



Osaka Gakuin University Repository

Title	能代の木材業と木材輸送－鉄道開通の意義について－ The Wood Market in Noshiro and Transportation
Author(s)	松村 隆 (MATSUMURA TAKASHI)
Citation	大阪学院大学 国際学論集 (INTERNATIONAL STUDIES), 第 21 巻第 2 号 : 63-75
Issue Date	2010.12.30
Resource Type	Article/ 論説
Resource Version	
URL	
Right	
Additional Information	

能代の木材業と木材輸送 —鉄道開通の意義について—

松 村 隆

The Wood Market in Noshiro and Transportation

MATSUMURA TAKASHI

ABSTRACT

This thesis clarifies the development of wood industries in Noshiro. Wood was carried to the Noshiro port through the river anciently. Noshiro was a distributing point of wood.

The railway opened in 1901. Wood was carried by using the ship from the port before. Choices of the mode of transportation have increased. The railway was used in winter when the climate of the ocean was severe. Lumber merchants came to be able to transport wood to the Tokyo and others all the time.

Lumbered board was transported to Tokyo. Therefore, the lumbering industry became active in Noshiro. As for the sales system, dealings in which the wholesale store is not mediated have increased.

A lot of woods were transported to Osaka and the city in West Japan by ship. These cities increased the wood export to China in the age of Russo-Japanese War. The wood of Noshiro supported the China export immediately and indirectly.

はじめに

この論文は、明治30年代後半の能代における木材業の展開を明らかにするものである。特に、木材の輸送手段に注目する。

古い時代から、能代港には、周辺の木材が、米代川を通して運ばれてきていた。能代は木材の集散地であった。木材は主として、能代港から、船舶を用いて運ばれていた。

ところで、明治30年代は、日本の木材が、盛んに外国へ輸出された時代である¹⁾。国内でも、輸送手段の選択肢が増えたことなどを背景として、木材流送が活発になっていた。木材産地では、新しい市場を獲得できる可能性が増大していた。こうした時代に、秋田の豊富な林業資源は、どのように活用されたであろうか。

1、能代の木材業の特質

能代における木材業の特質について、みたい。周知のように、秋田県は日本有数の森林地帯を有し、とくに北秋田は杉林の豊富なところとして知られる。こうした材の集散地である能代市場は、延暦年間、大阪に木材を輸送しはじめたとされる。能代港は、米代川河口に位置し、海底は浅く、海上は波浪常に高く、海運に至便であるとはいえなかったが、諸商品の出入は、土崎港とともに多かった。とくに木材輸出は、能代港の取扱は多く、明治37（1904）年当時、100万円以上の輸出価額を記録していた²⁾。

かつては米代川流域の木材はすべて能代へ運搬されたが、奥羽線が開通したことにより、鉄道を利用した輸送にも道がひらけた。この当時毎年、国有林から60万尺メ、民有林から10万尺メが伐採、出材されたが、そのうち40万尺メが能代市場に入荷していた³⁾。

1) 拙稿「日本の工業化と木材」2000年、『大阪学院大学通信』第31巻第3号 pp 20-24

2) この段落については、『東京外十一市場木材商況調査書』1906年、農商務省山林局（以下『木材商況』と略記）p 19.

能代市場には、能代挽材会社をはじめ、2、3の鋸機械工場があり、約20の手挽工場すなわち木材商がおり、入荷した木材を製材した。とくに、能代挽材会社は36台の機械を運転し、1日300人程度の職工を使役し、1年に20万尺メの原料木材を製材していた。明治39年6月、能代小林区署における林産物夏季公売に対し、金額の94%を関係者ふくめると落札している⁴⁾。明治37年から39年までの能代小林区署の林産物夏季公売の落札者、落札金額についてみたものが、表1である。なお、材木会社、秋田製材会社については、挽材会社社長井阪直幹が社長であり、共通の勢力範囲に属していた。能代挽材会社が事業を拡張する一方で、旧来の手挽工場は徐々に圧倒されており、当該期には、原料木材の使用高は、年間4、5万尺メにすぎなかった⁵⁾。明治33年から明治38年までの能代挽材会社とその他工場の製材（製品）価額の推移をみたものが、表2である。

表1 能代小林区署夏季公売落札者

	挽材会社	材木会社	秋田製材会社	大館方面手挽商人	能代方面手挽商人	計
明治37(1904)年	50,499	81,429	14,148	15,683	9,330	171,089
38	83,601	7,905	17,225	16,164	9,616	134,507
39	104,192	21,807	45,116	11,183	1,938	184,226

出典：『東京外十一市場木材商況調査書』（1906年、農商務省山林局、以下『木材商況』と略記）p20。

表2 挽材会社とその他工場の製材価格

	挽材会社(円)	その他工場(円)
明治33(1900)年	199,690	29,467
34	231,265	37,980
35	293,502	155,227
36	315,211	137,886
37	423,908	163,895
38	649,521	156,705

出典：『木材商況』 p21。

3) この段落については、『木材商況』 p 19

4) この段落ここまでについては、『木材商況』 pp 19-20

5) 『木材商況』 p 20

表3 製材・素材の輸出額

	製材 (円)	素材 (円)
明治33(1900)年	229,157	123,766
34	269,245	208,471
35	448,732	166,136
36	453,097	147,913
37	587,803	116,509
38	816,226	199,345

出典：『木材商況』 pp21-22。

寸甫、丸太、角材等の素材も、材木会社や材木商により取引されたが、製材輸出のような活気はなかった。明治33年から38年までの製材と素材の輸出額の推移をみたものが、表3である。年次をかさねるごとに、製材の割合が増加傾向にあるといえよう。

以上のように、能代木材市場は推移してきた。総輸出額は順調に増加したが、これは鉄道の開通により、能代材が良好であることが周知されたことも大きい。製材は、軍用材の需要を充当し新販路の開発が速やかであった。その品位もひろくしられ、名声を得た。素材は新販路拡張が容易でなく、寸甫の需要が減少していたこともありやや苦戦していた⁶⁾。このように、日露戦争の時期の能代木材市場の特質は、能代挽材会社のような機械製材会社が、豊富な米代川流域の木材を製材加工して、製品を輸出、移出することで発展をとげたことにある。

2、能代市場と木材輸出

本章では、能代市場の木材輸出について、詳しく検討する。前章でもみたとおり、能代市場は、木材輸出港として重要であったからである。なお、木材の輸入は、一部例外を除くと皆無であった⁷⁾。

移出、輸出される木材は、40万尺メが米代川を流下して能代市場にはいり、30万尺メは工場において製材され、他は素材のまま需要地に輸送され

6) この段落ここまでについては、『木材商況』 p 22

7) 『木材商況』 p 151

たが⁸⁾、明治33年から38年までの材種別価額の推移をみたものが、表4である。すでに確認したように、日露戦争期に、とくに板類の輸出が増大したことがわかる。輸出の増大は、奥羽線（鉄道）が能代に開通し、新販路の開発を促したことが大きい⁹⁾。また、寸甫材の輸出不振は、当該期に北越地方の屋根板需要が大きく減少したことによる¹⁰⁾。移出、輸出した主体および販売方法を区別して、明治33年から38年までの出荷額をみたものが、表5である。日露戦争前後の時期以降、能代挽材会社の躍進が目立つが、とくに販売方法において、問屋を仲介することなく直接に各地の取引店と取引する直輸出を拡大させていったことが注目される。地元能代で販売さ

表4 能代市場輸出木材価格（円）

	寸甫	丸太角材	板類	割物類	計
明治33(1900)年	116,093	7,673	215,877	13,280	352,923
34	199,556	8,915	265,814	3,431	477,716
35	151,053	15,083	429,950	18,779	614,865
36	130,653	17,260	435,036	18,061	601,010
37	101,637	14,872	567,485	20,318	704,312
38	104,094	95,251	763,174	43,052	1,005,571

出典：『木材商況』 p151。

表5 木材類輸出者と販売方法

	挽材会社		その他の材商	
	直輸入	地売	製材	素材
明治33(1900)年	112,274	87,416	29,467	123,766
34	126,031	105,234	37,980	208,471
35	185,207	108,295	155,227	166,136
36	244,745	70,466	137,886	147,913
37	349,229	74,679	163,895	116,509
38	553,234	96,287	156,705	199,345

出典：『木材商況』 p152。

8) 『木材商況』 p 151

9) 『木材商況』 p 152

10) 『木材商況』 p 152

れ、回船問屋により輸出される地殻は、相対的に不振であった¹¹⁾。鉄道輸送のみについてみたものが、表6である。奥羽線能代駅は、明治34年11月に開業、その後順調に木材輸送を増やしていったことがみてとれる。また、とくに明治38年について、月別に木材輸送高をみたものが、表7である。冬期および夏期に輸送高が多くなっている。

次に、木材の輸送先について検討しよう。鉄道開通以前には、能代市場の顧客は、山陰、北陸、北海道の業者であった。しかし奥羽線開通により、新たな販路が各方面に開発された。とくに東京は、大きな顧客となったが、京阪、中国、九州等へも多く輸出された¹²⁾。明治34年から38年までの時期

表6 能代駅木材輸出高 (トン)

明治35(1902)年	3,016
36	5,797
37	10,976
38	15,003

出典：『木材商況』 p153。

ただし、0.9トン以下は4捨5入した。

表7 能代駅木材輸出高 (明治38年、月別、トン)

1(月)	1,424
2	1,809
3	2,001
4	1,754
5	920
6	1,232
7	1,251
8	929
9	459
10	967
11	303
12	927

出典：『木材商況』 p153。

ただし、0.9トン以下は4捨5入した。

11) 販売方法の変化については、『木材商況』 p 152

12) 輸出先については、『木材商況』 p 154

の木材輸出先の推移についてみたものが、表8である。一見して東京の地位の増大がみてとれる。子細にみると、山陰、北陸の低迷は、寸甫材の需要減退を反映している。中国、九州地域のこの間の伸びの大きさは、東京のそれに匹敵している。これは、ひとつには軍需用材と推察されるが、他面では中国大陸への輸出用材に充当されたと考えられる¹³⁾。なお、能代の木材業者が直接に外国輸出をおこなうことは、当時まだその機運が熟していなかった。しかし、能代挽材会社は、明治38年、注文をうけ、仁川へむけて、板類を船積、輸出した。その運賃は、舢舨、仲仕費用をふくめて、100石につき115円であった¹⁴⁾。

木材の輸送方法については、章をあらためて検討するが、東京については鉄道が利用され、北越、京阪以西の地域へは、専ら船便が用いられた。

以上みたように、日露戦争前後の時期に、能代市場の木材輸出は大きく変貌した。奥羽線開通により、東京市場を開拓できる機会が生じ、それをものにするかたちで輸出高を伸ばした。また、船舶を用いた木材売買も京阪神や中国、九州地方での増大は著しかった。

表8 能代市場木材輸出先 (円)

	東京	横浜	駿州	京都	兵阪	中国・九州	山陰・北陸	上武諸州	東北諸州	北海道	計
明治34(1901)年	91,378	15,701	-	6,102	59,039	73,680	175,615	1,821	552	53,828	477,716
35	151,676	7,151	-	15,246	72,756	116,854	121,948	1,961	8,176	118,917	614,865
36	157,462	17,407	629	24,063	84,798	113,966	99,842	1,791	9,291	91,761	601,010
37	260,385	13,891	1,466	9,009	61,267	153,877	75,348	814	25,550	102,750	704,312
38	357,829	16,129	2,840	21,766	133,545	264,441	72,836	3,100	23,600	109,485	1,005,571

出典：『木材商況』 pp154-155。

なお、東京、横浜は主として板材類で、9分通り挽材会社。駿州、京都は主として板材類で全部挽材会社。兵阪、中国・九州、山陰・北陸は、板材その他丸太・角材で、挽材会社は少量。上武諸州、東北諸州は板材類で、全部挽材会社。北海道は板材その他の木材で、挽材会社は少量。

13) 長崎の場合、こうした輸出がみられた。拙稿「日露戦争と長崎における木材業の展開」2010年、『大阪学院大学国際学論集』第21巻第1号を参照。

14) 『木材商況』 p 160

表9 能代駅木材類輸出高地方別年表（トン）

	能代以北奥羽線各駅	青森駅	東京	横浜	東海道各駅	土崎駅	秋田駅	計
明治35(1902)年	215	583	1,941	-	82	152	43	3,016
36	118	1,017	3,193	141	149	744	426	5,757
37	1,054	1,476	5,913	317	77	544	1,577	10,958
38	185	3,967	9,007	204	240	1,312	90	15,003

出典：『木材商況』 p156。

ただし、0.9トン以下は4捨5入した。なお、能代以北奥羽線各駅の中心は白澤、大館、弘前等である。東京は隅田川、秋葉原、上野の3駅で、青森・東京間の日鉄線を含むが、その数は至微である。37年に秋田駅が多いのは、秋田製材会社に送ったことによる。

表10 能代港出帆西洋形船船籍

	越後	越中	加賀	越前	但馬	出雲	岩見	長門	兵阪	能代	函館	その他	計	
明治37(1904)年	(隻) トン	(21) 1,155	(1) 95	(4) 650	(7) 909	(2) 194	(1) 95	(6) 554	(-) -	(5) 485	(42) 3,411	(3) 278	(4) 560	(96) 8,386
38	(隻) トン	(61) 2,365	(36) 1,550	(84) 3,410	(-) -	(3) 255	(8) 770	(5) 440	(11) 595	(4) 400	(75) 2,915	(16) 740	(-) -	(303) 13,450

出典：『木材商況』 p157。

表11 能代港出帆和船船籍

	越後	越中	加賀・能登	但馬	出雲	岩見	能代	函館	その他	計	
明治37(1904)年	(隻)	(169)	(34)	(84)	(13)	(5)	(1)	(10)	(1)	(2)	(319)
	石	34,400	10,440	17,450	6,060	1,860	300	4,750	200	630	76,090
38	(隻)	(211)	(28)	(70)	(5)	(5)	(-)	(7)	(-)	(-)	(326)
	石	43,090	5,450	13,450	2,350	2,300	-	1,680	-	-	68,180

出典：『木材商況』 pp157-158。

3、木材輸送の問題

当該期能代において、木材輸送の実態はどのようであったかをみたい。まず、鉄道輸送については、明治35年から38年までの時期について、能代駅の木材輸送量を地域別にみたものが、表9である。やはり、東京が中心となっていることがわかる。船舶輸送については、能代港出帆の西洋形帆船について、明治37、38年の状況をみたものが、表10である。地元能代や、その周辺の越後、越中、加賀などの帆船が活躍していたことがわかる。ま

表12 能代港出帆汽船

	隻数	総トン数	(内4～6月)	7～9月)
明治35年	16	34,487	15,421	19,066
36	17	36,168	16,574	19,594
37	13	23,264	16,944	6,320
38	45	84,190	46,560	37,540

出典：『木材商況』 pp158-159。

なお、明治35、36年は郵船会社の船、明治37年は7,988トンが相澤回漕店の船、明治38年は32,940トンが相澤回漕店の船であった。

た、能代港出帆の和船について、明治37、38年の状況をみたものが、表11である。日本海岸諸地域の和船が活躍する点では、西洋形帆船と同様であるが、地元能代の和船は、そう多くない。こうしたことにも、能代の木材輸出の発展にともなって、能代の業者が西洋型帆船を増加させていったことが示されているかもしれない。

次に、輸出、移出の季節に関してみたい。能代港は海底が浅く、大型船は入港できなかった。とくに11月から翌年4月までは、風波が激烈であり、航海はほとんどなされなかった。夏季の4月から11月ころ、船舶が出入可能となり、木材輸送もこうした事情をふまえておこなわれた。4月から6月は、船舶の航行に適しており、冬山伐出事業で伐採された木材が、ようやく貯木場に入る時期にあたったため、木材輸出はピークをむかえた。ただし、汽船による輸送は、季節の問題で時期がきめられたのではなく、もっぱら、貨物の都合によっていた¹⁵⁾。明治35年から38年までの能代港の汽船出帆の状況をみたものが、表12である。冬季はともかく、4月から6月の時期が、7月から9月に比して、とくに多い出帆があるわけではないことがわかる。鉄道輸送について、季節の問題をみよう。明治35年から38年まで能代駅の木材輸送状況をみたものが、表13である。総じてみると、冬季のほうが、夏季よりも、多く鉄道を利用していることがわかる。とくに、同じく冬季に荒天が続いたであろう土崎、秋田への輸送については、冬季の鉄道利用は割合が高い。なお、明治37年の夏季、冬季の輸送量の

15) この段落ここまでについては、『木材商況』 p 158

表13 能代駅木材類輸出高季節別年表（単位はトン）

	総額	東京	青森	土崎	秋田
明治35年夏	1,227	882	202	2	-
冬	1,789	1,129	380	150	43
36年夏	2,858	1,792	251	269	294
冬	2,939	1,401	765	475	142
37年夏	2,951	3,406	140	9	162
冬	8,007	2,507	1,336	535	1,412
38年夏	6,546	5,177	1,048	51	7
冬	8,457	3,830	2,919	1,261	83

出典：『木材商況』 pp159-160。

夏は4月から9月まで、冬はそれ以外の月である。

表14 能代港内国運賃（汽船）（単位は百石・円）

輸出先	新潟	函館	小樽	敦賀	下関	小倉	神戸	横浜	博多	長崎
運賃	45	50	60	60	70	70	75	75	80	90
船賃	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
川下賃	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5
合計	54.5	59.5	69.5	69.5	79.5	79.5	84.5	84.5	89.5	99.5

出典：『木材商況』 p161。

年次の記載はないが、明治38年当時であると判断した。船賃は貨主が通例負担する。

きい差は、軍事輸送の影響である¹⁶⁾。日露戦争の木材需要とみられるが、この問題については稿をあらためたい。

以上をまとめると、能代の木材業は、港湾が冬季に利用困難となることに対応して、鉄道を冬季に利用していたということである。

最後に、木材の運賃について検討しよう。木材は商品であり、輸送手段の開発により、輸送自体は可能となるかもしれないが、その費用が採算のとれるものであるかどうかは別の問題と考えられる。史料によると、能代の木材業者は、冬季の港湾利用が困難な時期があることを前提として、船舶輸送が鉄道より有利な地域にたいしては夏季に輸出し、東京のように鉄道を利用した輸出をおこなう地域にたいしては冬季に輸出の中心をおいて

16) 『木材商況』 p 160

表15 土崎・秋田市場から各輸出先への船賃（単位は百石・円）

	新潟	直江津	伏木	敦賀	門司	神戸	横浜	函館	小樽
板1間もの	55	60	65	75	80	90	105	55	70
板2間もの	65	60	65	80	85	95	110	55	70
寸甫	60	65	75	80	115	130	120	60	80
木材20才以下	—	—	—	—	115	135	120	65	80
木材40才以下	—	—	—	—	125	145	130	75	90
挽材	45	50	50	60	70	75	75	50	60
木材	50	55	55	70	80	85	85	55	65

出典：『木材商況』 p166。年次の記載はないが、明治38年当時と判断した。板、寸甫、木材（20才以下、40才以下）は郵船会社の運賃で、輸出入船賃は貨主持、船内人夫は会社持ちである。挽材、木材は社外船の運賃で船賃・仲仕賃の負担等は一定しない。

いたとされる¹⁷⁾。すなわち、輸送手段の選択については、業務の季節ごとの偏在を是正することも考慮されていたようである。能代の木材業者は、運賃の問題についても、十分考慮して対応していたものとみられる。

ところで、能代港から輸出される木材類は、慣習上、地船取引、旅船取引などによってなされていた。地船は、能代の船主が木材を積んで、「北海道及馬関長崎等」へ輸送した。旅船は、「北陸、大阪、但馬周辺から、船主自身がある貨物を積み来たり、木材と交換して積み替え、帰るもの」である。こうした輸送は、木材を賃積する目的はないから、運賃等の標準があるわけではなかった。和船とされる多くは、こうした船であった¹⁸⁾。したがって、和船については、直接運賃を考えるデータはない。そこで、当該期に隆盛をみていた製材事業の製品輸送費をみよう。能代港からの汽船運賃、船賃、川下賃について、輸出先別にみたものが、表14である。おおむね距離を反映した運賃となっているが、神戸、横浜については、距離からみて有利な運賃が設定されている。また、当然のことかもしれないが、遠くへ輸送するほど、運賃は割安となってくる。なお、この数値からは製品ごとの運賃はわからない。そこで、参考のため、隣接地である土崎と秋田からの船賃をみたものが、表15である。

17) 『木材商況』 p160

18) この段落ここまでについては、『木材商況』 pp160-161

表16 能代市場木材相場（単位は寸甫（2半木）以外は1尺 μ ・厘）

	7尺丸太	14尺丸太	七尺角材	14尺角材	寸甫(本木)	寸甫(2半木)
明治22(1889)年	-	345	-	600	395	182
23	-	350	-	630	476	222
24	-	410	-	640	476	250
25	-	578	-	1,000	636	286
26	-	584	-	1,300	680	333
27	-	831	-	1,400	874	386
28	-	879	-	1,500	945	434
29	-	1,400	-	2,384	1,526	673
30	-	1,870	-	2,855	2,071	1,010
31	-	1,625	-	2,383	1,907	900
32	1,454	1,650	1,891	2,387	2,095	1,035
33	2,100	2,225	2,859	3,283	2,381	1,075
34	2,100	2,200	2,859	3,268	2,281	1,050
35	2,150	2,300	2,859	3,326	2,500	1,080
36	1,874	2,015	2,690	2,877	2,228	1,020
37	1,275	1,515	2,040	2,210	1,983	910
38	1,540	1,800	2,060	2,400	2,183	1,000

出典：『木材商況』 pp339-340。

寸甫（2半木）は1丁の相場である（単位、厘）。

汽車をもちいた場合は、能代駅から隅田川まで、運賃は1トンにつき5円40銭、積載量は65立方尺、発着手数料は20銭であった¹⁹⁾。

以上から木材輸送について考えると、和船は比較的能代に近い地域の船が、商品を交換積替のかたちで能代の木材を輸送した。こうした和船は、大阪、但馬地域が、ほぼ西限であったとみられ、荒天をさげ、主として4、5、6月に輸送された。こうした地域の西外にあたる地域に対しては、主として汽船が用いられた。汽船は、木材以外の貨物運搬の都合が優先されたため、夏季には、和船と比べると、平準化された木材輸送となっていた。鉄道は、和船、汽船による輸送が、運賃上不利である地域への輸送に用いられた。その代表は、東京である。奥羽線の能代駅開業は、東京市場の開拓を、運賃の面から支えた。

能代市場における木材相場をみた表16によると、日露戦争期の木材需要

19) 『木材商況』 pp 161 - 162

上昇下にあっても、木材価格は下落している。これは、鉄道開通等により、輸送手段が改善され費用が節約できたこと、また素材の入荷が増えたことによつて、価格が下落したことが原因と推定される。こうしたことも、能代の木材業者の競争力を高めた要因であろう。

結論

以上のように、明治30年代の能代の木材業にとって、明治34年の奥羽線の能代駅開業はきわめて重要であった。海洋の気候が厳しい冬季にも、鉄道を用いて、東京他へ、木材を輸送できるようになった。背景には、日露戦争期における軍需用材等木材需要の増大というめぐまれた環境があった。能代の木材産業は発展した。

東京へは、製材された板を中心に輸送した。このため、能代では製材工業が盛んになった。木材業者は、従来の手挽の業者は、機械を用いた工場によって圧倒されていった。販売方法は、問屋を仲介しない取引が増えた。

他方で、主として船舶を用いて、大阪や西日本の都市にも、多くの木材が輸送された。これらの都市は、日露戦争の時代に、中国への木材輸出を増加させた拠点となっていた²⁰⁾。能代の木材は、直接的に、すなわちこれらの都市を経由して中国へ輸出された。また間接的に、すなわち、これらの都市で能代の木材が消費されることで、能代産以外の木材の用途を代替することによつて、中国輸出を支えたと考えられる。明治30年代には、木材は、国内でも、外国へも、活発に輸送され、各地の需要に対応した。

こうした木材業の活動は、民間業者によつておこなわれており、能代の業者も、経済計算をおこなつて、輸送手段を選択した。鉄道をはじめとする輸送にかかわるインフラストラクチュアは、木材業に大きな利益を与えたといえる。

20) 大阪、下関・門司、長崎の状況については、拙稿「日露戦争と大阪木材市場」2009年、『大阪学院大学国際学論集』第20巻第2号、「日露戦争期における下関・門司木材業の展開」2009年、『大阪学院大学国際学論集』第20巻第1号、前掲「日露戦争と長崎における木材業の展開」を参照。