

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

——1900年前後の動向を中心として——

落 合 功

(受付 1999年9月24日)

はじめに

塩は生活必需品であり、生活に欠くことのできない商品である。また、国内には岩塩が存在しないことから海岸部でしか生産できず、しかも気候に左右されやすかった。こうしたことから、製塩地を特定しやすいという意味で、商品流通のあり方を探る場合、非常に明瞭な商品といえよう。近代の塩流通について、これまで小沢利雄氏による成果を見ることができ¹⁾。同氏の成果は、関東のみならず日本全国を展望したものであり、その意味で貴重な成果といえよう。しかしそれらは、交通史による視点であり、近代以降の流通路として明らかされているものの、近代のそれぞれの時期に応じた面期性の問題や流通機構の側面からすると不十分である。本論は、近代以降首都東京が形成する過程で、それを支える首都圏が、商品流通の展開の中で、どのような存在として位置付けられるのかという点を明らかにする。具体的には、首都圏成立期における商品流通のありかたについて、塩の流通を素材にしなが、その特質について検討したい。特に筆者は、東京における塩問屋機構と流通については、別稿で触れたので²⁾、本論は交通体系の整備の側面から明らかにしていきたい。なお、本論では、首都圏における食料としての塩（食料用塩）を中心に考えることから、時期的には、首都圏形成期の1900年前後の動向を中心に検討していく³⁾。

また、近代における塩業史を考える上で、念頭に据える点は、塩専売制の問題といえる。この

- 1) 小沢利雄「日本の製塩地域と塩供給について」（『日本塩業の研究』第15集，1974年）「日本の鉄道開通後の塩輸送について」（『日本塩業の研究』第18集，1977年）
- 2) 拙稿「首都圏形成期における流通機構の整備と塩流通の展開」（『商品流通と東京市場』2000年刊行予定）
- 3) 本成果は1997年9月に立教大学において開催された首都圏形成史研究会シンポジウム「首都圏の形成と商品流通」の成果をまとめたものである（報告について、筆者は「首都圏形成期における塩の流通と展開——1900—1920年代を中心に——」というで行った。）。同シンポジウムでの報告は、醤油・原料繭を素材としたものや、補足報告で多品目の商品が取り扱われている。本成果は、こうした点を念頭に置いた上での成果である。よって、私の見解としては、首都圏形成期の商品流通を考える上での典型的な素材が塩というのではなく、むしろ、生活必需品であり、産地を近世後期の段階で成立したという特質を有する塩を一つの素材として他商品との突き合わせを前提としている。

塩専売制は、日露戦争の財政収入と製塩地保護を目的として明治37年(1904)に実施されたものである⁴⁾。本論で対象とする時期も、明治39年前後を中心として取り上げており、その意味では専売制下で塩が流通したことになるが、専売制当初の段階では、主として製塩地の掌握が中心であり⁵⁾、塩の流通の面から指摘すると、専売制以前の原型をとどめたものといえる。

以上の点を踏まえつつ、本論では、近代における首都圏に展開した塩の流通動向について概観し、その特質について明らかにできればと考える。

一. 十州塩田の展開と関東地方の塩消費

瀬戸内に展開した塩田は、他地域と比較して高度な生産形態を有する入浜塩田に基づき、幕藩制的全国市場の形成の過程ですでに産地化を形成した。自然条件を始めとしたいくつかの要因によって入浜塩田が成立したのである。十州塩田が幕藩制的全国市場を掌握したのは、18世紀前半のことで、近世後期には、瀬戸内に展開した塩田のことを、特に十州塩田と呼称し、瀬戸内七県で(兵庫県・岡山県・広島県・山口県・愛媛県・香川県・徳島県)全国の塩生産高のおおよそ8割を生産したのである⁶⁾。

漬物や塩蔵用塩の消費量は各地によって異なるが、おおよそを把握するため、一人当たり1斗の年間消費量を念頭に据えつつ、明治22年(1899)における各県の人口と製塩高を示した<表1>から比較しよう。全国製塩高と年間消費量を参照すると、人口とほぼ一致する。製塩高の1パーセントにあたる6万石が余剰分として算出される計算になるが、これらは漬物や塩蔵用など非消費用として利用されたと考えられる⁷⁾。この<表1>を参照すると、瀬戸内地域と石川・宮城両県以外は、ほとんどが塩供給県であった⁸⁾。大分県を含めた瀬戸内各県の

4) 加茂詮『近代日本塩業の展開過程』(1993年、北泉社)

5) 塩専売制の直後に着手したのが製塩地整理であったことはよく知られている。製塩地整理は4度に渡って行われるが、その第一回目が、明治43年(1910)から44年にかけて行われたものである。

6) 「入浜塩田の生産構造」(日本専売公社編『日本塩業大系』近世(稿)1982年)、この点、自分なりの見解は、拙稿「瀬戸内の塩業」(『地方史事典』1997年、弘文堂、のち「瀬戸内塩業の特質」『江戸内湾塩業史の研究』1999年)を参照のこと。

7) 廣山堯道は平凡社刊の『日本史大事典』(1993年)の「塩」の項を参照すると、「近世末期の塩生産量は約470万石と推算され、これが調味用に約5%、食品加工(醤油・味噌など)用に20%、食品保存用に52%、諸産業宗教儀式用に約5%使用され、また総生産量の20%は流通・保存の内に目減りしたものと推定される」としているが、この推定の割合は食用分が少ないように思われる。

8) 石川県・宮城県の生産量が消費量を上回っている点について簡単に触れておきたい。宮城県の場合、生産量が消費量を上回っているものの、その量は少量であり、塩の消費には食用以外に、漁獲物の塩蔵用、漬物、味噌・醤油の原料などにも使用されることを考えると、塩が県外まで移出されていたとは考えにくい。また、石川県での生産量は消費量を上回っている。これは、富山県の消費量を加算するとほぼ同数となるように、旧加賀藩領の消費量を担っていたことが判明する。つまり、石川・宮城両県において、近世初期の段階で藩内自給の政策の一環として、塩専売制を敷いた地域でもあった(土屋喬雄「旧金沢藩の財政・旧仙台藩の財政」『封建社会崩壊過程の研究』1927年、弘文堂)など。既存の生産関係が根強く残っているということができよう。

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

<表 1> 明治22年の塩生産・消費状況

県名	人口	食塩産額(石)	賄人数(人)	消費状況	性格
札幌(北海道)	378,188			-378,188	消費
青森	538,110	126	4,620	-533,490	消費
岩手	667,115	4,435	241,350	-425,765	消費
秋田	690,122	886	8,860	-681,262	消費
宮城	760,291	81,118	903,800	143,509	生産
福島	934,449	2,459	71,860	-862,589	消費
山形	750,840		3,030	-747,810	消費
東京	1,628,551			-1,628,551	消費
神奈川	960,069	14,672	146,720	-813,349	消費
埼玉	1,069,144			-1,069,144	消費
千葉	1,184,062	3,631	384,780	-799,282	消費
群馬	722,865			-722,865	消費
茨城	1,014,354	1,564	16,570	-997,784	消費
栃木	699,121			-699,121	消費
新潟	1,681,985	12,777	127,770	-1,554,215	消費
福井	602,342	5,500	55,000	-547,342	消費
石川	751,605	163,305	1,723,220	971,615	生産
富山	745,248			-745,248	消費
山梨	452,781			-452,781	消費
長野	1,128,690			-1,128,690	消費
岐阜	918,456			-918,456	消費
静岡	1,070,841	5,766	139,620	-931,221	消費
愛知	1,456,294	71,284	712,840	-743,454	消費
京都	887,031	1,300	13,000	-874,031	消費
大阪	1,324,216			-1,324,216	消費
兵庫	1,541,731	592,783	5,899,400	4,357,669	生産
三重	918,369	47,511	475,110	-443,259	消費
滋賀	671,788			-671,788	消費
奈良	498,871			-498,871	消費
和歌山	627,332	7,546	75,460	-551,872	消費
鳥取	695,782	502	5,020	-690,762	消費
島根	399,060		1,660	-397,400	消費

<表1> 続

県名	人口	食塩産額(石)	賄人数(人)	消費状況	性格
岡山	1,068,086	236,033	2,365,330	1,297,244	生産
広島	1,303,457	381,311	3,813,110	2,509,653	生産
山口	922,497	769,292	7,717,700	6,795,203	生産
徳島	681,863	278,018	2,808,610	2,126,747	生産
愛媛	921,708	248,942	2,493,770	1,572,062	生産
香川	668,548	611,941	6,119,410	5,450,862	生産
高知	575,852	26,726	267,260	-308,592	消費
長崎	762,812	17,898	172,660	-590,152	消費
佐賀	560,594	8,000	86,320	-474,274	消費
福岡	1,224,551	115,017	781,300	-443,251	消費
大分	788,635	119,825	1,584,880	796,245	生産
熊本	1,052,478	93,979	939,790	-112,688	消費
宮崎	412,729	2,356	27,950	-384,779	消費
鹿児島	998,153	43,561	572,120	-426,033	消費
沖縄	381,142			-381,142	消費
総計	40,692,808	3,966,469	40,759,110	66,302	

<註>

- (1) 人口については、明治22年12月31日調「面積戸数人員対象」参照（内閣統計局編纂『日本帝国第十統計年鑑』、1949年12月刊行）
- (2) 「明治36年市町村別塩生産高」（『日本塩業大系特論地理』1976年）を参照
- (3) 賄人数は、食塩消費量を1斗として計算。この賄人数は、味噌・漬物・塩蔵用などの塩消費量を計算していない。その意味で、同表はあくまで便宜的なもの。
- (4) 消費状況は、「賄人数」から「人口」を引いたもので、「性格」の消費・生産は、消費状況がマイナスの場合、消費で、プラスの場合は生産を示す。

塩田で生産した塩が、ほぼ全国へ送られたのである。本論の対象地である首都圏（関東）における塩の消費に目を転じると、千葉県域において製塩がなされるものの、人口に比すると量的には少なく、おおよそ瀬戸内塩によって担われていたのである⁹⁾。

二. 首都圏成立期における塩の流通

瀬戸内地方に特化したともいえる製塩地帯から塩が関東へどの様に送られたのであろうか。

9) 千葉県域における塩田の有り様は、拙稿「近代江戸内湾塩業の展開」（『江戸内湾塩業史の研究』吉川弘文館、1999年）で明らかな通りである。

次に明らかにしていくことにしよう。

① 明治39年の帝国港湾統計の検討

a. 関東における港湾と移出入の動向

まず最初に、1900年代に入ると瀬戸内で生産された塩が関東へどのように入荷したのか、海運を例に〈表2〉を素材として検討しよう¹⁰⁾。

〈表2〉 関東港湾塩移出入と東京からの塩移出港

地名	港名	移入先	移入価格 (円)	移入数量 (石)	移出先	移出価格 (円)	移出数量 (石)
東京	東京			1,190,290			
	東						
	波浮	東京	360	75			
	沖	東京	299	46			
	二見	東京, 横浜	384	54			
神奈川	三崎						
	横須賀						
	須賀	浦賀	27,500	12,500			
	横浜	神戸	4,000	300			
	小田原	東京	23,850	2,650	真鶴, 吉浜	5,085	565
	吉浜	東京, 小田原	45,000	5,000			
	真鶴	東京, 小田原	4,950	550			
	浦賀	播磨, 阿波	184,000	15,000	上総, 安房, 三浦郡	120,000	9,000
千葉	浜野						
	銚子						
	鴨川						
	金谷	浦賀	1,620	180			
	保田	浦賀	7,150	1,375			
	加知山	浦賀	8,400	1,875			
	船形那古	浦賀	240,000	100,000			

10) 「大日本帝国港湾統計」の「解題」(『近代日本商品流通史資料』第9巻, 1978年)において田村茉莉子氏は、本資料の利用上、①商品の品目が必ずしも確定しないこと、②各港において最低金額の記載がまちまちであること、③各港の出入数量の突き合せによると必ずしも性格ではないこと、の三つの点に留意すべきことを指摘している。この点、同氏も「内航海運による商品流通の概要を知る上ではきわめて貴重な資料であることはいうまでもない」と、指摘する通りである。

落 合 功

<表 2> 続

地 名	港 名	移 入 先	移入価格 (円)	移入数量 (石)	移 出 先	移出価格 (円)	移出数量 (石)
千葉	布良	浦賀	1,665	307			
	天津	浦賀	6,600	1,500			
	内浦	浦賀	1,680	225			
	寒川	横浜, 東京	116,660	13,725			
	八幡	東京	750	112			
	富津	東京	5,705	815			
	湊	東京	3,600	400			
	興津	東京	43,630	7,932	東京	1,140	228
	勝浦	東京	38,400	8,000	小浜	7,200	2,400
	北条館山	東京, 浦賀	200,000	87,500			
	木更津	東京, 横浜	31,200	15,000			
茨城	那珂						
	久慈						
	平潟	東京	35,000	3,750			
宮城	石巻	東京	1,000	105			
	荻浜	東京, 神戸, 函館	2,700	270			
岩手	宮古	東京	46,481	1,923			
静岡	手石	伊勢, 東京, 尾張	4,500	600			
	浜	東京	680	150			
	見高	東京	2,500	700			
	伊東	東京	3,600	600			
	網代	東京	8,000	1,000			
	熱海	東京	4,500	225			
	松崎	東京, 駿河	1,330	190			
福島	四ツ倉	東京	22,680	3,240			
鹿児島	鹿児島	大島, 横浜	1,933	386			
新潟	新潟	神戸, 大阪, 横浜, 瀬波	350,468	21,576			
愛知	半田	東京, 大阪, 神戸, 横浜	32,500	7,800			
北海道	函館	横浜	71,138	13,235			
		青森, 東京他	36,893	6,864			

<表2> 続

地名	港名	移入先	移入価格 (円)	移入数量 (石)	移出先	移出価格 (円)	移出数量 (石)
北海道	小樽	横浜	4,100	820			
		東京	6,935	1,387			

<註>

(1) 「明治三十九年輸出入品数量及価額」(明治39年「大日本帝国港湾統計」『近代日本商品流通史資料』第9巻, 1978年) 参照

(2) 函館など移入先は他所もあるが, 東京港の記載がある項目だけを掲載した。

(3) 数量の単位は, まちまちであったが, 以下の通りに換算して石に統一した。

1貫=0,037石, 1斤=0,006石, 1トン=10石, 1俵=3斗, 1呎=40kg

<表2>を参照すると, 瀬戸内塩は, 東京と浦賀・横浜に入荷されている。その中でも, おおよそは東京に入荷している。また東京に入荷された塩は, 小田原などへ再移出されている。浦賀に入荷された塩は, 館山・金谷など千葉県南部の港に送られていた。つまり, 瀬戸内の塩が直接浦賀へ送られた場合, 浦賀周辺の港(上総安房を中心とした)へ送られるが, ほとんどが東京へ入荷されたのである¹¹⁾。そしてその石高は, 120万石にまで及び, 単純計算では, 1200万人もの消費に対応できる塩が入荷されたのである。これらの塩の全ては, 東京で消費されたわけではなかった。東京へ入荷した塩は, 改めて移出され, 小田原・富津・木更津などの港へ送られたのである。しかも若干ではあるが, 宮古・石巻・函館など東日本沿岸各地にも送られている。東日本を対象とした市場の集散性を意味する東京市場の性格を見ることができるのである。

b. 近畿圏との比較から

近畿地方(大阪湾沿岸)の港湾はどうであったのだろうか。近畿における港湾の様子を示した<表3>を参照しよう。同表によると, 大阪への移出入の記載がないものの, おおよそ堺・和歌山などの各港湾に瀬戸内地域の産地から直接塩が送られている。これは, 近畿地方の港湾の場合, 製塩地が兵庫以西の各地域に存在することから, 遠隔地輸送ではなく, 中距離輸送によって運ばれることが理由であろう。実際, 兵庫県域の赤穂・坂越・塩屋などの製

11) 近代以降の東京港は, 明治13年(1880)に当時の東京府知事である松田道之が東京築港説を提唱するものの, 断ち切れとなっている。その後, 明治36年(1903)に, 隅田川口改良工事の実施, 明治44年(1911)第二期工事の実施が行なわれている(東京都『東京港史』1972年)。ちなみに, 廻送船については, 「古く旧幕府時代より一般に千石船と称し, 専ら一本マストの和船を用ひ(約五千俵積)たりしが, 時運の進歩に伴ひ明治二十年頃より西洋型二本マスト風帆船(約一万俵積)の入港を見るに至れり。就中, 当時於て大型船中の優者として知られたる有功丸の如きは, 三本マストにして, 積載数量実に一万五千俵なりし。東京に於ては此等の風帆船を売船と呼べり, 是れ各船々長は即ち塩の販売の当事者となり自ら上陸し問屋に就て販売したるによるなり。明治三十三年頃までは此等風帆船にして食塩回送を専門とし……」(「明治維新より塩専売法実施に至る回送」『日本食塩回送史』1929年)

落 合 功

<表3> 畿内港湾(大阪湾)塩移出入(明治39年)

地名	港名	移入先	移入価額	移入数量 (石)	移出先	移出価額	移出数量 (石)
大阪	堺	播磨	171,383	39,549.60			
	堺	神戸(台湾塩)	7,620	1,926.00			
	岸和田	播磨	10,000	1,875.00			
	谷川	四国	1,155	420.00			
和歌山	和歌山	撫養	102,000	25,000.00			
	加太	阿波, 讃岐	4,673	988.25			
	塩津	海草郡	8,450	6,500.00			
	由良	徳島	6,960	1,450.00			
	比井	撫養	3,150	210.00			
	印南	撫養	1,220	480.00	東牟婁郡	508	200.00
	南都	撫養	520	520.00			
	芳養	撫養	800	175.00			
	田辺	撫養	15,400	2,800.00			
	文里			68.25	日高, 印南, 南都	927	184.20
	周参見	撫養	4,500	90.00			
	二色	撫養, 三葛	568	202.80			
	串本	神戸, 徳島	10,000	2500.00			
	西向	撫養	2,963	711.00			
	古座	阿波	13,200	247.50			
	浦神	阿波	3,000	700.00			
	粉白	神戸, 徳島	800	100.00			
	太地	神戸, 徳島	1,725	300.00			
	勝浦	徳島	7,500	1,500.00			
大島	撫養	2,250	375.00				
兵庫	塩屋				東京, 大阪, 北海道	500,000	120,000.00
	赤穂				東京, 浦賀, 横浜, 大阪	156,000	81,900.00
	新浜	赤穂, 由浜	17,500	4,200.00	東京, 大阪, 神戸	625,000	150,000.00
	坂越				神戸	2,148	451.08
	那波	赤穂, 備前, 讃岐	23,000	4,500.00			
	室津	赤穂	3,200	800.00			
	飾磨	赤穂	6,400	4,000.00			

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

<表3> 続

地名	港名	移入先	移入価額	移入数量 (石)	移出先	移出価額	移出数量 (石)
兵庫	木場				東京, 大阪, 堺	300,000	87,000.00
	福泊・的形				大阪, 堺, 尼ヶ崎, 西宮, 神戸, 明石	97,200	51,000.00
	曾根	畿内	752,625	180,000.00	播磨, 大阪, 神戸, 四国, 九州	418,125	100,000.00
	高砂	赤穂, 大塩	40,600	14,500.00	豊後, 伊予	38,500	13,750.00
	二見	国内	1,584	247.50			
	西宮	神戸	38,700	8,125.00			
	尼ヶ崎	播磨, 備前	141,101	33,600.00			
	津居山	周防	60,500	13,200.00			
	無南垣	塩浜	1,120	240.00			
	柴山	塩浜	4,576	1056.00	丹後	1,705	393.60
	香住	九州	13,340	1220.00			
	浜阪	三田尻	5,960	1176.00			
	諸寄	三田尻	16,500	3600.00			
	居組	三田尻	1,000	180.00			
	郡家	阿波, 播磨	9,500	2400.00			
	垂井	阿波, 播磨	9,500	2400.00			
	郡志	阿波, 讃岐	3,300	540.00			
	由良	阿波, 讃岐	1,020	200.00			
	洲本	赤穂, 撫養	6,800	1380.00			
	志筑	赤穂, 撫養	1,500	300.00			
仮屋	赤穂, 讃岐	3,500	600.00				
丸山	讃岐, 徳島	1,650	375.00				
阿那賀	讃岐, 阿波	4,800	1000.00				
福良	讃岐, 阿波	11,500	2200.00				
阿萬	阿波	2,600	500.00				
沼島	撫養	1,350	300.00				

<註>

- (1) 「明治三十九年輸出入品数量及価額」(明治39年「大日本帝国港湾統計」『近代日本商品流通史資料』第9巻, 1978年) 参照
- (2) 函館など移入先は他所もあるが, 東京港の記載がある項目だけを掲載した。
- (3) 数量の単位は, まちまちであったが, 以下の通りに換算して石に統一した。
1 貫=0,037石, 1 斤=0,006石, 1 トン=10石, 1 俵=3 斗

塩地地帯の港湾から、畿内へ相当量の塩が直接各港へ移出されている。

つまり、関東の場合、瀬戸内からの遠隔地輸送であるということからも、まず東京が第一義的な港湾として位置付けられ、その後関東、そして東日本の各港湾へと再移出されるのに対し、近畿の場合（兵庫・大阪・和歌山）輸送距離が中距離であり、産地港で出荷される塩は、各港湾へ直接運ばれることが多かったといえる。こうしたことも、塩における特異な東京港への集散市場を形成する一つの要因となったのである。

② 各県の塩移出入の動向

各県における塩の移出入の動向について、府県統計書を参照しながら検討することにしよう¹²⁾。

a. 神奈川県

<表4><表5>は、神奈川県域の港湾における塩の移出入の動向を示している。<表4>は、明治35年(1902)から43年(1910)にかけての神奈川県域の主要な港を素材として、塩の移出入の動向を示したもので、<表5>は明治44年(1911)の神奈川県域の港の移出入の動向とその場所を明らかにしたものである。この二つの表を参照しながら浦賀港・小田原港・横浜港の三つの港を対象に検討しよう。

浦賀港の場合は、瀬戸内から直接塩が送られている。そして、この移入された塩のほとんどが移出されている。この点、<表5>も合わせて検討すると、浦賀港に移入した塩のほとんどが、内陸部または浦賀で消費されず、神奈川県域の港（須賀）や、千葉県域南部の港（北条館山・金谷・船形那古など）へ送られている。『大日本塩業協会会報』の「(東京港に対する)食塩輸出入」の項を参照すると、「(明治)同三十一年六月中浦賀港積替輸入」と記載されている¹³⁾。つまり浦賀港は、後背地への消費はほとんど行われず、周辺地域の港湾を中心に千葉県南部・神奈川県域へ送られる集散港として存在したのである。

浦賀港と同様に横浜港も瀬戸内塩が移入されている。そして、横浜港に入港した船の場合も移出されるが、その量は移入量の半分であった。そして残り半分は、横浜および内陸部へ送られている。横浜からの移出先は、この二つの史料からはわからないが、その大半が東京へ送られている。これらのことから、横浜周辺の地域消費と共に東京港の補完港としての性格を有していたのである。

小田原港の場合は、移出する場合と、移出されない場合があるが、移出される場合は、その周辺の港である真鶴・吉浜などへ送られている。また小田原港へ移入される塩は、<表2>からもわかるように東京港から移入されている。つまり、小田原港は東京から送られてきた

12) 本項の資料は、各年「府県統計書」を参照にした。

13) 「明治三十一年六月中食塩輸入月表」(『大日本塩業協会会報第十四号』1898年)

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

<表 4> 著名港津の移出入（神奈川県）

年代	港名	移入元価	移入数量	移出元価	移出数量
明治36年	浦賀港	421,400	210,700	421,470	200,700
	須賀港	27,500	15,950		
明治37年	浦賀港	421,500	210,800	422,460	200,800
	須賀港	26,400	15,320		
明治38年	浦賀港	1,459,500	208,500	147,000	210,000
	須賀港	27,500	14,580		
明治39年	浦賀港	196,000	28,000	184,000	25,000
	横須賀港	12,775	1,825		
	須賀港	27,500	14,500		
明治40年	浦賀港	60,000	12,000	12,800	2,400
	須賀港	5,000	2,490		
	小田原港	23,400	2,600	50,400	5,600
	吉浜港	47,700	5,300		
明治41年	横浜港			25,516	4,253
	浦賀港			60,000	12,000
明治42年	横浜港	322,077	64,440	91,783	18,659
	浦賀港	60,000	12,000		
	小田原港	20,000	14,800		
明治43年	横浜港	963,167	189,178	306,337	61,440
	浦賀港	60,000	12,000	15,000	3,000
	小田原港	14,800	6,000		
	真鶴港	42,500	550		

<註>

- (1) 各年「神奈川県統計書」を参照
- (2) 元価の単位は円，数量は石
- (3) 数量の単位は，まちまちであったが，以下の通りに換算して統一した。
1貫=0,037石，1斤=0,006石，1トン=10石，1俵=3斗，1呎=40kg
- (4) 数値に不審のものもあったが，資料のままにしておいた。

下り塩を改めて入荷し，さらに周辺の港へ送られたのである。小田原港は東京港の中継港としての役割を果たしたのである。

移入だけで移出が行われない吉浜港・真鶴港・須賀港などの各港は，吉浜港・真鶴港の場合小田原港から，須賀港の場合浦賀港から送られている。これらの港は塩を移出せずに，もっ

功 合 落

<表5> 明治44年、移出入（神奈川県）

港 名	移入元価 (円)	移入数量 (石)	移出元価 (円)	移出数量 (石)
横浜港	343,738	67,492	1,084,833	187,677
浦賀	156,183	31,873	148,008	200,168
浦賀（陸前）			401	97
浦賀（千葉県）			76,593	182,998
浦賀（相模中部）			51,391	12,318
浦賀（伊豆）			1,253	298
浦賀（三崎町）			17,292	4,193
浦賀（長井村）			1,078	264
浦賀（東京）	6,046	1,532		
浦賀（讃岐）	15,677	3,734		
浦賀（伊予）	10,396	2,400		
浦賀（阿波）	124,064	24,207		
須賀（浦賀から）	28,000	1,924		
吉浜（東京・小田原から）	516	44		
真鶴（小田原・東京・その他から）	552	163		
小田原	19,280	6,600		

<註>

- (1) 明治44年「神奈川県統計書」を参照
- (2) 元価の単位は円，数量は石
- (3) 数量の単位は，まちまちであったが，以下の通りに換算して統一した。
1貫=0,037石，1斤=0,006石，1トン=10石，1俵=3斗
- (4) 数値に不審のものもあったが，資料のままにしておいた。

ばら港へ塩を移入し，周辺地域に販売ばかりをする供給港としての役割を果たしている。

つまり，東京港ほどではないが全国的な集散港である横浜港，地域的な集散港である浦賀・小田原港（この二つの港も，下り塩を直接移入する浦賀港と，東京港から再移出された塩を移入する小田原港の二つに分けることができる。），そしてもっぱら供給ばかりである真鶴・吉浜の三様の港湾が神奈川県域に存在していたのである。

b. 群馬県

次に群馬県について検討することにしよう。<表6>は，群馬県の各地域ごとに検討したものであり，<表7>は群馬県全体の移出入の動向について明らかにしたものである。

この二つの表を参照すると，製塩地が無く，ほとんどが移入であり，また県外への再移出もほとんどない。移入先を参照すると，東京と千葉の記載が多い。千葉県域の場合，行徳塩

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

<表 6> 明治37年群馬県移出入

地名	移入数量(石)	移入価格(円)	移入先地名
前橋市	6,750	24,030	東京
高崎市	25,000	100,000	千葉県, 東京府
勢多郡	738	3,836	東京
群馬郡	3,500	10,500	東京, 千葉
多野郡	8,045	19,469	東京
北甘楽郡	9,027	35,108	千葉, 愛媛
碓氷郡	7,424	16,751	東京, 兵庫, 千葉
吾妻郡	840	3,190	東京
利根郡	5,378	25,821	行徳
山田郡	5,054	15,765	東京, 千葉, 其他
新田郡	7,272	21,816	東京
邑楽郡	22,202	73,248	東京府, 他四県
佐波郡	6,605	19,815	東京, 埼玉

<註>

- (1) 明治37年「群馬県統計書」を参照
- (2) 価格の単位は円, 数量は石
- (3) 数量の単位は, まちまちであったが, 以下の通りに換算して統一した。
1 貫=0,037石, 1 斤=0,006石, 1 トン=10石, 俵=3 斗

<表 7> 群馬県移出入統計

年代	数量(石)	価格(円)	移入先地名	再移出数量(石)	再移出価格(円)
明治30年	414,393	390,852	東京, 千葉		
明治37年	107,835	369,349	東京, 千葉, 埼玉, 其他		
明治38年	125,235	730,205			
明治39年	186,404	505,651			
明治40年	193,822	587,070			
明治41年	82,207	518,033		316	1,896
明治42年	369,223	534,978		289	2,312
明治43年	266,174	545,314			
明治44年	81,985	529,132			
大正元年	100,416	534,669			

<註>

- (1) 各年「群馬県統計書」を参照
- (2) 価格の単位は円, 数量は石
- (3) 数量の単位は, まちまちであったが, 以下の通りに換算して統一した。
1 貫=0,037石, 1 斤=0,006石, 1 トン=10石, 1 俵=3 斗

田が存在し、近世後期以来江戸川・利根川を遡航して塩が送られる販売路を有していることから、こうした河川舟運を利用しつつ群馬県域に送られたものと考えられる。また東京から送られた塩は鉄道を利用して群馬県域に送られたのである。

c. 埼玉県

次に、埼玉県について、県全域の移出入の状況を示した<表8>と地域ごと（郡別）に示した<表9>を参照してみよう。埼玉県に送られる塩も、千葉県と東京から送られている。大半が移入であり、埼玉県域で消費されたと考えられるが、わずかに群馬・東京へ移出されることもあった。この点、さらに検討を必要とするが、東京への移出は新河岸川を利用したものであり、東京の中でも多摩郡へ送られたものがあったといえる。

<表8> 埼玉県外移出入統計

年代	移出数量(石)	移出価額(円)	県外移出先	移入数量(石)	移入価額(円)	県外移入先
明治34年				265,768	232,383	千葉・東京
明治36年				157,275	305,285	千葉・東京
明治37年	1,860	12,572		53,504	187,491	千葉・東京
明治38年	2,550	22,950	東京	6,275,167	2,937,066	東京
明治39年	4,112	29,979	東京・群馬	95,550	509,375	東京・群馬・千葉
明治40年	1,493	6,719	群馬	86,520	449,887	東京
明治41年	4,185	33,130	群馬	99,397	640,294	東京
明治42年	4,240	16,332	東京・群馬	63,893	509,072	東京・千葉
明治43年	2,720	8,988	東京	142,539	719,794	東京・千葉
大正元年	1,400	7,420	東京	611,281	240,887	東京・千葉

<註>

- (1) 各年「埼玉県統計書」を参照
- (2) 価額の単位は円、数量は石
- (3) 数量の単位は、まちまちであったが、以下の通りに換算して統一した。
1貫=0,037石, 1斤=0,006石, 1トン=10石, 1俵=3斗
- (4) 数値に不審のものもあったが、資料のままにしておいた。

<表9> 埼玉県郡別移出入統計

年代	郡名	移出数量(石)	移出価額(円)	移入数量(石)	移入価額(円)
明治38年	北足立			6,120,710	2,448,284
	入間	2,550	22,950	12,260	98,008
	比企			20,710	19,220
	秩父			3,000	28,000
	児玉			40,077	139,104

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

<表9> 続

年代	郡名	移出数量(石)	移出価額(円)	移入数量(石)	移入価額(円)
明治38年	大里			51,530	31,650
	北埼玉			16,000	80,000
	南埼玉			10,800	86,400
	北葛飾			80	6,400
	合計	2,550	22,950	6275,167	2,937,066
明治39年	北足立			5,121	20,258
	入間	2,550	22,950	12,260	98,008
	比企			20,350	19,280
	秩父			3,000	28,000
	児玉			7,077	21,101
	大里	1,562	7,029	23,092	91,648
	北埼玉			16,000	144,000
	南埼玉			10,850	86,450
	北葛飾			800	630
合計	4,112	29,975	95,550	509,375	
明治40年	北足立			5,125	20,287
	入間			6,380	46,100
	比企			16,210	20,470
	秩父			4,000	30,000
	児玉			5,405	32,510
	大里	1,493	6,719	23,000	92,000
	北埼玉			16,500	132,000
	南埼玉			9,800	68,600
	北葛飾			100	7,920
合計	1,493	6,719	86,520	449,887	
明治41年	北足立			5,134	51,342
	入間	2,690	22,665	14,259	114,072
	比企			16,210	20,470
	秩父			4,200	22,000
	児玉			3,867	26,025
	大里	1,495	10,465	24,500	159,250
	北埼玉			16,600	149,400
	南埼玉			9,800	73,500
	北葛飾			4,827	24,235
合計	4,185	33,130	99,397	640,294	

功 合 落

<表9> 続

年代	郡名	移出数量(石)	移出価額(円)	移入数量(石)	移入価額(円)
明治42年	北足立			5,134	5,134
	入間	2,720	5,832	7,037	50,256
	比企			3,070	24,640
	秩父			1,000	30,000
	児玉			3,950	27,650
	大里	1,520	10,500	14,650	169,000
	北埼玉			166,500	149,400
	南埼玉			8,085	28,377
	北葛飾			4,367	24,615
	合計	4,240	16,332	63,893	509,072
明治43年	北足立			9,841	51,677
	入間	2,720	8,988	33,395	32,822
	比企			21,618	89,290
	秩父			4,500	2,250
	児玉			4,340	30,990
	大里			23,950	167,600
	北埼玉			16,750	150,750
	南埼玉			26,345	184,415
	北葛飾			1,800	10,000
	合計	2,720	8,988	142,539	719,794
大正元年	北足立			8,018	48,108
	入間	1,400	7,420	12,700	63,500
	比企			5,850	58,500
	秩父			110,192	16,873
	児玉			4,387	29,101
	大里			26,200	175,000
	北埼玉			17,540	150,871
	南埼玉			53,561	56,239
	北葛飾			2439	13,089
	合計	1,400	7,420	240,887	611,281

<註>

- (1) 各年「埼玉県統計書」を参照
- (2) 価額の単位は円, 数量は石
- (3) 数量の単位は, まちまちであったが, 以下の通りに換算して統一した。
1貫=0,037石, 1斤=0,006石, 1トン=10石, 1俵=3斗
- (4) 数値に不審のものもあったが, 資料のままにしておいた。

d. 千葉県

千葉県については、〈表10〉を参照すると、東京・神奈川から相当量の塩が移入されている。東京の場合は、東京港から千葉県域の各港へ送られる場合と、鉄道を利用して送られるといった二つの場合で、また、神奈川県の場合は、浦賀・横浜から千葉県域の各港へ送られたものと考えられる。また、移出先については関東各県に送られており、その大半が旧下総国であることから、行徳塩田で生産された塩であるということができよう。

〈表10〉 千葉県移出入統計

年代	移出数量 (石)	移出価額 (円)	仕向先	移入数量 (石)	移入価額 (円)	仕出先	備考
明治34年	59,935	110,525		273,999	718,926		
明治35年	40,774	85,593	東京, 茨城, 埼玉, 栃木, 長野	319,693	553,078	東京, 神奈川	
				41,358	110,130	東京	安房国
	985	4,147	東京, 浦賀, 群馬, 栃木, 神奈川	106,689	232,625	東京, 神奈川	上総国
	39,789	81,446	東京, 神奈川, 埼玉, 茨城	171,646	210,323	東京, 神奈川, 兵庫	下総国
明治36年	48,274	144,822	東京, 埼玉, 茨城, 栃木, 長野	201,542	599,213	東京, 神奈川	
明治37年	51,782	147,564	東京, 茨城, 埼玉, 栃木, 長野	189,973	500,305	東京, 神奈川	全域

〈註〉

- (1) 各年「千葉県統計書」を参照
- (2) 価額の単位は円, 数量は石
- (3) 数量の単位は、まちまちであったが、以下の通りに換算して統一した。
1貫=0.037石, 1斤=0.006石, 1トン=10石, 1俵=3斗
- (4) 数値に不審のものもあったが、資料のままにしておいた。

e. 各県の府県統計書から見た塩の流通動向

以上、茨城県・栃木県・東京府を除いた関東各県の塩の流通の動向について府県統計書を元に検討してきた。これまで明らかにしてきた点を念頭に据えると、以上の点が指摘できる。

関東における塩の流通を概観すると、浦賀港（神奈川県）から千葉県・須賀港などに送られたり、行徳塩田から関東各県に送られるにせよ、塩の大部分は東京に集荷され、東京を拠点として北関東・あるいは内湾の港湾へと送られていたといえよう。明治30年代後半の行徳塩田の製塩高は、5万石から7万石程度もあり、相応の生産高を有しているものの、明治39年(1906)の段階での東京への入荷量120万石と比較すると、やはり絶対的に量が少なかった。少なくとも、東京に集荷された塩は、府下で消費されると共に、関東各県に送られたのである。また、群馬県・埼玉県の詳細を見る限り、県外への再移出はわずかにすぎない。この

ことは、各地方都市に荷卸しされた塩は、中継点として広域的に販売されたのではなく、周辺売りを基礎としていたことを示すといえよう。このことは、塩の場合、東京が一極的に集中した集散市場としての性格を示している。そして、こうした東京から関東各県への移出を可能としたのが、鉄道網の整備であったのである。この点について、次に明治30年代後半から40年代前半の鉄道局年報を素材として具体的に検討していくことにしよう。

③ 鉄道局年報の検討から

次に鉄道局年報を素材としながら各路線ごとに検討することにしよう¹⁴⁾。

a. 千葉県域（総武鉄道・房総線・成田鉄道）

総武鉄道・房総線は、それぞれ千葉県域内陸部を中心に敷設された鉄道である。〈表11〉と〈表12〉を参照してみよう。

〈表11〉 塩貨物発着量総武鉄道（明治36年）

駅名	36年発	36年着	37年発	37年着	38年発	38年着	39年発	39年着
両国橋			171		3,633	11	2,126	24
本所	3,214	34	3,368		2,998	13	3,475	
亀戸								
平井								
小岩								
市川								
中山	3	8	3	10	5	7	6	
船橋	113		106		52	1	402	
津田沼	12		3		1	1		
幕張	2	4	1	3	2	6	3	7
稲毛								
千葉	92	56	37	13	25	1	80	5
四街道		28		23		22	1	22
佐倉	23	225	5	124	7	84	17	112
八街	1	107	1	65	13	129	1	99
日向	13	21	4	21		20		31
成東	2	242	1	152	2	213	1	226
松尾		19		17		8		19
横芝		526		400	8	409		427
八日市場		412		405	3	460		484
千潟		51		61		32		38
旭町		171	2	233	1	309		385

14) 本項の資料は「明治三十六年度鉄道局年報」（『近代日本商品流通史資料』第11巻1979年）

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

<表11> 続

駅名	36年発	36年着	37年発	37年着	38年発	38年着	39年発	39年着
飯岡		80		128	1	245		356
猿田								
松岸						1		1
銚子	17	1,038	2	950	6	1,162		1,426
新生	69	227	11	305	53	287	27	425
合計	3,561	3,249	3,715	2,910	6,810	3,421	6,139	4,087
他社扱			1,458	2,263	259	3,648	199	2,251
総計			5,173	5,173	7,069	7,069	6,338	6,338

<註>

- (1) 「明治三十六年度鉄道局年報」(『近代日本商品流通史資料』第11巻 1979年)と各年「千葉県統計書」参照
- (2) 塩発着の単位はトン

<表12> 塩貨物発着房総線(明治36年)

駅名	36年発	36年着	37年発	37年着	38年発	38年着	39年発	39年着
千葉	9	0	6				6	
本千葉	1,150	3	1,145		1,075		812	
蘇我	978	0	1,231	3	908	1	1,005	1
野田	0	7		13	5	33		7
土気	0	3		7		4		4
大網	2	345	1	470	12	379	4	316
東金	0	493	3	573		485	1	432
本納	0	111		138		87		122
茂原	13	348	1	396		357		401
岩沼	0	12		11				15
一宮	18	203	1	253	2	289	15	281
太東	0	22		9		19		3
長者町	0	141	1	187	12	147		154
三門	0	0		603	1	329		
大原	9	242	9				1	225
合計	2,179	1,930	2,398	2,663	2,015	2,130	1,844	1,961
他社線			268	3	360	245	339	222
総計			2,666	2,666	2,375	2,375	2,183	2,183

<註>

- (1) 「明治三十六年度鉄道局年報」(『近代日本商品流通史資料』第11巻 1979年)と各年「千葉県統計書」参照
- (2) 塩発着の単位はトン

まず総武鉄道を参照すると、両国橋・本所で塩の大部分を入荷し、その後各駅ごとに少しづつ卸されている。横芝・八日市場など地方都市に多く卸されているが、特に醤油醸造業が盛んであった銚子には1,000トンもの塩が卸されている。醤油醸造業の原料である塩は、銚子港へ直接入荷されるのではなく、東京から鉄道によって運ばれたのである。

房総線の場合は、本千葉・蘇我において入荷され、その後大網・東金・茂原などで順次卸されている。成田鉄道の場合も、卸される量は少量であるが、佐原・成田などで多く卸されている。

b. 東海道線

神奈川県域の場合はどうであったのであろうか、東海道線の塩荷物の発着状況を示した<表13>を参照しつつ検討してみよう。

<表13> 塩貨物発着東海道線（明治36年）

線 名	駅名	発送	到着
東海道線	新橋	680	205
	品川	826	126
	大森		
	川崎		
	鶴見		
	神奈川	2,016	14
	横浜	158	
	程ヶ谷		
	戸塚		46
	大船		27
	藤沢		362
	茅ヶ崎		90
	平塚		78
	大磯		8
	二ノ宮		37
	国府津	83	38
	松田		22
	山北		194
	小山		77
御殿場		444	
東海道線 (現横須賀 線)	鎌倉		32
	逗子	1	4
	横須賀	219	4
東海道線	合計	3,983	1,808

<註>

- (1) 「明治三十六年度鉄道局年報」(『近代日本商品流通史資料』第11巻 1979年)参照
- (2) 塩発着の単位はトン

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

<表13>を参照すると、新橋・品川において入荷されると共に、神奈川において相当量の塩を入荷している。そして、藤沢・茅ヶ崎・御殿場など各地域で卸されている。つまり、東京・横浜の両港で入荷された塩が、東海道線を利用して各地域へ運ばれたのである。

c. 日本鉄道（埼玉・北関東）

次に日本鉄道の様子について、<表14>から<表16>までを通して検討しよう。これらを参照すると、積入れする駅名は隅田川が圧倒的に多く、各駅において順次積み出しが行われ

<表14> 塩貨物発着日本鉄道（上野—高崎）（明治36年）

駅名	発送	到着
上野		
田端		
王子		
赤羽		7
蕨		
浦和		51
大宮		15
上尾		13
桶川		214
鴻巣		833
吹上		284
熊谷		1,175
深谷		872
本庄		1,050
神保原		7
新町	7	1,316
倉賀野		298
高崎	3	2,860
合計	10	8,995

<註>

- (1) 「明治三十六年度鉄道局年報」（『近代日本商品流通史資料』第11巻 1979年）参照
- (2) 塩発着の単位はトン

<表15> 塩貨物発着日本鉄道（大宮—白河）（明治36年）

駅名	発送	到着
蓮田		
久喜		13
栗橋		
古河	14	14
間々田		14
小山		112
小金井		33
石橋		241
雀宮		
宇都宮	50	1,671
岡本		33
宝積寺		412
氏家	4	929
片岡		28
矢板		298
野崎	7	55
西那須野	2	947
東那須野		30
黒磯	1	258
黒田原		73
豊原		
白河	3	1,221
合計	81	6,382

<註>

- (1) 「明治三十六年度鉄道局年報」（『近代日本商品流通史資料』第11巻 1979年）参照
- (2) 塩発着の単位はトン

<表16> 塩貨物発着日本鉄道（海岸線）（明治36年）

線 名	駅名	発送	到着	線 名	駅名	発送	到着	
日本鉄道 (海岸線・現常磐線)	隅田川	51,555	44	日本鉄道 (海岸線・現常磐線)	佐和	2	60	
	南千住				石神		48	
	北千住				大甕	4	62	
	亀有				下孫		29	
	金町				助川		5	
	松戸				川尻	78	18	
	馬橋				高萩	22	17	
	柏				磯原		6	
	我孫子				関本	23	18	
	取手				勿来	101	19	
	藤代				(以下略)	1,141	1,022	
	佐貫		7		日本鉄道 (海岸線・現水戸線)	宍戸		84
	牛久		19			笠間		548
	荒川沖		21	稲田			2	
	土浦		181	福原		12	11	
	神立			岩瀬			152	
	高浜	3	57	新治			40	
	石岡	18	353	下館		2	1,907	
	羽鳥			川島				
	岩間			結城			384	
友部		56	合計	52,967		8,098		
内原		52						
赤塚								
水戸	6	1,896						
那珂川		980						

<註>

- (1) 「明治三十六年度鉄道局年報」(『近代日本商品流通史資料』第11巻 1979年) 参照
- (2) 塩発着の単位はトン

ている。積出し量が500トン以上の駅名を列挙すると、鴻巣・熊谷・深谷・本庄（埼玉県）・宇都宮・氏家・西那須野・鹿沼・今市（栃木県）・水戸・那珂川（茨城県）さらに福島県の相馬地方へ、佐野・大間々・伊勢崎・前橋・寄居・高崎・新町（群馬県）などをあげることができる。その意味で、地方都市の各駅に相当量の塩が送られたのである。

④ 1900年前後の塩の流通

以上から明らかなように関東から送られる塩は、その大部分が海上輸送を通じて東京港へ

運ばれ、東京を拠点として後背地である関東各地に鉄道を利用して塩が運ばれたことがわかる。畿内の様に、各港湾に送られ、そこから内陸部へ運ばれるのではなく、むしろ東京へ一極的に集中し、そこから鉄道・船舶を利用して各地域へ送られたのである。無論、東京府内へも相当量の消費があったが、それだけでなく鉄道網の整備によって、東京を拠点とした集散市場を成立させた。先に幕末期の江戸では求心性が失われたことを指摘したが¹⁵⁾、明治39年(1906)の段階では東京へ再び求心性をもたせる結果となったのである。そして、東京を基軸としながらほぼ関東を販売エリアとして流通したのである。

千葉県市川市に存在する行徳塩田で生産された塩は、近世以来河岸問屋と結びつきながら江戸川・利根川を遡航して北関東へ運ばれた。しかし、明治39年(1906)に作成された『大日本塩業全書』を参照すると、<史料1>のようになる¹⁶⁾。

<史料1>

二、各運搬方法ニ依レル各運搬先マデノ塩ノ一定重量、又一定容量ノ運賃及出荷地ニ於ケル手数料、諸掛費、保険料、着荷地ニ於ケル諸掛費用

群馬県、長野県方面へ出荷スルニハ行徳河岸ヨリ東京南千住、隅田川、日本鉄道構内迄船積ニシ、鉄道ニヨリ発送ス

山梨県方面へ出荷スルニハ行徳河岸ヨリ東京麹町区飯田川岸迄船積ニシ、馬車ヲ以テ飯田町甲武鉄道構内へ持込ミ、該鉄道ニテ輸送ス

東京市内ハ撒塩即チ策塩入ニテ行徳川岸ヨリ直接東京市内へ船積輸送ス。

つまり、この時期になると行徳塩もまた北関東へは直接運ばれず、河川・鉄道を利用して一度東京へ運ばれ、鉄道を通じて北関東・甲州へと運ばれたのである。

⑤ 1900年から1920年における塩の流通

以上、首都圏成立期の1900年までにおける塩流通の実態を明らかにしてきた。そこでは、海運によって運ばれ、東京を起点として鉄道・海運(船舶)によって関東各地に運ばれる様子があった。次に、1920年までの塩流通の動向を概観し、その変化を追ってみることにしよう。

まず最初に、<表17>の大正2年(1913)における東京へ送られてきた塩の移出入の動向を見てみることにしよう。同表を参照すると、東京へ移入される塩のほとんどは、海上輸送によって運ばれている。そしてわずかながら陸運(鉄道)によって運ばれるものもあるが、それは、行徳塩田から運ばれたものである。それに対して、全体の約八割以上を鉄道によって東京から移出されることが明らかとなろう。つまり、塩は海運によって東京へ運ばれ、鉄道

15) 拙稿「行徳塩業の展開と地廻り塩問屋」(『江戸内湾塩業史の研究』1999年、吉川弘文館)

16) 「東京塩務局行徳出張所之部(行徳)」(大蔵省主税局編『大日本塩業全書』第一編、1906年)。

<表17> 東京市塩移出入 (大正2年)

項 目	大正2年
水運発送	11,906
(海路発送)	2,876
(河川発送)	9,030
陸運発送 (鉄道)	49,277
発送合計	61,183
水運 (海路) 到着	83,820
陸運到着 (鉄道)	262
到着合計	84,082

<註>

- (1) 大正二年 東京市役所庶務課「東京貨物集散調査書」(『近代日本商品流通史資料』第7巻 1979年) 参照
- (2) 塩発着の単位はトン

によって移出されるという形態が明らかとなるのである。この点を、大正元年に県ごとに移出入の動向を示した<表18>を参照するとより明らかとなる。中国・四国地方から塩が東京港へ送られ、鉄道によって関東各県に移出されている。鉄道で到着するものもほとんどが千葉県域から運ばれ、行徳塩田で生産された塩の輸送分として理解できよう。また、鉄道による発送先は、奥羽地方や甲信地方にも送られているが、やはりほとんどが関東地方であった。また、移出先は東京府内・神奈川県は、必ずしも多くない。東京府内は鉄道・海運によって運ばれず、車などといった別の手段で運ばれたものと考えられる。また、神奈川県に対しては、神奈川・横浜などから移出されている。明治39年(1906)の港湾統計を参照すると、東京港から移出される塩は、東日本の港湾にもおよんでいるが、大正元年(1912)になると東海地方にわずかに移出されているものの、ほとんどの移出先が関東地方の内部であったのである。

こうした移出入の動向について、大正元年(1912)から9年(1920)までの変動から検討してみることにしよう。

<表19>の東京からの移出入の推移を参照すると、海運によって移入され、鉄道によって関東各地へ移出されるという形態は、ほとんど変化していない。これが、東京における集散市場を可能とした交通体系として位置付けることができる。東京港からの船舶による塩の移出入の変遷を示した<表20>を参照すると、やはり近畿・中国・四国から塩が移入され、移出先は東日本各地からほぼ関東に特化されている。そしてそれが、基本的に、1920年に至るまで変化がない。また注目できる点として、大正5年(1916)以降、移出量(発送量)が激減

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

<表18> 東京市塩移出入（大正元年）

地名	鉄道発送	鉄道到着	船発送	船到着	地名	鉄道発送	鉄道到着	船発送	船到着
東京府	364				滋賀県				
神奈川県	325	63			和歌山県				
埼玉県	7,198				近畿地方		10	0	0
千葉県	7,620	1,848			兵庫県				
茨城県	5,237	27			岡山県				
栃木県	6,083				広島県				
群馬県	9,996				山口県				
関東地方	36,823	1,938	7,012	118	鳥取県				
静岡県	26				島根県				
愛知県	19	12			中国地方				41,229
三重県					香川県				
岐阜県					愛媛県				
東海地方	45	12	124	0	四国地方				35,429
長野県	183				長崎県				
山梨県	21				佐賀県				
甲信地方	204			0	福岡県				
福井県					熊本県				
石川県					大分県				
富山県					鹿児島県				
新潟県	21				宮崎県				
北陸地方	21			0	九州地方				0
福島県	269				北海道				
宮城県	88				台湾				
岩手県	58				朝鮮				
青森県	94				南満州				
山形県					外国				10,496
秋田県	7				その他各地				
奥羽地方	516			0	合計	37,609	1,960	7,136	87,272
京都					<註> (1) 大正元年 東京市役所編「東京市統計書」参照 (2) 単位はトン				
大阪府		10							
奈良県									

功 合 落

<表19> 東京市塩移出入（大正元年～9年）

年 代	船発送	船到着	鉄道発送	鉄道到着	到着－発送
大正元年	7,136	87,272	37,609	1,960	44,487
大正2年	11,906	70,051	49,277	262	9,130
大正3年	8,317	77,579	65,210	25	4,077
大正4年	11,542	85,562	63,022	531	11,529
大正5年	12,089	70,406	51,172	2,966	10,111
大正6年	2,958	65,747	60,959	4,108	5,938
大正7年	3,936	62,430	62,186	2,266	-1,426
大正8年	2,000	114,346	89,312	2,517	25,551
大正9年	3,410	106,204	85,377	1,983	19,400

<註>

- (1) 各年の東京市役所編「東京市統計書」参照
- (2) 単位はトン
- (3) 「到着－発送」は、到着量から発送量を引いたもの

<表20> 東京港、船塩貨物発着（大正元年～9年）

年代	項目	関東 地方	東海 地方	北陸 地方	奥羽 地方	近畿 地方	中国 地方	四国 地方	九州 地方	北海道 ・樺太	朝鮮	台湾	外国	輸出地 不明	合計
大正 元年	発送	7,012	124												7,136
	到着	118				11,692	13,226					185	603		30,882
大正 2年	発送	10,137	1,540				175							54	11,906
	到着	129				999	32,962	32,528	3,433				13,769		83,820
大正 3年	発送	8,096	80		124					17					8,317
	到着	141	1,264			1,379	39,554	34,300	941						77,579
大正 4年	発送	10,950	270		132					190					11,542
	到着	121					43,758	40,724	959						85,562
大正 5年	発送	11,730	190		122					47			19,456		12,089
	到着	191				33	38,975	31,207							70,406
大正 6年	発送	1,946	771		59					182					2,958
	到着	165				95	48,771	16,713			3				65,747
大正 7年	発送	2,031	121		576					1,208					3,936
	到着	52				11,126	27,624	22,118	1,510						62,430
大正 8年	発送	1,750	153						4	93					2,000
	到着	68				8,664	36,945	65,573				3,096			114,346
大正 9年	発送	3,184	161		12				7	46					3,410
	到着					22,832	30,456	52,916							106,204

<註>

- (1) 各年の東京市役所編「東京市統計書」参照
- (2) 単位はトン

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

<表21> 東京各駅、塩貨物発着（大正元年～9年一隔年ごと）

駅名	大正元年 発送	大正元年 到着	大正3年 発送	大正3年 到着	大正5年 発送	大正5年 到着	大正7年 発送	大正7年 到着	大正9年 発送	大正9年 到着
汐留					191	51	255	252	198	454
新橋	188	85	2,481	17	0					
品川	21		14		0	7				15
飯田町	430		3,819		598		1,296	15	887	7
信濃町					0		7			
秋葉原			193		1,588	2		67		8
上野								8		
錦糸町			2,751		2,580	43	3,641	96	4,058	70
両国橋	4,518	1,848	4,273	1	4,078	1,025	6,216	14	5,683	
本所	3,288									
大崎							9	8	4	
恵比寿						7			15	1
渋谷							8	279	1	329
新宿						29	8	231	13	588
目白						61				82
池袋							4	4	2	58
板橋				7		201				87
大塚										
巣鴨			2							
田端					1		14	17	1	40
王子								23	60	16
隅田川	22,389	27	43,319		35,882	1,523	48,133	1,174	74,240	110
三河島							14	22		
北千住								8		
亀戸						17	8	20		8
浅草曳船										
鐘ヶ淵	6,754		8,358		6,254		2,573	28	215	110
合計	37,588	1,960	65,210	25	51,172	2,966	62,186	2,266	85,377	1,983

<註>

- (1) 各年の東京市役所編「東京市統計書」参照
- (2) 単位はトン

していることがわかる。東京から海上輸送で移出されることが減少したことを意味しよう。

鉄道の動向として、〈表21〉を参照してみよう。隔年ごとの大正元年(1912)から9年(1920)に至るまでの塩の移出入の動向を見てみると、両国橋・本所・錦糸町・隅田川・浅草・曳船などから相当量の塩が発送されている。そして、その塩は東京府内で荷卸されるのではなく、埼玉県を含めた北関東へと移出されている。また、東京市内の発着はほとんど記載が見られない。つまり、東京市内については、鉄道輸送に依存することはなかったのである。

港湾統計による移出入の変遷について、明治39年(1906)以降大正10年(1921)までを見ていくことにしよう。瀬戸内からの遠距離輸送は海運、関東各県の中距離輸送は鉄道であったのである。

次に横浜港の動向を見てみることにしよう。〈表22〉を参照すると、横浜への移入量が

〈表22〉 関東内湾港湾塩移入量 (明治39年～大正10年)

年 代	横浜移入	東京移入	浦賀移入	神奈川移入	千葉県域移入	移入全体
1906年(明治39年)	300	1,190,290	15,000	20,700	238,947	1,465,237
1907年(明治40年)			12,000	9,155	287,376	308,531
1908年(明治41年)	300		12,000	5,180	33,387	50,867
1909年(明治42年)	64,439		12,000	774	17,358	94,571
1910年(明治43年)	188,492		12,000		83,260	283,752
1911年(明治44年)	187,677		31,873		17,970	237,520
1912年(明治45年)	266,365	766,580	38,631		15,742	1,087,318
1913年(大正2年)	333,192	700,610			19,040	1,052,842
1914年(大正3年)	597,364	775,260			8,700	1,381,324
1915年(大正4年)	633,042	854,410	48,000		6,700	1,542,152
1916年(大正5年)	745,630	704,060	67,720		15,000	1,532,410
1917年(大正6年)	689,620	657,440	59,990		13,830	1,420,880
1918年(大正7年)	1,325,940	624,300			16,000	1,966,240
1919年(大正8年)	2,542,110	1,143,460			15,000	3,700,570
1920年(大正9年)	5,128,574	1,062,040			12,530	6,203,144
1921年(大正10年)	2,780,294	420,960	12,000		12,680	3,225,934

〈註〉

- (1) 各年「大日本帝国港湾統計」参照
- (2) 東京港など記載が無いが、これは移出が無かったというより記載が無いものである。
- (3) 数量の単位は、まちまちであったが、以下の通りに換算して石に統一した。
1 貫=0,037石, 1 斤=0,006石, 1 トン=10石, 1 俵=3 斗

正2・3年(1914)以降急増していることがわかるだろう。また、東京への移入量は、大正7・8年(1919)にかけて増大するが、基本的には横這いである。その意味では、横浜港の移出入の比重が増大している。また、浦賀・神奈川付近の港への移入は減少、あるいは記載がされていない。千葉県域における各港への移入量は全体を通じて横這いであることがわかる。つまり、瀬戸内からの塩の移入先は、明治39年(1906)段階では東京であったのが、徐々に大正8・9年(1920)ごろになると東京・横浜の二元的な移入港へと展開するのである。この点、移出量を示した<表23>を参照すると、横浜へ移入されてきた塩の約半分は移出されていることがわかる。さらに移出先について、明治45年(1912)と大正8年(1919)の港湾統計を示した<表24>と<表25>を参照すると、明治45年・大正8年ともに横浜からの移出先は、大半が東京であった。つまり、東京港の飽和状態の移入の状況を補完する役割を担ったといえる。大正8年(1919)は移出量のほとんどが東京へ送られている。さらに再び<表24>を見

<表23> 関東内湾港湾塩移出量(明治39年～大正10年)

年代	横浜移出	東京移出	浦賀移出	神奈川移出	千葉県域移出	移出全体
1906年(明治39年)			9,000	565	2,628	12,193
1907年(明治40年)			2,400	5,600	2,174	10,174
1908年(明治41年)	3,972				132	4,104
1909年(明治42年)						
1910年(明治43年)			3,000		5,712	8,712
1911年(明治44年)	67,396		35,469			102,865
1912年(明治45年)	120,701		29,289			149,990
1913年(大正2年)						
1914年(大正3年)	457,832		2,842			460,674
1915年(大正4年)	483,193		3,395			486,588
1916年(大正5年)	191,100		18,690			209,790
1917年(大正6年)	572,100		17,890			589,990
1918年(大正7年)	943,570		8,300			951,870
1919年(大正8年)	2,258,220		6,760			2,264,980
1920年(大正9年)	2,341,910		8,450			2,350,360
1921年(大正10年)	529,290		11,030			540,320

<註>

- (1) 各年「大日本帝国港湾統計」参照
- (2) 東京港など記載が無いが、これは移出が無かったというより記載が無いものである。
- (3) 数量の単位は、まちまちであったが、以下の通りに換算して石に統一した。
1貫=0,037石, 1斤=0,006石, 1トン=10石, 1俵=3斗

功 合 落

<表24> 江戸内湾港湾、塩移出入統計（明治45年）

地名	港名	移入先	移入価額(円)	移入数量(石)	移出先	移出価額(円)	移出数量(石)	
東京	東京	坂出, 撫養		354,290				
		赤穂		147,290				
		尾道		119,890				
		味野		109,190				
		三田尻		40,420				
神奈川	浦賀	阿波	160,342	38,631				
					千葉県	78,342	18,303	
					県内中部	46,493	10,986	
	横浜	安平	614,000	111,045				
		坂出	571,000	99,874				
		神戸	111,500	19,203				
		木原	73,500	14,400				
		小樽	19,850	2,959				
		函館	10,400	2,185				
		東京	7,654	957	東京	656,432	116,229	
					清水	5,630	1,110	
					石巻	3,450	609	
					相良	3,450	600	
					大阪	3,270	491	
					小樽	1,710	148	
					名古屋	1,380	207	
					四日市	1,000	171	
					函館	965	165	
					木更津	880	210	
					沖	750	153	
					横須賀	730	111	
					気仙沼	645	120	
					八丈島	600	99	
					塩釜	450	67	
					神戸	400	60	
					父島	345	72	
			富津	240	57			
			長部	140	24			
千葉	木更津	東京	33,475	240				
		横浜	10,815	77				
	館山北条	東京	82,110	15,420				

<註>

- (1) 明治45年「大日本帝国港湾統計」参照
- (2) 数量の単位は、まちまちであったが、以下の通りに換算して石に統一した。
1貫=0,037石, 1斤=0,006石, 1トン=10石, 1俵=3斗

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

<表25> 江戸内湾港湾、塩移出入統計（大正8年）

地名	港名	移入先	移入価額(円)	移入数量(石)	移出先	移出価額(円)	移出数量(石)
東京	東京	坂出	4,123,200	588,900			
		尾道	811,720	115,960			
		赤穂	592,620	84,660			
		味野	947,940	135,420			
		撫養	467,740	66,820			
		岡山	433,790	61,970			
		三田尻	233,450	33,350			
		基隆	216,720	30,960			
		木原	112,000	16,000			
		其他諸港	65,040	9,420			
神奈川	浦賀				館山	21,170	3,780
					保田	8,120	1,530
					三崎	2,860	520
					其他諸港	5,063	930
	横浜	坂出	8,377,444	1,530,120			
		赤穂	1,242,343	225,930			
		撫養	724,935	132,050			
		尾道	1,229,238	222,280			
		味野	790,356	143,960			
		三田尻	548,791	103,930			
		山田	206,875	37,290			
		基隆	192,407	34,670			
		其他諸港	617,897	111,880			
					東京	11,698,910	2,214,190
			其他諸港	254,578	44,030		
千葉	木更津	東京	65,000	10,830			
		横浜	25,000	4,170			

<註>

- (1) 大正8年「大日本帝国港湾統計」参照
- (2) 数量の単位は、まちまちであったが、以下の通りに換算して石に統一した。
1貫=0,037石, 1斤=0,006石, 1トン=10石, 1俵=3斗

ると、小樽・塩釜・石巻など東日本各港にも送られている。つまり、東京港は海運・鉄道による移出先は関東へと特化するが、その機能は、横浜港によって代替されたことを示している。つまり横浜港は、東京港の補完と共に海運においては東日本をエリアとした集散港の性格を担ったのである。

三. 首都圏形成期の塩流通動向

前項を通じて、交通体系の整備により、瀬戸内塩が海運によって運ばれ、関東各地には鉄道によって運ばれた。次に、この東京における輸送について、明治31年(1898)から35年までの月別の東京港への移入量と東京市場での塩相場の推移を示した<表26>と<表27>を参照しつつ、『大日本塩業協会報』に記載されている東京市場の商況の様子を基礎にしながら、価格決定の要素として、大きく4つの点から、明らかにしていきたい¹⁷⁾。

<表26> 明治31年～35年における月別塩移入量(東京)

年 代	赤穂塩 (俵)	東浜真塩 (俵)	大塩 (俵)	八家塩 (俵)	本斎田塩 (俵)	新斎田塩 (俵)	東京移入 合計(俵)
明治31年 1月	40,570	6,800	0	0	64,150	76,250	187,770
明治31年 2月	36,853	6,000	0	3,226	20,946	68,193	135,218
明治31年 3月	37,593	0	12,945	2,185	14,985	69,485	137,193
明治31年 4月	18,896	6,260	14,770	0	8,350	70,575	119,851
明治31年 5月	80,890	0	0	5,700	7,047	92,557	186,194
明治31年 6月	87,993	0	3,116	8,504	0	113,973	213,590
明治31年 7月	98,643	0	27,890	8,212	22,110	170,696	327,551
明治31年 8月	78,276	4,627	18,450	2,060	49,571	110,612	263,596
明治31年 9月	38,618	7,762	31,685	12,120	63,314	216,977	370,476
明治31年10月	112,824	22,000	18,777	21,135	42,715	162,413	379,864
明治31年11月	124,330	11,700	43,447	9,223	83,628	148,818	421,146
明治31年12月	60,200	0	19,251	12,556	16,765	139,684	248,456
明治32年 1月	26,328	0	11,955	0	43,080	101,793	183,156
明治32年 2月	41,316	0	0	0	8,948	58,995	109,259

17) 本項において注記の無い史料は『大日本塩業協会会報』における「商況」の箇所を引用している。なお、史料中に括弧が記され、年月の記載があるのは、当該月における商況を示す。同論の骨子は、拙稿「首都圏形成期における流通機構の整備と塩流通の展開」(『首都圏の形成と商品流通(仮)』)にも示している。よって本項については、史料を掲載することで、その裏付けを目的としている。

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

<表26> 続

年 代	赤穂塩 (俵)	東浜真塩 (俵)	大塩 (俵)	八家塩 (俵)	本齋田塩 (俵)	新齋田塩 (俵)	東京移入 合計(俵)
明治32年 3月	61,776	12,000	20,775	0	9,500	215,855	319,906
明治32年 4月	32,187	5,200	30,248	0	10,840	93,315	171,790
明治32年 5月	87,518	5,330	0	0	13,750	52,118	158,716
明治32年 6月	79,870	12,400	15,375	1,716	54,334	178,382	342,077
明治32年 7月	89,865	0	30,550	4,853	52,330	168,545	346,143
明治32年 8月	67,964	6,373	19,783	8,550	91,050	298,356	492,076
明治32年 9月	24,963	5,000	13,770	7,955	10,350	370,585	432,623
明治32年10月	50,104	6,500	13,510	9,500	19,700	463,647	562,961
明治32年11月	79,622	24,270	23,700	0	25,270	676,836	829,698
明治32年12月	66,205	0	7,450	0	15,145	395,785	484,585
明治33年 1月	28,338	0	0	0	23,500	92,467	144,305
明治33年 2月	29,335	0	27,500	0	27,266	22,030	96,131
明治33年 3月	15,890	0	3,985	1,150	55,133	82,258	158,416
明治33年 4月	41,891	0	10,378	4,800	55,016	61,395	173,480
明治33年 5月	55,321	6,000	14,000	3,413	43,580	106,890	229,204
明治33年 6月	72,376	7,200	38,650	29,125	58,322	213,125	438,303
明治33年 7月	68,866	12,000	16,900	14,235	31,325	155,973	299,299
明治33年 8月	66,775	7,850	14,900	8,500	37,460	194,110	325,595
明治33年 9月	98,297	12,700	47,700	10,150	92,726	283,580	545,153
明治33年10月	83,580	6,500	19,700	6,895	76,105	238,685	431,465
明治33年11月	68,515	6,100	23,900	12,307	79,935	404,386	595,143
明治33年12月	53,410	0	9,150	3,000	36,800	248,220	350,580
明治34年 1月	5,875	6,400	12,750	7,275	15,360	200,780	248,440
明治34年 2月	34,370	0	10,700	0	17,580	116,235	178,885
明治34年 3月	21,860	0	7,370	8,750	57,800	178,880	274,660
明治34年 4月	3,500	0	6,400	1,550	16,450	156,090	183,990
明治34年 5月	43,590	9,500	37,500	11,200	54,030	178,355	334,175
明治34年 6月	81,530	17,000	10,800	7,850	35,975	154,828	307,983
明治34年 7月	111,760	0	30,100	14,600	39,750	207,645	403,855
明治34年 8月	29,800	0	8,000	2,100	31,470	111,700	183,070
明治34年 9月	129,530	6,000	22,500	4,850	78,510	340,425	581,115
明治34年10月	29,780	7,750	22,660	7,350	92,865	119,870	280,275

功 合 落

<表26> 続

年 代	赤穂塩 (俵)	東浜真塩 (俵)	大塩 (俵)	八家塩 (俵)	本齋田塩 (俵)	新齋田塩 (俵)	東京移入 合計(俵)
明治34年11月	69,145	6,150	35,570	4,680	68,700	182,700	366,945
明治34年12月	78,750	0	18,760	3,875	59,850	204,750	365,985
明治35年 1 月	42,525	5,800	14,470	0	48,378	237,328	372,996
明治35年 2 月	44,650	0	3,760	6,380	34,175	173,045	262,010
明治35年 3 月	49,190	16,500	8,250	7,700	55,470	113,585	250,695
明治35年 4 月	48,165	15,820	6,550	2,730	51,750	138,130	263,145
明治35年 5 月	32,530	5,875	5,000	1,800	52,170	174,610	271,985
明治35年 6 月	68,685	6,775	0	1,500	25,830	89,250	192,040
明治35年 7 月	98,343	5,600	17,150	5,200	37,875	150,655	314,823
明治35年 8 月	53,862	0	3,275	0	40,450	178,560	276,147
明治35年 9 月	63,306	9,750	7,100	3,000	64,510	199,660	347,326
明治35年10月	68,785	5,450	13,875	9,780	82,870	198,475	379,235
明治35年11月	91,250	0	25,405	7,420	64,450	116,905	305,430
明治35年12月	51,370	0	10,000	0	27,550	124,930	213,850

(1) 『大日本塩業協会会報』参照

(2) 1 俵相当について、東浜真塩・赤穂塩・大塩・八家塩・新齋田大俵塩は、3 斗 2 升入、本齋田塩は 2 斗 2 升入、新齋田塩は 2 斗入である。

<表27> 明治31年～35年における月別塩相場（東京、1 円相当俵）

年 代	赤穂塩 (相場)	東浜真塩 (相場)	大塩 (相場)	八家塩 (相場)	本齋田塩 (相場)	新齋田塩 (相場)
明治31年 1 月	1.40	1.38	1.42	1.42	2.20	2.25
明治31年 2 月	1.41	1.38	1.43	1.43	2.22	2.56
明治31年 3 月	1.27	1.24	1.29	1.29	1.95	2.25
明治31年 4 月	1.39	1.37	1.42	1.42	2.13	2.49
明治31年 5 月	1.60	1.57	1.63	1.62	2.45	2.87
明治31年 6 月	1.76	1.73	1.79	1.79	2.57	3.00
明治31年 7 月	2.00	1.97	2.03	2.03	2.97	3.85
明治31年 8 月	1.93	1.88	1.94	1.93	2.72	3.42
明治31年 9 月	1.87	1.84	1.90	1.89	2.78	3.45
明治31年10月	2.02	1.99	2.06	2.05	3.05	4.10
明治31年11月	2.45	2.42	2.48	2.47	3.40	4.50
明治31年12月	2.68	2.65	2.73	2.73	3.80	4.80

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

<表27> 続

年 代	赤穂塩 (相場)	東浜真塩 (相場)	大塩 (相場)	八家塩 (相場)	本齋田塩 (相場)	新齋田塩 (相場)
明治32年 1月	2.50	2.47	2.53	2.52	3.45	4.65
明治32年 2月	2.22	2.18	2.25	2.24	3.13	4.15
明治32年 3月	2.31	2.26	2.34	2.33	3.22	4.32
明治32年 4月	2.40	2.35	2.42	2.42	3.35	4.65
明治32年 5月	2.62	2.57	2.65	2.65	3.15	4.45
明治32年 6月	2.75	2.70	2.78	2.78	3.38	4.47
明治32年 7月	2.65	2.60	2.66	2.68	3.40	4.45
明治32年 8月	2.48	2.43	2.48	2.49	3.14	4.23
明治32年 9月	1.95	1.9	1.95	1.97	2.67	3.52
明治32年10月	1.40	1.37	1.40	1.40	1.75	2.37
明治32年11月	1.29	1.25	1.29	1.30	1.59	2.08
明治32年12月	1.33	1.28	1.33	1.35	1.76	2.55
明治33年 1月	1.33	1.28	1.33	1.35	1.87	2.55
明治33年 2月	1.30	1.25	1.30	1.32	2.02	2.60
明治33年 3月	1.40	1.37	1.40	1.42	2.35	2.85
明治33年 4月	1.62	1.58	1.62	1.64	2.95	3.45
明治33年 5月	1.86	1.81	1.86	1.86	3.00	3.52
明治33年 6月	2.15	2.09	2.15	2.15	3.15	3.85
明治33年 7月	1.82	1.75	1.82	1.82	2.85	3.23
明治33年 8月	1.77	1.75	1.77	1.77	2.41	3.07
明治33年 9月	1.64	1.59	1.64	1.64	2.35	2.90
明治33年10月	1.68	1.63	1.68	1.68	2.38	3.06
明治33年11月	1.70	1.65	1.70	1.70	2.35	3.20
明治33年12月	1.72	1.65	1.72	1.72	2.38	3.45
明治34年 1月	1.74	1.67	1.74	1.74	2.45	3.43
明治34年 2月	1.78		1.78		2.65	3.48
明治34年 3月	1.72		1.72	1.72	2.77	3.62
明治34年 4月	1.95		1.95	1.95	3.10	3.88
明治34年 5月	2.00	1.97	2.00	2.00	3.15	3.87
明治34年 6月	2.32	2.27	2.32	2.32	3.28	4.02
明治34年 7月	2.08	2.03	2.08	2.08	2.87	3.62
明治34年 8月	1.94	1.89	1.94	1.94	2.79	3.24

<表27> 続

年 代	赤穂塩 (相場)	東浜真塩 (相場)	大塩 (相場)	八家塩 (相場)	本齋田塩 (相場)	新齋田塩 (相場)
明治34年 9 月	1.80	1.75	1.80	1.80	2.53	3.15
明治34年10月	1.93	1.88	1.93	1.93	2.78	3.39
明治34年11月	2.02	1.97	2.2	2.02	3.03	3.52
明治34年12月	2.05	2.00	2.05	2.05	3.10	3.90
明治35年 1 月	2.10	2.05	2.10		3.10	4.05
明治35年 2 月	2.08	1.98	2.08	2.08	2.25	4.10
明治35年 3 月	2.23	2.18	2.23	2.23	3.53	4.25
明治35年 4 月	2.25	2.18	2.28	2.28	3.50	4.34
明治35年 5 月	2.19	2.09	2.19	2.19	3.33	3.73
明治35年 6 月	2.07	1.97	2.07	2.07	3.20	3.62
明治35年 7 月	2.05	1.95	2.05	2.05	2.72	3.40
明治35年 8 月	1.85	1.75	1.85	1.85	2.42	2.85
明治35年 9 月	1.70	1.65	1.65	1.70	2.45	2.95
明治35年10月	1.82	1.77	1.82	1.82	2.55	3.27
明治35年11月	1.72	1.67	1.72	1.72	2.32	2.83
明治35年12月	1.33	1.28	1.28		1.98	2.45

<註>

- (1) 『大日本塩業協会会報』参照
- (2) 1 俵相当について、東浜真塩・赤穂塩・大塩・八家塩・新齋田大俵塩は、3 斗 2 升入、本齋田塩は 2 斗 2 升入、新齋田塩は 2 斗入である。
- (3) 記載が無い箇所は不明である。

① 鉄道輸送と天候

まず、東京市場の集散能力の向上に与えた重要な要素として鉄道の役割を指摘してきたが、これに関する記載を見ていくことにしよう。

<史料 2 > (明治31年10月)

十月上旬は九月末より相場持合小高下にして入船も絶へず、製造家は需要の期に向ひ、日々買進み商品取引の昇進に従ひ既に大小俵とも忒割高の高直となり、産地は品薄を告げ元高となり中旬は相応の売捌けありしか、信州奥州地方米麦非常の高直逆引合となり、夫か為め鉄道貨車の払底を告げ運搬の便を失ひ自然物品送付の延滞するより買人なく持合下た向の姿となり、十一月に移る

<史料3> (明治33年2月)

二月は産地も休浜中にして古塩は不残積切りとなり、従て入船なく元高となりしも、需用地方入用間となり深雪のため汽車積延着買人薄く、大俵類品少な割に相場引立たず小俵類は旧年より倉入残三十五萬俵余あり……

<史料4> (明治34年3月)

需要地は鉄道の賃銭増し相響き更に買入れず、不人気にして四月に移るまず、鉄道輸送の未整備が価格に影響を与えていることが明らかであろう。

<史料2>を参照すると、明治31年(1898)は塩の購入先としての信州・奥州における米・麦が不足し、相場が高騰し、結果鉄道貨車の払底が見られる。つまり、輸送手段としての貨車が米・麦と塩との間で競合した結果、本来塩輸送として利用するはずの貨車が不足したことがわかるだろう。この結果、需要者(信州・奥州)の塩購入の意向に叶わず、東京自体では価格を下げることになったのである。<史料3>を参照してみよう。当時、瀬戸内地方は休浜中で生産が行なわれていなかった。そのため相場が高くなるはずなのだが、季節的に2月ということから深雪となり、汽車の遅延があるため、需要の買い渋りがあったのである。また、<史料4>のように貨車運賃の高騰も買手に影響を与えていることがわかる。鉄道の果たした役割は大きいのは確かだが、「食塩運搬送付の延滞するを気に構へ買入薄く、大俵類は多くは倉入せり」(明治31年11月)と、輸送の遅延が買手の購買意欲に大きな影響を与えたのも確かである。

東京市場の集散能力の向上に大きな影響を与えたといわれる鉄道の存在であるが、それは必ずしも十分に整備されたわけではなかった。鉄道敷設による広がりと同時に質的向上が求められたのである。

② 産地の動向と廻船滞船・倉入

次に、産地の動向と東京へ輸送する廻船の動向から明らかにしていこう。

<史料5> (明治31年4月)

四月上旬は雨天又は曇りにして入船なく産地は古塩の積切りも告ぐるも需用地方に於ては米麦の高直と金融の不便を示し、更に買入れなく、不売にして休業同様中旬より天気立直り、弗々入船あれども元高にして安きは売り放さず見送り滞船するも日々不売にして買進されば滞船の分も安直なから見切り、三月中に比すれば大小俵ども壱割三四分方の下直に至れども不売、殊に浜口新塩採入の期に向ひ尚又外国塩の輸入ありて、倍々不人気更に売買なくして五月に依る

<史料6> (明治31年12月)

十二月は十一月末より相場不人気ながら漬物の期に向ひ少しく売れ出すと雖とも日々の

入船ありて当用の外更に買進まず、中旬よりは需用地方本年の不作闇にて金融の不便を告げ、買人なく下直を示せり、産地は採水の少なきと石炭の高値と人夫賃錢繩俵の安からざるに原因して高直を告げ安きは売り退かす、下旬も同様買進まず売退かす、不人気なから保ち合の姿にて越年し、如斯の平均を見る

<史料7> (明治34年10月)

十月中は産地も日和順にして総て積出し入船絶間なく前月より相場持合なから不人気にしてヂリヂリ下直となり需用地方は更に買入れを見送りたいは倉入のみ多く大俵類品沢山となり、不景気にして十一月に移る

まず<史料5>を参照すると、4月上旬から塩が売れず「休業同様」の様子がわかる。結果、塩相場が下落している様子がわかる。こうした事態に対し、廻船の取るべき対応は、二通りであった。一つは、前項で指摘したように、控港として存在する浦賀で販売することだが、もう一つは「滞船」によって相場が好転するのを待つことであった。そして、この東京での塩相場の睨み合いが行なわれても、結果相場が上がらず事態が好転しない場合、手放すことになるが、この場合でも、需要の要求が無い以上、<史料7>の様に、倉入りされたのである。先の<史料6>でも、倉入量が小俵で35万俵にもものぼることが記されているように、相当量の塩が東京の倉庫に問屋・仲買が保管することもあったのである。この倉入は、時期によって異なるが、特に消費地の意向に沿わない悪い品質の新斎田塩のようなものは、多く倉入されている。

廻船側が安値の場合、手放さない理由は、単に収益を増やすことを目的としたわけではなかった。いわゆる、<史料5>の「元高」という文言に言い表されている様に、産地自体の生産コストが高いことが指摘されている。この産地の生産コストが高い理由については、<史料6>に指摘しているように、燃料(石炭)コスト、人夫賃金・俵装費用などにより生産コストが嵩むことが記されている通りである。

③ 消費地(需要先)動向

次に、消費地(需要先)の動向について見ていくことにしよう。

<史料8> (明治31年9月)

九月は前月より続て産地の積出し多くして、其中新斎田塩の汽船積は日々入船ありて相場下落を告ぐるも、需用地方は季節に不拘大豆の違作と米価の下直を示し、農家の味噌造りを止め加るに鉄道貨車の不便を促し、更に買進まず、中旬は赤穂の代用に外塩をして当用を凌ぐ等の人気となり、下旬に至り入船は日々相嵩むと雖ども物品の運転なく、倉入のみ多く不景にして十月に移る

<史料9> (明治32年3月)

三月中は産地も古塩の積切となり、漸次に入船あるも需用地方は需用間に続て買求せず、殊に房両総及奥州筋は近年稀なる不漁にして更に出捌きなく、又上野・信州筋は麦・大豆の払底を唱へて食塩の買入を求めず……

<史料10> (明治34年8月)

八月中は産地は土用明より小雨降り続き、北風吹詰め入船途切れ品薄となり、需用地方は味噌造り入用季に向ひ、弗々買進み飛入の品出捌となり、日々気配立直りたるも品少なにして多くは汽船積にて当用を賄ひ、目先高直品なしにして積出しの入船を待ちながら九月に移る

<史料11> (明治34年9月)

九月中は産地積出し多く、和船汽船とも数艘の入船ありしも元高を唱へ安きは売控へ、其中跡入船相當み厄日無事元直限りに売放せり、需用地方は農事取入中なから、造家及味噌造り込の期に向ひ口々買進みたるも鉄道貨車の不便にして荷着に後れ一時買入れを見送り中相場保ち合にして此平均分俵員の多額を視る

<史料12> (明治33年6月)

六月は天気続にて産地は充分の採水ありて諸浜とも一時に積出し入船相嵩みたり需用地方は植附の季水なくして殊に養蚕に取込中買人薄く商品取引所の塩相場は日々下落を告げ、一般の不人気となり、更に出捌けなく下旬に至り醤油製造家には弗々買入たるも赤穂塩の改良に後れたれば英国塩を代用し、赤穂は倍々信用なく大塩八家は続て改良に進みれたば安直ながら望み人多く本斎田は品の一定するにより能く売れ行徳て改良品は小締りにして七月に移る

日用(一般食塩)の塩は、漸次送られるものの、東京塩市場の相場を左右するのは、味噌などの原料用塩であった。醤油醸造業と食用塩は、季節に関係なく恒常的に必要なことから、むしろ影響を与えたのは、味噌醸造であった。<史料8>を参照しても、大豆が不作だったことで、味噌醸造高が減石している様子がわかる。また<史料9>の様に、東日本での不漁が魚類の鮮度保持のための塩消費量を減らすこともあったのである。逆に、<史料10>の様に味噌醸造期になることで、相場が上向きになっている。このように、需要地の動向が相場に大きく影響したのである。ちなみに、こういった味噌醸造期においても、<史料11>のように、鉄道の荷着が遅れることで買い控えを招き、せつかくの消費意欲を減退させることもあったのである。さらに、<史料12>の「殊に養蚕に取込中、買人薄く商品取引所の塩相場は日々下落を告げ、一般の不人気となり(明治33年6月)」と、同一時期に繁忙期となる農間渡世(産業)との間でも影響を招いている。

消費地の動向を見た場合、関東甲信地方に限らず、北海道にまで塩が送荷されることがあった。それは、常用に使用される塩というよりも、漁業による塩蔵用塩の消費が大きかったようである。

<史料13> (明治33年 8月)

八月中は土用明より残暑照り続産地浜々探の充分の処北海道品切れとなり高直に買進東京回り積出しなく需要地方は照り込を孕み、安直を望み買入薄く中旬は品切れとなり入船なるも元高にして安きは売放す下旬は大小俵とも品切れ三割方の高直を顕し殊に需用地も味噌造りの期に向高直ながら買進み九月に移る

北海道における大漁による塩蔵用の消費の増加が、東京市場の相場の高騰につながっている点が明らかであろう。

④ 品質問題と問屋の対応

近世、瀬戸内各地から江戸に移入される塩の銘柄について、主として赤穂塩と斎田塩の二種であった。また江戸に送られる塩は、苦汁を含む差塩が主であることから、目減りがなされる欠点を有していた。幕末期、行徳においてこの欠点を補うべく、苦汁分を減らした古積塩として品質改良をした上で、販売を行ない北関東にまで市場を拡大させたのは先に指摘した通りである。

明治30年(1897)前後になると、外国塩の移入と共に、瀬戸内塩の品質向上が指摘されるようになる。明治32年(1899)になると広島県松永に製塩試験場が設置されるが¹⁸⁾、下り塩問屋一仲買(東京市場)に対しても需要側から真塩の要求が求められるようになる。史料を参照してみよう。

<史料14> (明治31年 5月)

五月は四月下旬より天気続きにして産地も新塩相応の採入ありて浜々を積出し入船相嵩み日々下た向きの人気となり需用地方は米麦の高直と金融の不便を感じ更に買入れず、中旬は大小俵ともに忒割四五分方の安直を顕すも新塩の品質不良の説ありて一層の不売を告げたり従て産地も日々の下直を示すと雖ども需用造家は外国塩にて当用を便にし其中塩質の宜しきを撰みて当用口へ弗々買来り……

<史料15> (明治32年 7月)

七月は土用前天気可なりにして相応の入船ありしも一般の不景気により買入薄く殊に醸造家需用第一の赤穂塩に於ては本年の新塩より塩質不良にして諸造家の望みを失ひ、追々価格を落すの場合に立至れり、大塩は別して能く改良を施し為めに需用者の望を得て今

18) 拙稿「大師河原製塩試験場の展開」(『江戸内湾塩業史の研究』1999年)

日は赤穂塩同格の価を得るも産出の俵員少なきを歎く、既に改良の名を得るものは東浜真塩・大塩・八家塩なりとす、小俵類の内本齋田塩は益々改良の位に進み需用者の望みを得たり、新齋田塩は品質区々にして商品取引に係るの外需用の望み薄く故に倉入のみ多く土用に入日々曇天続きにして改良の品のみ出捌け相場は天候の割にも引立ちなく小高下の気配にて八月に移る

<史料16> (明治32年11月)

十一月中は好天気続きにして産地も相応の積出しあるも多くは汽船積の新齋田塩にして、商品取引に係るもの十、十一の両月に百余萬俵を倉入せり大俵類は品薄且赤穂塩の塩質倍々不良にして造家の信用を欠く故に倉入の独逸塩を以て赤穂に代用するもの多し、東浜大塩は改良を能くするも俵員の少数なるが故に独逸塩大俵に直して十八萬俵余を造家に輸出す、改良したる本齋田塩次に東浜大塩八家塩を以て赤穂に代用して漬物屋に旧売す、今日の赤穂は只名のみにして塩質の不良其声価を落し需用次第に減少し相場平均赤穂の右に出づるもの多きは即自然の趨勢にして、一重に赤穂塩業家の為めに惜む処なり大体高直にして十二月に移る

<史料14>を参照すると、品質不良という評判を背景に、需要地では信用されず、購入されていない。また、東京廻船問屋組合は、かかる需要地側の良質な塩を要請されるのに対し、外国塩によって補填している。<史料15><史料16>を参照すると、東浜真塩・大塩・八家塩・齋田塩などの各塩は品質改良が行なわれたものの、量的に少量であり、赤穂塩が未だ品質改良がされず、評価を下げている。さらに、銘柄が不明な新齋田塩は倉入が増加している。こうした結果、需要者は外国塩（ドイツ塩など）へ目が向けられていることがわかる。

お わ り に

以上、「首都圏成立期における塩の流通」と題して、1900年前後における塩の流通について概観してきた。これまで明らかにしてきた点をまとめつつ、展望を二つの点から提示しておきたい。

まず第一に、首都圏の成立時期を1900年前後であるとすれば、この時期における塩の流通は、基本的に東京を基軸としながら関東（首都圏）へ流通される東京の集散地市場としての性格といえる。そして、それは海運によって運ばれ、東京からは鉄道によって輸送される集散地市場としての東京市場の性格が指摘できよう。千葉県市川市に存在する行徳塩田に生産する塩は、近世以来河岸問屋と結びつきつつ北関東へと直接運ばれていた。さらに、幕末期には瀬戸内塩をも買入れることまで行っていた。しかし1910年前後には、最早幕末期に見ら

れるような販売は行われていない。北関東へ直接運ぶことはせず、河川・鉄道を利用して一度東京へ運び、鉄道を通じて北関東・甲州へと運ばれたのである。ここで強調しておきたい点として、こうした東京の集散市場としての性格は、近世江戸からダイレクトに理解できるとは一概に指摘できない。近世中期以降、江戸も集散市場の性格を有していたが、幕末期になると江戸打越といわれる江戸を経由せず、神奈川湊や行徳へ送られている。つまり、幕末には求心性を失うことになったのである。近代になり首都東京としてインフラが整備される中で再び集散市場としての東京を再生させたのである。

こうした関東およびその周辺部に見られる輸送圏は、首都圏が形成されたといわれる1900年前後には形成されていたとみてよいだろう。明治41年(1908)7月、塩専売制の実施などに伴い、塩販売官署の名称と区域が決められている。それを参照すると、ほとんどが、一ないし二県を単位として販売エリアが設定されているのに対し、東京専売支局の場合のみ、東京府・千葉県・埼玉県・群馬県・茨城県・栃木県・福島県七郡(東白川郡・西白河郡・石川郡・石城郡・双葉郡・相馬郡・岩瀬郡)・神奈川県・静岡県(賀茂郡・田方郡)・山梨県を関東およびその周辺地域を販売区域として設定している。この販売エリアは、専売局によって一方的に編成されるのではなく、輸送圏の実態に対応したものであったといえよう。

大正8年(1919)の鉄道省運輸局における「鉄道輸送主要貨物数量表」の塩の項目を参照すると(<表28><表29>), 全国的な流通動向を知ることができる。同表を参照すると、塩の鉄道輸送の輸送圏は、県レベルを一つのエリアとしていることが多い。瀬戸内地域に集中して生産されるという特性を有した塩の場合、各県に船で移送され、その後、県が一つの輸送圏となっていたのである。つまり鉄道輸送は、中距離輸送を基調としていたが、その範囲はおおよそ県とその周辺であったのである。それに対して、関東の場合は、関東一円が東京(横浜)の輸送エリアであった。群馬県・栃木県などの内陸の県だけでなく、千葉県・茨城県なども東京から塩が輸送されていることは注目できる点であろう。醤油醸造業が盛んな千葉県銚子なども、東京から塩が移入されている。東京へ運ばれた塩が鉄道によって移出されるのは、東京市内のみを対象するのではなく、いわば中距離輸送を対象としていたのである。

つまり鉄道輸送は、中距離輸送を基調としていたが、その範囲はおおよそ県とその周辺部であったといえよう。それに対し、関東の場合は、関東一円が東京から塩が送られる輸送エリアであったのである。このことは、例えて指摘するのならば、「ふところの深い」東京市場の集散市場としての性格を見ることができるのである。

(追記)

本成果は、首都圏形成史研究会シンポジウム（1997年9月 於立教大学）の際報告した「首都圏形成期における塩の流通と展開」をまとめたものである。当日、色々と御指摘をいただいた。感謝申し上げたい。また、同成果は、文部省科学研究費補助金（特別研究員奨励費）「日本塩業史の研究」（1995年度～1997年度）の成果の一部である。

功 合 落

<表28> 大正8年、鉄道

著 幕	府 別	縣 別	北 海 道	青 森 縣	巖 手 縣	秋 田 縣	山 形 縣	宮 城 縣	福 島 縣	茨 城 縣	栃 木 縣	群 馬 縣	埼 玉 縣	千 葉 縣
北 青 巖 秋 山	海 森 手 田 形	道縣	18,230	—	—	8	—	1	—	—	—	—	—	—
		縣縣	1	12,009	3,523	1,383	16	—	—	8	—	10	—	—
		縣縣	20	57	299	11,301	20	13	—	—	—	—	40	—
宮 福 茨 栃 群	城 島 城 木 馬	縣縣	1	16	4,622	—	2	10,907	1,045	2	—	—	—	—
		縣縣	8	8	1	—	3,682	113	15,948	44	35	1	7	—
		縣縣	—	—	9	—	—	5	66	9,632	15	8	—	21
埼 千 東 神 新 富 石 福	玉 葉 東 京 府 神 奈 川 縣 其 濱 其 他 縣	縣縣	—	—	—	—	—	—	5	10	4	7	50	—
		市市	11	22	16	1,022	120	1,583	10,019	17	14	4	2	2,517
		市市	—	1	—	738	286	968	5,169	7	—	27	4	16
長 岐 滋 山 靜	野 阜 賀 梨 岡	縣縣	—	—	—	—	—	8	—	—	—	20	5	—
		縣縣	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
		縣縣	1	—	—	—	20	97	—	10	18	—	2	—
愛 知 三 京 都 府	名 古 屋 市 其 他 縣 都 市 其 他	市市	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
		市市	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		市市	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
大 阪 府 兵 庫 奈	大 其 神 其 良	市市	9	—	—	1	—	537	2,937	1,332	3,952	959	18	8
		市市	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		市市	—	9	—	76	—	1,935	969	1,065	1,157	—	—	—
和 鳥 島 岡 廣	歌 取 根 山 島	縣縣	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		縣縣	—	—	—	—	75	—	809	306	338	—	—	—
		縣縣	—	—	—	439	419	—	933	510	1,575	90	—	—
山 德 香 愛 大	口 島 川 媛 分	縣縣	—	—	—	2,878	1,259	—	388	360	591	230	—	—
		縣縣	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		縣縣	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
福 佐 長 熊 宮	岡 賀 崎 本 崎	縣縣	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		縣縣	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		縣縣	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
鹿 朝	兒 鳥 計	縣滿	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		縣滿	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
計			18,282	12,142	8,470	17,866	15,310	16,968	38,564	28,213	29,916	20,100	15,174	19,239

<註>

- (1) 大正8年(1919) 鉄道省運輸局「鉄道輸送主要貨物数量表」(『近代日本商品流通史資料』第11卷, 1979年)より転載
- (2) 単位はトン

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

輸送貨物数量 (塩)

東京府		神奈川県		新 潟 縣	富 山 縣	石 川 縣	福 井 縣	長 野 縣	岐 阜 縣	滋 賀 縣	山 梨 縣	静 岡 縣	愛知縣		
東京市	其他	横浜市	其他										名古屋市	其他	
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	16	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	630	—	—	—	—	—	—	—
16	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	10	21	—	3	—	—	1	7	—	—	1	—	—	—	—
1,886	6,196	351	3,128	545	7	4	49	914	4	—	339	58	1	10	—
53	148	—	72	996	—	—	—	864	—	—	1	9	—	—	—
143	2,611	—	1,631	1,819	—	—	—	3,307	—	—	1,541	8	—	—	—
10	3	10	451	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—
—	—	—	—	15,848	3	5	—	2,755	—	—	—	336	—	—	—
—	—	—	—	36	3,083	2,499	—	27	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	201	5,382	6	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	613	118	1,235	6,594	60	22	1,756	—	1	—	—	—
8	—	—	—	56	—	—	—	1,437	1	—	5	—	—	—	9
—	34	—	—	—	30	—	—	125	934	1,232	—	—	11	473	—
—	—	—	—	—	—	—	—	2	46	361	—	—	—	—	—
—	2	—	47	—	—	—	—	28	—	—	3,696	—	—	—	—
22	—	21	1,733	—	—	—	1	50	—	—	72	14,539	13	—	—
13	—	—	2	1,693	2	—	—	4,875	2,644	16	155	186	741	539	—
—	—	—	—	—	—	—	—	253	925	—	—	428	138	311	—
—	—	—	—	3,696	—	—	—	1,404	597	366	484	179	43	40	—
1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	9	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	—	—	9	—	1,185	370	436	636	1,502	4,869	2,840	1,137	2,264	32	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—
—	—	—	—	694	8	—	1	373	—	1	—	40	—	—	—
16	—	—	—	258	1,099	1,402	2,067	5,938	3,084	30	1,628	1,289	383	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	266	185	716	929	2,148	1,310	—	132	268	33	—	—
—	—	—	—	16	549	1,540	1,756	839	2,149	—	1,192	—	—	—	—
76	—	1	—	2,903	340	1,255	2,439	874	—	—	313	114	262	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2,361	9,028	405	7,081	29,457	6,818	14,408	14,283	40,482	13,218	8,650	12,399	18,593	3,889	1,415	—

功 合 落

<表29> 大正8年, 鉄道

三 重 縣	京 都 府		大 阪 府		兵 庫 縣		奈 良 縣	和 歌 山 縣	鳥 取 縣	鳥 根 縣	岡 山 縣	廣 島 縣	山 口 縣	德 島 縣
	京 都 市	其 他	大 阪 市	其 他	神 戶 市	他 他								
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	8	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	2	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	8	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	279	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
14	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—
236	8	10	2	—	—	9	10	9	—	—	—	—	—	—
227	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1,718	12	43	6	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—
1	20	17	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	12	362	9	3	—	9	—	3	1	—	—	—	4	—
1,144	6,332	4,549	27	764	36	1,394	6,253	1,222	23	—	16	10	—	—
30	48	155	8	56	—	—	197	1,515	279	—	—	—	—	—
4	24	64	16	—	24	276	—	—	5	8	—	9	1	—
241	2	3,102	33	4	377	5,057	714	—	54	3	5	4	16	—
10	—	5	11	—	—	—	316	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	140	—	—	—	—	—	—
—	1	8	3	—	—	337	—	—	4,947	2,844	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	422	—	—	—	—
—	29	4	1	—	2	1	381	—	2	1	4,092	—	8	—
—	1	—	1	—	2	24	1,176	—	1	—	12	1,533	20	—
447	8	8	4	—	1	—	—	—	—	—	—	22	1,462	3,417
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4,072	6,792	8,334	131	838	459	7,117	9,165	2,886	5,314	3,279	4,125	1,578	1,513	3,417

<註>

- (1) 大正8年(1919)鉄道省運輸局「鉄道輸送主要貨物数量表」(『近代日本商品流通史資料』第11卷, 1979年)より転載
- (2) 単位はトン

首都圏形成期における交通体系と塩輸送

輸送貨物数量 (塩)

香 川 縣	愛 媛 縣	大 分 縣	福 岡 縣	佐 賀 縣	長 崎 縣	熊 本 縣	宮 崎 縣	鹿 児 島 縣	朝 滿	計	別 府 別	著 府 別	幕 府 別
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.240	北青	海森	道縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.950	巖秋	手田	縣縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	317	山	形	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.446	宮	城島	縣縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.256	福次	城木	縣縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.622	次	馬	縣縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19879	柝	馬	縣縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.757	群	馬	縣縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.520	玉	葉	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.845	葉	葉	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	埼	東	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.627	千	京	市
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	86.319	東	府	他
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.201	奈	川	市
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26.734	神	奈	市
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	495	新	湯	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19.112	富	山	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.932	石	川	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.593	福	井	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.401	長	野	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.488	岐	阜	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.853	滋	賀	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	417	山	梨	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.783	静	岡	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17.143	愛	名	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.150	知	古	市
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.284	縣	屋	他
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.606	三	重	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	京	都	市
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	403	都	府	他
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46.845	大	阪	市
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.097	阪	市	他
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.558	兵	庫	市
—	—	—	1	8	8	—	—	—	—	32.026	庫	縣	他
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	342	奈	良	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140	和	歌	山
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.140	島	取	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	424	鳥	根	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.034	岡	山	縣
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.787	廣	島	縣
—	—	—	1	9	—	—	—	9	—	16.254	山	口	縣
1.145	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.417	德	島	縣
—	628	—	—	—	—	—	—	—	—	1.775	香	川	縣
—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	18	愛	媛	縣
—	—	3.158	3.685	504	300	418	—	288	—	8.355	大	分	縣
—	—	491	15.095	4.439	722	12.929	313	1.120	—	35.110	福	岡	縣
—	—	—	41	1.126	218	—	7	—	—	1.392	佐	賀	縣
—	—	—	235	1.761	1.232	—	—	9	—	3.237	長	崎	縣
—	—	12	1.667	68	419	14.977	415	1.465	—	19.023	熊	本	縣
—	—	—	—	—	1	1	2.555	2	—	2.559	宮	崎	縣
—	—	—	—	1	—	15	1.423	2.553	—	3.992	鹿	児	島
1.145	646	3.661	20.725	7.916	2.901	28.340	4.713	5.447	3	557.048	朝	滿	計