

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號三第卷七十五第

流通界への通貨の發生消滅と
二三の問題……………小島昌太郎

ナチスに於ける國家像……………中川與之助

企業の清算性に就て……………大塚一朗

支那民船の經營に就いて……………小泉貞三

大正初期の南進論……………堀江保藏

叢報

行發月九年八十和昭

支那民船の經營に就いて

小泉 貞三

目次 一、民船の概念 二、民船の支那沿岸輸送に於ける重要性 三、民船の經營に就いて 四、船行に對する

民船業の隸屬關係に就いて 五、結言

一 民船の概念

先づ、民船が如何なるものであるかといふ所謂、民船の概念を明かならしめておくことは本研究にとつて極めて必要なことである。

民船は一般に次の如く解されてゐる。即ち、民船とは東亞沿岸就中、支那の黃海並に南支那海の沿岸若しくは支那本土内にある無数の大小河川、クリーク、運河湖沼等に就て通常、外國人間にジャンク、戎克、Junk と呼ばれてゐる支那特有の木造帆船を指すのである。右の如く民船は主として帆船ではあるが、また、動力が櫂櫂、水牛及び人力等によるものもあり、その構造、形態及び積載力は千差萬別である。殊にこれは支那に於て特殊な經濟的機能を營むものであるから支那固有の經濟にとつては極めて重要なものである。

吾々は今右の一般的な概念内容を多少分析的に敷衍して明かならしめたい。

先づ第一に地理的にみる場合。民船は東亞沿岸就中、支那が東及び南に面する沿岸若しくは支那内河一般、ク

1) 上坂西三、北支に於ける配給機構の研究、民船の概念、興亞政治經濟研究、第輯、早稻田大學興亞經濟研究所編、200—206頁、拙稿、前資本主義的支那の交通手段、154—156頁、東亞社會經濟研究、田村市郎編、華北航業總會編、北航業綜覽、247頁、昭和17年3月、天野元之助、支那農業經濟論、中、533頁

リーク及び運河湖沼等のいやしくも凡そ水のあるところは必ず存在するものであつて、彼等は一般に祖先傳來的に概ね一定の航路上を航行するを常とするところの地理的な存在である。勿論、所謂南方諸地域例へば、泰國、佛印比島、馬來、スマトラ、ビルマ及びジャバ等の諸地域には恐らくこれに類すると考へられるが如きものがあるであらう。併しながら、先づ量に於て從つてまた質に於てこゝに述べるところの支那の民船に於けるが如きものは恐らく右の諸地域にはこれを發見しえないであらうと考へられる。なんとすれば、右の如く量に於てと同様に質に於て則ち、支那とそれ以下の諸地域とのその經濟發展の段階が著しく異つてゐるから、その相異つた層に於て浮ぶところの存在は譬へ近視眼的に相似たものがあつたとしても全然相異つたものとして認識さるべきを要請せらるゝからである。かゝる解釋では甚だ消極的なるの譏りを免がれないであらうが一應、民船は右の如く支那水域に於ける地理的な存在と斷定しても差支へないであらう。

第二に民船またはジャンクといふ名稱に就いては、この種の船は右に述べた如く、一般に帆船が多いといふところから或る地方例へば關東州方面では風船と言はれてゐる。併しながら、右の例外を除けば、殆んど大部分この種の船のことを民船またはジャンクとよんでゐる。この民船といふ名稱の由來に就いて通例二つの解釋がある。その一は支那政府交通部が汽船（輪船）以外の小さい船即ち凡そ帆、櫓、槳を用ふる船をすべて民船と言つてゐるといふこと、あるひは、支那の官邊が所有する船を官船とよぶに對して一般民衆の所有する一定規模のものを民船と稱するといふやうな極く平易な呼稱であるといふ解釋の場合であり、その二は更に内面的に解釋せられて一般に民船は所謂、支那土民の經濟生活と密接な關聯があるものであるからそのやうな意味合ひから特に民船とよんだものであると解釋せられる場合である。また、ジャンクといふ名稱及びその語源は葡萄牙語の

東亞同文會、支那經濟全書、第參輯、283—310頁
2) 支那の各河川に就いては東亞同文書院支那研究部、現代支那講座、第一、113—132頁參照。(各河川に於ける水運の狀況)、支那は古來治水文化(Bewässerungskulture)の國であり、水利行政が重要視せられた國であること

[Janco] といふ船名から轉訛したものであるといふ説、ジャバ及び馬來地方の Sjong, Djong とよばれる船名から轉訛したものであるといふ説及び元來このジャンクといふのは英語のスラングで俗にガラクタもの屑物を意味し恰も民船の恰好が外國人の眼にかゝる屑物の如くに映じた印象から率直にジャンクとよばれたことから之が次第に巷間に流布されてこれが終に一つの名稱になつたものであらうといふ説等があるが、未だ何れも定説とするに足りない。尙、右のジャンクを戎克と書くことからこの戎克の語源を言々する向もある。一説にはこれは日本人がつけたものであらうといふ説と、また、これは葡萄牙人が支那民船を「ニユンカ」とか「ニユンコ」と言つてゐたのを支那人が戎克の文字をこれに當てたのではないかといふ説及び一説では英語の「Jan」をあるひはニユンカと讀んでこれから轉化してこの字をあてたのかも知れないと論ずるものもある。勿論何れも定説ではない。

一 第三に民船の種類であるが、概ね、内河、運河、クリーク及び湖沼等に浮べる民船を内河民船または河船といひ、沿岸海域に浮べるものを航洋民船または海船と稱してゐる。また、地域的にみて南方民船、北方民船及び長江民船といふこともあり、特に出東ジャンクとか舟洲船、福建船、寧波船といふやうに地名を付することもある。尤もこの外に利子、木船、小木船、駁船、舢船、沙船といふ名稱があるがこれらはある種の船の二重三重の別名であつてもとよりこゝにいふ民船とは概念上全然別個のものとして解釋せらるべきものをふくんでゐる。然し、實際にはかゝるものと民船との識別困難なるものがあるといふことであるから、かゝる場合は實際の統制上民船公會の委員が適當に鑑定してゐるといふことである。

第四に動力、構造及び積載力の點からみる場合、民船はすでに述べた如く全部、帆（風力）櫓、櫂、水牛及び人力等の所謂自然力を動力としてゐる。そして、その構造、船型等はそれが夫々地方色を持つてゐることゝそれが航行

は内河の發達を意味する。

3) クリーク (creek) に就いての貴重なる研究は池田靜夫、江南クリーク文化史論、(東亞經濟研究、二二卷一號) 支那水利地理史參照、拙稿、前掲論文151頁、天野元之助、前掲書、525頁

する水域の自然的諸條件例へば河川なると海洋なると激流、急湍なるとのそれらに於ける差違によつてそれらが實に千差萬別であることから恐らくこれを精確に調査すれば殆んど何百種に上るかわからない。次に積載力は、大體、總噸數にして五・六噸から二・三百噸を中心に大きいものになると五・六百噸といふのもある。これは重量噸にして一・二噸から三・四百噸迄のものである。

第四に民船の經濟上に於て有するところの機能に就いてあるが、何れ後述するやうにそれに支那に於ける民船の量的發達と民船業の發展とは實に顯著なものがあり、そしてそれが支那固有の經濟生活にとつて特殊にして且つ重要な機能を果しつゝあるといふことに關してである。これは一つには支那は周知の如く、陸運の發達してゐる割合に水運の便が更に著しく發達してゐるといふことがらと相呼應するものではあるが、恰度、陸上に於ける洋車または一輪車のやうな機能を凡そ民船があらゆる水路上に於て齎んでゐるといふことである。即ち、民船は特に支那に於て顯著な發達をなしたる網狀をなせる水路を利用して恰も毛細管的な水上交通輸送の機能を果し、日用雜品例へば、農産物としての大麥、小麥、胡麻、高粱、煙草、鹽、砂糖の如き、海産物としての魚類、鹽干類、海藻類、畜産物としての豚皮、牛皮、あるひは漆油、桐油、粟、麻、及び陶器物の如きを輿地の生産地から集散地及び中心市場へと運搬し、いやしくも水さへあれば何處にしても行かざるところなしと言ひうるが如くその吃水淺くして船底扁平なるが爲め諸港灣、河川、クリーク碼頭等へ自由に出入しうるのと、その燃料不用なるが爲めとにより凡そ交通機能の點から將又、運賃其他の點からみて民度の低い支那固有の經濟に於て實に重要な經濟上の機能を果しつゝある。尤も燃料不用なることは長所といへば長所であるが、反面、風力といふやうな所謂、自然力に依存するが爲めに所要航海日數の不定なると、迅速性、安全性等の交通上の諸要件からみて若干

- 4) 中支戎克協會、戎克、中國の帆船、29—30頁
- 5) 天野元之助、前掲書、533頁、中支戎克協會、前掲書、34—125頁、上坂西三前掲論文、202頁
- 6) 華北航業總公會編、前掲書、250頁

の弱點を持ち且つその積載力が少い爲め石炭、鑛石、機械類等の重量貨物を運搬しえないといふこと等の弱點を持つてゐるが元來かゝることの必要を感じてゐない支那固有の經濟にとつては民船はそれだけで重要な機能果しつゝある存在であると考えられるであらう。

之を要するに、民船は右の如く一定地域に於ける特殊な經濟的諸社會關係の内部に於て諸他の社會經濟部門に相支へられて發達したるところの原始的な未發達な水上交通機關であると言ひうるであらう。

二 民船の支那沿岸輸送に於ける重要性

民船の何たるかに就いて、その概念の大様を述べた吾々は次にこの民船が支那の水上輸送に於て如何なる程度の重要性を持つてゐるものであるかといふことを今少しく實證的に述べてみたいと思ふ。

支那に於て今日尙、原始的な所謂未發達な交通手段が支配的な地位を有してゐるといふことに就いては既に一度前に觸れておいたことがらである。¹⁾ 民船は正にこの未發達な交通手段の中でも特に最も代表的なものと言つても差支へないであらう。

先づ、民船の支那水上輸送に於ける重要性に就いて概観してみるならば、かの支那研究家で著名なウイット・フォーゲルはある學者の研究したる「浙江省における交通機關」なる一調査の結論に基いて次の如く述べてゐる。即ち、「蒸氣船の侵入は支那の水上交通就中、海上交通に而して國內交通にも大打撃を與へた。それにも不拘、舊式の航海業は他の領域に於ける他の古い形態と同じやうに機械の競争に對して粘り強く自己を防衛した。吾々は支那に於ける機械の勝利を餘りに簡單に考へてゐるあらゆる人々に一考を促すに足るところの一つの確證を再

1) 拙稿、前掲論文、東亞社會經濟研究、第一輯、所載、田村市郎編
2) Means of Communicatins of Chekiang, Chinese Economic Journal Vol. I. Jan., 1927. P. 123.

録することを以つて満足しやう。即ち、一九二七年にあつても浙江省の海岸地方従つて上海の奥地及一連の半近代化された諸海港都市の近くに於て舊式の交通會社の擧げた取引高はこの省の近代の運輸會社のそれよりも遙かに大きかつた」と、またかの唐雄傑は「皖蘇浙贛米穀運輸過程之檢討」なる論文において次の如く述べてゐる。「科學文明の今日、輸送機關も日進月歩、新陳代謝の原則により一切の舊式機關は淘汰されつゝあるにも不拘、安徽江蘇、浙江、江西、四省内の米穀輸送においての状態は之と異なり、舊式の民船は淘汰されないのみならずその地位が却つて高くなりつゝある有様である」と。また、支那農業經濟研究の權威、天野元之助氏はやはり民船の壓倒的狀態を指摘して次の如く述べてゐる。即ち、「水陸運輸の競争せる地域では短距離に於てさへ鐵道が民船に壓倒されてゐた。例へば、江南三角地帯に於ても民國廿三年（一九三四）嘉興より上海に搬出された乾籩二萬七千三百包のうち帆船によるものが二萬七千包に對し鐵道で搬ばれたのは僅かに三百包即ち民船輸送の1%に過ぎなかつた」と。また、別の個所で、「食米に就いてみれば民國十九年より二十三年までの間に上海における驛着米の數量は内河着米の18%にすぎず、民國十九年の最高時でも31%餘、廿一年は僅かに8%を占むるにすぎなかつた」と。

以上三氏の提言を綜合するに少くとも民船が如何に重要性を持ち、如何に支配的であるかといふことの一端がわかるであらう。

然らば、民船は何が故に然かく重要性を持ち且つ支配的であるのであるか。吾々はこの點を問題とせざるをえない。吾々は然かる所以のものを交通經濟一般に於ける諸要件から一々検討してみたいと思ふ。

先づ、民船は經濟上他の交通機關との比較關係において如何なる交通機能を果すものであるか。これはすでに

3) 秋山洋造譯、安徽、江蘇、浙江、江西、四省米穀運輸過程の檢討、滿鐵調査月報、20卷、2號、248頁（原論文は交通雜誌、第五卷、第五六及七期連載）
4) 天野元之助、前掲書、454頁
5) 天野元之助、前掲書、454—455頁

民船の概念のところ一度觸れておいたところであるが、吾々は更に翻つて他の交通機關のそれを一瞥することによつて重ねて論究したいと思ふ。

支那の鐵道はすでに周知の如く概ね列強の利權的對象として敷設されたものである。それが爲め實にそれは支那固有の經濟に於てその交通機能を完全に果すほどには好都合には出來てをらない。即ち、交通機能上通常最も重要とさるゝところの諸要件即ち、連絡性、安全性、正確性及び低廉性にとつて支那鐵道は最も多く缺くところがある。鐵道敷設が地方的乃至割據的であるから極めて連絡が悪く、更にそれは軌條の不統一なることによつて一層決定的たらしめられ、鐵道經營の腐敗と車輛其他運輸資材の損傷及び軍閥の暴舉等はその安全性と正確性とを極度に低下せしめ尙且、民度の低い支那經濟に於て最も重要な意味を持つところの鐵道運賃が非常に高運賃であるといふこと等は愈々以つて支那鐵道の支那經濟において持つべき交通機能上の地位を決定的たらしめるものである。

次に支那の自動車が近來異常に發達して來たといふことはすでに一般に認めてゐるところである。が然しその交通上の利便を提供してゐる範域が上海、廣東、南京、北京、天津、青島及び漢口のやうな所謂、近代的な大都市に局限され且又實際上例の驚異的發達を遂げたと一般に稱せられてゐるところの公路の上を走つてゐるものは高々全體の三分の一位であらうと言はれてゐる。かりにそうだとしてもこの公路の發達が質的に甚しく不完全さを免れない現状から考へてみて自動車交通の發達程度は大體、想像に難くないところである。ましてや、その持つ交通機能上の地位を論ずるといふやうなことは、支那にありては未だ尙早であるとなす感がある。

次に支那に於ける汽船は殆んど大部分、外國汽船に依存してゐるといふこと、その航行區域が主要沿岸並に河

6) 天野元之助、前掲書、404—405頁、452—453頁、支那鐵道の無軌道よりは池田靜夫、支那水利地理史研究、324—325頁參照

7) 天野元之助、前掲書、486—487頁、池田靜夫、前掲書、330頁

川航路に限定され、加之、港灣施設が不充分であるといふところから考へてみても著しく低位にあり、ましてそれが支那固有の經濟において然かく交通機能上に充全なる條件を有するものとは斷じ難いであらう。

之を要するに、支那に於ける鐵道、自動車及び汽船等の所謂、近代的な代表的交通機關は何れも支那經濟に於ては特にその完全なる交通機能上の條件を提供するものではなく、これは概ね、極めて變則的な所謂、半植民地的とも言ふうるが如き發達をなせるものと斷定せざるをえない。

かゝる斷定はすでに前段において述べたところの支那に於て前資本主義的な交通手段が支配的なりとなすところのその提言と恰度まさに相表裏をなすものと考へられる。

然らば、民船はこの交通經濟上の諸要件よりみて支那經濟に於て如何なる役割を果すものであるか。

先づ、連絡性といふ點からみたる場合、民船はすでに一言しておいた如く、かの支那に於て特に顯著に發達したる水路を利用して殆んど恰も毛細管的交通と稱しても過言ではないところの機能を果しつゝある。支那における水路の延長は總計約六六五〇〇⁸⁾ 杆は下らないと言はれるが就中、その四六五〇〇⁹⁾ 杆は民船航行可能の水路とされる。Grover Clarkの如きは運河の全長五四〇〇〇⁹⁾ 杆、吃水の淺い船舶の航行可能水路を約一〇〇〇〇〇⁹⁾ 杆以上と算定してゐるが、かゝる計算は無慮數萬杆に達するクリーク網における總延長を見積つたものと考へられる。かくの如く中南支那の大小無數の河川、湖沼、運河、クリーク殊に蘇州デルタ地方のクリーク等は何れも大なり小なり水路が連絡を持つからいやしくも水さへあれば敢へて吃水の淺い船底扁平なる民船はクリークからクリークへ、クリークから河川へ湖水へと點々脈々として恰も毛細管的の如き連絡路を辿つて相交通するの妙をえてゐると言ふべきである。時には沿岸に沿つて港から港へ、碼頭から碼頭へと任意に出入する便は到底、民船ならでは出

8) ソヴェット大百科辭典、全貌支那、大橋哲哉譯、昭和13年3月
9) Grover Clark, Economic Rivalries in China, 1932, p. 34.

來ない藝當である。殊に民船は港灣設備のやうなものは毫も必要としないのであつて極く簡單なる方法を以つて然るべく荷揚、荷積、積換へ等を行ふのである。これは後に述べる運搬手續の簡易なると共に民船の特長とさへ考へられるであらう。

次に、所謂、正確性、安全性等に於ては第一自然力に依存してゐるといふことからみれば至つて正確性に乏しいといふこと及び第二に民船の構造が凌波性¹⁰⁾あるにしても輸送上時として遭遇することあるべき天變地變に際して勿論その程度にもよるであらうけれども一般に安全性乏しきものあるは否定しがたいところである。けれど、右の如く一般にこの正確性、安全性の追求は一應、交通機能を果す上には望しいことがらであるけれども民船が持つ支那經濟に於ける支配性若しくは重要性はこれにも増して深刻なるものがあり且つそれが持つ經濟生活への浸透性からかゝる機能上の要請は看過せられぬとみて差支へないであらう。

次に運賃の低廉性の程度であるが、民船の運賃が他の交通機關の運賃の低廉性に比較して驚くべき程度に低廉であることは民度の低い支那に於て殊に重要にして且つ有力なる機能の一つであると考へる。即ち、例へば毎斤當り諸交通機關の輸送費は凡そ次の如き割合になつてゐる。¹¹⁾民船が一仙二厘、鐵道が二仙、輕便鐵道、驢馬等が二仙四厘、自動車が三十仙、一輪車が一九仙、人力が三十四仙。かのライヒマンの報告書によれば一籽噸當りの各交通機關の運賃比較は一輪車は民船の九倍、驢馬、驢馬等は民船の十倍、貨物自動車は民船の十三から二十六倍、鐵道は民船の二から九倍であると發表されてゐる。これによつてみるも民船が如何に低運賃であり、それが如何に魅惑的であるかの所以がわかるであらう。

次に、迅速性の點¹²⁾であるが、理論上汽車の速度は民船のそれより秀れてゐることは自明のことからであるが、

10) 華北航業總會、華北航業、第九號、中村義雄、輸送力から觀た民船、18頁

11) 池田靜夫、前掲書、332頁、天野元之助、前掲書、605頁

12) 天野元之助、前掲書、456頁、605頁

支那に於ては概ね、事實上これについて反對現象が生ずる例が頗る多い。これは如何なる原因に據るかと言ふに支那の鐵道輸送は車輛が乏しいために車輛の交渉、積込發送の時日の豫想が極めて不確實なものと、荷主から停車場へ搬入してこれを貨車に積込み、これを目的地に於て積卸しこの貨物が荷受人へ搬入せられるまでの所謂、積換へ作業が運轉公司等の介在などがあつてその間に數々の無責任が生じその取扱ひが極めて不確實にして緩慢であるからに他ならぬ。之に反して民船はなるほど輸送の速度は緩慢で遅いけれども船自體が極めて容易に獲得出來且つ積換へ作業等も水路が連絡してをらざる場合はいざしらず、然らざる場合はその必要が生じないのであるから却つて早く目的地へ到達するの結果となる。運送貨物が腐敗し易い農産物の如きものであれば、また、止むをえないかも知れないけれども、米、繭の如きものであれば大した障碍はないであらう。從來、支那人は一般に速度についての觀念が極めて稀薄であるから尙更大した障碍は起らないであらう。かの輸送上の責任の問題も信用ある船長に托するならば却つて業者の所謂ギルド的精神によつて永い習慣から幸ひに或る程度その體面が維持せられてゐるといふことは注目すべき事實と言はなくてはならぬ。

最後に獨り民船にとつてのみ重要なことがらは後述するが如く民船は交通機關としてのみならず同時に配給機關としての意味をもつてゐるが爲めに交通機能上のみならず配給機能上においても重要性を持つてゐるといふことである。支那には周知の如く今尙、極めて原始的な市場が多い。¹³⁾例へば、北支那方面では集市とか集場とか言はれる定期市が、また、南支那方面では墟、墟市とか言はれる定期市があつて三の日とか、五の日とかに所謂市が立つのである。市の立つ場所は概ね、農村の田舎町たる鎮、市、縣の聚落部落であつてこの日を除いては農村は田舎町へ出向かない。ところで、かゝる市場を支配するところの所謂、牙行、客棧、行棧、報關行とか稱せ

られるところのものは古來から一聯の配給機關として將又、重要なる市場構成員としてこれら市場の絶對的支配者として今日に至つたものである。彼等は支那の商業社會に牢固たる基礎地盤をもつところの商界の王者に等しきものである。彼等は一定の運輸機關と結託して一定の商業圈を維持せんと企てるのである。民船は右の如く交通運輸の機關ではあるけれども同時にまたかくの如き支那特有の商業組織の中に封鎖せられたが如き恰好で存在を續けてゐる一つの配給機關としての一面をもつてゐる。

之を要するにかくの如き支那に於ける民船は獨り水上交通機能においてのみならず配給機能においても實に抜くべからざる重要性を持つてゐるのであつて支那人の經濟生活の中に深く喰入つた存在となつてゐることは輕々しく否定しがたいことであると思ふ。

かゝる民船の經濟的重要性は然らば實證的に如何なる結果を示すであらうか。吾々は最後にこれにも右と同じく一つの結論を見出したいと思ふ。

先づ、民船の隻數及び噸數はどの位あるものであらうか。

北支那方面では昔から南船北馬といはれるところから察せられるやうに水上運輸では比較的比重的に輕い方であるが¹⁴⁾それでも華北航業總會傘下の民船は昭和十五年の調査で二萬七千二百三十三隻で、十八萬八千三百三十四總噸あるといふことである。また、中支那方面では蘇浙皖民船總會調査によれば¹⁵⁾右と同年度に揚子江下流の一部で同公會加入の内河民船が十萬四千五百隻で、七十五萬八千〇四總噸、航洋民船が一萬三千八百隻で、十八萬三千百九十四總噸、合計、十一萬三千八百四十五隻で、九十四萬一千二百九十八總噸である。この外に同公會が民船の調査を開始して以來、毎月約三〇〇〇隻餘の新規加入民船があつたといふことは注目すべきこと¹⁶⁾がらであ

14) 華北航業總會、前掲書、26頁

15) 華北航業總會、華北航業、第11號、水野邦雄、中支に於ける民船業に就いて、26頁

16) 水野邦雄、前掲論文、27頁

る。次に、南支那方面については残念ながら正確な統計もなくまた調査も進捗してをらない模様であるが、それでも、少くとも十萬隻¹⁷⁾以上を超過してゐるといふことであり、平均一隻十總噸としても約百萬總噸は下らないものと一般に觀測されてゐる。かくて、支那の民船總合計は二十一・三萬隻となり、一隻十總噸平均とみても二百十五・六萬總噸は下らないものと考へられる。右の統計は何れも北支支での事變後の調査に據つたものであるが、これに事變前の長江一帯のみでの現在の民船總公會區域に現在以上にあつたと推定される民船總數約三十萬隻、平均十總噸¹⁸⁾として約三百萬噸を加ふれば民船の全支總合計約五十二・三萬隻、平均十總噸として約五百萬噸は確實に存在したと推定されうであらう。事變前、支那に經營の本據を置いてゐた各國汽船の總噸數が約百萬總噸程度であつたといふ事實に徴してみるときに支那の水運界において民船が如何に重要な地位をもつておつたかどうかはれうであらう。右は單に民船の總隻數とそれが持つ總噸數のみを示したにとゞまつてゐる。勿論、右の數字が全體に於て示す割合から民船の持つ地位の重要性を言々することも一應許されることであらう。併しながら、實際の重要性は更にそれが沿岸貿易における輸送力の上で如何なる程度の重要性を發揮してゐるかと言ふことに存する。勿論以下述べることによつてわかるやうにこの輸送力の上で示すところの民船の重要性は右と同じく極めて明瞭に看取されうところであるが、たゞ、南支那方面における實際上の統計がないために全支那におけるそれとして論斷しえない憾みがある。

すでに述べた如く、北支において、民船の重要性の比重は軽いものであつて全支の二%乃至四%程度のものである。これは中支那のそれと比較すると北支の民船は非常に劣勢にあることがうかゞはれるが不開港場を縫つて航行する地方的な沿岸航路あつては民船のもつ比重は決して軽いものではない。即ち、北支十四港、昭和十五年

17) 華北航業總公會、華北航業、12號、25頁、中村義雄、民船貿易と民船の特質
 18) 中村義雄、民船貿易と民船の特質、25頁、華北航業、第12號
 19) 中村義雄、前掲論文、25頁
 20) 中村義雄、前掲論文、26頁

度の民船による輸送量を調査すると入貨總量において二十二萬五千七百四〇噸、出貨總量において十八萬五千八百六十二噸、合計、四十一萬一千六百〇二噸である。此内、出入貨相互に重複してゐるものが全體の五分の二ほどあるものとみてこれを調整すれば、その實輸送量は約二十五萬噸と推定される。勿論、この實輸送量には種々なる事情で統計面に漏れ且つ届出の數量が實際量から約一割乃至二割方少いものとみて結局、北支全體で年間の民船輸送貨物量は三十二・三萬噸位と見積るのは不自然ではない。²¹⁾之に對して、沿岸貿易に従事した小型輪船はどの程度の輸送量を取扱ふかと言ふに、北支那八港の調査を綜合すれば入貨總量千萬八千七百七十三噸、出貨總量九萬九千七百二十九噸、合計、二十萬七千九百〇三噸である。²²⁾これにおいて出入貨相互に重複するもの殆んど大多數とみてその輸送實績は大體十萬噸位とみてこれを民船のそれに比較すると民船の方が地方的な沿岸貿易に關する限り輪船より遙かに大であることが知られるであらう。尙、右の調査統計には例へば山東省の膠州灣内の近距離輸送に従事する民船の分が入つてゐないからこれを考慮に入れると恐らくその輸送實量は倍加することゝなるであらう。かの膠州灣内の如きは小型民船の往來織るが如きものがあり、例へば、鹽の運搬に従事する民船を加へるならば昭和十五年度の華北全沿岸貨物輸送量は優に七・八十萬噸に達したであらうと言はれてゐる。

中支那方面においては同地方一年間の物資移動量約一千萬噸の中、民船による輸送量は八五%以上を上り、汽船(輪船)八%、汽車五%其他二%と言はれてゐるところから²³⁾みてても大體の様子が判斷出来るであらう。

之を要するに民船の輸送力は支那の固有經濟において實に抜くべからざる重要性を具體的にもつてゐるといふことを種々なる點から論證しうるであらう。

21) 中村義雄、前掲論文、26頁
22) 中村義雄、前掲論文、26頁
23) 華北航業綜覽、民船貿易の重要性、248頁

三 民船の經營に就いて

民船の支那經濟に與へる交通並に配給機能上の重要性を論證した吾々は然らば次に然かく重要なる民船事業が如何なる内容の經營活動を行へるものであるかといふことを述べてみやうと思ふ。

民船事業の經營の如何なるものであるかを述べんとするには第一に、民船業自體の經營に關するものと、第二に、船行といふ支那特有の商業機關に民船業が隸屬してゐる關係に就いてとの二つの説明にこれを分けて述べるのが便宜であらう。従つて本項では民船業自體の經營を主たる對象として論究しやう。

凡そ、民船といふ所謂交通手段を利用して如何なる經濟事業を行ふてゐるかといふに大體次の四つに分けられると思ふ。即ち、(一)民船の所有主たる所謂、船主がそれを他人に備船せしめて備船料を稼ぐものとして民船を利用してゐる場合、(二)民船の所有若しくは貸借關係は別として民船を利用して運航勞務を提供するものとして事業を營む場合、この場合は民船は交通機關であることいふまでもない。併しながら、この民船を利用しての運航業だけを純粹に經營してゐるの例は極めて尠い¹⁾。但し、荷主が船長や船員を深く信用してゐる場合はこの限りではない。民船の運航業そのものはこれほど一般に信用を失つてゐるとみることが出来る。それだから次の貿易民船と相兼ねる場合が多い。(三)貿易業若しくは商業機關自身が貿易民船としてそれを利用する場合。これは自貨自船主義を行へるものでこの場合の民船は配給機關たることいふまでもない。(四)漁業の手段として民船を利用する場合。これは採集した魚介類や海藻類を民船を利用して運搬し然るべき機關に賣捌きその代金を以つて各自の生活に必要なものを買入れこれを民船で運搬して生活を營んでゐるものである。

1) 華北航業綜覽、民船の經營法、252頁、數字的に判斷しても運賃稼ぎのみでは到底生計の立ちやうがない。

右四つの場合の中で一つの場合のみを純粹に營んでゐる例は極めて少く、大概、一つ二つを兼ね營む場合が多い。即ち就中最も多いのは、(一)の場合と(二)の場合とが兼營されてゐる場合に類するもので、船主または船長(把頭)が自己の危険と計算とに於て地方特産物を仕入れてこれを民船で市場にもたらし、其地でこれを有利に賣捌きその代金でまた他の商港や地方に適する特産物を仕入れ、民船で運搬してこれを然るべく賣捌くことを業とし、兼ねて他人の荷物をも旅客をも運送する便を興ふるを業とするものである。従つて、吾々の當面の研究對象もこれらの場合に主として集中すること當然と言はねばならぬ。たゞ、若干注意すべきことは(四)の漁業の場合に民船を使用することに關してである。支那の農民は周知の如く概ね、種々なる關係から自己の生活を再生産しえないものが多い。それ故に河川、湖沼、運河、クリーク及び海岸、入江等の所謂、水邊に住める土民の多くが農業と同時に漁業を營むことを覚え、例の民船を利用してはその採集物をあちこちと賣捌き右によつて辛じて自己の生計を維持するものが多いのは支那の如き極めて民度の低い經濟生活を營むところにおいては當然にありうるところである。かくの如くであるから、民船と支那農民若しくは土民との關係は殊に特殊なる關係が存するものと考へられるであらう。民船の名稱がかゝる土民との關係から來たものであるとの理由は恐らくこの邊から來たものでなからうか。

右の如く、民船を利用して營む經濟事業の中で最も多いものは配給機關として民船を利用する商業なるものと、交通機關として民船を利用する運航業なるものとの兼業をなすものである。

かゝる兼營の民船業の企業形態には一般に個人企業の形態のものと合夥企業の形態のものとの二つしか存在しない。就中、合夥企業形態は全體の九割までを占めてゐる。個人企業形態は言ふまでもなく民船の個人所有であ

2) 上坂西三、前掲書、206頁
業經濟による土農生産と相結んで北支特産物の配給にあたるものとして民船の性能にけだし最適のものと言ふことが出来る。

3) 上坂西三、前掲書、209頁、半封建的農業

4) 華北航業綜覽、252頁、民船の經營法、上坂西三、前掲書、237頁

つて船主は船長を兼ね概ね、小型の民船を一、二隻所有してさゝやかな經營を支へてゐるものである。合夥企業形態は匿名の株主若干名が共同にて民船を所有し別にこの種の業務に精通し相當な經驗と腕前と力量とを併せ有する所謂、支配人格の經理なるものを雇傭しこの者をして民船業を一手に引受けて經營せしめる仕組の企業形態である。⁵⁾

概ね、中型船、大型船約十隻以上を所有してゐる。かゝる企業形態は凡そ船名をみればわかるもので、例へば、人名⁶⁾のまゝ船名に付してゐるやうなときは大抵、個人所有なる場合が多く、船名がその頭文字だけ人名の姓の一字をとり他が全部吉祥文字である場合などは大抵、合夥企業のものである。そして就中、その頭文字は大株主の姓であることが多い。勿論、船名全部が吉祥文字なることもありうる。

企業形態が個人と合夥との二種しかないのであるから、經營形態も個人經營と合夥經營との二種に限られてゐる。前者の個人經營の場合は船主が船長であり同時に漁夫であつたりする。そして彼は産物の賣買取引をやる一方、時には運送をも引受け時には漁撈に従事したりする。北支においてはこの場合、家族を船に入れな^いで専ら農耕に従事せしめる。なんとすれば、北支では大體、海面が荒れることが多いからこれを避けざるをえないからである。これにひきかへ中南支においては主として内河民船が多いところから殆んど船に家族を入れ、船を家として轉々としてクリークからクリークへと流し歩くのを常とする。蓋し、中南支は殊に内河、クリーク運航において大した風波の危険性がないからであらう。次に合夥經營は右に述べた支配人格の經理が全部、經營上の責任を負つて全民船の運航指揮に當る。勿論、經營傘下の民船の数が多^いときにはこの經理は把頭なる者を選定雇傭しこの者をして一隻または數隻を以つて一班とする民船の總支配人格の地位に緒かしめ、これにその支配下の運

5) 華北航業綜覽、267頁

6) 251頁

營を部分的に委任するの組織をとることもあるし、また、個々の民船に一々船長を雇備しこれにその民船に關する限り全責任を負はしむることもある。右の場合、把頭にも船長にも概ね家父長的雇備關係を結ぶ。即ち、自己の親戚知己等の間柄で互ひに信賴のおきうる經驗者を選定する。船長はまた部落で農業、漁業等に從事する地方人を備つて船員並に乗組員とする。彼等はその社會的地位低く苦力程度の待遇を受け、勿論、無學文盲の徒輩が多い。右に述べた把頭は船主に對して一切の責任を負ひ且つ船員、乗組員の任免から、民船の航行、碇泊、荷物の蒐集等を掌るのであるから利益の大小は一に懸つてこの把頭の手腕にあるとさへ言はれてゐる。運送貨物の蒐集などは船主またはそれに代る經營者自らが荷主を探して運送を引受くる方法をとることもあるが、大部分、次項で述るところの民船問屋の手を経て運送の委託を引受くる方法がとられてゐる。

次に、参考までに彼等の利益分配法の大略を紹介しておく。

個人經營の場合には單純であるが合夥經營の場合は若干注目し値する。即ち、船主（經理、把頭）と船員（船長、船員、乗組員）との利益分配方法は歩合制度であつて、例へば、總收入から船員の食費を差引いた残りを利益金とする。この利益金を船主七割に船員三割若しくは船主五割に船員五割といふ割合で分配する。そして船主はこの配當金の中から船舶維持修繕費を繰出せなければならぬ。航路に危険性が多かつたり操船に困難を感じしむるやうな地域では船員に歩合がよいやうに分配される。右の食費の計算は一月幾何とするのではなく實費計算で行ふのである。萬一、船員側で不當な消費あるときは船主はこれを認めない。實際上概ね、船主と船員との間柄は親戚知己同郷等の關係が多いからかゝる不正なることは僅少であると言はれてゐる。船員間での分配法は船長何割水夫長何割といふ工合にその地位と能力とによつて差等をつけてゐることは一般商號におけると變りはない。右

7) 天野元之助、前掲書、579頁

8) 華北航業綜覽、民船の經營法、253—254頁

の如き利益分配における歩合制度による雇傭方法は確かに妙をえた經營法であつて多少の缺點があつても却つてそれが船員の責任感を振起しまた一面、能率を増進し營業成績を擧ぐることを得しむるの結果となるから支那の如き民情のところでは寧ろ最善の方法なりと言はざるをえない。

之を要するに、民船自體の經營はその合夥企業並に經營形態それ自體といひ、その家父長的な雇傭關係の形成といひ、また、利益分配における歩合制度といひ實に封建的臭味を多分に有し未發達な環境の下にあることは何人もこれを否定しえないであらう。かゝる經營傾向が如何に根強いものであるかといふ證據として事變後、かの華北交通株式會社(50)の水運處がこれを否定した經營法をやつて見事に失敗した例を述べて本項を終らうと思ふ。即ち、華北交通の水運處が相當な資本を以つて民船を買占め之を運營せしめるといふやうな方法を現に採用して失敗したといふことである。これは多數の民船の監督が困難なること、船員が船を愛する心が乏しくなり船を損傷すること甚しく且つ種々藉口して働かうとしない爲めに結局不經濟不能率とならざるをえなかつたからである。今一つの例は同じく、華北交通が内河水運において一律に一定料率で民船を傭船し船團を組んで航行せしめる方法を採用したが洋上において何分、自然力で航行してゐるのであるから航行時間に正確性がなく、かくて、採算上、不利なる結果を招來し終に失敗に歸したといふことである。

四 船行に對する民船業の隸屬關係に就いて

以上に於て、吾々は民船業それ自體の經營に就いて大體の説明を試みた。その初めにも一言斷つておいたやうに民船業の經營を研究せんとするにはこの民船業自體の經營以外に船行といふ支那特有の商業機關に對する民船

業の隸屬關係をみなければならぬ。尙、右の他、この船行を中心とする民船業若しくは民船業組合であるところの船帮と土着せざる地方商人の組合であるところの客帮との相互交渉する關係をみることによつて始めて民船業の經營はより具體的にその全貌を餘すところなく露呈せられるであらう。

支那特有の商業若しくは配給機關であるところの船行とは抑々如何なるものであるか。一般に船行とは支那の沿岸、河川、クリーク、運河及び湖沼等の水邊の所謂、民船の頻繁に往來する都邑には必らず存在するところであつて所謂多角的に未分化の經營を行つてゐる支那獨得の商業機關なのである。即ち、俗に民船問屋と言はれるものである。後にもその業務内容を詳しく述べるやうに、これは地方特産の商品の仕入並に販賣を主業とし兼ねて右商品の受託賣買も行ひ尙且つ倉庫業、運送取扱業、保険業、通關業及び宿泊業をも營む。かくの如き船行なるものは支那各地によつて名稱を異にしてゐる場合もある。即ち、棧房、船店、櫃頭及び行棧といふのはそれである。これらは何れも船行と概ね同義ではあるが、その名稱を異にする所以のものは右に船行の業務内容が部分的であつたり、より多角的であつたりするが故であつて例へば通關業だけを兼營したり保険業、倉庫業其他若干のものを併せて兼營するが故に外ならない。

時には個人經營のものもないが殆んど大部分、民船業と同様、合夥企業並に合夥經營形態で營まれてゐる。資本金には大體、三萬元から五萬元、最大なもので五十萬元のものもあるといふことで、使用人は十數人から二・三十人位のところである。勿論、この船行はみづから民船を所有して民船業を營むこともあり、また、民船を客商に斡旋する場合もある。備船するやうな場合は信用ある船長をこれに移乗せしめる場合が多い。

船行の前身は所謂、牙行といふものでその後、名稱が改められて船行となつたといふことである。この牙行と

- 1) 上坂西三、前掲論文、207—210頁、華北航業綜覽、船行、254頁
- 2) 上坂西三、前掲論文、232頁、瀾內清雄、青島に於ける船行事情、69—70頁(滿鐵調査月報、第22卷第11號)
- 3) 上坂西三、前掲論文、232—233頁

いふのは官の特許によるところの所謂、特許仲買商であつて民船や客商の元締になつてをつたものである。蓋し貨物の集散地には必らず牙行が存在し政府の委託で市價を高めたり、また、徵稅事務をも代行したり言はゞ市場に對して絶對的支配力をもつてゐたものである。

船行は大體以上に述べた如きものであるが、然らば何故にかゝる特殊な商業配給機關が生じ且つこれが如何にして民船と深い關係におかれることになつたのであらうか。

これはすでに民船業自體の經營のところでは若干ふれておいたやうに民船を配給機關として利用し地方特産物を仕入れてこれを然るべき商港で賣捌きその代金でその地方の特産物を仕入れて持歸りそれをまた賣捌くといふやうなそのやうな業務を行ひ、兼ねて他の商人やその持てる商品の運送を引受くるところの民船業を經營するものが殆んど大多數である。勿論、かゝる經營擔當者の中には地方特産物の性質や賣行きや等を萬事知悉して巧みに經營するものもあるであらう。併しながら事實上その大多數の民船業者はそれ自身に關することは知つてゐるであらうけれども其他のことは何にも知らない呑氣な水上生活者連中であるから一度、目的の港へ到着すれば積荷の賣買から代金の授受、港務、稅關々係其他の商事務等手續等は擧げてこれを船行に委嘱するの習慣になれ切つてゐる。かくの如くであるから、民船業經營擔當者は船行の支配人たる經理を深く信頼し自己の營利活動を一切この船行の誠意ある仲介行爲に依頼する。従つて船行の經理の方も彼等の利益の爲めに最大の注意を拂ひ、如何なる方向へ如何なる貨物を賣捌けばよいかといふやうなことを指導し、それに關して必要な知識を彼等に與へる。それ故にまた、民船業者も地方商人等も船行の經理の助言や指圖に極めて従順になつてゐる。かくては、營業方針の指導はおろか彼等の身の上相談までもやり出し、船行を恰も吾が家へ歸つたやうにさへ思ふやうになる

4) 天野元之助、前掲書、584頁、華北航業第五號、中村義雄、船行に就いて參照。昭和16年2月

のは自然と言はなくてはならぬ。それ故に一層誠實にして親切なる經理のゐる船行には民船業者や地方商人が集まることも、また、當然な現象と言はなくてはならぬ。

之を要するに、民船業者と地方商人と船行とは相互に密接な關係に入込んでゐるのであつて夫々の經營は相たすけ合ふやうな關係にあることを知りうるであらう。併しながら、事實上船行は市場の中樞的存在であるから絶對的な隱然たる權力を持つてゐることは否定しえないところである。かくては、右の關係はむしろ相たすけ合ふと言ふよりも彼等は船行に隸屬すると言つた方がより適切であらう。

悪質の船行は民船業者に對して絶對的支配權を持つてゐることを利用して惡辣な手段を以つて民船業者を壓迫したのもあつたことは想像に難くない。然し、船行にしても民船業者の無智不案内に乗じて不信な行爲をなせば自然これを忌避することにもなるので營業不振となるわけであるから今日では右のやうな弊は少くなつたものと考へられる。

今かりに民船業者が船行に中間利得を占められることを嫌つて自分で直接覓貨し、また、貨物の賣買を行ふとしたらどうであらう。民船業は水上をあちこち移動し、また、汽船會社と違つて固定した事務所を持つてゐないから積荷に非常に困難を來すであらうことは言ふまでもない。また、賣買にしても永く水上を走り入港しても市場の状況は分らないであらう。かくて、民船としては回轉效率をよくする必要があるので早く荷物を捌かねばならぬ。こゝにおいて市況不案内なこと、賣買を急ぐ結果としてえられるのは極めて不利な賣買をせねばならぬことであることはこれ當然のことである。そこで結局、信用ある船行に依存して積荷の斡旋を依頼し、また、賣買の委託をなすことが遙かに民船業者にとつても有利なこととなる。

吾々は今、かゝる關係を船行の業務内容を再検討することによつて更に再確認しておこう。船行の業務は大體次の五項目に集約せられうる。即ち、

一、地方特産物の買集、賣捌、 個々の民船業者は何れもその經營擔當者の出身地とかの地理的にも經濟的にも大體において事情のよくわかつてゐる地方を専ら活動範圍とする。それ故に彼等はあちこちの隔絶した商港の

船行や、これに代るべき船宿においてその土地々々の物産を買集め、これを民船に積載し順次に商港へ運搬しし
のところどころの得意先である船行へ持込む。地方商人も同様な順序で民船を利用して地方特産物を運び來つて
船行へ持込む。船行は該特産物を陸揚手續して自家の倉庫へ入れさせ、時價で自から買とるか、または、適當に
賣捌いてやる。萬一、市價が安すぎると一時、倉庫へ預つてやつて必要な程度の資金を融通しそれでまた適當に
その土地の物産を買取らしめて持歸らしめる。勿論、取扱商品の價格の極く一部分を手數料として陸揚運搬費と
して徴收する。

二、船帮及び客帮への商事斡旋、船帮とか客帮とかいふのは後で説明するとしてこゝで前者は民船業組合、
後者は地方商人の組合といふ程度の了解で進みたい。

右の如く民船業者や地方商人は舊に地方へ入込んで物産を買集めたり、これを賣捌いたりする程度の働きをな
すばかりでなく自から進んで夫々の土地の地方民の需要するやうな日用品の配給にも當つてゐるのである。即ち
民船は地方民が日用品として需要するやうな例へば粗綿布、石油、麥粉、紙、其他の雜品を船行から買入れそれ
を夫々の地方へ供給する。従つて船行は安値のときにかゝる商品を仕入れておきこれを適當に賣捌いて行く。か
くの如くであるから、船行の中にはこれら主要商品の專賣店となつてゐるものもあり外國商社もこれら船行を買
辨^りとして密接な連繫を造り彼等の商業網を擴大せんとしつゝあつたといふことである。例へば、外國石油會社は
一定の船行をして一手販賣をなさしめ船行はこれを船帮や客帮をして夫々の地方へ持歸らしめる。

三、諸官廳及び組合への手續の代辨、船行はまた、民船業者に代つて官廳及び組合方面への手續一切を代辨
する。例へば、船舶監督官、官廳に對する諸届書、船舶の検査手續、稅關手續、關稅代辨、官廳手續料の立替納

付、船行組合や民船公會への連絡並に代納など、いやしくも官廳や組合に對し何等かの手續きを要する場合には一切、船行が代行し費用は立替へておき彼等との仕切金から控除清算する。

四、倉庫業、宿泊業の兼營、船行はまた自家倉庫と同時に倉庫業を兼營し民船が持來つた物産や、卸賣品を藏置しておく。かくて倉庫の前庭が現物の賣物となるわけである。この情況はかの十二・三世紀の頃、ベニスの如き南歐諸都市において行ふ商品取引の有様に酷似してゐる。即ち、石材や煉瓦を以つて方形の建物を造りその階下を倉庫に階上を住宅や旅館に充てその中庭で商品の取引をしたのである。宿泊業は右の如く船帮、客帮に有料あるひは無料で宿泊をなさしめ彼等に便宜を興へて營まれてゐる。貨客の吸收策として之に優る方法はなく、無料の場合は多數人が宿泊し食事も供するが、有料の場合は特別室として一室を二人に提供する。彼等はこのような待遇を受けながら呑氣に夫々の經營にいそしむのである。

かくの如くにして船行は民船と地方商人との連携の下に漸次、業務は盛大に赴き且つ競争相手も相當發生するであらうことは想像に難くないところである。最初、この船行は財東(株主)や經理の出身地等の關係から自ら一種のグループのやうなものが出来、支那一流の自治統制らしいものが生じたが、これは別にカルテル組織のやうなものではなく各船行間に組織的連絡や協同行はれるにすぎなかつた。然るに漸次、同業者の競争が激化すると共に政治力の關係も伴つて終に密輸入の弊害が生じた。そこで事變後、船行の統制問題が擡頭し主として北支に於て船行組合を結成せしめつゝある。そして現在、日本側はこの船行組合を買辦として利用し諸物資の買集めを行ひつゝあると傳へられる。

五、民船雇用

凡そ、貿易商にしる客商にしる民船を雇入れて貨物の運送をなさんとする者は船行の手を通

あると言ふことである。併しながら、これは恐らく近代的大都市周邊に近い部分だけの極く部分的な現象にとゞまるものと觀測される。蓋し近代の運輸業者の如きものが漸次發達すれば船行が次第にその權威を失ひ、その從來持續し來つた存在を解體せざるをえないところに實は民船と船行との關係が如何に決定的なものであつたかどうかははれうであらう。民船が單に商業資本の蓄積に役立たなくなり、むしろ交通運輸資本の蓄積に役立つやうに移り變れば變るだけ船行はその獨自の形態の解消を、層促進せしめられ同時にそれは近代の運輸業者の形成に一層拍車をかけることとなるであらう。

以上、船行に就いて未だ語るどころの多くのものを持つてゐるけれども大體右において民船と船行との關係を中心に置いて民船の船行と關係する限りでの民船の經營の面を説明したところである。併して、ところどころ敘述の都合上、船幫、客幫の存在とそれらの相互關係等に若干關說せざるをえなかつた、終りにこれらに就いて民船の經營をよく理解しうる限りでの説明を試みておこうと思ふ。

先づ客幫といふのはすでに度々述べたところであるけれども土着せざるどころの地方同郷商人の連絡組織といつたやうなものを指すのである。これは通俗に客商と言ふこともあり、まゝ店舗を有するものもあるが大概は市場の様子もわからないので船行に投ずる徒輩であると了解してよい。即ち、地方の奥地から船行の所在の商港へ來り、同郷出身の船行經營者をたよりそこを所謂、定宿としてその仲介によつて自己の取扱ふ地方的特産物の賣買を行つて生活を支へてゐる地方商人である。彼等はその地方特産物を持歸りする際、民船に運賃を支拂つて運送を依頼し自らも時としてそれらの貨物に上乗りして行つたり來たりする。此際に適當な民船を船行が斡旋することは右に述べた通りである。かくの如く船行と客幫とは概ね同郷關係によつて次第に親密なる關係に入り相

ゐる。

互に依頼と信用とを深めて行くことゝなるから時として船行自身は信用ある客幫に對して自己の持荷の地方賣捌きを委託したり、あるひは商品仕入れの資金を融通したりするものである。

すでに述べた如く、客幫と次に述べる船幫とは船行で共に宿泊し相互に次第に親しくなつて行くのであるが、船幫は船行の仲介なき限り客幫へ賣り向ふやうなことはないとのことである。

船幫といふのは概ね、同郷關係の船行を中心に結ばれた民船業者の同業同藉の組合であつて恰も船行の弟分のやうな恰好のものである。いやしくも民船の集結するところ必らず組織されており、地方毎に名稱をつけて寧波幫とか温州幫とか稱してゐる。大概、一船幫で數十隻或ひは數百隻の民船が加入し數人の頭即ち親分または幫頭といふのがおつて集荷、荷捌き及び船主と船員との關係の調整等を司つてゐる。尙、船主や船長や其他船員等は此の幫の館に集合したり足溜りしたりする。この館が普通、公所とか茶館とか言はれる事務所であつてこゝで組合の事務をとつてゐる。船幫はこの事務所で組合加入の登記をしたり船行からの仲介を引受けたり、あるひは紛糾等を解決したり様々な會合をする。そして、これらは書記によつて記録される。新しく組合に加入せんとする船主は船簿、出身地、年齢等の書類を提出し、加入番號を受け、組合規則で作られた船照といふ許可證が渡される。かゝる事務所は大概、船行の建物と別になつてゐるが時として船行と同じ店の中にあることもある。

五 結

言

以上、吾々は支那における民船の經營に就いてその性格若しくは特質を闡明せんとする目的を以つて、一、民船の概念、二、民船の支那沿岸輸送における重要性、三、民船の經營に就いて、四、船行に對する民船業の隸屬

關係等に就いて極めて粗漏なる研究の一端を公にした。

かくて、上來、述べ來つたところから次のやうなことが結論として言ひえないものであらうか。即ち、

(一)、民船業の經營の仕方が概ね、家父長的な同郷關係にその基礎がおかれ、これを地盤として合夥組織の如き極めて封建的な未發達の臭味を多分に帯びてゐること。

(二)、なるほど、かくまで民船の支那固有の經濟自體において示すところの經濟的機能が重大であるといふことは充分に認めるところであるが、かゝる重要性を有する民船が動力として自然力に依存し、その積載力も極めて小なること。

(三)、しかも、この民船業自體が彼等同様に未發達の農業、漁業といふやうな生産關係と、同じく未發達の商業機關たる船行との間にあつて彼等と相互に密接な隸屬關係にあること。

(四)、本來、民船は交通手段なるに不拘、輸送機關としてと同時に商業資本に隸屬する配給機關として彼等の資本の再生産に役立つ、それが交通機能を果すものとしての獨立性を獲得しておらない點から交通運輸資本の再生産に役立つておらず、従つてこの點その經濟的機能が未分化の段階にあるといふこと。

等々からして支那經濟自體の前資本主義性、半封建性を明確に認めることが出來且つ延いては支那における輸送力經濟が今尙、極めて未發達の段階にあるといふことを明瞭に認めることが出來ないであらうか。(完)