

わが国における重種馬の生産と利用に関する社会・経済的研究

北海学園大学大学院経済学研究科経済政策専攻
修士課程 松橋 和彦

目次

序章	1
(1) 課題と方法	1
(2) 本論の構成	1
第1章 重種馬の変遷	3
第1節 重種馬の登場	3
第2節 第2次大戦までの重種	5
(1) 第1次馬政計画期（明治後期から昭和初期まで）	5
(2) 第2次馬政計画期（日中戦争から第2次大戦終了まで）	9
第3節 戦後の重種馬	11
第2章 重種馬の生産形態	15
第1節 重種馬の品種と生産、飼養の動向	15
(1) 重種馬の品種	15
(2) 生産、飼養頭数の動向	16
第2節 十勝地方の重種馬生産の実態	19
(1) 十勝地方の重種馬生産・飼養状況	18
(2) 十勝地方の重種馬飼養農家の実態	22
第3章 重種馬の需要構造	25
第1節 重種馬流通と市場	25
(1) 重種馬流通の概要	25
(2) 流通機構	27
第2節 競走馬登録と流通	30
第3節 肉用馬流通	33
(1) 馬肉食の変遷	33
(2) 肉用馬流通	35
第4節 その他の需要	39

第4章 重種馬の利用形態	41
第1節 ばんえい競馬	41
(1) ばんえい競馬の沿革	41
(2) ばんえい競馬の展開過程と現状	43
(3) ばんえい競馬の将来	48
第2節 馬肉	49
(1) 馬肉消費の現状	49
(2) 馬肉の将来	51
終章	53
参考文献	57

序章

(1) 課題と方法

一般に「馬」といえば、競馬場で大観衆の前を自動車並のスピードで颯爽と駆け抜ける「サラブレッド」を思い起こすであろう。しかし、日本には「重種馬」という全く別の馬もいる。サラブレッドの象徴がスピードならば、重種馬の象徴はパワーである。

重種馬は文字通り体格の大きな馬である。軽種馬の倍ほどの体重を誇り、一見すると、猛獣にも見え、とても馬とは思えないが、れっきとした馬である。しかし、重種馬に対する世間の知名度は、あまりにも低い。

元来、重種馬は、人間にとって手放すことのできない家畜であった。一般に農耕用、運搬用として扱われ、戦争が激化すると軍馬としても扱われた。また、時には、草競馬用の競走馬として、農民達の「生きがい」つまり、農村生活の充実のために扱われた。このように、重種馬は人間達に産業的にも、文化的にも多大なる恩恵を与えてきたのである。

しかし、いつからか、重種馬は「近代化のはずれもの」と呼ばれるようになり、現在では、「ばんえい競馬」という、農民たちの草競馬から発展した北海道のローカルな地方競馬で、ソリをひき、人間達から喝采を浴びるか、「馬肉」となり、人間達の食欲を満たすかの2つの需要しかなくなってしまったのである。

前述した通り、現在、重種馬に対する世間的知名度は低い。重種馬に関する文献、資料も殆ど無く、仮に、存在したとしても、「育種学」の文献が主である。歴史、生産形態、需給構造、利用形態などの面から、重種馬を考察した文献は殆ど見かけたことがない。

本論は、一般的にあまり知られていない重種馬の歴史、生産形態、需給構造、利用形態を明らかにする事を課題とし、今後の重種馬のあり方について考察することを目的とする。

方法としては、文献などが限られていることから、現存する資料、重種馬を生産、利用している現場の人間に対する聞き取り調査を主とする。

(2) 本論の構成

第1章では、重種馬の変遷について述べる。元来、小柄な馬しかいなかった日本に、なぜ重種馬が登場し、必要だったのかを考察し、どのようにして利用され、そして、現在、重種馬がなぜ「近代化のはずれもの」と言われるまでになってしまったのかを検証していく。

第2章では、重種馬の生産形態について検証する。重種馬とはどのような馬なのかを説明し、現在の重種馬生産、飼養状況を検証していく。また、古くから、重種馬生産地として名高く、現在でも国内有数の重種馬生産地域である十勝地方の重種馬に対する現状、生産農家の実態を考察する。

第3章では、重種馬の需要構造について考察する。重種馬需要は大きく分けて、ばんえい競馬用の競走馬需要と馬肉用の肉用馬需要の2つである。一見すると、別々の流通経路を辿っているかのように思われる2つであるが、実際には、密接に関連しており、重種馬の流通形態は非常に複雑な経路をたどっている。それを競走馬と肉用馬、その2つから派生するその他の需要に分けて検証し、考察する。

第4章では、重種馬の利用形態について考察する。現在、重種馬の利用形態は競馬産業である「ばんえい競馬」と食肉産業である「馬肉」がある。それぞれの現況を報告し、それぞれの利用拡大の方法を可能な限り検証する。

終章では、全体を総括し、今後の重種馬のあり方について展望する。

以上が本論文の構成である。

第1章 重種馬の変遷

第1節 重種馬の登場

日本における重種馬の登場は意外に遅く、明治期以降である。それまでにも日本には馬が存在したが、それは、現在「和種（在来馬）」¹⁾と呼ばれるもので、非常に矮小で粗雑な馬であった。当然ながら、当時の馬は農耕用、駄載用として使われており、人間の飼養しやすいサイズに収まっていたといえる。

では、なぜ重種馬程の大きさを持った、馬が日本に登場してくるのであろうか。その答えは北海道開拓にある。北海道の開拓が本格的に始まったのは、明治時代で、その開拓に欠かせない馬が重種馬なのである。

大昔には、アイヌ語に「馬」という言葉が無いことから北海道に馬が生息していたとは考えにくい。江戸時代頃には本州から入植した人間達の手によって、南部馬がもちこまれ、それが繁殖をし、「ドサンコ」といわれる北海道の土産馬が存在していた。しかし、この馬も当然和種であり、その大きさは、和種の中では大きい方であるが、重種馬と比べると破格に小さい。開拓を進めるためには、その土地を開墾しなければ始まらない。しかも、北海道はその開墾地となるべき土地が広く、都市間の距離も広がった。また、プラウ農法が北海道各地に普及しはじめ、より牽引力の強い馬、馬格のある馬が必要とされたのである。

そこで、1886年、北海道庁設置とともに真駒内に種牛馬の改良、育成を担った本道初の畜産センターと言える北海道真駒内種畜場が創設され、農用馬の改良が始まり、アメリカから農用、乗用の種牡馬、種牝馬を購入、乗用にはトロッター種、農用にはベルシュロン種が改良推奨種に指定された（馬の品種については第2章、第1節で説明）。この、真駒内種畜場創設には北海道畜産の父といわれるエドウィン・ダンの功績が非常に大きい。

エドウィン・ダンは1848年オハイオ州に生まれ、1873年、開拓使が購入した牛と羊の輸送を依頼され来日した。彼は、来日当初、東京第三官園で家畜の飼育管理の指揮にあっていたが、その後、その才能を見込まれ、北海道開拓の指導者となった。1875年には、七重勸業試験場に赴任し、馬の去勢術や肉や牛乳の加工法、牛肉の食べ方などを指導した。

1878年、開拓行政の中心であった札幌へ移り、そこで6年間農業、畜産に関する指導を行った。札幌では養豚場、牧羊場の整備を行い、真駒内に牧牛場（後の真駒内種畜場）を創設することを奨めた。

馬に関しても、新冠を馬産の中核として位置づけ、牧場の整備を始めた。トロッターとベルシュロンによる真駒内種畜場の馬匹改良の方針は、ダンの意見を反映している部分が多い。また、彼の指導の下、札幌で競馬も行われるようになった。その後、ダンは1884年に開拓使の廃止とともに、東京に戻り、そこでその生涯を閉じている。

当初、トロッターとベルシュロンは純粋繁殖を行っていたが、その後、両種間における

交雑繁殖に変わり、そして、この交雑種と「ドサンコ」を交雑し農用 Trotter（農トロ）をつくりあげた。この「農トロ」は当時の北海道の実情に適った馬で、非常に人気の高い馬であった。「農トロ」はペルシュロンほどではないが、牽引力が強く、敏しょう性に優れ、農家にとって扱いやすかったため喜ばれたものと思われる。種畜場で生産された種牡馬が道内の各地域に分配、貸付され、より体格の大きな馬を全道に広めることとなった。

このことにより、北海道の開拓が本格的に進み、明治中期になると各地に牧場が数多く造られ、北海道の馬総数も増えることとなった。表 1-1 は、北海道の馬頭数の推移であるが、わずか、7年間で、約 20 倍となっている。当時、北海道で、いかに馬が必要とされていたかが伺える。

表 1-1 北海道の馬頭数
(単位：頭)

1872 年	9,291
1873 年	33,301
1874 年	53,833
1875 年	79,768
1876 年	116,874
1877 年	181,920
1878 年	196,607
1879 年	179,734

資料：北海道馬産史編集委員会編『蹄跡』デーリイマン社、1983年、p263より作成

しかし、牧場、馬総数ともに増加したものの、種牡馬となるべき馬の絶対数が少なかったこと、不良牡馬の去勢が行われず、土産馬同士による自由交配も一般的に行われていたことなどの理由により、思った以上に馬産の成果はあがらなかった。

だが、重種馬が導入されたという意義は大きく、この重種の馬が基礎となり、北海道の農業、産業を支えたことはいまでもない。確かに、産業面では駅運馬、物資輸送馬として、ドサンコは活躍した。しかし、それはあくまでも駄載用として活躍したものであり、農耕用としての挽曳力は重種の血が入った馬にはかなわなかった。特にそれは、ブラウ農法が取り入れられ一般に普及し始めるとそれは顕著なものとなり、和種の比率は下がり、洋種、雑種が一気に増えてきたことから見て取れる。(表 1-2)

表 1-2 馬の雑種化の推移

年次	実頭数			比率(%)		
	外国種	雑種	和種	外国種	雑種	和種
1887年	5	168	44,951		0.4	99.6
1892年	152	2,716	50,965	0.3	5.0	94.7
1897年	87	2,540	54,726	0.2	4.4	95.4
1902年	160	6,366	73,262	0.2	8.0	91.8
1907年	903	26,661	89,310	0.8	22.8	76.4
1912年	2,804	84,816	94,300	1.5	46.6	51.9
1917年	4,783	128,612	63,212	2.4	65.4	32.2
1922年	5,045	149,464	25,315	2.8	83.1	14.1

資料：北海道馬産史編集委員会編『蹄跡』デーリイマン社 1983年 p312 より作成

第 2 節 第 2 次大戦までの重種馬

(1) 第 1 次馬政計画期（明治後期から昭和初期まで）

洋種の導入により、北海道の馬産は、より大型で強力な挽曳力を持つ重種の馬を基本線に進められていたが、1894年の日清戦争、また、その後起こった北清事変、日露戦争により、日本産馬は軍馬に関し、列強国から強烈な嘲笑を浴びることになる。「日本軍は馬のような格好をした猛獣を曳いている」²⁾という、発言は馬産界では有名である。そのため、日本全体を上げての軍馬生産というものが、この時より急務となり、最終的には1906年「第1次馬政計画」を勅令により発布されることとなるのである。この第1次馬政計画は日本の馬のレベルを格段に上げる事となった。

それは、表 1-3 の種牡馬の体尺変化を見ても明らかであり、第1次馬政計画発布時の1906年5尺（152cm）以上の種牡馬が31%に対し、計画終了間近の1921年には、その比率は83%にも上昇している。

そもそも軍馬とは、将校乗馬部隊保安馬、軍馬補充部保管馬及び貸付予備馬等を総称したものであり、その用役は乗馬及び挽馬、駄馬の3つに区分される。ちなみに、1903年の馬匹調査会において軍馬の資格標準が決定されている。（表 1-4）

軍馬に共通して要求される資質は次のようなものがある。

体の各部が対称よく、体質強健であること。筋や腱が良く発達しており関節が堅牢であること。肢勢が正しく蹄の質が堅靱であること。温順、伶俐で何に突然出会っても動ぜず、驚かないこと。悪い癖を持たず、敏活な調教と天候の激変と粗食とに耐えること。持久力に富むこと。

表 1-3 種牡馬体尺の推移

年	全国種牡馬数	5尺(152cm)以上	4.7尺(142cm)以上	4.7尺(142cm)未満
1905	4,807	1,477(31%)	2,782(58%)	548(11%)
1907	4,371	2,050(47%)	2,184(50%)	137(3%)
1909	4,746	2,785(59%)	1,865(39%)	96(2%)
1911	4,595	3,195(69%)	1,357(30%)	43(1%)
1913	4,644	3,527(76%)	1,066(23%)	51(1%)
1914	4,438	3,520(79%)	862(20%)	56(1%)
1916	4,126	3,414(83%)	623(15%)	89(2%)
1921	3,904	3,246(83%)	567(15%)	91(2%)

資料：武市銀次郎著『富国強馬』講談社選書メチエ 1999年p258より作成

表 1-4 徴発馬基準

役種	体尺	体重
乗馬	145.4cm～151.5cm	337.5kg～412.5kg
鞍馬	145.4cm～157.6cm	375kg～487.5kg
駄馬	136.4cm～142.4cm	262.5kg～375kg

資料：武市銀次郎著『富国強馬』講談社選書メチエ 1999年p61より作成

注) 尺貫法をそれぞれ「cm」「kg」に換算して記載

騎兵が乗る乗馬には、容相軽快、血液性に富み、長軀短背であって前軀が軽く、後軀に力があって歩幅が広く、歩様が軽快であること、いっそう悍威に富むことが求められた。

大砲などを引っ張る鞍馬の条件は、重貌を具え、厚頸、長軀やや低身であって強筋充実し、胸及び尻の幅が広く、後軀に力あること、悍威に富むことが求められた。

多くの物資をその背に載せて行軍する駄馬は、き甲が著しく突起する事がなく、体幅が広く、低身であって背腰短直、力があること、相当悍威あることが望まれていた³⁾。

しかし、当時この基準に達する馬は、殆ど存在せず、仮に達していても、気性的に粗雑な馬が多かった。

この計画の期間は第1期18年(1906年～1923年)、第2期12年(1924年～1935年)の2期からなりたっており、30年にわたる長期の計画であった。

表 1-5 軍馬購買頭数とその価格

	幼駒		牡馬		大衆毛市場における
	頭数	平均価格(円)	頭数	平均価格(円)	平均価格(普通馬) (円)
1918年	647	177	40	287	131
1919年	751	266	79	357	215
1920年	740	308	169	497	203

資料：北海道立総合経済研究所編『北海道農業発達史 上巻』北海道立総合経済研究所
1963年p727より作成

第1期の主要項目としては、1、馬政局の設置、2、種馬牧場、種馬育成所、種馬所の増設、完備、3、国有種牡馬の充実、4、共進会、競馬会の充実などがあげられる。

馬政局の所轄は、当初、内閣直属、次いで1923年まで陸軍省、以後農商務省と変化していくのではあるが、一貫して軍部の意向が反映されており、この計画は軍馬のための計画であったといっても過言ではない。

このことにより、農用馬生産を主体としていた北海道の馬産にも軍の意向が強く反映されるようになり、軍馬生産の馬匹改良策が強いられることとなっていくのである。

軍部が求めた馬は、いわゆる鞍系中間種の馬であり、必ずしも、北海道での需要に対応した重種馬とは一致しないものであった。1904年には既に、プラウ農法による馬耕面積は、水田では全面積の62.5%、畑では60.4%に達しており⁴⁾、北海道の農業はプラウを曳く原動力である重種馬無しでは考えにくい状況になっていた。しかし、軍馬購買は日露戦争以降急激に高まり、大正時代に入ると、その頭数は年700頭を超えるものとなっていった。(表1-5)

しかし、当時、軍の購買数は、1920年で見ると、北海道の総生産頭数約23,700頭⁵⁾の約3%でしかなく、非常に狭き門であった。当然ながら、軍馬購買を目的として生産したものの購入されない馬は鞍系中間種であり、プラウを曳く農用馬としての資質はないことになる。これにより馬産農家は鞍曳力に富む農用馬を生産するか、軍馬購買を目指して鞍系中間種を生産するかを選択を迫られることになるとはいえ、表1-6を見てもわかるように軍部の要請があったにも関わらず、農用専用馬の割合は、増加の傾向を辿っていった。

表 1-6 農用馬専用の割合

(単位：%)

1894年	23.1
1897年	36.2
1919年	52.6
1921年	50.7

資料：北海道立総合経済研究所編『北海道農業発達史 上巻』北海道立総合経済研究所
1963年、p 726より作成

確かに、軍部による購買は当時の農家にとって、魅力であった。表 1-5 を見ても普通馬の平均価格よりも軍馬購買の方が明らかに高い。

とはいえ、軍馬生産には、大きな経費がかかり、特殊な飼養技術（調教）が要求されるという大きなリスクがあった。そのリスクの割には、販売率が低いという現実があったのではないかと思われる。明治から大正期にかけては、大手の牧場のみならず、家族労作的な農家の馬産がかなり浸透しており、やはり、その生産者達が必要としたのは、農用馬ということになるものと思われる。

主要馬産地として北海道が認知されたのもこの明治から大正にかけての時代であり、「北海道の馬匹飼養頭数の全国比が 1895 年、3.6% を占めるに過ぎなかったものが、1912 年には、11.0% を占めるに至っており、生産頭数の全国比では、1985 年には 5.4% であったものが、1911 年には 21.4% にも達していた」⁶⁾ という数字から見ても明らかである。また、種馬牧場が日高、十勝に開設され、種馬所が長万部を筆頭に、後に続々と北海道に設立されたことからわかる。しかし、そのことは北海道の馬産が軍に掌握されていったことの裏付けでもあり、前述したように、北海道の馬産は軍の思惑とは違う方向に進み、その軌道修正のためであったとも言える。

真駒内種畜場において、「血液更新のための重種系馬の購入は許されず、1913 年以降は事業を大幅に縮小するとともに、種馬牧場及び種付所の補完的役割を担った」⁷⁾ ということから軍部の北海道に対する圧力が見て取れる。

また、この頃、北海道の馬産は、専門的大牧場によるものから農家の副業的なものに変化しており、馬産に生産地と育成地の地域による分化が見受けられ、水田地域（主として道央）の農家の副業として育成が、畑作地域（主として十勝）の農家の副業として生産が行われるようになっていた。その生産地の中心であった十勝の種馬所の種馬数を見ると、重種の馬に比べて、中間種の馬の増加が圧倒的に多く、こういった所にも軍の掌握が見て取れる。(表 1-7)

表 1-7 十勝種馬所（種馬牧場）における繁用馬匹数の推移

区分	実頭数(頭)				構成比(%)			
	軽種および 系種	中間種およ び系種	重種および 系種	合計	軽種および 系種	中間種およ び系種	重種および 系種	合計
1910年	1	5	3	9	11	56	33	100
1915年	6	26	5	7	16	70	14	100
1920年	6	41	14	61	10	67	23	100
1925年	16	125	25	166	10	75	15	100
1931年	8	134	16	158	5	85	10	100
1936年	7	215	15	237	3	91	6	100

資料：長尾正克著「十勝地方における耕馬改良の変遷」小野哲也先生退官記念事業会『北海道十勝における農業機械化の展開』1984年5月発行p62より作成

そんな中、大正中期より、独自の馬産路線を歩んでいた釧路では「日本釧路種」⁹⁾という、小格鞍馬を創出し、軍部の要求に的確に応えた。釧路には「神八三郎」という、馬産界では神様の存在の人物がいた。釧路の馬産には、彼の影響が強く反映されていた。彼は、「日本に重種馬は必要ではない」⁹⁾というのが信念であり、その結果、釧路では、日本人にも扱いやすく、農用、軍用にも適した小格鞍馬を生産したのである。また、釧路地方は、畑作とともに漁業、鉱山業も発達しており、駄載用馬（ドサンコ）の需要が多かった面もある。これらの理由によって、小格鞍馬を中心とした馬産が確立したと思われる。

釧路地方などの例外はあるが、第1次馬政計画により北海道の馬産というものは、農耕用の重種馬生産と軍馬用の中間、重種馬生産、小格鞍馬生産が同時並行的に行われていたといえる。しかし、前述したように、この計画が「軍馬改良」が主であったことは言うまでも無いが、日本全体の馬匹を改良し、馬格を向上させたことは紛れも無い事実であり、北海道に馬産というものを根付かせたという意味では、意義があったものといえる。

(2) 第2次馬政計画期（日中戦争から第2次大戦終了まで）

第1次馬政計画は日本国内の馬匹資源を質、量ともに向上させ、1935年にその幕を閉じた。

しかし、次なる戦争のため、非常に緊迫した状況であったことなどから国防上有能な馬の増産が必要とされた。これにより、政府はこの計画を引き継ぐ形で、1936年、「第2次馬政計画」を策定し、その期間も第1次計画を継承して、30年とし、前10年を第1期、後20年を第2期として制定した。

この計画の基本方針は「第1次計画を承継し、国防上必要なる有能馬、特に有能乗鞍馬

の充実を目標とし、産業上の基礎に立脚して経済の実情に即して適切なる保護奨励を行い馬産経営の安定を図り馬の資源を涵養充実せんとする」というものであり、その主旨は、馬の改良は地域別に役種別の生産方針を確立し、体型を整理して品種の固定に努め、各役種に適応する性能を備えた馬の造成を期することにあつた¹⁰⁾。

このため、第1次大戦後、戦争の沈静化に伴い、馬政局を廃止していたが、農林省の外局として復活させ、種牝馬所有総数の半分を政府所有とし、残り半分を民有として保護奨励を行い、種牝馬は乗鞍馬生産用に重きをおき、その充実を図ることとなった。また、馬匹の種類も乗馬、鞍馬、小格鞍馬、重鞍馬と区別され、重種の血を持つ馬は北海道でのみ生産が認められていた。それは、依然として、軍部が中間種を欲していたことの現れであり、北海道は第1次計画の実績と農耕用として求めていた実情、砲兵鞍馬の必要性から、重種馬の生産が認められたものである。

しかし、この第2次馬政計画は、1937年に勃発する日中戦争により事態は急変し、急速に軍の需要を満たす必要性が出たため、1938年に「内地馬政計画」に更改されてしまい、戦争が次第に拡大されると、1941年には「種馬統制法」及び「軍馬資源保護法」の2つの馬に関する法律が公布され、翌1942年には馬匹の配給統制が始まった。北海道を含めた日本全体の馬が軍馬用として生産されることになったのである。

こうして、第2次馬政計画は戦争の激化とともに軍事色を前面に出したものに更改されていき、敗戦とともに、上記のような軍馬に関する法律とともにその姿を消したのである。

しかし、ここで重要なのは、戦時体制下にあっても、重種馬の生産は行われていたということである。戦局が激化した1940年以降は、馬の資料は軍部機密事項とされていたため定かではないが、それ以前の資料として表1-8を見ると重種の種牝馬もおり、生産も少数ではあるが行われていたといえる。

生産地としては地域別、役種別の生産方針により、北海道だけがその生産を担うこととなったことは前述したが、やはり、重種馬は農耕用としての需要が強かったのである。昭和時代に入ると、プラウも大型化され、それを曳くための農耕馬が必要であったといえる。数は少ないが農用馬の歴史を辿った文献には、「戦中は軍馬として利用され」という記述がしばしばみられる。確かに、重種馬は、砲兵鞍馬としての軍馬としての需要もあった。しかし、おそらく、重種馬に関しては直接、軍馬として利用されることは少なく、馬の体格を大きくするために、中間種、和種との交雑のために利用されたのではないかと思われる。

表 1-8 種牡馬の役種別種類別頭数 (1936・37 年調査成績)

(単位：頭)

	国有	宮内省有	民有	計
軽乗馬	289	16	361	666
重乗馬	320	10	292	622
競馬	1,023	2	1,225	2,250
重競馬	81	2	557	640
小格競馬	507	2	702	1,211

資料：北海道馬産史編集委員会編『蹄跡』デーリイマン社 1983 年 p 467 より作成

第 3 節 戦後の重種馬

1945 年、日本は降伏という形で終戦を迎えた。

戦前、戦中における馬産の方向は、もちろん軍馬生産、育成、改良というのが大前提で行われており、終戦とともに、その目標は消え、馬は産業用としての道を歩むこととなった。馬関係機関は GHQ の命令で続々と統廃合に追い込まれ、馬関係の法律も廃止となっていた。

また、終戦を迎え、馬政局は廃止となり、「畜産局」が誕生した。当初、「馬産課」というものがその中に設けられたが、機構が改正され馬産課も消えてしまった。つまり、馬産や馬事行政が農政の中での位置付けを著しく低めたのである。

そんな中、重種馬は、北海道で戦後も農耕馬としてまた、輸送用馬として活躍をしていた。軍馬という足かせがなくなった北海道の農家達は、続々と重種馬の生産に取り組み、その増殖を図っていった。それは、重種馬を種牡馬として続々と輸入されたことから明らかである。表 1-9 は、第 2 次大戦後、北海道に種牡馬として輸入された重種馬の数であるが、十勝を筆頭に、多くの重種馬が、北海道に輸入されている。

戦後の日本再建は食糧増産が第一とされ、そのためには、肥料の増産と耕地の拡張、改良というのが絶対条件であり、その双方を満たすことが出来るのが重種の馬であったのである。重種馬生産・育成がいかに重要視されていたかということは、1941 年に公布された「地方競馬法」の中にばんえい競走が取り入れられ、重種馬の生産を促したことから伺われる。このばんえい競馬は、現在でも、北海道で開催されており、重種馬の重要な仕向先の一つである。

表 1-9 第 2 次大戦後（1965 年まで）北海道に輸入された重種馬

（単位：頭）

	ベルシュロン	ブルトン	地区計
十勝	13	45	58
網走	2	24	26
釧路	13	5	18
胆振	2	6	8
その他	3	9	12
計	33	89	122

資料：北海道馬産史編集委員会編『蹄跡』デーリイマン社 1983 年 p 580～581 より作成

注) 輸送中に死亡した馬も含む

こうして、重種馬にはばんえい競走という新しい需要も加わり、軍馬需要がなくなった後も順調に飼養されていたが、それは 1953 年迄であった。表 1-10 は、第 2 次大戦後の北海道の馬匹飼養頭数の推移であるが、終戦後も順調に飼養頭数は増加し、1953 年には、戦後の最高頭数 296,080 頭を記録しているが、それ以降は、1959 年に一度盛り返すものの、1965 年には、20 万頭を切り、10 年間で約 10 万頭もの減少となっている。

その理由としては、日本の農業が機械化と規模拡大の波に飲み込まれ、馬による耕作から、トラクターによる耕作へとその農法は変化していったことがあげられる。

図 1-1 は、1960 年以降の北海道におけるトラクターの台数と馬の飼養頭数をグラフ化したものであるが、1958 年には歩行型、乗用型併せて約 8,000 台であったものが、1965 年には 8 万台を超えるものとなっている。そして、1974 年には 12 万台を超える程のトラクターが北海道に導入されるようになったのである。

それに伴い、農耕馬としての価値がなくなった馬の飼養頭数は激減し、同じ 20 年間でその頭数は約 30 万頭から、5 万頭へと約 60% 減となっている。また、化学肥料の発達・利用の拡大とともに厩肥としての利用も殆ど無くなり、輸送用としてもトラックや自動車の普及に伴い、重種馬を家畜として利用することは限りなくゼロに近づいてしまったのである。

そうした状況になり、いつしか「近代化のはずれもの」として、重種馬は飼養されるようになり、現在では、「ばんえい競馬」と「馬肉」という 2 つの需要で重種馬は生産されている。

表 1-10 北海道の馬匹飼養頭数の推移

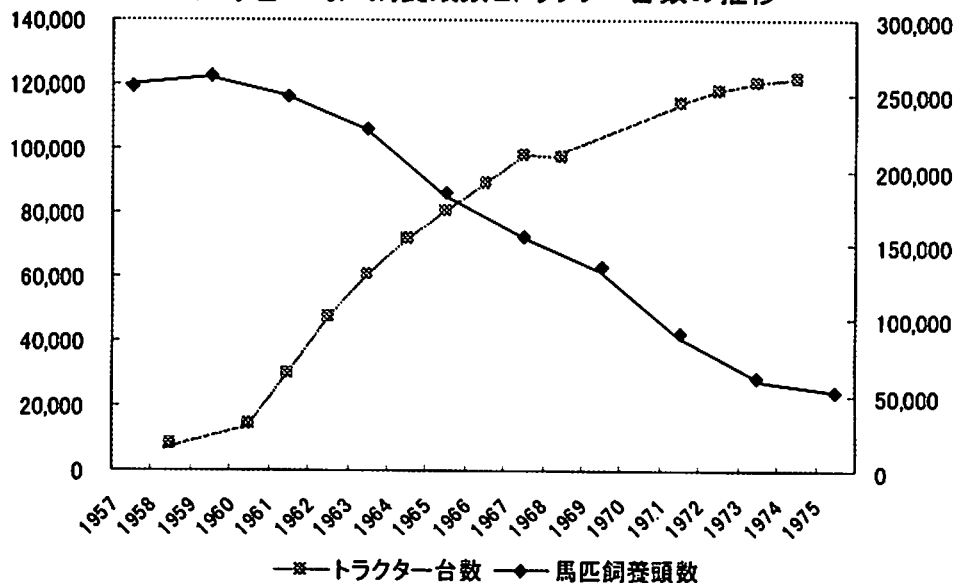
(単位：頭)

年次	飼養頭数
1945年	253,984
1947年	252,197
1949年	267,964
1951年	279,512
1953年	296,080
1955年	293,588
1957年	255,500
1959年	263,094
1961年	249,537
1963年	227,551
1965年	184,190

資料：社団法人ばんえい競馬馬主協会編『鞍馬の軌跡』社団法人ばんえい競馬馬主協会
2001年p40より作成

図 1-1

トラクター台数 北海道の馬匹飼養頭数とトラクター台数の推移 馬匹飼養頭数



資料：社団法人ばんえい競馬馬主協会編『鞍馬の軌跡』社団法人ばんえい競馬馬主協会
2001年より作成

-
- 1) 現在、和種（在来種）は、北海道和種、木曾馬、野間馬、対州馬、御崎馬、トカラ馬、宮古馬、与那国馬の8種類が存在している。
 - 2) 武市銀次郎著『富国強馬』講談社選書メチエ 1999年 p66
 - 3) 同上 p46～47
 - 4) 北海道立総合経済研究所編『北海道農業発達史 上巻』北海道立総合経済研究所、1963年、p726
 - 5) 同著 p694
 - 6) 同著 p720
 - 7) 長尾正克著「十勝地方における耕馬改良の変遷」小野哲也先生退官記念事業会『北海道十勝における農業機械化の展開』1984年5月 p64
 - 8) 「日本釧路種」という名は、1932年命名された。土産馬の血統を25%残し、重種のベルシュロン種を連続4代かけあわせ、創出された小格鞍馬である。また、1938年には、「奏上釧路種」という名の小格鞍馬も創出され、こちらは、土産馬に対し、中間種のアングロノルマン種を連続4代かけあわせた馬である。
 - 9) 北海道馬産史編集委員会編『蹄跡』デーリイマン社 1983年 p379
 - 10) 同著 p434