

論 文

戦間期九州地方における貨物自動車輸送

——九州南部を中心に——

北 原 聡

要 旨

九州地方の貨物自動車輸送では1トン積車両が主に使用され、100kmまでの短距離輸送が中心であった。輸送業者の大半は自動車を1台所有する零細な経営で、荷主の指示で随時随所に輸送を行っており、鮮魚が最大の輸送品目であった。九州南部の貨物自動車輸送は、物資集散の中心であった鹿児島と都城を軸に展開し、輸送路には国道と県道が使用されていた。鉄道の敷設が遅かった当該地域、とくに宮崎県では、道路輸送が重要性を持ち続けたことが道路整備を促し、自動車輸送に好影響を与えた。鉄道と競合する輸送は、鉄道と並行する場合と鉄道が迂回する2地点を直線的に結ぶ場合があり、鮮魚輸送では鉄道に一定の影響を及ぼした。鮮魚輸送に自動車が使われた理由は、輸送時間の短さと輸送が時間に左右されない点にあった。

キーワード：貨物自動車；九州地方；道路輸送；鉄道；戦間期

経済学文献季報分類番号：04-20；08-62

1. はじめに

近代日本において、各種の交通手段が物資輸送の面から経済成長に貢献したことはいうまでもない。明治前期の陸上輸送では、明治維新にともなう封建的交通規制の撤廃により、荷馬車を用いた長距離輸送などが行われるようになり、道路輸送が交通手段の中心となった。しかし、明治中期以降、高い輸送力を持つ鉄道のネットワークが発達すると、陸上輸送の中心は道路から鉄道へ移行して、鉄道を軸とする陸上交通体系が形成され、その中で道路は小運送と呼ばれる鉄道の補助輸送を主に担うようになった。こうした状況に変化が生じたのが、貨物自動車の利用が始まった戦間期であり、機動性や積替回数の少なさ、戸口から戸口への輸送など、鉄道にはない輸送上の特色を備えた貨物自動車は、鉄道小運送のみならず鉄道と並行、競合する輸送にも進出して鉄道から貨物を奪い、部分的ではあったが鉄道中心の輸送体系に動揺を与えたのである。

戦間期の貨物自動車輸送については、全国レベルの状況¹⁾や当時進められていた道路改

良事業との関係²⁾、特定品目（蔬菜³⁾、果物⁴⁾、繭類⁵⁾）の輸送について検討が加えられてきたが、地域レベルの輸送状況については検討の余地が残されている。そこで本稿では、九州地方、なかでも九州南部（鹿児島県および宮崎県南部）を対象に、貨物自動車輸送がどのように展開したのかを、鉄道路線との関係をふまえて検討したい。本稿は主な資料として、門司鉄道局運輸課編『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』（1928年）を利用する。この資料は、九州地方と中国地方の一部を管轄する門司鉄道局が、管内沿線の貨物自動車を対象に作成した1927年時点での包括的調査報告書で、貨物自動車輸送の主要ルートが具体的に示されており⁶⁾、自動車輸送と鉄道路線の関係を議論するのに適している。九州南部に焦点を当てたのは、当該地域の鉄道の稠密度が低く、調査対象となった1927年が当該地域で貨物自動車が始まって間もない時期にあたり、鉄道と貨物自動車の競合・補完関係が読み取りやすいためである。以下、本稿では、九州地方の貨物自動車および自動車輸送の特徴を概観した上で、九州南部における貨物自動車輸送とそのルートについて考察したい。

2. 貨物自動車輸送の特色

明治30年代に日本へ導入された貨物自動車は主に大都市で利用されていたが、関東大震災後の輸送難の際、鉄道小運送に貢献して輸送力を評価されたことを契機に、各地に利用が拡大した⁷⁾。貨物自動車数の推移を示した表1からは、戦間期に急増したことが確認できる。地方別貨物自動車数では関東が一貫して首位をしめ、近畿、東海がこれに続き、九州はそうした先進地域に次ぐ位置にあった⁸⁾。全国で貨物自動車の利用が可能になった要因としては、フォードとGMがそれぞれ日本法人を設立して自動車生産を開始し、全国の特約販売店を通じて販路を拡大したことがあげられる⁹⁾。表2により九州地方の府県別貨物自動車数をみると、福岡県が首位をしめ、熊本県がそれに次いでいる。両県は福岡、熊本という2大都市を有する九州の中心県であり、鉄道の敷設も早い時期から行われた。これに次ぐのが鹿児島県で、その他の県に大きな差はないものの、時代が下るに従い宮崎県の台数が増加している。

当時の貨物自動車は1トン積車両が大半をしめており、1927年における九州地方の貨物自動車583台の内訳は、1トン積が513台（88.0%）、1トン半積が70台（12.0%）であった。車種はフォードとGMのシボレーが一般的で、比較的安価であったフォードが388台（66.6%）

表1 貨物自動車数（全国）

年	台数
1916	24
1918	42
1920	443
1922	1,383
1924	3,058
1926	7,884
1928	14,467
1930	25,662
1932	35,939
1934	43,182
1936	51,338

（出所）『日本帝国統計年鑑』各年。

表2 九州地方の府県別貨物自動車数

県	1920	1922	1924	1926	1928	1930	1932
福岡	14	41	39	91	316	638	895
佐賀	0	0	8	14	62	150	177
長崎	0	0	5	27	51	136	216
熊本	0	4	16	53	258	257	435
大分	1	0	13	24	41	82	214
宮崎	0	1	8	19	51	177	283
鹿児島	3	10	20	40	102	252	285
計	18	56	109	268	881	1,692	2,505

(出所)『日本帝国統計年鑑』各年。

(台)

と最も多く、シボレーは182台(31.2%)、その他が13台(2.2%)となっていた¹⁰⁾。貨物自動車は営業用と自家用に分類され、有償で貨物を輸送する営業用自動車に対して、会社や工場、商店などが所有する自家用自動車は、原材料や製品などの輸送に使用された¹¹⁾。貨物自動車全体では営業用が太宗をしめ、1927年の九州地方では、貨物自動車(844台)の75.7%(639台)を営業用自動車がしめていた¹²⁾。営業用自動車には定期営業と貸切営業があり、あらかじめ設定した区間を日や週に何回などという形で運行する定期営業に対して、貸切営業では区間を設けず、荷主の求めに応じて随時随所に輸送が行われた。定期営業では運行を成り立たせるだけの貨物が必要になるが、そうした貨物を常に確保するのは難しく、また、往路で荷物があったとしても復路は空車となることがあったため、運行休止の回数が増加し、経営困難に陥る場合も多かった。鉄道や軌道に似た営業形態である定期営業では、自動車の最大の特徴である機動性が十分に発揮されなかったといえるだろう。いっぽう、貸切営業では、漁業組合や出荷組合、工場や商店など特定の荷主に専属あるいは特約して指定の場所へ荷物を運ぶことが多く、その場合は経営も安定したが、決まった得意先を持たない場合は経営の維持も容易ではなかった¹³⁾。1927年の九州地方では貸切業者(402業者)が全業者(462業者)の87.0%をしめたのに対して、定期業者(60業者)は13.0%にとどまっております、営業用貨物自動車輸送では貸切営業が中心となっていた¹⁴⁾。これらの業者を所有貨物自動車台数から分類すると、1台を所有する業者が369(79.9%)、2台所有78(16.9%)、3台所有8(1.7%)、4台以上所有7(1.5%)となっており¹⁵⁾、経営者が運転所を兼ねる零細な事業者が大半をしめていたことが分かる。また、1927年の業者数を開業年別に示した表3をみると、1年以内が半

表3 開業年別貨物自動車業者数(1927年)

年	業者数(%)
1920	1 (0.2)
1921	2 (0.4)
1922	6 (1.3)
1923	18 (3.9)
1924	36 (7.8)
1925	58 (12.5)
1926	122 (26.3)
1927	220 (47.5)
計	463 (100)

(出所) 門司鉄道局運輸課編『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』(1928年)、55-62ページ。

分近くをしめている。九州地方の貨物自動車数の推移と照らせば、貨物自動車業への参入と退出が頻繁に行われていたことが伺われ、安定した荷主を得ていなければ、事業の継続は容易でなかったといえるだろう¹⁶⁾。

つぎに、貨物自動車の輸送状況を検討しよう。1927年の県別輸送量を示した表4みると、全体の半分近くをしめる福岡に熊本と鹿児島が続き、先にあげた貨物自動車の分布を概ね反映しているといつてよかろう。表5から自動車貨物の主要品目をみると、首位の鮮魚が2位以下を大きく引き離し、全体の20%近くをしめている。鮮魚は全国レベルの貨物自動車輸送でも最重要品目の1つであったが¹⁷⁾、周囲を海に囲まれ漁業の盛んな九州では、とくに自動車貨物として鮮魚の重要性が高まったのである。鮮魚輸送については次章で検討を行う。鮮魚の他に注目すべき品目としては家具があげられる。全国レベルの自動車貨物では全体の0.5%をしめるに過ぎない家具が¹⁸⁾、九州で主要品目となっているのは、福岡県三潞郡の大川で生産される指物（家具）が自動車で輸送されたことによる。嵩高で壊れやすい指物の輸送は、小運送に伴う積み替えの際に破損する恐れのある鉄道より、戸口から戸口への輸送が可能な貨物自動車に適しており、貨物自動車の車体には指物の輸送用に特別な構造が施され、福岡県内だけでなく大分、熊本、佐賀、長崎の各県にも輸送されたという¹⁹⁾。鉄道と競合する貨物自動車輸送に関する門司鉄道局の調査によれば、大川に近い省線鹿児島本線の羽犬塚駅周辺から、1927年中に8,175トンの貨物が自動車で発送されており、その多くが大川の

表4 県別貨物自動車輸送量

県	輸送量
福岡	83,764 (46.1)
熊本	39,170 (21.6)
鹿児島	17,125 (9.4)
宮崎	15,119 (8.3)
大分	12,006 (6.6)
佐賀	7,324 (4.0)
長崎	7,122 (3.9)
計	181,630 (100) (t, %)

(出所) 門司鉄道局運輸課編『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』(1928年)、87-92ページ。

表5 貨物自動車の主要品目 (1927年)

品目	輸送量
鮮魚	33,970 (18.7)
木材	12,100 (6.7)
穀類	10,122 (5.6)
家具	9,126 (5.0)
木炭	7,493 (4.1)
繭類	7,154 (3.9)
織物類	5,386 (3.0)
野菜	5,050 (2.8)
油類	4,208 (2.3)
肥料	3,976 (2.2)
生果	3,526 (1.9)
石炭	3,165 (1.7)
小計	105,276 (58.0)
合計	181,630 (100) (t, %)

(注) 3千トン以上の品目をあげた。

(出所) 門司鉄道局運輸課編『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』(1928年)、97-99ページ。

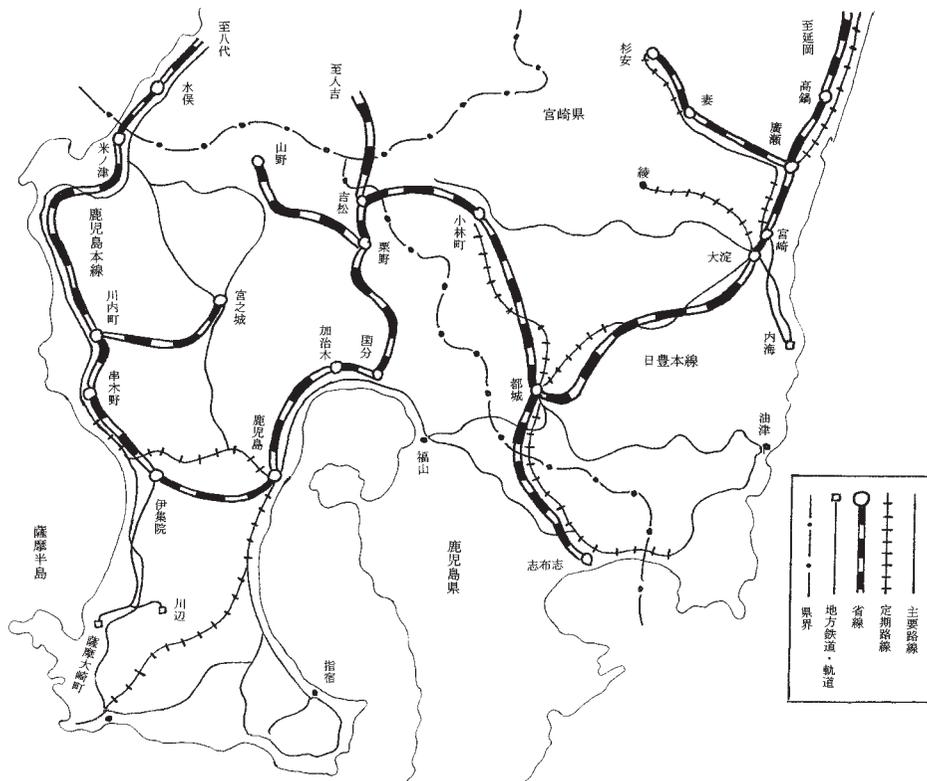
家具であった。この数値は表5でみた九州地方における貨物自動車の家具発送量に近い値で、延トンマイルが401,862であることから平均輸送距離は約80kmとなり、県外など遠方にも輸送されていたことが確認できよう²⁰⁾。この他の品目は全国レベルの主要品目とほぼ一致しており、その中でも、鮮度を維持するため迅速な輸送が求められる野菜や生果は、鮮魚と並ぶ貨物自動車の重要貨物であった²¹⁾。当時の貨物自動車は短距離輸送が中心で、国鉄と競合する1930年における全国の自動車貨物（356万トン）の距離別輸送量をみると、50kmまでの輸送（261万トン）が全体の73.4%をしめ、100kmまで（327万トン）で92.1%に達していた²²⁾。1927年の九州地方の貨物自動車の平均輸送距離は約43kmであり²³⁾、全国と同様の状況だったと言えるだろう。

3. 貨物自動車の輸送ルート—鉄道との競合・補完関係—

本章では、1927年時点の自動車輸送の主要ルートと鉄道網を示した図1を参照しながら²⁴⁾、九州南部（鹿児島県と宮崎県南部）の貨物自動車輸送について、主要貨物だった鮮魚を²⁵⁾軸に鉄道（省線）との関係を含めて検討をおこなう。鉄道が稠密でない状況で貨物自動車が導入された九州南部では、自動車輸送も複雑化していなかったため、鉄道と自動車の関係を読み取りやすいのである。輸送ルートからみていこう。

図1に示された自動車路線（主要路線と定期路線）は、当該地域の物資集散の中心であった鹿児島と都城を軸に展開しており、貨物自動車の分布でも鹿児島（16台）が最多で都城（12台）がそれに次いでいた²⁶⁾。輸送路には国道と県道が使われ、国道の幅員は鹿児島県で3間半～4間、宮崎県では3間以上であった²⁷⁾。自動車の通行可能な道路が確保されていた要因としては、1920年から始まった全国的道路改良の進展があげられるが²⁸⁾、鉄道の敷設が遅かった当該地域では、明治期に行われた道路整備も道路状態の改善に貢献したと推測される。とくに、鉄道敷設が最も遅れた県の1つである宮崎県では、1912年に吉松・小林町間で初めて鉄道が開業し、日豊本線の全通は大正末の1923年を待たねばならなかった²⁹⁾。したがって、明治期の宮崎県では道路が陸上輸送において重要な役割を担っており、鉄道の開業状況を踏まえれば、大正期に入ってもその重要性は大きく低下しなかったと考えられる。1883年の宮崎県再置以降、同県の土木事業では港湾、河川とともに道路整備に重点がおかれ、国県道を中心に整備が進められた。1888年の県会では道路幅員を国道3間、県道2間半とすることも議決されている³⁰⁾。鉄道の敷設が遅れたことが道路整備を促し、それが後に鉄道と競合する自動車輸送に好影響を与えたのである。図1に示した貨物自動車の輸送ルートの多くは鉄道敷設以前の主要輸送路であり、自動車の登場により再び重要度を高めたといえるだろう。

図1 九州南部の貨物自動車路線と鉄道網（1927年）



（出所）門司鉄道局運輸課編『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』付表から作成。

貨物自動車輸送は、鉄道を補完するもの、鉄道と競合するもの、および鉄道と関わりを持たないものに大別される。鉄道を補完する輸送からみていこう。このタイプの輸送は鉄道駅を基点として主に鉄道貨物を取り扱い、鉄道支線のような役割を果たすことから培養線とも呼ばれる。図1の宮崎・綾間の定期営業路線が典型的な事例で、貨物自動車を1台所有する営業者が月平均60回の輸送を行っていた³¹⁾。これは当該地域の定期営業の中でも高頻度な輸送であり、安定した貨物の存在が推測される。貨物の詳細は不明だが、林産品の移出や日用品の移入などが中心だったと思われる。

鉄道と競合する輸送は、鉄道と並行する場合と鉄道が迂回する2地点を直線的に結ぶ場合があり、図1に示した輸送ルートの大半をしめている。前者は省線に沿っており、後者では大淀・小林町間、都城・国分間が典型的な例で、日豊本線が大きく蛇行するためショートカットが行われた³²⁾。両区間は鉄道敷設以前からの重要な道路輸送ルートであった。このほか、鹿児島と宮之城、米ノ津方面を結ぶルートや志布志から鹿児島方面へのルート、高鍋・妻間のルートもショートカットの事例といえよう。

では、こうした自動車輸送は鉄道にどれほどの影響を与えたのだろうか。まず、自動車の影響が表れやすい鉄道支線の例として広瀬・杉安間の路線（妻線）を取り上げよう。終点杉安駅の1923～35年の貨物状況をみると³³⁾、発送量は1万5千トン前後で推移しており、自動車の影響を確認することは難しい。いっぽう、到着量は1926年まで増加を続け8,806トンに達したが、27年に1,813トン、28年には845トンにまで激減し、それ以降800トン前後で推移している³⁴⁾。輸送の詳細は不明であるが、妻・杉安間は月平均60回の高頻度で定期自動車営業が行われており³⁵⁾、一定の貨物需要があったとすれば、杉安駅の鉄道到着貨物が自動車輸送に取って代わられた可能性がある。

つぎに、当該地域の主要自動車貨物であった鮮魚について、鉄道と自動車の発送量を比較した表6をみていこう。鉄道発送量における鹿児島駅の多さは集散地としての鹿児島の役割の大きさを示しており、串木野駅の発送量は枕崎と並ぶ鹿児島県内有数の漁港であった串木野港の漁獲を反映している。表の自動車輸送量は当該駅の周辺から発送された貨物の総量で鮮魚のみの数値ではない。そこで、主要品目が鮮魚だけの場合は全体の3分の1、鮮魚の他に1品目あれば4分の1、2品目あれば5分の1が鮮魚だったと仮定し³⁶⁾、当該駅の鉄道鮮魚発送量に対する比率を算出すると、川内町駅31.9%、串木野駅12.3%、鹿児島駅18.8%、加治木駅600%、志布志駅22.8%となる³⁷⁾。加治木駅で貨物自動車が鉄道を圧倒していたことは明らかだが、他の駅の比率はどのように評価できるだろうか。1930年の国鉄総輸送量（5,593万トン）に対する鉄道と競合する貨物自動車総輸送量（356万トン）の比率が6.4%だったことをふまえれば³⁸⁾、加治木駅以外の比率はいずれも高い値といえるだろう。鮮魚輸送において貨物自動車が鉄道に与えた影響は、当該地域に自動車を導入されて間もない1927年の段階で、既に一定の水準に達していた可能性が高い。串木野・鹿児島間の定期営

表6 鉄道と貨物自動車の鮮魚発送量の比較

駅	鉄道鮮魚発送量	自動車発送量	主要品目
川内町	276	353	鮮魚、生繭
串木野	1,766	655	鮮魚
鹿児島	2,105	1,976	鮮魚、生繭、雑貨
加治木	18	430	鮮魚、雑貨
志布志	430	390	鮮魚、生繭

(t)

(注) 自動車発送量は、貨物自動車が無ければ当該駅から鉄道で発送されたであろう自動車の貨物量。自動車発送量が100トン以上で主要品目として鮮魚があげられている駅を取り上げた。

(出所) 鉄道鮮魚発送量は、『鹿児島県水産史』（鹿児島県、1968年）、499ページ、自動車発送量は、門司鉄道局運輸課編『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』（1928年）、128ページ。

業路線では、5つの業者が5台の自動車で行っており、輸送回数は不明だが、業者数と自動車台数は当該地域の定期営業の中で最も多く、鮮魚が安定した貨物だったことが伺える³⁹⁾。

つづいて、貨物自動車と鉄道の輸送費、輸送時間を示した表7を用いて、鮮魚輸送に自動車が使われた理由を検討しよう。この表は、自動車輸送が行われた事例と同区間を鉄道で輸送した場合とを比較したものである。鮮魚の輸送に自動車が使われた理由の1つは輸送時間の短さにあった。鮮度を保つため迅速な輸送が重視されたのである。輸送費は自動車が安い場合と高い場合どちらも存在したが、輸送距離が長くなると自動車の輸送費が鉄道を上回った。表7の加治木・鹿児島間、志布志・都城間の輸送がこれに相当し、輸送時間は鉄道に比べて前者が4分の1、後者は半分の長さであった。輸送費は前者では自動車が、後者では鉄道が優位に立っており、輸送距離による輸送費の変化が確認できる。大半の輸送で鉄道と自動車の輸送距離に大きな違いはなかったが、鉄道が迂回する場合は距離が異なり、表7の国分・都城間では、自動車の輸送距離は鉄道の4割、輸送時間は鉄道の4分の1まで短縮された。いっぽう、表には示されていないが、自動車が利用されたもう1つの重要な理由が輸送の時間帯であった。時間に左右されない貸切営業の貨物自動車は、早朝や深夜など鉄道が対応できない時間帯でも随時輸送が可能で、例えば、早朝のセリや鉄道終了後の魚の水揚げにも対応できるのである。こうした機動的な輸送は水産業へプラスの効果をもたらしたと推測される⁴⁰⁾。九州以外の事例になるが、全国有数の漁港であった銚子港では、東京市場への自動車輸送が可能になると、午後11時頃までの水揚げが翌朝の東京市場での売買に間に合うようになり、それまで低落していた貨物列車終了後の水揚鮮魚の価格が持ち直したという⁴¹⁾。

最後に、鉄道が敷設されていない地域での輸送についてふれておこう。図1の薩摩半島南部および宮崎県南部油津方面の輸送がこれに該当する。枕崎を中心とした薩摩半島南部沿岸

表7 鮮魚の自動車輸送と鉄道輸送の比較（1927年）

輸送区間	自動車輸送			鉄道輸送		
	距離	輸送費	輸送時間	距離	輸送費	輸送時間
加治木・鹿児島	14	0.4	0.5	15	0.67	2.2
志布志・都城	26	15.0	3.0	25	11.12	6.0
国分・都城	25	12.0	2.3	62	14.37	10.0

(哩) (円) (時間)

(注) 自動車輸送が行われた事例について、同区間を鉄道輸送した場合と比較したもの。鮮魚の輸送単位は、加治木・鹿児島が1箇、他の区間は1t。鉄道輸送費には発着地の諸掛も含まれる。

(出所) 門司鉄道局運輸課編『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』(1928年)、145、150ページ。

は、串木野など西部沿岸と並ぶ鹿児島県内有数の漁業地帯であり、図に示された自動車路線の多さは、鉄道の便がない分、鮮魚などの道路輸送が活発だった可能性を示すといえよう。枕崎・鹿児島間は定期営業路線にもなっており、沿岸各地から鹿児島や都城、宮崎方面や熊本方面へ鮮魚が運ばれていた。鮮魚は夜間の輸送が多かったといい⁴²⁾、先に指摘した魚市場の開始時間との関連が伺われる。自動車導入以前は、和船、汽船や各種車両が使われていたが、貨物自動車への代替が進んだと推測できる⁴³⁾。いっぽう、宮崎県南部の油津は漁業が盛んで、都城への県道は明治後半に整備が行われ、油津港からの鮮魚輸送に利用された⁴⁴⁾。

4. おわりに

本稿は、戦間期九州地方の貨物自動車の特色を概観し、九州南部（鹿児島県および宮崎県南部）の貨物自動車輸送とそのルートについて鉄道との関係に留意しつつ考察した。九州地方の貨物自動車輸送ではフォードとGMの1トン積車両が主に使用され、100kmまでの短距離輸送が中心であった。輸送業者の大半は自動車を1台所有する零細な経営で、荷主の指示で随時随所に輸送を行っており、鮮魚が最大の輸送品目であった。九州南部の貨物自動車輸送は、物資集散の中心であった鹿児島と都城を軸に展開し、輸送路には国道と県道が使用されていた。鉄道の敷設が遅かった当該地域、とくに宮崎県では、道路輸送が重要性を持ち続けたことが道路整備を促し、自動車輸送に好影響を与えた。鉄道と競合する輸送は、鉄道と並行する場合と鉄道が迂回する2地点を直線的に結ぶ場合があり、鮮魚輸送では鉄道に一定の影響を及ぼしていた可能性が高い。鮮魚輸送に自動車が使われた理由は、輸送時間の短さと輸送が時間に左右されない点にあり、輸送時間が大幅に短縮される場合も多く、機動的な輸送は鮮魚の需要を拡大する効果を持っていた。

注

- 1) 拙稿「戦間期日本の貨物自動車輸送—全国的概観—」『関西大学経済論集』第58巻第2号(2008年9月)。
- 2) 拙稿「道路法と戦間期日本の道路改良—自動車輸送をめぐる—」『関西大学経済論集』第51巻第2号(2001年9月)、および拙稿「戦間期関西地方における貨物自動車輸送の展開—阪神国道建設の影響を中心に—」『交通史研究』第64号(2007年12月)。
- 3) 拙稿「都市化と貨物自動車輸送—戦間期の野菜輸送を中心に—」、中村隆英・藤井信幸編著『都市化と在来産業』(日本経済評論社、2002年、所収)。
- 4) 拙稿「戦間期大阪の都市化と貨物自動車輸送—青果輸送を中心に—」、『都市経済の諸相』研究双書第152冊(関西大学経済・政治研究所、2011年、所収)。
- 5) 高梨健司「片倉製糸の東日本における貨物自動車輸送」、『専修大学社会科学年報』第40号(2006年)、同「片倉製糸の中国・四国地方における貨物自動車輸送」、『専修大学社会科学研究所月報』No.524(2007年2月)、および同「片倉製糸の九州地方における貨物自動車輸送」、『専修大学社会科学研究所月報』No.525(2007

- 年3月)。
- 6) 貨物自動車輸送業は零細な業者が多かったため輸送に関する記録が残りにくく、1920年代後半から30年代初めに鉄道省と各地の鉄道局がまとめた貨物自動車に関する調査報告書が、輸送状況を示すほぼ唯一の資料となっている(各種の報告書については、前掲、拙稿(2008年)を参照)。その中でも、自動車輸送のルートが分かりやすい形で記録されているのが、本稿が利用する門司鉄道局による報告書である。
 - 7) 尾崎正久『日本自動車史』(自研社、1942年)、89-96、365-368ページ。
 - 8) 前掲、拙稿(2008年)、3-4ページ。
 - 9) 日本フォードは1925年に横浜で、日本GMは1927年に大阪でそれぞれ設立された。この点については前掲、拙稿(2008年)、3-5ページを参照。
 - 10) 門司鉄道局運輸課編『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』(1928年)、37-45ページ。
 - 11) 自家用貨物自動車の輸送については、片倉製糸による原料繭の自家輸送を検討した、高梨、前掲論文(2006年、2007年2月、2007年3月)を参照。
 - 12) 自家用貨物自動車は205台であった。前掲『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』、36ページ。
 - 13) 同上書、67ページ。
 - 14) 同上書、46-54、62-65ページ。
 - 15) 同上書、46-54ページ。
 - 16) 同上書、54ページ。参入と退出には経済状況の変化も影響を与えており、不況時には廃業も多くなった。貨物自動車の経営状況については、前掲、拙稿(2008年)、11-13ページも参照。
 - 17) 鉄道と競合する1930年の自動車貨物(356万トン)で首位をしめたのが魚介類(21万トン)で、木材(20万トン)、米(16万トン)、野菜(14万トン)がこれに続いた(前掲、拙稿(2008年)、8ページ)。
 - 18) 鉄道省運輸局編『貨物自動車影響調査』(鉄道省運輸局、1932年)、40、43ページ。
 - 19) 前掲『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』、103、114ページ。大川の指物は近世に起源をもち、大川は現在でも有力な家具産地となっている。大川家具については、大川家具工業会編『家具産地大川の変遷』(1981年)も参照。
 - 20) 前掲『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』、126ページ。8,175トンの貨物には家具以外の品目も含まれていたが、大半が家具であったことは間違いない。
 - 21) 野菜の自動車輸送については、前掲、拙稿(2002年)、生果の自動車輸送については、前掲、拙稿(2011年)をそれぞれ参照。
 - 22) 前掲、拙稿(2008年)、9ページ。
 - 23) 前掲『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』、116-121ページ。
 - 24) 図1をみると、大隅半島に自動車路線の記載が無い。貨物自動車輸送が活発でなかったと思われるが、詳細は不明である。
 - 25) 当該地域を管轄する鹿児島運輸事務所管内の1927年の貨物自動車輸送量27,046トン(100%)の内、千トン以上の品目をあげると、鮮魚4,284トン(15.8%)、繭類4,106トン(15.2%)、木炭1,587トン(5.9%)、穀類1,443トン(5.3%)となる(前掲『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』、97-98ページ)。
 - 26) 同上書、32-33ページ。
 - 27) 『昭和2年鹿児島県統計書』、および『昭和2年宮崎県統計書』。
 - 28) 道路法制定に伴う道路改良については、前掲、拙稿(2001年)を参照。
 - 29) 小林町・都城間、都城・宮崎間はそれぞれ1913年、1916年に開通している。
 - 30) 宮崎県編『宮崎県史』通史編 近・現代1(宮崎県、2000年)、618-625、833-837ページ、および徳永孝一「宮崎県内における道路の発達について」、『宮崎県地方史研究紀要』第12輯(1986年3月)。
 - 31) 前掲『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』、65ページ。
 - 32) 宮崎以南の日豊本線は、大淀と小林町を直線的に結ぶ路線で計画されていたが、都城に陸軍の歩兵第64連隊が設置されたことを背景に都城経由に変更された。この変更には上原勇作や財部彪など都城出

身の陸海軍首脳や薩摩出身の政治家床次竹二郎の影響があったという。ただ、都城は宮崎県南部の物流の中心で、鹿児島との移出入で重要な役割を果たしており、路線の変更は経済的に不合理なものではなかった(松浦祥雄「宮崎県の鉄道と産業の発達」、『宮崎県地方史研究紀要』第10輯(1984年、3月)、177-178ページ、および都城市史編さん委員会編『都城市史』通史編 近現代(都城市、2006年)、487-490ページ)。

- 33) 妻・杉安間は1922年8月に開業しているため、1年間の統計が得られる1923年以降の数値を取り上げた。
- 34) 『宮崎県統計書』各年。
- 35) 前掲『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』、65ページ。
- 36) 発送された自動車貨物の種類は他にも存在したはずだが、沿岸地域から発送される貨物にしめる鮮魚の割合は高かった可能性が大きい。したがって、この仮定も大幅に過大な推計ではないと思われる。
- 37) 自動車輸送量を除して算出した鮮魚発送量は、川内町(×1/4)118トン、串木野(×1/3)328トン、鹿児島(×1/5)494トン、加治木(×1/4)143トン、志布志(×1/4)130トン。
- 38) 前掲、拙稿(2008年)、6ページ。
- 39) 前掲『昭和3年12月貨物自動車に関する調査』、65ページ。
- 40) この点については、同上書、113ページも参照。
- 41) 帝国水産会編『魚市場ニ関スル調査』(1936年)、208ページ。
- 42) 枕崎市史編さん委員会編『枕崎市史』(枕崎市役所、1969年)、618ページ。
- 43) 佐賀県を代表する漁港であった呼子でも、船や荷馬車による鮮魚輸送は自動車に取って代わられたという(呼子町史編纂委員会編『呼子町史』(呼子町役場、1978年)、681ページ)。
- 44) 都城市史編さん委員会編『都城市史』通史編 近現代(都城市、2006年)、499-500ページ。