

明治期における鉄道開通に伴う輸送手段の変化

－鳥取県東伯郡琴浦町赤碕港を対象として－

3 回生 大坂谷和樹

1. はじめに

西廻り航路は1672（寛文12）年に河村瑞賢により確立された航路であり、蝦夷地や北国と大坂を結ぶ物流の幹線となっていた。山陰地方の鳥取県においては西廻り航路の寄港地としていくつかの港が整備された。港湾整備の背景には鳥取藩の年貢米の輸送があり、鳥取県では年貢米の輸送に用いられた藩倉が承応年間（1652～1655年）に置かれた。藩倉が置かれた港の一つである赤碕港には後背地である八橋郡の33か所の村から米をはじめとした物資が集まることで物流の拠点となった。

本稿は藩政期に年貢米の輸送を目的として整備された港が明治期の商業自由化および鉄道開通によりどのように変化したかを明らかにすることを目的とする。具体的には日本海航路（かつての西廻り航路）の寄港地において行われた商品の移出入と鉄道開通による輸送手段の転換について古地図や統計から明らかにする。

鳥取県は砂浜海岸が多く船の着岸に適した港が限られていた。しかし赤碕は国絵図に湊の記載があり、また湊には鳥取藩により藩倉が設置され、年貢米の輸送にも使われた港のひとつでもあった。さらに明治期には『鳥取県統計書』や『鳥取県輸出入統計』に商品移出入の記録があり、また1903（明治36）年の赤碕駅開業以降の貨物輸送の記録も確認できる。したがって通時的に統計が見られるため赤碕港を調査対象地域として選定した。本稿では第2章で研究対象地域の概要について述べる。次に第3章で赤碕港における商品移出入の規模の推移を見て、第4章で赤碕駅における商品移出入の規模の推移を見る。そして第5章で鉄道開通による景観の変化について述べる。

2. 使用資料及び研究対象地域の概要

明治期における鉄道開通に伴う輸送手段の変化を検討するにあたり、使用する資料である『鳥取県統計書』および『鳥取県輸出入統計』についてははじめに述べる。『鳥取県統計書』は鳥取県により作成された統計情報群のことを指し、現在は鳥取県統計課のホームページおよび国立国会図書館デジタルコレクションで確認することができる。記載範囲は河川などの自然地形や寺院などの施設・人口・農業統計まで多岐にわたっており、本稿で用いた港湾における商品移出入の統計は商業の項目に記載されている。『鳥取県統計書』は1881（明治14）年9月12日の鳥取県再置にあたり鳥取県が作成を始めたものである。したがって『鳥取県統計書』で確認できる赤碕港の記録は1881（明治14）年が最も古い。

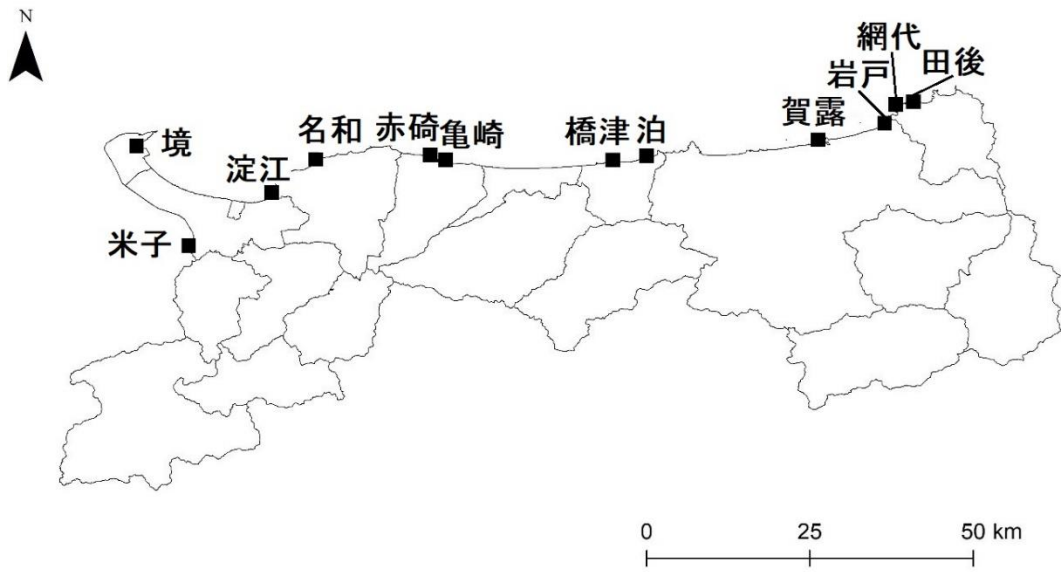


図1 1881（明治14）年における鳥取県の港湾の分布
『鳥取県統計書』より作成



図2 赤碕の3つの港の位置

図1には1881年に記録された11港を示した。記録された港は東から田後・網代・岩戸・賀露・泊・橋津・亀崎・赤碕・名和・淀江・米子・境である。11港は海岸線にまんべんなく分布している。その後『鳥取県統計書』に記載された港湾の商品移出入統計は18年にわたり、鳥取県において最も移出入額の大きい境港やそれに次ぐ米子港のみが記録される年や、記録の全くない年、統計書が作成されない年が続き、赤碕港の記録が再び確認できるのは1900（明治33）年である。1900（明治33）年以後、赤碕港の統計は継続して記録されている。また『鳥取県輸出入統計』は国立国会図書館デジタルコレクションで1909（明治42）年から1924（大正13）年までのものを閲覧することができる。『鳥取県輸出入統計』には1909（明治42）年および1910（明治43）年の2年間であるが、赤碕駅の商品別移出入額の記載があるため本稿で使用した。

次に赤碕港の立地について述べる。赤碕港は鳥取県中部、現在の東伯郡琴浦町赤碕に位置しており（図1）西港、菊港、東港（亀崎港）の3つの港からなる（図2）。現在赤碕地区の基幹産業となっている漁業の中心は近代以後に集中的に整備された東港（亀崎港）である。東港（亀崎港）は1789～1802年（寛政年間）に築港が開始された。しかし江戸時代や明治期における商品移出入で主に使用されたのは中央部の菊港であった。菊港における商品移出入については第3章で述べる。

続いて、絵図に描かれた赤碕港の記載内容について検討する。1838（天保9）年に作成された「天保伯耆国絵図」（国立公文書館所蔵）には赤碕湊、そして沿岸の航路と航路から湊に至る航路が記されている。沿岸を通った帆船が赤碕湊に立ち寄っていたことが確認できる。また、絵図には上述した3つの湊である西港、菊港、東港（亀崎港）が描かれている。湊の傍の注釈には「此湊より御厨迄海上三里半 出雲国美保関迄海上拾一里 荒磯冬船不入但當座船着 風荒れた時は船繫無し」とあり（図3）、海底の岩礁が障害となっていたこと、仮の船着き場であったこと、冬季や悪天候時は入港が困難であったことなど、地形や気象条件により制約があったことがわかる。

一方、菊港が描かれた1846（弘化2）年の「赤碕湊絵図」（鳥取県立博物館所蔵）（図4）も存在する。菊港は赤碕の大庄屋河本家に嫁いだ松江藩主堀尾吉晴の孫娘菊姫が1657（明暦3）に整備に尽力したことが名前の由来であり、大きさの異なる石を組み合わせた波止の構造は当時としては先進的なものであったとされる。「赤碕湊絵図」には整備された菊港の波止が描かれ、70～250石の荷船16隻と500～1300石の空船が停泊していたと記述がある（祇園，2015）。

以後の章で使用する「赤碕港」は藩政期に整備された港である菊港を指すものとして記述する。

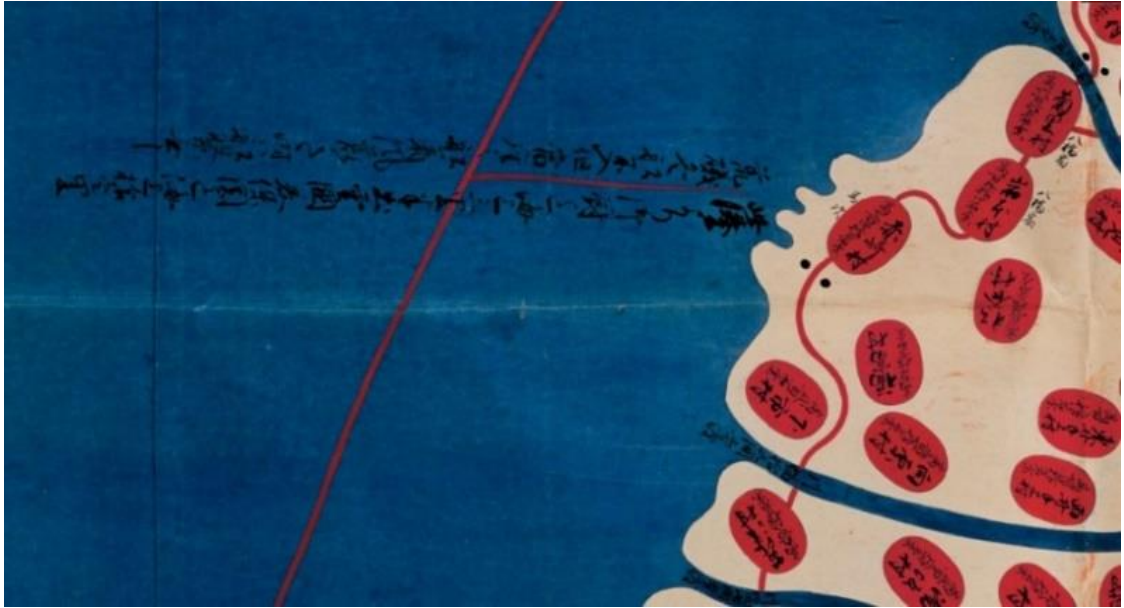


図3 「天保伯耆国絵図」(赤碕港周辺)(国立公文書館所蔵)
国立公文書館デジタルアーカイブより引用



図4 「赤碕浦湊絵図」(鳥取県立博物館所蔵)
とっとりデジタルコレクションより引用

表 1 1881（明治 14）年における鳥取県の港湾の商品移出入額

港名	移出額（円）	港名	移入額（円）
境	303,039	境	72,470
米子	251,331	米子	51,473
赤碕	80,335	橋津	23,516
名和	18,983	賀露	18,848
賀露	11,931	赤碕	17,651
橋津	9,352	名和	4,457
淀江	5,682	淀江	2,622
合計	680,653	合計	191,037

『鳥取県統計書』より作成

※赤碕は「赤碕」と「亀崎」の合計値とする

3. 明治期における赤碕港の商品の移出入量額の変化

1) 移出入額の変化

本章では赤碕港における商品の移出入額の推移を検討する。はじめに赤碕港の商品移出入の規模を鳥取県内の他港と比較する。『鳥取県統計書』ではじめて統計が記録された 1881（明治 14）年において赤碕（※「赤碕」と「亀崎」の合計値とする）は移出額では県内合計の約 11.8%、移入額では県内合計の約 9.2%を占めており、境港、米子港に次ぐ鳥取県内 3 番目の取り扱い規模があった。（表 1）1881（明治 14）年に記録された 7 港のうち、県西部の港は西から境・米子・淀江・名和・赤碕の 5 港であるのに対し、県中部の港は橋津のみ、県東部の港は賀露のみである。さらに境と米子の移出額の合計は県合計の約 81%を占め、移入額の合計県合計の約 65%を占めている。したがって 1881（明治 14）年における船を利用した流通の拠点は県西部の境および米子であったといえる。

次に、統計の存在する明治初期と後期の赤碕港の商品移出入額を比較する。1881（明治 14）年において赤碕港の商品移出額は 80,335 円、商品移入額は 17,651 円であったが、1900（明治 33）年において商品移出額は 389,550 円、商品移入額は 397,990 円と大きく増加している。また 1873（明治 6）年には海上輸送を鳥取県が許可する船改所が賀露・赤碕・境の港に設置された。翌 1874（明治 7）年には岩本（岩美町）と泊（湯梨浜町）にも追加で設置されたが、当初より赤碕に設置されたことから赤碕を拠点とした海上輸送が鳥取県により見込まれていたことが予想できる。実際に 1872（明治 5）年の商業自由化の後、赤碕では塩谷久次郎（蛭子丸）や金田直四郎（金毘羅丸）、祇園仙五郎（暖藤丸）など多くの海運業者が活躍した（祇園、2015）。海運業の勃興を伝えるものとして当時海上安全と商売繁盛を祈願し信仰を集めた神崎神社（鳥取県東伯郡琴浦町赤碕）への寄進がある。県指定保護文化財に指定されている社殿の天井にある彫刻は 1879（明治 12）年に富

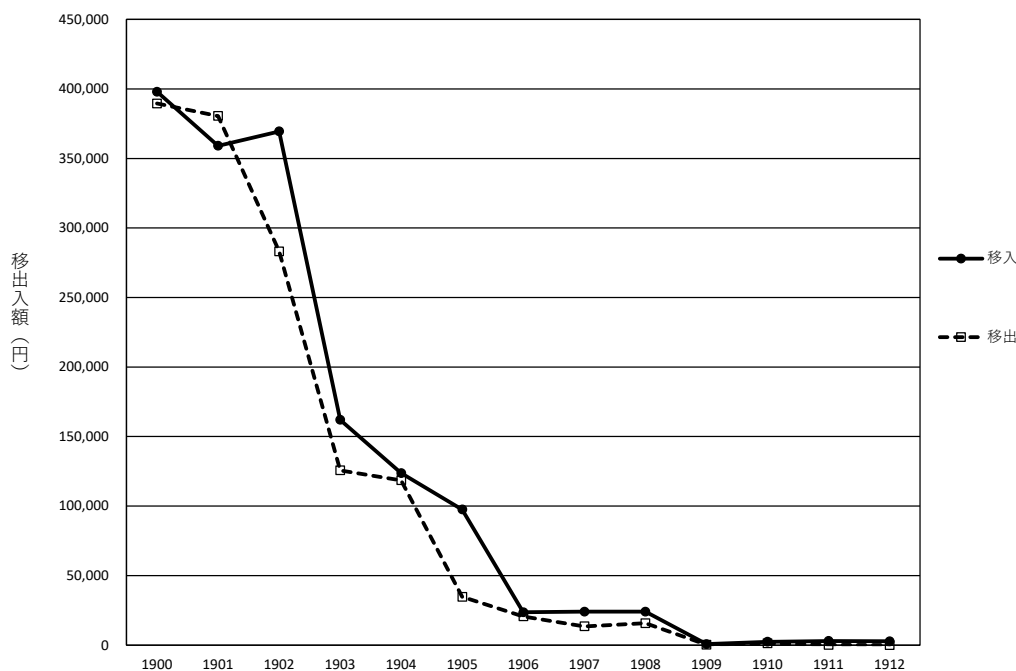


図5 1900（明治33）年から1912（明治45）年の赤碕港における商品移出入額の推移
『鳥取県統計書』より作成

山の彫刻師の手によって完成したものである（祇園、2015）。社殿の豪勢さから明治期の赤碕の民衆が財力を蓄えていたことがうかがえるといえる。

しかし1902（明治35）年から赤碕港の商品移出入額は大きく減少する（図5）。特に1902（明治35）年から赤碕駅が開業した1903（明治36）年の減少幅が大きい。前年比で移出額は44.4%、移入額は44.6%減少している。この理由については次章で詳しく述べる。

2) 主要移出品目である米の変化

赤碕港から移出された主な品目は米であるが、はじめに全体品目の中に占める米の比重について述べる。第2章で述べたように元来、赤碕港が整備された背景には米の運搬があった。赤碕港の整備は後背地である八橋郡内から米を集荷し、港に設置された鳥取藩の藩倉に保管、そして年貢米として大坂へ運搬することが背景としてあった。したがって江戸時代には米が主要移出品目であったといえるが、これは1900（明治33）年においても同様であった。表2より移出品目では米が移出額合計のうち約84%を占めており、他の品目に比べ圧倒的に多いことがわかる。仕向地は鳥取県西部の流通の拠点である境や島嶼部で米の生産地が限られていると考えられる隠岐の西郷、都市部であり消費地と考えられる兵庫（兵庫港、現在の神戸港）、大阪となっている。

表2 1900（明治33）年の赤碕港における主要商品移出量と移出額（1万円以上）

品目（単位）	数量	金額（円）	仕向地
米（石）	29,900	329,000	境、西郷、兵庫、大阪
清酒（石）	800	20,000	同
雑品	—	19,620	九州、其他
その他	—	20,930	
合計	—	389,550	

『鳥取県統計書』より作成

表3 1900（明治33）年の赤碕港における主要商品移入量と移入額（1万円以上）

品目（単位）	数量	金額（円）	仕出元
石炭油（石）	6,000	105,000	大阪、兵庫
呉服（反）	20,000	60,000	大阪、兵庫
鯉節（貫）	20,000	40,000	同
その他	—	192,990	
合計	—	397,990	

『鳥取県統計書』より作成

表4 1900（明治33）年から1910（明治43）年の赤碕港における米の移出額（円）

西暦	年号	移出額（円）	仕向地
1900	明治33年	329,000	境、西郷、兵庫、大阪
1901	明治34年	329,000	境、隠岐、大阪、神戸
1902	明治35年	234,000	西郷、大阪、神戸、兵庫、濱田、温泉津
1903	明治36年	96,000	西郷、大阪、神戸、兵庫、濱田、北海道
1904	明治37年	85,000	西郷、大阪、神戸、兵庫、濱田、北海道
1905	明治38年	14,306	大阪、神戸、隠岐
1906	明治39年	3,900	大阪、隠岐、神戸
1907	明治40年	3,625	大阪、隠岐、神戸
1908	明治41年	4,200	大阪、神戸、隠岐
1909	明治42年	245	丹後
1910	明治43年	727	丹後

『鳥取県統計書』より作成

一方、移入品目は石炭油（石油であると思われる）、呉服、鯉節などの食料品や衣料品が多い。これらは大阪、兵庫などから移入している（表 3）。

次に赤崎港の米の商品移出額の変化について述べる。図 5 より商品移出額全体は 1901（明治 34）年から大きく減少したが、主要品目である米の移出額も同年から減少している。表 4 では 1900（明治 33）年から 1910（明治 43）の赤崎港における米の移出額の変化を示している。表 4 から、1900（明治 33）年および 1901（明治 34）年に 329,000 円であった移出額が、わずか 8 年後の 1909（明治 42）年には 245 円と約 1343 分の 1 にまで大きく減少していることが読み取れる。また米の仕向地は 1902（明治 35）年から 1904（明治 37）年の間は西郷・大阪・神戸・兵庫・濱田・北海道の 6 カ所と多様であった。しかし 1905（明治 38）年から 1908（明治 41）年の間は大阪と神戸や隠岐の 3 カ所、1909（明治 42）年および 1910（明治 43）年は丹後の 1 カ所のみとなっている。したがって年が下るほど仕向地の数が少なくなり、より近い港へと変化している。すなわち、赤崎港を起点とする商品輸送が縮小していったことが分かる。

赤崎港の主要商品は 1900（明治 33）年において移出額の約 84% を占める米であった。しかし米の移出額は 1902（明治 35）年以後大幅に減少した。1902（明治 35）年以後の赤崎港における米の移出額の大幅な減少の背景には、鉄道開通による輸送手段の船から鉄道への転換があると考えられる。この点を次章で述べる。

4. 明治期における赤崎駅の貨物取扱量の変化

本章では明治期における鉄道開通に伴う輸送手段の変化について述べる。はじめに鳥取県における鉄道敷設史の概略をみる。

1) 鳥取県における鉄道開通年次

山陰本線は京都府京都市の京都駅から山口県下関市の幡生駅までの路線である。山陰本線は区間ごとに開通年次が大きく異なり、京都駅から出雲今市駅（現在の出雲市駅）まで開通したのは 1912（明治 45）年であったが、石見地方の中核部である浜田市まで開通したのは 1921（大正 10）年であった。鳥取県内においては境港から東へと順次敷設され、赤崎駅が開業したのは 1903（明治 36）年 8 月であった。このことから鳥取県における当時の物流の拠点が境や米子であったことが予想できる。また 1905（明治 38）年には鳥取県の境と京都府の舞鶴との間で阪鶴航路が開設され、境から舞鶴まで汽船に連絡することで京阪神地区との物資の運搬の利便性が向上した（表 5）。

赤崎駅の開業には、藩政期から廻船業に携わっていた塩谷家の 6 代目長一も関わった。1903（明治 36）年の赤崎駅開業後には塩谷運送店を開業し、鉄道を利用した流通業にも参入した（祇園、2015）。塩谷家は 1912（明治 45）年の山陰本線京都駅—出雲今市駅開通まで廻船問屋の経営を行っていたが、藩政期より赤崎で海運業を發展させた塩谷家が鉄道を利用した流通業に参入したことは、赤崎において船から鉄道への輸送手段の変化を促したと考えられる。

表 5 境港—香住間の鉄道開通年次

和暦	西暦	月	開通区間	関連事項
明治35年	1902	11月	境港—御来屋	赤碕駅開業
明治36年	1903	8月	御来屋—八橋	
		12月	八橋—倉吉	阪鶴航路（境—舞鶴）開業
明治37年	1904	3月	倉吉—松崎	
明治38年	1905	5月	松崎—青谷	
明治39年	1906			
明治40年	1907	5月	青谷—鳥取仮停車場	
明治41年	1908	4月	鳥取仮停車場—鳥取	
明治42年	1909			
明治43年	1910	6月	鳥取—岩美	
明治44年	1911	11月	岩美—浜坂	
明治45年	1912	3月	浜坂—香住	
				阪鶴航路（境—舞鶴）廃止

亀井正夫、1985 および古川達郎、1988 より作成

2) 赤碕駅における貨物取扱量の推移

次に、赤碕駅における貨物取扱量の推移について検討する。図 6 で『鳥取県統計書』による赤碕駅における貨物取扱量の 1903（明治 36）年の開業年からの推移を示している。1903（明治 36）年の赤碕駅開業時に 496t であった移出量は 1908（明治 41）年に 2,644t と約 5 倍となった。その後 1911（明治 44）年 1,267t を記録しており減少に転じているが、1903（明治 36）年の数値の約 2.5 倍となっている。同様に移入量は 1903（明治 36）年の赤碕駅開業時 601t であったが、1907（明治 40）年に 1,909t を記録するピークを経て 1911（明治 44）年の 1,537t まで増加傾向にある。また移出量が移入量を上回る年が多いことも確認できる。

また、赤碕港と同様に赤碕駅においても移出品目に占める米の比重は重かったと考えられる。後年の資料であるが、『鳥取県輸出入統計』によると、1909（明治 42）年の赤碕駅における移出額の合計は 35,195 円であった。移出品目のうち 1 万円以上のものは玄米の 13,333 円と生糸の 12,847 円である。また移入額の合計は 9,983 円であり、1 万円以上の移入品目はなかった。したがって赤碕駅の移出額の約 38%を占める玄米と約 37%を占める生糸が主要な移出品目であったといえる。



図6 1903（明治36）年から1911（明治44）年の赤碕駅における貨物取扱量の推移
『鳥取県統計書』より作成

3) 米の取扱量の変化

ここでは赤碕港の米の商品移出入額の変化と比較するため、赤碕駅の主要移出品目である米と生糸のうち、米の移出額について検討する。表6では1909（明治42）年から1913（大正2）年までの赤碕駅における米の移出額（円）を示している。1905（明治38）年から1908（明治41）年までは統計が無く、また1911（明治44）年から1913（大正2）年は米のみの移出額の統計が無かったため、食料及び飲料品のうちの粗生品の数値となっている。表6より赤碕駅における米の取扱量は1909（明治42）年から1910（明治43）年にかけて増加していることが確認できる。また1909（明治42）年および1910（明治43）年の仕向地に舞鶴と記載されていることから、境―舞鶴間の阪鶴航路などを活用し、境など赤碕以外の港を中継して運ばれたほか、赤碕駅から舞鶴駅までの鉄道の輸送も存在したことが分かる。

表 6 1903（明治 36）年から 1913（大正 2）年赤碕駅における米の移出額（円）

西暦	年号	移出額（円）	仕向地
1903	明治36年		
1904	明治37年		
1905	明治38年		
1906	明治39年		
1907	明治40年		
1908	明治41年		
1909	明治42年	13,333	松江、舞鶴、兵庫、大阪、安来
1910	明治43年	17,869	松江、安来、大阪、舞鶴、兵庫、馬潟
1911	明治44年	36,493	
1912	大正元年	50,709	
1913	大正2年	58,941	

『鳥取県輸出入統計』より作成

1903（明治 36）年～1908（明治 41）年は統計無し

1911（明治 44）年～1913（大正 2）年は食料及び飲料品のうちの粗生品の数値

5. 輸送手段の変化に伴う景観の変化

輸送手段が船から鉄道へ転換した結果、港や駅を含む赤碕の景観も変化した。ここでは赤碕港及び駅周辺における市街地の変化について 5 万分の 1 地形図を用いて検討する。

図 8 は 1898（明治 31）年に測図された地形図である。この図では赤碕駅が開業しておらず東西に続く主要道路である山陰道も赤碕港の目前を通っていることがわかる。また東港の防波堤が北側の一つしかないことから、東港の整備が進んでおらず菊港が赤碕港の中心であったことも読み取れる。加えて菊港の近くには市街地だけでなく町役場があり、ここが町の中心であったことがわかる。これらのことより、当時菊港周辺が最も整備されており、物流の拠点であったことが読み取れる。

続いて、図 9 は 1932（昭和 7）年修正、1953（昭和 28）年応急修正の地形図である。基本的にこの地図は、1932（昭和 7）年の状況を記しているものの、既に赤碕駅が開業して 50 年が経過している。ここからは主要道の線形や町役場の位置、港周辺の市街地に大きな変化がないことが分かる。しかし駅前通りが整備され、駅まで集落が続いていることが確認できる。したがって赤碕駅周辺に駅前集落が形成され、より一層道路が整備され始めたことが読み取れる。また東港は図 8 で北側の防波堤が一つであったが、図 9 では東側にも新しく防波堤が整備されていることがわかる。この時期には商港としての機能は衰退し、漁港としての機能が発展したと考えられる。

したがって図 8 および図 9 より、明治の時点では港周辺にあった赤碕の市街地が鉄道開通後駅周辺へと拡大し、港町と駅前集落が一体化したことがわかる。図 8 と図 9 の地形図の比較により、鉄道開通が景観に変化をもたらしたことが確認できる。



図8 赤碕港及び駅周辺地形図
5万分の1地形図「赤碕」、1898（明治31）年測図



図9 赤碕港及び駅周辺地形図
5万分の1地形図「赤碕」、
1932（昭和7）年修正、1953（昭和28）年応急修正

V. おわりに

本稿では、赤碕港を事例として、明治期において鉄道開通に伴い輸送手段が変化したことについて考察した。赤碕港の移出額は赤碕駅開業後、主要移出品目である米の移出減少に伴って大きく減少した。その一方で、赤碕駅の移出額は、米の移出額と共に増加している。赤碕駅から移出された米は兵庫や大阪にも運搬されていることが『鳥取県輸出入統計』より確認できたが、赤碕港を経由しない流通経路が確立されたことは商港としての赤碕港の衰退を招いたといえる。

さらに、港や駅周辺の景観が変化について5万分の1地形図を用いて検討した。1898（明治31）年測図および1953（昭和28）年応急修正の地形図の比較から、新たに駅前通りが整備され、市街地が駅前まで拡大したことも分かった。

本稿では輸送手段の転換について、統計を用いて図表化し検証したほか、地形図の変化を概観し市街地の変遷をとらえた。この過程で赤碕を中心とした物流網が船から鉄道へ転換したこと、すなわち、物流の流れが時代ごとに動的に変化したことを確認することができた。また運ばれた主要商品が米であり、そのことは藩政期の年貢米の輸送に由来しており、赤碕港の整備にもかかわっていることも確認できた。これらのことから物流網は交通手段の変化など諸要因が連立して構成されるものであるといえる。今後は他地域の事例と比較し、輸送手段の転換と景観の変化が普遍的なものであるかさらに検討することを課題としたい。

【付記】

本稿を作成するにあたり塩谷定好写真記念館の塩谷晋様、琴浦町役場税務課地籍調査係の皆様、琴浦町図書館赤碕分館の皆様にはお忙しい中にもかかわらず大変お世話になりました。ここに記して厚くお礼申し上げます。

【参考文献】

- 赤碕町誌編纂委員会、1974『赤碕町誌』赤碕町
- 亀井正夫 1985.『山陰の鉄道建設史：創設期より改良・保守 80 年のあゆみ』美保土建文化部
- 祇園和康 2015.『菊港と塩屋町のあゆみ』祇園和康
- 中林保 1997.『因幡・伯耆の町と街道』富士書店
- 中林保 2011.『因幡・伯耆 日本海廻船』総合印刷出版
- 古川達郎 1988.『鉄道連絡船 100 年の航跡』成山堂書店
- 鳥取県公式サイト/とりねっと/菊港
(<https://www.pref.tottori.lg.jp/263981.htm> 2021/12/28 閲覧)