

Z会東大進学教室

直前一橋大日本史総合演習

【3回目】



【1】

解説

【着眼点】

- 問1 17世紀後半の流通体系の変化については、江戸時代の交通についての基本的な知識で解けるだろう。流通体系の変化によって、経済の中心がどのように変化したかを考えてみよう。
- 問2 三井の商法については教科書には詳しい記述はないが、「現金掛け値なし」という語は聞いたことがあるだろう。この言葉が、どのような商法を表しているのかを考えよう。
- 問3 田沼意次の政治は基本的には享保の改革の政治を踏襲している。享保の改革の終期には農村にどのような状況が現れていたか、そこから考えてみよう。
- 問4 石門心学^{せきもんしんがく}については深い知識はなかったものと思う。関連しそうな知識を総動員して考えよう。

【知識の整理】

1 中世の流通と近世の流通

●中世の流通

鎌倉時代にはすでに荘園領主と様々な座が所在する経済都市としての性格を持っていた京都は、年貢の代銭納が進行し、幕府が置かれた室町時代には、消費都市としての性格も強めた。それまでの京都の住人に、頻繁に在京する守護大名やその家臣、幕府奉行人、奉公衆が新たに加わったことで、米などの食料品だけでなく、奢侈品としての絹や木綿、日用品としての酒・塩・材木などの流入が増加した。また高度な手工業地帯をめざして生糸などの半製品や藍・茜などの染料の流入も続いた。これにつれて、商工業者や運輸業者も増加し、京都や奈良を中心に淀・木津・兵庫や大津・坂本などの中継を担う都市が発達した。

地方との物資の輸送は、主に中小河川や湖を利用した水運と瀬戸内海・日本海沿岸などの海運、そして馬借・車借による陸運によって行われ、中心都市である京都に向かって、日本海－敦賀－琵琶湖－大津（坂本）－京都、瀬戸内海－淀川－淀－京都、というルートで物資が輸送されていた。

●近世の流通

日本列島は細長い地形をしており、日本海側と太平洋側にそれぞれ内陸部からの大小の急流河川が注いでいる。これら河川の河口を結ぶ沿岸海運はすでに中世から見られたが、強力な全国支配権を握った江戸幕府は、これら河川の河口に築港して海上交通で江戸・大坂と結ぶ全国的な海運路の開発を構想し、材木商の河村瑞賢に命じて航路を整備させた。航路は1671（寛文11）年に東廻り航路（陸奥荒浜－銚子－下田－江戸）として、翌年には西廻り航路（出羽酒田－佐渡小木－下関－大坂）として整備された。これに、すでに大坂－江戸間に菱垣廻船・樽廻船が就航していた南海路を合わせ、全国海運路が整備され、諸藩からの廻米が蔵物として大坂・江戸に運ばれて換金されるとともに、生産の増大に伴って諸藩領の産物（納屋物）も大坂・江戸に集まるようになった。とくに先進手工業地帯を抱える大坂からは、江戸へ多くの商品が

下り物として供給された。

2 元禄時代と商業

江戸時代初期の豪商は、京都の茶屋四郎次郎や長崎の末次平蔵などの、織豊期の南蛮貿易の系譜を引き継ぎ、幕府権力と結びついた特権的な朱印船貿易家や糸割符仲間の商人であり、また、金座の後藤庄三郎や銀座の大黒屋なども幕府権力と結びついた特権商人であった。しかし、全国流通体系の成立した元禄頃（17世紀末～18世紀初頭）になると、商品流通のネットワークを築いた新興の商人が台頭するようになった。

●特権商人

元禄という時代と密接に結びついていたのは、徳川綱吉の治世の下、1683（天和3）年の日光東照宮修築に際し材木を調達して財をなし尾張藩などへ盛んな大名貸を行った、江戸深川の材木商奈良屋茂左衛門や、老中阿部正武と結びつき、江戸城修築や上野寛永寺修築などの用材を提供し、大名貸を行った江戸八丁堀の材木商紀伊屋文左衛門、先祖以来の蔵元として大坂に集積される米の相場を操って富を得、大名貸を行った淀屋辰五郎である。

彼らはともに、幕藩権力との結びつきの中で豪商となっていたところに共通点があるが、綱吉時代の大規模工事が終了し、大名財政が行き詰まって大名貸しの利金・元金の回収が難しくなる正徳頃までには衰退していった。

●三井の商法

三井の越後屋もその台頭の時期は上記3人とほぼ同じ時期だが、その商法は大きく異なった。三井北家3代目の高房が家訓「町人考見録」で大名貸を慎むことを定めているように、その商売の対象を成長しつつある都市庶民層に置いた。

当時の呉服屋は商品を背負った商人が顧客の家を訪問販売するのが通例であり、支払いも節季払いという年に2、3度の掛け売りであった。しかし、伊勢松坂出身で京都に本店を持っていた越後屋呉服店の祖三井高利は、1673（延宝元）年、江戸駿河町に出店して、「現金掛け値なし」という宣伝文句にほぼ集約される画期的な商法を展開した。

三井はその店舗の商品毎に店員を配し、商品に格安の正札を付けて、値切りを拒否した店頭での現金売りを徹底した。現金売りであるために、掛け売りの際に加算される利息分を排除することができ、また、呉服商品の豊富な京都や大坂などの店での仕入れがこの廉売を可能にした。さらに越後屋では即日の仕立てや端切れの特売なども行い、それらをチラシで宣伝するという方法で庶民層を惹きつけていった。

●株仲間と田沼意次の重商主義政策

株仲間の結成も元禄時代に始まった。1694（元禄7）年、上方から商品を仕入れて江戸で販売する江戸問屋商人が、大坂屋維兵衛という商人の発起で商品別に十組問屋仲間を結成し、海難事故などによる損失からの自衛をはかったのがその始めとされる。

株仲間は、享保年間に江戸町奉行大岡忠相らの発案によって物価引き下げ政策の一環として公認され、幕府権力の下に置かれていくが、これの積極的利用をはかったのが老中田沼意次で

ある。

田沼が政権を担当するようになった宝暦期（1751～64）には、幕府の年貢米収入は享保以来の増徴政策によって、ほぼ170万石程度と限界に達しており、これ以上の年貢増徴は農民の生活を破壊することにもなり、その弊害は各地での一揆の頻発となって現れていた。一方、農村では、階層分離の進行の中で富農層は以前からの商品作物栽培だけではなくその製品化も行うようになっており、在郷商人となって新たな富も生まれていた。

田沼はこの農村の新たな富に着目し、都市の間屋商人に株仲間の結成を奨励して統制下に置き、仕入れの独占権を与えて農村の在郷商人を系列下に置かせて利益を得させることで、株仲間からは運上・冥加金を徴収して幕府財政の拡充をめざしていった。

3 石門心学

心学という語自体は、江戸時代には比較的一般的な道徳用語で、陽明学などの儒学をさす場合もあったので、石田梅岩の心学は特に石門心学と呼ばれる。

石田梅岩は1685（貞享2）年、丹波国の農民の次男として生まれた。名は興長^{おきなが}という。当時の農家の次・三男の通例のように、梅岩も少年時代から京都に奉公に出、2度目の奉公であった23歳からは20年にわたって京都の呉服商黒柳家に奉公した。

梅岩が京都で奉公をしていた元禄から享保にかけての時代は、商人社会にとって過渡期でもあった。元禄前後の農村での商品生産の増大は、江戸・大坂・京都の三都の経済の活性化をもたらし、流通に携わる商人たちを成長させて1つの社会的勢力を形成させた。その一方で、とくに京都では、時代に適応できずに没落する商家も多く見られた。また、幕藩支配の論理であった儒教では農本商末論が唱えられて、商人の社会的地位は、その力に比して低いままにおかれていた。このような状況を目の当たりにしてきた梅岩は、読書に励んで実践的な商業道徳を築いていき、それは新たな経営の理念を求めている商人層の欲求にも合致するものとなった。

梅岩は、著書『都鄙問答^{とひもんどう}』で「士農工商は天下の治むる助けとなる。四民欠けては助けなかるべし」として、幕藩体制の士農工商の区分を肯定した上で、これを身分論ではなく、天下を治める君に仕える臣としての職分の相違として捉え、士農工商それぞれの役割を説くことによって商人の社会的必要性を明らかにした。次いで、農本商末論や抑商論において主張される商人が利益を得ることへの批判に対し、商人の利益を、職人の工賃、農民の（年貢以外の）収穫、武士の禄と同様のものとして、商人が利益追求することの正当性を主張し、その裏付けとして儒教倫理の正直と儉約の必要性を説いた。

この思想を梅岩は、1729（享保14）年以降1744（延享元）年に没するまで、京都での盛んな教化活動によって普及させていった。彼は教化において聴講料を取らず、またその方法ものに道話と呼ばれるたとえ話をういたわかりやすいものだったので、梅岩の心学は京都や畿内の商人層の支持を獲得していった。

石門心学は幕藩体制イデオロギーとも矛盾しないため、松平定信が設けた石川島人足寄場で中沢道二が講話を行うなど幕藩領主にも受け入れられていったが、それ故に、武士の世から商人の世へと転換する思想とは成り難く、ここにその限界があったともいえる。

解答例

問1 中世には、手工業地帯でもある京都が経済の中心であり、北国との間は琵琶湖の、瀬戸内海・西国との間は淀川の水運によって結ばれていたが、河村瑞賢が東廻り航路、西廻り航路を整備すると、商業都市大坂と政治都市江戸を中核とし、両者を南海路が結ぶ全国流通体系が成立した。問2 越後屋は呉服商が幕府・大名家に出入りして掛け売りを行う商法を改め、町人層を顧客の中心とし、来店する客に現金・定価による販売を徹底するとともに広告の配布なども行った。問3 享保以来の年貢増徴政策は百姓一揆の頻発を招くなど行き詰まり、幕府は新たな財源を必要としていた。農村での商品作物生産の進行に伴い農村手工業が発達し、豪農が在郷商人として利益を蓄積するようになった。問4 石門心学。石田梅岩。梅岩は士農工商を身分の相違ではなく職分の相違と捉え、商人の存在の重要性和利潤追求の正当性を主張して、正直・儉約という儒教道徳に基づいた商人倫理を説いた。

(400字)

【配点の目安】(配点 50点)

問1

- 中世 京都は手工業地帯であり、経済の中心 (3点)
 - 琵琶湖水運・淀川水運を用いて物資は京都に集約 (3点)
- 近世 河村瑞賢による東廻り航路、西廻り航路の整備 (3点)
 - 大坂と江戸が物資流通の中核 (3点)
 - 大坂・江戸間は南海路で輸送 (3点)

問2

越後屋以前の呉服商 幕府・大名への掛け売りが主な販路 (3点)

越後屋の新しさ

- 町人層を顧客とする (3点)
- 来店客への販売 (3点)
- 薄利多売の現金売り (2点)
- チラシ広告の配布 (2点)

問3

- 幕府の年貢増徴政策の行き詰まり (3点)
 - ⇒新しい財源確保の必要 (3点)
- 農村における商品作物栽培または手工業の発達 (3点)
 - ⇒在郷商人の富の蓄積 (3点)

問4

石門心学の明示（心学も可）（2点）

石田梅岩の明示（2点）

梅岩の思想

士農工商を職分の相違とする（2点）

商人の利益追求の正当化（2点）

儒教道徳に基づく商人道徳の推奨（2点）

【2】

解説

【着眼点】

グラフ、表などを利用して、同一の対象の推移を捉える問題は一橋大日本史の1つの典型である。この問題は鉄道を素材に、明治から昭和に至る推移を考えるものである。

グラフ利用の問題ではあるが、グラフ自体の読み取りの必要はほとんどない。それぞれの時期が明示されているので、時代背景を正確に捉えることが必要である。

【知識の整理】

●明治の鉄道

1870（明治3）年に工部省を設置し、官営事業としての殖産興業政策を開始した明治政府は、1872（明治5）年、アメリカに与えていた新橋・横浜間の鉄道敷設権を回収し、イギリスからの外国債と技術を導入して日本初の鉄道を開通させた。1874（明治7）年には大阪・神戸間、1877（明治10）年には大阪・京都間にも鉄道は敷設されたが、その後は、政府の財政窮乏（西南戦争から松方財政に至る時期であることを思い出したい）と交通政策の重点が道路建設に置かれたこともあって停滞し、東京・神戸間に東海道本線が開通したのは1889（明治22）年のことであった。

この間、鉄道建設は民間の手によって進行した。1881（明治14）年、華族資本によって設立された日本鉄道会社は、上野・高崎間、赤羽・品川間に鉄道を敷設して東山養蚕地帯と開港地横浜との生糸輸送の手段を整備するとともに、1891（明治24）年には、上野・青森間の鉄道を開通させた。

1880年代後半の企業勃興ブームの中で、私鉄会社の設立は進んでいたが、これに拍車をかけたのが1892（明治25）年に制定された鉄道敷設法である。この法律で全国9路線の幹線鉄道の計画を定め、公債によって部分的な敷設を行うとともに、必要な私鉄の買収も認められた。

産業革命の進行で台頭した産業資本家や官営事業払下げによって急速に産業基盤を整えた三井・三菱などの財閥の資金、1890年代の米価上昇の中で投資の場を求めていた寄生地主の資金は、紡績業と並んで鉄道事業にも投資され、山陽鉄道・九州鉄道などの幹線の建設が進み、日清戦争後には青森・下関間が鉄道で結ばれた。

鉄道の増加は、産業革命で増大した繊維製品の輸送を確保したが、鉄道は軍にとっても重要な輸送手段であり、日清・日露戦争に際し、鉄道は官営・民営を問わず軍事輸送に最大限利用された。

鉄道の国有化への動きはすでに1890年代から生じていたが、日露戦争後になると、軍部を中心に、戦時における軍事輸送の経験から鉄道国有化による軍事輸送の円滑化を求める動きが強まった。戦後の不況に備えて買収資金による経済活性化を望む財界の要望もあって、1906(明治39)年、西園寺公望内閣は鉄道国有法を公布し、17社4500kmの私鉄を買収した。こうして幹線鉄道の統合が成立したが、この法令の目的はこれに留まらず、同年に設立された南満州鉄道株式会社や同時期に敷設された朝鮮の京釜鉄道(京城・釜山間)、さらには京城・新義州間の鉄道と合わせて、植民地と本国とを結ぶ一貫した輸送体制の整備がはかられた。

●大正・昭和期の鉄道

第一次世界大戦中から国内経済の発達(大戦景気)とともに輸送需要も増大し、幹線の改良、大型車両の配備、線路の増設が行われ、電化の進行や信号の自動化などの技術も進歩した。とくに都市近郊では、都市労働者の増加に伴う市域の拡大によって新たな需要も生まれて、都市と近郊を結ぶ会社線の建設が行われ、都市でも移動手段としての路面電車の敷設も進んだ。

一方、1918(大正7)年に成立した原敬内閣は、大戦景気で生じた国内経済の発達に対応した基盤の整備をはかり、その四大政綱の中に「交通機関の整備」を掲げて鉄道・港湾の整備をはかった。原内閣は、鉄道院を鉄道省に格上げし、新設7路線の計画をはかるとともに、11路線の軽便鉄道の建設を進め、1921(大正10)年度予算では149路線、1万kmの建設計画を打ち出した。その後の財政事情からそのすべては実現しなかったが、国鉄路線は地方線を中心に延長され、この間に、与党立憲政友会の代議士が自分の選挙区に鉄道を引き込んで支持拡大をはかることも盛んに行われて、「我田引鉄」と批判された。

しかし、満州事変以後、戦時体制が強化され、日中戦争開始後に総力戦体制がとられると、鉄道輸送は軍隊・軍需品の輸送に重点が置かれ、組織・資金・運営も厳しい統制下に置かれた。また、その輸送力は、戦争の進行の中で、敗戦前には平時の半分以下にまで減退していった。

●戦後の鉄道

第二次世界大戦敗戦後の鉄道は、輸送力不足の状態の中、戦地からの復員・引揚げの輸送や占領軍の輸送に従事したため、一般の輸送は極度に制限された。しかし、朝鮮特需により日本経済が回復に向かい、高度経済成長期を迎えると、国鉄は3次にわたる5カ年計画で、1969(昭和44)年までに新幹線を含む輸送力の拡充を実現し、私鉄の輸送力増強も進んだ。

一方、高度経済成長の中で動力エネルギーの転換が行われるとともに、自動車輸送が主流になり、工業化の進行は都市における過密と地方の過疎という状況を生ぜしめた。こうした中で地方の中小私鉄の経営が圧迫され、大都市の路面電車の機能も麻痺状態になった。中小私鉄や路面電車の廃止、バスへの転換は、1970年代に進み、大都市では地下鉄が普及した。国鉄はこうした中でも(政治権力の意向も加わって)新幹線を含む大規模な設備投資を進めていたが、自動車輸送の増大は貨物輸送量の減少を引き起こし、国鉄の累積赤字は増大した。

こうした事態に、1982(昭和57)年に、第二次臨時行政調査会は国鉄の分割・民営化を提言し、1986(昭和61)年には、中曽根康弘内閣の下で国鉄改革関連8法案が成立し、翌年に国鉄は6つの旅客会社と日本貨物鉄道会社に分割され、民営化された。

解答例

問1 1892年、鉄道敷設法で幹線鉄道建設と将来の私鉄買収の方針が決定すると、軽工業での産業革命により成長した産業資本家や寄生地主制下の地主の富が鉄道に投資された。一方、産業の発達による生産の増大で貨物輸送量も増大した。問2 鉄道国有法。戦時における軍事輸送の円滑化。日露戦後の不況に対応するために資本家層への資金供給。日本が権益を拡大した朝鮮・満州との一貫した輸送体制の整備。問3 大戦景気で都市の人口が増加すると、電力の普及もあり、私営の近郊会社線や路面電車が新設された。一方、原敬内閣が四大政綱の実施に際して鉄道省を設立し、地方線を拡充して立憲政友会の党勢拡大をめざしたため国鉄路線も伸長した。問4 高度経済成長の下で、新幹線建設が進み国鉄は営業距離を伸ばした。しかし、自動車輸送の活発化や地方の過疎化は都市の路面電車や地方私鉄の廃止を促し、国鉄も設備投資の増大と合わせて赤字が拡大して分割・民営化された。

(400字)

【配点の目安】(配点 50点)

問1

政府の法令：1892年、鉄道敷設法制定（3点）

⇒幹線鉄道建設と将来の私鉄買収方針が決定（3点）

経済情勢：寄生地主制の進行（3点）

⇒地主の富の蓄積（3点）

：産業革命の進行（3点）

⇒産業資本家の成長⇒鉄道への投資⇒生産量の増大⇒貨物輸送量増加（5点）

問2

法令の名称：鉄道国有法（3点）

目的：軍事輸送の円滑化（2点）

不況に対応した資本家層への資金供給（2点）

朝鮮・満州との輸送体制の整備（2点）

問3

社会的要因：大戦景気による都市人口の増加、電力の普及（3点）

⇒私営の近郊会社線や路面電車の建設（3点）

政治的要因：原敬内閣の積極政策（3点）

⇒鉄道省設立、地方線拡充⇒立憲政友会の党勢拡大（4点）

問4

高度経済成長 ⇒新幹線建設により国鉄の営業距離伸長, しかし設備投資は増大 (2点)
自動車輸送の活発化 (2点)
地方の過疎化⇒都市の路面電車や地方私鉄の廃止 (2点)
⇒国鉄の赤字増大→分割・民営化 (2点)



会員番号	
------	--

氏名	
----	--