

論説：

サマラン・ジョアナ蒸気軌道と稲米流通

植村 泰夫

はじめに

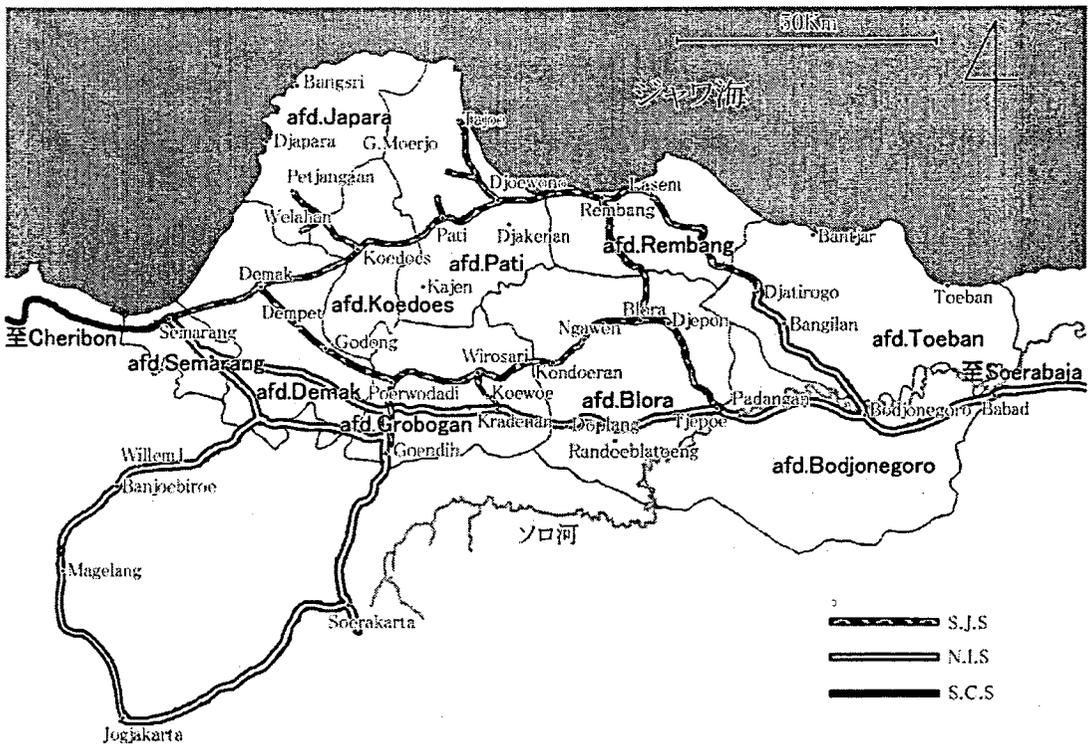
植民地期ジャワ経済史の中で、商業流通の問題は生産の分析と比べると研究の遅れが目立つ分野である。筆者はこのところ、ジャワ社会の流通構造をめぐっていくつかの研究を積み重ねてきたが⁽¹⁾、本論ではその一環として、中ジャワ北岸のスマラン (Semarang) からクドウス (Koedoes) を経由してレンバン (Rembang) などに至るサマラン・ジョアナ蒸気軌道会社 (Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij、以下ではS.J.S.と省

略) 文書⁽²⁾を主な手がかりに、20世紀初めから1930年代に至る時期におけるこの地域の稲米流通の実情の一端を述べてみたい。

第1章 S.J.S.路線の開設

1, S.J.S.路線の概要

S.J.S.は地図に示されるように、大きく分けて2つの路線からなる。



すなわちスマランから東に向かい、デマック (Demak) を経由してクドゥス、パティ (Pati)、ジョアナなどを通り、レンバン理事州の州都レンバンに至り、さらにそこからラセム (Lasem) を経由してジャティロゴ (Djatirogo) まで向かう北岸線と、デマックで分かれてプルウォダディ (Poerwodadi)、ウィロサリ (Wirosari) を経てプロラ (Blora) に至る内陸線から構成される。前者にはクドゥスから分かれてプチャンガーン (Petjangaan) を結ぶ支線と、ジョアナからタユ (Tajoe) に至る支線がある。プチャンガーン支線は、途中のマヨン (Majong) でウェラハン (Welahan) を結ぶ線が枝分かれする。また後者はプロラから2つに別れ、一方は北上してレンバンとの間を結び、もう一方は南下してチェブ (Tjepoe) に至っている。さらにプルウォダディから分かれる支線はグンディ (Goendih) とを結ん

でいる。この他、これとは別にスマランからジョンブラン (Djomblang)、バンジールカナル (Bandjirkanaal) を結ぶ短い路線がある。

この蒸気軌道は、1881年3月18日付け政庁決定第5号でスマランからジョアナまでの敷設がデイクマン (J.F.Dijkman) に対して、時期を限定せずに認可されたことが建設開始のきっかけだった⁽³⁾。その後、同社に対しては次々と路線開設が認可され建設が進んだが、最も早く営業を開始したのはスマラン・ジョンブラン間4kmで1882年12月1日のことだった。東へ向かう幹線の開通はスマラン・グヌック (Genoek) 間6kmが最初で、1883年7月2日である。これ以降、同社は順調に路線を延ばし、1920年代末には総延長434kmに及んだ。各線区の長さや開通時期は表1に示されるとおりであるが、20世紀に入って直ぐに幹線は概ね開通している⁽⁴⁾。

表1 S.J.S.路線開業状況一覧

開業時期	区 間	km	開業時期	区 間	km
1882. 12. 1	Semarang~Djomblang	4	1894. 4. 19	Haven en Pakhuisspoor te Joana	2
1883. 3. 12	Semarang~Boeloe	3	9. 13	Ngawen~Blora	15
	Semarang~Station N.I.S.	1	1895. 5. 5	Majong~Petjangaan	10
7. 2	Semarang~Kleine Boom	3	1898. 11. 1	Wirosari~Kradenan	8
	Semarang~Genoek	6	1899. 8. 15	Joana~Boeloemanis	16
	Haven en Pakhuisspoor te Semarang	4	11. 4	Boeloe~Bandjirkanaal	1
9. 27	Genoek~Demak	18	1900. 5. 1	Joana~Lasem	34
1884. 3. 15	Demak~Koedoes	26		Boeloemanis~Tajoe	9
4. 19	Koedoes~Pati	23	5. 2	Haven en Pakhuisspoor te Rembang	1
	Pati~Joana	14	11. 10	Majong~Welahan	6
11. 28	Poerwodadi~Goendih	17	1901. 11. 1	Blora~Tjepoe	33
1887. 9. 6	Koedoes~Majong	13	1902. 6. 15	Rembang~Blora	37
1888. 11. 15	Demak~Godong	21	1903. 2. 1	Verbindingsspoor Tjepoe	2
1889. 4. 1	Godong~Poerwodadi	17	1914. 6. 1	Lasem~Pamotan	10
10. 1	Poerwodadi~Wirosari	22	1919. 2. 20	Pamotan~Djatirogo	24
1893. 9. 16	Wirosari~Koendoeran	18	1923. 11. 1	Semarang Goederenstation~	4
1894. 3. 22	Koendoeran~Ngawen			Prauwenhaven	

出所: Reitsma 1928:121~122

2. 他社線との連絡

これらの路線はスマラン理事州東部からレンバン理事州西部にかけての要地を結ぶものであるが、その輸送上の意義はそれだけに留まらない。S.J.S.線は何カ所かで他社線と繋がっており、後述するようにそれらとの間で通し輸送が実施されていた。いま、その繋がりを挙げると次のようになる。

先ずスマランと西のチェリボンとを結ぶスマラ

ン・チェリボン蒸気軌道 (Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij、以下S.C.S.と省略) とは1897年に通し輸送のための協定が結ばれ、S.C.S.が同年5月2日に連絡線を完成させたことで相互乗り入れが可能になった。S.C.S.のスマラン・チェリボン間は1899年に全線開通し、この結果、1899年から両社の間に貨物の相互輸送が始まり、その量は表2のように急速に増加していった⁽⁵⁾。

表2 S.J.S.とS.C.S.の通し輸送

	S.J.S.→ S.C.S.	S.C.S.→ S.J.S.		S.J.S.→ S.C.S.	S.C.S.→ S.J.S.		S.J.S.→ S.C.S.	S.C.S.→ S.J.S.
1899年	1,657	1,115	1913年	43,429	2,865	1927年	66,163	8,618
1900年	4,662	1,531	1914年	57,311	7,088	1928年	56,318	8,048
1901年	9,291	1,349	1915年	55,417	4,723	1929年	69,926	9,843
1902年	8,347	1,932	1916年	28,773	6,591	1930年	64,474	6,811
1903年	13,707	2,039	1917年	53,432	7,188	1931年	42,790	4,030
1904年	21,771	2,628	1918年	50,266	7,723	1932年	24,371	2,585
1905年	13,987	1,828	1919年	68,803	8,257	1933年	24,684	1,869
1906年	9,633	3,001	1920年	56,121	12,339	1934年	15,895	2,198
1907年	13,474	1,671	1921年	65,640	8,717	1935年	8,133	1,992
1908年	9,142	2,320	1922年	46,125	6,069	1936年	15,784	3,137
1909年	16,074	1,572	1923年	58,884	4,196	1937年	14,579	3,021
1910年	14,794	2,082	1924年	61,038	4,926	1938年	25,480	2,891
1911年	30,240	2,173	1925年	58,976	5,372	1939年	30,635	2,982
1912年	52,691	3,676	1926年	58,748	6,163			

単位：トン

出所：Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij, Verslag over het jaar 各年記事

次に中ジャワから東ジャワにかけて広範な路線をもつ蘭印鉄道会社 (Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij、以下N.I.S.と省略) とは、S.J.S.側が1883年3月12日にN.I.S.のスマラン駅までの連絡線を開通させたことで、この時期以降にはスマランでN.I.S.との連絡が可能になった。さらにスマランとスラカルタ、ジョクジャを結ぶN.I.S.王侯領線は既に1870年代初に開通していたが、そのグンディ駅までS.J.S.が1884年にブルウォダディから乗り入れ、ブルウォダディと北岸線のデマックとの間、東方のウィロサリとの間

が89年に開通したことによって、王侯領方面とS.J.S.線の連絡が容易になった。両社はこれを踏まえて1899年4月1日にスマランとグンディでの通し輸送 (doorgaande vervoer) 協定を結び⁽⁶⁾、1900年から貨物のやりとりを始めた。これら2駅には貨物積み替え施設が作られた [Verslag 1899:18; 1902:21]。他方、N.I.S.のスラバヤ線 (グンディ・スラバヤ間、全線開通は1903年2月1日) との相互乗り入れはこれより遅く、N.I.S.線全通以前の1900年にクラデナン (Kradenan) で連絡があったが、本格的には同線全通と同じ1903

年2月1日にさらに東のチェブでS.J.S.停車場とN.I.S.駅を結ぶ連絡線が竣工したことによって、S.J.S.主要線区とスラバヤと直通運転が可能になった[Verslag 1902:21]。なお、さらに後の1919年になるとジャティロゴまでS.J.S.がラセムから、

またN.I.S.がスラバヤ線のボジョネゴロ(Bodjonegoro)から線路を延ばしたので、ここでも両社の連結が可能になった[Verslag 1918:7]⁽⁷⁾。両社間の通し輸送状況は表3に示したとおりである。

表3 S.J.S.とN.I.S.の通し輸送状況

	S.J.S. → N.I.S.					N.I.S. → S.J.S.						
	Semarang	Goendih	Tjepoe	Kradenan	Djatirogo	合計	Semarang	Goendih	Tjepoe	Kradenan	Djatirogo	合計
1900年	85	6,693				6,778	88	351				439
1901年	213	2,866				3,079	105	921				1,026
1902年	163	8,636				8,799	296	1,608				1,904
1903年	1,275	7,081	933	20		9,309	686	655	2,442	195		3,978
1904年	237	8,140	2,089	1,765		12,231	296	1,208	1,522	906		3,932
1905年	1,280	8,487	5,796	2,727		18,290	7,370	1,062	2,197	1,295		11,924
1906年	818	8,138	3,116	1,185		13,257	1,357	1,021	2,028	2,230		6,636
1907年	372	12,405	3,446	5,542		21,765	803	1,607	3,737	2,291		8,438
1908年	1,010	11,736	4,005	4,462		21,213	5,361	1,583	2,890	6,532		16,366
1909年	1,458	22,810	7,513	2,638		34,419	6,292	2,039	4,263	5,124		17,718
1910年	2,542	10,996	19,071	4,691		37,300	5,431	3,434	5,520	7,728		22,113
1911年	2,756	17,445	17,936	4,149		42,286	2,788	4,273	6,616	4,923		18,600
1912年	5,074	28,476	13,895	11,093		58,538	5,107	3,740	8,555	6,954		24,356
1913年	1,616	20,126	8,935	3,543		34,220	5,197	5,755	6,717	28,965		46,634
1914年	1,529	14,028	7,939	10,275		33,771	6,280	5,206	8,044	33,930		53,460
1915年	2,038	23,894	11,938	8,709		46,579	7,644	5,306	6,776	41,175		60,901
1916年	2,463	24,425	29,193	13,790		69,871	9,085	4,799	8,364	40,767		63,015
1917年	2,182	23,613	28,358	13,601		67,754	10,811	3,241	12,814	42,195		69,061
1918年	1,864	17,028	33,369	9,740		62,001	10,339	4,888	21,292	46,072		82,591
1919年	2,252	18,306	23,479	15,112	8,795	67,944	9,011	5,942	7,405	40,989	4,824	68,171
1920年	3,246	26,655	41,795	21,069	11,212	103,977	11,892	4,148	8,111	50,195	8,218	82,564
1921年	3,745	27,459	31,653	19,631	9,822	92,310	10,412	4,460	9,311	58,765	9,159	92,107
1922年	2,171	17,796	8,002	3,884	6,763	38,616	9,138	3,267	5,426	39,997	9,990	67,818
1923年	2,513	23,701	9,924	3,543	9,006	48,687	9,815	3,465	3,909	34,346	9,787	61,322
1924年	2,422	33,139	9,852	2,665	13,294	61,372	9,153	5,322	5,248	5,076	9,728	34,527
1925年	2,120	32,400	6,952	4,977	12,043	58,492	9,546	6,398	5,157	7,445	11,244	39,790
1926年	3,793	38,617	5,272	3,924	13,103	64,709	9,852	6,241	3,841	8,090	11,621	39,645
1927年	6,110	29,154	7,081	5,274	11,573	59,192	13,362	6,847	6,074	7,859	11,498	45,640
1928年	6,084	35,025	9,104	3,444	12,369	66,026	11,435	5,422	6,712	7,519	17,287	48,375
1929年	8,593	34,227	3,120	8,082	10,670	64,692	8,173	6,205	10,332	10,297	22,717	57,724
1930年	7,692	33,333	1,966	5,599	8,038	56,648	5,723	4,047	4,954	11,406	10,931	37,061
1931年	13,403	37,051	1,515	3,444	4,832	60,245	3,612	2,807	3,625	9,580	6,371	25,995
1932年	2,878	19,854	2,134	2,087	3,393	30,346	1,909	2,360	1,780	8,848	2,868	17,765
1933年	1,130	11,533	637	1,496	3,140	17,936	1,126	651	1,652	8,732	2,403	14,564
1934年	1,072	7,422	564	2,418	2,922	14,398	1,337	581	1,962	5,344	1,668	10,892
1935年	749	4,526	476	1,500	1,921	9,172	1,310	475	2,130	4,429	2,942	11,286
1936年	858	4,752	470	1,674	3,436	11,190	1,809	620	1,991	4,595	3,846	12,861
1937年	803	8,525	1,380	3,378	6,498	20,584	2,491	458	1,520	5,350	5,218	15,037
1938年	496	8,583	2,110	5,078	5,015	21,282	2,398	461	2,436	7,334	4,631	17,260
1939年	758	10,909	1,606	1,929	6,249	21,451	2,104	705	3,502	6,942	6,335	19,588

単位：トン

出所：Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij, Verslag over het jaar. の各年データより作成

表4 各時期通し輸送概観

平均	総輸送量	対S.C.S.通し輸送		対N.I.S.通し輸送		S.C.S.+N.I.S.	
		輸送量	総輸送量比	輸送量	総輸送量比	輸送量	総輸送量比
1900年代前半	206,408	13,451	6.5%	10,295	5.0%	23,746	11.5%
1900年代後半	298,124	14,540	4.9%	34,005	11.4%	48,546	16.3%
1910年代前半	499,225	43,270	8.7%	74,256	14.9%	117,525	23.5%
1910年代後半	540,827	58,235	10.8%	131,578	24.3%	189,812	35.1%
1920年代前半	559,580	64,811	11.6%	136,660	24.4%	201,471	36.0%
1920年代後半	596,078	69,635	11.7%	108,857	18.3%	178,492	29.9%
1930年代前半	484,759	37,941	7.8%	57,170	11.8%	95,111	19.6%
1930年代後半	286,886	21,727	7.6%	31,942	11.1%	53,669	18.7%

単位：トン

出所：表2、表3

このようにS. J. S. の路線は、中ジャワから東ジャワにかけての要地を結ぶ鉄道網の一環となった。そうした通し輸送がS. J. S. にとって持った意味は表4から明らかになる。それが総輸送量に占める比率は次第に増加し、1910年代後半から20年代前半には35%あまりに達する。中でもN.I.S.との関係が極めて重要であった。そして、後述するように稲米はそうした関係の中で、大きな比重を占めることになる⁽⁸⁾。

第2章 沿線各地の食糧・農業事情

それでは、このS.J.S.沿線の食糧、とりわけ米をめぐる状況はどのようであったのだろうか。本

章では、いくつかのデータから地域毎の状況を可能な限り明らかにしたい。

1, 1910年代後半のデータから

先ず、*Landbouwatlas van Java en Madoera, deel II, 1926* (以下、*Landbouwatlas 1926*と省略)所収の1910年代後半期のデータを検討しよう。植民地期ジャワの農業統計の信頼度は1910年代後半から大きく改善されるといわれており、以下ではこれを基礎にしてそれ以前の時期の断片的な報告を比較検討するという方法を探る。

表5はその1910年代後半期の米収穫状況等を沿線各県 (afdeeling)、郡 (district) 毎に一覧したものである。

表5 1910年代後半 S.J.S.沿線地域米収穫状況

理事州	県	郡	水 稲						陸 稲			
			1916~20年平均収穫面積			稲収量 (ピコル)			1916~20年平均収穫面積			
			バウ	対耕地面積比	対水田面積比	1919/20年栽培	1916~20年バウ当	1919/20年住民1人当	バウ	対耕地面積比	対乾地面積比	
スマラン	Semarang	Semarang	256	22.3	125.5	5,801	22.46	0.74	230	20.0	24.5	
		Padoeroengan	3,952	86.9	101.7	111,376	25.98		795	17.4	12.0	
		Singenlor	9,590	59.8	98.7	201,166	21.98		2.33	48	0.2	0.8
		合計	13,798	63.5%	99.9%	318,343	23.06		1.30	1,073	4.9%	13.5%
	Demak	Demak	18,974	85.6	107.3	394,350	23.55	5.15	—	—	—	
		Wedoeng	25,742	102.5	105.4	503,646	20.48	7.23	—	—	—	
		Grogol	11,201	71.1	99.7	197,753	25.67	3.01	—	—	—	

		Manggar	22,324	65.7	111.7	417,386	18.77	4.85	—	—	—
		Samboeng	15,925	76.7	105.8	312,084	23.36	6.82	—	—	—
		Singenkidoel	12,388	61.4	103.8	218,675	19.02	3.78	—	—	—
		合計	106,555	77.2%	106.2%	2,043,894	21.49	5.09	—	—	—
	Grobogan	Poerwodadi	14,349	51.9	100.0	203,575	13.66	2.40	7	—	—
		Grobogan	10,201	54.0	100.2	158,016	15.00	3.14	127	0.6	1.5
		Wirosari	15,710	50.8	101.1	243,803	14.65	3.32	630	2.0	4.1
		Kradenan	16,868	59.1	101.6	276,596	17.33	3.28	22	—	0.2
		合計	57,128	53.9%	100.8%	881,990	15.27	3.01	786	0.7%	1.6%
	Pati	Pati	7,611	50.4	93.4	147,227	18.71	2.59	1,485	9.8	21.4
		Kajen	15,748	65.2	86.6	245,611	15.56	3.02	645	2.7	10.8
		Tlogowoengoe	7,331	36.0	95.3	126,619	20.09	1.71	5,149	25.2	40.7
		Djoewana	9,231	72.7	106.7	98,053	16.91	1.78	—	—	—
		Djakenan	24,844	72.5	102.8	256,806	13.39	2.83	213	0.6	2.1
		Tajoe	14,305	46.0	110.9	466,083	25.41	4.54	3,837	12.3	21.1
		合計	79,070	57.4%	99.1%	1,340,399	17.77	2.91	11,329	8.2%	19.6%
	Koedoes	Koedoes	5,051	55.6	85.0	145,141	28.69	1.68	—	—	—
		Tjendono	5,358	32.8	71.2	117,979	23.77	1.96	458	2.8	5.2
		Oendakan	8,886	36.4	80.7	93,545	20.38	2.14	1,063	4.3	7.9
		Tenggeles	6,829	35.6	64.1	137,554	26.61	2.14	822	4.2	9.6
		合計	26,124	37.9%	74.4%	494,219	24.82	1.94	2,343	3.4%	6.9%
	Japara	Japara	9,915	43.0	122.3	230,071	24.81	3.10	3,747	16.2	25.1
		Majong	6,518	23.9	57.7	128,745	28.80	1.18	1,033	3.8	6.5
		Bandjaran	15,087	31.9	111.1	346,876	25.37	3.59	14,816	31.3	43.9
合計		31,520	32.3%	95.5%	705,692	25.94	2.51	19,596	20.1%	30.3%	
レンバン	Rembang	Waroe	9,012	72.4	88.8	63,342	9.94	1.26	31	0.2	1.3
		Soelang	10,044	46.9	93.8	138,861	12.64	2.91	35	0.1	0.3
		Binangoen	5,305	38.5	95.0	107,077	16.12	1.92	338	2.4	4.1
		Kragan	6,465	56.3	97.5	70,608	17.11	1.83	67	0.5	1.4
		Pamotan	6,079	37.0	101.1	105,401	14.74	2.80	394	2.3	3.8
		Sedan	8,216	39.5	97.0	125,893	15.93	2.32	429	2.0	3.5
	合計	45,121	46.8%	94.9%	611,182	14.25	2.15	1,294	1.3%	2.6%	
	Toeban	Rembes	13,385	45.4	86.2	200,840	17.50	1.82	1,599	3.4	11.4
		Djenoe	7,724	35.9	103.6	171,396	18.91	2.54	857	3.9	6.1
		Rengel	17,395	46.7	88.1	280,813	17.44	2.57	725	1.9	4.1
		Djatirogo	9,087	48.1	88.4	127,619	16.35	2.24	687	3.6	8.0
		Bantjar	11,771	41.0	105.2	175,619	16.04	2.27	285	0.9	1.6
		Singgahan	18,555	62.9	100.5	292,574	18.52	3.50	844	2.8	7.6
	合計	77,917	47.1%	94.2%	1,248,933	17.46	2.47	4,997	3.0%	6.0%	
	Bodjonegoro	Bodjonegoro	20,993	56.3	92.6	217,019	13.20	1.94	969	2.5	6.6
		Baereno	16,983	60.0	86.0	140,438	12.54	1.86	54	0.1	0.6
		Pelem	18,647	64.1	89.5	172,773	13.87	2.05	395	1.3	4.8
		Padangan	8,660	55.4	99.0	86,166	13.41	1.63	98	0.6	1.4
		Tambakredjo	10,326	47.0	100.1	170,549	16.74	2.68	335	1.5	2.9
		Ngoempak	20,260	58.2	99.6	221,954	14.97	2.32	2,414	6.9	16.6
	合計	95,869	57.4%	93.4%	1,008,899	14.14	2.09	4,265	2.6%	6.6%	
	Blora	Karangdjati	14,253	51.8	89.0	210,430	16.31	2.29	73	0.2	0.6
		Ngawen	20,166	45.2	84.4	253,615	18.34	3.35	258	0.5	1.2
		Panolan	12,784	65.5	96.0	192,726	18.68	2.94	84	0.4	1.3
Randoeblatoeng		13,200	56.8	96.6	286,182	19.92	4.14	47	0.2	0.5	
Djepon		8,647	42.4	93.8	150,642	12.69	2.56	270	1.3	2.4	
合計		69,050	51.0%	90.7%	1,193,595	17.56	3.05	732	0.5%	1.2%	
ジャワ・マドゥラ		4,232,181	43.7%	96.2%	100,566,288	24.94	2.89	589,406	6.1%	11.2%	

出所：Landbouwatlas 1926:tabel III

ここから直ちに明らかなのは、①レンバン理事州各県は概ね米生産が十分でないこと、②スマラン理事州ではバウ当たり収量で見ると特にデマック、グロボガン(Grobogan)県が悪いが、1人当たり収量ではスマラン市を抱えるスマラン県、クドゥス県が低いこと、③逆にデマック県での1人

当たり収量が高いこと、④陸稲はジャバラ(Japara)、パティで栽培が盛んであることである。これらのことは、各県で米の過不足があったことを示唆している。そこで、次に沿線各郡毎の食糧事情、特に主食に何を食べていたかのデータ(表6)から、さらにこの問題を検討してみよう。

表6a 1910年代後半 S.J.S.沿線各地の食糧事情：主食一覧(スマラン理事州)

県	郡	稲収穫後	端 境 期	原 註
Semarang	Semarang	デサ米	外米	1日3回食事する。デサ米を食べるのは約4ヶ月間で、残りの期間はほとんど外米を食べる。スマラン市では、定期的に(a)外国(サイゴン、ラングーン、シヤム)、(b)精米所(Krawang、Demak)、(c)Demakのいくつかのデサの良く搗かれたデサ米、(d)収穫期にGenoek、Broemboeng、Karangawen、Tangoengで多量の米を買い上げる原住民米商人からの米、を移輸入している。
	Mranggen	デサ米	トウモロコシ、デサ米、外米	年に5ヶ月間、郡全体で1日2回デサ米を食べる。朝食にはキャッサバを食べる。その際、椰子糖(goeladjava)を溶かしたお湯を飲む。南部のチーク林に接したデサでは残りの7ヶ月間にはトウモロコシを2回食べるが、それ以外ではさらに4ヶ月間デサ米を食べる。端境期には、僻遠のデサでは一般にトウモロコシを食べる。幹線道路沿いのデサでは、約4ヶ月間、外米とデサ米を混ぜて食べる。水田耕作期には1日1食が普通だが、不足は調理したキャッサバで補う。Karangawen副郡では、1年を通して外米を食べることはない。
Demak	Demak	デサ米	デサ米、米・トウモロコシ混物、米・キャッサバ混物	収穫後は米を1日3回、子供は4~5回食べる。端境期には米・トウモロコシ混物か米・キャッサバ混物を食べる。Toengtang河沿いのデサや沿岸デサでは、端境期にも米を食べる(キャッサバと魚の売り上げで米を買う)。稲の一部はしばしば搗かれ、トウモロコシを買うために売られる。
	Wedoeng	デサ米	デサ米、外米、外米・トウモロコシ混物、外米・キャッサバ混物	大筋でDemak郡と同じ。
	Grogol	デサ米	デサ米、トウモロコシ、外米	外米を食べるのは軌道線沿いに住む住民とスマランで職を探す人々だが、一般的ではない。
	Samboeng	デサ米	デサ米、トウモロコシ	
	Manggar	デサ米	デサ米、トウモロコシ	デサ米しか食べない期間は短い。
	Singenkidoel	デサ米	デサ米、トウモロコシ	

Grobogan	Poerwodadi	デサ米	トウモロコシ、 キャッサバ、 デサ米	4～6月はデサ米しか食べない。7月になると各地でトウモロコシを米の他に主食として利用し始める。その後、トウモロコシとキャッサバを10月の水田作トウモロコシ収穫まで食べ、以後は水田耕作期までトウモロコシを食べる。その後は、保存してあった米を食べる。1月にトウモロコシが底をつき始め、キャッサバが混ぜられる。
	Grobogan	デサ米	トウモロコシ、外 米、精米、デサ米、 キャッサバ	Poerwodadi郡とほぼ同様だが、トウモロコシが少なくキャッサバが多く食べられる。12月末～2月末は外米とgilingan米を食べる。
	Wirosari	デサ米	デサ米、 トウモロコシ、 キャッサバ、外米、 gilingan米	稲生産はGrobogan郡をやや上回るのので、7月末までデサ米のみが食べられる。12月の水田耕作時に、再び大量の米を食べる。1月にトウモロコシが底をつき、外米とgilingan米を食べ、2月に再びトウモロコシを食べる。水田収穫は3月4月に始まる。
	Kradenan	デサ米	トウモロコシ、 キャッサバ、 デサ米	9月にはトウモロコシとキャッサバしか食べない。水田耕起と田植えの時には、また米を食べる。
Pati	Pati	デサ米	デサ米、外米、 トウモロコシ	西部と北東部でのみ、貧困者が端境期に外米とトウモロコシを食べる。その他の地域では、年中デサ米を食べる。
	Djoewana	デサ米、 トウモロ コシ	外米、精米、 デサ米、 トウモロコシ	極貧者は端境期にしばしば米をremboeloeng椰子で作った粉と1:2の比率で混ぜて食べる。漁村住民は年中米を食べるが、漁の稼ぎをそれに充てる。
	Tajoe	デサ米	デサ米、 トウモロコシ	平地の乾季米収穫が不作の時のみ、華人商人は外米とgilingan米を移入するが、貧困者のためだけである。Doekoehseti副郡ではトウモロコシ不作時、端境期に外米をremboeloeng椰子粉、aren椰子粉と混ぜて食べる。
	Tlogowoengoe	トウモロ コシ、 デサ米	トウモロコシ	
	Djakenan	デサ米	トウモロコシ	約3ヶ月間、デサ米を食べる。
	Kajen	トウモロ コシ	トウモロコシ	収穫直後に稲は全部、主としてPatiへ売られる。トウモロコシが不作の時だけgilingan米を移入し、外米も極く少量移入する。
Koedoes	Koedoes	デサ米	デサ米、 gilingan米、 外米	端境期は12月～3月で、この時期にはせいぜい1日2食である。不足はトウモロコシ、キャッサバ、サツマイモで補う。Koedoes郡住民はスマランのたいていの地域の住民より肉、魚を多く食べる(富裕原住民商人が多く、玉葱、broli豆、砂糖黍のような商業作物栽培が盛ん、また普通の農民より食事に金をかける工場クーリーが多い)。
	Tengeles	デサ米	デサ米、 トウモロコシ、 外米、デマックの gilingan米	4～7月、低平地では11月までデサ米を1日2～3回食べ、端境期は1日2食である。朝食を取ることは減多にない。低平地の真ん中と南部では、新鮮な魚を多く食べる。

	Tjendono	デサ米	デサ米、 gilingan米、外米、 トウモロコシ	食料事情は大筋でKoedoesと同じ。Moeria丘陵にあるGebog、Tjendono副郡は例外で、稲と陸稲の生産が十分でないので、端境期にはトウモロコシが主食である。
	Oendakan	デサ米	トウモロコシ、 米・トウモロコシ 混合物	県内で外米とgilingan米を移入しない唯一の郡。郡内の米生産は、他郡の不足を補うため十分な余剰さえ出す。土地は非常に肥沃で、バウ当たり60~70ピコル以上の収穫も珍しくない。米余りにもかかわらず栄養価がより高いのでトウモロコシが好まれる。トウモロコシ生産は、西モンスーン稲収穫2ヶ月後と乾季米収穫2ヶ月後の消費に十分である。主食が米なのは4ヶ月間だけで、その後はトウモロコシである。年中1日2食であり、朝食を取ることは滅多にない。
Japara	Japara	デサ米	外米、 トウモロコシ、 デサ米	南部、南西部の土地占有者は土地をPetjangaan、Banjoepoetih糖業に貸し出し、大半は製糖工場で労働する。東モンスーン季にスマランへ職探しに行き、西モンスーン季に水田耕作のため帰る者が多い。Demakでの水田耕起はたいていJaparaより早いので、多くの農民が10月、11月にDemakへ手伝いに行く。12月に掃り自分の水田を耕す。Japara郡の年産は年間消費に足らず、外米とBondjot (Kalinjamat) からのgilingan米を移入する。年中1日2食で、4~10月がデサ米が主食である。ただJapara市の住民、漁師や大工はトウモロコシをあまり食べず、外米を1日2回食べる。
	Bangsri	デサ米	トウモロコシ 外米、デサ米	外米とgilingan米は、ここでは役割が大きくない。年中1日2食で、3~6月は主にデサ米と少量のトウモロコシ、7~10月はトウモロコシとデサ米、外米を交互に、11~1月はトウモロコシを食べる。ここではカボック栽培が重要な収入源である。
	Petjangaan	デサ米	外米、デサ米 トウモロコシ (Moeria丘陵)	Moeria丘陵地域の人々は収穫とその後の4~6月に米だけ、それ以降はトウモロコシとデサ米を食べ、年中1日2食である。平地では4~11月はデサ米を1日2~3回、12~2月は外米とデサ米を交互に2回食べる。トウモロコシとキャッサバは端境期の補助食糧として役立つ。

出所：Landbouwatlas 1926: tabel IX

表6b 1910年代後半S.J.S.沿線各地の食糧事情：主食一覧(レンバン理事州)

県	郡	稲収穫後	端境期	原 註
Rembang	Waroe	デサ米、 内地米、 外米	デサ米、内地米 (少量)、外米、 トウモロコシ、 キャッサバ	漁師はほとんど常に外米と内地米を食べている。高地地方では、稲収穫期にもトウモロコシを主食にし、キャッサバでさえ主食になりうる。平地では、収穫期(2ヶ月間)にデサ米を食べる。稲収穫から1ヶ月経つと、米にキャッサバを混ぜ始め、もつと後にはトウモロコシを混ぜるが、これは若干の地域では主要な主食となる。
	Soelang	デサ米、 トウモロ コシ	トウモロコシ、キ ャッサバ、外米、 内地米、デサ米	

	Pamotan	デサ米	トウモロコシ、 キャッサバ、 外米、内地米	
	Kragan	デサ米、 内地米、 トウモロ コシ	トウモロコシ、 デサ米、外米、 キャッサバ	
	Sedan	デサ米、 外米、ト ウモロコ シ	トウモロコシ、 デサ米、外米、 キャッサバ	
	Binangoen	デサ米、 外米、内 地米	外米、トウモロコ シ、デサ米、 キャッサバ	
Toeban	Rembes	デサ米、 内地米、 外米、ト ウモロコ シ	内地米(少量)、 外米、 トウモロコシ	高地住民は稲収穫期も端境期もトウモロコシを、沿岸 住民は年中米を食べる。収穫期=約6ヶ月、端境期= 約2ヶ月、通常期=約4ヶ月。稲は収穫後直ぐに高値 で販売されるので、住民は収穫期でさえ安い輸入米を 食べる。
	Djenoe	デサ米、 外米、ト ウモロコ シ	外米、 トウモロコシ、 キャッサバ	同上。収穫期=5ヶ月、端境期=2ヶ月、通常期=5ヶ 月。稲は収穫後直ぐに高値で販売されるので、住民は 収穫期でさえ安い輸入米を食べる。
	Bantjar	デサ米、 外米、ト ウモロコ シ	内地米(少量)、 外米、 トウモロコシ、 キャッサバ	同上。収穫期=4ヶ月、端境期=3ヶ月、通常期=5ヶ 月。稲は収穫後直ぐに高値で販売されるので、住民は 収穫期でさえ安い輸入米を食べる。
	Rengel	デサ米、 内地米、 外米、 トウモロ コシ	デサ米、 トウモロコシ	収穫期=6ヶ月、端境期=2ヶ月、通常期=4ヶ月。
	Singgahan	デサ米、 トウモロ コシ	デサ米、 トウモロコシ	収穫期=4ヶ月、端境期=3ヶ月、通常期=5ヶ月。
	Djatirogo	デサ米、 トウモロ コシ	デサ米、 トウモロコシ	収穫期=4ヶ月、端境期=3ヶ月、通常期=5ヶ月。
Bodjo- negoro	Bodjonegoro	デサ米、 トウモロ コシ	デサ米、外米、 トウモロコシ、 キャッサバ	
	Pelem	デサ米、 トウモロ コシ	キャッサバ、 トウモロコシ、 デサ米、外米	両郡ではメンテック流行年には、キャッサバが9~10ヶ 月間主食になりうる。
	Baoereno	デサ米、 キャッサ バ、トウ モロコシ	キャッサバ、 トウモロコシ、 デサ米	

	Ngoempak	デサ米、 トウモロ コシ キャッサ バ	トウモロコシ デサ米、外米、 キャッサバ	
	Padangan	デサ米、 トウモロ コシ	内地米、外米、 トウモロコシ、 キャッサバ	
	Tambakredjo	デサ米、 トウモロ コシ	トウモロコシ、 キャッサバ、 デサ米	
Blora	Karangdjati	デサ米、 内地米、 キャッサ バ	トウモロコシ、 デサ米、内地米、 外米、キャッサバ	
	Ngawen	デサ米、 内地米、 キャッサ バ	トウモロコシ デサ米、内地米、 外米、キャッサバ	
	Randoe- blatoeng	デサ米、 外米	トウモロコシ、 デサ米、内地米、 外米、キャッサバ	
	Panolan	デサ米、 内地米、 外米、 トウモロ コシ	トウモロコシ、 キャッサバ、 内地米、外米	
	Djepon	デサ米、 内地米	トウモロコシ、 キャッサバ、 内地米	

出所：Landbouwatlas 1926: tabel IX

先ず、稲収穫後の時期の主食を見ると、スマラン理事州ではほぼ全都でデサ米のみが消費されているのに対して、レンバン理事州ではボジョネゴロ県を除く3県の大半の郡が移入した米を消費していること、またボジョネゴロ県ではトウモロコシの消費が盛んなことが特徴的である。このことは、レンバン理事州の米不足を示唆している。実際、端境期まで含めて見ると、レンバン理事州で米を移入している郡は全23郡中の19郡に及び、スマラン理事州の28郡中の15郡という状況とは大きな差がある。また、スマラン理事州では精米所で精米された米を食べる郡が25郡中の11郡(スマラ

ン、グロボガン、ウィロサリ、タユ、ジュアナ、カエン、クドウス、テングレス、チェンドノ、ジャバラ、バンスリ)に及ぶが、レンバン理事州では皆無であることも注目される。さらに外米のみ移入の郡は8郡、内地米のみ移入の郡は1郡であるのに対して、両方を移入している郡が24郡と多い⁽⁹⁾。

次に端境期も含めて米を外部から移入しない郡の数を沿線各県毎に挙げると、スマラン理事州ではスマラン県で2郡中の0、デマック県6郡中の5郡、グロボガン県4郡中の2郡、パティ県6郡中の5郡、クドウス県4郡中の1郡、ジャバラ県

3郡中の0となる。次にレンバン理事州ではレンバン県6郡中の0、トゥバン県6郡中の2郡、ボジョネゴロ県6郡中の2郡、プロラ県は5郡中の0となる。

これらの郡はその郡内で食糧を自給できるという意味では食糧事情は良好といえるが、必ずしも全てが米余り地域ではない。*Landbouwatlas* 1926, [tekst:76~77]によれば、ある地域は稲の1人当たり生産量が0~2.25ピコルの場合には移入が必要で、4ピコルを越えれば移出可能であり、その中間の場合には自給できるという。この基準に照らして見ると、先ずスマラン県は全体としては米不足であり、移入が必要である。実際、ここでは端境期には外米が消費されているし、特にスマラン市ではその他にも様々な内地米が消費されている。

これとは対照的にデマック県ではどの郡も概ね収量が高く、移入が必要なところはない。中でもデマック、サンブン(Samboeng)、マンガル(Manggar)の3郡は移出可能であり、米余り地域といえる⁽¹⁰⁾。しかしパティ県について見ると、食糧自給郡中で米が余っているのはタユ郡のみで、トゥロゴウング(Tlogowoengoe)郡などは本来は移入必要地域に分類される収量でしかない。この点はクトゥス県ウンダカン(Oendakan)郡、トゥバン県ジャティロゴ郡、ボジョネゴロ県バウレノ(Baoreno)郡についても同様である。

ではこれらの地域では、なぜ食糧の域内自給が可能なのだろうか。それは、この地域では表示のように一般にトウモロコシが主食として広く食べられており、それが外部からの米移入なしですませることができる主要な原因だったようだ⁽¹¹⁾。

以上から、域内で過不足があり、デマック県とパティ県では比較的食糧事情が良好であるのに対し、その他の地域では米移入が不可欠だったといえる。それでは、こうした食糧事情は以前から続いてきたものなのだろうか。以下では、1890年代

の記事と20世紀初めの福祉減退調査報告から、県単位で可能な限り検討してみたい。

2. 食糧事情の歴史的推移

[スマラン理事州]

先ずスマラン県は、福祉減退調査に「地域の消費のための米輸入は現在までない。稲収穫は年々、住民の需要を満たすのに十分すぎる」⁽¹²⁾とあり、米が自給できるとされる。ただ、この段階のスマラン県はスマラン、スロンドル(Srondol)、シンゲンクロン(Singenkoelon)、シンゲンロル(Singenlor)、グロゴル(Grogol)の5郡、またはスマラン、スロンドル、シンゲンキドゥル(Singenkidoel)、グロゴルの4郡からなり、*Landbouwatlas*ではデマック県に所属するグロゴル郡やシンゲンキドゥル郡といった農村的領域を含む、より広い範囲を覆っている。したがって単純な比較はできないが、「スマラン、スロンドル、シンゲンキドゥルでは食糧不足はない。シンゲンキドゥルでは1901年の異常に湿潤な東モンスーンの結果、食糧不足が生じたが、1902年にはほぼ完全に回復した。グロゴルの一部では大洪水の結果、1900年と1901年に食糧不足が発生した。しかしここでも1902年には、事態は常に懸念されているとはいえ、既にかなり回復した」⁽¹³⁾と、都市的中心地のスマラン郡を含めて食糧不足は例外的だとされるので、*Landbouwatlas*調査時のスマラン県の外米消費は、新しい現象の可能性もある⁽¹⁴⁾。

次にデマック県に関しては、1890年の経済調査の理事報告に「一般的には1890年の米生産は平年を下回った。それでもサラティガ(Salatiga)県、デマック県とグロボガン県からは、少量の米がソロへ移出された。豊作時には主にデマック県が大量の米を移出のために産出する」⁽¹⁵⁾とあり、米余り県であったようだ。同様の記事は福祉減退調査にも見え、「ここでは住民の需要に常に十分な稲

が栽培されている。……米輸入があるとすれば、一般にそれは若干の例外年の凶作、または不作のためである⁽¹⁶⁾、「外米消費は異常な年のみ大きく増加する」⁽¹⁷⁾とあるように、米移入は例外的だった⁽¹⁸⁾。そして、20世紀初めには県外への移出が次第に活発になったようである。この県では、米商人が従来から安い時期に稲を買い上げ、それを値が高い時期に地域内で販売してきたが、彼らは「現在ではこの営業をほとんど止めてしまい、他地域への米移出へと移行した」⁽¹⁹⁾と報告される。この県は以前から一貫して米移出地域であったと考えてよい⁽²⁰⁾。

19世紀末～20世紀初めのグロバガン県は、異常な事態の時のみ外米を移入していたようだ。福祉減退調査は「1899～1902年、大量の外米が輸入されたが、それは牛疫(epzootie)、コレラ、熱病などが続き、住民も牛も被害を被った結果である」⁽²¹⁾、「外米は内地米価格が高い時だけ消費される。それ以外の場合は、輸入は取るに足りない」⁽²²⁾と述べている⁽²³⁾。こうしてみると、*Landbouwatlas* 調査時には食糧事情が以前よりも悪化した印象がある⁽²⁴⁾。

パティ県には1902年、03年、04年に稲が順に推計で2,400ピコル、3,200ピコル、5,600ピコル、米が200ピコル、100ピコル、200ピコル移入され、「稲は定期的に、たいいてい田植え時に移入されるが、それはこの時期にはデサの稲ストックが枯渇するからである」⁽²⁵⁾という。しかし、同時に「移入は収穫の成否にかかっている」ともされ、また先の移入量は*Landbouwatlas* 所載の1919/20年栽培稲収量1,340,399ピコルの0.18～0.4%に過ぎず、この段階でも稲米移入が恒常的に必要だったとは考えにくい⁽²⁶⁾。したがって、一貫して食糧事情が比較的よかった地域であると考えることができよう。

ただし、この地域でも一部では食糧不足が発生している。すなわちパティ、ジュワナ、ジャケナ

ン(Djakenan)、カエン(Kajen) 郡では1901～02年に天候不順などの影響で、またトゥロゴウング郡では1890年に稲の病害蔓延によってであり、唯一タユ郡のみは食糧不足が知られていないという⁽²⁷⁾。また、端境期には*Landbouwatlas* 調査時と同様にトウモロコシやキャッサバを食べている⁽²⁸⁾。

福祉減退調査は20世紀初めのクドゥス県の稲米の状況について、「収穫期には、デマックから大量の米がクドゥス市へ移入され、原住民商人、華人商人によって買い上げられる。食糧が不足する時期には、華人によりしばしばインドラマユ米と外米が移入される。なぜならクドゥス、チェンドノ(Tjendono)、テングレス(Tenggeles) 郡では、稲栽培は住民の毎年の需要を満たすには十分でないからだ。人口に比べて水田が少なく、さらにそれらの一部は糖業の砂糖黍栽培のために借り入れられているからである。輸送された稲や米の多くが他県、他理事州へ移出される。ウングカン郡では大量の稲を他郡、他理事州へ、またクドゥス市へも移出するが、それは豊作時には住民の年間の必要を越える稲があるからである」⁽²⁹⁾と指摘する。このようにクドゥス、チェンドノ、テングレス郡は米不足郡で米を移入しており、逆にウングカン郡は米余りで他地域へ移出しており、*Landbouwatlas* 調査時と状況はほぼ同じである。

ジャパラ県では1901、02年には米がデマック、スマランから移入されたが、1903、04年にはなくなり、また移出も行われていた⁽³⁰⁾。外米の消費はこの段階ではなく⁽³¹⁾、食糧不足の発生もほとんどなかったという⁽³²⁾。こうしてみると、表6では外米消費があるので、食糧事情がやや悪くなった可能性もある。

[レンバン理事州]

レンバン理事州については、1890年代の調査に「本理事州の主要商品は米と煙草である。よい年には米生産は住民の需要を遙かに上回り、住民は

米以外に裏作物を大量に食べるので、レンバンでは米取引が普段は非常に活発である。しかし、一部が凶作になったことと、それにより特にトゥバン県、プロラ県で収穫が域内消費に十分でなかった結果、1890年には移出に充てる米はほとんどなかった。…」⁽³³⁾、「レンバン理事州で規則的かつ十分な流水灌漑が可能なのは水田面積の約9%にすぎないので、全域での良好な稲収穫は滅多にない。雨が正しい時期に十分な量降れば洪水が起こり、収穫の手が不足する。概して若干の地域では凶作となり、米不足は裏作物で補わねばならない。1890年の米生産は需要を満たすものではなかった。不足の一部は、特にトゥバン県では米輸送で補われ、他のところではトウモロコシとキャッサバの栽培で補われた」⁽³⁴⁾、「…1890年にはこれに加えて稲の不作の結果、特にトゥバンではかなりの量の米が移入された。他方、通常の状態では米はかなり大量に移出される。…通常時には移出商業はかなり米と煙草からなる。米の移出は1890年にはなかった。…」⁽³⁵⁾という記事がある。これらから、①この地域では不作でなければ米の移出が可能であり、しかもかなり大量に移出されていたこと、②農業条件がよくないにもかかわらずそれが可能なのは、主食にトウモロコシやキャッサバが大量に消費されるからであること、③1890年は不作であり、トゥバンでは米を移入したことがわかる。また、この地域の稲米は「華人によって買い上げられて周辺地方へ移出」され、1892年には大豊作だったのでその量が特に多かった⁽³⁶⁾という。

県毎に見ると、先ずレンバン県では福祉減退調査に米移入が沿岸諸郡で行われており、農民のための移入はないこと⁽³⁷⁾、外米消費は増加していないこと⁽³⁸⁾、1890年頃以来食糧不足はなかったこと⁽³⁹⁾が指摘される。また同じ調査のバタヴィアに関する部分では、クラウン米がレンバンから来るブラウによっても積み出されていくことが述べられている⁽⁴⁰⁾。表6で全郡において外米が消

費されていることを見るならば、この間に食糧事情がかなり悪化した可能性もある。

次にトゥバン県では、福祉減退調査に「ほぼ毎年、サイゴン米とインドラマユ米が輸入されるが、それは水田収量が住民需要に満たないからだ。稲と裏作物が大豊作の時のみ輸入はなく、スラバヤ、ボジョネゴロへの移出さえ行われる」⁽⁴¹⁾とあり、20世紀初めには移入が普通だったようで、一貫して食糧事情はよくないようだ。

他方、ボジョネゴロ県では1889年の状況について「(ボジョネゴロで)2ヶ所増えたパッサールでは、常に大量の稲米が販売のために搬入され、域内消費や近隣理事州への移出のために買い上げられる」⁽⁴²⁾とあり、移出も行われていた。それゆえ、「概して外米は消費されていなかった」⁽⁴³⁾が、「1901年がそうであったように、収穫が期待を下回り価格が高騰した時のみ、華人がサイゴン米を輸入」⁽⁴⁴⁾した。この外米は、N.I.S.のグンディ・スラバヤ線が未開通だった当時は、専らソロ河をブラウによって運ばれてきたという⁽⁴⁵⁾。こうしてみると、この県では食糧事情は以前よりも悪化した可能性がある。

最後にプロラ県では1895年に「米、稲の取引は特に収穫が最もよかったプロラ県でかなり活発で、そこから他地方への移出が行われた」⁽⁴⁶⁾とあり、また福祉減退調査には「米移入はない」⁽⁴⁷⁾、「通常年には外米は利用されない」⁽⁴⁸⁾とあり、19世紀末から20世紀初めには豊作時に移出し通常時は不足がないという、比較的良好な事情だったと考えられる。したがってその後の10数年の間に、食糧事情は悪化したと見てよい。

以上見てきたように、20世紀に入ってから10数年の間に食糧事情が悪化したと考えられる地域が多い。スマラン理事州ではスマラン、グロバガン、ジャパラ県でその可能性が高く、レンバン理事州ではかなり一般的な現象だった⁽⁴⁹⁾。そして、このことはこれらの地域で稲米移入の必要性がより

高まったことを意味している。すなわち、S.J.S. などの輸送を促進する要因となったといえよう。それでは、それはどのようなものであったのか、以下、章を改めて述べることにしたい。

第3章 S.J.S.の稲米輸送の発展

1. 年間輸送量の推移

まず、年次報告書データをもとに作成した表7により、S.J.S.の稲米、米年間輸送量の推移を眺めておこう。

表7 S.J.S.の稲米、米輸送量(トン)

年	稲・粳		米		合計	年	稲・粳		米		合計
1888年					4,062	1915年	11,102	22.6	37,956	77.4	49,058
1889年					8,988	1916年	13,911	30.4	31,826	69.6	45,737
2年平均					6,525	1917年	18,064	31.9	38,529	68.1	56,593
1890年					7,950	1918年	6,921	14.3	41,482	85.7	48,403
1891年					12,002	1919年	15,151	27.0	41,057	73.0	56,208
1892年					24,036	5年平均	13,030	25.4	38,170	74.6	51,200
1893年					17,649	1920年	23,284	44.0	29,591	56.0	52,875
1894年					18,678	1921年	12,186	17.8	56,136	82.2	68,322
5年平均					16,063	1922年	11,337	21.4	41,676	78.6	53,013
1895年					20,151	1923年	8,672	19.2	36,478	80.8	45,150
1896年					20,003	1924年	18,008	28.8	44,433	71.2	62,441
1897年					24,222	5年平均	14,697	26.1	41,663	73.9	56,360
1898年					13,787	1925年	22,918	35.3	41,938	64.7	64,856
1899年	2,616	16.8	12,994	83.2	15,610	1926年	20,158	29.2	48,827	70.8	68,985
5年平均					16,755	1927年	18,596	37.9	30,416	62.1	49,012
1900年	2,227	14.4	13,218	85.6	15,445	1928年	16,605	39.8	25,107	60.2	41,712
1901年	1,162	4.4	25,412	95.6	26,574	1929年	19,899	38.7	31,585	61.3	51,484
1902年	2,410	9.6	22,648	90.4	25,058	5年平均	19,635	35.6	35,575	64.4	55,210
1903年	3,699	12.4	26,158	87.6	29,857	1930年	18,701	43.2	24,636	56.8	43,337
1904年	4,127	14.2	24,864	85.8	28,991	1931年	9,946	29.2	24,173	70.8	34,119
5年平均	2,725	10.8	22,460	89.2	25,185	1932年	7,130	33.5	14,165	66.5	21,295
1905年	3,619	14.0	22,172	86.0	25,791	1933年	6,659	19.0	28,431	81.0	35,090
1906年	2,243	9.1	22,315	90.9	24,558	1934年	5,753	20.1	22,883	79.9	28,636
1907年	5,017	17.1	24,308	82.9	29,325	5年平均	9,638	29.7	22,858	70.3	32,495
1908年	2,648	11.8	19,877	88.2	22,525	1935年	4,831	28.7	11,994	71.3	16,825
1909年	4,024	12.1	29,342	87.9	33,366	1936年	8,732	30.2	20,147	69.8	28,879
5年平均	3,510	12.9	23,603	87.1	27,113	1937年	10,216	29.5	24,433	70.5	34,649
1910年	2,400	5.6	40,594	94.4	42,994	1938年	7,881	33.0	16,022	67.0	23,903
1911年	4,367	11.9	32,235	88.1	36,602	1939年	20,049	46.5	23,044	53.5	43,093
1912年	4,452	10.4	38,179	89.6	42,631	5年平均	10,342	35.1	19,128	64.9	29,470
1913年	4,030	12.9	27,154	87.1	31,184						
1914年	6,040	16.3	30,996	83.7	37,036						
5年平均	4,258	11.2	33,832	88.8	38,089						

出所：Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij, Verslag over het jaar.....所収の各年数字による。

大まかにいって、稲・米輸送量の合計は徐々に増加し 1910 年代末～20 年代がピーク、これ以降 30 年代半ばまで減少傾向にあり、後半期に再び増加傾向に転じている⁽⁵⁰⁾。これらが S.J.S.の総輸送量に占める割合は当然年毎の変動が大きい、5 年毎の平均を取ると 1900 年代前半から順に 12.2%、9.1%、7.6%、9.5%、10.1%、9.3%、6.7%、10.3%となり、1930 年代前半までは徐々に低下し、30 年代後半に再上昇する傾向を示している。

次に稲・粳と米の輸送量を比較すると、(a)米輸送量が稲・粳を大きく上回っているが、(b)1910 年代後半から稲・粳輸送量が急増した結果、その差は次第に縮まってきている。(a)は、S.J.S.のように比較的遠距離の食糧輸送が行われる場合、稲米は精米の形での輸送が普通だったことを意味していると考えられる。米輸送量には後述する大量の外米輸送が含まれていることも、そ

の数字を大きくしている原因の 1 つである。これに対して、農民が収穫した稲・粳の多くは在来の輸送手段によってそのままの形、あるいは手搦き米の形で近隣市場で販売されたり、農村に来る華人商人の手で買い上げられて精米所に送られる、あるいは端境期まで待つて地元で売り出されるなどするが、そのままの形で軌道を使って遠距離輸送することは少なかったと思われる⁽⁵¹⁾。したがって、(b)の現象は稲の遠距離輸送が増加したことを示しているが、それは後述するように精米所が発展したことと関連が深いと思われる。

2. 輸送時期の問題

S.J.S.の各商品の輸送量については、1907 年以降は各四半期毎の輸送量が算出可能である。そこで稲・粳と米について、各四半期毎の輸送量をそれぞれ表 8、表 9 に作成した。

表 8 S.J.S.の各四半期毎の稲・粳輸送(トン)

年	第 1 四半期		第 2 四半期		第 3 四半期		第 4 四半期		年合計
1907年	3,412	68.0%	1,025	20.4%	185	3.7%	395	7.9%	5,017
1908年	254	9.6%	1,330	50.2%	205	7.7%	861	32.5%	2,648
1909年	1,775	44.1%	616	15.3%	195	4.8%	1,437	35.7%	4,024
	1,775	44.1%	600	14.9%	195	4.8%	1,117	27.8%	4,024
1910年	1,207	50.3%	328	13.7%	227	9.5%	788	32.8%	2,400
	1,378	57.4%	328	13.7%	227	9.5%	788	32.8%	2,400
1911年	785	18.0%	1,546	35.4%	837	19.2%	1,196	27.4%	4,367
1912年	895	20.1%	1,844	41.4%	426	9.6%	1,282	28.8%	4,452
1913年	1,189	29.5%	1,543	38.3%	484	12.0%	810	20.1%	4,030
1914年	2,546	42.2%	1,877	31.1%	801	13.3%	813	13.5%	6,040
1915年	2,629	23.7%	2,986	26.9%	3,384	30.5%	2,102	18.9%	11,102
1916年	3,962	28.5%	4,060	29.2%	1,518	10.9%	4,371	31.4%	13,911
1917年	1,522	8.4%	6,178	34.2%	4,565	25.3%	5,799	32.1%	18,064
1918年	2,162	31.2%	1,943	28.1%	957	13.8%	1,859	26.9%	6,921
1919年	372	2.5%	4,983	32.9%	6,599	43.6%	3,197	21.1%	15,151
1920年	12,662	54.4%	4,958	21.3%	3,191	13.7%	2,473	10.6%	23,284
1921年	5,246	43.0%	3,189	26.2%	1,657	13.6%	2,094	17.2%	12,186
1922年	1,234	10.9%	6,508	57.4%	1,778	15.7%	1,817	16.0%	11,337
1923年	449	5.2%	4,560	52.6%	2,217	25.6%	1,446	16.7%	8,672
1924年	869	4.8%	7,991	44.4%	6,499	36.1%	2,649	14.7%	18,008
1925年	2,934	12.8%	12,058	52.6%	4,682	20.4%	3,244	14.2%	22,918

1926年	1,270	6.3%	12,577	62.4%	4,066	20.2%	2,245	11.1%	20,158
1927年	3,430	18.4%	10,656	57.3%	1,883	10.1%	2,627	14.1%	18,596
1928年	2,111	12.7%	9,599	57.8%	2,450	14.8%	2,445	14.7%	16,605
1929年	1,150	5.8%	12,317	61.9%	3,197	16.1%	3,235	16.3%	19,899
1930年	2,815	15.1%	11,510	61.5%	2,987	16.0%	1,389	7.4%	18,701
1931年	1,239	12.5%	4,052	40.7%	3,131	31.5%	1,524	15.3%	9,946
平均	2,269	20.1%	4,858	43.0%	2,168	19.2%	2,000	17.7%	11,291
1932年	2,425	34.1%					492	6.9%	7,130
1933年	1,443	21.1%							6,659
1934年			4,151				1,602		5,753
1935年			3,356				1,475		4,831
1936年			4,918				3,814		8,732
1937年			7,456				2,760		10,216
1938年			4,976				2,905		7,881
1939年			12,869				7,180		20,049

出所：各四半期などの数字はARA所蔵の未刊行文書 Archief SJS 所収の各時期の輸送報告による。年合計は Samarang-Joana Stoomtram-Maatschappij, Verslag over het jaar 所収の数字による。必ずしも合計があわない場合もあるが、そのまま掲載した。なお、2通りの数字がある年は、上側が当年報告の数字、下側は翌年報告に掲載の数字である。

表9 S.J.S.の各四半期毎の米輸送(トン)

年	第1四半期		第2四半期		第3四半期		第4四半期		年合計
1907年	7,216	29.7%	10,021	41.2%	4,366	18.0%	2,705	11.1%	24,308
1908年	3,258	16.4%	8,697	43.8%	5,046	25.4%	2,877	14.5%	19,877
1909年	3,434	11.7%	11,370	38.7%	8,442	28.8%	6,009	20.5%	29,342
	3,611	12.3%	11,367	38.7%	8,442	28.8%	6,098	20.8%	29,342
1910年	7,724	19.0%	9,016	22.2%	11,046	27.2%	12,785	31.5%	40,594
	7,755	19.1%	9,007	22.2%	11,046	27.2%	12,785	31.5%	40,594
1911年	12,423	38.5%	7,539	23.4%	4,388	13.6%	7,597	23.6%	32,235
1912年	6,882	18.0%	13,699	35.9%	9,201	24.1%	7,692	20.1%	38,179
1913年	3,710	13.7%	9,594	35.3%	5,319	19.6%	7,954	29.3%	27,154
	3,710	13.7%	9,594	35.3%	5,319	19.6%	8,355	30.8%	27,154
1914年	6,395	20.6%	6,301	20.3%	6,630	21.4%	11,666	37.6%	30,996
	6,395	20.6%	6,303	20.3%	6,630	21.4%	11,665	37.6%	30,996
1915年	11,424	30.1%	9,538	25.1%	9,061	23.9%	7,676	20.2%	37,956
	11,780	31.0%	9,538	25.1%	9,061	23.9%	7,576	20.0%	37,956
1916年	7,224	22.7%	9,136	28.7%	5,900	18.5%	9,566	30.1%	31,826
	7,234	22.7%	9,136	28.7%	5,900	18.5%	9,566	30.1%	31,826
1917年	8,105	21.0%	8,600	22.3%	10,656	27.7%	11,168	29.0%	38,529
1918年	12,142	29.3%	8,734	21.1%	6,425	15.5%	14,180	34.2%	41,482
1919年	6,085	14.8%	14,133	34.4%	11,317	27.6%	9,522	23.2%	41,057
1920年	7,946	26.9%	10,402	35.2%	7,130	24.1%	4,113	13.9%	29,591
1921年	5,323	9.5%	14,229	25.3%	21,054	37.5%	15,530	27.7%	56,136
1922年	11,638	27.9%	9,388	22.5%	11,235	27.0%	9,415	22.6%	41,676
1923年	6,503	17.8%	9,996	27.4%	9,939	27.2%	10,040	27.5%	36,478
1924年	6,413	14.4%	13,381	30.1%	15,767	35.5%	8,872	20.0%	44,433

1925年	8,085	19.3%	9,509	22.7%	10,559	25.2%	13,785	32.9%	41,938
1926年	12,651	25.9%	10,874	22.3%	16,070	32.9%	9,232	18.9%	48,827
1927年	6,831	22.5%	10,424	34.3%	7,007	23.0%	6,154	20.2%	30,416
1928年	5,942	23.7%	6,510	25.9%	6,289	25.0%	6,366	25.4%	25,107
1929年	5,649	17.9%	8,470	26.8%	9,034	28.6%	8,432	26.7%	31,585
1930年	6,789	27.6%	5,824	23.6%	6,327	25.7%	5,696	23.1%	24,636
1931年	6,900	28.5%	4,451	18.4%	6,601	27.3%	6,221	25.7%	24,173
平均	7,328	21.3%	9,509	27.6%	8,749	25.4%	8,752	25.4%	34,400
1932年	4,832	34.1%					5,691	40.2%	14,165
1933年			9,935				18,496		28,431
1934年			16,367				6,516		22,883
1935年			4,677				7,317		11,994
1936年			8,998				11,149		20,147
1937年			15,440				8,993		24,433
1938年			5,567				10,455		16,022
1939年			7,116				15,928		23,044

出所：表8と同じ

ここからわかるのは以下の点である。

先ず稲・籾については1907～31年平均でみると、各四半期の輸送量が合計に占める比率は順に20.1%、43.0%、19.2%、17.7%である。この比率を見ると雨季作稲の収穫期に当たる第2四半期に輸送量が多いのは当然だが、それ以外の時期にもかなりの輸送があることがわかる。この原因は様々であろうが、①天候不順のために稲の収穫がずれること、②乾季作稲が豊作で大量に輸送されること⁽⁵²⁾、③何らかの理由、例えば1909年第4四半期報告に「昨年から貯蔵されていた大量の稲が、今輸送された」とあるように、おそらくは値上がりを待つ目的で稲が保存されていたこと⁽⁵³⁾、などの組み合わせによると考えられる。

次に米については、1907～31年平均は順に21.3%、27.6%、25.4%、25.4%であり、稲と比べると年間を通して平均して輸送されている。この点にも様々な要因が働いているが、大きな影響を及ぼしているものとしてスマランで輸入された外米の輸送が挙げられよう。その絶対量は十分な

データが得られず不詳であるが⁽⁵⁴⁾、四半期報告でその動向を見ると「レンバン理事州はその米需要を域内で満たすことができなかったので、大量の外米を移入した」[1910年第4四半期]、「米輸送量の増加はS.J.S.路線内では約12,800トン、直接輸送では約2,300トンに上った。この増加は、稲の不作の結果、スマランに大量の輸入が行われたことで生じた。前年に比べてスマランからS.J.S.沿線への輸送は20,600トン、N.I.S.沿線への直接輸送は480トン増えた」[1921年1～9月]とあるように、内地米が不作でその輸送が減少する時に増加する。そして逆に、「豊作のため、輸入米のスマランから内陸部へ沿線の輸送は大きく減った」[1916年第1四半期]とあるように、沿線で米が豊作ならば外米輸送は減っている。こうして見ると、外米は1年の中でも内地米が品薄となる時期により多く輸送される傾向があり、そのことが内地米の少なくなった輸送量を補い平準化をもたらしたと考えられよう。

3. 輸送の方向

(1) 方向別輸送データ分析

さて、それではこれらの稲・粳、米はどこからどこへ輸送されたのだろうか。これについては1919年から31年までの間、第1四半期、上半期、

1～9月期の方向別輸送量データが四半期報告から得られる。それをもとに第1、第2、第3四半期の方向別輸送量を算出して作成したのが表10、11である。

表 10 稲・粳の方向別輸送量（トン）

時 期	S.J.S.内	直 接 輸 送				積み換え輸送		合 計
		→S.C.S.	S.C.S.→	→N.I.S.	N.I.S.→	S.C.S.→	N.I.S.→	
1919年1～3月	272.25							272.25
1920年1～3月	10,611.95	10.00		560.00	1,480.15			12,662.10
1921年1～3月	4,205.95				1,040.40			5,246.35
1922年1～3月	1,233.80			0.40				1,234.20
1923年1～3月	344.00	105.25			0.05			449.30
1924年1～3月	606.15	112.60		0.10	150.20			869.05
1925年1～3月	1,462.05	1,260.35		50.00	162.00			2,934.40
1926年1～3月	870.40	210.00		10.05	180.00			1,270.45
1927年1～3月	2,269.30	1,090.05		0.20	70.00			3,429.55
1928年1～3月	1,828.60	170.00		41.45	71.25			2,111.30
1929年1～3月	929.50	90.00			130.00			1,149.50
1930年1～3月	2,604.85	40.00			170.00			2,814.85
1931年1～3月	1,226.00			12.55				1,238.55
1932年1～3月	2,403.30		0.76	1.22	20.00			2,425.28
1919～32年平均	2,204.86	220.59	0.05	48.28	248.15	0.00	0.00	2,721.94
1919～31年平均	2,189.60	237.56	0.00	51.90	265.70	0.00	0.00	2,744.76
1919年4～6月	4,249.95			23.80	808.45			5,082.20
1920年4～6月	4,063.30			150.40	734.10		10.00	4,957.80
1921年4～6月	3,119.35	11.10		0.10	76.55			3,207.10
1922年4～6月	4,996.55	250.00		41.10	1,220.30			6,507.95
1923年4～6月	4,098.20	279.30	0.35	10.00	171.45			4,559.30
1924年4～6月	6,394.85	23.40		1.50	1,571.45			7,991.20
1925年4～6月	8,857.30	180.00		10.00	3,010.60			12,057.90
1926年4～6月	8,745.45	30.00			3,800.95	0.20		12,576.60
1927年4～6月	7,591.40	151.70		1.10	2,911.75			10,655.95
1928年4～6月	7,997.00	70.00			1,532.00			9,599.00
1929年4～6月	8,824.20	140.00		0.10	3,352.70			12,317.00
1930年4～6月	8,619.50	120.00		20.00	2,750.45			11,509.95
1931年4～6月	2,761.88	160.03			1,130.23			4,052.14
1919～31年平均	6,178.38	108.89	0.03	19.85	1,774.69	0.02	0.77	8,082.62
1919年7～9月	5,835.50			0.30	663.80			6,499.60
1920年7～9月	2,763.00	0.30		0.10	427.95			3,191.35
1921年7～9月	1,581.70	4.95	50.00	0.50	1.15			1,637.30
1922年7～9月	1,253.15	430.00		1.90	93.10			1,778.15
1923年7～9月	1,952.15	253.00			12.00			2,217.15
1924年7～9月	4,269.15	270.00			960.00			6,499.15
1925年7～9月	2,101.25	2,280.00	0.05	30.00	270.30			4,681.60

1926年7~9月	3,020.90	130.10			914.50			4,065.50
1927年7~9月	1,426.10	130.00	0.10	0.15	327.35			1,883.70
1928年7~9月	2,389.10	10.00	0.25	0.15	50.20			2,449.70
1929年7~9月	2,847.60	90.00	40.00	0.05	220.05			3,197.70
1930年7~9月	2,597.40			0.10	390.05			2,987.55
1931年7~9月	2,525.56			0.08	605.67			3,131.31
1919~31年平均	2,658.66	276.80	6.95	2.56	379.70	0.00	0.00	3,401.52

表 11 米の方向別輸送量 (トン)

時 期	S.J.S.内	直 接 輸 送				積み換え輸送		合 計
		→S.C.S.	S.C.S.→	→N.I.S.	N.I.S.→	S.C.S.→	N.I.S.→	
1919年1~3月	5,859.00	0.40	30.00	116.05	79.20			6,084.65
1920年1~3月	7,456.15	157.40	0.10	311.85	19.95	0.10		7,945.55
1921年1~3月	4,644.05	15.10	20.10	506.25	137.95			5,323.45
1922年1~3月	9,922.90	193.10	82.00	254.05	1,066.20		120.00	11,638.25
1923年1~3月	5,341.60	6.85	20.60	442.25	691.85			6,503.15
1924年1~3月	5,388.55	32.90	0.25	651.50	340.10			6,413.30
1925年1~3月	3,993.20	322.80		3,748.85	20.50			8,085.35
1926年1~3月	11,112.50	1.90	42.70	232.30	1,261.65			12,651.05
1927年1~3月	3,930.55	1,721.35	0.25	1,041.35	137.20			6,830.70
1928年1~3月	5,369.20	158.70	20.00	188.75	204.80	0.25		5,941.70
1929年1~3月	3,981.80	0.70	12.40	753.20	900.10	1.05		5,649.25
1930年1~3月	5,558.60	10.25	3.30	495.80	721.00	0.50		6,789.45
1931年1~3月	4,865.65	354.50	0.35	1,610.90	68.05	0.15		6,899.60
1932年1~3月	2,793.98	33.50	0.05	1,980.50	23.59			4,831.62
1919~32年平均	5,729.84	214.96	16.58	880.97	405.15	0.15	8.57	7,256.22
1919~31年平均	5,955.67	228.92	17.85	796.39	434.50	0.16	9.23	7,442.73
1919年4~6月	10,933.10	50.30		2,220.20	919.75		10.00	14,133.35
1920年4~6月	9,051.40	52.10		964.60	334.05	0.05		10,402.20
1921年4~6月	12,131.35	53.35	666.00	986.15	382.05	10.00		14,228.90
1922年4~6月	6,709.10	257.45	30.00	2,083.50	302.30		5.00	9,387.35
1923年4~6月	6,222.40	229.60	0.25	3,405.75	138.00			9,996.00
1924年4~6月	7,064.70	1,754.20	0.20	4,230.00	331.25			13,380.35
1925年4~6月	7,433.45	158.05	22.15	1,510.25	384.50	0.35		9,508.75
1926年4~6月	5,148.85	2,572.85	0.25	2,947.20	204.55	0.20		10,873.90
1927年4~6月	5,978.95	1,290.85	0.30	2,970.65	183.85	0.05		10,424.65
1928年4~6月	4,209.15	375.45	10.65	1,890.25	24.05	0.35		6,509.90
1929年4~6月	5,055.35	608.45	0.30	2,425.15	379.25	0.90		8,469.40
1930年4~6月	2,329.50	1,706.15		1,758.00	29.10	0.60		5,823.35
1931年4~6月	2,710.70	236.69	4.62	1,412.63	86.33	0.15		4,451.12
1919~31年平均	6,536.77	718.88	56.52	2,215.72	284.54	0.97	1.15	9,814.56
1919年7~9月	9,503.25	14.55	0.40	479.40	1,319.15			11,316.75
1920年7~9月	6,544.50	140.35		106.25	339.25			7,130.35
1921年7~9月	19,147.50	54.45	250.25	1,386.35	215.55			21,054.10
1922年7~9月	9,288.25	41.25	226.00	1,537.20	143.00			11,235.70
1923年7~9月	4,610.25	831.55	10.00	4,151.00	335.65			9,938.45
1924年7~9月	5,275.80	1,497.90	0.10	8,671.30	322.65			15,767.75

1925年7～9月	6,997.35	96.15	86.20	3,012.90	362.25	4.00		10,558.85
1926年7～9月	5,522.10	4,896.45	0.50	5,538.70	112.40	0.05		16,070.20
1927年7～9月	4,628.75	712.65	0.35	1,484.40	180.15			7,006.30
1928年7～9月	4,352.25	12.05	10.55	1,902.70	1.15	10.50		6,289.20
1929年7～9月	5,382.00	215.60	0.20	3,208.25	225.90	2.65		9,034.60
1930年7～9月	2,458.20	1,601.95	0.20	2,245.60	20.90	0.25		6,327.10
1931年7～9月	3,819.32	160.52	0.21	2,617.95	3.03	0.20		6,601.23
1919～31年平均	6,733.04	790.42	45.00	2,795.54	275.46	1.36	0.00	10,640.81

表から明らかなように、稲・粳、米ともにS.J.S.内輸送が最多である。このことは、前章でみたようにS.J.S.がその沿線に米の移出可能地域と不足地域の両方を抱え、またスマランから沿線向け外米輸送を担ってきたことを考えれば当然である。

しかし同時に注目すべきは、他社線との直接輸送がかなりの量に上る時期が多いことである。いまそれが輸送総量の1/4を越える時期を挙げると、稲・粳の場合ではS.C.S.向け輸送の1925年第1四半期(1,260.35トン、42.95%)、第3四半期(2,280.00トン、48.70%)、1927年第1四半期(1,090.05トン、31.78%)、そしてN.I.S.からの受け取りの1926年第2四半期(3,800.95トン、30.22%)、1927年第2四半期(2,911.75トン、27.33%)、1929年第2四半期(3,352.70トン、27.22%)、1931年第2四半期(1,130.23トン、27.89%)である。その結果、特に1925年の第1、第3四半期のS.J.S.内輸送は総輸送量の半分にも満たない。

米の場合にはこの傾向はさらに強く、S.J.S.内輸送が半分に達しない時期は1923年第3四半期(46.39%)、1924年第3四半期(33.46%)、1925年第1四半期(49.39%)、1926年第2四半期(47.35%)、1926年第3四半期(34.36%)、1930年第3四半期(38.85%)と6回にも及ぶ。そしてN.I.S.向け輸送がとりわけ第2、3四半期に多い。

そしてこの他社線との関係を整理すると、先ずS.J.S.はN.I.S.からかなり大量に稲・粳を受け取り、それに倍する量の米を第2、第3四半期を中

心に引き渡している。他方、S.C.S.に対してはほぼ一方的に稲・粳、米を引き渡しているといえるが、その量はN.I.S.との関係ほど多くはない。このように、稲・粳、米輸送では他社線との直接輸送、とりわけN.I.S.との関係が極めて重要だった。それでは、これらの輸送はどのような特徴を持っていたのであろうか。以下、具体的に検討してみよう。

(2) 稲・粳輸送の方向

① 精米所の重要性

1910年代以後の四半期報告のS.J.S.路線内の稲輸送に関する記述は、多くが沿線にある精米所向けの輸送に関係している。例えば1916年第2四半期には「S.J.S.線内でのコンダン・ウェタン(Kondang Wetan)とンガウエン(Ngawen)の精米所への稲輸送が増加した」[1916年第2四半期]という。その輸送量がどれほどだったかについてははっきりした記載があるのは1925年第1四半期報告だけだが⁽⁶⁵⁾、それによるとこの3ヶ月間に沿線7精米所に向けて合計1,355トンが輸送されている。これは同時期のS.J.S.内輸送量の92.7%を占める。この時期には、S.J.S.線を動く稲のほとんどが精米所に搬入されたのである。また、1917年第4四半期には「稲の豊作のため、S.J.S.内では輸送が1,792トン増加した。特にンガウエンの精米所向け、輸送はかなり増加した(2,356トン増加)。逆にコンダン・ウェタン精米所向けは640トン減少した」[1917年第4四半期]とあり、豊作時には搬入量が増え、1精米所で数千トン規模に上るものがあつたことがわかる。

それではS.J.S.沿線には精米所が何ヶ所あったのだろうか。沿線で最も早い精米所の設立は1901年だったようだ。同年8月の報告に「バジャット(Badajat)私領地における精米所兼搾油所設立によって、当社の支配人との間で、S.C. (スマラン・チェリボン蒸気軌道)と同じように、これらの商品の注文をそれぞれの駅で受けさせるようにするため、書簡が取り交わされた」[1901年8月]とある。ただしこれは私領地における精米所であり、植民地政庁直轄領では1909年にデマック県に新設され操業を開始したのが最初である。クドゥスにも設立が認可されたが、この年には建設されなかった⁽⁵⁶⁾。翌1910年にはデマック県タヌバヤン(Tanoebajan)に華人が同県で2番目の精米所を設立した。また前年に認可されたクドゥス県の精米所も竣工した。レンバン理事州でも、プロラ県ンガウエンに蒸気機関を備えた精米所が建設された。この精米所は1日稲800ピコルを加工する能力があったが、同年には稲不足のため38日間しか操業できなかった⁽⁵⁷⁾。1911年にも数は変わらなかったが、クドゥス県の精米所は操業せず、ンガウエンの精米所は月に10日間稼働しただけだった⁽⁵⁸⁾。

その後、S.J.S.沿線では精米所の新設が続き、その操業も次第に順調になっていったようだ。1912年には「ブヤラン(Boejaran)⁽⁵⁹⁾とンガウエンの精米所には、大量の稲と籾が近隣デサから荷車(grobak)で運ばれてきた」[1912年第3四半期]とあり、1910～11年には不振だったンガウエンの精米所の操業も軌道に乗った⁽⁶⁰⁾。こうして1925年上半期報告によると、デマック周辺にコンダン・ウェタン(スマラン・デマック間)、ブヤラン(スマラン・デマック間)、デマック、ブランジヤンガン(デマック)の4軒、内陸線沿線にゴドン(Godong)、リム・シク・スワン(Liem Sik Swan)、ブルウオダディ、ウィロサリ(Wirosari)、クンドゥラン(Koendoeran)、ンガウエン、ギオッ

ク・ビー(Giok Bie)(ンガウエン)の7軒、合計11軒の精米所が操業しており、1924年上半期には13,446トン、25年同時期には14,194トンの米を各地へ搬出していた[1925年上半期]。これらはS.J.S.の輸送によって初めて十分な量の原料稲を確保することが可能になり、また製品である米の販路を安定的に獲得できたと考えることができよう⁽⁶¹⁾。

②S.J.S.線内からの稲の供給

それでは、これらの精米所などへ稲を供給したのはどの地域だったのだろうか。まずS.J.S.沿線内の輸送を考えてみよう。稲の発送元に触れた四半期報告の記述には、次のようなものがある。

- (a)「輸送増加は主としてS.J.S.線内部輸送の増加(2,033トン)のおかげである。デマックとグロボガンにおける稲収穫の豊作の結果、これらの地域から大量の稲が各地の精米所に送られた」[1917年第2四半期]
- (b)「(稲輸送の)発展は、主にS.J.S.線内部で生じた。特にデマック、ンガウエン、グロボガンから大量の稲が輸送された」[1919年上半期]
- (c)「グロボガンにおける稲収穫の後退の結果、ブヤラン、デマック、ンガウエンの精米所への稲輸送が減った」[1916年第3四半期]
- (d)「2回目の稲収穫はかなり良好だった。グロボガン県(afdeeling)が精米所へ送った稲はかなり増加した」[1916年第4四半期]
- (e)「ンガウエンにあるヤコメッティ氏の工場は1910年に、約10万ピコルの稲をランドゥブラトゥン(Randoeblatoeng)、チェブ、クンドゥラン、ゴドン、ブルウオダディから搬入し、米5万ピコルと糠25,000ピコルをレンバン、ラセム、及び

グンディへ発送する予定である(最後のルートはN.I.S.、S.S.に向けられる)」[1910年第1四半期]

- (f)「毎年、かなりの量の稲がクンドゥランからンガウェンへ(主にクンドゥランの市の立つ日に)荷車(grobak)で輸送される。ンガウェンの買い手は、輸送費がより安いために荷車輸送(karrevervoer)の方を選ぶのだ。1amat(約6ピコル)の稲をクンドゥランの市からンガウェン(買い手の倉庫)へ運ぶ場合の荷車輸送運賃はf0.10~f0.40(荷車輸送者による積み降ろしを含む)の間である。軌道による輸送費は積み降ろし賃金を含めて1amat当たり50セントである。さらに加えて、買い手は普通S.J.S.の貨車が満載可能な時に稲を買い付けるのではないので、クンドゥランで貯蔵場所を利用できなければならない。これを行うのはンガウェンのシン・リアット・ホ商社(firma Sing Liat Ho)だけで、同社は稲を定期的に軌道で輸送している」[1916年第2四半期]

以上の記述から、稲の供給地は海岸線沿いのデマックと、内陸線沿線の諸地域(ゴドン、プルウオダディ、グロボガン、クンドゥラン、ンガウェン、チェブ)、さらにN.I.S.沿線のランドゥプラトゥンであることがわかる。中でもグロボガンの作柄は(c)からわかるように、精米所の経営の成否にとって大きな意味を持っていた。ここからは(d)にあるように、乾季作稲も提供された。また(f)から、クンドゥランは恒常的に近くのンガウェンに稲を供給していたといえる。

③N.I.S.からの稲輸送

さて、先に見たようにN.I.S.から大量の稲がS.J.S.に引き渡されていたが、それらはどこから来たのだろうか。1910年第1四半期にランドゥプラトゥンから稲がンガウェンの精米所に送られて

きたことは既に触れたが、この点についても改めて四半期報告の記述を検討すると、「稲豊作。N.I.S.(ドブランDoplangとランドゥプラトゥン)からも大量の稲が我々の路線に来た」[1915年第2四半期]、「ドブランとランドゥプラトゥンから1915年第3四半期には663トンが我々の線へ輸送されたが、1916年にはこの輸送は全く見られない」[1916年第3四半期]、「N.I.S.のドブランからンガウェンの精米所へ送られた稲は200トン増加した」[1916年第4四半期]、「S.C.S.向け輸送はあまり減らなかったが、ドブランからンガウェンへの輸送は250トン減った」[1917年第4四半期]、さらに「ババット(Babat)から稲702トンがンガウェンへ送られた。この輸送は1917年にはなかった」[1918年第1四半期]という記述が得られる。ここから明らかなように、少なくとも1910年代後半期にS.J.S.沿線精米所に大量の稲を比較的定期的を送り出しているのは、ドブランとランドゥプラトゥンというレンバン理事州北部のプロラ県ランドゥプラトゥン郡に位置する場所だった。この郡はLandbouwatlasによると1919/20年住民1人当たり稲収量が4.14ピコルとレンバン理事州内では群を抜いて高く、移出可能な米余り郡だった⁽⁶²⁾。

これらの稲は、上に引いた報告書の記述から判断するとンガウェンの精米所に送られた可能性が高い。「ンガウェンはかなり大量にグンディ・スラバヤ線から稲を受け取った」[1915年第3四半期]、「我々の沿線とそれに接するN.I.S.線沿線地域では、稲収穫は非常に良好だった。…ンガウェンの精米所はN.I.S.から前年より1,570トン多くを受け取った」[1924年上半期]といった報告も、これを裏書きしている。

こうしてみると、S.J.S.沿線精米所の原料稲は主としてS.J.S.内陸線沿いの地域及びそれと繋がるN.I.S.沿線の近隣地域から、S.J.S.内陸線を経由して輸送されたといえよう。

④他社線向け稲輸送

以上に述べた他に、1910年代以後にもかなりの量の稲がそのままの形でS.J.S.からS.C.S.へ輸送されていた。ここでは特にその輸送量が多い1925年の第1、第3四半期、27年第1四半期の事情を見ておきたい。まず25年第1四半期には合計1,260トンほどが輸送されたが、その内の約98%はS.C.S.に比較的近いデマック(510トン)、プヤラン(590トン)、ゴドン(130トン)からの発送である。また1～3月という早い時期にこれだけの大量輸送が可能になったのは、この年が豊作であり稲の収穫が平年より早く始まったからだった。第3四半期の大量輸送に関しては、同年1～9月期報告に「大量の稲が他線へ運ばれた。米の安値のために、稲を米に加工することは利益が出なかった」とあり、稲の買い控えをしなかった唯一の精米所であるブランジャンガンのシンビー(Sing Bie)公司是S.J.S.沿線では需要がなく、また王侯領は既にクラウン米が供給されたことによって7月には米の販路がなくなり、スラバヤへの販売を試みていると書かれていることから見て、この時期に本来は沿線精米所へ搬入されるべき稲の一部がS.C.S.へ回された可能性が高い。1927年第1四半期も豊作と早期収穫が大量輸送の背景にあった。

他方、N.I.S.向けの稲輸送は多くないが、具体的な内容がわかるのは1908年から09年にかけてデマックからアンバラワ(Ambarawa)、トゥンタン(Toentang)、さらにサラティガ(Salatiga)とウィレムI世(Willem I)に駐屯する騎兵部隊の食糧用として稲が送られたこと[1908年第2四半期、第4四半期、1909年第1四半期]、また内陸線のクウ(Koewoe)から王侯領へ輸送されたこと[1908年第2四半期]のみである。

(3)米の輸送

S.J.S.の米輸送を見ると、その主要な流れは①輸入米のスマランから沿線各地への輸送、②S.J.S.沿線精米所で精米された米の沿線各地や他

社線への輸送、③精米所以外からの輸送、の3つである⁽⁶³⁾。以下、順に検討しよう。

①外米輸送

外米がスマランから内陸部へ輸送される場合、四半期報告が輸送先として挙げているのは「米自給が不可能な」レンバン理事州[1910年第4四半期]、クドゥス、レンバン、ラセム[1916年第3四半期]、クドゥス、ラセム、プルウォダディ[1917年第4四半期]などだが、さらにN.I.S.まで送られたこともある[1921年1～9月]。その輸送量は当然、ジャワ米の作柄次第である。例えば1921年1～9月期には稲の不作のため、スマランからの輸入米輸送は前年同期比でS.J.S.沿線向けで20,600トン、N.I.S.への直接輸送向けが480トン増加している[1921年1～9月]。逆にS.J.S.沿線とN.I.S.沿線で稲が大豊作だった1924年上半期の外米内陸向け輸送は、23年の4,068トンから3,106トンに減った[1924年上半期]。この傾向は翌年にもさらに進み、スマランからの25年上半期の輸送量はわずか247トンにまで減っている[1925年上半期]。

②精米所からの米輸送

(a)S.J.S.沿線向け

精米所からの米輸送は行き先が様々だが、多くはスマラン市向けである。例えば、24年上半期に各精米所がスマランに送った米の前年同期比での増加量はコンダン・ウェタン176トン、デマック176トン、ブランジャンガン250トン、ゴドン558トン、プルウォダディ305トン、ウィロサリ269トン、ンガウエン275トン[1924年上半期]であり、合計すると2,000トンを越える。少なくともそれ以上が送られたことになる。これら全てがスマラン市やその周辺で消費されたのか、それともさらに先へ運ばれたのかは不詳であるが、食糧不足が問題になった1920年には、政庁は稲をデマックとンガウエンの精米所へ輸送してそこで精米させ、米をスマランとチェブへ返送させている[1920年

第1四半期]。スマランにとっては、外米とともにS.J.S.沿線精米所の米が極めて重要だったことはたしかである。

もちろん、精米所米はスマラン以外の沿線各地にも送られている。例えば1910年にはンガウエンのヤコメッティ精米所からレンバン、ラセムへ米が送られ[1910年第1四半期]、また1925年第1四半期には「精米所からレンバン、ラセムへ送られた米は215トン増えた」[1925年第1四半期]とある。このことは、恒常的に精米所米が沿線各地で消費されていたことを示唆している。先に表6で見た「内地米」、「gililingan米」の多くは、このようにして供給されたと思われる。

(b) S.C.S.向け

S.C.S.向け米輸送は稲輸送とともに、直接輸送(rechtstreeksch verkeer)開始直後から盛んに行われていた。月例報告から初期の輸送量のデータを挙げると、1903年8月には稲232トン、米752トン[1903年8月]、同年10月米584トン、1904年10月稲40トン、米528トン[1904年10月]、1904年11月米426トン[1904年11月]、1903年12月にはS.C.S.のプカロンガンへ稲米278トン、1904年12月には稲米216トンがS.C.S.のバンジャラン(Bandjaran)向けに輸送され、S.C.S.向け引き渡し量合計は稲40トン、米328トンに達する[1904年12月]。

これらの米はスマラン、レンバン両理事州内で収穫されたもので、その輸送はS.C.S.沿線、特にプカロンガン理事州で外米輸入を減少させることになった。その事情について、S.C.S.営業部長は次のように説明している。

「スマランとチェリボンを経由した1901年の外米の大量輸入は、既に1902年には減少し、1903年には取るに足りない量に戻った。1901年には軌道はその交通地域内で20,100トンの米、稲、初を輸送したが、主として外米だった。1902年の輸送量は7,124トンにすぎなか

ったが、この一部はジャワ米だった。1903年の輸送量は16,820トン、1904年は20,720トンだったが、この両年はほとんど全てがジャワ産である。

ジャワ産の販売が促進されたのには、2つの理由がある。

(1)スマラン・ジョアナ間の軌道とスマラン・チェリボン間の軌道の安い通し切符の導入。

(2)スマラン、プカロンガン、テガル、チェリボンという4沿岸地間の地方輸送のための安い特別切符の実施。

軌道による輸送費の値下げは、当然、プラウの輸送費引き下げをもたらし、現在では、レンバンからチェリボンへ運ばれる米は価格の点でチェリボンに輸入される外国米と競争できるまでになった。

これが既にチェリボンで可能なので、テガル、プカロンガンではそれは当然より容易であるようで、1903年には既に3,800トン、1904年には10,307トンの米が軌道でスマランとレンバンから主にプカロンガンに輸送された」⁽⁶⁴⁾

このように、通し輸送によってS.J.S.沿線の米は新たな市場を獲得したのであった。

やがてS.J.S.沿線で精米所が発展すると、このS.C.S.向け米輸送でも精米所米が大きな部分を占めるようになったと考えられる。例えば1925年第1四半期には精米所からS.C.S.向けの輸送量は前年同期を249トン上回ったが、この増加は米のS.C.S.向け直接輸送の増加量289.9トンの85.9%を占めており、精米所からの輸送量の増減がS.C.S.向け直接輸送の増減を規定する主要な要因になっている。

この時期にS.C.S.向け輸送が特に多いのは1924年第2、3四半期、26年第2、第3四半期、27年第1四半期、30年第2、第3四半期などだが、も

ちろんこれらの時期にはS.J.S.沿線の稲は豊作であった。例えば27年第1四半期報告は、「稲の早期の豊作の結果、昨年に当時の食糧不足との関連で必要だったスマランから内陸への輸送とN.I.S.からS.J.S.沿線への輸送は、余計なものになった。逆にS.C.S./S.S.⁽⁶⁵⁾向け(1914年1月1日にチェリボンでS.S.とS.C.S.の連絡線竣工)、N.I.S.向け輸送は増えた」と述べている。もっともなぜこの時期に特に多いのかは、移出先の事情にも規定される。S.C.S.沿線のバタン、プカロンガン、チェリボン各県(afdeeling)の1人当たり平均稲生産高(1919/20年)は順に2.28ピコル、2.16ピコル、2.66ピコルであり⁽⁶⁶⁾、2.25ピコル以上が自給可能であるとする基準に照らすならば食糧事情が不安定で米移入がしばしば必要な地域であったといっただけでよい。しかし、これらの地域には以前から西ジャワのクラワン米がプラウなどで輸送されてきていた。したがって、S.J.S.沿線の米は、外米だけではなくこれらの米とも競争しなければならず、そのS.C.S.向け輸送量は西ジャワの作柄にも規定される。上に挙げた時期の中では1926年についてのみ「多くの稲が、そこでの一部凶作との関連で西ジャワへ送られた」[1926年上半期]と事情が明らかになるが、それ以外の時期については不詳である⁽⁶⁷⁾。

(c) N.I.S.向け

N.I.S.向け輸送はS.C.S.向けよりはるかに多いが、行き先はジョクジャ(Djocja)方面向けと、グンディ・スラバヤ線経由による東ジャワ方面向けに大別される。

前者については、「直接輸送での大量米輸送が主としてソロとジョクジャ向けに行われ、プルウォダディ・グンディ線にとってよい方向に働いた」[1909年第2四半期]、「プルウォダディ、ウイロサリ、ンガウエンとギオック・ビー支線(=ンガウエン)からジョクジャ向けに送られる米はかなり減った」[1916年第3四半期]、「ンガウエ

ンの精米所とギオック・ビー精米所がソロ、ジョクジャ、パングンガン(Pandangan)へ送った米は増加した」[1917年第4四半期]、「食糧不足のために米輸入が激増した。…しかし精米所からの輸送は激減した…S.J.S.から王侯領向けは特に2,750トン減った」[1926年第1四半期]、「N.I.S.線への米輸送は、とりわけ王侯領向けが2,405トン増加した」[1929年1~9月]などの記事があり、恒常的にかなりの量が輸送されていたこと、しかし増減も激しかったことが窺われる。いずれにせよ王侯領は一貫して米不足地域であり⁽⁶⁸⁾、この輸送は不可欠だったといえる。

これらの米は基本的にはグンディでN.I.S.線に積み換えられたが、このルートは以前から王侯領向け米輸送のメインルートだったようだ。1898年の年次報告書に「プルウォダディ・グンディ線は非常に少ない米輸送の結果、本年には1897年より貨物輸送収入がf12,971.70少なく…」、「(報告年末の数ヶ月間)米輸送も、東端地方から王侯領へかなりの米輸送が行われたことによって、前年を下回った。この輸送にプルウォダディの商人達は有利に競争できず、その結果、そこにはストックが残った」[Verslag 1898:8,10]という記事があり、既にこの時期からプルウォダディで地元の商人が集荷した米が、S.J.S.でグンディまで送られ、そこからN.I.S.で王侯領に送られたことを示している⁽⁶⁹⁾。

他方、スラバヤ方面への輸送について明確に述べた記事は、1910年代末にのみ見られ、「逆にS.S.向け、N.I.S.向け輸送は増加した。ただN.I.S.向け輸送は王侯領向けの一部がスラバヤ向けに変わった」[1917年第2四半期]、「政庁によると収穫は平年並みとのことだが、華人商人は稲収穫は少なすぎると主張している。加えて稲は高値のために多くの部分が精米所、特にンガウエンの精米所に送られ、そこから米がババット、ラモンガン(Lamongan)、スラバヤ、その他の食糧が不足し

ている東ジャワ各地に送られる」[1917年第3 四半期]、「ンガウエンからのスラバヤ向け輸送は、(送り先が)レンバン、ラセムに変更された」[1918年第2 四半期]、「あらゆる交通において輸送は激減したが、特に王侯領向けとグンディ・スラバヤ線向けが激しかった」[1918年第3 四半期]などがある。しかし、この輸送が王侯領向けのよう恒常的に行われたか否かは不詳である。

これらのN.I.S.向けの米も、既に引いた史料からみると1910年代以後は精米所で精米されたものが主になったようだ⁽⁷⁰⁾。その中でもスラバヤ方面向けは主にンガウエン精米所から発送された。

こうしてみると、S.J.S.沿線精米所はN.I.S.沿線から受け取った稲を、加工して米の形にして送り返していたことになる。N.I.S.沿線ランドゥプラトゥンなどから送られた稲10万ピコルがヤコメッティ精米所(ンガウエン)で米5万ピコル、糠2.5万ピコルに加工され、その一部がグンディを経由してN.I.S.、さらに先のS.S.沿線へ送られたという、先に引いた1910年第1 四半期の事例は、そのことを典型的に示している⁽⁷¹⁾。

③精米所以外からの米の輸送

最後に、精米所以外からの米の発送に触れておく。既に見たように、S.J.S.の米輸送は精米所が設立される以前から盛んであり、精米所外のどこかで「精米」された米が流通していたことになる。そしてこのような形での米の輸送は1910年代以降も続いたと考えられ、その量は時には2,000トンを超えることもあった⁽⁷²⁾。いずれにせよ、例えば表6のスマラン郡の「原註」に見える、スマラン市で食べられている「(c)デマックのいくつかのデサのよく搗かれたデサ米」、「(d)収穫期にゲヌック(Genoek)、ブルンプン(Broemboeng)、カラングアウエン(Karangawen)、タングン(Tanggoeng)で多量の米を買い上げる原住民商人からの米」は、そうした米が流通していたことを示している⁽⁷³⁾。ただ、その実態を示す史料は得

られず、ここでそれを述べることはできない。今後の課題にしたい。

おわりに

本稿では、S.J.S.がどのように稲・粳、米の輸送に関わったかを検討してきた。これまで述べてきたように、その輸送は恐慌期までは基本的に発展し、しかもそれは通し輸送という形でS.J.S.線の範囲を越えて展開した。この結果、沿線各地に精米所が発展し、初めは少なかった稲・粳の輸送も次第に増加してきた。それではこのような展開は、この地域のそれまでの輸送事情の中ではどのように位置付けられるのだろうか。最後に、この問題を考えておきたい。

S.J.S.沿線地域では、従来から北海岸沿いに現地式帆船プラウによる貨物輸送が盛んだった。S.J.S.海岸線がまだジョアナまでしか開通しておらず、S.C.S.やN.I.S.との通し輸送も行われていなかった1890年代前半の調査によると、プラウは最大の米産地である西ジャワ・クラワンから米を毎年北海岸各地へ運んでいたが、そこにはレンバンも含まれていた⁽⁷⁴⁾。またジャパラ・スマラン間には「原住民船(tjempiang, majang, soaratan, djabor)の定期就航」が維持されており、稲米も輸送されていた。レンバン県のいくつかのデサでは何艘かのプラウが「商業のために航行し、たいていは煙草、米(豊作の場合)、その他の農産物を積む。ほとんどがジャワの沿岸向け、スラバヤ、スマラン、チェリボンへ向かうが、バンジャルマシ、ボルネオ西海岸やシンガポールへ行くものもある」⁽⁷⁵⁾という状況だった。

このように北岸沿いではプラウによる稲米輸送が盛んだったのに対して、レンバン理事州内陸部の陸上交通は極めて遅れた状態にあった。1890年調査は「陸上交通は必要を満たすものではない。

理事州内各県間及び隣接理事州との間の交通が不十分だからである。各県の大部分でさえも徒歩道と乗馬道(車は通れない)で結ばれているにすぎず、車輸送は問題にならない。…住民の日常の必要物や農産物は、例外的に若干の幹線道路を通ってある地域から別の地域へ輸送されるにすぎない。これらは概してなお荷運び人夫や荷馬によってなされる⁽⁷⁶⁾と述べる。したがって、内陸部の稲米をレンバンやスマランの沿岸地方へ輸送することは困難だったと考えられる。

このような輸送事情の中に参入してきたS.J.S.は、政庁が「S.J.S.は1889年、プルウォダディからウィロサリへの支線を竣工した。これは米輸送にとって非常に重要で、大きな利点が期待できる⁽⁷⁷⁾」と述べるように、当初から内陸部の米輸送に大きな役割を果たすことが期待された。そして実際、S.J.S.は当初から稲米の大量輸送を担った。1890年経済調査は、「スマランからデマックを越えてジョアナに至り、さらにデマックとプルウォダディを経由してウィロサリへ向かう軌道の建設は、人とモノの輸送に極めて大きな影響を与え、それは常に拡大している。現在では大量の米と木材の輸送が、完全に汽車でなされる⁽⁷⁸⁾」、「この理事州(=スマラン)で完成した蒸気軌道(スマラン・ジョアナ間、スマラン、デマック、プルウォダディとウィロサリ間、プルウォダディ・グンディ間)は、特に稲米商業に好影響を与えたといえる。もっともその利益は買い上げ者のものであり、農民にとっての意義は小さかった⁽⁷⁹⁾」と述べている。こうした役割は、20世紀に入り、通し輸送が実現することによっていっそう大きくなったと思われる。先述したレンバン産米、スマラン産米の北岸西部への本格的輸送も、その1つの表れだった。S.J.S.は北海岸沿いではブラウの競争者として登場し、内陸との関係ではレンバン理事州内陸部と海岸部を繋ぐ新しい稲米輸送ルートを創り出したといえよう。

しかし、それゆえにこそ在来交通手段との競争は激化し、北岸ブラウに対抗するためにS.J.S.はS.C.S.との直接輸送では早くも1899年に木材に関する割引運賃を導入した[Verslag 1899:18]。それはその後、適用対象が拡大され[ibid., Verslag 1900:18~19; 1902:22]、またN.I.S.のグンディ・スラバヤ線との直接輸送でも、1906年までには特別運賃が導入された[Verslag 1906:18]。

これらの対策は、輸送をS.J.S.に引き寄せる上で大きな役割を果たしたようだ。福祉減退調査によるとS.J.S.沿線諸県のブラウはジャバラ県を除いて減少し⁽⁸⁰⁾、その理由には「ジョアナーレンバンーラセム間と、レンバンープロラ間の蒸気軌道建設⁽⁸¹⁾」、「レンバンとラセムの華人がその商品をしばしば軌道で輸送させる⁽⁸²⁾」ことが挙げられる。N.I.S.との直接輸送の特別運賃も「この輸送、特に米輸送の増加に貢献した」[Verslag 1906:18]と評価される。そしてこの輸送は、レンバン理事州内陸部とスラバヤを結んでいたソロ河のブラウ輸送にも大きな影響を与えたようだ。福祉減退調査は「水上輸送(ソロ河)は軌道の競争で、非常に減少した。商業ブラウ数は1895年の36艘、591㎡から、21艘、442㎡に減った。…ボジョネゴロからスラバヤへの運賃はf7.50/コヤン(=1,853kg)からf3.50に低下した(トゥバン)」、「ブラウ輸送業者数は、軌道の競争によって減った(プロラ)⁽⁸³⁾」と述べている。こうして、これ以降、稲米を含むこの地域の貨物輸送のシェアは、次第にブラウから軌道へと移っていった。

しかし、このことは軌道が在来輸送手段を一方的に押し退けて、地域の稲米輸送を独占したことを意味するのではない。1924年~25年初の稲豊作による米価下落傾向の中、唯一通常通りの稲を買い付けたブランジャンガンのシン・ビー会社はそれをスラバヤで売るため、当初はスマランからブラウで輸送することを計画していた。これに対してS.J.S.とN.I.S.はクラデナン(Kradenan)経由で

満載した貨車で500トン以上を輸送する場合、運賃を10%割り引くことを提案して、この輸送を獲得したという[1925年1～9月]。このことは、20年代半ばに至ってもなお、米の長距離輸送でプラウが活躍する余地があり、軌道側は対抗措置を取らねばならなかったことを示している。また、比較的短距離の輸送では、先に58頁の史料(f)でみたように、運賃の安い荷車輸送が依然として強力なライバルだった。

さらに、1920年代後半になると、S.J.S.にはトラックという新たな競争手が登場する。1929年の年次報告によると、トラックの攻勢は特にスマラン・クドゥス間で、運賃が高い小荷物輸送において激しかった。S.J.S.側はこれに運賃値下げで対応するとともに、スマランとクドゥスでは荷物を発送者宅で受け取り、宛先人の住所まで届けるというAサービス、Bサービスを導入している[Verslag 1929-I:6~7]⁽⁶⁴⁾。このサービスは、30年にはパティ、ジョアナ、プルウォダディ、31年にはデマック、レンバン、ラセム、プロラ、ゴドン、ウィロサリ、33年にはさらにマヨン、プチャガーン、タユ、チェブにも拡大された[Verslag 1930-I:8~9; 1931-I:9; 1933-I:7]。

このように、S.J.S.の稲米輸送は新しい輸送ルートを創出する一方、在来輸送手段や新たな輸送手段との激しい競争を生み、それとの対抗関係の中で推移してきた。そして、それは地域の稲・米流通の全てを支配したのではなかった。とりわけ比較的短距離の輸送は、依然として軌道が手中に収めることができなかったのである⁽⁶⁵⁾。

註

(1) 植村泰夫「1910年代末～20年食糧問題とジャワ社会」(『東洋史研究』57-3、1998年12月)、「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、1998年12月)、「マドゥラと東ジャワ—地域間

交流史の試み」(植村泰夫編『アジアにおける地域と地域間交流の史的的研究』平成9年度～平成11年度科学研究費補助金基盤研究(B)(2)研究成果報告書、2001年3月)、「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」(『地誌研年報』11号)、「ジャワ北海岸中部地方の物流とスマラン・チェリボン蒸気軌道」(植村泰夫編『19～20世紀ジャワ商業史の研究』平成12年度～平成14年度科学研究費補助金基金基盤研究(C)(2)研究成果報告書、2003年3月)、Uemura Yasuo, “The Food Shortage and Javanese Society from the End of 1910s to 1920” (*Lembaran Sejarah*, vol.3, no.1, 2000) を参照。

(2) この文書はオランダ国立総文書館(ARA)に所蔵され、請求番号(Nummer toegang)は2.20.18である。本稿ではこの文書の中の輸送報告を主に利用した。これらは当初は月例報告(Maandrapport van den Chef der 4e Afdeling)だったが、1908年以降は四半期毎の報告になり、1919年以降は第1四半期、上半期、1～9月期の報告になった。本稿ではここからの引用は、該当部分の後ろに[1901年8月]、[1910年第1四半期]、[1919年上半期]、[1932年1～9月]のように出典を示す。また、同社は1882年から株主総会向けの年次報告書を作成しており、KITLV(オランダ国立民族研究所)には1892～1939年版が若干の欠落はあるが所蔵されている。これについては、本稿では[Verslag 1892]のように略記する。

(3) *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie*, IV:79 (以下、*Encyclopaedie*と省略)

(4) 以上の記述はReitsma, S.A., *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor- en Tramwegen*, 1928による。なお、ジャワの

各鉄道は糖業や森林伐採所など大量輸送が見込まれる営業へは、支線を建設してきた。1907年当時のデータによるとS.J.S.にはそのような支線が33本あったが[*De Tramwegen op Java, Gedenkboek der SJS*:101]、これらは表1には含まれていない。

- (5) この協定の正式名称は“Overeenkomsten tusschen de Samarang-Joana en de Samarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij, Regelende: A. Het rechtstreeksch verkeer, enz. B. Het gemeenschappelijk gebruik van het Centraalstation. C. Het wederzijdsch gebruik van rollend materieel. In werking getreden 1 Juni 1897”といい、直接乗り入れ、サマラン中央駅の共同使用、車両の共同使用などを規定している。同名の冊子の形でKITLVに所蔵されている。なお、S.J.S.年次報告によると、両社間を行き来した主な貨物は年によって変わるが、引き渡しが木材、石油、大豆、米などであり、受け取りは砂糖黍苗、石灰、煙草などだった。
- (6) この協定はREGELING VOOR DE OVERGAVE VAN GOEDEREN TE SAMARANG EN TE GOENDIH TUSSCHEN DEN Spoorweg Samarang Vorstenlanden der Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij EENERZIJD EN DEN Samarang-Joana Stoomtram ANDERZIJD. というタイトルの冊子(KITLV所蔵)に全文が掲載されている。
- (7) これらの路線で連絡方式が異なるのは、S.J.S.、S.C.S.及びN.I.S.の軌道線の線路が1,067mm幅の狭軌であり相互乗り入れが可能なのに対し、N.I.S.のサマラン・王侯領線のみは1,435mm幅の標準軌だったことによる。軌道幅などについては、前掲*Encyclopaedie*, IV:76~80を参照。

- (8) S.J.S.の営業状況については詳述しないが、通し輸送に関する表から1930年代の悪化が見てとれる。これは世界恐慌の影響によるものであり、1931年収入は前年比で22.1%も減り[Verslag 1931-I:5]、1936年収入は29年収入の1/3以下になった[Memorie van Overgave, Japara-Rembang 1936:151]。
- (9) これらの食糧事情は時期によって大きく変化した。1896年と1923/24年の比較によれば、中ジャワでは外米、トウモロコシ、キャッサバの消費が以前よりずっと増加し、サマラン、レンバン理事州では端境期における外米利用が大きく拡大した。またレンバン県、グロボガン県ではトウモロコシが、そしてキャッサバもレンバン県、ボジョネゴロ県、プロラ県で主食として重要であるといわれる。詳しくは*Landbouwatlas* [1926 tekst:86-92]を参照。また福祉減退調査によると、当時のデマック県、グロボガン県、パティ県では外米の輸入・消費は例外的で、クドゥス、ジャバラ県では移入されていない[M. W. E. Semarang 73]。またレンバン理事州でも外米使用は例外的である[M.W.E. Rembang 69, 70, 73]。
- (10) デマック県の中でウェドゥン(Wedoeng)郡は表5に従えば1人当たり収量が最も高いにもかかわらず、表6では端境期に外米が消費されている。この理由は不詳だが、1910年代後半の状況を描いたと思われる*Encyclopaedie* [IV:732]の記述によると、この郡はセラン(Serang)河とウルハン(Woeloehan)運河の堤防決壊による洪水に見舞われており、それが影響している可能性もある。
- (11) これには、トウモロコシを好むという地域の人々の嗜好の問題も絡んでいたと思われる。例えばカエン郡で収穫直後に稲を全部売ってしまい、年中トウモロコシを主食にしている

こと、ウンダカン郡で「米余りにもかかわらず、栄養価がより高いのでトウモロコシが好まれる」こと、レンバンで稲収穫直後にもトウモロコシが広く主食に用いられることは、そのことを裏書きしていよう。

(12) M.W.L.Semarang 203

(13) M.W.E.Semarang 69

(14) なお、この県では農民の稲販売は極めて盛んであり、「庶民は行政官吏によって、再々稲を多く売りすぎないように説得される」[M.W.L.Semarang 201]ほどだったが、商人の手に入った稲は域内消費向けに売られ[M.W.L.Semarang 198]、移出されることはなかった。

(15) *Koloniaal Verslag* 1892, bijl.C, Samarang (以下、K.V.と省略)

(16) M.W.L.Semarang 203

(17) M.W.E.Semarang 73

(18) 「1898年に天候不順と様々な稲の病害(omo's)、1899年には牛疫流行により一連の異常な年が始まって以降、主として1901、02年に発生した。(なおデマック及び隣接するグロボガンでは、1849~50、1872~73、1900~03年に飢餓が発生している)」[M.W.E.Semarang 69]とあるように、世紀転換期には異常事態が続いたが、それでもこの県からは稲が移出されたようで、「1901~02年に食糧が乏しかった際、なお貯蔵されている稲が全て買い上げられ輸出されることを防止するため、行政当局の手で若干の公式手続きが指示された」[M.W.L.Semarang 201]とあるように、それによる食糧危機防止のために対策が取られなければならなかった。なお、この段階のデマック県はデマック、ウェドゥン、サンブン、マンガルの4郡から構成され、1930年と比べるとグロゴル、シンゲンロールがなく、明らかに*Landbouwatlas*調査時より狭いが、

地域の食糧事情を連続的に考える上で大きな支障はない。

(19) *Verslag van het Inlandsch Credietwezen over 1907 tot Augustus 1908*, blz.15 (M.W.VIa:36 noot 1に引用)

(20) この県でも稲取引は活発だったようで、福祉減退調査時にはスマラン県に属していたシンゲンキドゥル郡、グロゴル郡には稲市場があった[M.W.L.Semarang 198]。

(21) M.W.L.Semarang 203

(22) M.W.E.Semarang 73

(23) この時期にはやはりここでも異常事態が続いた。福祉減退調査は「1900~01年と1902年初めに飢餓(hongersnood)が発生したが、食糧不足は既に1898年には始まっていた。上述の3年は、天候不順(雨不足)と住民の病気、牛疫のため、凶作だった」[M.W.E.Semarang 69]と述べている。

(24) なお、ここでも稲買上商人の活動が極めて活発であり、当局は農民が安く買いたたかれるのを防止するためにデサ・ルンブン設立を進め、またパッサールでの稲販売を禁じたが、十分な効果を上げることができなかったようである。福祉減退調査には「収穫直後の稲を非常に安く手放すことは、本県の住民に広く見られる悪習である。1902年以来、デサ・ルンブンの設立により、これを可能な限り終わらせた。住民は自分の稲を売ることが許される前に、先ずデサ・ルンブンを一杯にしなくてはならない。他方、住民に対して稲をそのまま売のではなく米の形で市場に出すようにアドバイスされた」[M.W.E.Semarang 69]、「稲の収穫は大部分が販売されるが、それはその収入であらゆる日々の必要をまかなうからだ。テバサンは行われぬ。収穫直後に華人に大量の稲を非常に安値で売ってしまう習慣は、1902年にデサ・ルンブンが導入さ

れて以降なくなった。先ずそれが満たされ、その後に住民は彼らの稲を売ることが許可される。住民はこの3年間、その収穫にいつもよい価格を実現できたが、それは彼らが稲の代わりにそこから得られた米を、この目的のために道端やパッサールで秤を持って座っている華人に販売したからだ」[M.W.L.Semarang 198]、「グロバガンで以前に有効だった、農民が生産物を米に加工してより高い価格を実現することを義務づける目的を持った、パッサールでの稲販売禁止の結果、稲をデサ内で当然に安く窮迫的に販売することが生じた。したがって、この禁止はもうすっかりとは守られてはいない。ルンブンの稲ストックは次の収穫期までに、優先的に販売女や小商人に売られるが、彼らはしばしば少量を前借りで買い、米に搗いて売って利益を上げる」[Verslag van het Inlandsch Credietwezen over 1907 tot Augustus 1908, blz.15 (M.W. VIa:36 noot 1) などの記述がある。

- (25) M.W.L.Semarang 203
- (26) M.W.段階のパティ県の範囲が*Landbouwatlas* 調査時と同じか否かは不明だが、周囲の県はほとんど変わっていないことから、大きな差はないと考えられる。
- (27) M.W.E.Semarang 69
- (28) M.W.L. Semarang 203
- (29) M.W.L.Semarang 203
- (30) M.W.L.Semarang 203
- (31) M.W.E.Semarang 73
- (32) M.W.E.Semarang 69
- (33) K.V.1891: bijl.PPP
- (34) K.V.1892: bijl.C, Rembang
- (35) K.V.1892: bijl.C, Rembang
- (36) K.V.1893, bijl.SSS
- (37) M.W.L.Rembang 203
- (38) M.W.E.Rembang 73
- (39) M.W.E. Rembang 69
- (40) M.W.V. Batavia 500
- (41) M.W.L.Rembang 203
- (42) K.V.1890: bijl.NNN
- (43) M.W.E. Rembang 73
- (44) M.W.L.Rembang 203
- (45) M.W.E.Rembang 70
- (46) K.V.1896: bijl.QQQ
- (47) M.W.L.Rembang 203
- (48) M.W.E.Rembang 73
- (49) その原因については、輸出向け商品作物栽培の拡大、人口増など様々な点が予想されるが、いまはそれに立ち入らない。
- (50) 30年代前半の輸送量減少の最大の原因は、註(8)で述べた恐慌の影響が稲米輸送にも及んだことだと考えられるが、これに加えて1931年のS.J.S.年次報告書に「報告年にはバス、トラックとの競争がさらに激しくなっただけでなく、荷車(grobak)輸送やプラウ輸送との競争再燃も観察された」[Verslag 1931-I:5]とあるように、経済状況悪化の中で、1920年代後半から始まったトラックの競争の他に、在来輸送手段が恐らくはその運賃の安さを武器に、再び競争相手として浮上してきたことも挙げられよう。
- (51) 農民の稲米販売の具体的な様相については、前掲拙稿「20世紀初頭ジャワ・マドゥラの稲米流通をめぐって」を参照。
- (52) 例えば1911年第3、4四半期報告にはいずれも「2回目の収穫は豊作だった」とある。またこれが流通において影響をもっていたことは、「米価は10月初めに上昇したが、乾季米(padi gadoe)の収穫によってやや戻った」[1916年第4四半期]とあることからわかる。
- (53) このような稲・米取引の投機的性格は、四半期報告の随所に見られる。例えば1910年第2四半期には「大量の輸入米が、値上がりを待

ってスマランで貯蔵」されていた。また1918年初めには「なおかなり大量の稲が貯蔵されていたにもかかわらず、2、3月にデマックとジョアナでは米不足が発生した。米価が高いので大量の米が他県に販売され移出されたからである。このために、米とサツマイモの移入が必要になった」[1918年第1四半期]とあり、稲米が価格のよい他地域へ大量に流出している。さらにS.J.S.沿線は1926年には全般的に稲は不作だったが[1926年第1四半期、上半期、1～9月]、27年は一転して豊作で、収穫時期も早まって第1四半期には大量輸送が行われた[1927年第1四半期]。精米所は26年には値上がりを期待して大量の稲買い付けを行った。その結果、27年には「精米所は年初、なお大量の昨年産の稲を持っていた。1927年収穫の豊作と、その結果生じた値下がりのため、商人達は新収穫稲を買い付けるのを躊躇している。デサ内で搗かれる稲が増えた」、「米価が安く、ジャワのどこでも差がないので、華人商人たちはその(米)ストックを保持している。これによってあらゆる方面における輸送が減少した。…」[1927年1～9月]という事態が発生した。こうした状況は、稲米価格が暴落した恐慌期には一層顕著になった。1930年には「低価格のため、いくらかの精米所は米を輸送せず、当面貯蔵している」[1930年1～9月]と報告されるが、この影響は翌年にも及び、稲の輸送は「低価格と、精米所に大量のストックがあることによって後退」している[1931年上半年、1～9月]。

なお本来は最も大量の稲が輸送されるべき第2四半期の比率が非常に小さい年についても、原因を見ておきたい。1907年(20.4%)と1910年(13.7%)は報告書に十分な記述がないので不詳だが、後者は同年第1四半期報告に「水不足によって収穫は不十分であり、他方

でウンダカン郡(クドゥス)、マヨン郡、グロボガン郡、ブルウォダディ郡では洪水によって稲が被害を受けた」[1910年第1四半期]とあり、天候不順による稲の不作が原因のようだ。1909年(15.3%)は「市場価格値上がりによって、この期の輸送が減退した」[1909年第2四半期]とある。これと対照的なのが1920年(21.3%)で、この時期の輸送量は4,958トンで決して少なくないが、同年第1四半期に政府が第一次大戦末期以来の米不足対策として12,662トンという極めて大量の稲・籾をS.J.S.で輸送させたために比率が下がったのである。

(54) 四半期報告でS.J.S.の外米輸送量がわかるのは1923年上半年の4,068トン、24年上半年3,106トン、25年上半年の247トンのみである。この1923年は第1四半期報告に輸入米輸送が前年同期比で4,470トン減とあり、また上半期のスマランへの外米輸入量は前年比で32,626トン減、1～9月期報告では輸入米輸送量は前年比で8,850トン減であると書かれているので、同年上半年の4,068トンという輸送量は少ない時期に当たると考えられる。

(55) 四半期報告の記述は、一般にその時期のそれぞれの輸送量が前年同期と比べてどれだけ増減があったかという形で書かれている。

(56) K.V.1910:225

(57) K.V.1911:218

(58) *De Volkswelvaart op Java en Madoera*, 1914:212~213

(59) デマック市からスマラン方面へS.J.S.で1駅目の場所、ここが1909年に開業した最初の精米所だと思われる。

(60) このンガウエンの精米所では支配人だったヤコメッティ (Jacometti) が1911年初に解任され、また稲の不作もあって1910年10月から1911年4月24日まで操業を停止していた

[1911年第1四半期]。

- (61) S.J.S.の四半期報告書にはここに挙げた以外にも、いくつかの精米所名(あるいは地名)が登場するが、不明なものも多く、中にはここに挙げた1925年上半期現在の精米所には明らかに含まれないものも見られ、倒産したものもあるようだ。例えば、パティ市近隣北側のトゥルゴウング(Tloegowoengoe)には1910年代前半に精米所が作られたようだが、「トゥロゴウング(Tlogowoengoe)の精米所は長年操業せず」[1915年第1四半期]と報告され、その後に潰れた可能性が高い。なお、1930年代半ばのジャパラ・レンバン理事州の状況を描いた理事の引継覚書には、「精米所は本理事州には6軒ある。クンドウランに1軒、ンガウエン(プロラ県)に2軒、さらにジュアナ(Djoewana)(パティ県)、ラセム(レンバン県)、カリニヤマト(Kalinjamat:永租借地)のプチャンガン(S.o. Petjagaan)に1軒ずつである。最後のものを除くと、これらの精米所は華人経営である」[MvO Japara-Rembang 1936:78]と述べられ、1925年報告より数が減り、場所も異なっている。この間に潰れたり新設されたものがあつたと思われるが、詳細は不明である。
- (62) もう1ヶ所の稲供給地ババットについては収量は不詳だが、*Encyclopaedie I*によれば、米を移出も移入もする地域であるという。
- (63) このように設定した根拠は次の計算にもとづいている。米の輸送量を絶対値で掲げた四半期報告は極めて少ないが、1925年第1四半期報告には各精米所からの米輸送量が記載されており、これによると8軒の精米所から合計1,345トンの米が輸送されている。これはS.J.S.内輸送に含まれるはずで、表11に示した同時期のS.J.S.内米輸送量の33.7%、米輸送総量の16.6%を占める。次に同時期のスマ

ランからS.J.S.沿線に運ばれる外米の量は不明だが、同年上半期の輸送量は前年より2,859トン少ない247トンだという。そこで、これが全て第1四半期に運ばれたと仮定すれば、この時期に精米所以外のS.J.S.沿線から輸送された米は少なくとも2,400トン程度(総輸送量の約29.7%、S.J.S.内輸送量の約60.1%)になる。このように、この時期には精米所外からの輸送が多いが、同年上半期の数字を見ると状況は異なっている。この時期に11精米所がS.J.S.沿線、サマランの倉庫、S.C.S.、N.I.S.向けに輸送した米の合計量は14,194トンであるが、これは総輸送量の80.7%を占める。同様に前年同期についても数字が得られ、11精米所の輸送量13,446トンは総輸送量の67.9%である。このように、時期によってそれぞれの占める比重はことなるが、これらが主要な米の流れであつたと考えられる。

(64) M.W.E.Pekalongan 73

(65) S.S.はStaatsspoorの略であり、植民地政庁自らが経営する国鉄とでも訳すべき鉄道・軌道である。

(66) *Landbouwatlas 1926*:46,52

(67) なお1917年第2四半期報告に「S.C.S.向け輸送は608トン減った(主にバタン、ブクロンガン、チェリボン向け、おそらくこれらの場所はインドラマユ米を移入できたからであろう、インドラマユ米は船送できなかったから)」[1917年第2四半期]とあり、これらの地域にチェリボン理事州西部のインドラマユ米が移入されたことがS.C.S.向け輸送減少の理由に挙げられているが、これはこの時期の特殊事情だと考えられる。インドラマユ米はもっぱらオランダなどヨーロッパ諸国への輸出用であり、第一次大戦末期の船腹不足によって輸出が困難になった結果、ジャワ北海岸へ移出

されたと思われる。船腹不足については、さしあたり植村「1910年代末～20年食料問題…」、Uemura Yasuo, “The Food Shortage…”を参照。

(68) 例えば1890年の経済調査では、「(ジョクジャカルタでは米の)不足は他の食糧作物栽培では全く補えないので、主として米からなるかなりの量の食糧をケドゥー、スマランから移入している」[K.V.1892:Bijl.C]、スラカルタは「生産が十分だったクラテン県を除いて、米不足はかなり一般的である。この不足は、裏作物のそこそこの収穫によって一部補えただけであった。だから、多くの米とキャッサバを移入した」[ibid.]と述べられる。また1919/20年の1人当たり平均稲生産高はジョクジャ1.80ピコル、ソロ2.51ピコルだった【*Landbouwatlas 1926:62, 64*】。

(69) なお、スマランでの積み換え輸送は表3で見たように多くはなく、年次報告書を見る限り主要な引き渡し品はムリア山で採れセメント原料にされる火山土(tras)であり、米がここで引き渡し品だったという記述はない。なお、この他にS.J.S.からは1914年1月1日から6ヶ月間、サラティガ、ウィレムI世、バニュビル(Banjoebiroe)、マゲラン(Magelang)、ソロ、ジョクジャにある植民地軍駐屯地の食糧として米が送られているが、1913年10月13日に行われた入札でこの米供給を落札したのがプヤランのプリンス(Prins)精米所だったので、外米も含めてやはりグンディ経由で輸送された[1913年第3四半期]。

(70) 同様の報告は1914年第4四半期、1916年第3四半期、第4四半期、1917年第3四半期、1925年第1四半期、上半期にも見られる。

(71) 表11から明らかなように、N.I.S.からS.J.S.へも第1四半期を中心にかなりの米が運ばれてきており、1922年、26年、さらに1919年第

3四半期には1000トンを超えている。四半期報告にはこの3時期に米がどこから来てどこへ向かったかに関する具体的な記述はないが、他の時期の報告からこれを考えておく。1916年第1四半期には「大量の米がランドゥブラトゥン(N.I.S.)からンガウエン(精米所)へ送られた」[1916年第1四半期]とあり、おそらく農民の手で搗かれ再加工が必要な米が送られたと見られる。さらに「グンディ・スラバヤ線からレンバン、ラセム、プロラ向けは3,106トン増加」[1918年第4四半期]、「N.I.S.からレンバン、ラセム、プロラ向けの輸送も減った」[1920年上半期]、「スラバヤからジャティロゴ経由ラセム行きは219トン、バンギラン(Bangilan=グンディ・スラバヤ線)からレンバン向けは90トン減った」[1925年第1四半期]、「N.I.S.線からS.J.線への輸送は127トン増加した。特にスラバヤからラセムとレンバンへはそれぞれ556トン、438トン増だった」[1929年1～9月]といった記事がある。これから見ると、行き先はレンバン、ラセム、プロラであり、これらはグンディ・スラバヤ線沿線から送られてくるといえよう。

(72) 註63を参照。

(73) この他、例えば「年初にはなおかなり大量の稲が貯蔵されていたにもかかわらず、2、3月にデマックとジョアナでは米不足が発生した。米価が高いため大量の米が他県に販売され移出されたからである。このために、米とサツマイモの移入が必要になった」[1918年第1四半期]という記事のなかのジョアナからの米販売、「同様にSemarangへクドゥス、パティ、ジョアナからより多くの米が輸送された」[1920年第1四半期]、「(米輸送の)第1四半期の発展は、第2四半期にS.J.S.内輸送が1,882トン減少したことによって全く帳

消しになった。パティ、ジョアナ、ウェラハン及びグロボガンからスマランに送られた米はかなり減った」[1920年上半期]といった記事にあるクドウス、パティ、ジョアナは精米所がなかった地域とも考えられるが、史料が十分でなく不詳である。

(74) K.V.1895: bijl. QQQ

(75) K.V.1892, bijl. C, Rembang

(76) K.V.1892, bijl. C, Rembang

(77) K.V.1890: bijl. NNN

(78) K.V.1892 : bijl. C, Samarang

(79) ibid.

(80) M.W.V.Semarang: bijl. 2, Rembang: bijl. 2

(81) M.W.V.Rembang 497

(82) M.W.V.Rembang 484

(83) M.W.V.Rembang 484

(84) AサービスのAはオランダ語のAfhaal(=集荷)、BサービスのBはBestel(=引き渡し)の略である。

(85) 例えばプロラでは、軌道開通によっても「荷車の減少はなかったようだ。なぜなら主要な輸送、すなわち米のレンパン向け輸送はなお常に荷車で行われているからだ。軌道の運賃は、荷車によるこの近距離輸送を押しつけるには十分には安くないし、荷車は駅での積み降ろしをしなくてもいいという利点がある」[M.W.V.484]と述べられる。

(広島大学大学院文学研究科教授)