

昭和初期山陽地方における帆船輸送

Transport by Sailboat in the Sanyo District during the early Showa Period

伊藤 敏雄

This article examines the actual situations of sailboats in comparison to railroads and steamships in the Sanyo district during the early Showa Period. According to the results, the relationship between sailboats and railroads were not only competitive but also complementary. Because sailboats connected to railroads at some stations which were built close to ports along the Seto Inland Sea.

Toshio Ito

JEL : N750, N950

キーワード : 海運、鉄道輸送、物流

Key words : sea transport, rail transport, physical distribution

はじめに

日本の近代交通史においては、汽船と鉄道に比して、帆船（有機関船を含む）に関する研究はほとんどなされず、石炭¹⁾以外の瀬戸内海運の研究蓄積は乏しい。このような研究史を踏まえ、筆者は以前、昭和初期の四国地方の瀬戸内側における様々な商品の帆船輸送の具体的様相について検討した²⁾。しかし、戦前期には、四国・本州間の鉄道輸送には連絡船との接続が必要であるため、前者では、積替えを必要としない海運（特に発動機船）への需要が他地方よりも大きかったことに留意しなければならない。

1) 近年のものとしては、木庭俊彦「瀬戸内海における帆船海運業と筑豊炭鋳企業—1920年代の麻生商店の石炭販売と輸送—」『社会経済史学』第73巻第4号、2007年、が挙げられる。

2) 拙稿「昭和初期四国における帆船輸送—瀬戸内を中心に—」『関西学院経済学研究』関西学院大学大学院経済学研究科研究会、第38号、2007年。

一方、同じ瀬戸内でも山陽地方では、本州の市場に鉄道での直送が可能であるため、帆船に関しては、それとの競合や補完に重点を置いた考察が必要となる。その際、留意したいのは河川舟運（水運）との関連である。先の四国地方の検討では、着地の大阪での河川航行による物流コストの削減について述べたが、本稿では、これに対し、山陽側の状況について考察したい。

また、先の拙稿では、海運と鉄道との運賃面での比較は十分に行われなかった。さらに、同時期には自動車輸送が発展するが、鉄道側のそれへの対応策についても触れられておらず問題が残る。

そこで、以下では、昭和初期の山陽地方における兵庫・岡山・広島³⁾の3県を取り上げ、これらの課題を県別に考察し、帆船輸送の具体的様相を鉄道³⁾等の他の輸送機関との比較の中で明らかにしていくこととする。山口県に関しては同様の史料が得られないため、今後の課題としたい。

一、兵庫県の状況

(1) 産業と帆船との関わり

表1は、兵庫県内の省線鉄道の各駅において、各種帆船に関するものを整理したものである。これによれば、瓦（大久保）、クレー（土山）、食塩（曾根・有年・飾磨港）、煉瓦（御着）、醤油⁴⁾（龍野）、製材（那波）、炭酸マグネシヤ・石粉（飾磨港）、鉾石（生野）が帆船で輸送され、それらに関する具体的産業や企業との関わりも確認できる。その他、明確ではないが、大久保の酒造業、那波の造船業等との関わりも窺える。これらの内、曾根・有年の製塩業については、山口県と九州からの石炭輸送に利用されていた。また、後掲の表10にあるように、三石の耐火煉瓦の燃料石炭は、那波で帆船から鉄道に

3) 本稿においては、史料上の制約から、鉄道は省線、駅についても大阪鉄道局岡山運輸事務所管内のものに限定されている。

4) 当該期に、龍野醤油醸造組合に所属する業者は57あり、主なものに、菊一醤油醸造合資会社・⑤醤油株式会社・三木合名会社（醤油）・円尾醤油合名会社・井口醤油株式会社・岡村龍野醤油醸造所・丸瀧醤油玉川醸造所・末廣醤油醸造所・菊一醤油④製造所が挙げられる（大阪鉄道局運輸課編『貨物より見たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』大阪鉄道局運輸課、1929年、61・62頁）。

連絡された。

(2) 飾磨港駅の状況

先に述べた帆船と鉄道との連絡について、以下では表1を用いて飾磨港駅の場合について考察する。同表の姫路・飾磨港駅では必ずしも明確に記されていないが、入港可能なのは、「三、四百噸級以下の小型汽船又は帆船」⁵⁾であった。まず、移入について見よう。石炭は、三菱釜山側線・東洋紡績側線・省用炭積込専用線により、鉄道との連絡が円滑になされたことが分かる。また、食塩に関しては、岡山県牛窓港及び兵庫県八木港発のものが挙げられているが、これについては、昭和4年(1929)頃の状況として、次のように述べられている⁶⁾。

塩は郡内沿岸の木場、大塩、^{ママ}阪越岡山県下木田、牛窓等の各塩田に産出し、舟で到着して鉄道で発送してゐる。鉄道の発送一万二千噸に対し舟は僅に一割に過ぎないが之は小舟(二、三十噸)に拠つて運ばれたものが町庁の登簿に脱漏されたもので大きな調査誤算である。

これによれば、先の牛窓からの帆船は約20～30噸積で、その他の塩田からも、同様のものにより輸送され、鉄道と接続されていたことが分かる。また、このような統計上の脱漏は食塩の他にもあり、小型帆船の稼動が過小評価されていたことを窺わせる。

その他、兵庫県赤穂郡坂越からの炭酸マグネシヤは、沿線を越えて、錦糸町・隅田川・汐留等の東京市内にまで鉄道輸送された。

移出においては、生野釜山の鉾石は生野駅から飾磨港駅まで鉄道、そこから岡山県宇野沖合の直島に帆船で輸送された。飾磨港駅には、専用線として三菱釜山側線があり、鉾石の荷役に用いられた。

これらによれば、帆船は鉄道と密接に結び付いており、両者は補完関係にあったことが分かる。一方、近代的港湾のない大久保では、海運の便がある地方へは、製造所が海岸近くに立地するため、瓦が直接、和船積されており、

5) 鉄道省運輸局編『港湾貨物移動調査 第壹輯』鉄道省運輸局、1931年、100頁。

6) 昭和4年の鉄道発送は11,950噸、海運到着は1,864噸である(同上『港湾貨物移動調査 第壹輯』118頁)。

表 1 昭和 3 年の兵庫県各駅周辺における各種帆船の輸送状況

駅名	輸送状況
大久保	(瓦) 酒と同様製造所が海岸に近く所在するを以て和船積にて搬出するもの多く、鉄道輸送は海運の便なき地方に限らる。
土山	(クレー—室谷クレー製造所製) 製品は鉄道便にて関東方面に仕向けらるゝもの最も多く、帆船により九州、大阪、北海道に移出さるゝは全数の約一割なり。
曽根	(食塩) 所要の石炭は長崎県平戸及山口県本山より年五九千九百万斤を帆船及汽船便により移入す。
御着	(煉瓦—東山窯業株式会社製) 和船便によりて阪神地方に仕向けらるゝもの多く、鉄道輸送は海運の便を有せざる地方行にのみ利用せらる。
姫路	(状況) 姫路の物資は由来南一里の飾磨港を経て海運に依りたるものなるが、同港は港湾設備不充分に巨船の出入に適せず概して瀬戸内海の小廻船の入港を見るに過ぎざれど依然として今日当地方の関門たるの地位を占め、讃与地方との取引物資は勿論九州方面よりの石炭、セメント、阪神其他瀬戸内沿岸各地よりの雑貨類、塩、生果、甘藷及遠く北海道地方との海産にして本港に吞吐するもの甚だ多し。
龍野	(醤油) 製品は当駅より発送のもの最も多く、電鉄又は馬車により網干に搬出し同港より和船便にて大阪に向け移出するもの之に亜ぎ、電鉄を経て網干駅より発送するもの少数あり。
那波	(状況) 此両港(那波港・相生港—引用者注) 中相生湾は南より北に一里余湾入し鴈形を成し、東西広きは二十丁、狭きは五丁の幅員を有し、湾の門口には地方開発の因を為したる神戸製鋼所の播磨造船工場あり。水深二十四五尺、優に巨船を容るべく潮流亦緩にして干満の差四尺内外に過ぎず、造船、鉄器、木製品(家具)の生産あり。湾の窮まる処那波港にして、駅主要貨物たる食塩、石炭の陸上港とす、港は発動機船、帆船の出入頻繁にして造船材料を始め沿岸地方との取引物資は悉く海運輸送さる。 (製材—神戸製鋼所播磨造船工場木材部製) 原木は南洋ボルネオより定期船にて神戸揚相相生船輸送し或は備船して直輸入す。
有年	(食塩) 燃料炭は元山、平戸、筑豊炭を帆船に依り絶へず移入す。昭和三年の移入数約三万六千噸なり。
飾磨港	(状況) 駅は飾磨町の南端河口に位置し、町の中心地を距ること十丁なり。元生野鉱山出入貨物の輸送を主眼として開設されたるもの。貨物作業の便宜上、運河を浚深し附近を貨物置場とせし以来運河の利用益々繁多にして、県に於て之が浚深に努め現今三百噸級帆船は沿岸荷役を為すことを得、岸壁の延長二千九百尺、繫船作業し得る岸壁の延長一千八百尺、之に入出す帆船一ヶ月千四百隻、積荷出入各二万二、三千噸に及ぶ。此帆船の大部は若松発石炭船にして、之に亜ぐを岡山県下牛窓港及県下八木港発塩積、伊予新居浜発の人肥積船とす。専用線に三菱鉱山側線東洋紡績側線あり、前者は鉱石石炭の積卸、後者は石炭の積込なり。又専用炭積込専用線を有し一ヶ月七千噸の省用炭を発送す。 (炭酸マグネシヤ) 炭酸マグネシヤは赤穂郡坂越より帆船便にて入貨し錦糸町、隅田川、汐留等東京市内に発送しライオン歯磨に製せられ全国人の家庭に入ることゝなる。 (食塩) 小運送は馬車又は帆船に依り、当駅に搬出し又は電車にて明石に搬出し同地より鉄道発送す。 (石粉—丸山製粉株式会社製) 小運送費は鉄道発送の場合は貨車に直積するを以て之を要せず、帆船積は貯貨二銭を要す。…原料は愛媛県越智郡小大下島及山口県都濃郡大津島産のものを帆船便にて移入す、二年中の移入数量五千四百噸。
飾磨	(焼石膏—飾磨化学工業株式会社製) 之が輸送は海陸両運に依り、鉄道便に依るものは工場倉庫より高瀬舟を利用し飾磨港駅に搬入するものと馬車にて当駅に持込むものとの二途あり。
鶴居	(状況) 地方の交通は、往時は農家の飯水期の終了を待つて市川本流の井瀬を切り、高瀬舟に依り飾磨より姫路船場川を経て当地附近迄物資を運搬する状態なりしが、明治廿四年頃より道路改修され漸く牛馬車を通ずるを得ることゝなり、更に廿七年鉄道の開通に依り全く面目を一新せり。
生野	(鉱石) 鉱石は金銀粗銅を含み、原鉱の儘鉄道輸送し飾磨港より帆船に依り岡山県宇野沖合なる直島に送り精錬せらる。

出所) 大阪鉄道局運輸課編『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』
大阪鉄道局運輸課、1929年、11・15・30・32・36・62～66・71・181・182・184・185・190・216・224頁より作成。

着地でも鉄道連絡等がなされない場合は、帆船単独で存在したといえる。

(3) 河川舟運としての利用

また、このような飾磨港入港帆船の内、比較的小型のものは、昭和4年頃の状況を示した以下のように、河川航行も行い工場等における荷役の便に供した⁷⁾。

本港に於ける現在の荷役状態を見るに四、五十噸級の帆船は当港より更に本港に注ぐ船場川即ち飾磨町の中央部を貫流してゐる河川を逆ること約五丁余を自由に出入し工場其他の荷置場に接岸されてゐるので最も荷役に利便である。

ここには、船場川を帆船が遡航するとある。表1から鶴居駅でも、かつては高瀬舟で同川により飾磨から姫路を経て物資の輸送がなされていたとある。当該期については不明であるが、それが行われていた可能性も残されている。また、飾磨駅でも、飾磨化学工業株式会社の焼石膏の鉄道によるものは、工場倉庫から高瀬舟を利用して飾磨川河口西岸の南部にある飾磨港駅に搬入された⁸⁾。

(4) 帆船の輸送範囲

以下では、判明分に過ぎないが、表2～表9を用いて、兵庫県を中心とする帆船の輸送範囲について、異種輸送機関との比較において検討したい。

表2の久久保の瓦、表3の御着の煉瓦に関しては「海運」とのみ記されているが、表1に、前者は和船で搬出されるものが多く、後者も和船で阪神地方に仕向けられるものが多いとあることから、両者の「海運」の船種はともにおおそ和船と見てよいであろう。また、両者ともに鉄道輸送は海運の便のない地方行きにのみ利用されるとあるが、その要因の一つは、運賃であろう。後者については、表3から、垂水行きの鉄道運賃よりも、同地よりも遠い兵庫・新川・神戸・尼崎行きの海運賃の方が低廉であったことが分かる。そして、この海運の輸送比率は約96%であった。

この運賃面について、さらに、宝殿における石材の場合を見ておきたい。

7) 前掲『港湾貨物移動調査 第2輯』101頁。

8) 鉄道省運輸局編『港湾と鉄道との関係調査 第一輯』鉄道省運輸局、1921年、403・412頁。

表 2 昭和 3 年の大久保における瓦の輸送機関・着地別発送数量

(単位：噸・%)

	着地と数量	計
鉄 道	京都 (2,800)、山科 (580)、池田・伊丹 (3, 420)、吹田 (614)	7,414(40.8)
海 運	神戸 (2,180)、尼崎 (2,507)、大阪 (2,840)、堺 (3,218)	10,745(59.2)

出所) 前掲『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』11 頁より作成。
注) 合計の括弧内は比率である。

まず、表 4 に示されている「海運」の船種に関しては、「多くは水運によつて大阪方面其の他に向けられる」ことについて、「帆船賃の低廉なる為め船によるものが多いのだ」と述べられ⁹⁾、帆船であったといえる。この点に関して、表 5 には、産出量が最も多くその中心地である伊保崎山を標準とした、鉄道と海運の総運賃の比較が示されている。これによれば、発地小運送賃と運賃及び附帯賃を加えたものが鉄道よりも海運のほうが低廉であり、さらに後者には着地での小運送賃も不要であるとされていることが分かる。

また、表 4 によれば、鉄道の着地は、判明分のみではあるが大久保・明石を除けば海運の便のない都市であるのに対し、海運の場合は伊保崎港から大阪と神戸に限定された。これらへは、前者の各駅と比較して大量に輸送されていることが分かるが、大正 14 年 (1925) から昭和 3 年にかけて、その輸送比率は約 70 から 63 パーセントを示した。この阪神向石材運送船は 37 隻あり、その規模は、延石 600 間積 (延石 1 間は約 20 貫として、44 噸) から 250 間積 (同 19 噸) であった¹⁰⁾。

9) 鉄道省運輸局編『重要貨物情況 第七編 石材、砂利ニ関スル調査』(復刻版) 雄松堂出版、1996 年、34 頁。

10) 前掲『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』25・26 頁。

表 3 昭和 3 年の御着における煉瓦(東山窯業株式会社製)の輸送機関・着地別発送数量

(単位：噸・円・%)

	着地と数量・噸当運賃	計
鉄 道	吹田 (254・1.90)、茨木 (90・2.00)、池田 (104・1.90)、垂水 (35・1.05)、鳥取 (65・3.00)、竹田 (40・1.55)、西脇 (125・2.30)、其他 (141・—)	854(4.4)
海 運	兵庫 (2,967・0.60)、新川 (2,500・0.60)、神戸 (2,667・0.60)、大阪 (4,000・1.10)、尼崎 (2,333・1.00)、其他 (4,300・—)	18,767(95.6)

出所) 前掲『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』32 頁より作成。

表 4 宝殿における石材の輸送機関・着地別発送数量

(単位：噸・%)

	鉄道										海運			総計
	桃谷	玉造	天満	池田	明石	吹田	大久保	伊丹	其他	計	大阪	神戸	計	
大正 14 年	1,700	1,088	792	503	450	362	182	160	3,172	8,409 (29.7)	15,912	3,978	19,890 (70.3)	28,299 (100.0)
昭和 元年	774	725	779	321	482	309	230	175	2,520	6,315 (30.8)	11,388	2,824	14,212 (69.2)	20,527 (100.0)
昭和 2 年	750	750	750	210	350	350	250	150	4,360	7,920 (37.1)	10,750	2,680	13,430 (62.9)	21,350 (100.0)
昭和 3 年	219	704	115	429	251	396	190	143	6,501	8,948 (36.8)	12,567	2,780	15,347 (63.2)	24,295 (100.0)

出所) 同上『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』26 頁より作成。

表 5 宝殿における石材の機関別 1 噸当たりの運賃諸掛

(単位：円)

	発地小運送賃	運賃及び附帯賃	計
鉄 道	1.012	2.700	3.712
海 運	0.675	2.340	3.105

出所) 同上『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』25 頁より作成。

注) 採掘所より駅・船積場まで、それぞれ 2.0 キロメートル・1.0 キロメートルである (1 丁 = 109 メートルで計算)。海運は、着地での小運送賃が不要である。

表 6 龍野における醤油の駅別発送数量と着地 (単位：噸・%)

		大正 14 年	昭和元年	昭和 2 年	昭和 3 年	着地
龍野		6,213 (45.0)	7,856 (52.5)	10,002 (53.9)	9,842 (50.7)	梅小路 (1,606)・二条 (3,795)・浜大津 (449)
網干	電車一和船	1,789 (13.0)	2,213 (14.8)	2,365 (12.7)	約 2,070 (10.7)	梅田・堺
	馬車一和船	5,811 (42.1)	4,896 (32.7)	6,183 (33.3)	約 7,500 (38.6)	梅田
	計	7,600 (55.0)	7,109 (47.5)	8,548 (46.1)	約 9,570 (49.3)	—
総計		13,813 (100.0)	14,965 (100.0)	18,550 (100.0)	約 19,412 (100.0)	—

出所) 前掲『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』62 頁より作成。
 注) 着地とその判明分の数量は、昭和 3 年のものである。

表 7 飾磨港における石粉 (丸山製粉株式会社製) の輸送機関別発送数量と着地
 (単位：噸・%)

	大正 14 年	昭和元年	昭和 2 年	昭和 3 年	着地
鉄道	2,677 (58.7)	2,802 (56.2)	3,943 (62.6)	3,499 (62.2)	二条・安来・松江・富山・魚津・ 武生・名古屋・岐阜
帆船	944 (20.7)	1,170 (23.5)	1,235 (19.6)	1,022 (18.2)	明石・神戸・大阪・堺・和歌山
馬車	940 (20.6)	1,010 (20.3)	1,123 (17.8)	1,102 (19.6)	姫路・飾磨附近
計	4,561 (100.0)	4,982 (100.0)	6,301 (100.0)	5,623 (100.0)	—

出所) 同上『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』185 頁より作成。

表 8 土山におけるクレー (室谷クレー製造所製) の輸送機関・着地別発送数量
 (単位：噸・%)

	鉄道		帆船		計
	数量	着地	数量	着地	
大正 14 年	4,500 (91.8)	東京・大阪・京都・飾磨港	400 (8.2)	九州・大阪・北海道	4,900(100.0)
昭和元年	5,200 (88.1)	東京・大阪・京都・飾磨港・ 住吉・神崎	700 (11.9)	九州・大阪・北海道	5,900(100.0)
昭和 2 年	6,700 (89.8)	東京・大阪・京都・飾磨港・ 住吉・神崎	760 (10.2)	九州・大阪・北海道	7,460(100.0)
昭和 3 年	7,000 (93.3)	東京・大阪・京都・飾磨港・ 住吉・神崎	500 (6.7)	九州・大阪・北海道	7,500(100.0)

出所) 同上『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』15 頁より作成。

表9 曾根における食塩の輸送機関別発送数量と着地

(単位：噸・%)

	大正13年度	大正14年度	大正15年度	昭和3年度	着地
鉄道	16,102(36.7)	15,657(30.0)	9,278(22.4)	11,395(23.4)	関東・東北・山陰地方
電車	9,154(20.9)	10,938(21.0)	23,557(56.8)	22,456(46.1)	関東・東北地方
汽船	18,190(41.5)	25,174(48.3)	8,362(20.2)	14,365(29.5)	東北地方
帆船	395(0.9)	350(0.7)	250(0.6)	500(1.0)	飾磨附近
計	43,841(100.0)	52,119(100.0)	41,447(100.0)	48,716(100.0)	—

出所) 同上『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』30頁より作成。

注) 鉄道における着地の関東・東北地方は大正13年のみ、以後は山陰地方のみである。

その他、これら御着・宝殿ほどの高い輸送比率ではないが、表2の久保の瓦の海運は約60%、表6の醤油では和船と連絡されるものが大正14年から昭和3年にかけて約50%前後を示し、おおよそ他機関に対する優位を保った。一方、表7から、同期間の飾磨港における石粉の帆船の輸送比率は、約20%であった。また、表8から、土山のクレーは昭和元年には約12%であったが、同3年には約7%に低下し、表9の曾根の食塩は約1%に過ぎなかった。

このように帆船の輸送比率は、都市や貨物の種類によって様々であったが、その輸送範囲は、表8の土山のクレーのように北海道行きも見られたが、表1～表9により、おおよそ瀬戸内であったことが分かる。一方、鉄道では、それ以外の近畿・関東・東北・北陸・東海・山陰地方などの遠隔地にも様々な貨物が向けられていたことが示されていた。

二、岡山県の状況

(1) 産業と帆船との関わり

表10は、岡山県内の省線鉄道の各駅において各種帆船に関する記述のあるものを整理したものである。これらには、河川舟運(水運)に関連するものとそうでないものがあり、前者については後述する。後者では、耐火煉瓦(三石)、綿糸・木材・石炭・鉄材・棉花・肥料・雑貨類(玉島)、石材(笠岡)、醤油(八浜)、食塩・鉄製品(宇野)が各種帆船で輸送されたことが分かり、それらに関する具体的産業や企業との関わりが見られるものもある。とりわ

け、玉島や笠岡で帆船輸送が活発であったことが窺えるが、両者の他、岡山や庭瀬でも、港湾に水深上の問題があり大型汽船の入港が困難であったことが分かる。これらの他、笠岡・宇野では、船種については詳らかでないが、以下のように、帆船が利用されたと考えられるものがあつた。

笠岡駅から海上 7.9 キロメートル（1 里 = 3,927 メートルで計算）にある、神島外浦の神島人造肥料株式会社神島工場の人造肥料（配合肥料・過磷酸肥料）は、同駅発送貨物の首位であるが、海陸の接続に関しては、「駅迄の船賃噸当五拾弍銭を要す」¹¹⁾とあるのみである。しかし、後掲の表 18 の糸崎に見られるように、それらは同地まで和船で輸送されたことと、笠岡港では、主に帆船によるものが多いという状況から、帆船により、海陸連絡がなされたと考えられる。

宇野駅から海上 3.7 キロメートル（1 海里 = 1,852 メートルで計算）にある、香川県直島の三菱鋳業株式会社直島精錬所で生産される型銅の原料鋳石の昭和 3 年における鉄道移入数量は、生野から 35,000 噸（飾磨港より船）、備中高梁から 6,000 噸（宇野より船）であつた¹²⁾。前者については、表 1 の生野にあるように、飾磨港から帆船で輸送されたことが分かる。後者のものは、備中高梁駅の三菱鋳業株式会社吉岡鋳山産の銅鋳であつた。これについては、「銅鋳はもと精錬して型銅として発送せるが昭和四年四月より鋳の儘輸送することゝなれるものにて、年額六千五百噸を算する見込みなり其着駅宇野を経て直島精錬所に仕向く」¹³⁾と述べられている。船種は不明であるが、鋳石は汽船積に適さないため¹⁴⁾、帆船が利用されることもあつたと考えられる。

以下に示すように、この宇野における荷役も、表 10 で海陸の連絡が至便なため、極めて容易であつたとされる笠岡同様、円滑になされたことが窺える¹⁵⁾。

11) 前掲『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』136～140 頁。

12) 同上『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』258・260 頁。

13) 同上『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』307・309 頁。

14) 前掲「昭和初期四国における帆船輸送—瀬戸内を中心に—」329 頁。

15) 以下の宇野駅の状況については、前掲『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』256・260 頁を参照。

表 10 昭和3年の岡山県各駅周辺における各種帆船等の輸送状況

駅名	輸送状況
三石	(耐火煉瓦一三石耐火煉瓦株式会社・三石耐火工業溝口工場・H S耐火煉瓦製造所・三石窯業株式会社・太田耐火煉瓦製造所・三石耐火煉瓦加藤合資会社・三石耐火研究所製)全部(大正14年から昭和3年の耐火煉瓦移出数一引用者注)当駅より発送せるものなるが、阪神地方及九州方面行の一部は当駅より片上鉄道を経て片上港より和船便に依れるものあり。…燃料は九州炭を用ひ、其大部分は片上、那波、宇野迄帆船それより鉄道便により、一部は筑豊線平恒より鉄道便にて直送せらる。
岡山	(状況) 旭川は岡山市街を貫くこと里余にして児島湾に注ぎ其河口に三幡港あり。川は水勢緩にして土砂を吐出し得ざるのみならず却つて年々堆積埋没するの結果を来し県市は毎年少からざる浚渫費を投じ居れり。三幡港は岡山市水路の咽喉に当り、往時大阪広島間各港及多度津高松方面との貨客の輸送は旭川の水運と相俟つて同港に吞吐せられたるが山陽鉄道敷設後大いに衰退せり。されど内海諸港より三幡港を経て市内京橋下に往復する和船今尚数十隻を算す。 旭川の舟運は水深浅きと河口諸所に浅瀬ありて初航の如きは水先案内を要し、干潮時に於ては福島港沖瀬取の爲め費用嵩み、又船着場に荷役防護設備なく露天のため濡潤性のものは入船を厭ひ自然凋落に向ひ昔時の俵なけれども、尚運賃諸掛の採算上阪神阿紀乃至瀬戸内諸港より入船せる数甚だ多く、荷物の種類は到着にありては、石炭を大宗とし、生果、木材、鉄類、建具、煙草、砂糖、機油、醤油、荷造材料を主なるものとす。送荷は入荷数量に遠く及ばざれども板紙、鉛、畳表の類多数を算し、殊に近時採算上鉄道貨物の此の方面に転移するもの多きを加ふるに至れり。此之数量に対する統計は適当なる材料なく確実なる数字を掲記し難きも大体左記の通(表11・表12一引用者注)推定せらる。
庭瀬	(状況) 南一里にして米倉港あり、往時股賑を極めたるも、近時児島湾内に藤田組経営の干拓工事の影響を受け水深を減じ満潮時五百石船が辛じて出入するに過ぎず。地方需要の石灰豆粕肥料等の九割迄は同港にて一旦河船に瀬取りし足守川の水運を利用して移入す。発送貨物は近距離は自動車又は馬車に、遠距離行は悉く鉄道便に依り、水運を利用するもの皆無なり。
倉敷	(状況) 市中を流るゝ高梁川の支流は水浅くして用水路たるのみなるが、市内東北なる鶴形山に源を発する汐入川(倉敷川)は児島郡藤戸町を経て児島湾に注ぐものにて近時浚渫に伴ひ漸次陸運貨物を吸収するに至れり、其主なるものは綿糸にして大正九年貨車払底の際倉敷紡績会社に於て発動機船を購入し和船を曳船として往路は綿糸、復路は棉花を輸送せしに初まり、今日に於ても年約一千五十噸の綿糸は此水運を利用し居れり。又同水運に依るものに野草蓬年七百噸あり、之製造工場が汐入川々岸に接して所在工場より船に直取りの便あるに依るものなれど、該品は神戸、東灘を着地とし急送を要する輸出貨物なるを以て例へば常時小型貨車を提供するが如き便法あれば鉄道便に復帰するものゝ如し。
玉島	(状況) 玉島町は駅を距ること南廿六丁、備中第一の良港を有し郡の首都として又多度津への要津(多度津へ十六哩)として古来股賑を誇りたるが、港湾の埋没と船車の連絡の便を有せざるため戦近衰退傾向に在り。往時山陽鉄道敷設に当り、鉄道は却つて港の繁栄を奪ふものなりとの謬見の下に之を忌避したるため、設計を変更して現在位置に鉄道を布設せるものにて、爲めに現在海陸連絡設備を欠ぐことは玉島港の致命的欠陥なりとす。… 地方取引中心地は玉島町にして移出に於て綿糸の四割、移入に於て木材石炭の八割、鉄材棉花の大部分及肥料雜貨類の大半は発動機船又は和船にて玉島港に出入す。其主なる取引先は大阪、神戸、岡山笠岡及四国方面なり。
笠岡	(状況) 笠岡港は…多度津、丸亀とは僅に二十哩を隔つるのみなれば、四国に來往する客貨の海運に依るもの不賤、又近海に基布する島嶼との交通頻繁にして定期に航海せり。唯憾くは港内水浅くして二百噸以上の汽船を容るゝに足らず、海運物資は主として帆船に依るもの多きも、停車場と相接近し海陸の連絡至便荷役極めて容易なり。 (石材一北木島石材株式会社製)北木島に産す。…荷動は毎年上半期に多く全数の七割方の出貨を見る、之二十噸積以下の帆船積として輸送する関係上冬期航海の危険なるを避くると又需要家が工事能率の増進すべき春期に注文するが爲めなり。当駅迄の運送費一噸八拾錢内外。
妹尾	(状況) 妹尾町は西に足守川、東に笹瀬川を控ゆ。…物資の輸送機関には鉄道の外水運及び自動車あり。穀類肥料は水運に依るもの多く、近距離は自動車に、其他は全部鉄道便に依るものとす。…(敷莫産一合名会社淺越商店等製)…駅迄の小運送は馬車、川舟、自動車等に依り其貨金遠近を通じて平均約廿錢を要す。 …原料は上道、吉備、都窪、児島の各郡より川舟馬車等に依り搬入す、其年額十二万斤(一斤とは藁草三貫をいふ)なり。
早島	(状況) 他(妹尾・茶屋町・倉敷・庭瀬の各駅の他一引用者注)の運輸機関に水運あり、市街の西南部汐入川を経て児島湾彦崎川口より阪神航路に依り地方需要の石炭、肥料、木材等の移入及紡績製品、畳表類等の移出行はるゝも其数量大ならず。
茶屋町	(状況) 源を倉敷に發し児島湾に注ぎ倉敷川は町の西部を貫流し、其支流は隣接早島町に通ずる運河を形成し舟運の便あり。 …倉敷川に依る水運は阪神方面との間に於て一部利用され居るも微々たるものなり。されど下津井鉄道沿線は近く瀬戸内海を控るる関係上大量貨物は挙げて海運に依り、同鉄道に依るは殆んど小口貨物に限らるゝ状況なり。

表 10 の続き

駅名	輸送状況
彦 崎	(状況) 倉敷川は駅の北部を貫流して児島湾に注ぎ水運の便あり。 (人造肥料) 大日本人造肥料株式会社岡山工場製。瀬戸内海沿岸仕向のもの及会社の下関小野田木津川工場等に廻送するものは工場より直ちに帆船積として移出し、万富、瀬戸、中国線方面及作備線地方仕向のものは小形帆船積として児島湾を横断し倉敷川を溯航し当駅に搬入す。… 原料たる硫化鉱石は住友別子鉱山より、燐鉱石は南洋方面、硫酸アンモニアは独英米国より、大豆粕は大連、浦塩、荷造用帆は播州方面より何れも帆船に依り移入す。海外よりの輸入品は神戸にて帆船積とするものなり。
八 浜	(状況) 地は東南に山を負ひ西北は児島湾に浜し海運至便にして、八浜町より岡山に往復する夜舟と称する押切小舟あり又近時発動機船の運航あり、日用雜貨類は之に依り岡山より移入し、又醤油等の阪神地方への輸送も船便に依る。 (醤油) 藤原醤油株式会社製。之が輸送は京都市内行は鉄道便其他は帆船便に依るものにて、荷動は秋期に多し。当駅迄の船賃は一樽十四銭。
宇 野	(食塩) 駅迄の船賃は宇野倉庫より噸八十銭、山田、味野より二円三十銭を要す(宇野・山田・味野とは岡山専売局宇野出張所・山田派出所・味野出張所一引用者注)。 (鉄製品) 三井物産株式会社造船部製。製品中建築用鉄製品は水電用水圧鉄管、各種タンク、鉄塔、鉄柱、橋桁、建築材料、鋳鉄製品等を主なるものとし全部鉄道に依り輸送するものにて、宇野駅迄の船賃は一噸一円半乃至二円廿銭とす。
美作落合	(状況) 駅は旭川を隔て、落合町の対岸にあり。従来地方の客貨は旭川の舟運に依り中国鉄道福渡駅及岡山に輸送されたが、当駅開業後は八十隻の高瀬舟全く其影を見ざるに至れり。
高 野	(状況) 往時物資の運搬は加茂川に依りしも、鉄道開通と共に陸運に變じ現今水運は多く行はれず。
美作加茂	(林産物) 大部分は津山市の商人の手に渡る関係上同市に陸送(馬車及自動車)し更に市場へ搬出するもの多く、尚木材の如きは大部分旧慣に依り津山市内及其の附近の製材所へ供給し加工用材として売捌き、電柱其他の丸材は中国鉄道線の運賃高率なる為め今尚吉井川を利用して搬出するもの相当数量あり、旁々当駅に出荷する貨物は僅少なり。
六 栗	(状況) 駅の南を流る、高梁川は源を阿哲郡千家村に發し流程廿八里にして水島灘に入る県下屈指の大河なるが、駅附近橋梁の設なきため対岸吉備郡秦村との交通は僅かに渡舟二隻により用を弁じ居れり。
美 袋	(薪) 従来農家の副業として松及楨を伐採し割木となし高梁川沿道及總社岡山方面に川舟馬車等にて搬出するに止まり販路狭小なりしが、鉄道開通後取引範圍を拡大し遠く名古屋方面に移出するに至れり。只産額の大部を占むる高梁川右岸地方生産品は現在架橋なきため今尚川舟にて沿岸地方及玉島讃岐方面に輸送され居るも、之等は架橋後は總て当駅より鉄道輸送さるべきものなり。
備中広瀬	(状況) 山間の僻地たるを以て生産品としては薪炭・竹材の各二三百噸、米・麥・藁の各百噸乃至二百噸あるのみなるが、之等は従来より高梁川の水運に依り玉島港に搬出し、岡山四国阪神地方に売捌きたるものにて、目下計画中の玉川架橋竣成後は悉く鉄道便に転嫁すべし。
備中高梁	(木炭) 之が輸送は岡山、倉敷方面仕向物は自動車に、玉島及香川県方面行は高梁川の川舟に依り、阪神方面行は鉄道便に依る。
方 谷	(状況) 駅發送貨物の大部は薪炭・木材にして、倉敷・笠岡等備中南部を主なる着積とし、到着貨物は人造肥料、セメント、醤油を主なるものとす。一面高梁川を利用して舟筏により玉島・倉敷に搬出さるゝものもありて、目下の処駅勢頗に振はず。

出所) 前掲『貨物より觀たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』78～80・96・109・114・123・124・137・141・235～239・241・242・246・248・249・253・255・258・260・277・291・294・295・300・304・305・310・316 頁より作成。

昭和三年九月駅構内船溜と貨物倉庫間にテルファーを新設し石炭、セメント、食塩等の大量貨物の大部分は之に依り陸揚作業を行ふ。更に近く構内拡築せらるる筈なり。

これによれば、駅構内に船溜があり、盛んに石炭・セメント等の機械荷役が行われていたことが分かるが、鉱石もそれによつたといえよう。石炭に関しては、例えば、表 10 に三石駅周辺における耐火煉瓦製造のための九州炭は、

宇野駅まで帆船輸送され、鉄道便によるとあり、帆船で連絡されるものもあったことが分かる。

さて、既述のように、表 10 に示されたもののいくつかは、河川舟運としての役割も果たし、様々な商品が輸送された。以下、この点に関し、海運と鉄道との関係において、競合・補完の観点から、いくつかの場合に分類し検討する。

(2) 河川舟運と帆船

①海運と競合

以下に挙げる各駅の状況は、河川を経て海上に出た各種帆船¹⁶⁾に関するものであり、それら帆船は海上では同ルートの手運と競合したといえる。これらには 4 駅が該当するが、それらの中でも、阪神方面にまで至るものと、そうでないものに、さらに二つに分けられる。

前者には、2 駅がある。まず、倉敷の状況は以下のようであった。汐入川(倉敷川)において、吸収された主な陸運貨物は綿糸で、それは、大正 9 年(1920)に倉敷紡績株式会社が和船を被曳船とした発動機船により、往路は綿糸、復路は棉花を輸送したことに始まる。また、同水運によるものに、神戸・東灘への急送を要する輸出貨物の野草蕙があるが、それは製造工場が同川の沿岸に立地し直取できるからであった。次に、茶屋町では、倉敷川の水運は阪神方面との間で利用されているが、微々たるものであった。

後者にも、2 駅があり、まず、美袋の状況は次の通りである。薪は、高梁川沿道及び総社・岡山方面に川舟・馬車等で搬出するに止まっていたが、鉄道開通後は名古屋方面にまで移出するに至った。但し、同川右岸地方のものは、川舟で沿岸地方及び玉島・香川県方面に輸送されたが、架橋後は全て鉄道輸送されると予測されていた。次に、備中高梁では、木炭は、岡山・倉敷方面へは自動車、玉島及び香川県方面へは高梁川の川舟、阪神方面へは鉄道が利用された。

16) 川舟や舟筏等の形状・実態については詳らかでなく、今後の課題としたい。

②海運と補完

これには、3 駅が挙げられる。まず、庭瀬では、地方需要の石炭・豆粕・肥料等の約 9 割は米倉港で一旦河船に瀬取りした後、足守川を航行して移入された。また、早島では、水運で汐入川を経て、児島湾彦崎川口から阪神航路により、石炭・肥料・木材等の移入と紡績製品・畳表類等の移出が行われたが、その数量は多くなかった。そして、備中広瀬では、薪炭・竹材・米・麦・繭は、高梁川の水運で玉島港に搬出の上、岡山・四国・阪神地方で売却されたが、玉川架橋竣成後は鉄道便に転嫁すると予測されていた。

③鉄道と競合

これには、4 駅が該当し、鉄道の影響をあまり受けなかったものと、大きく受けたものとに分けられる。前者の 2 駅の一つに該当する美作加茂では、電柱や丸材などの林産物は、鉄道運賃が高率であるため吉井川を利用して筏で搬出するものが相当あった。もう一つの方谷においては、移出では鉄道貨物の大部は薪炭・木材で、倉敷・笠岡等の備中南部を主な着駅とするが、高梁川を利用して舟筏で玉島・倉敷に搬出されるものもあり、駅勢はあまり振るわなかった。

一方、後者の 2 駅の内の一つである、美作落合では、これまで客貨は、旭川の舟運で中国鉄道福渡駅及び岡山に輸送されたが、同駅開業後は 80 隻の高瀬舟が全く見られなくなった。他方の高野では、往時物資の運搬は加茂川によったが、鉄道開通と共に陸運に移行し、水上輸送はあまり行われなくなった。

④鉄道と補完

妹尾では、西に足守川、東に笹瀬川を控え、穀類・肥料は水運によるものが多かったが、同駅までの敷莫産の小運送に川舟が用いられ、鉄道と水運との接続が見られた。その原料の上道・吉備・都窪・児島の各郡からの搬入にも川舟が利用された。また、前述した美作落合の場合において、同駅開業以前までは、中国鉄道福渡駅まで水運によったということもこの事例に当たる。

⑤海運と競合且つ鉄道と補完

これには、彦崎における状況が該当し、小串村の大日本人造肥料株式会社

岡山工場の人造肥料については、万富・瀬戸・中国線方面及び作備線地方へは、小型帆船で児島湾を横断、すなわち海運と競合しながら、倉敷川を遡航して同駅で鉄道と接続の上、輸送された。

⑥海運と補完且つ鉄道と競合

岡山では港湾状況の悪化によるところもあるが、旭川舟運とも結び付いた海運が山陽鉄道敷設後に非常に衰退したとあり、同舟運は海運と補完しつつ鉄道と競合したことが分かる。また、干潮時には福島港沖で瀬取がなされたことから、ここからも海運との補完関係にあったことが分かる。

⑦海運及び鉄道の双方と競合

先に岡山では、旭川舟運は、海運と補完しつつ鉄道と競合したと述べたが、海運とは接続しない場合もあった。表 11 から、同舟運によって、若松から石炭、大阪・和歌山方面から木材、徳島・和歌山方面から建具を移入し、板紙・鉛・畳表類・木材・醤油等が阪神方面から移出されたことが分かり、同ルートの手運とも競合したといえる。この点については、「運賃諸掛の採算上」と述べられている。表 12 から、これらの他にも、発着地は不明であるが、同水運によって食料品・繊維関連の製品及び原料・肥料・家畜などが輸送されたことが分かる。

⑧海運及び鉄道の双方と非競合且つ非補完

最後に、宍粟では、高梁川対岸の吉備郡秦村とは渡舟 2 隻が利用されていたとあるのみで、他の輸送機関と競合・補完の関係が特に窺えなかった。

以上、表 10 に示された岡山県内における河川舟運（水運）を担った帆船と海運・鉄道との関連を整理すると、海運と競合・海運と補完・鉄道と競合・鉄道と補完・海運と競合且つ鉄道と補完・海運と補完且つ鉄道と競合・海運及び鉄道の双方と競合・海運及び鉄道の双方と非競合且つ非補完などの八つの場合に分類できた。但し、これらの他にも、様々な場合があったと考えられ、そのあり方は、さらに多様であったといえる。

表 11 旭川舟運による主な商品と発着地及び数量 (単位：噸)

	数量	主な商品と発着地
発送	1,500	板紙・鉛・畳表類・木材・醤油等(阪神方面)
到着	7,000	石炭(若松港)、木材(大阪・和歌山方面)、石材(一)、建具(徳島・和歌山方面)

出所) 前掲『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』96～97頁より作成。

注) 数量は1か月当たりの概数で、移入の石炭は5,800噸、木材・石材・建具等は1,000噸である。移出数量の第1位は板紙である。

表 12 昭和3年における旭川岸の県外移輸出入品の価額 (単位：円)

	移入	移出
穀類・果実・野菜類	919,041	129,672
水産物	404,634	23,325
飲食物	256,344	445,705
織物	483	5,339
糸類・綿類	19,548	60,081
金属製品	298,889	55,962
編物及び原料	—	74,511
油類及び燃料	1,562,120	51,809
肥料	171,127	535
家畜	3,845	—
その他	5,023,184	1,662,722
計	8,659,215	2,509,661

出所) 同上『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』97頁より作成。

注) 合計値は修正した。

(3) 帆船の輸送範囲

前節では、水運の異種輸送機関との様々な関係について検討したが、それら川舟やその他の帆船によるものの輸送範囲は、おおそ瀬戸内であったことが分かる。この内、表13～表17によれば、同一貨物の輸送に関して、異種輸送機関と着地や数量の比率を比較できる。

表10では、倉敷紡績の約1,050噸の綿糸は「水運」によるとされているが、

表 13 倉敷における綿糸（倉敷紡績株式会社製）の輸送機関別発送数量と着地

(単位：噸・%)

	昭和元年	昭和2年	昭和3年	着地
鉄 道	4,850(82.2)	4,122(79.7)	4,113(79.7)	大阪・加古川・西脇・福山・大島・柳井・久留米
海 運	1,050(17.8)	1,050(20.3)	1,050(20.3)	大阪
自動車	—	—	—	笠岡・福山・井原等
計	5,900(100.0)	5,172(100.0)	5,163(100.0)	—

出所) 前掲『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』118 頁より作成。

注) 海運の数量は見込である。自動車の数量は不詳であるため、判明分のみで比率を算出した。

表 13 では「海運」と表示されており、両者を厳密に区分することは困難であることが分かる。この昭和元年から同 3 年までの輸送比率は約 20% であった。一方、美袋の薪と備中高梁の木炭の川舟の場合は、表 14 と表 15 から、それぞれ約 95%、約 52～60% であり、大きな役割を果たしていたことが判明する。

次に海運に関する帆船について述べる。笠岡の石材は、表 16 によれば、海運（帆船）による東京（汐留）・京都（二条）・富山・金沢行きは、大阪の桜島駅で鉄道に接続されたとある。すなわち、これらの 4 都市向けは大阪行きとなり、残りの都市もすべて瀬戸内にあった。その輸送比率は約 94% で、鉄道は約 7% に過ぎなかったが、北陸・関東・近畿などの多くの都市に輸送された。また、笠岡から鉄道によるものも、北木島から帆船で接続されていることに留意しなければならない。すなわち、いずれにおいても帆船と鉄道による海陸連絡は瀬戸内でなされたことになる。また、表 17 から、八浜の醤油についても、海運（帆船）の輸送比率は約 65% と比較的高く、判明分の着地はすべて瀬戸内であった。一方、その鉄道輸送先は海運の便のない京都市内のみであった。

表 14 美袋における薪の輸送機関別発送数量と着地

(単位：噸・%)

	昭和元年	昭和2年	昭和3年	着地
鉄道	403(3.9)	473(4.5)	294(2.9)	尾張瀬戸・下石・多治見・大曾根・岡山
川舟	10,000(96.1)	10,000(95.5)	10,000(97.1)	玉島港・讃岐方面・高梁川下流地方
計	10,403(100.0)	10,473(100.0)	10,294(100.0)	—

出所) 前掲『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』304 頁より作成。

表 15 備中高梁における木炭の輸送機関別発送数量と着地

(単位：噸・%)

	昭和元年	昭和2年	昭和3年	着地
鉄道	872(19.5)	1,331(27.0)	661(15.5)	新川・倉敷・明石・早島・彦崎・丸亀
川舟	2,567(57.4)	2,567(52.1)	2,567(60.2)	玉島・香川県方面
自動車	1,033(23.1)	1,033(20.9)	1,033(24.2)	岡山・倉敷方面
計	4,472(100.0)	4,931(100.0)	4,261(100.0)	—

出所) 同上『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』310～311 頁より作成。

表 16 笠岡における石材の輸送機関・着地別発送数量

(単位：噸・%)

	着地と数量	計
鉄道	富山(866)・金沢(442)・白菊町(224)・高岡(168)・御所(151)・品川(143)・岡山(122)・長浜(116)・山室(116)・その他(東横浜・梅小路・出町・武生・高野口・小松・美川・石動・戸出・松任・三国・小杉・泊等)	4,482(6.5)
海運	汐留(4,167)・二条(4,167)・富山(1,042)・金沢(1,042)・大阪(20,833)・神戸(12,500)・和歌山(4,167)・愛媛(8,333)・香川(6,250)・福岡(2,083)	64,584(93.5)

出所) 同上『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』142 頁より作成。

注) 海運の汐留・二条・富山・金沢行きは、桜島から鉄道便による。数量は、鉄道は昭和元年、海運は昭和元～3年の年平均である。

表 17 昭和3年における八浜の醤油(藤原醤油株式会社製)の輸送機関・着地別発送数量

(単位：噸・%)

	着地と数量	計
鉄道	京都市内(1,305)	1,305(35.4)
海運	大阪(1,930)・岡山(135)・倉敷(165)・其他(150)	2,380(64.6)

出所) 同上『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』255 頁より作成。

三、広島県の状況

(1) 産業と帆船との関わり

表 18 は、広島県内の省線鉄道の各駅において各種帆船に関する記述のあるものを整理したものである。これによれば、縄・陶器・大根・炆器（大門）、石炭¹⁷⁾・塩・除虫菊（尾道）、肥料・石灰・石粉・柑橘・葉蓂（糸崎）、木材類・金属及び同製品・石炭・米（宇品）が各種帆船で輸送され、それらに関する具体的産業や企業との関わりが明らかなものもいくつか見られる。

また、昭和 4 年に、尾道では、塩乾魚介蝦の近郊及び沿岸村落への移出、付近の島嶼からの乾物類と「芋菓子」の移入が「小舟」によってなされたが¹⁸⁾、これは、飾磨で述べられていたような 20～30 噸級の帆船であると考えられる。

さらに、糸崎製粉会社製の石粉に関しても、「原料石灰石は愛媛県越智郡弓削村より年間約一万噸移入す」¹⁹⁾とあるが、表 18 の石灰と同様、弓削村から移入しているので帆船が利用されたと考えられる。以下では、まず、この糸崎、次いで尾道の状況について、より詳しく検討していこう。

(2) 糸崎の状況

表 18 によれば、糸崎では、和船による兵庫県・岡山県・愛媛県・北海道などからの肥料の中継輸送が活発で、それらは、同駅以西の広島及び芸備線沿線での農業に寄与したと考えられる。但し、同表から、海陸連絡設備は小規模であったことが分かるが、以下に述べるように、様々な貨物輸送に利用された²⁰⁾。

糸崎駅の発送貨物数量の首位は、広島県竹原町・瀬戸田町、愛媛県伯方村

17) 昭和 4 年の尾道における海運による石炭移入は、鉄道の 1,834 噸に対して、24,766 噸であった（鉄道省運輸局編『港湾貨物移動調査 新潟、伏木、武豊（含半田、亀崎）、四日市、和歌山、尾道、宇品、小野田』鉄道省運輸局、1931 年、258 頁）。

18) 同上『港湾貨物移動調査 新潟、伏木、武豊（含半田、亀崎）、四日市、和歌山、尾道、宇品、小野田』260・272・274 頁。

19) 前掲『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』178 頁。

20) 同上『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』173・175・179・180 頁。同駅勢範囲において、製塩に関する企業として具体的に挙げられているのは竹原製塩合名会社、同じく酒造については、加茂酒造株式会社・柄酒造株式会社・竹原酒造組合合名会社であった。

表 18 昭和 3 年の広島県各駅周辺における各種帆船の輸送状況

駅名	輸送状況
大 門	(状況) 駅より南十六丁にして大津野村海岸に達す。小廻船に依り福山笠岡間に往來するの便あり、繩、陶器、大根等を福山其他に移出す。 (船器) 一茂平吉備製陶所・高橋陶器製作所製 帆船便に依り各地に移出す (最近 1 年の平均発送数は、大阪 30 噸、四国 16 噸、広島岡山間 30 噸の計 76 噸一引用者注)。…鉄道輸送をさざるは運賃関係と荷傷みの点を顧慮するによるものゝ如し。
尾 道	(状況) 近年流域 (栗原川等一引用者注) に砂防工事を施したる結果土砂の流出減じたるも、猶一千噸級以上の大型船は市内荷揚場を距る三哩西方なる港外 (尾道港一引用者注) 木原沖を泊地とし、貨物は解積して市内に運送を余儀なくせらる、其数約廿七萬噸にして本港出入貨物の過半に達し (残余は小型汽船、発動機船又は帆船により直接市内沿岸荷揚場に於て処理せらる) 而かも西風強き際際々沖荷役不能に陥ることあり、爰を以て本港将来の發展は一に築港の完成に繋れりと爲し、総費四百十萬円 (国庫負担四割、県市各三割負担) 昭和四年起工同九年完成の予定の下に着工を伝へられたるか財政の都合に依り中止せられたり。… 現在尾道に寄港する定期汽船は瀬戸内海を航行するもの二十餘線其使用船数卅余隻、一ヶ年入港数九千余隻、北海道航路朝鮮航路大連航路等各毎月数回入港するもの一年三百五十隻五六十萬噸に上り、最近にては朝鮮との取引旺盛を極むるため朝鮮航路のみにても殆んど一日一隻の率を以て寄港しつゝあり。発動機船の定期寄港卅餘線、此使用船数卅隻毎日四十往復を越ゆ。而かも之等汽船発動機船の吞吐する貨物の全部を集計して、尚漸く帆船和船の夫れに匹敵し得るに過ぎず。以て尾道市が海に負ふ所大なるを知るに足る。現に同市一年の貨物集散高は六十萬噸を越ゆるに、其中鉄道に依るもの一割五分内外に止まり、八割余は海運に依る状況にあり。 (石炭) 大体に於て炭種は鉄道便に抛る一千八百噸が大嶺無煙炭で、海運に抛る若松 (九州筑豊炭) 大牟田 (三池炭) 及宇部 (宇部炭) 等は有煙炭で之等は主に帆船で運ばれてゐる。 (塩) 尾道市の製塩専売局出張所に収納されるものは郡内沿岸の吉和、三原及向島の諸島嶼に生産されるものであつて、四年中一万五千噸 (千四百万斤) で總て汽船、帆船便に依つて入荷し、該収納官署の検査を受け更に船舶及鉄道便に依り販売官署の手を経て倉庫若しくは元売捌人に送られ一般に消費されるのである。 (除虫菊) 当市に於ける除虫菊の集散は附近村落及瀬戸内海の諸島である向島、因島及生口島等より帆船に依り到着し、市場の手を経て更に海運及鉄道に抛つて発送されてゐる。
糸 崎	(状況) 駅は港に接して所在し…船車連絡設備を有し取扱貨物は海運中継貨物大部を占め陸路搬入するものは一小部分に止まる。唯船車連絡施設は規模小にして、糸崎油槽所の如く一萬噸級船を接岸荷役せしむる設備なき爲め百噸級以上の船積貨物は一旦取りするの止むなき状態にあり。 (肥料) 播州別府港の多木肥料、備中神島肥料、愛媛県新居浜の住友肥料、英独産の硫酸肥料、北海及樺太の鯨粕及大連発豆粕等を当港迄和船便に輸送し、当駅より以西広島及芸備線各駅に向け発送す。 (石灰) 一採掘業者村上道重、製造業者多賀谷勘藏・望月乙一郎・望月製灰所・岩白石灰製造所・山田清一郎・土井千代松・弓削商業株式会社製 愛媛県越智郡弓削村 (島嶼) に産す。…荷造は孰れ (弓削商業株式会社の生石灰と消石灰一引用者注) も併入にして其費用一個五錢取迄の帆船貨一噸に付一円を要す。 (石粉) 糸崎製粉株式会社製 汽船に依り移出するものは解貨噸川錢を要す。 (柑橘) 当港迄の輸送は発動機船に依り、其運賃広島県下各地平均一噸三百四十錢、愛媛県発平均四円九十二錢を要す。 (葉糞) 豊田郡加茂郡及愛媛県越智郡に産す、米糞と稱し主として両切煙草に用ひらるものとす…当駅迄の輸送は帆船便に依る…
宇 品	(状況) 本港の主要貨物は発送に於ては木材類、金属及同製品等に到着に於ては木材、石炭、米、金属及同製品等が挙げられる。是等の海運による貨物は殆んど大部分広島市消費に充てらるゝもので汽船より宇品町に陸上げされ自動車、馬車等で市内に運搬されるか或は汽船より直ちに和船に積取り広島湾を経て市内を貫流する河川により市内各所に運搬されるのである。

出所) 前掲『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』145・146・163・165・173～178・180 頁、鉄道省運輸局編『港湾貨物移動調査 新潟、伏木、武豊 (含半田、亀崎)、四日市、和歌山、尾道、宇品、小野田』1931 年、258・261・268・269・280 頁より作成。

注) 尾道の石炭・塩・除虫菊と宇品については、昭和 4・5 年の状況である。

に産する食塩で、「当駅迄の船賃一噸に付一円六十銭乃至二円卅銭」と述べられ、海運により鉄道と連絡されたことが分かる。それらは、近畿地方を除く本州線内の各方面に輸送された。

一方、竹原町・三津町・内海町に産する清酒については、どのようにして糸崎駅へ搬入されたかは詳らかでない。しかし、海運によるものもあったと考えられる。それは、大正13年から昭和3年に、それらは主に汐留・秋葉原・名古屋等へ鉄道輸送されたが、「近時は灘醸造家に向け海路輸送するもの多く従つて鉄道輸送漸減せり」とあり、それら産地では海上輸送を選択することができたことが分かるからである。少なくとも内海町は糸崎駅から海上50.0キロメートルの田島にあるので、海運で搬入されたことは明らかである。

これらの船種はいずれも不明であるが、糸崎港では、100噸級以上の船積貨物は瀬取する必要があるため、各種帆船が主に利用され、汽船であったとしても小型のものであったと考えられる。

柑橘についても同様で、広島・愛媛の両県の産地から糸崎港まで発動機船で輸送され、鉄道と接続された。この柑橘の鉄道・帆船による仕向地別輸送量は、表19に示されている。同表には、昭和3年から鉄道輸送量の増大とその輸送比率の上昇が見られ、とりわけ汐留行きが前年の約2.7倍になったことが分かる。この理由や全般的な輸送状況については、次のようであった²¹⁾。

広島県豊田郡沿岸及び島嶼に蜜柑及夏橙を大正五年頃より栽培し、八年頃より広島蜜柑として広く市場に搬出するに至り現今は早生温州みかんを盛に栽培し普通みかんより約一ヶ月早く市場に現れるを誇とせり。此の外伊予三津浜附近の蜜柑を当駅經由移出せられ、又伊予西宇和郡、北宇和郡に産する夏橙は従来大阪商船航路にて大阪中継として輸送せられつゝありしが、昭和三年に至り一部を除く外当駅を経て汐留、水戸方面に輸送さるゝに至れり、之汐留方面行は大阪港經由に比し当駅発の方一

21) 前掲『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』178頁。

表 19 糸崎における柑橘の輸送機関・着地別発送数量

(単位：噸・%)

	鉄道		帆船		総計
	着地と数量	計	着地と数量	計	
大正 13 年	汐留 (1,337)・梅小路 (62)・金沢 (426)・平 (88)・津山口 (130)・名古屋 (202)・福井 (157)・水戸 (145)・新潟 (24)・今宮 (117)・その他 (896)	3,584 (28.5)	大阪 (1,000)・大阪経由鉄道便 (6,000)・その他 (2,000)	9,000 (71.5)	12,584 (100.0)
大正 14 年	汐留 (2,491)・金沢 (331)・平 (64)・津山口 (143)・名古屋 (78)・水戸 (156)・今宮 (155)・兵庫 (222)・その他 (702)	4,342 (26.6)	大阪 (1,500)・大阪経由鉄道便 (8,000)・その他 (2,500)	12,000 (73.4)	16,342 (100.0)
昭和元年	汐留 (915)・梅小路 (349)・金沢 (566)・平 (170)・津山口 (106)・名古屋 (198)・今宮 (86)・兵庫 (130)・岐阜 (83)・その他 (3,556)	6,159 (23.5)	大阪 (1,800)・大阪経由鉄道便 (15,200)・その他 (3,000)	20,000 (76.5)	26,159 (100.0)
昭和 2 年	汐留 (5,090)・梅小路 (8)・岡山 (8)・今宮 (8)・金沢 (25)・津山 (34)・その他 (319)	5,492 (26.8)	大阪 (2,300)・大阪経由鉄道便 (3,000)・その他 (9,700)	15,000 (73.2)	20,492 (100.0)
昭和 3 年	汐留 (13,839)・丹波口 (127)・名古屋 (617)・東横浜 (269)・金沢 (115)・津山 (29)・豊岡 (9)・品川 (25)・その他 (373)	14,403 (64.3)	大阪 (2,500)・大阪経由鉄道便 (1,150)・その他 (4,350)	8,000 (35.7)	22,403 (100.0)

出所) 前掲『貨物より観たる駅勢 第三輯 岡山運輸事務所管内の部』179 頁より作成。

日早着するの利あるに依るものとす。

これによれば、まず、糸崎の駅勢範囲の柑橘類は、迅速な出荷に重点が置かれていたことが分かる。次に、広島県豊田郡沿岸及び島嶼産の蜜柑と夏橙、愛媛県三津浜付近の蜜柑は同駅経由で移出されていたとあるが、これらは表 18 にあるように、発動機船で持ち込まれたといえる。また、大阪商船航路で大阪中継とされていた愛媛県西宇和郡・北宇和郡に産する夏橙は、昭和 3 年に、一部を除いて糸崎駅を経て汐留・水戸方面に輸送されるに至ったが、それは、汐留方面行きはその方が一日早着するからであったと述べられている。

一方、表 19 によれば、帆船の仕向地は大阪中心であることが分かる。また、帆船の数量は、昭和 3 年における大阪経由鉄道便やその他は、前年よりも大幅に減少したものの、大阪行きについては大正 13 年から見ても増加しており、瀬戸内海域では、従来の帆船輸送への需要が高まっていたことが窺える。

(3) 尾道の状況

尾道でも表 18 から、帆船は、物流上、大きな役割を果たしていたことが分かる。同地の 1 年間の貨物集散高の割合は、鉄道が約 1 割 5 分で海運が約 8 割であった。後者の内訳については、汽船と発動機船による全輸送量が、帆船と和船のそれとほぼ等しいとされているが、発動機船も帆船に分類されるため、各種帆船による輸送量は鉄道・汽船を上回っていたことが分かる。これには、港湾上の問題が影響しており、そこに前節でも述べた、水運との関わりが見られた。すなわち、尾道港では、1,000 噸級以上の大型船は、港外木原沖を泊地として貨物は舳取りする必要があるが、小型汽船・発動機船・帆船は栗原川を遡航して直接市内沿岸荷揚場での荷役が可能であった。また、同表から、宇品でも、汽船から和船へ積み換えた後、広島市内各所への河川輸送がなされた。

このような各種帆船の発達要因には、既述のように、港湾上の問題や河川航行に伴う荷役費の節減などが挙げられるが、以下では、除虫菊と暈表の運賃について検討しておこう。まず、前者の除虫菊に関して、表 20 には、尾道から箕島・神崎・小野浜行きの輸送機関別運賃と鉄道・汽船に対するその比率が示されている。これによれば、発動機船はそれぞれに対して 25% 前後、約 33～45% を示し、その低廉なことは明白であった。その他、笠岡・玉島・今治からも箕島・神崎・小野浜行きの発動機船便があり（但し「神崎行運賃は不明」）²²⁾、瀬戸内各地で除虫菊の輸送にそれが利用されていたことが分かる。

次に、後者の暈表に関して、以下の大正 14 年（1925）頃の史料には、その海上輸送上の問題点と瀬戸内をめぐる状況が示されている²³⁾。

暈表類を海運に依て輸送するときは、潮風の為変色を来し価格に著しき影響を来すことがある。又船便は輸送機関不確実なるのみならず、荷口

22) 前掲『港湾貨物移動調査 新潟、伏木、武豊（含半田、亀崎）、四日市、和歌山、尾道、宇品、小野田』270 頁。

23) 鉄道省運輸局編『重要貨物情況 第十九編 薬製品暈表類ニ関スル調査』（復刻版）雄松堂出版、1996 年、104・105 頁。

表 20 昭和 5 年頃における除虫菊の尾道から各地への輸送機関別 1 噸当たり運賃
(単位：円・%)

	発動機船	汽船		鉄道
		大阪商船	尼崎汽船	
箕 島	2.00(24.69) (45.45)	4.40(54.32)	— (—)	8.10
神 崎	— (—) (—)	4.32(64.67)	— (—)	6.68
小 野 浜	1.60(25.76) (33.33)	4.80(77.29)	4.80(77.29)	6.21

出所) 前掲『港湾貨物移動調査 新潟、伏木、武豊 (含半田、亀崎)、四日市、和歌山、尾道、宇品、小野田』269・270 頁より作成。

注) 発動機船の括弧内上段は鉄道、同下段は汽船に対する運賃比率であり、汽船の括弧内は鉄道に対する運賃比率である。

表 21 大正 14 年頃における畳表の尾道から各地への輸送機関別運賃諸掛

(単位：円・%)

	海運			鉄道			A/B
	運賃	諸掛	計 (A)	運賃	諸掛	計 (B)	
函 館	1.25	0.08	1.33	1.71	0.18	1.89	70.37
	5.00	2.09	7.09	17.10	2.10	19.20	36.93
門 司	0.52	0.08	0.60	0.59	0.18	0.77	77.92
	2.08	2.09	4.17	6.40	2.10	8.50	49.06
大 阪	0.52	0.08	0.60	0.45	0.18	0.63	95.24
	2.08	0.30	2.38	4.15	2.10	6.25	38.08
神 戸	0.52	0.08	0.60	0.42	0.18	0.60	100.00
	2.08	0.30	2.38	3.85	2.10	5.95	40.00

出所) 鉄道省運輸局編『重要貨物状況 第十九編 藁製品畳表類ニ関スル調査』(復刻版) 雄松堂出版、1996 年、105 頁より作成。

注) 上段は小口扱 (100 斤につき)、下段は貸切扱 (1 噸につき) で、函館・門司行は本船積とし 100 円につき保険料 50 銭を要す。

相当纏まつたものでなければ和船を出帆すること困難なる場合がある。之等の不利不便の為瀬戸内海沿岸地方を除いては船便を利用するもの殆どない。瀬戸内海にあつては小海運業者の競争激甚にして、従て運賃に於て鉄道便に依るよりも遙に割安となり又出帆回数も多く輸送期間比較的短く、為に広島県、香川県発阪神地方行のものは船便を利用するもの相当にある。

ここでは、畳表の海上輸送は、潮風による変色に伴い価格が低下する、輸

送期間が不確実である、という問題点に加え、相当の数量がなければ和船の「出帆」は困難であるとされている。そのため、瀬戸内以外では海運によることはほとんどないのに対し、激しい競争による低運賃・多い「出帆」回数・短い輸送期間により、広島・香川の両県から阪神地方行きのものについては船便が利用される場合が相当あると述べられているのである。この船種については、「出帆」という表現から、前出した和船等の帆船が中心であったと考えられる。

これらに関して、尾道から函館・門司・大阪・神戸行きの手運と鉄道との運賃諸掛を比較した表 21 を見よう。これによれば、小口扱の大阪・神戸行きの運賃のみは鉄道よりも海運の方が高く、それに諸掛を加えた総運賃でも、大阪では後者は前者の約 95%、神戸では両者は同一であることが分かる。一方、貸切扱では、大阪・神戸はそれぞれ約 38%・40%であり、函館・門司の場合も同様であるが小口扱とは大きな差があった。このことから、上掲史料で、荷口が相当あるものでなければ和船の出帆は困難と述べられているのは、この貸切扱のことであったことが分かる。

以上、糸崎・尾道が中心であるが、広島県の場合でも帆船の輸送範囲はおおよそ瀬戸内であったことが分かった。同地域では、海運には不向きな畳表まで和船で輸送されるほど、小海運業者による競争が激甚で、運賃が低廉であった。一方、帆船との比較の中で鉄道輸送の仕向先が分かるのは、表 19 の糸崎の柑橘のみであるが、それは主に関東・北陸・東海等であった。この他、糸崎の葉蓑や尾道の除虫菊等が鉄道輸送されたが、それらは帆船によって移入された。

四、大阪発山陽・九州地方行き貨物の輸送状況

(1) 海運と鉄道との運賃比較

前節まで兵庫・岡山・広島 の 3 県における各地の輸送状況を考察してきた。その中には、着地が大阪のものが数多くあり、運賃面では、同地行きの宝殿の石材、尾道の除虫菊・畳表は、鉄道よりも海運の方が低廉であることが分かった。しかし、この 2 地点のみの分析では不十分であり、発地を大阪とす

る場合の輸送状況等についても詳らかでない。そこで、以下では、大阪を発地、山陽と九州のいくつかの都市を着地とする輸送状況に関し、運賃に焦点を当てて、同一地点からの全体像が見通せるような検討を行いたい。

表 22 と表 23 には、各都市におけるいくつかの商品に関して、鉄道に対する海運²⁴⁾の運賃比率が算出され、いずれの場合でも、後者が運賃面で荷主にとって有利であったことが示されている。以下では、この運賃比率を、まず、複数の都市で共通に取り上げられている商品別に輸送距離との関連において検討し、次いで、各都市の等級別平均ごとに同様の考察を行う。

全都市で表記があるのは 5 級品の鉄のみで、運賃比率は 41.67 ～ 85.06 % と幅があった。この数値が小さいものから順位付けすれば (括弧内は、海上ルートによる大阪からの近さの順位)、第 1 位姫路 (1)、第 2 位岡山 (2)、第 3 位広島 (7)、第 4 位笠岡 (3)、第 5 位福山 (5)、第 6 位大牟田 (10)、第 7 位倉敷 (4)、第 8 位博多 (8)、第 9 位久留米 (11)、第 10 位尾道 (8)、第 11 位熊本 (9) となった。これによれば、本州で大阪から最も遠い広島が第 3 位で、それよりも近い尾道が大牟田・博多・久留米の九州諸都市よりも低い順位になっている。すなわち、必ずしも比率の順位と距離の順位は一致しないことが分かる。また、4 級品の砂糖と針金についても、ほぼ同様の結果であった。

一方、それらとは対照的に、4 級品の洋釘と平浪板、3 級品の菓子と文具に関しては、比率の順位と距離の順位は、おおそ一致する傾向にあった。

次に、全般的動向を見るために、各都市の等級別平均の運賃比率や順位について考察する。前者は、45.86 ～ 83.87 % であり、前述した、全都市が分かる鉄の場合とほぼ同様であった。後者は、第 1 位姫路 (1)、第 2 位笠岡 (3)、第 3 位福山 (5)、第 4 位岡山 (2)、第 5 位倉敷 (4)、第 6 位広島 (7)、第 7 位尾道 (6)、第 8 位博多 (8)、第 9 位久留米 (11)、第 10 位大牟田 (10)、第 11 位熊本 (9) であった。また、地方別に、5・4・3 級品の総平均で見ても、いずれも山陽が九州よりも運賃比率の順位で上回った。これによれば、完全

24) 海運には汽船・発動機船・帆船があるが、その運賃がどのように算出されたのかは不明である。

表 22 昭和 2 年における山陽地方の海運と鉄道との運賃比較

(単位：円・%)

	品名	単位	船運賃	1 噸当たり 船運賃 (A)	当該級 1 噸 当たり鉄道 運賃 (B)	A/B
姫 路	鉄 (5)	84 斤モノ 1 束	0.050	1.00	2.40	41.67
	洋釘 (4)	100 斤入 1 個	0.080	1.20	2.65	45.28
	菓子 (3)	石油函入 1 個	0.070	1.54	3.00	51.33
	薬品 (2)	ビール函入 1 個	0.120	1.56	3.55	43.94
	等級別平均	—	0.080	1.33	2.90	45.86
岡 山	鉄 (5)	100 斤	0.100	1.70	3.45	49.28
	洋釘 (4)	100 斤入 1 個	0.110	1.73	3.85	44.94
	砂糖 (4)	100 斤俵 1 個	0.180	2.88	3.85	74.81
	4 級品平均	—	0.145	2.31	3.85	60.00
	和紙 (3)	100 斤	0.180	3.06	4.40	69.55
等級別平均	—	0.142	2.36	3.90	60.51	
笠 岡	鉄 (5)	84 斤モノ 1 束	0.130	2.60	3.85	67.53
	砂糖 (4)	100 斤俵 1 個	0.160	2.56	4.35	58.85
	菓子 (3)	石油箱入 1 個	0.080	1.76	4.95	35.56
	等級別平均	—	0.123	2.31	4.38	52.74
倉 敷	鉄 (5)	84 斤モノ 1 束	0.130	2.60	3.60	72.22
	砂糖 (4)	100 斤俵 1 個	0.160	2.56	4.00	64.00
	硝子板 (3)	箱入 1 個	0.160	2.56	4.60	55.65
	等級別平均	—	0.150	2.57	4.07	63.14
福 山	鉄 (5)	84 斤モノ 1 束	0.130	2.60	3.80	68.42
	砂糖 (4)	100 斤入 1 個	0.150	2.40	4.50	53.33
	菓子 (3)	石油箱入 1 個	0.130	2.86	5.15	55.53
	等級別平均	—	0.137	2.62	4.48	58.48
尾 道	鉄 (5)	84 斤モノ 1 束	0.170	3.40	4.15	81.93
	砂糖 (4)	100 斤俵 1 個	0.215	3.44	4.65	73.98
	菓子 (3)	石油箱入 1 個	0.160	3.52	5.35	65.79
	等級別平均	—	0.182	3.45	4.72	73.09
広 島	鉄 (5)	84 斤モノ 1 束	0.150	3.00	4.95	60.61
	砂糖 (4)	100 斤俵 1 個	0.210	3.36	5.60	60.00
	針金 (4)	84 斤モノ 1 丸	0.200	4.00	5.60	71.43
	4 級品平均	—	0.205	3.68	5.60	65.71
	菓子 (3)	石油箱入 1 個	0.245	5.28	6.45	81.86
等級別平均	—	0.200	3.99	5.67	70.37	
総平均	5 級品	—	0.123	2.41	3.74	64.44
	4 級品	—	0.159	2.59	4.23	61.23
	3 級品	—	0.146	2.94	4.84	60.74
	2 級品	—	0.120	1.56	3.55	43.94

出所) 矢野喜一編『大阪対山陽九州行貨物運賃変遷史』大阪合同運送株式会社、1939年、130～133頁より作成。

注) 姫路の船運賃は大阪港から飾磨港までのものである。姫路の菓子石油函入は75斤、薬品ビール函入は120斤である。品名における括弧内は等級を表す。同一等級品が複数あるものは、下段にその平均を示した。

に順当ではないが、運賃比率の順位と距離の順位はおおよそ一致することが分かる。

表 23 昭和 2 年九州地方における海運と鉄道との運賃比較 (単位:円・%)

	品名	単位	船運賃	1 噸当 り船運賃 (A)	当該級 1 噸 当たり鉄道 運賃 (B)	A/B
博 多	鉄 (5)	10 貫	0.210	5.67	7.80	72.69
	針金 (4)	84 斤モノ 1 丸	0.290	5.80	8.80	65.91
	洋釘 (4)	100 斤入 1 個	0.290	4.58	8.80	52.05
	平浪板 (4)	170 斤 1 個	0.500	5.00	8.80	56.82
	4 級品平均	—	0.360	5.13	8.80	58.30
	文具 (3)	130 斤入 1 個	0.700	9.10	10.20	89.22
	等級別平均	—	0.423	6.63	8.93	74.24
久留米	鉄 (5)	84 斤モノ 1 束	0.310	6.20	8.16	75.98
	洋釘 (4)	100 斤入 1 個	0.450	7.11	9.20	77.28
	缶詰 (3)	200 斤モノ 1 個	0.950	7.60	10.65	71.36
	等級別平均	—	0.570	6.97	9.34	74.63
大牟田	鉄 (5)	84 斤モノ 1 束	0.300	6.00	8.35	71.86
	洋釘 (4)	100 斤入 1 個	0.400	6.32	9.45	66.88
	文具 (3)	100 斤	0.580	9.86	11.00	89.64
	等級別平均	—	0.427	7.39	9.60	76.98
熊 本	鉄 (5)	84 斤モノ 1 束	0.370	7.40	8.70	85.06
	平浪板 (4)	170 斤 1 個	0.700	7.00	9.85	71.07
	履物 (3)	100 斤	0.630	10.71	11.40	93.95
	等級別平均	—	0.567	8.37	9.98	83.87
総平均	5 級品	—	0.298	6.32	8.25	76.61
	4 級品	—	0.478	6.39	9.33	68.49
	3 級品	—	0.715	9.32	10.81	86.22

出所) 前掲『大阪対山陽九州行貨物運賃変遷史』133～134 頁より作成。

以上から、商品によって相違はあるが、山陽・九州地方では、大阪を中心に見た場合、荷主にとって近距離ほど海運が運賃面で有利であり、それは、鉄道の約 40～80% 台であった。このことには、鉄道運賃の設定方法に起因するところもあるであろうが、後述する、発動機船の発達も影響していたと考えられる。以下では、さらに、山陽・九州地方におけるその後の状況について、鉄道の側から検討していきたい。

(2) 昭和初期における鉄道輸送の状況

まず、昭和 5 年 (1930) 8 月頃の鉄道輸送状況を以下に示そう。表 22 と表 23 の時期に該当する、大正 12 年 (1923) 6 月 30 日から昭和 5 年 8 月までは、大阪発山陽・九州行きの貨物に対しては「小口混載貨切扱貨物運賃割戻」し

かなされなかつたため、それは、次のようであつた²⁵⁾。

従来の競争機関たる汽船及帆船は勿論新に勃興したる発動機船の活動は目ざましく、為に永年鉄道当局或は運送取扱業者の犠牲的努力を以て鉄道へ誘致されたるものも逐次減少して其の取扱数量は纔かに大阪発山陽九州行海陸総数量の一割五分に過ぎざるの悲境に立ち至つたのである。加ふるに経済界の不況は益々深刻化し之に伴ひ国有鉄道の運輸状態も愈々不振となり落日孤城の觀を呈し…

これによれば、汽船・帆船・発動機船の影響により、鉄道の取扱数量は大阪発山陽・九州行き海陸総数量の1割5分にまで減少したとある。この原因として、運賃制度とは別に不況も挙げられているが、この点及びその他の社会経済的背景に関して、また、次のように述べられている²⁶⁾。

我国一般経済界を襲ひたる世界的の不況と、加ふるに船腹の過剩並に発動汽船の活躍は運賃の低下を招来し、沿岸交通を旺盛ならしめ又自動車の運行は遠く姫路岡山迄に及び競争を一層激甚ならしめたる結果…

ここから、不況とは、昭和4年から始まる世界不況であつたことが分かる。また、同時期には、過剩船腹及び発動機船の発達によって運賃が低下し、沿岸交通が活発化するとともに、自動車の運行は姫路や岡山にまで及び、いっそう激しい競争が繰り広げられたのである。

これらの汽船・帆船・発動機船・自動車の輸送距離上の特性に関しては、昭和8年8月頃の状況であるが、「近距離輸送に於ける自動車及発動機船の発達と、遠距離に至る汽船又は補助帆船の活躍とは鉄道輸送に大なる脅威を与へ²⁷⁾」とされており、前項で述べた近距離でとりわけ海運が有利であつたということは、この発動機船の発達を反映したものであつたと考えられる。その後の同10年1月頃においても、海運・自動車側の集貨努力もあつて、鉄道の苦境は続いた²⁸⁾。

25) 矢野喜一編『大阪対山陽九州行貨物運賃変遷史』大阪合同運送株式会社、1939年、109・114頁。

26) 同上『大阪対山陽九州行貨物運賃変遷史』116頁。

27) 同上『大阪対山陽九州行貨物運賃変遷史』149頁。

28) 同上『大阪対山陽九州行貨物運賃変遷史』160頁。

しかし、海運に関しては、以下に示すように、昭和 12 年に状況が変化する²⁹⁾。

昭和十二年七月七日の盧溝橋事件に端を発したる支那事変の勃発によって重工業方面は頓に活況を呈するに至り、荷動も活発となった。前期の如き之れが影響を反映して、山陽九州を合し実に八万四千八百八十三吨といふ好調振りである。尤も事変の拡大に伴つて船腹の不足を招来し、延ひては輸送の不円滑によりて鉄道便への利用を高めしむるに至つたことも看過出来難きものである。

船腹不足は必然に物価の高騰と相俟つて運賃の漸騰を示すに至つた。

これによれば、日中戦争開始以後、重工業の活況に伴い輸送量が増大したが、船腹不足から鉄道利用が高まり、海運賃も漸騰したと述べられているのである。

さて、同時期には、昭和 12 年 7 月告示第 248 号によって、松山駅が山陽線の特定期に追加されて山陽特割に包含され、8 月より松山混載が開始された。この松山をはじめ、表 24 に示されている 7 駅の成績は、貨物誘致史上特筆されるべきものとされている。同表から、混載貸切扱の開始の翌年には、いずれも取扱数量の増加が見られ、とりわけ下関では 3 倍になったことが分かる。但し、これらには、前述した、重工業の活況と海運賃の漸騰といった点があったことにも留意しなければならない。また、このような点に関しては、「着地荷主の混載貸切扱に対する認識は勿論皆無であり、加之古くより利用せる対抗機関への信頼は絶大にて之れを説得して誘致せし辛苦は蓋し筆舌に尽し難きものがあつた」と述べられ、関係者による相当の努力がなされた結果でもあつた³⁰⁾。ここからは、荷主による輸送機関の選択には、運賃に関する新しいサービスよりも、これまでに築かれた信頼関係が重視されていたことが分かる。さらに、この間、次項で述べるように、自動車への具体的対策もとられていた。

29) 前掲『大阪対山陽九州行貨物運賃変遷史』183 頁。

30) 同上『大阪対山陽九州行貨物運賃変遷史』172・213・214 頁。

表 24 昭和 9～13 年度における各地の混載貨切扱の取扱数量

(単位：吨)

	山陽			四国	九州		
	徳山	宇部	下関	松山	宮崎	都城	鹿児島
昭和 9 年度	—	—	—	—	617	—	1,438
昭和 10 年度	—	—	—	—	1,389	—	2,959
昭和 11 年度	—	714	—	—	1,180	171	3,431
昭和 12 年度	471	1,420	258	1,189	1,075	416	3,080
昭和 13 年度	1,184	1,340	775	1,659	1,036	628	2,808

出所) 前掲『大阪対山陽九州行貨物運賃変遷史』214～216 頁より作成。

注) 開始年月は、徳山・下関は昭和 12 年 3 月、宇部は同 11 年 8 月、松山は同 12 年 8 月、宮崎・鹿児島は同 9 年 5 月、都城は同 11 年 4 月である。

(3) 鉄道の自動車対策

鉄道側による自動車対策の一例として、以下では、昭和 8 年 3 月 25 日発表、翌 26 日実施の大阪発明石行き貨物の誘致計画について見ていこう³¹⁾。これによれば、目標は「大阪運事の出貨誘致に対応し、且つは当社（大阪合同運送一引用者注）下り特割増送計画の一部とし、現在自動車輸送による貨物一日約十六吨の五割量奪取を目論むものとする。実施当日より一日一車の発送を確定すること」（大阪・明石間常便自動車明石 5 台、大阪 3 台の各 1 往復と仮定）と述べられている。また、「当日午後五時明石到着即日配達の前」とされた。

この「出荷奉仕条件」として、延着の場合には運賃料金無料、大量出荷の場合には鉄道無賃乗車券の贈呈、その他にも倉庫や遠距離電話の使用に対して荷主に便宜が図られた。また、明石・大阪旅客待合所等に大阪運輸事務所及び明石・梅田駅長後援の字句を挿入したポスターの作成と掲示、新聞折込の配布、明石駅長名による明石所在新聞への広告掲載、大阪運事・梅田駅・大阪合同運送関係者の出張による明石公会堂での荷主懇談会の開催などの宣伝も行われた。

31) 前掲『大阪対山陽九州行貨物運賃変遷史』216～218 頁。

おわりに

最後に、以上の考察を簡潔に整理しておこう。

第一に、兵庫・岡山・広島 の 3 県では、港湾の未整備もあり、各種帆船によって様々な商品が輸送され、いくつかの具体的産業や企業との関わりも確認できた。その輸送範囲はおおよそ瀬戸内で、小海運業者による激しい競争により運賃が低廉であった。これに対し、鉄道は海運の便のない地方行きが中心であったが、それらの中には瀬戸内の帆船と接続されたものもあった。

第二に、岡山県では、各種帆船が河川舟運を担った事例が多く見られ、海運・鉄道との競合・補完関係の中で八つの場合に分類できたが、そのあり方は、さらに多様であったといえる。また、兵庫県・広島県でも同様の河川輸送が見られた。さらに、山陽側だけでなく、例えば大阪でも帆船が河川を遡航することが可能であるため、このような両地間を帆船によれば、発地・着地双方での荷役費用の削減につながったといえる。また、既述のように、運賃自体も低廉であり、総運賃面での優位性に加え、異種輸送機関と様々な形で接続することにより、汽船・鉄道の発達した近代以降にも帆船輸送が存続した一因が見て取れる。

第三に、海運と鉄道との運賃比較の結果、大阪発山陽・九州行きでは、商品等によって相違はあるが、おおよそ近距離ほど海運が有利であり、発動機船の発達の影響が見られた。しかし、日中戦争開始以後は、海運賃の漸騰により、鉄道利用が増大した。また、この間、自動車輸送も発達し、鉄道側においては荷主への様々な優遇や宣伝等が行われた。