

北陸地方における工業都市発達の要因についての一考察

著者	高野 史男
雑誌名	筑波大学人文地理学研究
巻	1
ページ	121-131
発行年	1977-03
URL	http://hdl.handle.net/2241/00155268

北陸地方における工業都市発達の要因についての一考察

高野史男

I 問題意識

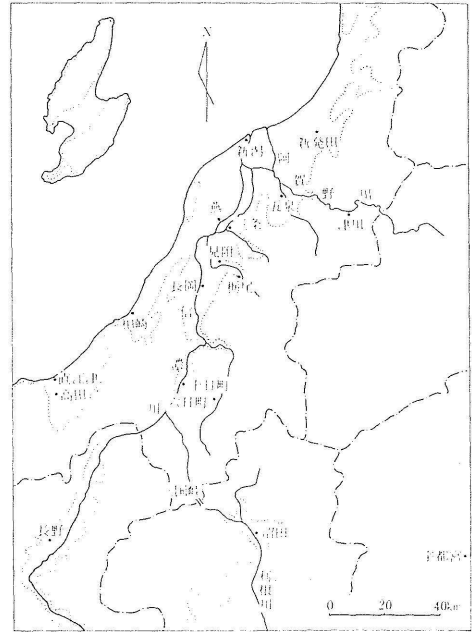
わが国の都市を一定の手続きと方法に従って機能分類し、その産業基盤が主として第2次産業であるか、第3次産業であるかによって類型区分を行なってみると、いわゆる第2次産業型都市が70、第3次産業型都市が249、両者の中間的性格をもつ中間型都市が82となる¹⁾。第3次産業型都市が圧倒的に多いことは都市の本質からみて当然といえるかも知れないが、注目すべきことはそれらの分布状態にきわめて大きな特徴があることである。すなわち数からいうと少ない第2次産業型都市、あるいは中間型都市、つまり商業やサービス業などの第3次産業がその都市の産業基盤としてはあまり強力でなくてどちらかといえば工業的性格の強い都市が、日本全体の中で関東地方から中部地方を経て近畿地方に至る中央日本にほとんど集中的に分布していることである。前述の3類型合計401都市のうち、第2次型・中間型を合せて152都市であるが、その約80%が中央日本に集中偏在しているのであり、残りの約20%のうち12%は瀬戸内海沿岸に分布している。したがってその他の地域、北海道・東北・山陰・南四国・九州の諸地方には工業的性格の強い都市はきわめて少ない（北海道の石炭鉱業都市が第2次型に属しているのを除く）のである。

このような産業基盤として工業に比較的強く傾斜している都市が中央日本に偏在集中している理由は何であろうか。その地理的理由を実例に即して検討するのが本研究の目的である。上述の類型区分の基礎資料は1970年の国勢調査であるが、わが国の都市は北海道諸都市や若干の近代工業都市を除くと、主要都市のほとんどが明治以前の近世封建期に既に都市として成立し、または少なくとも都市の萌芽の形成を見ていたものであり、それが明治以後に近代産業や交通の発展に伴って改造されたり拡大発展をみたりして現在のような実態をなすに至ったことは周知の事実であるから、1970年現在の工業的性格の強い都市の中央日本への偏在傾向も、その理由があるいは近世封建期にまでさかのぼるものがあるのではないかということである。

以上のような課題を実例に即して検討するため、サンプルとして選定したのは北陸地方の工業都市群である。先ず新潟県は京浜・中京・阪神などの大都市圏や大工業地帯から離れているにも拘らず、そこには新潟平野（下越平野）の山麓沿いの地帯に五泉・村松・加茂・三条・燕・見附・栃尾などの多くの工業的性格の強い都市群（三条と村松が中間型、その他は第2次産業型）が連なっている。これらの都市のうち五泉・村松・加茂・見附・栃尾は繊維工業都市、三条・燕は金物工業都市で、現在では繊維は化・合繊織物やメリヤス・ニット製品を主としているが、近世封建期には絹織物（紬・結城など）・木綿織物（綿物）であったし、金物は現在は洋食器・石油ストーブ・ミシン部品・作業工具などを主としているが、近世封建期には和釘・刃物・農機具などであった²⁾。したがってこれらの工業都市は伝統的な地場産業から発展した都市であり、現在も中小零細企業を主体としている点でも

古くからの伝統工業都市としての本質を伝えているといってもよいであろう。

次に富山・石川・福井の3県では工業的性格の強い都市群としては、第2次産業型が新湊（金属）・勝山（織物）・鯖江（織物・めがねわく）の3都市で、その他に魚津（化学）・黒部（ファスナー・金属）・高岡（金属）・小松（織物・一般機械）・加賀（織物・一般機械）・大野（織物・電機）などが中間型に属している。これらのうち新湊・魚津・黒部などの諸都市は金属・化学などの近代的大企業が幾つか立地することによって近代工業都市として発展したものであるが、高岡は旧藩時代からの銅器など、小松・加賀（大聖寺）・勝山・大野などは旧藩時代末期あるいは明治初期からの伝統的地場産業としての織物業を基盤とし、それに高岡・小松・加賀などは近代工業をも加えて工業都市としての発展をとげたものである³⁾。



第1図 新潟県の工業都市群

本研究はこれらの諸都市の工業の近世封建期、あるいはやや下って明治中期頃までの発展過程を検討することによって、上述の課題を解明する手がかりを得たいと考えた。実際に取りあげた都市は新潟県の金物工業都市三条、織物工業都市見附、および石川県から福井県にかけての織物工業地帯の諸都市（小松・大聖寺・福井など）で、従来からの多くの研究を参照しつつ、新たな実地調査を加え、これらを総合してこの地方における工業都市発達の変因について一つの仮説を設定してみたのである。

II 三条の場合

II-1 金物工業の形成

三条には古くから木綿織物や染物（紺屋）のような工業もあったが、それらは発展せず、最も大きく伸びたのは鍛冶屋である。その始まりは明暦・万治年間（1655～1660年）より遅くはなかった⁴⁾と考えられ、次の寛文年間（1661～1672年）には三条町内信濃川岸に近い鍛冶町に23戸、信濃川と支流五十嵐川との合流点よりややさかのぼった一之木戸部落（古鍛冶町）に13戸の鍛冶屋集団が形成されていた。これらは少なくとも農家副業的なものではなく専門的鍛冶屋であった。

その頃この地方には信濃川や五十嵐川の洪水がしばしば起り、そのたびに農民は田畑を荒されて甚だしい窮乏状態に陥ったので、当時の代官（三条は1623年以来幕府直轄領となっていた）が農閑期の農家副業として家釘（和釘）の製造を奨励したのが、やがて鍛冶専門の発生となったものであろう。そしてこれは頻発した洪水や地震、あるいは大火（1792年の大火、および1828年の三条地震に伴う大

火など)などの災害によって付近一帯がやられ、家屋再建の必要が起こる度に家釘の需要が増加することによって漸次発展して行った。のちに市場が江戸方面にまで拡大すると、江戸の大火ごとに三条の釘の価格が暴騰したともいわれる⁵⁾。

三条の專業鍛冶は時代が下るにつれて家釘のみでなく漸次小刀・庖丁・鋏・鎌などの利器類や鋏・鋤・稲扱千歯などの農機具や鉄鋸・船釘などをも製造するようになり、鍛冶屋の数も増え、その地域的分布も三条周辺のみでなく、燕・与板その他にも拡大した。そしてこれらの製品は三条町内の商人によって一手に売捌かれた。当初は近辺に現物を自ら持参しての行商が多かったが、やがて東北・信州・関東などの諸国⁶⁾に及び、単なる行商のみでなく大量の荷物を江戸などの商人相手に送り出すようになった。とくに江戸を中心とする関東各地との取引はめざましいものがあり、三条商人は各地で種々な注文を受けて帰り、鍛冶屋はそれらの生産に努力する結果として、量的にも質的技術的にも三条金物工業が発展するようになったのである。

当時の三条金物の販売ルートは関東方面に対しては三条から信濃川本流をさかのぼり、さらに支流の魚野川沿いに六日町までは船便で運び、ここで上陸してからは馬背または人の背負い荷物で三国峠を越えて上州の倉賀野宿に出、ここから再び船便で烏川・利根川を下り、あるいはその支流沿いにさかのぼるなど関東一円を巡回して各地の間屋などに販売し、また注文を受けて帰った。六日町から三国峠越えの道中は3～4里ごとに宿が設けられ、宿には数人の宰領がいて荷物が100個ぐらゐにままとすると一人の宰領が監督して次の宿まで送るといようにした⁷⁾。また江戸末期には三国峠をこえると沼田宿の旅館で関東の商人と落ち合い、ここで和釘などのセリ市が立ったこともあるといわれ⁸⁾、ここで品物と金とを交換して帰ったという。甲信方面には三条で船積みして信濃川を下り、新潟港に出、そこで川船から沿海用の船に積みかえて直江津港に上陸し、そこから馬背または人の背負い荷で陸路長野・山梨方面に送った。また奥羽方面は三条から信濃川を下って新潟港を経てさらに阿賀野川を津川までさかのぼり、そこで上陸してから陸路を馬背または背負荷で会津に出、そこから奥羽各方面に回った⁹⁾。

帰路には各出先の特産物や需要者から金物を見本として持ち帰り、これを三条の鍛冶屋に見せて注文したりしたから、三条の鍛冶屋にとっては居ながらにして遠隔地の注文や技術を知ることができたといえる。

以上の主要3ルートのほかにも海路日本海沿岸各地へも販路が開かれたようであるが、主なものは上記3ルート、なかでも江戸および関東各地が最大の販路であったことは当然である¹⁰⁾。そして三条町内はもちろん付近各地の金物製品の売捌きはほとんど三条商人の独占事業であったことは燕町の仲買が三条商人をないがしろにして江戸商人と取引しようとして紛争になり、三条商人仲間の訴訟が勝って差止められたことでも明らかである¹¹⁾。

江戸末期当時三条に鍛冶屋がどの位存在したかという点、寛政・享和・文化・文政年間(1789～1829年)に鍛冶を営んでいた人名から数えて三条鍛冶町に20、一之木戸に18、田島に7、砂原・裏館・荒町に11、合計56軒¹²⁾は確実であるが、そのほかにも多数の小前(下層)の鍛冶屋が存在していたらしく、明治7年(1874)の戸口表では鍛冶屋は三条98、一之木戸151、田島47、裏館44、その他21、

合計 361 軒¹³⁾となっている。

Ⅱ-2 三条金物工業の立地条件

三条は近世封建期以来現在でも全国有数の金物工業地となっているが、その工業立地条件となるべきもので、特に有利な条件があったとは考えられない。先ず原材料としての鉄材は初期には地元近郷の民家から集めた屑鉄で間に合っていたが、生産量の増加につれてそれでは間に合わなくなり、関西地方から海路鉄材を買入れた。それは寛文12年(1672)の川村瑞軒による西廻海運の開発によって東北・北陸地方の運上米が日本海沿岸を下関に至り、瀬戸内海を経て大阪まで運ばれるようになったが、その帰り荷として呉服・塩その他の多くの商品とともに船の底荷(船の重量を増し安定をよくするため)として中国地方とくに出雲の鉄材が運ばれ¹⁴⁾、新潟港を中継して川船で三条へ送られたのである。したがって鉄材の供給については三条にとくに有利な点があったわけではない。

鍛冶屋にとって必須の燃料については五十嵐川のすぐ上流の下田郷方面から豊富な木炭が川舟で下され、比較的容易に入手できた¹⁵⁾が、これも後には不足勝ちとなり、佐渡の海府炭、会津より会津炭が搬入されたといわれ、必ずしも問題がなかったわけではない。

労働力についてはある程度の封建的制約があったとはいふものの、この地域の農村からいくらかでも得られた。貧窮な農民、とくに洪水時などどん底に落ち込んだ農民の子弟の労働力が豊富に所在したことは事実であり、これは最も重要な条件であったかも知れない。

さらに原料や製品の輸送については重量貨物である関係上さきに触れたようにできるだけ川船が利用されたが、それには平底のコウレンボウ¹⁶⁾なる船が用いられた。新潟から三条へ、三条から長岡へ、さらに六日町方面へと上りは追い風に帆を上げ、さらに川浴い農民のリレー式労働提供(賃かせぎ)による引き綱によってさかのぼり、下り荷は流れに従って適宜こぎ下った。当時の川船の船着場は五十嵐川が信濃川に合流する口の所の三条側の河岸で現在の四の町・三の町付近であり、二の町付近には下田郷方面から下った薪炭・木材の河岸があった。寛政7年(1795)には三条町に26隻の川船があったといわれるが、その後の貨物の増加によって川船も増加し、明治8年(1875)には川船54隻、その他に無税の船190隻あったという¹⁷⁾。しかし明治7年から最初の川蒸気船が新潟・三条間、さらに長岡まで就航するようになり、以後大正末期頃まで蒸気船時代が続いた。信濃川の水運の便が三条金物工業の発展にかなり大きな関係をもつことは明らかである。

Ⅱ-3 三条金物と三条商人との関係

三条の金物は前述のような形成過程と立地条件の下に今日に到ったが、三条金物工業の発展に最も大きな役割を果たしたものは鍛冶職人たちに原料を供給し、その製品を売り広めた三条商人であった。三条は室町時代初期から江戸時代初期にかけて城下町であり、また東西本願寺別院や日蓮宗本成寺派総本山がある地方随一の宗教都市でもあり、城下には商人が集まって繁栄していたが、寛永以後は幕府直轄地あるいは村上藩領に格下げとなるなどの変遷を経てやや不振の状態となった。しかし万治・寛文頃(1658~1672年)からは河港として栄えるようになった。それには西廻り海運の開発による大阪廻米が盛んとなったことなどが関係しており、金物工業が盛んになり始めるのも同じくこの頃からなのである。三条商人は米の運送のほか返り荷として大阪方面から木綿・呉服類・塩など各種商

品を運んでこれを取扱い、大きな利益を得たが、やがてこの地の金物業と結びついてその原料や製品を扱う金物問屋が生れた。その数は天保2年（1831）の鉄物仲間の申合せ文書には7名以上の連名となっており¹⁸⁾、また文久3年（1863）の燕町の商人との紛争の文書には34名の三条金物問屋の名が記されている¹⁹⁾。さらに明治7年の戸口表では金物屋38、古金屋21、炭屋9の関係商人が存在²⁰⁾した。金物屋すなわち金物問屋は鉄材をも扱うものも多く、また地元の大地主層とも結んでその資本をも利用したといわれる²¹⁾。

信濃川の水運と関係した米その他の物品の運送・仲継・取引によって資本を蓄積した商人は鍛冶屋の発生と結びついて、金物の販路の拡大による生産の増大、生産の増大による販路の一層の拡大という一連の過程を経て漸次金物工業を発展させた。その間鍛冶屋の軒数や職人の増加、生産量の増大のみでなく、各地との取引関係の中における情報交換によって技術的質的向上が行われたのである²²⁾。

要するに貧窮農民層の農閑稼の形態から出発したと思われる鍛冶屋はまもなく専門化し、水運に関連してようやく抬頭していた商業資本に結びついてその支配下に地域的企業集団を形成して発展したものであり、それが今日の三条金物工業都市の基盤となったのである。

III 見附の場合

III-1 織物工業の形成

見附は信濃川の支流刈谷田川が栃尾盆地を出て、魚沼丘陵を横切り、下越平野に出る谷口に位置している古くからの市場町であって、近世は村松藩の見附代官の支配下にあった。刈谷田川には信濃川水系の長岡船道などの舟運組織の一部をなす刈谷田川通船が少なくとも江戸中期以降存在しており²³⁾、見附には船着河岸があり船改め番所も所在したとされるから、相当の町場であり、若干の商人が軒を並べていたと思われる。当時の刈谷田川の流路は現在のものとは異り、嶺崎の観音山丘陵の鼻を過ぎたところから大きく蛇行して北に向い、本町一丁目の現在の市役所の裏を流れて、さらに蛇行しつつ西南方に向っていた²⁴⁾から、江戸中期以降の見附町の河岸は恐らく現在の本町一丁目を中心として新町・嶺崎一丁目にわたる付近に所在したものである。

見附の織物工業の起りは江戸末期の文政（1818～1829）の始め頃に村松藩士と見附の大庄屋が野州（？）結城（茨城県結城市）から木綿糸の紡績の技術を導入して町内の女子に手内職をやらせ、製品の木綿糸は見附の問屋に扱わせて結城に搬出したことから始まり²⁵⁾、やがて文政13年（1830）頃結城から染織の技術をも導入して、その地方で製造された綿糸を使って「見附結城」と称する木綿織の生産が始まったものである²⁶⁾。次の天保年間にはさらに発展し生産額も増加して、機会所なども組織された。当時西廻海運によって越後米などが大阪へ送られた帰り荷には鉄材とともに綿が多かったから²⁷⁾、これが新潟港で中継され、信濃川の水運によって見附河岸に運ばれ、原料糸となり見附結城に織られたことは充分推定される。

明治以後には木綿織のみでなく絹綿交織が行われるようになり、さらに明治7年（1874）には米沢から技術を導入して節糸織を産出した。この頃から洋糸・洋染料などが採用されたが、中国方面から作蚕糸が輸入されたのを利用して見附特産の新節織を作り出したり、輸出向羽二重の生産に力を入れ

たりした²⁸⁾こともあるが、第二次大戦後の現在は大衆向きの化繊服地やニット製品の大産地となるに至った。

Ⅲ 一 見附織物の立地条件

見附の場合も繊維工業発展に特に有利な立地条件はほとんどないといってもよい。冬季積雪が多く戸外作業ができないため、とくに冬には余剰労働力が存在するということはあるとしても、それ以外は原料については当初の主原料たる綿は山陰の米子綿（夜見ヶ浜産）が多かったものと推定され、付近の山地寄りの村で産出する生糸や会津地方から運ばれた生糸は当初の見附織物には使われてはいない。米子綿は西廻海運の帰り荷として新潟に送られ、さらに長岡船道一刈谷田川通船で見附河岸に運ばれたものと考えられる。

そしてこれらの原料綿および製品としての見附結城の取扱、および生産技術の向上に主導的役割を果たしたのは見附町内の商人たちであった²⁹⁾。彼らは始めはこの地方の水田地帯を背景とする地主富農層などが藩の大阪廻米取扱のために見附河岸に集まったもの、および長岡商人の支店が進出したものことから成り、原料・製品の取扱によって資本を蓄積し、関東方面への販路の拡大やさらに染色・整理などの経営に乗り出すことによって、見附織物の発展に大きく寄与したことは疑いないところである。見附織物の技術は見附商人の活動を通じて、技術先進地の関東から導入され、その後の技術の向上も行われ、また消費地の関東に販路を獲得することによって生産が伸びた。つまり織物生産は商業資本の管理・支配下に地域的企業集団として形成発展を見たものであるといえる。

IV 石川・福井両県下の繊維工業の発達

Ⅳ 一 小松・加賀（大聖寺）両市の場合

小松において絹織物業が発展するのは近世城下町形成以後といわれ、加賀藩の強力な統制の下に特権の産業として保護・育成された。藩は資金の融通や絹道会所による絹の生産・集荷・販売の統制を行ったが、領外への移出販売の際に織物税を徴収した。小松絹はほとんどが「登せ絹」となって京都の加賀絹問屋に出荷され、それによって販売されたから、結局は京都の問屋の強力な支配下にあったとみられる。生産は小松町内の糸問屋・糸仲・絹仲などの特権商人を中心として、賃機・出機制によって町内だけでなく、江戸末期には周辺の農村でも広く行われていた³⁰⁾。

また大聖寺の絹織物業は東方約5kmの所にある農村の旧庄村から起ったとされるが、大聖寺が加賀藩の支藩となり(1639年)、その城下町が発展するにつれて、藩士家族の内職の絹織が普及するようになって、農村部の「庄の絹」も大聖寺が集散地となり、絹業の中心は大聖寺へ移って農村部に対して賃機制が行われていた³¹⁾。

小松・大聖寺の絹業は幕末には一時不振に陥るが、安政の開港(1855年)により絹織物が外国へ輸出されるようになって再び発展の道をたどり始めた。本格的には明治以後の洋式織機を導入したマニファクチュア制工業によって、明治20年(1887)ごろ輸出羽二重の生産が始まってからで、明治33年(1900)ごろからは動力織機の採用で生産は飛躍的に増加し、1904年以降には羽二重の輸出は年間60~70万疋にも達し、大正中期(1919年頃)には最盛期を迎えた³²⁾。

明治中期以降のこの地方の絹織業は小松・大聖寺の両都市を中心として、周辺の農村部に多数のマニュファクチュアや小工場を発生させながら発展していったが、農村におけるこれら近代織業の担い手としての小工場主は、その多くが水田単作地帯の農村の中小地主層であったといわれる³³⁾。すなわちこれらの絹織物業は地域的には前代と同じ農村地域の伝統的基盤を受け継いでいるのであるが、明治以後の外国市場への結びつきと近代技術の導入という背景のもとに、輸出向羽二重業として急速に発展をとげ、その生産様式において大きく変化している。それを可能ならしめた経済的基盤は何であろうか。相当の資本投下を必要とする織業の創業が、「小作料収入のみでは生活を維持しえない程度の小地主層」³⁴⁾の資力で果してできたであろうか。

Ⅳ-2 福井地方の場合

福井地方は小松・大聖寺のような古い織物地帯の伝統は持っていない。その織物業が発展を始めるのは明治以後のことであり、明治初年の福井藩および福井県の洋式織機や製織法導入の熱意により、先進地の京都・桐生などから学んで、明治20年（1887）羽二重製織から出発した。当初から輸出目的で始められた羽二重は種々の技術的困難をこえて品質を高め、また明治末期には力織機を導入して急速に生産を増大し、また工場数も順調に増加している。大正8年（1919）には福井県下の職工10人以上の工場は837工場に達し、羽二重生産額は1億7,000万円、全国輸出絹織物の60%を占めるという黄金時代を示したが、これをピークとして以後輸出羽二重は衰退に向った³⁵⁾。

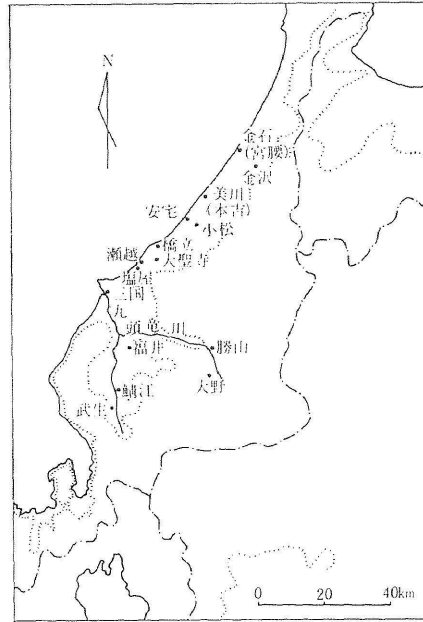
福井地方の近代織物業の展開も小松・大聖寺地方と同じく、明治中期における農村中小地主の織業への投資、末期における中小地主機業家による動力化の推進によって担われてきたといわれる³⁶⁾。これには明治中期頃に金肥の投下によって水田生産力が急激に上昇したことが関係するともいう³⁷⁾。しかしせいぜい数町歩程度の小地主が福井地方農村においてはほとんど未経験であった織業に果たして積極的に投資する意欲を持つであろうか。また金肥の投下による水田生産力の上昇も北海道にしん粕の北前船による導入が明治初期あるいはそれ以前からと思われるので³⁸⁾、時期的には必ずしも一致しないのである。

Ⅳ-3 石川・福井両県下の織物工業発達の一要因

以上、わが国における代表的絹織物業地域である小松・大聖寺および福井地方の繊維工業の近世末期から明治・大正期頃までの発展過程についてごく大まかに概観したが、これら三地域に共通するのは明治以後の外国市場との結びつきと明治中期以後の近代織業技術の導入によって織物生産量が急増するとともに、工場数も急増することである。この生産を担うのは主として農村の中小地主層であるとされるが、後になればともかく、発展の初期における経済的基盤、すなわち必要な資本はどこから得られたのであろうか。

この点についてはこれら中小地主機業家はその所有農地を信用授与の基礎として、明治初・中期にこの地方にも続々と設立された国立・私立銀行や生糸商人から融資を受けたことが重要であるとされる³⁹⁾。そしてこれら銀行の設立には地方の有力大地主が参加しているが、これについて注目されるのは、この大地主の中にはこの地方の海岸諸港を根拠地（船籍地）として江戸後期から明治にかけて日本海航路に活躍した北前船の船主が相当数含まれていることである⁴⁰⁾。

北前船についてはいまここで詳説する余裕はないが、幕府が寛文12年（1672）河村瑞賢に命じて西廻航路を開かせて以来、奥羽・北陸の日本海沿岸地方と大阪・関西方面とは直接海運で結ばれるようになり、また松前（北海道）の漁業資源の開発が進められるにつれて大阪一松前間の日本海航路の海運業に従事する「北前船」が重要になってきたのである⁴¹⁾。その根拠地は三国・塩屋・瀬越・橋立・安宅・本吉（美川）・宮腰（金石）などで、これら沿岸の小港の漁師や船乗りが各藩の奨励と近江商人の資力援助とを受けて千石船など大船を建造し、奥羽西部や北陸地方の米や北海道の鯨・しめ粕・こんぶなどを大阪や瀬戸内海諸港へ、大阪・瀬戸内方面の酒・塩・木綿・綿・砂糖・雑貨などを北陸・奥羽・北海道方面へ運送した。この場合、北前船は運賃積取制ではなくて通常は



第2図 石川・福井県の工業都市群と北前船根拠港

買積制をとり、各地の産物を買取って、行先でこれを売払って利を得たのである。したがって船主は一種の回漕問屋の性格をもち、航海はかなり危険が多かったが、利益は莫大であった。前記の三国・塩屋・瀬越・橋立・安宅などには船主たちの巨大な邸宅が今もその名残りをとどめている。有名な銭屋五兵衛なども宮腰を根拠とする北前船主の一人であった⁴²⁾。

北前船は明治初期には最盛期を迎えたが、中期以後とくに明治30年代（1897～1907）以後は急速に衰退した。その原因は北海道のにしん資源状態が悪化して不漁となったこと、北海道開発が漁業から他の部面に移ったこと、日本型帆船は海難事故が多く、また非能率で漸次西洋型帆船や蒸気船に敗退していったこと、東北本線（1891年全通）・北陸本線（1884年一部、1913年全通）など鉄道の開通が進み、また電信の発達によって投機的ぼろもうけができなくなったことなど、近代的交通通信の発展に負けていったこと、つまり北前船の存在意義が以上のような社会の近代化によって失なわれたためである⁴³⁾。

これに対して北前船主たちはどのように対応したか。彼らはすでに北前船がまだ盛んであった明治10年代（1877～1887）から地元の金融事業に大きく投資しており、また金融業を通じて相当の土地を取得して地主ともなっている⁴⁴⁾。このほか大阪や北海道へ出て近代的海運業者や商人・金融業者に転換しているものもある。ここではとくに地元の小松・大聖寺や福井などで銀行を設立したり投資したりしている点を重視したい⁴⁵⁾。彼らは明治中期以後、海から陸へ上ってそれまでに蓄積した資本をもって地方の金融界をにぎり、その資金によって地元産業の振興・育成につとめたのである。その結果が上述のように明治30年（1897）頃以後の輸出羽二重業の急激な発展となってあらわれたとみることができよう。資金に乏しい中小地主機業家がこの時期に何故上述のように羽二重業を急速に発展させ

得たかの事情はこれによってある程度解明されたといえるであろう。もちろんこれで全て明らかになったわけでもなく、また証拠不十分な点が多々あることを認めての上であるが、北陸絹織物業地帯と北前船根拠地諸港の分布がきわめて接近してほぼ一致しており、時期的な面でもその盛衰が関連づけられる。いわば疫学的な状況証拠ではあるが、北陸繊維工業地帯の発展は少なくともその初期においては（これがきわめて重要であるが）、北前船による商業資本の蓄積と相関的であると考えることが可能である。

V まとめ—工業形成の初期段階における商業資本の役割

以上、新潟県三条の金物工業都市、見附の織物工業都市と石川・福井両県にまたがる織物工業地帯の場合について考察した。このほかにも新潟県においては五泉や栃尾の織物工業、燕の金物工業などについても三条や見附と類似の要因を挙げることができよう。また石川県下では小松より北の方の金沢にいたる地域や能登の織物工業でも小松・大聖寺・福井と類似の北前船関係の要因を挙げることができるだろう。

要するに下越平野の山麓地帯のこれら工業都市群は谷口集落的性格をもつものが多く、周囲の水田地帯の豊富な米の流通とも関連し、またゆるやかな信濃川の流れとも結びついて河港商業都市であったのであり、そこに発達した商業資本によって芽ばえ、育てられた地場産業は一たん発展し始めると徐々に与るまゝに膨脹し、それがはね返って商業資本を伸ばし、そして再びそれが地場産業にはね返って大きな地域的企業集団⁴⁰⁾の形成を促進するというようにして漸次工業都市的発展をとげるようになったものと考えられることができる。

また石川・福井両県下の織物工業都市群は、江戸末期—明治前期という歴史の一時期に北陸地方にあらわれて日本の海上交通に大きな役割を果たして商業資本を蓄積するとともに消えていった北前船の根拠地にきわめて近いという地域的条件が、近代工業の萌芽を育てるのに甚だ好都合であった。ここでも新潟と形はちがうけれども同じく船の交通に関係して発達した商業資本と地場産業とが連鎖反応的相互作用をくり返すことによって地域的企業集団の形成が促進され、工業都市が発展したものと考えることができよう。

新潟県諸都市の場合は山一つ越えた背後に巨大な市場であり、また技術先進地である関東地方を控えていることが巨視的な意味できわめて有利な地理的条件であった。そして生産力の発展増大に結びつく技術的情報や市場の情報、そして原料の供給や製品の販路、これらのすべては商業資本によって管理されていた。もちろん技術情報や原料供給では関西地方とも結びついてはいたが、商業資本の目は主として関東市場に向っていた。このような問屋→零細企業者・職人層という管理支配体制下の地域的企業集団形態がこれらの工業都市の場合にほとんど共通してみられるのが特徴である。

石川・福井両県下の工業都市群の場合も新潟県の場合とは関東と関西が入れちがっているだけで、事情はほとんど似たようなものである。

はじめに述べたわが国の中央部に工業的性格の強い都市が多く集中偏在している理由は何かということであるが、以上のようなまだきわめて不十分な論証ではあるが若干の結論を得たように思う。つ

まり近世封建時代末期あるいはそれにつづく近代のごく初期に既に工業都市的な産業基盤を形成していた都市群は、ほぼ商業資本の管理下にそれを行っていたのであり、それら商業資本は関東・関西などの巨大市場とのつながりによってそれを実現しえていたのである。したがって関東・関西の巨大市場とのつながりを作ることが比較的困難であった東北日本や西南日本の遠隔地にはその当時から工業都市は育ちにくかったわけである。

本研究には昭和51年度科学研究費・総合(A)「地方都市の成立および発展の地域的基盤に関する研究」(代表者高野史男)の一部を使用した。

註・参考文献

- 1) 高野史男(1974): 産業基盤からみた日本の都市の一考察. 東京教育大地理学研究報告18, 153~166.
- 2) 青野・尾留川編(1972): 日本地誌9, 中部地方総論・新潟県. 334以下(二宮書店).
- 3) 青野・尾留川編(1970): 日本地誌10, 富山県・石川県・福井県. 269~272(二宮書店).
- 4) 三条史料調査会(1954): 三条市史資料I. p. 392.
- 5) 三条市在住外山 登氏談.
- 6) 鳥羽万亀造(1957): 三条金物小史. 13~15.
- 7) 三条鋸工業振興会(1968): 三条鋸の沿革. 8~9.
- 8) 前掲5)
- 9) 前掲7)
- 10) 前掲4), 423~426に江戸鉄銅物問屋と三条の越後釘積仲間との取引協定が掲載されている.
- 11) 同上, 426~438.
- 12) 前掲4), p. 400.
- 13) 前掲6), p. 19.
- 14) 前掲4), p. 70.
- 15) 同上, p. 405.
- 16) 新潟市(1969): 新潟開港百年史. 125~126.
- 17) 前掲4), p. 451.
- 18) 前掲6)
- 19) 前掲4), 426~427.
- 20) 前掲13)
- 21) 三条市在住外山栄助氏談.
- 22) 村井益男(1960): 越後三条の金物工業. 日本産業史大系5, 中部地方篇. 219(東大出版会).
- 23) 山崎久雄(1962): 信濃川水運と長岡船道. 新潟大学教育学部長岡分校研究紀要8.
- 24) 見附市役所での聴取りによる.
- 25) 小川挑流(1920): 復本見附案内. 6~7(田中商事 K. K.).
- 26) 同上.
- 27) 小村 式: 幕末日本海の商品流通について(日本海海運史の研究, 所収). p. 564以下
- 28) 前掲25)
- 29) 前掲25), 13~23 見附の間屋が高機を採用したところ, その製品がよく上州方面へ売れるようになったとして表彰されている文書がある.
- 30) 宮本朔一郎(1960): 小松絹, 日本産業史大系5. 中部地方篇, 311~315(東大出版会), 青野・尾留川編(1970): 日本地誌10, 富山県・石川県・福井県. 232~233.
- 31) 同上, 日本地誌10, 232~233.
- 32) 神立春樹(1974): 明治期農村織物業の展開. 54~63, p. 155以下(東大出版会). 同上, 日本地誌10, p. 233.
- 33) 同上, 神立春樹: 明治期農村織物業の展開. p. 171以下.
- 34) 同上, p. 171.
- 35) 古島敏雄(1966): 産業史III(体系日本史叢書12). p. 421以下(山川出版社). 同上, 神立春樹, p. 173以下.
- 36) 同上, 神立春樹, p. 269.
- 37) 同上, p. 284.
- 38) 牧野隆信(1964): 北前船. 139~140(柏書房).
- 39) 前掲, 神立春樹, p. 302以下.
- 40) 同上, p. 286, 290.
- 41) 前掲, 牧野隆信: 北前船. 北見俊夫(1973): 日本海上交通史の研究(鳴鳳社).
- 42) 同上.
- 43) 同上, 牧野隆信, p. 144以下.
- 44) 同上, p. 162以下.
- 45) 前掲, 神立春樹, p. 286.
- 46) 山口守人(1970): 刃物工業の地域集団の構成要素と構造. 歴史地理学紀要12.

A Study on Geographical Factors for the Growth of Industrial
Cities in Hokuriku Region, North-central Japan (abstract)

Fumio Takano

In Japan there are many cities which can be classified into three types according to their industrial bases, that is, the secondary (mainly manufacturing) industry type, the intermediate type and the tertiary (mainly commercial and service) industry type. Regional distribution of the cities classified into these three types reveals remarkable feature that the cities belonging to the secondary industry and intermediate types are concentrated to the central part of Japan. In other regions, however, these two types are few and the tertiary industry type cities abound. The purpose of this paper is to study on geographical factors for the regional concentration of these secondary industry inclined cities to the central part of Japan. The case study was carried out on many industrial cities in Hokuriku Region, north-central Japan. The conclusion is as follows;

- (1) In these cities in Hokuriku Region, there were much accumulation of merchant capital by pre-modern types of transportation, for instance, small river boats and sailing-vessels in the late feudal age. And it raised local traditional industries of textile and metal works by financing them and they have developed to modern industrial cities.
- (2) These cities were located in the central part of Japan where was near to two large central markets of Japan, Tokyo (Edo) and Osaka. These markets were the very favorable factor to get many informations of business and technology for developing these industries in that time.