

# 經濟論叢

第九十卷 第五號

---

組織の統合理論(-)……………田 杉 競 1

近代海運業分析の方法と課題……………山 田 浩 之 21

木炭の生産・流通機構と農協(-)……………野 木 稔 郎 43

日本資本主義確立期に

おける償金取寄論争……………梅 津 和 郎 66

---

昭和三十七年十一月

京 都 大 學 經 濟 學 會

# 近代海運業分析の方法と課題

——研究史の視角から——

山 田 浩 之

近代海運業の発展過程をあとづけようとするとき、その問題点はどこにみいださるべきであらうか。また、その発展の基本線はなにに求めらるべきであらうか。これは、およそ海運業の発展過程を理解しようとするとき、最初にふつかる問題である。これまでなされてきた多くの研究も、意識すると否とにかかわらず、この問題にふれずしては、なんらの分析・叙述をおこないえなかつたはずである。そこで、本稿では、研究史をふりかえりつつ、従来の研究において、海運業の発展過程がどのようにとらえられてきたか、とくに発展の基本線がどのようににおさえられてきたか、をみることにしよう。このような研究史の整理を通じて、従来の研究において海運業の発展過程がどこまであきらかにになり、なにが問題として残されているかをつきりさせることができるであらう。

本論にはいるに先立って、叙述をすすめるために必要な、われわれの基礎視角を明確にしておこう。それは、「海運」shippingと「海運業」shipping industry<sup>1)</sup>を異った範疇として把握することから生まれる。この二つの概念

は、その差異が漠然とは意識されているものの、無差別に用いられることが多い。これは、近代に入って「海運」がほとんど「海運業」によって行われるようになったからであるが、しかし、ひとたび近代海運業の発展過程をあきらかにしようとする場合には、両者をはっきりと区別する必要がある。

まず、「海運」とは正確には「海上運送」ocean shipping——船舶による人間・貨物の海上（水上）運送——であつて、それは人類の歴史とともに古い、といわねばならないものである。つまり、それは、漁師が捕獲した魚の販売のために自ら海上運送するばあいであろうと、商人が自分の船で諸地方の物資を交易するために種々の商品を運送するばあいであろうと、石油会社が採掘した原油を自己所有のタンカーで精油所へ運ぶばあいであろうと、あるいは船会社が運賃取得のために他人の貨物を運送するばあいであろうとを問わない。

このように「海運」が超歴史的な概念であるのに対して、「海運業」は一つの歴史的な概念である。すなわち、「海運業」とは、営利的行為として、他人にたいして運賃取得を目的として海上運送サービスの提供をおこなう一つの産業である。つまり、海上運送を他の経済的業務——生産業や商業——に付随的におこなう——このばあいには自己にたいして運送をおこなうから「自己運送」private carriage という——のではなく、海上運送過程自体から利潤追求をおこなう——このばあいには他人にたいして運送をおこなうから「他人運送」carriage for others とする——産業資本としての海上運送業が「海運業」にはかならない。

このような「海運業」による運送が、海上運送の支配的な形態となつたのは、いわゆる近代以後のことであり、したがつて「海運業」は近代特有の一つの歴史的範疇として成立することになる。もちろん、近代以前においても、運賃取得を目的として他人のために海上運送をいとなむという経済活動は古くから存在したし、時にはそれが相当

ひろくおこなわれたこともある。しかし、この他人運送が海上運送の支配的な形態となったのは、他人運送業務が一つの産業資本によって営まれるようになった近代においてのみである。

したがって、近代海運業の発展過程をあきらかにしようとするとき、その基本的な問題点が、海運業の産業資本としての形成・発展にあることは、おのずから明らかとなる。このように、近代海運業の発展を、産業資本としての海運業の形成・発展として把握することこそ、われわれの分析の基礎視角にほかならない。

(1) 今日、shipping industry という表現が一般的に使用されているが、古くは merchant shipping という用語が用いられていた。merchant shipping という言葉も海運業が海運と異った概念であることが意識されはじめて生まれた言葉だと思われるが、産業としての海運業がさらに強く意識されるにわたって、shipping industry という表現が一般化したと考えることができる。

(2) 従来、「他人運送」にあたる英語としては、佐波教授の『海運理論体系』という、common carrier が使用されていたが、最近佐波教授は common carriage を「公衆運送」と訳され、「他人運送」という言葉にたいしては paid carriage あるいは carriage for hire をあてられるにわたった（佐波宣平「海運「市場構造」経済論叢 第八十一巻第二号」。ここでは、チャッセル・スミスが 'Practices of carrying for others' という表現を用いているので、carriage for others という言葉をあてることになった J. R. Smith, *The Ocean Carrier*, 1908, p. 96.)。

## 二

1 船舶の近代化の歴史 海運業についての研究がおこなわれはじめたのは、海運業が産業資本として確立した一八七〇年代以降のことである。その最初の研究は、W・S・リンゼイの『海運と商業の歴史』（一八七六年）であった。全四巻からなる浩瀚なこの書物は、古代から一八七〇年代までの海運史の研究であると同時に、第四巻を

とるならば、リンゼイが生きた時代の「海運業」の分析であって、その基本的なモチーフは蒸気船発達の方向をみさだめることであつた。すなわち、未来は帆船のものでなく、蒸気船のものであること、そして蒸気船の今後の発達が船用機関の改良・発達にかかつていること、を明らかにすることにあつた。「海運業」が誕生したばかりの時代に書かれたこの書物においては、当然のことながら「海運」と「海運業」のちがいははっきりと意識されてない。そして、第四巻の叙述は、蒸気船の技術的發展の説明に終始しているために、「船舶の近代化の歴史」としての性格がきわめてつよい。しかし、その叙述は非常に詳細であり、将来への正しい洞察をふくんでいたために、そのこの海運（および海運史）研究の出発点となつた。したがつて、このリンゼイの書物のご英国では、かなりの量の海運研究があるが、海運史については、新しい事実や分析の追加はあつても、その叙述において全体としてリンゼイをぬきこんでるものは多くない、ということができよう。それらの例として、次のものがあげられる。

R. J. Cornwell-Jones, *The British Merchant Service*, 1898.

A. W. Kirkaldy, *British Shipping*, 1914.

C. Jones, *British Merchant Shipping*, 1922.

E. K. Chatterton, *The Mercantile Marine*, 1923.

これらは、それぞれの時代において海運論の教科書としての役割をはたしたものであるが、いずれも「海運」と「海運業」との明確な区別がなされておらず、海運史については船舶の發展史としての性格がつよい。そのばあいの船舶の發展史とは、木造帆船から鉄鋼蒸気船への發展のことであり、したがつて近代海運業の發展は「木造帆船から鉄鋼蒸気船へ」の發展として把握されている、ということができよう。

もちろん、このように単純化することは、これらの個々の書物については、その特色を無視した、不当な単純化となるかもしれない。たとえば、カーコーディの書物には、近代的な海運経営がどのようにして生まれたかについての、すぐれた分析がある。しかしこのばあいでも、そのような経営面の発展は船舶の技術的な発展と分離してとりあつかわれている。つまり、これらの書物においては、どれをとつても、帆船から蒸汽船への発展が近代的な海運経営の展開とどう結びついていたか、海上運送組織の革命とどう関連していたか、という問題は全然ないのである。そのような全体的な動きから独立に、船舶の技術的發展がのべられていて、叙述が定期船や不定期船におよぶ場合でも、それは海運市場の発展という側面からではなく、単に船舶の技術的構造との関連においてとりあげられているにすぎない。

結局、これらは「船舶の近代化」という海運業發展の単なる一側面——海運業における生産力の發展——をその發展の基本線として把握しているにすぎず、他の重要な側面が落ちてしまっていることになる。他の側面の分析は、異った分析視角によってのみ明らかにされるであろう。

(1) W. S. Lindsay, *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*, 4 vols. 1876.

(2) 同書第二編、第一章・第二章を参照された。

2 海上運送人の歴史 英國において、これらの研究をはるかにぬきこんでた研究としてあげねばならないのは、フェイルの書物である。彼は、各時代の海上運送組織に目を向けた点において、単なる船舶の發展史から大きく前進した。『世界海運業小史』(一九三三年)と題する書物で、フェイルは古代から二〇世紀にいたるまでの海運史をのべている。彼が明らかにしようとしたのは、古代から現代へ海上運送組織がどのように変化してきたかであった。

彼のいう「海運業」shipping industryとは海上運送組織一般のことであつて、われわれのように、近代に特有の——船主が運賃取得を目的として他人運送に従事するという——海上運送組織を「海運業」とよぶのではない。ここでは、近代海運業は海運業の一特殊形態にすぎない。そしてフェイルは、それぞれの時代に特有の海上運送組織を、海上運送の主体は誰であつたかという視点から把握している。その結果、彼は海運史を海上運送人の歴史としてとらえることになつた。このことは、序論の次の一節にはつきりと示されている。

……「実に、海上運送人こそは、もし陸路の交換のみによるとすれば容易に或いは全く入手できない生産物をも海路によって確實且つ規則的に運搬することとその生計を立てている人々なのである。

本書において取扱おうとするのはかかる海上運送人についてである。ところで、彼等は最初、大抵は商人であつて、自己の商品を遠方の諸市場に運んだり、或いは、新しい市場を探し求めたりするために船舶を建造した。しかし、太古の時代にあつても自ら船舶を所有せずして、しかも、容易に海外で販売し得る商品を有する商人があり、また、船舶の所有者にして自らの商品のみで満船できず自己の商品とともに一定の運賃を受取つて他人の商品を運送し得る商人もあつた。貿易量の増大するにつれて、こうした運送業務は次第に有利な仕事になり、老練な船長のうちには資金の貯蓄または借入によつて一隻の船舶を建造する者が出てきたが、その船舶を備つてくれる商人も多数に見出された。さらに後代になると、自らは海上に出かけて行かず、自己の注文通りに船舶を建造し、これを指揮する老練な航海者やこれを管理する有能な事務家を雇ふことに資金の一部を投下する投資家があらわれるにいたつた。これら海上運送人の三類型は、今日においても見かけるところである。すなわち、今日（おそらく、子会社を通じて）自己のタンカー、または、貨物船を所有する石油会社・石炭会社・果物会社は、古代の商人船主 Merchant shipownerに相当する存在であり、自分の船舶を誰にでも貸貸した進取的なギリシャ船長は、自分の乗っている船舶の所有者または持分所有者である不定期船船長にきわめて近似した存在である。また、大昔、アレキサンドリアからの穀物輸送用に一・

二隻の船舶を所有したローマの資本家たちは、今日見られる多数の海運企業・海運会社の先駆者であったと言つてよからう。

こうした人々こそ、幾世紀もの期間にわたつて、徐々に、海というものを人類發展の途上によこたわつていた恐るべき障害から全世界を一つに結びつける偉大な公路へと変せしめた人たちであった。本書が述べようとするのは、まさに、彼等についての物語である。」(pp. 27-28. 訳七一九ページ)

ここでフェイルが簡潔にのべているように、彼は、商人(荷主)と船主と船長という海上運送に関与する三主体のうちで、誰が海上運送の主要なトレーガーであるかという観点から、海上運送人を三類型に分類している。それを整理して示すならば、次のようになる。

I 商人船主……商人が貿易のために、船舶を所有・運航する。その場合、商人(＝船主)が船長を兼ねる場合もある。

II 船主船長……船長が船舶を所有して賃貸もしくは運賃取得のために運航する。

III 運航船主……船主が船長(船員)を雇用し、運賃取得のために、船舶を運航する。

この三類型によつて、フェイルが明らかにしようとしたのは、商人・船主・船長の結合関係としてあらわれる、古代から現代にいたる海上運送組織の変遷である。それぞれの時代において、海上運送人の三類型のいずれが支配的であったかを明らかにすることによつて、その時代の海上運送組織——フェイルのいう「海運業」——の構造がとらえられることになる。そして近代の海運業については、貿易業者 mercantile interests から海運業者 shipping interests が独立する過程(第八章)と木造船から蒸汽船へ移行する過程(第九章)を明らかにした上で、第三類型の運航船主がもつぱら機能する定期船市場と、運航船主とならんで第二類型の船主船長の活躍がみられる不定期船

市場から、それが構成されている、と把握している。この部分の叙述は、 Shipping・インタレストの独立を明確におさえている点といい、木造帆船から鉄鋼蒸汽船への移行過程のなかで「海運業の性格・機能における基本的変化」がもたらされたことをはっきり指摘している点<sup>わ</sup>といい、今日までの、近代海運業の形成過程についての、おそらく最もすぐれた叙述だといえよう。

問題は、フェイルが各時代はそれぞれ個有の海運業をもつと考えて、各時代の海上運送組織を類型的に把握することとどまり、ある海上運送組織から次の時代の海上運送組織へなぜ移行しなければならなかったかを、発展法則的にとらえていない点にある。そのために、近代海運業のみが一つの産業として成立した本来の意味での海運業であることが、正しくとらえられなくなっている。さらに、一産業として機能する近代海運業が、資本制生産の発展という経済的基礎過程の展開のなかで形成されたことも、充分に示されてはいない。

それでは、近代海運業形成の発展法則はどのようにとらえられるべきであろうか。「海運」と「海運業」とを明確に区別するばあいには、その点が第一に解決さるべき問題として表われてくる。したがって、「海運業」を「海運」からはっきりと区別する見解においては、それはなんらかの形で、表面にあらわれざるをえない。それは、どのようにとらえられてきたのであろうか。

- (3) C. E. Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, 1933. 佐々木誠治訳『世界海運業小史』。
- (4) *Ci. Zeit.*, Chap. 9, specially p. 248 (註二七三頁)。なおこの点の把握については、拙稿「海運業における交通革命」交通学研究一九五八年研究年報一参照。

### 3 「不定期運送から定期運送へ」

近代海運業の形成を発展法則的にとらえる見方としてもっとも早くあら

われたのは、「不定期運送から定期運送へ」の発展としてとらえる見方である。このような見方の一例として、クルト・ギーゼをあげることができよう。彼は、海運業が貿易業から分離・独立したことをはっきり意識した上で、近代海運業展開の基本線を「定期運送の発展」としてとらえた。名著『海運貨率論』(一九一九年)で彼が論証しようとしたのは、表定運賃制 Das Seefrachttarifwesen が定期運送においてのみ成立したこと、そして定期運送の発展によってそれが海上運賃の支配的な形態となったことであった。したがって、彼が定期運送の発展を強調するのは、表定運賃制の展開との関連においてであって、海運業の発展の基本線としてそうとらえるべきだ、と明言しているわけではない。しかし、同書を検討するならば、ギーゼが「不定期運送から定期運送へ」の発展を、近代海運業発展の支配的傾向としておさえていたことは、ほぼ間違いないところと思われる。彼の叙述はほぼ次の通りである。

ギーゼはまず、表定運賃発生の前提条件が貿易業からの海運業の分離であることを明らかにし(第一章・第二章)、十九世紀までの海上運送は、ベル、航海を除いては、「個別のかつ偶然的」な特徴をもっていた、とおさえる。すなわち、

「表定運賃は、均等の給付が大量に且つかかなり規則的に反復されるところにおいてのみ発展することができる。しかるに、これまでの海上運送にはこの前提条件が欠けていた。十九世紀に入ってからも長い間、運送給付はむしろ全く個別の、かつ偶然的、という特徴をもっていた。この特徴は、かつての海外貿易・船舶運航業務・海上運賃市場の特殊な形態と関係している。」(pp. 48-50 訳八六―八七ページ。ただし訳文は口許訳に若干の変更を加えてある。)

この特徴というのは、彼によれば、1 世界市場の未発展、2 貿易の自営商業的性格、3 港の分散、4 備

船（全船貸与）運送、である。これらの特徴のために、十九世紀後半にいたるまで不定期運送——「臨時的かつ個別的運送」あるいは「備船運送」——が支配的なのであった。

これにたいして、一般的な貿易の発展とともに、個品運送 *Stückgutverkehr* が発生するにいたった。そして、

「ついに、備船運送とならんで、個品運送がそれにもさる意義をもつにいたった。これは、大世界市場がいまや個品貨物の規則的供給を要求することになったからである。さらに、今日の船舶は船型が大となったため、固有の大量貨物を除いては、大輸出入業者といえども、自分の貨物でもって規則的に船を満載にすることが通常期待できなくなったのである。したがって、個品運送は漸増的に備船運送を駆逐し、ついに最近是个品運送が、貨物運送業務のもっとも重要な形態となるにいたった。」(p. 50.

訳九一ページ)

かくして、

「大量の規則的運送の出現をもたらした全発展のなめとなったのは、個品運送を定期運送にまとめること、すなわち定期運送が備船運送を排除しつつ漸次個品運送の全部をうばいとなることであつた。」(p. 1. 訳九一—九二ページ)

このようにして、規則的で且つ大量の個品運送の出現とともに、「定期運送」*Linenschifffahrt* が発展するのであるが、その発展は移民運送の発生、国家の補助金による助成、蒸汽船の発展等によつてますます促進され、「原始的な海運経営形式」(九四ページ)である「不定期運送」*freie Schifffahrt* (あるいは *Tramp-Schifffahrt*) にたいして根本的に優越するものとなる。もちろん定期運送の発展によつて、不定期運送はただちに消滅したわけではない。不定期運送がより有利な貨物運送の分野が依然として存在していたからである。不定期船は定期船より運賃が低く、またとくにバラ積貨物の運送に適していることのために、不定期船業と定期船業とのあいだに、海上運送に

關して分業關係がみられた。にもかかわらず、不定期運送は定期運送にたいして、競争上不利な地位にあり、相對的に衰退せざるをえない運命にある<sup>6)</sup>。かくして、ギーゼが、第一に、原始的な海運経営形式である「不定期運送」にたいして、個品運送の大量の出現を前提にして、新たに「定期運送」が發展してきたとらえている点、第二に、両者の分業關係がはっきりしたのちでも「定期運送」が競争上優位にたつことになつたとのべている点、この二つの点からして、あきらかに彼は「不定期運送から定期運送へ」の發展というシエーマのもとに分析をおこなつたといふことができよう。

以上がギーゼの議論の大筋であるが、彼の分析は、定期運送の成立・發展については、私の知るかぎりもつともすぐれたものである。そして、この書物いご第二次大戦にいたるまで、彼の分析を一つの根拠として「不定期船の衰退傾向」がしばしば論じられることになる<sup>7)</sup>。そのばあい、これらの議論はやはり「不定期運送から定期運送へ」というシエーマをその根拠にもつていた。そして、このようなとらえ方は今日でも多くの研究者の考え方に直接・間接に大きな影響をあたえており、「不定期運送から定期運送へ」というシエーマによるとらえ方は、暗黙のうちに通説化している、といつてよいであらう。

しかしながら、このような考え方においては、ギーゼの分析にみられるように、定期運送についてはその具体的内容はきわめてゆたかであつて、その成立・發展が詳細に論じられているが、他方不定期運送の内容については充分に論じられていない。そして、定期運送が成立する以前の「不定期運送」と成立後に近代海運業の一構成要素となつた「不定期運送業」とが概念的に区別されないうままに、「不定期運送」という言葉に一括されている<sup>8)</sup>。問題は、まさにこの点にある。なぜなら、一産業としての海運業の發展過程を明らかにしようとする立場にたつならば、

近代海運業の一部門である「不定期運送業」と海運業が成立する以前の「不定期運送」とは峻別されねばならないからである。近代海運業の一構成部門である「不定期運送業」は、運賃取得を目的とする他人運送をおこなっているものであるのに対して、海運業成立以前の「不定期運送」は、一般的には自己運送のたる運送形態にすぎないのである。前者が他人運送、後者が自己運送を前提にするという点で、両者は本質的に異なる。この本質的相違に注目するならば、海運業の発展を「不定期運送から定期運送へ」としてとらえる見方は、大いに問題があるといえよう。この点について、近代海運業の発展を「自己運送から他人運送へ」の発展としてとらえられる佐波教授の次の文章が参照されねばならない。

「まず、この発展（自己運送から他人運送への発展）は、すでに海運がこれによって貿易業から分化し始めて独立性を獲得したものである以上、海運企業の本質に決定的重要性をもたざるを得ない。たとえば、これまで海運経営形態の最も重要な種別と云われてきた定期船航海・不定期船航海のごときも、実のところ、自己運送から他人運送への発展に即して出てきたものである。不定期船航海は或る意味で以前の時代の自己運送形態の名残である。海上貨物の出廻り状態が未だ不規則であったときは、原則として荷貨量が一般腹を充たさなくては出航しない、したがって商船は一般に不定期航海をとった。この段階では、他人運送形態発生之余地は少ない、少なくともその発展は制約される。……勿論、海運は不定期船航海としても独立し得ないわけではなく、現に吾々の見るところの海運業者のうちには多数の不定期船主がいる。しかし、今日行われているところの不定期船航海は以前の自己運送形態時代のそれとは本質の相当異なるものである。それは相当程度の規律性を有する。厳密な意味での定期性は有たないにしても、海上出廻り貨物全般が相当規律性を有する航域において運送を営むものである。そうでなくしては、単なる運賃の取得を目的とする他人運送形態として成立する余地はない。」（『海運理論体系』一七ページ）

ここから明らかなように、海運業独立以前の不定期運送は独立以後のそれと本質を異にするものであって、よ

り本質的にはそれは自己運送として把握さるべきものである。このように考えるならば、「不定期運送から定期運送へ」というシエーマによるとらえ方は、ギーゼにみられるように、定期運送形成の条件や表定運賃制度の展開についてのすぐれた研究を生み出すことによつて、海運研究を大いに前進せしめたとはいえ、けつして正しいとらえ方ではない、と結論せねばならない。そこで、「自己運送から他人運送へ」の発展を近代海運業発展の基本的傾向としてとらえる見方を考察しよう。

(5) K. Giese, *Das Seefrachtfrausen*, 1919, 曰「舟水訳『海運賃率論』」

(6) 同書第一編第四章第三節Dを参照。なお、不定期船が競争上不利となる理由として、ギーゼは次のようにのべている。定期船は、世界経済の景気が普通の状態にあるときもバラ積貨物を積みとることがあるが、景気が悪くなれば、定期船はいっそうバラ積貨物の運送市場に進出し、不定期船はより大きな打撃をうけるばかりでなく、景気がよくなる時は、まず定期航路に大きな利益をあたえ、そのも不定期船にも及ぶからである。

(7) たとえば次のものがある。佐波宣平「不定期船衰退の諸原因に関する基本的考察」経済論叢第三十九卷第四号、E. S. Gregg, *The Decline of Tramp Shipping*, *Quarterly Journal of Economics*, Vol. 40, Feb. 1926.

(8) このことをもつともよく表わす一例として、次の文章をあげることができる。「海運は、原則として、多数の独立小企業に分裂して、相互に競争をおこなうとしても、経営的に不安定となつたり経済的に危険にさらされたりするものではない。したがつて、数百年いな数千年の長いあいだ、不定期運送の形式において経営されてきた。その結果、海運は数千年のあいだ独占を獲得することなく、自由な競争形成が行われてきたのである」(p. 59. 訳一〇六ページ)しかし、このようにいうことは、大きな疑問がある。この理由については、本文であきらかにされる。

4 「自己運送から定期運送へ」 「自己運送から他人運送へ」の発展というとらえ方を理論的に定式化され

た佐波教授の見解にはいる前に、海運業独立以前の海運のあり方を商人運送 merchant carrier (すなわち自己運

送 private carrier) であることを指摘・強調したアメリカの研究——その代表例として、ラッセル・スミスの著作『海洋運送者』(一九〇八年)にあらわれた見解——にふれておこう。

R・スミスの考え方の特徴は、十八世紀が merchant carrier の時代であることを明確に指摘した上で、十九世紀にはいつて、とくに一八一二年のナポレオン戦争の終結後に、1 備船慣行の増加、2 代理店の発達、3 合本企業コンプレックス・エンタープライズの形成、4 定期航路の創設などの諸過程を経て、merchant carrier から public carrier への発展がおこなわれた、とみる点にある(第一編、とくに第四・五章)。そしてその過程で、ブラック・ボール・ライン Black Ball Line (一八一八年開設)にはじめまるアメリカ定期帆船の登場が決定的な発展をもたらしたとして、その役割が高く評価され、それ以後には真に新しい発展はない、と考えられている。

ここで注意すべきは、スミスのいう public carrier とは、われわれのいう「他人運送」ではなく、「公衆運送」すなわち「定期運送」にほかならないことである。したがって、彼の見解は「自己運送から定期運送へ」の発展傾向を強調する立場にたつことになっている。その結果、海運業独立以前の運送は自己運送として正しく把握されているが、その後の発展については、定期帆船の登場、定期航路の拡大、定期船会社の発達が追跡されているにすぎないのである。もっとも、第2章で定期運送 line traffic とならんで、備船運送 chartered traffic が説明されているのであるが、備船運送が歴史的にどのように成立・発展してきたかは追求されていない。けっきょくスミスにあっては、「自己運送から定期運送へ」の発展はくわしく跡づけられているものの、近代海運業の全体的な発展構造は充分に把握されていない、ということができる。

以上から明らかなように、近代海運業の発展傾向を、「木造帆船から鉄鋼蒸気船へ」ととらえる見方、「不定期

運送から定期運送へ」とみる見方。「自己運送から定期運送へ」とおさえる見方のいずれも、一面的であり、理論的に不十分な点をもっていた。

- (6) J. Russel Smith, *The Ocean Carrier, A History and Analysis of the Service and a Discussion of the Rates of Ocean Transportation*, 1908. アメリカの研究が、海運業独立以前の海運が private carrier である点を指摘するのは、アメリカで初めて common carrier としての定期帆船が發展せしめられたからである。 Cf. A Berglund, *Ocean Transportation*, 1931, Part VI.

### 三

5 「自己運送から他人運送へ」 以上にあげた諸見解にたいして、佐波教授の「自己運送から他人運送へ」の發展を近代海運業發展の基本線としてとらえる見方は、海運業の独立を他人運送形態の一般的成立としておさえることによって、近代以前の「海運」と近代「海運業」の範疇的差異を明確ならしめ、一産業としての海運業の發展構造を問題にすることを可能にする点において、画期的なものであった。この点について、佐波教授はこうのべられてゐる。

「まず、海運企業についてみるに、その現代的形態は他人運送である。もっぱら他人または他人貨物の運送を業とすることによって、海運は企業としての独立性を獲得した。ところで、すでに述べたように、この海運業の独立は第十九世紀に入って決定的となつたのであって、それ以前の海運形態は自己運送または半他人運送であった。即ち、自己の貨物または商品を自己の所有または運航する船舶をもって運送する形態を自己運送と云い、原則として自己運送するが附随的に他人または他人貨物を運送する形態を半他人運送と云う。自己運送から他人運送への發展は、中間形態として半他人運送をもつことから既に判るように、

長期間に亘って徐々に行われたものであるが、海運に関するかぎり、この過程は極めて重要な意味を有する。これを無視するとき海運に関する諸問題はしばしば核心を逸する。しかるに、大抵の所論は現在支配的な他人運送形態をば暗黙もしくは無批判に受取ることによって、それに至るまでの発展過程について少しも考えようとしなない、少くともこれを重要視してはいない。」『海運理論体系』一七ページ)

このような立場から、佐波教授は『海運理論体系』(一九四九年)において、古代ギリシャから現代までの海運経営史を分析されて、そこで、自己運送が半他人運送を経過しつつ、どのように他人運送へ移行していったかを追求され、他人運送が支配的となった十九世紀なかばに近代海運業が形成されることを明らかにされたのである。

ところで、佐波教授がうちだされた、この「自己運送から他人運送へ」の発展というシエーマは、近代海運業の成立過程をあきらかにする場合の、もっともすぐれたシエーマである。このシエーマによつてはじめて、われわれは海運業の貿易業からの独立の意義を明確にとらえることができると同時に、近代海運業の性格を理論的に理解することができる。しかし、近代海運業発展の全過程を把握しようとする場合には、このシエーマだけではあきらかとならない、いくつかの問題がある。この点をはつきりさせて、われわれに残された研究課題をみさだめよう。

その第一は、近代海運業形成のトレーガーの問題である。海上運送形態の全体としての推移は、たしかに自己運送→半他人運送→他人運送へと進行し、他人運送が支配的となつて海運業が貿易業から独立するのであるが、個々の経営主体についてみるならば、すべての企業がこのような経過をとるわけではない。自己運送形態をとる貿易会社は自己運送から半他人運送へ移行しても、さらに他人運送へ移行するとはかぎらなかつた。むしろ、自己運送によつて貿易をいとなむ商業資本が半他人運送に移行することは、イギリス東インド会社に典型的にみられるように、

その商業資本の市場支配がくずれてきたことを意味し、半他人運送はしばしば没落への一段階にはかならなかつた。とすれば、他人運送形態への移行を推進して、近代海運業をつくりだしたトレーガーは、どのような経営主体であつたのであろうか。この問題を明らかにすることによつて、自己運送から他人運送への発展という海運業成立の過程は、さらに具体的かつダイナミックな姿をとることになるであらう。

つぎに、第二の問題としてあげねばならないのは、自己運送から他人運送への発展というシェーマは、海運業の成立過程を分析するばあいには欠くことのできないものであるが、他人運送が支配的となつたのちの海運業の発展構造をあきらかにする分析方法ではないことである。したがつて、近代海運業が貿易業から独立したのちに、一産業としてどのような発展構造をもつかが新たな視角から問題とされねばならない。「不定期運送から定期運送へ」というシェーマは、この問題に答える一つの分析方法を提供するものであるが、それによつては、不定期運送の問題を正しくとり扱うことができないことは、すでにみた通りである。この問題は、世界資本主義の発展のなかで、海運業がどのような位置を占め、どのような役割を果たしつつ発展してきたか、という問題視角から論じられねばならない、と私は考へている。

第三の問題としてあらわれるのは、資本主義が独占資本主義段階にはいつていらひ、新たな形態の自己運送——いわゆるインダストリアル・キャリア Industrial carrier——が発展しつつある現象を、理論的にどう把握すべきかという問題である。インダストリアル・キャリアは、第一次大戦後に出現してから徐々にその数を増して、現在は専用船の大部分がこの形態の下に運航されている、といえよう。<sup>2)</sup>この現象はいわば、他人運送から自己運送への逆転現象であつて、自己運送から他人運送への発展というシェーマでは解決できない現象である。これについて、

あるいは、「自己運送→他人運送→自己運送」というジエーマをたてることは容易である。しかし、このようなジエーマによつて説明するためには、現在の海運業は一産業としての地位を失つて、ふたたび他産業に従属ないしは包摂される運命にあることを前提としなければならぬ。このように考えるべきかどうかは、今後の大きな問題であり、この問題を解決するためには、独占資本主義段階で海上運送の形態はどのように変質するかを理論的に解明する必要がある。

- (1) たとえば、佐波寛平『海運理論体系』第二編第五章、楊井克己『東印度会社研究』一九四三年、を参照されたい。
- (2) A. Berglund, *op. cit.*, pp. 155-156, 314-315. 岡庭博『鉄鉱石輸送と鉱石専用船』一九五八年。

6 「自己生産から商品生産（＝資本制生産）へ」 ここで、交通業における資本主義的發展を追求するといふ立場から、佐波教授の方法を發展させつつ、近代交通業の發展構造を分析された宮永教授の見解をとりあげねばならない。宮永教授は、その著『交通における資本主義の發展——日本交通業の近代化過程』（一九五三年）の冒頭で、次のようにのべておられる。

「他の一般の産業における同じように、交通における生産形態も、自己生産から商品生産へ——佐波教授のいわゆる自己運送から他人運送へ——發展する。経済者の職能未分化の時代においては、交通用役の自己生産者すなわち *Private carrier* は同時に生産者であり或いは同時に商人である。交通業が一つの独立した産業部門を形成するのは、つまり交通用役の商品生産が社会的規模において完成するのは、いうまでもなく、広汎な社会的分業が実現した場合のことであつて、時代を遡るほど自己生産の領域が当然大きい。

最古の商業形態である行商——陸上におけるそれと共に海上の行商としての廻船をも含めて——において、商業と交通とは癒

着し、しかもその初期の段階では生産者自らがその剰余生産物を持って行商したものであるから、それらは同時にまた生産とも結合している。これら三者の分裂過程を日本の交通史について追求することが第一の仕事である。

しかし、かような分裂過程だけがわれわれの目標であるわけではない。それならば、海運業のみについてであるが、早くラッセル・スミスの着眼があり、また前掲佐波教授の優れた詳細な労作がすでにある。重点はむしろ、この生産形態の転化と関連した交通の近代化過程、この二重の視角からする分析にある。」(一一二ページ)

ここでいわれる交通業の近代化がいかなる内容をもっているかについては、つぎの文章から知ることができる。

「交通資本が産業資本としてその自立化を完成するには、すなわち資本制交通業の時代を語りうるためには、交通用役の社会的需要の大部分が市場において充されうべき一産業部門として成立するのみならず、産業資本を支える基本的規定条件——生産力と生産関係——が成熟していなければならぬ。機械と賃労働の一般化が実現されて初めて、われわれは厳密な意味での交通業の近代化、すなわち資本制生産様式としての交通産業の成立を語ることができる。」(一五ページ)

以上から、富永教授の問題視角はあきらかであろう。すなわち、交通業は交通用役を生産・販売する一つの産業資本であるという立場から、佐波教授の「自己運送から他人運送へ」を「自己生産から商品生産へ」と解釈し、この生産形態の転化過程と、それとともに進行する交通業の近代化過程——資本制生産様式としての交通業の発達過程——をあきらかにすることが、教授の根本課題である。もちろん、重点は、後者すなわち交通業の資本主義的発展におかれ、生産力と生産関係の二規定から、詳細な分析がおこなわれている。

このような富永教授の考え方は、自己生産から商品生産(『資本制生産』へ)というシェーマに要約できると思<sup>3)</sup>うが、注目すべきは、このような方法によって、他人運送内部の発展が問題とされ、とくに商業から独立した交通

業がどのように資本蓄積をおこなったかという問題が提起された点である。こうして交通業における資本蓄積の問題が提起された結果、交通業における近代的生産力の発展の分析（第一章・第四章）とともに、生産関係の展開が問題とされ（第五章）、さらに資本蓄積における国家の役割が詳細に分析された（第二章・第三章）ことは大きな前進であった。しかし、このような分析方法の基本的な正しさを認めただけであらう、近代海運業の発展構造の分析といわれわれの問題に関するかぎり、充分に論じられていない残された問題点がいくつもあることに気づく。この点をあきらかにして、われわれが発展させるべき問題点をはつきりさせよう。

その第一は、海運業における近代的雇用関係はいつ、どのようにして成立・発展してきたか、という問題である。すなわち、海上労働力の創出過程、海運業における資本―賃労働関係の展開過程をあきらかにするという問題である。この問題は、日本の海運業についても、外国の海運業についても、資料的制約もあって、もっとも未開拓な分野ということができよう。しかし、海運業における資本主義的發展を分析しようとするには、まず解き明かさねばならない問題である。

第二の問題点は、近代海運業の発展と世界資本主義の展開とのからみ合いの問題である。近代海運業は資本主義の一定度の発展―必要な技術的基礎と新しい生産関係の成立―を前提して誕生し、誕生してからは世界市場の形成に積極的な役割を演じて、世界資本主義のいっそうの発展を促進した。そのばあい、海運業は、交通用役を生産する一産業資本として、他の産業資本と同じように資本蓄積をおこなうだけでなく、他の産業資本の生みだす諸商品の流通・実現を媒介するという独自の役割を果たしたのであって、したがってそれは、流通過程で機能する産業資本として、世界資本主義のなかで独特の地位を占めることになった。この点に注目するとき、海運業の蓄積

基盤たる海運市場が資本主義的世界市場の構造とどのように対応しているかという問題が、われわれの前にあらわれる。これは、定期運送市場と不定期運送市場の形成が世界市場の発展とどのように関係していたか、の問題にほかならない。定期船については、古くから問題とされていたが、このような視角からの分析はなかったといつてよい。このような視角から海運市場の構造を把握してはじめて、近代海運業の全体的構造は明らかとなるであろう。

第三にあげねばならないのは、海運業における独占資本形成の問題である。独占資本主義段階にはいつて、海運業においても定期船市場を中心に海運カルテルや海運トラスト等の独占形態が生じた。また他産業の独占資本による海上運送部門の包摂・従属——インダストリアル・キャリアの出現——がおこなわれ、さらに不定期船市場からまずタンカー市場が分離し、今日専用船市場が分離しつつある。これらの変化が、海運業の構造にどのような変容を与えたか、そして今後の海運業はどのように発展してゆくのか、が究明されねばならない。

(3) このように要約することについては、序文冒頭に書かれた次の文章を参照されたい。「一般の生産と同じように交通においても、全体として又その各部門については、それに特有な諸法則と外的諸条件により制約せられて特殊の運動形態をとりつつ、自己生産から商品生産へ、単純商品生産から資本制商品生産へ、の一般的法則が支配する。」

(4) 教授は、菱匠廻船・樽廻船を、貸積船であった点をもって、産業資本と規定しておられるが(同書、一〇——一二ページ)、その規定できるかどうかについては、それらが商業資本への従属関係をたちきっていたかどうかについて、さらに研究する必要があるが、それと同時に、それらにおいては、はたして近代的な雇用関係が成立していたかどうかについても、明らかにされねばならない。

さて、第5節でみた三つの問題とここで明らかにした三つの問題はたがいに深く関連している。それらは、結局つぎの三つの問題に集約できるであろう。

1 近代海運業発展の新しい手となった海運企業の経営構造と雇用関係

2 近代海運業の展開と世界資本主義発達との関係、とくに海運市場の構造と資本主義的世界市場との関係

3 独占資本主義段階いごの海運業の変容の問題

これらの問題こそ、海運研究者が共通の課題として取りくまねばならない問題である。

今日、海運業は大きな危機にあるといわれる。この危機はどのような性質をもっているか、どのように解決してゆかねばならないか、という根本的な問題にわれわれは直面しているが、以上の諸問題を解き明かすことによって、この根本的な問題の解決の方向もあたえられるであろう。

〔一九六二年九月二六日〕

〔付記〕 本研究は昭和三十六年度文部省科学研究費交付金総合研究による研究成果の一部である。