的米穀市場を特徴づける米穀流通の二重性、すなわち地廻りの流通と隔地間的全国的流通、を止揚してゆくものであった。東京を例として考えてみよう。関東一円の河川に依存した地廻りの市場からの移入と、遠隔地からの海運による全国的廻米とは、その輸送経路、さらには商業組織としてもはっきりと分かれていたのである。しかし鉄道輸送になるとこの二つの流通ルートは区別出来なくなる。茨城、千葉の米は東北の米とともに常磐線によって入ってくるし、栃木、埼玉の米は東北米と一緒に東北線によって運ばれてくる。

またしばしば述べたように、上信越線は群馬を横断し、群馬はもはや東京からの輸送に依存しない市場となっていく。輸送経路の同一性はたんに物理的なもの以上に、商品流通において質的同一性をも意味していた。茨城から積み出されると、宮城から積み出されるのは、たんに距離の遠近の差にすぎないのである。そして鉄道のスピード

は、この距離の差を水運の場合のごとく大きくしない。時間的な差はほとんど考えなくてもよい。だから地廻りと遠隔地との差はほとんど消失してしまったといえるのである。

この米穀流通の二重性の解消、米穀市場の一元化は、明治的米穀市場の基本形態であったブロック的市場、いいかえれば閉鎖的な地廻りの市場、の解体ということでもあった。もはや米の流れは河川の流れに沿い、その流域に局限される必要はなかった。鉄道網に沿ってそれは自由に拡がっていった。前述したように鉄道の開通とともに、新しい近接した移出市場が生まれてくるのは、このような閉鎖的ブロックの解体を物語っている。ブロック間の統合、一元化といってもよいであろう。かつて明治的米穀市場では、一見、東京の地廻りの市場圏にみえる関東一円のなかに、分立した小ブロックが存在することを指摘した。小田原、水戸といった東京と別の水系に属する市場はもちろん、川越、八王子等の内陸小市場があったのである。鉄道、道路交通の発達によって、これらの間の交通は開け、流通の分立性は打破され、関東一円の市場は一元化される。このことを東京の地廻りの市場圏の拡大ということも出来よう。さらに遠隔の移出地と地廻りの市場の一元化は、東北、北陸といった移出地をも、地廻りの市場へと統合したのもいうことが出来る。つまり中央都市市場圏とは中央都市の地廻りの市場圏の全国的（あるいは東日本的、西日本的）規模での拡大とみることも出来るのである。

鉄道の発達はその駅々へと移出地を分散していったことは前述したが、それはこの小積出地がそれぞれ別個に中央都市市場と結びつくことを意味していた。そして中央都市市場圏において圧倒的優位に立つ中央都市へ、そこからはばらばらに小単位の米が流入することになる。もちろん、発達した鉄道網を前提とすれば、移出米は中央都市へと運ばれなくてもよい。どこへでも送られうるのである。交通路そのものに規制される必要はなくなった。この自

第22表 米穀取引所の売買高の推移

	全 A	東 B	大 C	$\frac{B+C}{A}$
明治30年	千石 75,777	千石 10,079	千石 8,995	% 25
35	66,702	18,858	7,028	39
40	54,703	16,533	9,185	47
45	114,883	37,328	25,211	54
大正 6	366,160	99,369	96,406	53
11	368,049	81,095	71,610	41
昭和 2	176,077	39,982	60,033	57
7	221,757	55,919	81,468	62
10	95,148	27,654	35,985	67

注. 昭和2年までは朝日新聞、前出、1,148~54頁による。7年、10年は内池康吉『米穀統制政策と米穀取引所の機能』46, 47, 63, 64頁による。

由な流通はそれが統一された一市場であることを示す。中央都市市場(圏)は一物一価法則が作用するような一市場なのである。そこでの流通の秩序、地域的な価格秩序は、市場への輸送費の原則によってきまってくる。中央都市市場の具体的な内容たる東西二大市場の形成ということ自体、鉄道がつくり上げた全国的統一市場における、輸送費の原則にもとづく地理的ブロック化だといえることが出来るのである。

かつての中継地的市場のブロック的構造を代表したものは、各地に乱立した取引所であり、ブロック間における米価変動の独自性であった。前稿(『本誌』二二巻四号所収)第六表にみるように、米穀取引所は三二年の九六を頂点として減少し、大正末には三〇になってしまふ。中継地の衰退はその取引所の意味を失わせたし、交通の発達による隔地間の値鞘の縮小、通信の発達による地方業者の中央都市取引所への参加等々は、

「中央投機市場の価格支配性が地方投機市場の其を征服し、確定的に地方米穀取引所の存在意義を薄くした」のであった。残る取引所は大消費地と大移出地のものであった。地方取引所の衰退は必ずしも米投機の衰退ではない。第二二表にみるように取引所の売買高は明治末から大正年間に頂点に達する。しかしこの米投機の発展は、同時に



第23表 各地の月別米価変動の相関係数（大正15年）

東	0.97	大	0.82
京	0.92	阪	0.88
一	0.97	一	0.82
小	0.95	大	0.45
青	0.95	京	0.88
盛	0.97	高	0.95
仙	0.98	和	0.91
檜	0.95	島	0.85
横	0.97	安	0.76
酒	0.82	岡	0.75
郡	0.93	広	0.90
土	0.69	小	0.59
橋	0.98	徳	0.71
前	0.84	高	0.89
熊	0.87	三	0.70
佐	0.88	高	0.24
厚	0.95	門	0.92
新	0.84	佐	0.84
富	0.87	長	0.89
山	0.88	川	0.70
府	0.95	大	0.92
田	0.84	都	0.84
垣	0.92	鹿	
岡		兒	
屋		島	
古			
津			

注. 原資料は農務局『米穀統計年報』（昭3）による。

東京、大阪の二大中央都市の取引所への売買の集中を伴っていた。投機市場の中央都市への集中は、昭和に入ってから米投機全体の衰退のなかで一層はつきりとしてくる。投機市場における中央都市取引所の圧倒的優越性の確立は、いうまでもなく中央都市市場の成立の表現に他ならなかった。

中央都市市場という形をとった統一市場は、中央都市とその市場圏内の各地の米価変動を緊密なものとした。それは前稿第五表に示した明治四四年の東京と東日本各地、大阪と西日本各地の高い相関によってすでに示されているが、第二三表に大正一五年の同じ相関をみてみると、東京と東日本各地の間にはほとんど〇・九以上の高い相関をみることが出来る。明治三三年のそれ（とくに東北）とくらべらるなら、東京市場の支配性の貫徹をみることが出来る（もっとも厚木のような東京との取引の少ないところでは、かつての川越程ではないが、なお若干相関度は低くなつて

いる。大阪を中心とする西日本の場合、明治四四年の場合も同様だが、東日本に比してその相関度は若干低い。それにしても大部分の地方市場で、大阪と〇・八以上の相関度を示しているのを見る。ただ西日本では和歌山、高知、大分のように、極端に相関の低いところがあるのが目立っている。和歌山、高知の場合は、地方的な消費市場であり、大阪と取引関係をもたない点から一応はわかるとしても（もっともこの両者の相関はきわめて高い。これは両者が共通の移入先に依存しているためと思われる）、大分については理解しがたい数字である。しかし、とにかく東日本市場における東京の圧倒的支配力に比して、西日本市場における大阪の地位が比較的低いこと、つまり地方的消費地が多いこと、なお海運が多く残っていることなどが、大阪を中心とする西日本の統一性を弱めていることは指摘出来るであらう。

注(1) 鉄道院、前出、四六五頁。

(2) 鈴木直二『米穀配給の研究』、九三頁参照。

(3) 鉄道院、前出、四六五頁。

(4) 右同、五二六―七頁。

(5) 右同、五一―頁参照。

(6) 大正二年頃、次のようにいわれている。「米価の騰貴と運輸の発達は従来の仕向地へのみ送らず、その距離の遠近を問わず、相場の高き所に売り、在来の取引関係打破せられたるがため産地は相応に売り出されどもその集散地の範圍広まりし結果」云々（山崎繁次郎「米価調節に就て」『東京経済雑誌』六七の一六八二、一〇六頁）。

(7) 鈴木直二『米穀配給の研究』、九四頁。

(8) 日本銀行『新潟県産米に関する調査』、三三頁参照。

(9) 日本銀行『秋田米に関する調査』、六五頁参照。

(10) 鉄道院、前出、四七三―五頁。

(11) 「旧時は北陸三越地方の産米が船積にして深川市場に入り、之が信州甲州等の需要地に供給せられたるが、鉄道の通ずるにおよびこれ等供給地の貨物は直接需要地に輸送せらるることとなり、深川市場を經由する者年々減少するに至れり」  
〔野口栄世「米穀集散の変遷」『東京経済雑誌』五八の一四六五、八九八―九頁〕。

(12) 鈴木直二『米穀配給の研究』、一九一頁。

### 3 米商業の近代化

米輸送が船から鉄道へと変って行く時期は東京の場合、第一〇表からわかるように明治の末であり、大正に入るとそれは決定的となつていった。しかし外米、植民地米についてはもちろん船舶便であつた。他の都市の場合、ことに阪神の場合、船舶輸送はその地理的位置から最後までかなりの比率を占めていた。第二四表にみるように大正中頃の阪神への米輸送は、内地米についてだけみてもなお五割にすぎなかつたのである。ことに植民地米移入の多い阪神の場合、米全体でみると昭和になると船依存度は高まってさえる。しかし内地米の阪神への移出で船が多いといつても、それはかつてのように裏日本からの廻米を意味するのではなかつた。四国、九州米の内海航路による輸送が残つていたのである。戦前の自由流通時代の最終段階を表わす昭和一三米穀年度の、道府県間の米移動を輸送方法別にみると、陸運のみによるものは九一%、水運は九%になつてゐる。陸運のうち鉄道貨車によるものが九五%、トラックその他が五%になつてゐる。<sup>(1)</sup>内地米の輸送については水運は影をひそめたのであつた。

全国的にみれば移出地の状況からわかるように、ほぼ明治四〇年代に船から鉄道への転換は決定的なものとなつたといつてよいであろう。この転換が米穀流通にもたらした変容の結果は前述したが、それは間接にもさまざまな結果を生み出した。明治的米穀市場Ⅱ中継地的市場の商業機構は解体し、新しい近代的な商業機構へと変つ

第24表 京浜阪神地方への輸送別到着米数量および比率

米穀市場の近代化

	鉄道到着		船 舶 到 着		内地米	内外 <sup>2)</sup> 米
	内地米	内地米	外地米	計	鉄道比率	鉄道比率
	千トン	千トン	千トン	千トン	%	%
東 京	360	105	91	196	78	65
横 浜	56	20	89	108	74	34
大 阪	85	93	191	284	48	23
神 戸	88	75	107	182	54	33

注. 鉄道院『米の鉄道輸送に関する統計資料』による。

四四

て行かねばならなかった。消費地についてみるならば、まず明治期の東京市場を代表した深川正米市場の位置の低下をあげなければならぬ。深川市場はそもそも水運による廻米と結びついて発達したから、当然、水運から鉄道への廻米方法の変化によって重大な影響をうけることになる。東京へ入る米のうち深川市場を経由するものは少なくなつてゆく。明治四二〜四四年平均で深川正米市場での内地米売買高は、一二五万石で東京への廻米高の五五%を占めていた。大正一三〜一五年平均でみると、深川市場の内地米売買高はわずかに二八万石となる。これは廻米高の八%にすぎないのである。<sup>(2)</sup>第二五表にみるように、昭和六一一〇年になつてもこの状態は変らなかつた。内地米にかわつて朝鮮米、台湾米が、船便によるため、なお深川市場で大きな比重を占めていることがわかる。それにしても四五、六%にすぎない。とすると東京への廻米は、どのようなルートで入つてくるのだろうか。

明治期においても深川以外の問屋に、直接に地廻り米がかなり入荷していたことは前にも述べた。それらを受けたのは神田川筋を中心とするいわゆる前倉筋の問屋であった。鉄道によって入荷する米は、これら地廻り米流通を担当し、あるいは深川市場から遠国米を買つてそれを小売商に卸していたような卸問屋の手を通じて配給されるようになる。鉄道による廻米が増加するにつれて、秋葉原駅を

第25表 東京正米市場売買高およびその廻着高への比率（昭和6～10年平均）

（単位：千石）

	内地米	朝鮮米	台湾米	計
深川正米市場	288 (10)	656 (45)	474 (46)	1,417 (26)
神田川	428 (15)	291 (20)	178 (17)	898 (17)
東京廻着高	2,952 (100)	1,472 (100)	1,026 (100)	5,450 (100)

注. 竹沢篤二『米穀販売の理論と実際』200, 204頁により計算. 深川の昭和8年は合計が合わないので訂正した. 廻着高は第10表と同じ資料による. ( )内は%.

中心とする米の大集散地が生まれてくる。神田川の間屋はこれに地の利をえて、明治四一年に神田川正米市場を設立するのである。<sup>(3)</sup>そしてこの頃から内地米の取引の中心は次第に神田川正米市場へと移ってゆく。神田川の深川への優位を決定的としたのは、大正一二年の関東大震災であった。震災は深川市場、倉庫等の設備を灰にしたが、神田川方面は市場、倉庫等が無事だったため、東京への米の供給を一手に引き受けることになったのである。<sup>(4)</sup>深川市場の内地米売買高は二一年頃の百万石位から一三〇一五年平均二八万石へと急落したのである。

神田川市場が内地米については深川にとっかわったといっても、第二五表にみるようにその売買高は廻米高の一五%にすぎなかった。深川と合わせて二五%である。朝鮮米、台湾米については六五%前後であるが、内地米の残りの七五%はどうなっているのだろうか。それは両正米市場を經由しないで入っていた。ちょうど、かつて神田川筋の間屋が市場を形成しなかった頃、深川とは別に市場外で卸売機能を営んでいたと同じことが、両市場の外で起こっていた。震災で山の手方面は災害をまぬがれたが、この山の手の駅々を中心として米穀卸売組織が発達し、それが深川、神田川両市場の中央市場的地位を侵蝕してゆくのである。<sup>(3)</sup>これらの間屋は新宿、池袋、渋谷、恵比寿（それらは後に山の手米穀問屋組合に合併した）といった米穀問屋組合をつくり、古くからある、倉庫を中心とした江東、芝、亀島等の組合とともに、

東京への米配給の大部分を扱うことになる。<sup>(6)</sup>産地からの貨車積みの米は、これらの各駅へと直接に回送されこれらの問屋の手へと渡された。移出米の積出地が発駅ごとに分散されたように、その消費地における集散地も着駅ごとに分散されたのであった。<sup>(7)</sup>

東京における米穀卸売組織が、第一に正米市場を中心とするもの、第二に倉庫を中心とするもの（いわゆる「前倉筋」）、第三に着駅を中心とするもの、の三つに分かれていったこと、そして鉄道の発展とともに新しく登場した第三の着駅中心の卸売組織が、次第に発展していったことは、東京に限らず大阪、京都等の消費地にもみられたことであつた。大阪の米商業組織は東京よりおかれていたが、明治年間を通じて倉庫中心の卸売組織に止まっていた。明治四〇年頃にはこれは「寄場」へと発展し、さらにそのうちの一つは「道頓堀正米市場」へと整備される。しかし神田川市場の場合と同じように、その発展は直ちに着駅中心の卸売組織の発達によって追いかけることになるのである。着駅中心の卸売組織の発展の画期は大阪、京都の場合も、関東大震災であつたといわれる。<sup>(8)</sup>

東京における両正米市場の位置の低下は、取引形態の変貌と対応するものであつた。鉄道輸送が水運とことなる諸点のうち、取引形態に影響をもたらした点は、輸送の迅速化と輸送単位の少量化の二つであつた。船の場合、一船全体に米を積み込まねばならぬことも多く、その単位は往々数千石にも及んだ。しかし鉄道では一〇トン貨車一両で四六石にすぎなかつた。船積み当時の最低売買単位五百石のものが、約一〇分の一にへつたのである。この取引単位の減少によって、米取引は以前よりずっと少ない資本で可能になつた。<sup>(9)</sup>それが旧来の卸売商をして、直接、産地との取引に乗り出すことを許したのであつた。かつて深川の間屋の機能は、船積みでくる大量の米を、小単位にして卸売商に分配することだったのである。貨車積みによってこのような機能はもはや不要になる。

深川に代表される明治期の産地との取引が、委託取引を主としていたことは前述したが、これは取引単位の大量性と輸送時間の長さ、市場情報の未発達等に関係していた（なおこの他にも委託取引の必然性の原因には米穀検査制度の未発達があった）。鉄道と通信の発達によって、これらの障害が除かれると、委託取引は次第にすたれ、買付取引へと変わって行く、取引の少量化によって、また輸送の迅速化、通信の発達によって、買付けが可能になったというところだけではなく、産地と消費地との値鞘の縮小が投機的うまみをへらし、委託取引を魅力のないものにした。また後に述べるような、産地問屋の衰退と産地商人の零細化が、委託を出す産地商人をなくしてもいった。だから明治も末頃になると、委託専門の問屋は深川からもなくなり、買付けをも兼ねるのが普通になる。ことに神田川のような卸売商が産地から買付けるようになると、買付取引は消費地と産地のもつとも普通の取引形態となるのである<sup>(10)</sup>。

買付取引の発展、さらに卸売問屋のそれへの進出は、消費地における取引形態にも影響をあたえた。卸売商はもはや深川正米市場で、廻米問屋から米を仕入れる必要はなくなる。彼等は自ら産地から買付けた玄米を、直接に小売商へ売るのが普通になる。そうすると深川の正米市場の性格も変化してこざるをえない。そこでも産地から買付けた米を、かつてのように卸売問屋へ売るのはなくて、小売商へ売るのが普通になってくる。「純然たる問屋」<sup>(11)</sup> 廻米問屋と卸売問屋との差は失われてくる。元来の卸売問屋によって形成された神田川市場は、その出発点においては明治期の深川市場のごとき仲間取引を目的としたのであったが、設立期はすでに前述したような転換期にあたり、当初から小売商を対象とする縦の取引が中心になっていった。それは正米市場設立以前からあり、設立以後にも引続き存続した卸売機構の二重化に他ならず、そこに神田川正米市場の矛盾があったといわれる。

買付取引の特色は、委託取引とちがってその取引の主体と危険負担が、消費地問屋の側にあるということである。

そして資本が少額ですむという意味は、ただ取引単位が少量であるということだけではなく、輸送の迅速化と商品の少量化が相いまって、その売買の回転が早いということでもあった。この性格は消費地問屋が、大量の米を入れておく倉庫を必要としなくなることもある。かつての正米取引にとって、倉庫は不可欠のものであった。深川はもちろん、いわゆる前倉筋といわれる卸売問屋も、倉庫を中心として成立し、営業していた。船運による大量の委託米を入れるには、量の多さばかりでなく、売買に要する時間の長さのために、大きな倉庫が必要であった。買付取引と鉄道がその必要性を少なくしたことが、卸売問屋、ことに倉庫を持たない山の手の問屋が、産地買付けに直接に乗り出した第一の条件だったのである。倉庫不要、売買の回転の早さを徹底した取引形態は、これら着駅中心の問屋によって行なわれた未着米取引であった。未着米取引は、卸商が小売商からまえて未着米に対する注文をとっておき、米が到着すると同時にホームより小売店へと直配するというやり方である。未着米取引では自己の倉庫はもちろん、一時的に保管するための倉庫料も不要になるわけである。<sup>(12)</sup>この場合、その問屋は卸商というよりも、一種のプロカーの機能へと変化しているといえよう。

かつて深川倉庫の在米高は、目先の米価の指標であった。短期の東京の米需給は、深川在米によって左右されたからである。しかし明治も末になると、前述したような深川市場の位置の低下のため、深川在米高が東京在米高をあらわさなくなるばかりではなく、東京の在米高自体が短期的にも東京の需給を示さなくなってくる。必要とあらば鉄道によって直ちに地方から移入出来るからである。かつてのように東京に米を大量に置く必要はなくなった。<sup>(14)</sup>東京における倉庫に代って米を保管するのは、産地の倉庫であった。米保管場所として産地倉庫の比重が、一層高まって行くのは、大正六年の農業倉庫法に支援された産地農業倉庫が発展する昭和年代である。しかし鉄道輸送が



もたらしたかかる形態変化の画期は、明治末と大正初年であったようである。この時期は高米価であったが、深川在米高は少ない一方、地方の在米は豊富であると伝えられ、米価高騰は農家の売り惜みによると非難されていた。<sup>(15)</sup>米価騰貴の原因はともかく、農家の売り惜みとみえた地方の豊富な在米は、このような米の保管場所の地方化を反映していたのであろう。

産地の取引も重大な変化をとげた。それは移出地の分散化、取引の少量化、迅速化のためであった。消費地問屋が産地で米を買付ける場合、その取引相手は必ずしもかつての産地問屋ではなかった。かつて産地問屋は移出港<sup>11</sup>中継地を中心とする産地市場の統括者として、大消費地に対して産地を代表していた。船積みによる大量の米を委託売りに出すには巨大な資金を必要とした。産地の小さな商人は少ない資本で少量の米を集め、独自には船積み出せずに、大問屋へと売渡す他<sup>(16)</sup>なかった。しかし取引単位の少量化と買付取引は、産地の小商人にも消費地問屋と直接に取引することを可能にした。旧来の産地問屋は廃業、転業し、それにかわって彼等の下で産地の集荷を担当していた米商人が、新しい移出商人として各積出駅ごとに分散して消費地との取引にあたることになる。<sup>(17)</sup>彼等の数は旧産地問屋とちがって、第二六表にみるように新潟で三千人、茨城、富山でも四、五百人に達していた。もっとも九州では旧産地問屋はなお残っていたようである。熊本県八代の移出は、村仲買<sup>12</sup>集荷問屋<sup>13</sup>熊本移出問屋というルートをとっていたが、昭和に入ると集荷問屋が消費地問屋へ直送するのが半分になってくる。しかし半分は依然として旧来のルートを経由していた。九州米の場合、船積みがかなりおそくまで残ったことも一つの原因であろう。<sup>(18)</sup>

消費地問屋と移出商人をつなぐものとして、新しく発生したのは仲次人である。これは産地と消費地の取引主体の増加に伴い、その両者の間の取引を仲介斡旋する業者であった。この産地仲次人（市場の仲買<sup>14</sup>仲次人とは全く別）

第26表 産地商人の減少

(単位：人)

	仲 買 人		移 出 商 人		
	茨 城	富 山	茨 城	新 潟	富 山
大正10年	1,262	386	558	3,600	441
14年	1,164	283	368	3,420	299
昭和4年	896	271	267	2,325	233

米穀市場の近代化

注. 茨城の大正10年は11年を、新潟の昭和4年は3年をとる。  
谷口吉彦『商業組織の特殊研究』, 337, 354頁による。

移出商人へ売渡した。仲買の売買は主として自己の計算にもとづき、移出商人の買付けの仲介をして、たんに手数料のみをうるものは少なかった。<sup>(20)</sup> 第二六表でみるように仲買人の数は、移出商人にくらべてそう多くはなかった。

は、消費地において移出商人と消費地問屋の売買取引を仲介して手数料を受けた。仲次人は契約が成立すると、取引完了までの責任を両者に対して負った。産地仲次人の発生は、売手と買手の零細化に伴い、相互に相手の信用状態が確認出来なくなつたため、その信用を肩代りし取引の安全を保つ必要から起つた。<sup>(19)</sup> 第二七表にみるように昭和初年において、産地仲次人を介する取引は主要移出県で二三%に達している。とくに山形、佐賀、熊本に多かつたようである。しかし大部分の移出米は産地移出商人から直接に消費地問屋へと販売されていた。なお委託取引はもはや七%にすぎないこともわかる。また移出を担当するのは七九%が移出商人であるが、この頃、すでに一九%の産業組合や農業倉庫といった非商人組織の移出があることが注目される。果によつてはそれは三分の一近くになっていた。そしてこのような非商人系統の米流通への介入は、昭和期の米穀市場の一特徴であり、これが第二六表にみるような移出商人の漸減をもたらしたのであった。しかしこの問題は後にゆずることにしてしよう。

移出商人の産地における集荷を担当したのはやはり産地仲買であった。彼等は平均して農家から一回一〇俵の米を買入れ、それを平均五五俵位にまとめて

第27表 産地取引の状況(昭和初年頃)

(単位：%)

		主要移出 出県平均	秋	田	山	形	茨	城	新	沼	富	山	滋	賀	佐	賀	熊	本
農家販売先	共同販売	25	27	11	44	9	43	44	30	19								
	移出商人へ	34	31	30	30	41	31	40	7	33								
	仲買人へ	41	42	58	26	51	26	17	63	47								
移出担当	移出商人	79	75	79	68	85	65	66	70	91								
	産組及び農 業倉庫	19	24	18	32	14	35	32	30	7								
	地主等	2	1	3	0	1	0	2	0	2								
移出販売先	消費地へ	60	59	46	73	68	50	57	40	36								
	販賣委託 仲介人へ	7	8	6	-	9	6	18	10	-								
	米業者 または消費者 へ	23	28	47	23	19	31	14	40	62								
		10	5	1	4	4	13	11	10	2								

注： 谷口吉彦『商業組織の特殊研究』, 286~361頁による。

茨城でも移出商人の二、三倍、富山などではむしろ移出商人より少なくなっていた。このことは移出ルートが農家↓仲買↓移出商人という段階をへずに、農家↓移出商人という場合も多かったことと関係している。第二七表からわかるように農家の販売米の四一%が仲買へ売られたにすぎず、三四%は直接に移出商人へと販売されている。共同販売も二五%に達している。移出商人への直接販売の多いことは、移出商人の零細化に伴う仲買との差の減少を物語るものである。また米穀検査の普及、農業倉庫、産業組合の発達は、仲買を次第に排除してゆく性格をもっていた。第二六表でみるような仲買の数の減少は、検査に伴う米の商品性の確立、銘柄等級制の確立によって移出商人との直接取引が容易になったことと、倉庫を中心とする販売によって、個々の農家から零細な米を集めて回る必要がなくなったこと、さらに共同販売が普及したこと等によるものであった。

産地仲買の後退は、それが明治以来持っていた米肥商的形態を変えたのではない。新潟について昭和初年に「在商人は概ね肥料商を兼ね居り、施肥期に於て肥料を農家に貸与し、出来秋に至れば自ら農家を回りに産米を受取り肥料代金の決済をなす者少からず」といわれているが、このような産地商人（移出商人もれば肥料商を兼ねていたといわれる）の高利貸的性格は、商業資本そのものの性格の所産であるよりも、商業資本をしてそのような形態をとらしめる、米作農家自体の存在形態にもとづいていた。農家経済の商品化が進み、米作技術の発展に伴って金肥の必要が増加し、しかも米作農家の貧しさが、そのような生産費の増加をカバー出来ない低米価によって再生産されているとき、米肥商的な商業資本の存在は不可避であった。米作農家の貧しさは世界恐慌下から引きつづく農業恐慌のなかで、一層深まっていた。産業組合運動はこのような状態を打開しようとして推進され、さきにもみたように米商業へ次第に大きな影響を与えていった。それはまた米作農民が米肥商的商業資本の支配から脱する過程でもあった。

明治期における米商業機構が、対人信用にもとづく閉鎖的、排他的な結合から成ることを指摘した。たとえば神戸米穀肥料市場では、問屋と仲買との取引は全く閉鎖的で他の介人を許さなかった。ここでは徳川時代以来の三つの株仲間（諸問屋仲間、穀物仲買仲間、干錫仲間）が、維新以後もその規制を事実上続けてきた。しかし諸問屋仲間が明治二五年に兵庫米穀肥料問屋業組合となったのを契機として、三一年には三つの仲間は合併して兵庫米穀肥料商組合を設立することになる。三五年には兵庫米穀肥料市場は正式に認可される。時期的にははっきりしないが、恐らくこの頃から、問屋と仲買の閉鎖的な関係は開放され、「問屋も進んで一般顧客に広く販売する代り又仲買も産地買附け乃至受託販売を為すことの自由となる」のである。東京の卸売機構の場合、深川廻米問屋の衰退と変貌は、

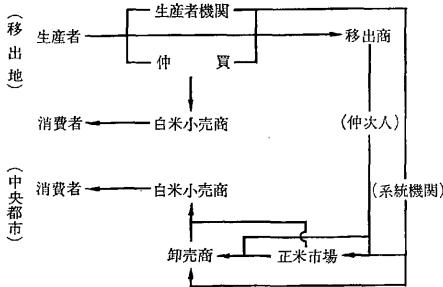
廻米問屋と卸売問屋の差の自然の廃止を意味していた。買付問屋である限り、あらゆる問屋はすべて卸売問屋へとなるからである。そしてまた卸売問屋と小売商との間にあった、固定的なつながりも次第に失われ、白米小売商は自由に他の問屋と取引関係を結ぶようになった。このことはかつてのように、小売商の求める米を問屋が持たないときは、問屋が他の問屋から買って渡すという必要を失わせた。つまり問屋間の横の取引の必要性がなくなるのである。これは横の取引の場を作る目的を多分に持つ、正米市場の重要性を減少させるものであった。<sup>(24)</sup>

自由な市場が生み出していった取引の自由化は、商業組織全体の前述したような変貌をも含めて、米商業の近代化、ないし合理化ということが出来よう。流通組織の変化を貫く一つの性格は、流通の中間段階の整理ということである。産地取引における移出商人と農家との直結傾向もそうであるが、産地問屋の衰退がその典型的なものであった。産地取引の変貌は、一口にいえば、明治期の産地市場の代表者たる産地問屋の排除に他ならなかったのである。消費地市場においても同様であった。消費地市場を代表した深川廻米問屋の排除（その卸売問屋化をも含めて）がそれであった。それによって少なくとも卸売問屋は、深川問屋の口銭、小揚賃を省き、代金支払期間も数日間のびるといふ利益をうけた。<sup>(25)</sup> 前述したような未着米取引は、さらに倉敷料の節約をももたらした。かつて米の流通は「少くとも六、七回は転々売買せられたる後始めて生産者より消費者に渡りたるを以て其間に於ける商人の口銭、金利等は頗る多額に上り農家の売価と市民の買価との間に頗る大なる値開を生ずるを常と」<sup>(26)</sup> していたのが、これによって中間経費の節約が行なわれることになったのである。

中間段階の排除のポイントが、産地における産地問屋、消費地における廻米問屋の消滅だったということは、明治的米穀市場Ⅱ中継地的市場の代表者たるこれらの中継問屋の、つまり中継商業の解体を意味し、結局それは中継

地的市場の解体と中央都市市場の形成の、商業機構におけるあらわれに他ならなかった。そしてまた消費地卸売問屋による買付取引は、かつての産地問屋に主導された委託取引にくらべると、米穀流通における主導権が消費地の側に移ったことを示している。表現としてはやや適切をかくが、これは米穀市場がかつての「売手市場」から「買手市場」へと転換したことであるともいえよう。中央都市市場

第1図 大正・昭和期の米配給組織



注. 生産者機関とは産業組合、農業倉庫等をさす。系統機関とは県販連、全販連等。なお都市の消費組合等は除いた。日本銀行『米の取引事情』22頁の図をもととする。

における中央都市の支配的地位、それへの産地の従属性は、取引形態においてはこのような形であらわれているのである。しかし大消費地市場の産地支配は、大商業資本による米穀市場の支配——戦後におけるスーパー・チェーン、デパートのような——という形には至らなかった。それは戦前における商業全体、従ってまた消費経済、ひいては資本主義そのものの発展段階がまだ及ばなかったこと、米の商品としての特殊性（味を中心とする小売商と顧客との結びつき、単価に比しての重さ等々）、米商業の長い歴史のためであった。

われわれはこの稿の対象をもっぱら内地米流通にのみ限ってきた。しかし昭和期に入ると、米穀市場の問題は外地米の大量移入と流通、それによる米過剰傾向を考慮することなしには語れなくなる。昭和米穀市場の「買手市場」化の根底にあるのも

この過剩基調に他ならなかった。そしてまた外地米流通の特殊な形態は、内地の流通機構にも大きな影響を与えることになる。だがその問題は次稿にゆづり、最後に大正・昭和期の米流通機構を图示しておきたい。

注(1) 鈴木直二『米穀流通組織の研究』、二九頁参照。

(2) 『東京廻米問屋深川正米市場五十年史』、三〇八―三一二頁参照。

(3) 鈴木直二『米穀配給の研究』、三九頁参照。なお神田川正米市場の設立は他の資料では大正七年となっているものもある。たとえば注(4)の資料。

(4) 日本銀行『米の取引事情』、二〇頁参照。

(5) 鈴木直二『米穀流通組織の研究』、五八頁。

(6) 西田竜八『東京における米の配給』、五八頁参照。

(7) 鈴木直二『米穀流通組織の研究』、三九頁参照。

(8) 谷口吉彦『商業組織の特殊研究』、六一七―六三一頁参照。

(9) 日本銀行『米の取引事情』、一二頁参照。

(10) 右同、一―三頁参照。なお阪神でも同様であった(『大分農林誌』、一二頁参照)。

(11) 鈴木直二『米穀流通組織の研究』、五六―七頁参照。

(12) 谷口、前出、六四―二頁参照。

(13) 「交通機関の発達は米穀取引に困惑を生ぜしむるの余地を狭めたるに非ざるべきか、従来東京市に於ける米価の大勢は深川在米を唯一の標準として将来の見込みを立てたる者なり、然るに交通機関の四通八達するに及び秋葉原其他の停車場を經由して東京市内に輸送せらるる米穀は近年著しく増加したり、而して深川在米高は容易に其統計を知り得べしと雖も、神田川其他市内各所に散在する倉庫の在米高を計算することは非常に困難にして現在に於ては尙も其概数を知るべからず、……今や東京市内の在米は殆んど概算することも容易ならざるのみならず、鉄道便により各地方より輸入し得るを以て困惑を為すは非常に困難ならざるはなし」(宏虎童「米穀及商品取引不振の原因」『東京経済雑誌』五七の一四八一号、四四―三頁)。

(14) 明治三五年度の『東京経済雑誌』は「倉庫業發達の概況」としていう。「何故に深川に於ける米穀粕類の取扱が減少せしやと云ふに、其主因は現時商売の仕掛の変化したる爲めにして、旧米の如く東京に積込して後売（買？）人を求むるの要なく、各地所在の倉庫に保蔵するの要なきに至りたるに由る、現に東京の倉庫に保蔵せる米穀額の如きも其増減甚だしく、時としては非常な多額に上ることある其一方に於て、僅に東京市民一二日の食糧額を有するに止まることあり、是れ畢竟交通の便開けたると共に、商業組織の一変せし結果なり」（『同誌』四五の一—一八号、二三四頁）。

(15) 『中外商業新報』大正六年八月一五日号、「地方に在米の山、遠からず流出せん」という記事はいう。「全国各地に多大の思惑米存在し居れる既報の如て今や一点疑ふの余地なく現に一粒もなしと吾人も信じ切つたる野州より昨今五車十車と纏りて続々入津し来り殊に東海道を初めとして意外の辺より意外の廻米を見るに至りたるが……」。同八月二一日号「注目すべき現象、地方の在米増加す」は「今や端境期に於ける米穀が一時の予想に反し非常に多量なりてふ事実又は一点疑ふ可らざる所ならん而も是れ独り大集散地に於ける米穀出人の状態より論断するに止まらず之を地方小集散地の集散状況に顧みるも愈々益々在米の豊富を感じざるを得ず」。

(16) 鉄道院、前出、四五六—七頁。

(17) 東畑・大川『米穀経済の研究』(一)、七七—八頁参照。

(18) 拙著『米穀市場と銘柄問題』（協同組合経営研究所刊）、一—三頁参照。

(19) 鈴木直二『米穀流通組織の研究』、二六—七頁参照。

(20) 谷口、前出、三二五—七頁参照。

(21) 日本銀行『新潟県産米に関する調査』、四三頁。

(22) 『神戸米穀肥料問屋沿革誌』、八五—九二頁参照。

(23) 右同、一〇五頁。

(24) 鈴木直二『米穀流通組織の研究』、五五頁参照。

(25) 勸業銀行『内国米の金融に関する調査書』、七五頁参照。

(26) 右同、七四頁。