

19世紀末～20世紀初ジャワ・マドゥラにおける 稲米の地域間流通をめぐって

植村 泰夫*

Inter-regional Trade of Rice and Paddy in Java and Madura from the End of the 19th Century to the Beginning of the 20th Century

UEMURA Yasuo*

目 次

- | | |
|-----------------|----------------|
| I. はじめに | IV. 精米所と流通の担い手 |
| II. 移出理事州と移入理事州 | V. おわりに |
| III. 流通手段と経路 | |

I. はじめに

近年の植民地期ジャワ社会経済史研究は、ジャワ・マドゥラが極めて流通の盛んな社会であることを明らかにしてきたが、その具体的な様相についてはなお今後解明されるべき課題として残されている。筆者はかつて20世紀初頭の稲米流通を対象にこの問題を考えたことがあるが(植村, 1998)、そこでは農民がどのように稲を販売するかの検討に重点があり、稲米の地域間の流通については十分に論じることができなかった¹⁾。そこで小論では、その理事州(第1図)の境界を越えた流通がどのようなものであったかについて、史料が比較的よく揃っている1890年代～1900年代を対象に検討してみたい。

この時期は稲米流通との関連からみると、次のような特徴を持っている。まず、第1表に示されるようにジャワ・マドゥラの稲米生産は拡大傾向にあるが、それにもかかわらず外米輸入が急増し、輸入超過が確実に増加している。このことは増産が人口増加に追いつかなかったことに加え、この時期に糖業を中心としたプランテーションが急拡大したことも関係が深い。したがってこれらの外米は半分以上が糖業の中心地東ジャワへ輸入されているが²⁾、このことは特にこれらの地域が米不足であり、他地域からの移入も必要だったことを示唆している。他方、外国向け輸出は主としてヨーロッパ向けであり、主に西ジャワに集中する私領地で生産され、機械精米された最上級米であった³⁾。

* 広島大学大学院文学研究科; Graduate School of Letters, Hiroshima University

第2の特徴は鉄道整備の進展である。ジャワ・マドゥラでは1867年8月に蘭印鉄道会社 (Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij) のスマラン・王侯領線のスマラン・タングン (Tangoeng) 間が最初の鉄道として開通して以来、各地で国鉄 (Staatsspoorweg), 私鉄による鉄道・軌道建設が進み、その延長は1870年の99kmから80年380km, 90年1,463km, 1900年3,475km, 1910年には4,220kmへと拡大した (Knaap, 1989, Table 12)。このことは、稲米の地域間輸送に大きな影響を及ぼしたと考えられる。

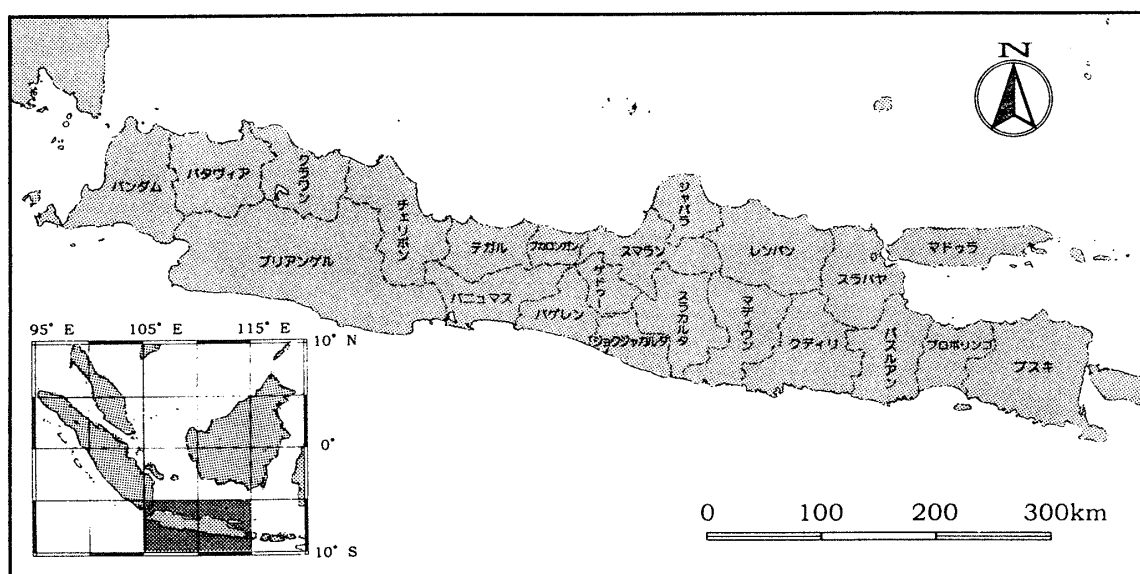
それでは、このような状況のなかで、ジャワ・マドゥラでは稲米はどこからどこへ、どれほどの量が流通したのであろうか。以下ではまず各理事州の移出入を検討し、大量の稲米を安定的に移出していたのがどこかを明らかにしたい⁴⁾。

第1表 ジャワ・マドゥラの稲米生産と輸出入

	栽培面積	生産量	ha 当たり	外米輸入	外国輸出	輸入超過
1860年代	1,197.7	2,248.4	1.88	2.2	24.5	-22.3
1870年代	1,627.9	3,723.9	2.29	46.9	11.9	35.0
1880年代	1,933.8	4,057.9	2.10	65.6	29.1	36.5
1890年代	2,121.4	4,227.0	1.99	87.5	29.5	58.0
1900年代	2,302.4	4,721.4	2.05	170.7	43.8	126.1
1910年代	2,871.7	6,042.5	2.10	329.3	30.2	299.1
1920年代	3,533.6	6,638.1	2.31	273.2	18.7	254.5
1930年代	3,943.3	7,660.7	1.94	104.4	10.1	94.3

単位：栽培面積は1,000ヘクタール、生産量は乾燥稲 (padi) で1,000メトリックトン、ha当りはメトリックトン、輸出入は米で1,000メトリックトン。

出所：栽培面積は Boomgaard, P. & Zanden, J. L. van (1990): Table 3B.1, 3B.2.1, 4B.2, 生産量は Boomgaard, P. & Zanden, J. L. van (1990): Table 9B-12, 輸出入は Knaap, G. J. (1989): Table 6 のデータから平均を産出。



第1図 ジャワ・マドゥラの理事州 (1900年現在)

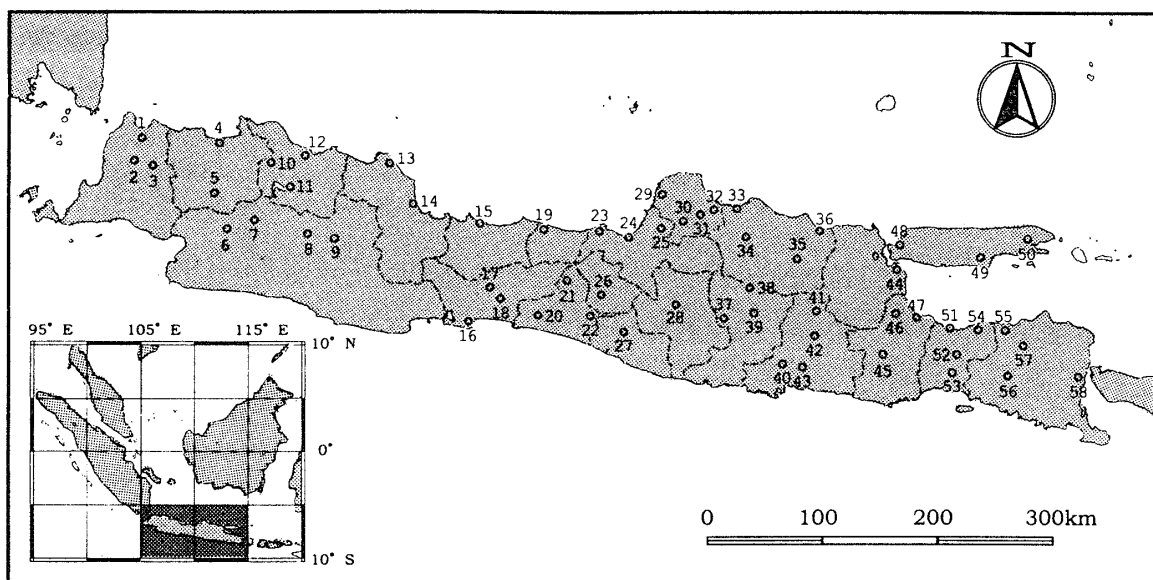
第2表 1890年理事州別稲米移出入状況

理事州	移出量または移入量 (単位:ピコル)	移出先または移入元
バンタム	移出: 70,000 (通常時, ルバック県のみ)	バタヴィア, ランボン, バンカ, パレンバン
バタヴィア	移出: 443,520 (外国向け輸出のみの量) 移入: 86,400以上	ヨーロッパ, シンガポール, 中・東ジャワ
クラワン	移出	バタヴィア, ジャワ北岸地方
チェリボン	移出: 520,000 (インドラマコ港, 外国向け含む)	オランダ, ジャワ・マドゥラ各理事州, 外領各地, シンガポール
テガル	移出: 54,700 移入: 14,800	ブカロンガン, スマラン, ポンテイヤナック, パレンバン
ブカロンガン	移入: 大量	チェリボン
スマラン	移出: 少量 (豊作時には大量) 移入: 163,000 (91年外米輸入量)	スラカルタ 外国
ジャババ	移出: 稲	レンバン, スラバヤ
レンバン	移出: 平年にはかなりの量 移入: トゥバンでかなりの量	
スラバヤ	移出: 若干量 移入: 760,000 (外米輸入量)	シヤム, サイゴン
パサルアン	移出	スラバヤ, 周辺理事州, サイゴン
プロボリンゴ	移出: 米9,200, 稲31,200 (海上経由のみ) 移入: 米48,907 (ジャワ各地36,980, バリ11,927)	パサルアン, マドゥラ ジャワ他地域, バリ
プスキ	移出: 稲107,800, 米16,000~17,000 (95年) 移入: 稲40, 米16,000~17,000 (95年)	プロボリンゴ, パサルアン, マドゥラ, バリ
マドゥラ	移入: 大量	ジャワ
プリアンゲル	移出: 米228,005, 稲2,154 (89年)	バタヴィア
バニユマス	移出: 稲200,000 (国鉄輸送量)	バゲレン, ジョクジャカルタ, マディウン, クデイリ, スラバヤ
バゲレン	移出: 67,930 (鉄道輸送のみ) 移入: 稲280 (鉄道輸送のみ)	スラカルタ, マディウン
ケドゥー	移出: 若干量	スマラン, ジョクジャカルタ
ジョクジャカルタ	移入: かなり大規模	ケドゥー, スマラン
スラカルタ	移出: ごくわずか 移入: 133,000	マディウン
マディウン	移入: 大量	
クデイリ	移出	マディウン, スラバヤ, スラカルタ, パサルアン

表註: 移出, 移入の表示は1890年にいづれか, もしくは双方が見られたことを示す。移出入量は特に年次の記載がない限り1890年の米のデータである。移出先, 移入元については, 90年に関する史料に理事州名等が明確に記載されているもののみ記載したので, 移出先と移入元が合わない場合がある。
出所: K. V. 1891: 203, bijl. PPP, 1892: 196, bijl. C, 1895: bijl. QQQ, 1896: bijl. QQQ

II. 移出理事州と移入理事州

第2表は1890年の移出入状況を一覧したものである。ここから判断する限りでは移出地域といえるのはバンタム、クラワン、チェリボン、テガル、ジャバラ、ブスキ、プリアンゲル、バニユマス、バゲレン、クディリであり、明らかに移入が必要なのはアカロンガン、スラバヤ、パスルアン、マドゥラ、ジョクジャカルタ、スラカルタ、マディウンである。バタヴィア、スマラン、レンバン、プロボリンゴ、ケドゥーについては、いずれか判断しがたい。ただ、稲米は年により作柄に差が大きく、単年のデータでいずれかを定めることは困難である。以下では福祉減退調査など他のデータも参照して考察を進めたい⁵⁾ (なお、以下の記述における主要な地名については、第2図を参照されたい)。



1 セラン	11 ブルワカルタ	21 ウォノソボ	31 バティ	41 ベルベク	51 プロボリンゴ
2 バンドン	12 チラマヤ	22 ブルウォレジョ	32 ジュアナ	42 クディリ	52 クラカ
3 ランカスピトゥン	13 インドラマユ	23 ケンダル	33 レンバン	43 トウルンアグン	53 ルマジャン
4 バタヴィア	14 チェリボン	24 スマラン	34 プロラ	44 スラバヤ	54 クラクサーン
5 バイデンゾルフ	15 テガル	25 デマック	35 ボジョネゴロ	45 マラン	55 ブスキ
6 スカブミ	16 チラチャップ	26 マグラン	36 トゥバン	46 バンギル	56 ジュンブル
7 チアンジュール	17 ブルウォケルト	27 ジョクジャカルタ	37 マグタン	47 パスルアン	57 ボンドウォソ
8 パンドン	18 バニユマス	28 スラカルタ	38 ンガウィ	48 バンカラン	58 バニユワンギ
9 チチャレンカ	19 アカロンガン	29 ジャバラ	39 マディウン	49 パメカサン	
10 クラワン	20 クブメン	30 クドゥス	40 トレンガレック	50 スムヌップ	

第2図 本論関連地名

[バンタム]

1890年代前半にはほぼ毎年移出され移入はないので [K.V.1890: bijl.NNN, 1891: bijl.PPP, 1893: bijl.SSS, 1894: bijl.SSS, 1895: bijl.QQQ, 1896: bijl.QQQ], 恒常的に大量の米移出が可能だったと考えられる。1890年の移出先は表示の通りだが、20世紀初にはバタヴィアとバンカ向けが中心だった [K.V.1903: 265, 1903: 277, 1908: 256]。

移出を可能にした条件は、第3表に示される1人当たり取量の高さである。理事州内5

県の中でもセラン県、パンデグラン県は常に需要を上回る生産を上げ⁶⁾、アニャル県のような米不足地域もあったが〔M. W. L. Banten 203〕, そこも含めて疫病と牛疫の流行, クラカトウ火山の大爆発(1883年)があった1880年前後以降, 20世紀初頭に至るまでは食糧不足はなかった〔M. W. E. Banten 69〕。

〔クラワン〕

K. V. によればクラワン米は90年, 2年続きの不作にもかかわらずバタヴィア及び沿岸地方へ移出され, 豊作年には大量移出が可能である〔K.V.1892: bijl.C〕。福祉減退調査も「毎年, クラワンとチラマヤから大量の米と稲がバタヴィア及び中・東ジャワへ移出され, 凶作年でも移出はかなりの量に上る。」〔M. W. L. Batavia 203〕と, 恒常的に大量移出されていたことを指摘している。

この地域は第3表によれば凶作率が高く, 特に90年, 92年には約1/4に達するが, それでも1人当たり収量が最も高い地域に属する。これに加えて私領地でも直轄領の半分強の稲が生産され, 1人当たり収量も高いので, 十分な余剰があったと考えられる⁷⁾。

〔チェリボン〕

チェリボンは直轄領, 私領地ともに生産性が高く, ジャワ最大の米輸出地域だった。生産の中心地インDRAMU県からは毎年, 私領地で生産される米が大量に外国輸出され, 多い年には50万ピコル(1ピコル≒61kg)を越えたが, 蘭印内向け移出も10万~24万ピコルに達した⁸⁾。このうちジャワ・マドゥラの他地域向け移出がどの程度だったかは不詳だが, 1893, 96年には大量だったという〔K.V.1894: 264, 1897: 241〕。これらは主にジャワ北岸地域, 特にプカロンガンへ向けられたと思われる⁹⁾。

〔テガル〕

1890年には不作だったにもかかわらず, 第2表に示されるように大量移出が行われ, 同時にかかなりの量に移入されている。しかし, 逆に豊作だった94年の移出は大規模ではなかった〔K.V.1895: bijl.QQQ〕。このことは, どう理解すればよいのだろうか。

福祉減退調査によると, 理事州内で稲の生産が需要に満たないのはテガル県の2郡のみで, テガルは基本的に米余り理事州である。ところがテガル県では米余り郡でも安価なサイゴン米を大量に輸入し, 生産した米を大量に搬出している〔M. W. L. Pekalongan 203〕。ジャワ米と外米の価格差を利用しようとする農民の知恵の現れといえようが, こうした事例は他地域でもかなり見られ, 珍しいことではない¹⁰⁾。このことを考えると, 90年の移出入も同様の性格であった可能性が高い。この場合, 農民は価格がよければ多くを販売するが, 豊作で価格が低下すれば販売量は減少すると考えられる。94年の移出が少なかったのは, おそらくこのためであろう。

〔ジャバラ〕

1890年のレンバン、スラバヤ向け移出は、これらの理事州で激しい凶作が発生したこと、また高米価により農民の稲販売が活発化した〔K.V.1891: bijl.PPP〕結果だったようである。これ以降、この地域から移出が行われたという記事は見られず、93、94年には「例年通り、原住民と華人の手で稲の重要な取引が行われた」が、ほとんどは「地域内販売」に限定されていた〔K.V.1894: bijl.SSS, 1895: bijl.QQQ〕。第3表によればこの地域はそれほど良好な米作地帯ではなく、理事州内のパティ、クドゥス両県では収穫期にはサイゴン米やデマツク米が定期的に移入されており〔M. W. L. Semarang 203〕、食糧不足もしばしば発生し〔M. W. E. Semarang 69〕、政庁による援助も実施されている¹¹⁾。

〔ブスキ〕

移出量がわかるのは第2表に示した95年のみだが、91年、93年にも移出は大規模であり〔K.V.1892: 266, 1894: 264〕、福祉減退調査でも全域で生産は需要を満たしジュンブル県、バニュワンギ県からは大量に移出されると述べられること〔M. W. L. Besoeki 203〕、第3表に示される凶作率の低さ、極めて高いバウ（1バウ=0.71ha）当たり収量、1人当たり収量から、大量移出が恒常的に可能だったと考えられる。

19世紀末の移出先は県によって異なり、例えば1889年には取引が特に盛んな南岸のジュンブル県の稲は大半がプロボリング、パスルアンに移出され、北部のポンドウォソ県からは大規模ではないが対岸のマドゥラへ移出されていた〔K.V.1890: bijl.NNN〕。また第2表に示したバリへの移出はバニュワンギ県からであるが〔K.V.1891: 203〕、これは一時的であり、ここからもマドゥラなどへの移出が一般的だった¹²⁾。

〔プリアンゲル〕

プリアンゲルは、大量の米を毎年移出している。移出量は第2表に示した89年しかわからないが、1890年代のK.V.には毎年、移出品として米が挙げられる。第3表に示される極めて良好な生産が、大量移出を可能にしていた。

最大の移出先はバタヴィアである。1890年には「稲はヨーロッパ人、華人精米業者の手で大量に買い上げられ、精米後、鉄道でバタヴィアに運ばれ」〔K.V.1892: bijl.C〕、そこで消費されるだけでなくシンガポールへ輸出されることもあった¹³⁾。

94年に中部ジャワとの間が鉄道で結ばれて以降¹⁴⁾は、中部ジャワ向け移出も増加した。特に94年にはスラカルタ、ジョクジャカルタまで輸送され、バタヴィア、バイテンゾルフにはほとんど移出されなかった〔K.V.1895: bijl.QQQ〕。ただこの状況はバタヴィアにおける米価が極めて安かったという特殊事情に規定されたもので¹⁵⁾、これ以降もバタヴィアが主要移出先であることは変わらなかったが、プリアンゲル米の移出が中部ジャワに向け

られたという記事も散見する¹⁶⁾。

〔バニユマス〕

稲の移出は主に南部のバニユマス県カリレジョ郡, チラチャップ県アディレジョ郡, プルウォケルト県ジャンプ郡からだが, 91年 [K.V.1892: 196], 93年 [K.V.1894: 264], 96年 [K.V.1897: 241] にも大規模だったとされ, 恒常的に大量移出していたと考えられる。第3表によると1人当たり収量はそれほど高くはないが, これは理事州内の生産地に偏りがあることを反映している¹⁷⁾。

90年の移出はスラバヤにまで及んでいるが, これはスラバヤの大凶作という特別な事情に規定された可能性が高い。91年の移出先は中部ジャワ東部地方 [K.V.1892: 196], 93年はジョクジャカルタ [K.V.1894: 264], 94年は周辺理事州 [K.V.1895: bijl.QQQ], 95年には主としてバゲレン, ジョクジャカルタであるが [K.V.1896: bijl.QQQ], ジョクジャカルタが最大の移出先だった¹⁸⁾。

〔バゲレン〕

第2表の鉄道による移出量は一部にすぎず, 馬や荷車でも運ばれるので [K.V.1892: bijl.C], 実際の移出量はこれを上回る。また91年には生産は縮小しているが (第3表参照), それでもこの地域は重要な米移出地域だとされる [K.V.1892: 266]。

しかし同時に91, 92年にはバニユマスから若干量の米を移入しており, 92年のジョクジャカルタとそれより東の地方への移出は少量にすぎない [K.V.1893: bijl.SSS]。また福祉減退調査によれば, プルウォレジョ県では生産が需要に満たないので毎年米をバニユマス, プリアンゲルから移入するが, 少量の米をジョクジャカルタへ移出もする。クブメン県では移出入は作柄次第で, 不作の年にはシャム米とサイゴン米が移入されるが, 大豊作年には大量移出が行われる。ウォノソボ県では煙草栽培のため稲栽培が十分でなく, 毎年平均5,000ピコルの米を移入している [M. W. L. Kedoe 203]。こうしてみると, 1890年のような大量移出が恒常的に可能だったとは考えられない。

〔クディリ〕

ここからは1889年にもマディウン理事州のポノロゴ, パチタン県, スラバヤへ移出され [K.V.1890: bijl.NNN], 92年にはこの地域の米取引はかなり活発だったが, 近隣理事州, 諸県が大豊作だった結果, 販売は前年を下回ったとあり [K.V.1893: bijl.SSS], 通常時には米移出があることを示していると考えられる。94年にはベルベク県のスラバヤ向け米移出はかなり重要だと評価され [K.V.1895: bijl.QQQ], 95年にもクディリ県とベルベク県から移出が行われている [K.V.1896: bijl.QQQ]。また福祉減退調査によれば, トレンガレック県やベルベク県では通常の場合移出され, 特に後者からはかなりの量がスラバヤや

王侯領へ向けられるという〔M. W. L. Kediri 203〕。

このように他地域向け移出が恒常的にみられる反面、理事州南部は米が不足し、近隣諸県やスラバヤから移入され〔K.V.1896: bijl.QQQ〕、特にトゥルンアグン県では常に移入が必要であった〔M. W. L. Kediri 203〕。

〔プカロンガン〕

プカロンガンは恒常的移入地域であり、1890年調査によると毎年、大量に他地域から移入しなければならず、大量の稲米がインDRAMUなどから運ばれてきた〔K.V.1892: bijl.C〕。状況は20世紀初にも変わらず、1903年には3,800トン、1904年には10,307トンの米がスマラン・チェリボン蒸気軌道でスマランとレンバンから移入され、また1905年には外米1,510トン、1906年には3,525トンが輸入されている〔M. W. E. Pekalongan 73〕。

〔スラバヤ〕

スラバヤでは糖業の借地が広範であり、人口密度が高いこと¹⁹⁾、また北部諸地域の農業条件の悪さなどによって生産は需要を満たさず、恒常的に外部からの米供給が必要だった²⁰⁾。毎年、大量の外米を輸入しているが、これらはスラバヤ内で消費される他、周辺理事州へも移出されていた〔K.V.1893: bijl.SSS, 1895: bijl.QQQ, 1896: bijl.QQQ, 1897: 196〕。

〔パスルアン〕

第3表によれば1人当たり収量は高いが、恒常的米移入地域である。1890年には米は豊作だったが需要に満たず、「周辺理事州とサイゴンから輸入」された他、キャッサバとトウモロコシでも補われた〔K.V.1892: bijl.C〕。また91, 93, 96年も移入が必要だった〔K.V.1892: 196, 1894: 264, 1897: 241〕。

福祉減退調査〔M. W. L. Pasoeroean 203〕によれば、この理由は次の通りである。パスルアン県では県内産米を周辺諸県へ移出するので、不足分を安い外米で補う必要があるとされ、先に見たテガル県の事例と同様である。他方、バンギル県の移入は土地なし農民が多く、糖業の借地が広範なために米生産が需要を満たさないバンギル、ゲンボル郡のためである。マラン県はスラバヤからの外米に加え、クディリ、マディウンからも若干を移入しているが、県内の永租借地コーヒー農園や政府栽培コーヒー園に大量の労働者が外部から流入するからであり、コーヒーの豊作年には米移入は貨車1,000台分に及ぶ。

〔マドゥラ〕

毎年、ジャワから大量の移入が行われる〔K.V.1890: bijl.NNN, 1891: bijl.PPP, 1893: bijl.SSS, 1894: bijl.SSS, 1895: bijl.QQQ, 1896: bijl.QQQ〕。第3表に示されるように米の収量は全理事州で最も悪く、大量に生産されるトウモロコシもその不足を補うことができない²¹⁾。

〔ジョクジャカルタ〕

恒常的移入地域である。1890年の米生産は需要に遙かに及ばず、他の食糧作物で補えなかったのでかなりの量の米をケドゥーとスマランから、稲をバニユマスから移入したが〔K.V.1892: bijl.C〕、こうした移入は「定期的」であるといわれる〔K.V.1891: bijl.PPP〕。米不足の理由は凶作が頻発すること、水田数に比べ人口が過密なこと、ヨーロッパ人農園企業が多くの水田を使用するためである〔K.V.1892: bijl.C〕。

〔スラカルタ〕

この地域は第2表に示したように1890年には大量移入を行っており、また89年にはマディウン〔K.V.1890: bijl.NNN〕、90年にはクディリ〔K.V.1892: bijl.C〕、94年にはプリアンゲル〔K.V.1895: bijl.QQQ〕からの移入がみられるので、米不足地域だと考えられる²²⁾。

〔マディウン〕

1890年、91年には大量の米を移入しているが〔K.V.1891: bijl.PPP, 1892: bijl.C, 266〕、これは第3表に示されるように両年が凶作率50%を越える非常な不作だったことと関係が深い。逆に92年は豊作でジョクジャカルタへ移出され〔K.V.1893: 207〕、89年も小規模ながら王侯領へ移出されている〔K.V.1890: bijl.NNN〕。また福祉減退調査では理事州内5県のうち、米移入があるのはマディウン、ンガウィ、マゲタン3県のみだが、例外的であるとされる〔M. W. L. Madioen 203〕。作柄次第で移出、移入のいずれかが行われる地域である。

〔バタヴィア〕

米生産の中心は領域の約90%を占める848,710バウの私領地であり、第2表に示される1890年の外国向け輸出はここで獲れた米だと考えられる²³⁾。これが他理事州へ移出されたか否かは不詳だが、内地向け商品でもあるといわれ〔K.V.1892: bijl.C〕、90年のバタヴィア市場では一部期間に不作だった東・中ジャワ向けの米に対する需要も大きかったと指摘される〔K.V.1891: bijl.PPP〕ので、行われた可能性はある。

外米輸入は94年にはかなり大規模だったが、需要が大きかったからではなくドル安進行の中でサイゴンなどの輸出業者が非常な安売りをしたためであり〔K.V.1895: bijl.QQQ〕、通常はそれほど多くはない。他理事州からの米移入は、これまでみてきたようにバンタム、クラワン、プリアンゲルから行われているが、消費都市バタヴィアをかかえるため、恒常的にかなりの量が必要だったと思われる。

〔スマラン〕

第3表に掲げた1890年の少量移出はサラチガ、デマック、グロボガン県からだが、この年にはグロボガン県の一部で凶作による米不足が発生しており、豊作時にはデマック県か

ら大量の域外移出が行われる〔K.V.1892: bijl.C〕。同県は福祉減退調査によると需要を十分満たす栽培があり、隣接するジャバラ理事州クドゥス市は収穫期にここから大量の米を移入している〔M. W. L. Semarang 203〕。

このように、この地域は基本的には米余り理事州だと考えられる。ここでは表示のように91年には大量の外米を輸入しているが、域内でのみ消費されたとは考えられない。福祉減退調査によると、スマラン市では若干の華人が商売のため20万ピコルを越える米をインドラマユ、サイゴン、ラングーンなどから輸入しているが、大半は他理事州向けだと述べられるからである〔ibid.〕。

しかし、域内にはサラチガ県やケンダル県のような米不足地域もあり、前者では1900～02年に一部地域の不作のため大量の外米を移入している。またグロボガン県でも疫病流行のために1899～1902年に大量の外米を輸入しており〔ibid., M. W. E. Semarang 73〕、安定的に大量移出が可能だったとはいえないように思われる。

〔レンバン〕

1890年経済調査によると通常の状態ではかなりの量の米が移出され〔K.V.1892: bijl.C〕、豊作だった92年には特に多く〔K.V.1893: bijl.SSS〕、94年にも取引は非常に活発であり〔K.V.1895: bijl.QQQ〕、また95年には特に豊作だったプロラ県から他地方へ移出が行われた〔K.V.1896: bijl.QQQ〕。また1903年、1904年にはスマラン・チェリボン蒸気軌道を経由して、ここからも米がプカロンガンに輸送されている〔M. W. E. Pekalongan 73〕。

もっとも、ここでは規則的で十分な流水灌漑は水田面積の約9%にすぎず、豊作年であっても全域の良好な稲収穫は減多にない〔K.V.1892: bijl.C〕。凶作もしばしば大規模に発生し、特に1890年にはトゥバン、プロラ県の凶作のため移出米はほとんどなく、前者ではかなりの移入が行われた〔K.V.1891: bijl.PPP〕。91年にはプロラ、ボジョネゴロ、トゥバンで食糧不足が発生し〔M. W. E. Rembang 69〕、政庁から種籾と食糧購入のための基金が提供された〔K.V.1892: 195〕。ボジョネゴロ県では96年、1902年にも食糧不足となり、ソロ河経由で若干のサイゴン米が移入された〔M. W. E. Rembang 69, 70〕。19世紀末～20世紀初にかけて食糧不足がなかったのは、レンバン県のみである〔M. W. E. Rembang 69〕。したがって、大量の米を安定的に移出できたとは考えられない²⁴⁾。

〔プロボリンゴ〕

第2表によると1890年は移出入ともかなり大量だが、移入がかなり上回っている。また89年にも米がジャワの他地域から52,663ピコル、バリから6,236ピコル移入されたのに対して、移出は米1,021ピコル、稲26,311ピコルだった〔K.V.1892: bijl.C〕。

この地域の稲作状況は第3表によるとかなり良好だが、それにもかかわらず移入が多い

理由は、プロボリングゴ県で糖業が毎年3,400バウを越える栽培を実施し、ルマジヤン県では永租借地のコーヒー栽培に多数のマドゥラ人労働者が流入するため、この両県では生産が需要に満たないことである〔M. W. L. Pasoeroean 203〕。他方、かなりの量の移出は、通過商業の可能性が高い。プロボリングゴ港はブスキ理事州の産物の搬出港でもあり〔ibid.〕、そこの稲がマドゥラ向けに積み出されると考えられる²⁵⁾。

〔ケドゥー〕

第2表に示されるように1890年には若干の移出があるが、翌年には周辺理事州から移入している〔K.V.1892: 266〕。同様の移入は89年にも行われ、マゲラン市に大駐屯地があることが原因だという〔K.V.1890: bijl.NNN〕。また福祉減退調査によると、マゲラン県では先に挙げた大駐屯地のために移入が必要である。他方、トゥマングン県では凶作年のみ移入が必要で、通常は大量に移出されるが、それは収穫が需要を遙かに越えるからではないという〔M. W. L. Kedoe 203〕。こうしてみると、常に大量移出が可能だったとは考えにくい。

以上の考察から、この時期に安定的に大量の米を生産・移出したのはバンタム、クラワン、チェリボン、ブスキ、プリアンゲル、バニユマス、常に移入が必要だったのはバタヴィア、プカロンガン、スラバヤ、パスルアン、プロボリングゴ、ジョクジャカルタ、マドゥラであり、またジャワ・マドゥラでは以下のような稲米の大きな流れがあったことが明らかになった。

第1は輸入外米の流れであり、スラバヤ港、スマラン港から周辺地域へ向かうが、前者からの流れがもっとも太い。バタヴィアの輸入は比較的少ないが、これは近隣に米余り理事州が多いからだと考えられる。第2は外国向け輸出であり、主に西ジャワ、特にインドラマユの私領地から流出する流れである。そして第3は外領向け移出であり、バンタム、クラワン、チェリボンなど北海岸の大生産地からである。第4にジャワ・マドゥラ内の稲米流通は極めて複雑であるが、主要な流れとしては(1)バンタム、プリアンゲル、クラワンなどの近隣諸地域からバタヴィアへの流入、(2)クラワン、チェリボンから北海岸の不足する地域へと東へ向かう流れ、(3)バニユマスなどの南岸地方、さらにプリアンゲルから主としてジョクジャカルタへ向かう流れ、(4)ブスキから近隣地域、特にマドゥラへ向かう流れを挙げることができよう。

それでは、このような流通はどのような仕組みで行われたのであろうか。次節では、恒常的大規模移出地域であったバンタム、クラワン、チェリボン、プリアンゲル、バニユマス、ブスキについて、輸送手段が鉄道開通によりどのような影響を受けたかを考えたい。

III. 流通手段と経路

1. 在来の流通手段

すでに鉄道でバタヴィアとつながっていたプリアンゲル、ジョクジャカルタとの間が開通していたバニユマスを除くと、この時期の初めの米移出は大まかにいって、北海岸諸地域ではプラウ（prahu：伝統的な現地式機装小帆船）による海上輸送が主流であり、内陸から港までは河川プラウが輸送を担っていた。これに対して南岸地域やブスキ理事州内陸部からの搬出は道路輸送に頼っていたようである。以下、それぞれについていまいし詳細に見ていこう。

バンタムの米は、1890年代には主としてセランを経由して、バンタム湾に注ぐバンタム河河口にあるカラン・アントゥ（Karang Antoe）港から海上経由でプラウによって移出されていた〔K.V.1898: 153, 1900: 149〕²⁶⁾。内陸部の米産地からここまで米がどのように運ばれたかについては不詳だが、チウジュン（Tjioedjoeng）河などを経由してプラウによって担われた可能性が高い。この河はルバック県から北流してパンデグラン県、セラン県を通過してバンタム湾に注ぐが、福祉減退調査によるとかつてはプラウ航行が盛んだったと指摘される〔M. W. V. Banten 487, 488〕。

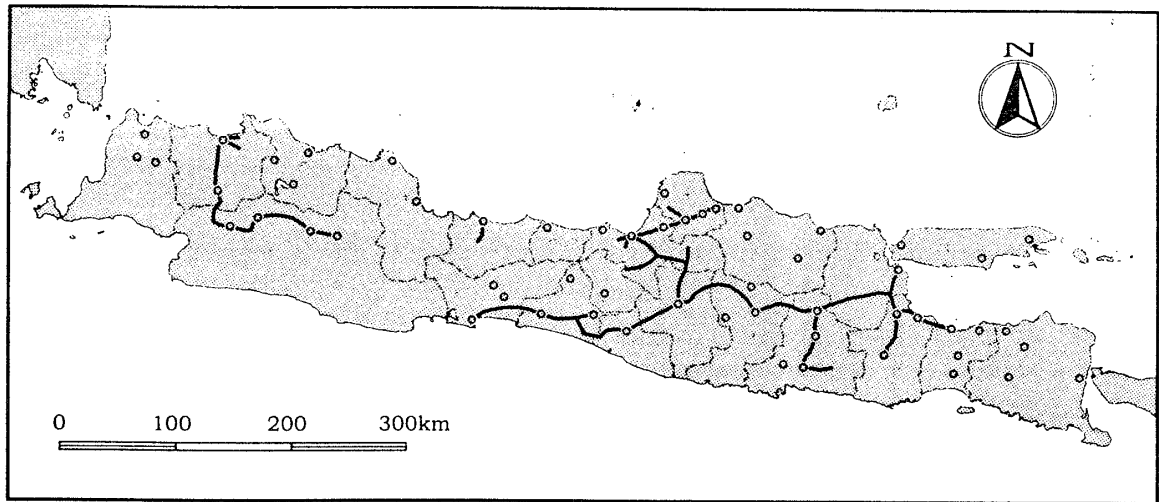
クラワン米はすでに述べたようにバタヴィアと沿岸諸地域へ移出されるが、1890年代前半には2つのルートがあった。1つはチタルム（Tjitaroem）河経由でバタヴィア湾へ出るバタヴィア向けであり、もう1つは東のチマラヤ（Tjimalaja）河経由でチアセム（Tjiasem）湾へ出て主にジャワ北岸各地へ向かうものである〔K.V.1890: bijl.NNN, 1894: bijl.SSS〕。バタヴィアとの間ではすでに1890年にクラワン理事州境界まで鉄道が開通していたが、米輸送にはほとんど利用されていなかった〔K.V.1892: bijl.C〕。

インドラマユ米の場合、外国輸出はヨーロッパ人商社によりオランダ船籍の蒸気船を使っ
てなされたが²⁷⁾、ジャワの他地域向けはクラワン米同様にプラウによる沿岸輸送で行われたと思われる。

ブスキの場合も、マドゥラ向け移出はプラウによる海上輸送だったが、それ以外は「以前には……稲の移出はジュンブルからルマジヤンに向かう通行困難な道を経由していた」〔M. W. H. Besoeki 359〕とあるように、荷車などで運ばれていたと考えられる²⁸⁾。

2. 鉄道開通と流通手段

さて、鉄道の開通はこれらの地域における稲米輸送にどのような影響を与えたのであろうか（第3図・第4図参照）。まずバンタムではバタヴィアからの線路が1899年にはラン

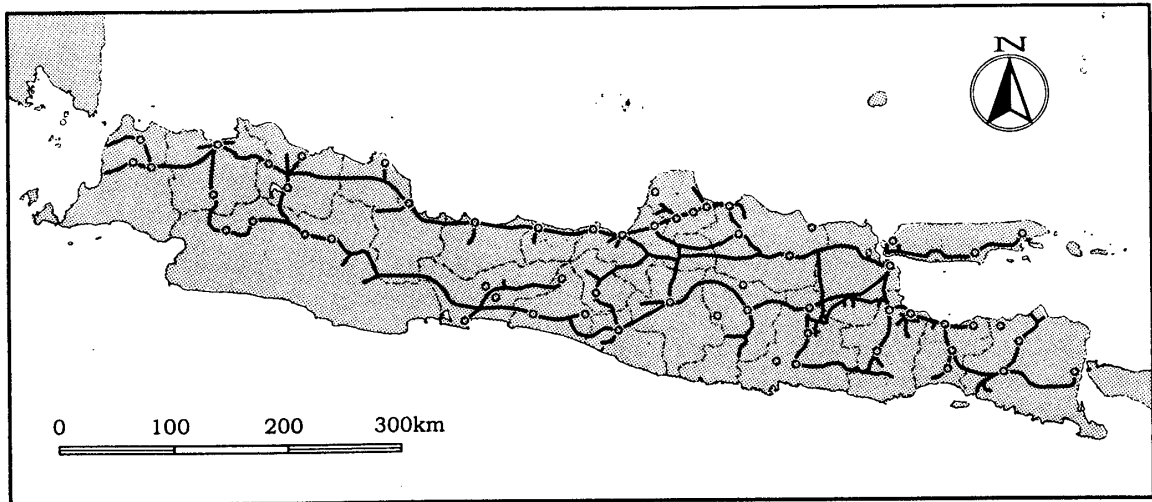


第3図 ジャワ・マドゥラにおける鉄道・軌道路線 (1888年)

出所：Reitsma (1925, p.72)

カスピトゥンまで、1900年にはセラン、アニユル・キドゥルまでつながったが (Reitsma, 1928, 116-117)、これ以降、バタヴィア向けは鉄道輸送が主流になったようである。例えばバック県では鉄道開通によってバタヴィア向け通過取引が盛んになり、1903年には主にパンデグラン産の米が貨車188台分、約15,475ピコルほど運ばれてきている [M. W. H. Banten 413]。また、翌年には県内の3停車場からバタヴィア向けに輸送された米は21,000ピコル余りに上る [M. W. L. Banten 203]。そしてこれに伴って、それまでバタヴィア向け輸送を担ってきたプラウは後退した可能性が高い。福祉減退調査は、セラン県セラン郡のプラウはバタヴィアに向かうが、鉄道開通によって船数、航行数ともに減少したと指摘している [M. W. V. Banten 484, 497]²⁹⁾。

次にクラワンは1898年にバタヴィアとの間が鉄道で結ばれ、1902年には理事州南部のブルワカルタまで延長されたが (Reitsma, 1928, 116-117)、その影響について福祉減退調査は、理事州南部へ稻を買い上げに来る華人が増え、その搬出は鉄道で行われるようになった結果、競争が激しくなり、稻価格が上昇したことを指摘している [M. W. H. Batavia 413]。バタヴィア向け輸送が鉄道に代わったと明確に述べられるわけではないが、これによってチタルム河経由の米輸送は打撃を受けたようである。ブルワカルタ監督官管轄区 (controle-afdeeling) ではデサ首長たちの証言によると鉄道開通以前の1893年より1903年現在の河川プラウ数の方が減っており、またクラワン監督官管轄区ではチタルム河のプラウが1895年の84艘から1903年には39艘に減っている [M. W. V. Batavia 487]。さらに「ブルワカルタ監督官管轄区では、河川プラウ就航はチタルム河に関する限り将来性がなく、クラワン監督官管轄区ではその意義の多くを失っている。このプラウ就航を促進する



第4図 ジャワ・マドゥラにおける鉄道・軌道路線（1913年）

出所：Reitsma (1925, p.73)

ことは、クラワン郡にとっては大きな効用はない。国鉄によるバタヴィアとの連絡があるからである。」〔M. W. V. Batavia 493〕と、国鉄沿線ではプラウによる河川輸送の意味が低下したことが指摘されている³⁰⁾。

しかしいま1つのルートであるチラマヤ経由の移出は、鉄道が西向きであったこともあり、ほとんど影響を受けなかった。福祉減退調査は「チラマヤでは稲と米の活発な取引が行われている。収穫期、収穫後には数百艘のプラウがインDRAMユ、テガル、パカロンガン、ジュアナ、レンバン、バウエアン、バンカランからこの産物を積みこぎにやって来る。だからここの移出は非常に多い。この5年においてチラマヤからは年平均で265,000ピコルの稲と39,000ピコルの米がバタヴィア、中ジャワ、東ジャワへ移出された。」〔M. W. V. Batavia 500〕と述べ、その理由として「この10年間に住民による開墾が非常に拡大し、これによって稲の収穫と移出が増加した」〔M. W. V. Batavia 497〕ことを挙げている。

同様にチェリボンでも、沿岸諸地方への移出はなおプラウが主力だった。チェリボンへはすでにスマラン・チェリボン蒸気軌道会社 (Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij) の手で東から軌道が敷かれ、1897年5月にはスマランとの間が繋がっていた (Reitsma, 1928, 120)。この影響でスマラン・パカロンガン・テガル・チェリボン間のプラウ輸送は1901年18,982トン、1902年14,012トン、1903年10,364トン、1904年13,086トンと減少傾向にあり、チェリボンのプラウは方向を変えてインDRAMユ以西へ、バタヴィアにまで就航するものが増えてきたといわれる〔M.W. IVa: 78〕。しかし、インDRAMユが線路で繋がれたのは1912年6月に国鉄西部線がクラワン理事州チカンペク (Tjikampek) からチェリボンまで開通した時であり〔ibid.: 117〕、少なくともそれ以前にはインDRAMユ

から北岸諸地域への輸送はプラウが遙かに便利だった。もっとも、この輸送は必ずしもインドラマユ県に属するプラウによって行われたのではない。この県の現地人所有の原住民式艀装商船は商業活動の活発化によって1895年の12艘、263.74m³ から1903年には58艘、984.56m³ に増加しているが〔M. W. V. Cheribon 497, bijl.1〕、大量輸送には十分でない。むしろ、他地域のプラウが輸送の大きな部分を担った。例えば、ジャバラ理事州パティ県ジュアナ郡の商人はインドラマユで稲を大量に買い入れ、プカロンガン、スマランなどの北海岸沿岸地方で販売している〔M. W. H. Semarang 359〕。

それでは従来、道路輸送が行われてきたブスキの場合には、鉄道開通はいかなる影響を及ぼしたのだろうか。この理事州へは1897年、国鉄東部線がクラカ (Klakah) からジュンブル (Djember) を経てパナルカン (Panaroekan) まで開通し、また1903年にはその途中のカリサットからバニユワンギまでが結ばれ、この理事州とスラバヤ・パスルアン・プロボリングが鉄道で連結された (Reitsma, 1928, 115)。

ジュンブル県では福祉減退調査によると、「現在、稲移出の大半は鉄道によってなされ」、「食糧作物の車 (kar) による輸送 (パナルカン向けのトウモロコシ、タングルとクラカを經由してプロボリングへ向かう米) の大半は鉄道輸送に場所を譲らなければならなかった」〔M. W. V. Besoeki 484〕が、同時に「タングル郡とプゲル郡からは、なお (稲米の) 多くが車によってルマジヤンへ移出される。少量の場合には車での輸送の方が鉄道よりも安く、この場合には商品を好きな場所で販売できるので、より容易でもある。」〔M. W. V. Besoeki 471〕とも指摘される。鉄道は完全に旧来の輸送手段を駆逐できたわけではなかったのである³¹⁾。また鉄道はボンドウォソ県の米を新たにパスルアン、スラバヤまで搬出させることには役だったが〔M. W. L. Besoeki 198〕、バニユワンギ県の米を運び出すとはできなかった。そこでは、運賃が高いので鉄道を商品輸送に使うことは減多になく〔M. W. V. Besoeki 483〕、稲米移出は依然として海上経由でバニユワンギ港からマドゥラのスムヌップなどへ向けて運ばれていた〔M. W. H. Besoeki 359, M. W. V. Besoeki 498〕。そしてプラウによる米輸送は、他の地域でも相変わらず盛んであった³²⁾。

バニユマスの場合、鉄道開通以前に稲がどこへどのようにして輸送されていたかは不詳だが、1887年に理事州南部を通るジョクジャカルタ・チラチャップ間の国鉄線が開通したことは、この輸送の発展の原動力となったと思われる³³⁾。1890年調査報告は、この地域の陸上輸送は全く不十分で非常に経費がかかり、河川輸送も困難で不確実、時間がかかるが、国鉄線が通っている諸郡では新たな開墾も進み、パッサール (市場) への人間の往来、産物輸送が激増し、米、稲、コブラの取引がかなり増加し、鉄道によって米と稲以外に、大豆、豆油、ヤシ油、ヤシ糖、コブラなども運ばれたと、南部地域の発展を指摘している

[K.V. 1892: bijl.C]。また福祉減退調査でもチラチャップ県では「とりわけ、稲と米の域内商業と近隣諸理事州向け移出商業は、非常に拡大した。……チラチャップ監督官管轄区のようにすでに米と稲の取引が存在していた所では、それは大きく拡大した。現在では、生産物をあまり困難なしに費用もかけずに移出することができる」[M. W. H. Banjoemas 413] と、同様のことが述べられている³⁴⁾。

このように、鉄道の開通は一面では地域経済を活性化させ、もう一面では競合する在来輸送手段を衰退させたといえるが、北海岸沿いのプラウ輸送はしぶとく生き残った。しかし、鉄道開通の影響はこうした輸送手段の変化にとどまるものではなかった。例えばブスキでは鉄道開通によって、従来の稲にかわって米の形での販売が増加したといわれる。以下では、このことも踏まえて稲米の地域間流通に精米所がどのような役割を果たしていたのかを考えてみたい。

IV. 精米所と流通の担い手

19世紀後半～20世紀初めのジャワ・マドゥラでは、精米所が急増した。K.V.には各地の精米所に関する簡単な記事が載せられているが、それによると1860年にはプリアンゲルで11台の精米機 (rijstpelmolens) が稼働していたにすぎなかったが [K.V.1861: 189], 1890年にはバンタムに精米施設 (rijstpelinrichtingen) 2軒、クラワン直轄領に華人精米機95台、私領地に巨大蒸気精米機1台、プリアンゲルに38台、チェリボン (インドラマユ) とスラバヤ市に蒸気精米所 (stoomrijstpellerijen) があり [K.V.1891: 281], 1900年にはバンタム8軒、クラワン直轄領での操業精米所数40軒 (精米機110台)、私領地・永租借地に3軒、プリアンゲルに39軒、チェリボンではヨーロッパ人商人2名と華人商人10名が米の買い上げに従事し、この他、ブスキとクディリに2軒ずつの精米所があった [K.V.1901: 114]。1910年にはさらに増加し、バンタム9軒、クラワン直轄領50軒、私領地7台、プリアンゲル40軒、チェリボン5台、プカロンガン2軒、スマラン2軒、レンバン1軒、パルアン6台、ブスキ14軒、ケドゥー1軒となった [K.V.1911: 217-218]。

このことは交通手段の発達に伴って迅速な輸送が可能になった結果、精米の形での流通が拡大したことを意味するものと思われる。本節では以下、これらの精米所がどのような形で発展したのかを主要移出地域について検討していきたい。

まず、第4表はバンタムの精米所に関するK.V.所収の記事をまとめたものである。表示のように、特に1890年代末からパンデグラで急増していることが注目される。パンデ

第4表 バンテンの精米所

年	精米所軒数	動力, 経営者, 精米実績など
1890	2 (S, P)	水力式, ヨーロッパ人経営。
1891	2 (S, P)	水力式, ヨーロッパ人経営。
1892	3	水力式, 2 軒には新式機械装備。
1893	3 (操業は2)	
1894	3 (S では Tembong, Sempoe, P では Tjiparage, 操業は後の 2 軒)	Sempoe, Tjiparage の精米所は華人経営。
1895	3	
1896	4 (S3, P1)	
1897	4 (S3, P1)	
1898	4 (S3, P1)	P で 1 軒建設中。
1899	5 (S3, P2, 操業は 4)	
1900	8	全て水力式。
1901	10	1 軒が建設中。
1902	11	他にヨーロッパ人経営施設がある。
1903	11 (S3, P7, L1)	稲61,793ピコル, 米4,862ピコル買い上げ。
1904	11 (S3, P7, L1, 操業は 7)	稲60,434ピコル, 米4,721ピコル買い上げ。
1905	11 (S3, P7, L1, 操業は9)	稲70,106ピコル, 米12,674ピコル買い上げ。
1906	10 (操業数, S3, P6, L1)	稲44,023ピコル, 米2,188ピコル買い上げ。
1907	9 (操業数)	稲34,472ピコル, 米7,983ピコル買い上げ。
1908	9 (S3, P6)	S では稲16,283ピコル, P では稲36,913ピコル, 米4,240ピコル買い上げ。全て華人経営。
1909	9 (S3, P6)	S では稲15,715ピコル買い上げ, 他にクラワンから稲9,931ピコル取り寄せ。P では稲28,384ピコル, 米2,445ピコル買い上げ。
1910	9 (S3, P6)	S では稲16,339ピコルを買い上げ (うち9,723ピコルはクラワンから)。P では稲18,750ピコル, 米1,183ピコル買い上げ。

表註: Sはセラン県, Pはパンデグラン県, Lはルバック県を示す。1902~04年の軒数はM. W. H. Banten 394の記事により修正した。

出所: K.V. 1891:218, 1892:216, bijl.C, 1893:225, 1894:217, 1895:239, 1896:215, 1897:211, 1898:153, 1899:183, 1900:149, 1901:114, 1902:270, 1903:265, 1904:277, 1905:244, 1906:239, 1907:254, 1908:256, 1909:249, 1910:223, 1911:217

グランは鉄道によるバタヴィア向け搬出に便利な所であり, 90年代末の鉄道開通による輸送経路の変化がこの急増の引き金になったと考えられる。

また, セラン県では精米所が開設される以前, 何人かの現地人大商人がカンボン (村落) 内で搗かれた米を買い上げて移出していたが [M. W. H. Banten 367], 開設後には県内の稲はほとんどが精米所に売られるようになった [M. W. H. Banten 368]。もっともそれだけでは足りないで, この県の精米所は原料の大半をパンデグラン県で購入し [M. W. H. Banten 394], さらに表示のようにクラワンから取り寄せることさえあった。同時に, 表示のようにこれらの精米所は米をも買い上げているが, これは再精米して移出

第5表 クラワンの精米所

年	直轄領				私領地・永租借地			
	精米所	精米機	原料稲	生産量	精米所	精米機	原料稲	生産量
1881		17		6,024				
1882		15	16,000					
1883		9	18,600					
1884		14(13)	76,080	32,853				
1885		12(11)	56,700	24,835				
1886		15(14)	67,700	34,400				
1887		(21)	156,490	71,342				
1888		(50)	96,490	42,344				
1889		86		86,476				
1890		95	185,780	74,912		1		
1891		(97)	199,380	90,721				
1892		(95)	191,101	94,976				
1893	35	117(104)	227,739	105,297				
1894	37	(129)	245,215	119,335				
1895	37	124(124)	179,708	84,600	3	17	67,445	38,450
1896	39	121	192,700	91,700	2	6	44,900	
1897	39	124(54)	32,024	14,897	3	5		68,165
1898	40(32)	124(90)	120,600	52,600				
1899	40(35)	(106)	162,400	76,100		6		87,200
1900	40(36)	(110)	137,200	55,500			106,300	54,500
1901	42(36)	(126)	131,800	60,300		5	116,100	55,100
1902	42(27)	(74)	97,750	43,096		6	102,073	53,597
1903	41(21)	(62)				8	123,126	57,981
1904	40(26)	(76)	111,775	48,388			135,085	68,021
1905	41(30)	108(84)	183,050	92,710			141,330	69,419
1906	44	107(80)	215,800	104,420	3		144,967	77,578
1907	49(33)	117(82)	245,859	100,086	4		159,234	74,743
1908	49(15)	(101)	313,077	164,037			160,300	84,350
1909	50(36)	(94)	263,130	147,205			164,523	72,267
1910	50(33)	(80)	369,150	180,750			188,840	92,726

単位：ピコル

表註：() 内は稼働数。

出所：K.V.1882: 189, 1883: 187, 1884: 179, 1885: 183, 1886: 170, 1887: 172, 1888: 212, 1889: 216, 1890: 201, 1891: 218, 1892: 216, 1893: 225, 1894: 217, 1895: 239, 1896: 215, 1897: 211, 1898: 153, 1899: 183, 1900: 149, 1901: 114, 1902: 270, 1903: 265, 1904: 277, 1905: 244, 1906: 239, 1907: 254, 1908: 256, 1909: 249, 1910: 223, 1911: 217

するためである。そして、このように生産される稲米の大半が精米所に集中するようになったことと、この時期に増加した精米所の経営が華人であることを考えあわせるならば、この時期にバンタムの稲米流通の主導権が完全に華人の手に握られたと考えることができよう。

次にクラワンの場合には第5表に示されるように、すでに鉄道開通前から精米所の活動は盛んだったが³⁵⁾、恐らくこれはチタルム河経由でのバタヴィア向け輸送が容易だったか

らだと思われる。そしてこのことは「チタルムと海を結ぶ水路での輸送がかなり容易なことによって、この地方で非常に重要な米と稲の取引は、華人の手で大規模に行われる以外に、常に原住民も参入している。彼らは華人より量は少ないとはいえ、米を群島の需要が存在する各地へ海上輸送する。海上用プラウ (zeeprauwen) は米をテガル、プカロンガン、スマラン、レンバン、スラバヤ、マドゥラ、プロボリングの各州都及びスマトラ東海岸へ運び、戻り荷として別の商品を積んでチラマヤへ帰ってくる。」〔K.V.1895: bijl.QQQ〕とあるように、流通に現地人商人が参入する原因でもあった。したがってまた、鉄道開通によって、バタヴィア向け輸送に関する限り、華人支配が強まったと考えられる。

この地域の精米所は、私領地の大規模精米所と直轄領の小規模精米所に大別できる。前者は表から明らかなように精米機1台当たり生産量が極めて大きい、早くから蒸気動力が利用されていたからである。例えば1890年の1台はパマヌカン・チアセム (Pamanoekan- en Tjiassem) 私領地のもので、1日当たり稲380ピコルを加工する能力を持ち〔K.V.1891: 218〕³⁶⁾、97年にはこれだけで39,800ピコルの米を生産している〔K.V.1898: 153〕。いま1つの私領地テガルワル (Tegalwaroe) でも1902年までは水力式1台、水牛動力式3台が使われていたが、1903年に蒸気式精米機2台が併設された〔K.V.1904: 277〕。また、カランサリ (Karangsari) 永租借地でも蒸気式精米機が使用されている〔K.V.1903: 265〕。これらの精米所は原料稲を住民からの買い上げで確保したが、私領地ではその他に住民が現物税として納入する稲 (tjoeke) も精米した。

他方、直轄領の精米所は表示のように1880年代末～90年代初に急増したが、この時期を通じて大半が華人経営だった³⁷⁾。これらは前貸し制により住民から稲を買い上げて加工したが、動力は初期にはほとんどが水牛によっていた。このため、牛疫が大流行した1880年前後には大半が稼働できなかった〔K.V.1881: 179, 1882: 189〕。しかし1902年に蒸気動力の精米所が出現し〔K.V.1903: 265〕、その後、設備の近代化が進み1910年には稼働50精米所中、水牛動力式18、水牛と石油発動機1、石油発動機8、蒸気6となった〔K.V.1911: 217〕。

ただ、先に見たように海上輸送による移出では依然として稲の形での輸送が多かったことに示されるように、この地域からの移出の全てを精米所が支配したのではなかった。

チェリボン理事州のインDRAMユ米の搬出は外国向け輸出が主力で高い品質が求められるので、ここではヨーロッパ人商社が経営する精米工場 (rijstpelonderneming) が加工を担ったが、すでに1870年には2軒あった工場はともに蒸気を動力としていた〔K.V.1871: 235〕。その後、このうちの1つは閉鎖されたようで80年代には1工場体制が続くが、1890年に1工場が設立されて再び2工場になった。90年経済調査によれば、イン

ドラマユ市に W. H. Jacometti & Co. と Th. Azon Jacometti によって経営される 2 工場があり、前者は1886年～90年に24,844ピコル, 51,443ピコル, 82,176ピコル, 49,288ピコル, 86,837ピコルの米を生産し、後者は1890年に設立され、同年には80,000ピコルを生産した。特徴的なのは主に米を買い上げて精製・選別したことであり、工場には精米機の他に、研磨装置 (rijstglazerijen) と吹き分け式選別装置 (sorteerderijen) が装備されていた [K.V.1892: bijl.C]。米の買い上げにはヨーロッパ人商人の他に多数の華人が従事した³⁸⁾。

こうして精米された米がジャワの他地域へも移出されたか否かは不詳だが、先にみたとおり20世紀初にも他地域のプラウが稲を大量に買い上げて輸送しており、稲の形での移出もかなり上ったと考えられよう。

プリアンゲルでは、先述のようにこの時期の米移出はすでに鉄道輸送が主力だった。バタヴィアからこの地域向けの鉄道建設は1871年に始まり、バイテンゾルフ経由で82年3月にスカブミ、83年5月にチアンジュールまで、そして84年5月にはバンドン、9月にはチャレンカ (Tjitjalengka) までが開通した。これ以降も東へ向かって延長され、94年にはジョクジャカルタまでが繋がることになった (Reitsma, 1928, 116)。

鉄道開通は特に理事州西部のスカブミ、チアンジュール、バンドン県の商業を発展させた。米移出が容易になり、移出量が増加し稲価格も上昇した。さらにスカブミでは農企業が増加し、その米需要が拡大したことも稲価上昇の一因となった [M. W. H. Prianger 413]。そしてこれらのことは、精米所の活動にも大きな影響を与えた。

第6表に示されるように、80年代初から90年代初にかけて精米機台数、生産量ともに大きく伸びている。1890年経済調査も、鉄道開通により生産物の買い上げが活発化した結果、「鉄道開通以来、15の新しい精米所が開設された」 [K.V.1892: bijl.C] と述べ、バタヴィア向け鉄道輸送がこの地域の米取引発展の原動力だったことを示している。また福祉減退調査も、チアンジュール県では鉄道開通によって米移出がかなり増加したと指摘している [M. W. V. Prianger 484]³⁹⁾。

次に、精米業の発展は特にチアンジュール県で顕著で、スカブミ県を凌いで最大の中心地になったことが上げられる。その理由は不詳であるが、チアンジュールでは生産が県内の需要を満たすのに対し、スカブミでは多数の農企業の米需要に応えるだけの生産がなくチアンジュールとバイテンゾルフから移入していること [M. W. L. Prianger 203] と関係があると思われる。チアンジュールの精米所の生産する米は大半が移出向けであるのに対し、スカブミではバタヴィア、バンドン向けは少量で、多くは県内で販売され農企業労働者の給料の一部、さらに地域の消費に当てられるという [M. W. H. Prianger 394]。

第3の特徴は、経営者が華人に変化したことである。1860年の精米所はほとんどヨーロッ

第6表 プリアンゲルの精米所

年	精米機台数	生産量
1860	11 (ヨーロッパ人10)	72,000
1870	10 (7が稼働)	74,400
1880		19,365 (B1, 225, T5, 255, S12, 885)
1881	20	28,671 (B2, 311, T8, 360, S18, 000)
1882	19	31,565
1883	19 (全て華人)	26,700
1884	25	29,450
1885	25	36,700
1886	23 (稼働数)	45,620
1887	31 (稼働数, 全て華人)	64,673
1888	31 (25が稼働)	63,673
1889	33 (31が稼働, 全て華人)	50,861
1890	38 (35が稼働)	86,400
1891	38 (35が稼働, 華人36)	138,079
1892	38 (ヨーロッパ人3, 会社2)	187,050
1893	38 (ヨーロッパ人3, 会社2)	131,595
1894	38 (ヨーロッパ人2, 会社2, 現地人1)	169,696
1895	37	109,098
1896	36	110,205
1897	41 (38が稼働, T19, S15)	132,278
1898	40 (35が稼働, T17, S14, B4)	114,900
1899	40 (34が稼働)	135,600
1900	39 (37が稼働)	144,900
1901	39 (37が稼働, 全て華人)	139,200
1902	39 (37が稼働, 全て華人)	102,275
1903	41 (39が稼働, 全て華人)	155,740
1904	40 (39が稼働, 全て華人)	171,448
1905	41	163,486
1906	38 (稼働数, ほとんどが華人)	173,817
1907	39 (稼働数, B3, T22, S13, Sm1)	171,052
1908	39 (稼働数, B3, T21, S14, Sm1)	193,099
1909	台数は前年に同じ	167,815 (稻加工量)
1910	40 (Sで新設1)	

単位：生産量はピコル

表註：「精米機台数」欄の()内の「ヨーロッパ人」等は精米機所有者を表す。Bはバンドン県, Tはチアンジュール県, Sはスカブミ県, Smはスメダン県の略で所在地を表す。

出所：K.V.1861: 189, 1871: 235, 1880: 189, 1881: 179, 1882: 189, 1883: 187, 1884: 179, 1885: 183, 1886: 170, 1887: 172, 1888: 212, 1889: 216, 1890: 201, 1891: 218, 1892: 216, 1893: 225, 1894: 218, 1895: 239, 1896: 215, 1897: 211, 1898: 153, 1899: 183, 1900: 149, 1901: 114, 1902: 270, 1903: 265, 1904: 278, 1905: 245, 1906: 240, 1907: 255, 1908: 256, 1909: 250, 1910: 225, 1911: 217

パ人経営だったが、90年にはチアンジュール市とバンドン県アルジャウィナンゲンにある2軒にすぎなかった。前者は王立郵船会社と1ピコル当たり8ギルダで米供出契約を結んでおり経営状態は良好だったが、後者は稻買い上げ価格高騰にもかかわらず米販売価格

が安いため赤字を出していたという。これに対して精米業を支配した華人たちは、周辺デサから運ばれてくる稲を買い上げ、精米してバイテンゾルフとバタヴィアへ輸送しているが、相互に熾烈な競争を展開していたという [K.V.1892: bijl.C]。

このように、ここでは鉄道の開通が理事州西部の米商業を活性化させたが、その状況をもっともうまく利用できたのは華人精米業者だった。ただ、例えば1889年の生産量50,861ピコルは第2表に挙げた移出量228,005ピコルと比べると少なすぎ、少なくともこの段階では、恐らく農家の手搗き米の移出も盛んだったと考えられるが、その詳細は不明である。

他方、1890年代のプスキでは稲が取引の主な対象だったが、福祉減退調査は「特にクラカ・パナルカン間の鉄道開通後……稲の販売が激増した。この理事州内外における精米所の設立と操業は、このことと密接な関係がある。稲は大規模にさらに精米され、米は買い上げ者に売られるが、たいてい鉄道でよそへ輸送される」 [M. W. L. Besoeki 198] と述べ、鉄道開通を契機に米の形での取引と精米所が増加したことを指摘している。

実際、この地域の精米所設立は遅く、K.V.によれば1898年にバニユワンギ県ロゴジャンピ郡にみられるのが最初である [K.V.1899: 183]。その後99年にヨーロッパ人の手で1軒が新設され [K.V.1900: 149]、1901年には4軒 [K.V.1902: 270]、1905年8軒（ジュンブル3、バニユワンギ5） [K.V.1906: 240]、1909年12軒（バニユワンギ8、ジュンブル2、ボンドウオソ2） [K.V.1910: 225]、1910年14軒（バニユワンギ10、ジュンブル2、ボンドウオソ2） [K.V.1911: 218] と急増した。

特徴的なのは華人経営の精米所が少ないことであり、1910年にはわずか1軒（ボンドウオソ県）にすぎない。もっとも多いのはヨーロッパ人経営であり、バニユワンギの7軒とジュンブルの2軒を占めていた。この他、2軒はアラビア人経営であり（バニユワンギ県とボンドウオソ県）、また現地人経営も2軒（バニユワンギ県）あった。このようにこの地域では華人の米流通への関与は小さかったが、それは19世紀末、バニユワンギで稲買い上げに現地人商人が活躍しており⁴⁰、また20世紀初のジュンブル県では東洋外国人居住区がなく、稲の集荷に従事したのは他地域の商人と関係を持つ現地人商人だった [M. W. H. Bezoeki 359, 360, 361] という、この地域特有の状況と関連が深かったと考えられる。

V. おわりに

以上に検討してきたこの時期の稲米の地域間流通の特徴をまとめると、次のようになる。第1は、稲米が生産力の高い地域から低い地域へ流れるだけでなく、農業条件には

恵まれているが多数の輸出向け農企業が存在する地帯へも向かっていることである。この時期の輸出向け生産の拡大は、稲米流通にも顕著な影響を及ぼしているのである。第2に、流通はこの時期を通じて近隣地域間がもっとも盛んであるが、プリアンゲルから中ジャワ向け、クワランやチェリボンから北岸諸地域への移出のように遠距離にわたるものもあった。前者は鉄道開通によって新たに登場したものだと思われるが、後者はプラウという在来の輸送手段によるものであり、以前から存在したものと思われる。北岸を中心としたプラウ輸送は一部が鉄道により衰退したが、それでもなお20世紀初の時点では輸送の主役の座を保っていたといえよう。第3に、鉄道はこのような遠距離流通を出現させただけでなく、精米業を発展させ、それを通じて華人の稲米流通支配を一層押し進めた。しかし、同時に北岸地域では稲の形で移出がなお大量にみられること、プリアンゲルでも精米所の生産する米は移出の一部にすぎなかったことに示されるように、在来の稲米流通は消滅しておらず、華人が稲米流通を完全に支配できたわけではなかったことも事実だった。

いずれにせよ、この時期は稲米の地域間流通が大きく発展した時期であった。最後に、そのことがどのような意味を持っていたかを1つだけ指摘しておきたい。1890年報告によると、プリアンゲル米はバタヴィアへ輸送されるが、スラバヤでの需要が大ききときにはバタヴィアの米価が上昇し、プリアンゲルの精米業者は利益が上がる、しかしスラバヤで収穫が始まるとバタヴィアの米価は暴落して欠損がでるといふ [K.V.1892: bijl.C]。このことはすでに稲米流通を通じて、ジャワ・マドゥラが1つの経済的一体性を持ち始めていたことを示唆している。こうした傾向は、これ以降、ますます顕著になっていくものと考えられよう。

[付記]

小論は平成12～14年度科学研究費補助金(基盤研究(C)(2))「19～20世紀ジャワ商業史の研究」の研究成果の一部である。

注

- 1) 本稿では稲米、稲、米という用語の使い分けを行うが、稲とは史料中に padi と表記される乾燥させた稲穂、米はそれを脱穀精米したもの(オランダ語で rijst, マレー語では beras と表記される)を指す。そして両者を含む場合には、稲米という語を当てることにする。
- 2) 例えば1906年には外米輸入182,219.7トンのうち、スラバヤ港に110,831.7トン(60.8%)が輸入されている [M.W.Va: 140-141]。
- 3) 1890年における私領地は432カ所、合計面積1,568,545バウであるが、理事州別には次の通り。バンタム2カ所、42,795バウ(2.7%)。バタヴィア338カ所、848,710バウ(54.1%)。クラワン2カ所、386,080バウ(24.6%)。チェリボン2カ所、257,240バウ(16.4%)。テガル1カ所、3,497バウ(0.2%)。スマ

- ラン41カ所, 20,538バウ (1.3%)。ジャバラ2カ所, 2,008バウ (0.1%)。スラバヤ43カ所, 6,827バウ (0.4%)。パスルアン1カ所, 850バウ (0.1%) [K.V. 1891:220]。これらでは主にヨーロッパ市場向けの様々な作物が栽培された。
- 4) 理事州の区分はその後若干変更され, 20世紀初にはやや異なるが, ここでは90年段階の区分にもとづいて議論を進める。
 - 5) 福祉減退調査 (Onderzoek naar de mindere welvaart der Inlandsche bevolking op Java en Madoera) とは, 20世紀初から現地人社会の福祉向上をスローガンに導入された「倫理政策」と呼ばれる新しい植民地政策との関連で, 1901年9月17日のオランダ議会両院総会における女王の演説をもとに, 1902年10月15日付の東インド総督命令でジャワ・マドゥラの直轄領全域にわたって実施することが決定された, 大規模な社会状況調査である。この実施のために当時のプカロンガン理事州理事であった H. E. Steinmetz のもとに委員会が設置され, 1904年初に533に上る質問項目が決定され, 各県 (afdeeling) 毎に地方官吏の手で調査がなされて約1年で終了した。その結果は県毎の報告書 afdeelingsverslag にまとめられ, さらにそれにもとづいてジャワ・マドゥラ全体に関する報告書が作成された。調査内容は多岐にわたるが, デサの経済 (Economie van de desa), 農業 (Landbouw), 家畜飼育 (Veeteelt), 漁業 (Visscherij), 商工業 (Handel en Nijverheid), 灌漑 (Irrigatie), 交通手段 (Verkeerswezen), 法と治安 (Recht en Politie) に分けられ, 1905～14年に全35巻で出版された。
 - 6) パンデグララン県の場合には, 稲収穫は5～6月の雨季作, 10～11月の乾季作, 及び1～2月の焼畑栽培稲の3回のピークがあり, また中間の時期にも収穫されるため端境期が存在しない [M. W. L. Banten 199]。このことも安定的に稲の移出が可能だった理由である。
 - 7) M. W. E. Batavia 70 によると, クラワンが食糧対策として他地域から米を移入したことはない。ただし ibid.73 は, クラワン郡とレンガスデンクロック郡だけは近年の凶作の結果, 外米消費が増加したが, 多くはないと述べている。
 - 8) 1890年搬出量 (外国輸出と蘭印内移出の合計) は表示のように52万ピコルであるが, これ以外の年については以下の通り。92年322,013ピコル [K.V.1894: bijl.SSS], 93年537,439ピコル, 94年566,000ピコル強 [K.V.1895: bijl.QQQ], 95年526,000ピコル [K.V.1896: bijl.QQQ]。1904～10年は外国向け, 蘭印向けそれぞれの数字が得られる。1904年605,261ピコル (外国向け504,371ピコル, 蘭印内諸港向け100,890ピコル) [K.V.1905: 245], 1905年225,029ピコル (44,441ピコル, 180,588ピコル) [K.V.1906: 240], 1908年576,661ピコル (464,196ピコル, 112,465ピコル) [K.V.1909: 225], 1909年626,372ピコル (493,662ピコル, 132,710ピコル) [K.V.1910: 225], 1910年773,562ピコル (533,885ピコル, 239,677ピコル) [K.V.1911: 218]。また福祉減退調査もインドラマユ県からは「通常の状態では, 又凶作の場合でさえ, 非常に大量の米が, 主としてヨーロッパ市場へ向けて輸出される」と指摘している [M. W. L. Cheribon 203]。
 - 9) プカロンガンでは1890年, 「稲米はインドラマユから大量に運ばれてくる」 [K.V.1892: bijl.C] が, それは主に人口稠密な平地部での需要に当てられた [K.V.1891: bijl.PPP]。またプカロンガンは93年, 94年, 95年にもインドラマユから移入している [K.V.1894: 264, bijl.SSS, 1895: bijl.QQQ, 1896: bijl.QQQ]。
 - 10) 例えばパスルアン県, パナルカン県などでみられる。植村 (1998, 4-5) を参照。
 - 11) 1891年にはパティ県の3郡に種籾と食糧購入のため基金が交付され [K.V.1892: 195], 93年初にはデマック県で川の堤防が多数決壊して大洪水となり, やはり援助が行われている [K.V.1894: 199]。翌94年にも, この地域は洪水と旱魃, 衛生状態悪化によって各地で栽培が妨げられ, 栽培は4,694バウ減少した [K.V.1895: 214]。
 - 12) 90年経済調査によるとバリでは1889年, プレレン (Boeileleng) 県で大凶作であり (収量は1890年の675,000ピコルに対して560,000ピコル), 90年初, 収穫前にスラバヤ, シンガポール, バニユワンギとアンペナン (Ampeanan) から合計2,936ピコルの米を移入している。しかし90年産米収穫後, この移入は完全にストップし, 通常のように若干が輸出されるに至った [K.V.1892: bijl.C]。福祉減退調査によるとバニユワンギではバリから少量の安い米を移入しているが, この県は需要を満たすだけの生産があり, また移出量の方が多い。この移入は東洋外国人や他地域の現地人商人による投機的取引であり, そこでの稲価が高い場合には県内で販売されるが, そうでない場合にはマドゥラへ輸送されるという。これについては M. W. L. Besoeki 203, M. W. E. Besoeki 73, M. W. VIa: 20-21 を参照。

- 13) プリアンゲル米は1892年に187,050ピコル, 93年には131,595ピコルがシンガポールに向けて輸出されている [K.V.1894: 218]。
- 14) プリアンゲルの穀倉地帯チアンジュールとジョクジャカルタとの国鉄西部線による連結は94年に完成した。この一部分はすでに90年までにチアンジュール・バンドン間 (83年), バンドン・チチャレンカ (Tjitjalenka) 間 (84年), そこからチバトゥ (Tjibatoe) まで (89年), そしてジョクジャカルタからはチラチャップまでの路線がクスギハン (Kesoegihan) を経由して87年にはできていたが, 未開通だったチバトゥからクスギハンまでが93年にタシクマラヤ (Tasikmalaja) まで, ついで94年にタシクマラヤからクスギハンまでが開通した (Reitsma, 1928, 116)。
- 15) この年のバタヴィアの米の安値は, バタヴィアでの大豊作に加え, ドル安の結果, サイゴンなどから大量の外米が流入したためだった [K.V.1895: bijl.QQQ]。
- 16) K.V.によると, プリアンゲル米の移出先は98年バタヴィア, バイテンゾルフ, チラチャップ, 王侯領 [K.V.1899: 183], 1900年, 1901年には主としてバタヴィアと王侯領 [K.V.1901:114, 1902: 270], 1903年大半がバタヴィア, バイテンゾルフ, 中ジャワ, 東ジャワ [K.V.1904: 278], 1907年バタヴィアと中ジャワ, 東ジャワ [K.V.1908: 256], 1909年バタヴィア, チェリボン, 中ジャワ [K.V.1910: 224], 1910年バタヴィア [K.V.1911: 217] である。また福祉減退調査によればバニユマス理事州プルボリングゴ県ではプリアンゲルからも定期的に米が移入されている [M. W. L. Banjoemas 203]。ただ, プリアンゲル米が中部ジャワへ恒常的に大量移出されたかについては不明な点もある。福祉減退調査によれば, バンドンは稲の年間余剰量が332,000ピコルに達する米余り県で, 1901~03年に鉄道で稲を1,552トン, 2,306トン, 4,199トン, 米を8,971トン, 2,334トン, 899トン搬出したが, 「精米業者は大量の米を他県に送り, 食糧不足の際には中部ジャワへも輸送する」 [M. W. L. Prianger 198] とあるように, 中部ジャワ向け移出は一部の例外を除き臨時的性格が強かった。なお食糧不足による中部ジャワへの移出の事例として, 例えば1901年にプルウォケルト県 (バニユマス理事州) で前年に裏作物が不作だった結果, プリアンゲルから米を移入したことが挙げられる [M. W. E. Banjoemas 69]。
- 17) 福祉減退調査によると, 理事州内で稲米を移出するのはバニユマス県のみで, プルボリングゴ県では耕地不足のためプリアンゲルとチラチャップ県から定期に移入している [M. W. L. Banjoemas 203, M. W. H. Banjoemas 368]。
- 18) ここでは92年にチラチャップ県の不作と, マディウン, クディリから大量の米がジョクジャカルタに移出されたことにより米取引が縮小したが, 「そうでなければ, ジョクジャカルタはバニユマスの最大の消費者だった」と指摘される [K.V.1893: 207, bijl.SSS]。
- 19) 例えばスラバヤ県では1885~1900年に人口は59%増加したが, 耕地はほとんど増えていない [M. W. L. Soerabaja 203]。
- 20) 福祉減退調査によると域内でも特に人口増加が著しいスラバヤ, グリッセ県で外米輸入が多い。シドアルジョ県も生産は需要に満たないが外米輸入は少なく, 他県からの移入が多い。ジョンバン, ラモンガン県では移入は少なく, モジョケルト県では西モンスーン期にスラバヤから米を移入し, 収穫直後に若干を移出している [M. W. L. Soerabaja 203]。
- 21) マドゥラではトウモロコシを主食として摂ることが多く, その1890年の収穫面積 (348,625バウ) はジャワ・マドゥラ全体の32.5%を占める [K.V.1892: bijl.SS] が, トウモロコシもなお需要に満たず, 主として東端地方から大量に移入されている。
- 22) ただし, K.V.には90年以外には大量移入したという記載はなく, 90年のスラカルタが一部凶作だったこと [K.V.1892: bijl.C] を考えると, 第2表の量は例外的だったと思われる。
- 23) 当時, ヨーロッパ市場で評判が高かったのはタンゲラン県の私領地で生産されるカランセラン (Karangserang) 米だったが, 次第にこの種籾を使った栽培が同県のクラマツ (Kramat) やマウク (Maoek), メーステルコルネリス県のトゥロック・プチュン (Telok Poetjoeng), さらにクラワン理事州のトゥロック・ジャンプ (Telok Djambe) といった私領地でも開始された [M. W. Va: 141]。
- 24) こうした状況にもかかわらず移出が可能なのは, 住民が米以外に大量のトウモロコシ, キャッサバなどを食べるからだという [K.V.1891: bijl.PPP]。
- 25) プロボリングゴ港の米の移出入に関するデータは次の通り。

	1898年	1899年	1900年	1901年	1902年	1903年
移入	38,352	40,762	54,579	49,709	29,315	6,093
移出	472	1,512	1,217	601	465	2,324
マドゥラ向け移出	12,243	13,321	10,781	5,978	4,588	3,483

単位：ピコル

出所：M. W. L. Pasoeroean 203

表示のように1903年に移入が激減しているのは、プスキ理事州ジュンブル県のプゲル郡で稲作が拡大してそこからの陸上経由での移入が可能になったこと、及びルマジヤンの永租借地におけるコーヒー栽培の後退が原因であるといわれている。

- 26) 同港はセランとその後背地の外港として、旧バンタムの交通が収束する地点であった〔Encyclopaedie II :272〕。なお90年経済調査報告によると、バンタムでは大規模な船舶就航はないが、小規模航行で生産物、商品をバタヴィア、ランボンと交換するのに十分であり、ブラウ就航はあまり減っていないとされ、また陸上輸送は特にチャリングン県、ルバック県で改善の余地が大きく、特に橋の整備が遅れていることが問題にされている。また同調査はバタヴィア側の状況についても「なお少なからざるブラウの就航が、バンタムとランボンの諸港向けに行われている」と指摘している。
- 27) ヨーロッパ向けはインドラマユ港から、シンガポール向けはチェリボン港から船積みされ、1890年代には大部分が両港に寄港するネーデルラント社、ロッテルダムロイド社、王立郵船会社の蒸気船が輸送の担い手だった〔K.V.1892: bijl.C〕。
- 28) この理事州には河川のブラウ就航はない。M. W. V. Besoeki 487-494 を参照。
- 29) ただし、外領向け米輸送は相変わらず盛んだった。セランからはかなりの量がブラウによってバンカ向けに運び出されている〔M. W. V. Banten 498〕。
- 30) この理由の1つは、数年前に米と稲の鉄道運賃が大幅に引き下げられた結果、河川輸送とほぼ同額になったことだった〔M. W. V. Batavia 489〕。ただし「レンガスデンクロック郡では、南部との鉄道や軌道による連絡が存在しない限り、原住民産物の移出には、チャタルム水路がもっとも安い輸送法なので利用されるであろう」〔ibid. 493〕と、北部では依然としてこのルートが利用される可能性についても触れている。
- 31) この理由の1つは鉄道運賃が高いことにあった。このため、ジュンブル県西部のタングル、クラカ(Klakah) からルマジヤン、プロボリングまでの荷車に稲の輸送には依然として大きな需要があったという〔M. W. V. Besoeki 477〕。
- 32) ボンドウォソ県ではマドゥラとプスキ港との間の沿岸輸送は大半がマドゥラのブラウによって担われ、稲米が搬出されている〔M. W. V. Besoeki 497, 498〕。またパナルカン県では1904年に海上経由で稲79,000ピコル、米17,500ピコルを搬出している〔M. W. H. Besoeki 359〕。
- 33) 国鉄西部線のこの部分176kmは1887年に開通した。そして先に述べた通り、94年にタシクマラヤとクスギハン(Kesoegihan)が開通したことでバタヴィアとジョクジャカルタが1本の線路で繋がることになった。この理事州ではこれに加えてこの国鉄線近くのマオス(Maos)から北部内陸部への軌道建設がセラユダル蒸気軌道会社(Serajoedal Stoomtram Maatschappij)の手で進められ、スカラジャ、ブルウォケルトを経てブルウォレジョ、バンジャルヌガラまでが98年、またブルボリングまでが1900年に繋がった〔Reitsma, 1928, 116, 122〕。
- 34) これらの鉄道開通は、この地域の在来の交通手段に大きな影響を及ぼした。福祉減退調査によれば、まず河川のブラウ就航はバニユマス県(セラユ河)ではあまり大きな役割を果たしていなかったが、蒸気軌道開設によって1893年の120艘から1903年には僅か6艘にまで激減した。ブルウォケルト県ではテングロン(Tenggoelon)河のみ5艘(積載量93ピコル)から12艘(193ピコル)へ増加したが、ログウォ(Logawa)、セラユ(Serajoe)、タジウム(Tadjoem)各河ではいずれも減少し、合わせて26艘(791ピコル)が9艘(169ピコル)に至った。ブルボリング県では18艘あったブラウは1903年には完全になくなった。これらも蒸気軌道開通の影響だとされる。またチラチャップ県では1903年にも多数の小さな船が河川を航行していたが、国鉄開通以来、やや重要な河川ブラウ就航は問題にならなくなったと指摘される〔M. W. V. Banjoemas 487, 488, 489〕。同調査では、これらが稲米を輸送したという記述は見られない〔ibid. 490〕。また、この地域では沿岸ブラウ就航はない〔ibid. 495〕。

- 他方、鉄道開通は理事州南部では駅と市場を結ぶ陸路輸送を発展させた。バニユマス県では福祉減退調査の段階で道路輸送機具として現地人所有の荷車が94台、現地人所有の荷運び馬が57頭、現地人所有の貸し馬車が3台、華人所有の荷車が149台、現地人所有の貸し出されない車が98台あったが、これらは鉄道開通後、貨物と人間の輸送が増加したことによっても増加した。また、鉄道開通以前には北部諸理事州からの物資は牛車で、また王侯領とケドゥーからは荷運び馬で、チラチャップからはプラウでここへ運ばれ、これらはここから戻り荷としてこの県の産物を積んで帰っていたが、現在では輸送の大半が鉄道と軌道によって行われている。チラチャップ県では荷車は1893年末の109台から1903年末には202台、貸し馬車は35台から51台に増加したのに対して荷運び馬と人夫は減少したが、貸し馬車はほとんど人間を鉄道駅に輸送するだけのために使われ、この輸送が拡大したことが増加の原因である。荷車の増加と馬、人夫の減少は、鉄道の開通によって以前よりも増加した商品輸送をできる限りやすく荷車によって駅まで運ぼうとする結果であるという [M. W. V. Banjoemas 470, 471]。他方、北部のプルウォケルト県では道路網の拡張や糖業の新設などによって車の台数は増加したが、蒸気軌道と同方向への荷車輸送はほぼなくなった、プルボリング県とバンジャルヌガラ県での減少の要因の1つは蒸気軌道開設であると指摘され [ibid.]、これらの地域では鉄道開通が在来の陸上輸送を衰退させたと考えられる。
- 35) 第5表は生産量等がわかる1881年以降についてまとめたものであるが、精米所自体はもっと古くからあり、例えば1870年にはテガルワル (Tegalwaroe) 私領地で華人所有の2軒が操業している [K.V.1871: 235]。
- 36) K.V.1892: bijl.Cによると、クラワンにはヨーロッパ人経営で蒸気を動力とし、年産2万ピコルの能力を持つ大規模精米所が1カ所あると述べられるが、おそらくはこれを指していると考えられる。
- 37) K.V.によると直轄領で華人以外が経営する精米所が初めて現れるのは1894年 (ヨーロッパ人経営1) [K.V.1895: 239] であるが、97年には39精米所は全て華人経営だと述べられる [K.V.1898: 153]。その後の経営者に関する内訳は次の通り。1901年42軒 (華人34, ヨーロッパ人2, 現地人6) [K.V.1902: 270], 1902年42軒 (華人32, ヨーロッパ人2, 現地人6, アラビア人2) [K.V.1903: 265], 1903年41軒 (華人34, ヨーロッパ人1, 現地人4, アラビア人2) [K.V.1904: 277], 1904年40軒 (華人34, ヨーロッパ人1, 現地人4, アラビア人1) [K.V.1905: 244], 1905年41軒 (華人36, ヨーロッパ人1, 現地人4) [K.V.1906: 240], 1906年44軒 (華人39, ヨーロッパ人1, 現地人4) [K.V.1907: 254]。
- 38) 例えば1898年にはヨーロッパ人商人により100,000ピコル、華人によって254,000ピコルの米が買い上げられ [K.V.1899: 183], 1900年には2名のヨーロッパ人商人がそれぞれ35,000ピコル, 46,000ピコル, 10名の華人商人が256,000ピコルを買い上げている [K.V.1901: 114]。稲の買い上げも行われていたようであるが、1909年には「稲が加工されることは僅かであり、大半は米 (bras) が加工される」 [K.V.1910: 225] といわれる。また福祉減退調査も、インドラマユ県では農民が販売するのは稲よりも白く搗かれて粗く精米された米の形の方が多いという [M. W. L. Cheribon 198]。なお、私領地の米がどのようにしてその耕作者から集められたかについては不明な点が多いが、1909年の状況に関する記事によると、現物税 (tjoeke) として供出されるものの他に、住民からの買い上げ、さらに領主が前貸した現金と利子の稲による返済などの方法が用いられた [K.V.1910: 225]。これらの米や稲は私領地内で精米、選別され、必要であればさらに精製されたといわれ [K.V. 1892: bijl.C], ここから直接にヨーロッパ向けに搬出された可能性もある。
- 39) 同様の記事は M. W. H. Prianger 413 にも見られ、鉄道開通の結果、バンドン、チアンジュール、スカブミの3県では稲価格の上昇も指摘されている。このようにこの地域では米移出に鉄道の役割が重要だったが、それはここからの河川輸送はチマヌク河経由によるインドラマユ行きに限定されており [M. W. V. Prianger 487-494], そこへ米が移出される可能性はなかったこと、また南岸からの沿岸航行による米輸送も皆無に近かったこと [ibid. 495, 500, 501] などの事情による。なお、精米所への稲の搬入には荷車が用いられた [ibid. 471]。これらの荷運び用車の台数は1890年代から20世紀初の間にもどこでも増加しているが [ibid. 469], これらによる鉄道と同方向へ向かう輸送は打撃を受けたという [ibid. 484]。
- 40) 1880年代の調査によると、バニユワンギにはスカラジャに向かう十字路に沿って12名のハジが住んでおり、ロゴジャンピの稲を全て買い上げていた [M.W.Va: 135]。

引用文献・史料一覧

- 植村泰夫 (1998) : 20世紀初頭ジャワ・マドゥラの稲米流通をめぐって. 広島東洋史学報, 第3号, pp.1-19.
- Boomgaard, P. & Zanden J. L. van (1990): *Changing Economy in Indonesia, vol.10, Food Crops and Arable Lands, Java 1815-1942*, Amsterdam.
- Encyclopaedie II : *Encyclopaedie van Nederlandsch Indië*, deel II, 1918, 's-Gravenhage.
- K. V.: *Koloniaal Verslag 1848-1930*.
- Knaap, G. J. (1989): *Changing Economy in Indonesia, vol.9, Transport 1819-1940*, The Hague.
- M. W. IVa: *Onderzoek naar de mindere welvaart der Inlandsche bevolking op Java en Madoera. IVa. Overzicht van de uitkomsten der gewestelijke onderzoekingen naar het vervoerwezen en daaruit gemaakte gevolgtrekkingen*, Batavia, 1907.
- M. W. Va: *Onderzoek naar de mindere welvaart..... Va. Overzicht van de uitkomsten naar den Landbouw*, Batavia, 1908.
- M. W. E.: *Onderzoek naar de mindere welvaart..... samentrekking van de afdeulingsverslagen over de uitkomsten der onderzoekingen naar de Economie van de Desa in de residentie*, Batavia, 1906-1908.
- M. W. H.: *Onderzoek naar de mindere welvaart..... samentrekking van de afdeulingsverslagen over de uitkomsten der onderzoekingen naar Handel en Nijverheid in de residentie*, Batavia, 1906-1908.
- M. W. L.: *Onderzoek naar de mindere welvaart..... samentrekking van de afdeulingsverslagen over de uitkomsten der onderzoekingen naar den Landbouw in de residentie*, Batavia, 1906-1908.
- M. W. V.: *Onderzoek naar de mindere welvaart..... samentrekking van de afdeulingsverslagen over de uitkomsten der onderzoekingen naar het Vervoerwezen in de residentie*, Batavia, 1906-1908.
- Reitsma, S. A. (1925): *Gedenkboek der Staatsspoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië. 1875-1925*, Weltevreden.
- Reitsma, S. A. (1928): *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor- en Tramwegen*, Weltevreden.

Inter-regional Trade of Rice and Paddy in Java and Madura from the End of the 19th Century to the Beginning of the 20th Century

UEMURA Yasuo

In this essay how rice and paddy were traded over the border of the residencies in Java and Madura is examined from the end of the 19th century to the beginning of the 20th century, the period in which foreign rice import rapidly increased in spite of the enlarged rice production there. Another characteristics of this period was the development of the railway construction, which influenced much on the inter-regional trade as mentioned below.

In these circumstances it is the residency Bantam, Krawang, Cheribon, Besuki, Prianger and Banyumas that could stably produce and export bulk of rice and paddy in this period. On the contrary Batavia, Pekalongan, Surabaya, Pasuruan, Probolinggo, Jogjakarta and Madura needed to import them every year. And there were the following four main streams of them in Java and Madura.

The first was the stream of imported foreign rice which flew mainly from the port Surabaya and Semarang into the adjacent regions, of which the flow from the former was the most important. The amount of import at Batavia port was, however, relatively small, the reason of which seems to be that the most of the residencies around Batavia had rice surplus. The second was the foreign export of Java rice mainly from West Java, especially from the private farmlands (*Particuliere Landerijen*) in Indramayu region. The third was the export to the Outer Provinces (*Buitengewesten*) from the main rice producing residencies along the north coast like Bantam, Krawang and Cheribon. And the fourth was the flow of rice and paddy within Java and Madura which had various routes and characters. We can, however, point out the following four as the main stream, that is, (1)the import of Batavia from the adjacent residencies of Bantam, Prianger and Krawang, (2)the eastward stream from Krawang and Cheribon to the rice short residencies in the north coast, (3)the flow mainly to Jogjakarta from the south coastal residency of Banyumas and also from the far distant

residency of Preanger, (4) export from Besuki to the adjacent residencies, especially to Madura. Generally speaking, these flows thus tended not only to the regions of low productivity but also to the residencies where rice production could not, in spite of high productivity, meet the regional needs due to the existence of many plantations cultivating commercial crops like sugar cane or coffee for European market.

As for the transport of them, traditional means were relied upon at the beginning of this period, except for Prianger and Banyumas where the railway to Batavia and Jogjakarta had been already made use of. In case of the north coastal regions, it was done mainly by the prahus (native small ships) sailing along the coast, and the rice and paddy was carried to the coastal ports from the interior by the inland navigation. And the transport from the interior of Besuki was done with the carts along the roads which were generally of bad condition.

The opening of the railway deprived most of the rice transport to Batavia of prahus in Bantam and made the export of Krawang along the Tjitarum river to Batavia decline. Also in Besuki, the carts had to hand over the leading role to the railway. And in Prianger and Banyumas, it had further developed the rice trade. We should point out, however, that the prahus sailing eastward along the north coast from Krawang and Cheribon continued to occupy the dominant position in the transport of rice and paddy there.

The development of railway traffic contributed also to the growing of the Chinese-owned rice mills around the railway stations and increased the export in the form of milled rice in the residency Bantam and Prianger, with the consequence that their dominance in the rice trade was further strengthened there. But this does not mean that they could control the whole of the trade of rice and paddy throughout Java and Madura. In Besuki, for example, Chinese-owned rice mill is the only one of the fourteen in 1910 and their share in rice trade was relatively small. In Prianger the rice produced by the Chinese-owned mills occupied only a minor part of the export in 1889. And in the north coastal regions, large amount was still exported in the form of paddy.

In any case, the inter-regional trade of rice and paddy was much developed, and this seems to be one of the main factors which promoted the economic unification of Java and Madura in this period.