

昭和初期の東北地方の生馬鈴薯輸送実績



日本いも類研究会 竹内 正行

1. はじめに

農産物の生産量については、『農商務省統計表農林統計編』に道府県別データは存在する。だが、県内の地域別のデータについては、県ごとの農林統計書が存在する場合には把握することができるが、存在しない場合や入手不可能な場合には把握することが困難である。戦前においては、内国輸送は鉄道が主流であったという事実を踏まえ、本稿では、「鉄道統計資料」における貨物統計を用いて、県内の地域別生産量の推計を試みた。

2. 主要貨物統計年報とは

主要貨物統計年報とは、札幌・仙台・新潟・東京・名古屋・大阪（神戸）・広島・門司の鉄道局別に鉄道省経理局より分冊発行された統計報告書である。この資料は、「品目本位」と「駅本位」の2種類があり、約80品目の貨物が駅別に1トン以上の発送

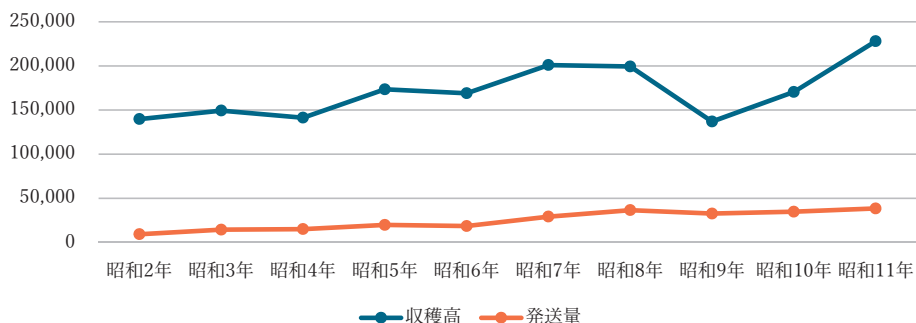
量と到着量が掲載されていた。ただ、発送貨物の輸送先と到着貨物の輸送元はわからないという欠点があった。また、省線（国鉄）の駅から発送する貨物数量と到着数量だけでなく、連帯線（地方鉄道）ごとに一括合計の発送量と到着量も掲載されていた。本稿では一橋大学経済研究所付属統計情報研究センターに所蔵されている『主要貨物統計年報』の資料に基づき考察する。

（補足）『主要貨物統計年報仙台鉄道局分』は、仙台・盛岡・福島・山形・秋田・青森・新津の各運輸事務所別に、品目別・駅別に発送トン数と到着トン数をそれぞれ表したものである。そのため行政区別に集計されている栽培・収穫統計と比較可能な形にするために、行政区分に再計算した。

3. 東北地方の生馬鈴薯輸送実績

仙台鉄道局管内である新津運輸事務所を除く東北地方の生馬鈴薯輸送実績をみることにしよう。

《東北6県輸送量》



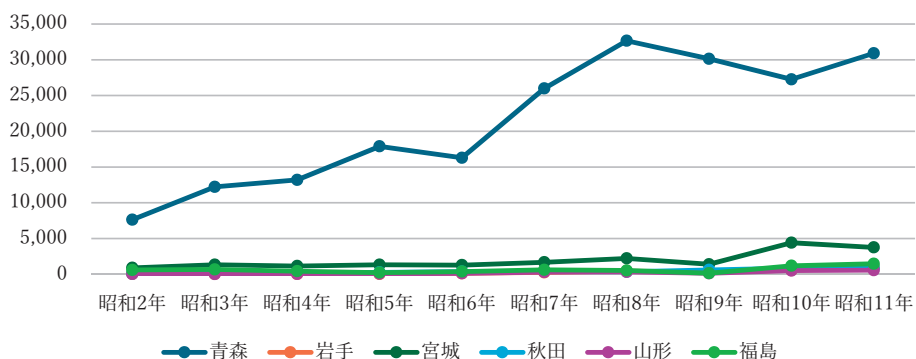
(出典) 農林省『農林省統計書』、鉄道省経理局『主要貨物統計年表』より作成。
(注) 連帯線を除く。

図1 東北6県馬鈴薯収穫高と生馬鈴薯発送トン数

図1から東北6県における馬鈴薯の収穫高は、昭和9年の東北凶作を除けば年々増大し、昭和11年（1936年）に227,973トン

に達した。また、生馬鈴薯の発送トン数も収穫高と同様に増大し、昭和11年（1936年）に38,491トンに達した。

《県別輸送量》

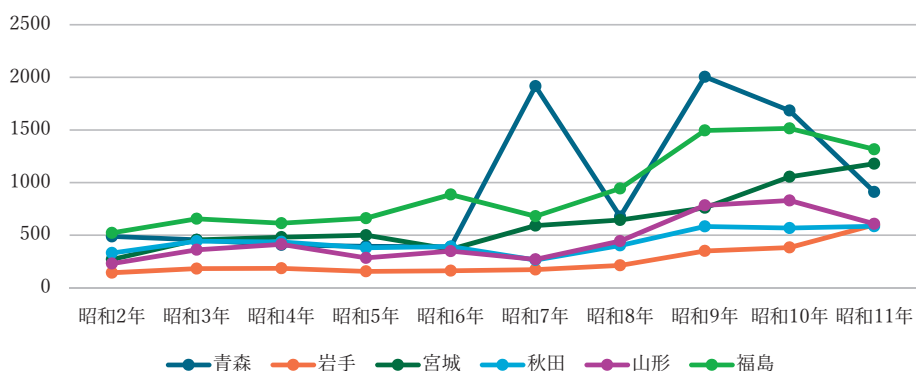


(出典) 鉄道省経理局『主要貨物統計年報』より作成。
(注) 連帯線を除く。

図2 仙台鉄道局管内県別生馬鈴薯発送トン数

図2は県別の馬鈴薯発送量を表したものである。これから馬鈴薯発送量は、青森県の昭和8年（1933年）が最大であり32,662

トンあったことがわかる。なお、青森県は、昭和2年（1927年）から昭和11年（1936年）まで第1位で全体の約86%を占めていた。



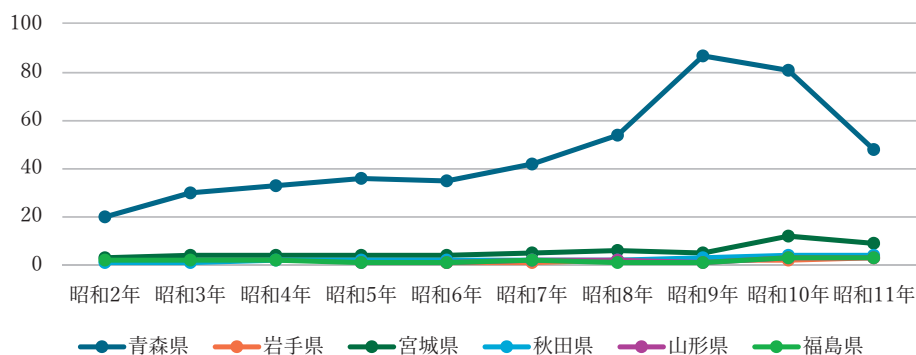
(出典) 鉄道省経理局『主要貨物統計年報』より作成。
(注) 連帯線を除く。

図3 仙台鉄道局管内県別生馬鈴薯到着トン数

図3は、県別の馬鈴薯到着量を表したものである。これから馬鈴薯到着量は、青森県の昭和9年（1934年）が最大であり2,005

トンあったことがわかる。昭和7年と昭和9年から昭和11年までを除けば、各県は1,000トン以下で推移している。

《馬鈴薯移出率》



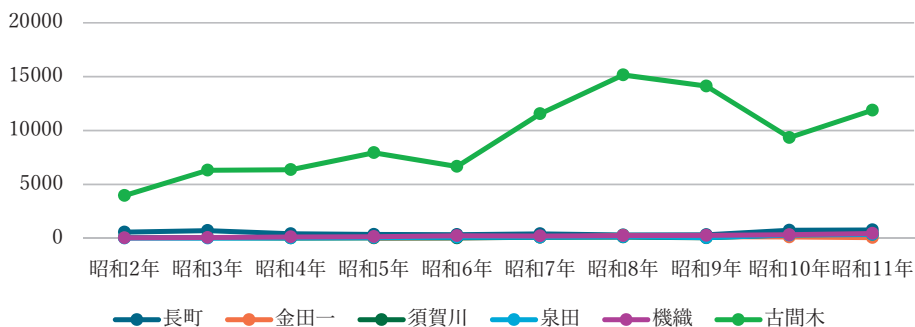
(出典) 農林省『農林省統計表』、鉄道省経理局『主要貨物統計年報』より作成。
(注) 連帯線を除く。

図4 仙台鉄道局管内県別馬鈴薯移出率

図4は、県別の馬鈴薯移出率を表したものである。これから馬鈴薯移出率は、青森県の昭和9年（1934年）が最大であり87%あったことがわかる。それ以外の県は10%

以下がほとんどであった。東北地方の馬鈴薯は自給作物としての性格が強かったことを意味している。

《駅別輸送量》

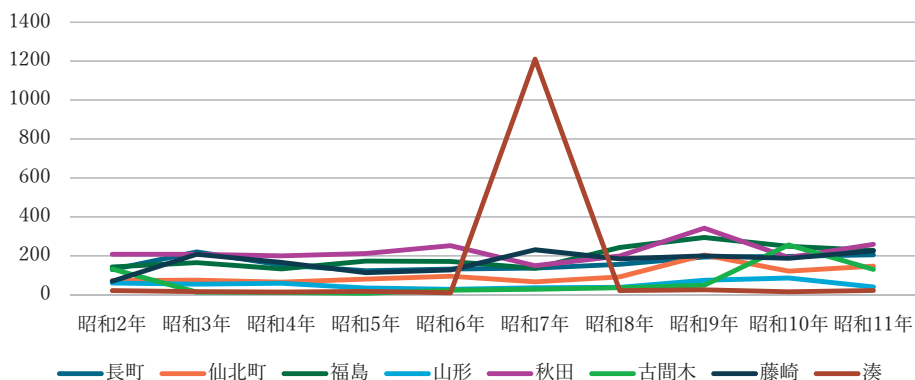


(出典) 鉄道省経理局『主要貨物統計年報』より作成。
(注) 連帯線を除く。

図5 仙台鉄道局管内駅別生馬鈴薯発送トン数

図5は駅別の馬鈴薯発送量を表したものである。これから馬鈴薯発送量は、古間木駅（青森県）の昭和8年（1933年）が最大であり15,160トンあったことがわかる。古

間木駅は、昭和2年（1927年）から昭和11年（1936年）まで生馬鈴薯発送トン数が管内第1位を占めていた。



(出典) 鉄道省経理局『主要貨物統計年報』より作成。
(注) 連帯線を除く。

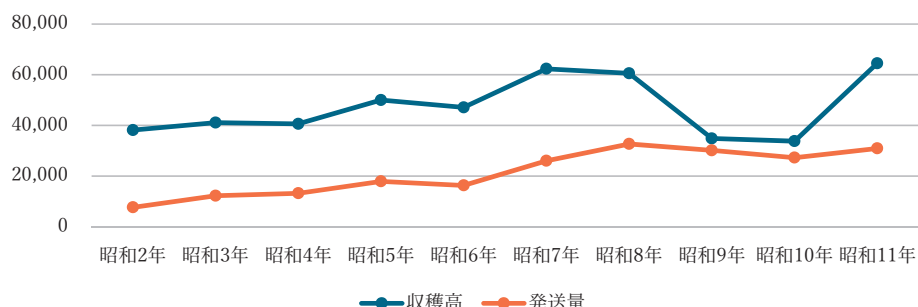
図6 仙台鉄道局管内駅別生馬鈴薯到着トン数

図6は駅別の馬鈴薯到着量を表したものである。これから馬鈴薯到着量は、湊駅（青森県）の昭和7年（1932年）が最大であり1,210トンあったことがわかる。それ以外の駅は400トン以下で推移していたことがわかる。

4. 青森県内の生馬鈴薯輸送実績

次に東北6県の中で最も輸送量の多い青森県について、生馬鈴薯輸送実績をみることにしよう。

《青森県の輸送量》



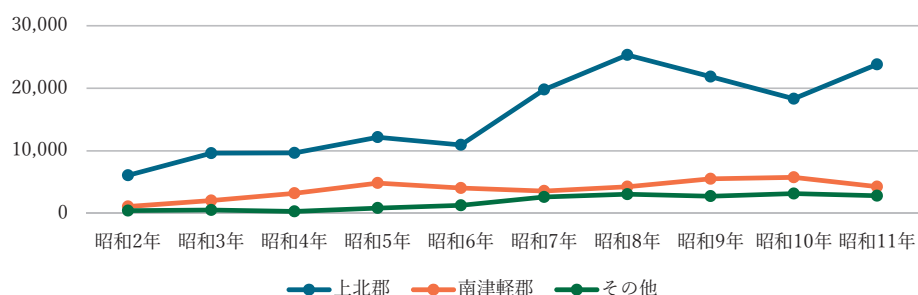
(出典) 農林省『農林省統計表』、鉄道省経理局『主要貨物統計年報』より作成。
(注) 連帯線を除く。

図7 青森県の馬鈴薯収穫高と生馬鈴薯発送トン数

図7から青森県の馬鈴薯の収穫高は、昭和9年の東北凶作・昭和10年水害を除けば増加傾向にあり、昭和11年(1936年)に64,514トンに達した。生馬鈴薯発送トン数

は、昭和8年(1933年)が最大であり32,662トンあったことがわかる。昭和9年、昭和10年は減少し、昭和11年に30,914トンまで回復したことがわかる。

《郡別輸送量》



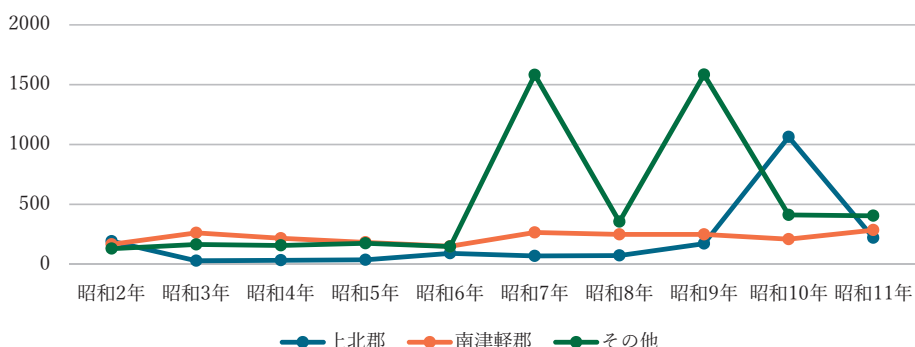
(出典) 鉄道省経理局『主要貨物統計年報』より作成。
(注) 連帯線を除く。

図8 青森県内郡別生馬鈴薯発送トン数

図8は、郡別の生馬鈴薯発送量を表したものである。これから郡別生馬鈴薯の発送量は期間を通して上北郡が最も多く、昭和8年(1933年)には、最大となる25,326トンに達した。上北郡は、昭和2年(1927年)

から昭和11年(1936年)まで青森県内第1位で、全体の約74%を占め、昭和7年(1932年)から約2万トンを超えていたことである。

(参考) 南津軽郡の生馬鈴薯発送トン数の最大は、昭和10年(1935年)5,770トンであった。



(出典) 鉄道省経理局『主要貨物統計年報』より作成。
(注) 連帯線を除く。

図9 青森県内生馬鈴薯到着トン数

図9は、郡別の生馬鈴薯到着量を表したものである。これから上北郡、南津軽郡以外のその他の地域は、昭和7年と昭和9年に1,500トン程度の到着があったが、それ以外の年は500トン未満に過ぎない。また、上北郡はほぼ毎年100トン以下（昭和10年は1,100トン）、南津軽郡は毎年約200トン

で推移していたことがわかる。

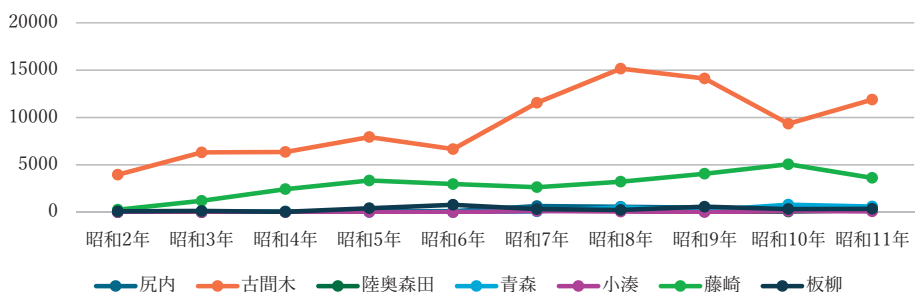
＜補足＞青森県の水害

「昭和10年の水害は青森県で第1位に位する大規模な水害であった。昭和7年の水害は、第2位と記されている。」

青森地方气象台（1961）『青森県気候誌』。
「水害記録は、昭和7年、昭和8年、昭和9年、昭和10年、昭和11年に記されている。」

青森県（1968）『災害記録』。

＜駅別輸送量＞

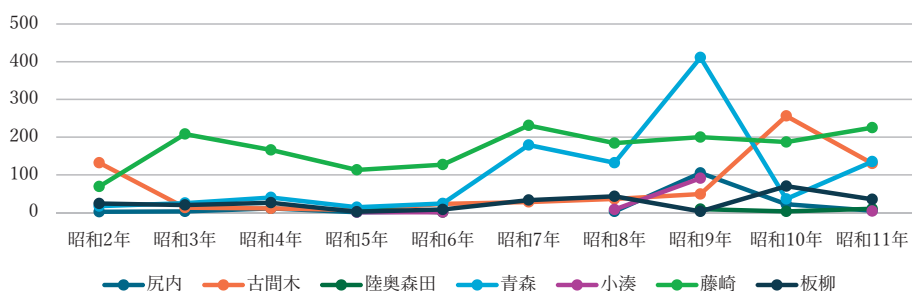


(出典) 鉄道省経理局『主要貨物統計年報』より作成。
(注) 連帯線を除く。

図10 青森県内駅別生馬鈴薯発送トン数

図10は青森県内の駅別の発送量を表したものである。これから期間を通じて古間木駅（上北郡）が第1位、藤崎駅（南津軽郡）が第2位であることがわかる。古間木

駅（上北郡）は昭和8年（1933年）の発送量が最も多く15,160トン、藤崎駅（南津軽郡）は昭和10年（1935年）の発送量が5,062トンであった。



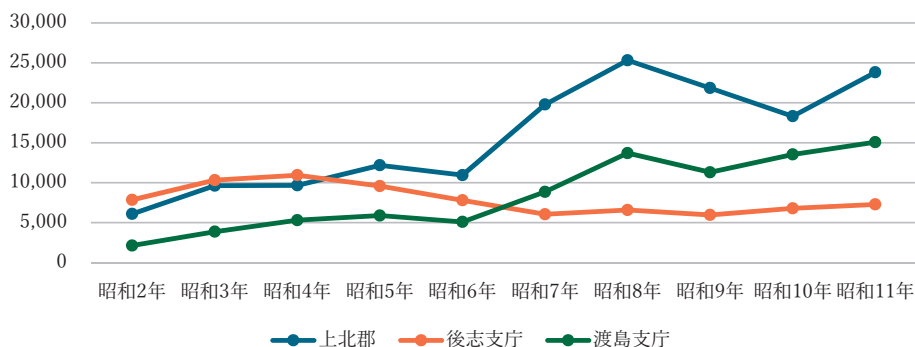
(出典) 鉄道省経理局『主要貨物統計年報』より作成。
(注) 連帯線を除く。

図11 青森県内駅別生馬鈴薯到着トン数

図11は青森県内の駅別到着量を表したものである。昭和2年、9年、10年を除けば藤崎駅（南津軽郡）が最も多く毎年約200トンで推移している。また、古間木駅（上

北郡）は昭和2年、10年、11年を除いては毎年100トン以下で推移している。また、昭和9年の東北凶作の年には青森駅の到着量が端的に増えていたことがわかる。

5. 国内の生産地比較



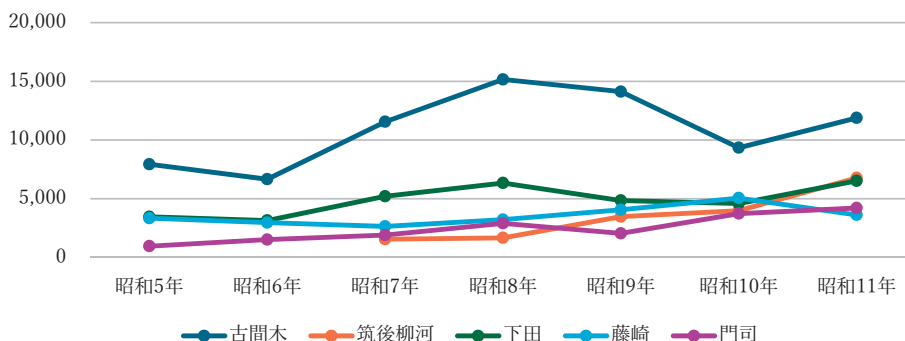
(出典) 鉄道省経理局『主要貨物統計年報』より作成。
(注) 連帯線を除く。

図12 生産地別生馬鈴薯発送トン数

図12は青森県上北郡の発送量を馬鈴薯の最大生産地である北海道の支庁と比較したグラフである。これから昭和5年（1930年）より青森県上北郡は生馬鈴薯発送トン数が国内第1位になっているのがわかる。

また、昭和7年から昭和9年と昭和11年にかけては、後志支庁と渡島支庁の合計より青森県上北郡の発送量が多いことも確認できる。

6. 国内の主要駅別比較



(出典) 鉄道省経理局『主要貨物統計年報』より作成。
(注) 連帯線を除く。

図13 主要駅別生馬鈴薯発送トン数

図13は『昭和11年主要貨物統計年報第1編仙台鉄道局分』に掲載されていた全国版の駅別生馬鈴薯発送トン数順位表の上位5駅をグラフにしたものである。これから昭和5年から昭和11年までの生馬鈴薯発送量は古間木駅（青森県）が国内第1位で、昭和8年（1933年）には15,160トンに達していることがわかる。昭和11年（1936年）時点の国内上位3駅は、第1位が古間木駅（青森県）の11,886トン、第2位が筑後柳河駅（福岡県）の6,778トン、第3位が下田駅（青森県）6,523トンであった。

《補足》昭和5年から昭和10年までの国内上位3駅。

昭和5年 第1位 古間木駅、第2位 狩太駅、第3位 下田駅。

昭和6年 第1位 古間木駅、第2位 深谷駅、第3位 狩太駅。

昭和7年 第1位 古間木駅、第2位 下田駅、第3位 藤崎駅。

昭和8年 第1位 古間木駅、第2位 下田駅、第3位 七飯駅。

昭和9年 第1位 古間木駅、第2位 下田駅、第3位 藤崎駅。

昭和10年 第1位 古間木駅、第2位 藤崎駅、第3位 下田駅。

《補足》図1から図6までについて

本稿においては、仙台鉄道局新津運輸事務所管轄のデータは除いている。

昭和11年（1936年）に新潟鉄道局の開設に伴い秋田・山形・新津運輸事務所は移管された。

本稿においては、秋田・山形運輸事務所については包含している。

7. まとめ

『主要貨物統計年報』から東北地方の大雑把な馬鈴薯生産地の把握ができた。今後、先行研究とともに関連資料の一層の検討を加えることで、馬鈴薯生産地等の解明を進めていきたい。

《参考文献》

青森県（1968）『災害記録』。

青森地方気象台（1961）『青森県気候誌』。

鉄道省（1937）『鉄道停車場一覧』。

鉄道省経理局（不明）『昭和2年主要貨物統計年報仙台鉄道局分省線』。

鉄道省経理局（不明）『昭和3年主要貨物統計年報仙台鉄道局分』。

鉄道省経理局（不明）『昭和4年主要貨物統計年報仙台鉄道局分』。

鉄道省経理局（1931）『昭和5年主要貨物統計年報仙台鉄道局分』。

鉄道省経理局（1932）『昭和6年主要貨物統計年報仙台鉄道局分』。
鉄道省経理局（1933）『昭和7年主要貨物統計年報第1編仙台鉄道局分』。
鉄道省経理局（1934）『昭和8年主要貨物統計年報第1編仙台鉄道局分』。
鉄道省経理局（1935）『昭和9年主要貨物統計年報第1編仙台鉄道局分』。
鉄道省経理局（1936）『昭和10年主要貨物統計年報第1編仙台鉄道局分』。
鉄道省経理局（1937）『昭和11年主要貨物統計年報第1編仙台鉄道局分』。
鉄道省経理局（1937）『昭和11年主要貨物統計年報第1編新潟鉄道局分』。
鉄道省経理局（不明）『昭和2年主要貨物統計年報札幌鉄道局分省線』。
鉄道省経理局（不明）『昭和3年主要貨物統計年報札幌鉄道局分』等。
農林大臣官房統計課（1928）『第4次農林省統計

表』。
農林大臣官房統計課（1929）『第5次農林省統計表』。
農林大臣官房統計課（1930）『第6次農林省統計表』。
農林大臣官房統計課（1932）『第7次農林省統計表』。
農林大臣官房統計課（1932）『第8次農林省統計表』。
農林大臣官房統計課（1933）『第9次農林省統計表』。
農林大臣官房統計課（1934）『第10次農林省統計表』。
農林大臣官房統計課（1935）『第11次農林省統計表』。
農林大臣官房統計課（1936）『第12次農林省統計表』。
農林大臣官房統計課（1938）『第13次農林省統計表』。