

# 經濟論叢

第六十二卷 第三號

---

日本海運經營形態小史……………佐波宣平

片山潛と明治労働運動史……………岸本英太郎

---

京都大學經濟學會

# 日本海運經營形態小史

—自己運送形態から他人運送形態への發展—

佐 波 宣 平

海運經濟史上最も本質的な發展の一つは自己運送形態から他人運送形態への發展である。しかるに、これまでの外國經濟史家にあつても日本經濟史家にあつても、これに關する研究は、部分的には相當綿密に行われているにしても、通觀的したがつて理論的には可成り不當な等閑に附せられ今日に至つてゐる。よつて、筆者は海運專攻者の一人として右の發展を中心課題に日本海運業についての考察を試みる。出來るかぎり簡潔を期して敘述しているが、基本的動向は把握しているつもりである。

なお、交通經營形態一般におけるこの發展傾向はすでに筆者の「交通概論」第四章において素描されてゐる。また、世界海運業史止のそれは近く筆者によつて別の形式で發表される筈である。

日本文獻で商船に關する最初の記事は恐らく日本書紀雄略天皇第一三年の條「商客の舢舨」であろう。しかし、この商客（商人）と舢舨（船舶）とがどうした經營關係にあつたかは審でない。

海運（水運）に關する最初の重大な經濟的發展は莊園を中心に行われる。即ち、莊園領家のための貢米輸送が問題となる。しかし、これより先、延喜式目は各地方から中央への貢米輸送について規定し船賃の公定をも行つてゐる。たとえば「安藝國海路自國漕與等津船賃石別束三把、挾抄三十束、水主二十五束、但水一人漕米十五石」即ち、安藝から難波（與等津—淀津）まで船賃として一石當り一束二把、操舵者に船三〇束、水夫には二五束

を給すると云うのである。

ここに「船賃」と云うからには、今日の商法に云わゆる他人のための運送即ち他人運送形骸の海運（水運）が存在したかに想われるが、そうではない。律令制國家にあつては、毎年一定量の現納貢物が一國毎に一定の場所に集められ一定期間内に中央政府に輸送されたため、交通は一般に單純な機構をとつた。一方、運送不便のため中央政府の用は租によらず主として調・庸によつた。したがつて、貢米輸送も律令制の下ではそれほど重大な意味をもち得なかつた。<sup>2)</sup>（田租は正税と稱して地方經營の費用に辨するため主として地方に留め置かれた）。そこで「船賃」であるが、上例に見るように船賃はまず正税即ち實物で給與された。當時の經濟機構から當然のことである。ところで、この時代の官物（貢米・貢物）の輸送は毎年國司が船を徵募し挾抄・水手を雇入れ綱領にこれを監督せしめて行つたものであつて、國司は恰かも艤装者の位置にあつた。そして、上例のように梶取・水主の給食料は國司が現物で支拂い船舶提供者には船賃を支拂つた。よつて、この船賃は今日の運賃とは本質を異にする。今日の運賃は船員給食料をそのうちに包含するが、延喜式の船賃は船舶の使用に對して支拂われる對價したがつて船舶賃借料に近いものである。だから、國司が民船でなく官船を使用するときには、彼の負擔したのは船員給食料のみであつて、船賃の問題は生じない。上例のごとく運送貨物の數量に應じて一定の賃率を規定しているところから、この船賃は如何にも今日の運賃と同じ意味のものなるかに見えるが、運航用役權は國司の側にあつたわけであつて、兩者の性質は甚だしく異なるものである。これは、つまり、この時代には船舶を所有しこれに船員を配乗せしめこれを運航して他人貨物を運送するのを專業とする他人運送形骸が存在せず、船は一般に自己運送の手段とされてきた當時の事情を語るものである。<sup>3)</sup>この點、同じく中央政府のための貢米輸送であつても江戸時代の御城米

廻漕とはその本質が大に相違する。(後段参照)

(1) 延喜式二六主税

(2) 徳田劍一・中世に於ける水運の發達、葦華社、昭一一、三〇五―六頁

(3) 海軍史料叢書第八卷解題二五頁

ところが、莊園制下では、これに反して、貢納物は一莊園毎に收納された關係上、交通關係は時間的にも場所的にも著しく複雑性を増すことになる。かくして、貢米輸送は莊園制を俟つてはじめて本格的發展を遂げる。

莊園制下で貢納物(主として貢米)の水上輸送に従事したのは楳取(楳取)または問丸である。しかし、楳取も問丸も莊園領家に隸屬し給田を與えられていた限り、水上運送を專業とするものではなかつた。「狩取」が莊園家領に供御する魚のために漁撈に服務したように、問丸・問・問易家・戸居男・問男・問所は水上交通勞務に服した。平安朝末期の保延元年八月一五日石清水八幡宮の放生會に下向する勅使一行のために桂(播磨家の莊園)の「戸居男」は船を設けて送迎に當つた。木津の間は渡守として服務した。勿論、彼等は一年中こうした運送勞務のみに従事したのではなく、平素は大抵農耕を事とした。(楳取兼百姓)。ところが、その後莊園經濟の發展と水上交通の發達とにつれて、問または問丸は領家のため年貢米の輸送に主として當ると云う水上運送經營形態上極めて重大な役割を演ずることになる。

(1) 豊田武・中世日本商業史の研究、岩波、昭一九、一八三頁

敘上の間は一種の莊官として年貢米または貢物を産地から領主のもとに運送するのを主たる職務となし給田を與えられたが、時としては運送貨物の數量に應じてその何割かを役料(間得分)として給せられた。しかし、彼

等が莊官であつた限りにおいて、この役料はなお他人運送に對する報酬即ち「運賃」の意味をもたなかつた。しかるに、鎌倉時代に入り、地頭入口によつて地頭の權力が伸張し反對に莊園領家の權勢（しがたつて収入）が減退してくると、領家はそれまで自分に隸屬していた工人・供御人たちの維持に困難を告げ半ばこれを解放せざるを得なくなつた。つれて、問丸も主家以外の者のための運送勞務に従事するようになった。（他人運送形態の萌芽）他方、平安朝末期宋錢の使用によつて盛んになりはじめた貨幣經濟の影響を受けて莊園領主は貢物貢米の餘剩を他の財物と交換または賣却するのに問丸をして當らしめる。「莊園的交通」から「商業的交通」（の發展）かくて、ここに問丸は單に貢米の運送勞務だけでなくその保管・委託販賣の勞務にも従事するようになる。貢米の集散に便宜な水上交通の要衝（津または港津）に問丸が發達するのも（木津の間・紀伊南部の間職・坂本の間丸のとき）、問丸が次第に莊園領主をはなれて獨立營業への途をたどるのも、要するに、こうした莊園變質の過程においてである。しかし、莊園制がなお相當の意味を有つていた限り、問丸の主たる職能は交通雜務の服役であつて、貢米の輸送・保管・販賣は未だ從屬的であつた。

だが、室町時代も中期をすぎると、莊園がほぼ完全な變質を遂げ領域經濟は多分に全國經濟化し、海上交通は相當に頻繁となり、港津も少しづつ開放的となる。問丸は、もはや、その津または港灣を領有する特定の莊園領主にのみ隸屬してその用を足すことだけでは満足せず、他の莊園領主のためにも相當程度において貢米の運送・保管・販賣に従事するようになる。瀬戸内海舟運の中心である兵庫津の問丸のごときこれであつて、西國から京都や奈良に運ばれる年貢米の大抵は彼等の手を経て轉漕され賣却された。たとえば、明應八年京都東福寺公文分の年貢一五石は周防伊佐江津（三田尻）から現米のまま兵庫津に回漕せられ、そこで石別一貫五〇文で貨

幣に換えられ雑費を差引いた残りの一一貫二〇〇文が兵庫津から京都に送られた<sup>1)</sup>。しかも、商品經濟・貨幣經濟の發展は問丸をしてその主要取扱貨物たる貢米のほかに從屬的貨物としての特産物の運送販賣にも從事せしめるに至る。足利義持が年貢米船のうち他の商品を混入して船舶關稅の免脱をなす者を取締つたことはこの間の消息をつたえる。そして、商品經濟・貨幣經濟の更に一層の發展は、敍上とは全く逆に、特産物の運送・保管・販賣を主要業務とする問丸の發生さえも見るに至る。かくて、問丸は益々莊園的隸屬からの解放をたどり云わゆる廻船問屋に發展する。

(1) 豊田氏・二〇一頁

(2) 豊田氏・二〇七—八頁

廻船とはその名の示すように海上行商船の意であつて、こうした行商船の出現それ自身すでに領域經濟が相當の全國經濟化を遂げ地方と地方との間に財貨（貢米だけでなく地方特産物も）の交流が相當さかんなつたことを告げるものである。ここで問題になるのは廻船立法としての「廻船式目」の制定年代である。もとより貞應二年説には疑義があり、大體において室町中期以後の制定と推測される。その理由。

積極的には、(1)廻船の發達が特にさかんなつたのは室町中期以後である。(2)式目の寫本が廣く各地に分布したのは天正年間と思われる。(3)末文に云うところの「土佐浦戸」の發達は文明元年日明貿易船が九州四國を迂回して以後のことである。

消極的には、(1)吾妻鏡をはじめ鎌倉期の文書記録が何等廻船式目について語つていない。(2)式目の條文に使用されている「船頭」の語は鎌倉時代の一般用語でない。

しかし、吾々としては更に海運經營形態について考證したい。式目條文には「借船」「船ヲ借り」「借り手」

などの用語が度々出てくる。もつて當時船舶貸借の慣習が一般化していたことを知るが、また、「荷主」「乗衆」「運賃」の用語は明に運賃積契約即ち他人運送形態の行われていたことを告げる。これは何んとしても未だ莊園制の強固に存続していた鎌倉時代では一般的には見受けがたいことである。領域經濟が全國經濟化し商品經濟貨幣經濟が相當顯著な發展を遂げるに至つた室町中期以後でなくてはこうした運送形態の制令化は考えられない。だが、式目條文に云う「船頭」が今日他人運送を専業とする船主であつたかどうかは問題である。

秀吉の朝鮮役には尨大な船舶需要が起され諸侯はために自國內の民船を夫役的に多數徵發したが、他方、廻船問屋の商船も大に利用せられ、問屋はそれを機會にさかんに活躍し資本蓄積につとめた。ところで、この場合、廻船は「ちんぶね」（賃船）と稱せられ貸借料よりもむしろ運賃に相當するものを支拂われた。

(1) 古田良一・所謂貞應の廻船式目の製作年代、史林、第一五卷第三號、昭五、七月、徳田劍一・一六三頁以下、豊田氏・二

〇九一二頁。

(2) 新城常三・戰國時代の交通、叢書房、昭一八、三五六頁以下

船頭はもと戸居男や狩取（川狩）などと同じく莊園に隸屬していた梶取の發展したものであつて、水上運送勞務に従事した梶取のうち比較的長距離の水上運送にあつて主として船の操縦に當つたものが船頭になり、一方、水上交通の要津に定住して莊園の倉庫を管理した關係から比較的商業勞務に従事したものが問丸または問屋になつた。元來「船頭」の稱呼は支那貿易船の船長を意味する支那語であつて、鎌倉時代までは九州來住の宋商人に對してのみ用いられた。この「船頭」が「梶取」にとつて代つたのは南北朝を轉期とし、室町時代に入ると「梶取」の稱呼は著しく減少している。<sup>1)</sup>それで單なる操舵勞務に従事した梶取がこの頃から商行爲をも營む船頭に變つたわけである。したがつて、船頭なるものは必ずしも常に今日見られるような純然たる船長ではなかつた。

徳川時代について見るに、船頭には三種があつた。(a) 船主・船長・商人の三者を兼ねるもの、即ち自己所有の船に乗組み自ら商品を買入れ積込みこれを操縦運送して隔地間の商業に従事するもの(自己運送者 *private carrier*; *merchant carrier*) (b) 船主・船長を兼ねるもの、自前船頭。即ち自己所有の船に荷主からの託送荷物の回漕に従事するもの(他人運送者 *public carrier*; *common carrier*)。この場合荷主はしばしば上乘(乗衆)を乗せた。(c) 純然たる船長。

廻船式目を見ても判るように室町中期以後は船主と船長とが相當の分化を遂げている。したがつて單なる船長を意味する船頭もしばしば見受けられた。「居船頭」に對する「出船頭」または「沖船頭」の用語がこれに相當する。前者は今日の船主に當たり陸上に居住して船舶を所有するばかりでなく艀裝・蒐貨に従事し、後者は前者の使用人として船舶の運航實務に従事した。

かくして、一方では船主と船長とが職能上分化すると共に他方では商人と運送人とが企業上分化をたどることになるが、後者の企業上の分化は前者の職能上の分化のように然く容易でない。漸を追うて極めて徐々の發展をとり運送業は商業から分化するのである。したがつて西洋の例と同じように、自己運送者(商人兼運送人)から他人運送者(運送人)への過程には當然のこととして「半他人運送者」(*semi-common carrier*; *semi-public carrier*)なる中間形態の介在を見る。

室町時代に足利將軍や諸國大名によつて企てられた遣明船(公方船・大名船・社寺船)は一般には自己運送船である。それは最初是天龍寺(建仁寺・東福寺なども)の建立のため足利將軍が細川・大内などの大名をして行わしめた海上貿易船であつたが、後に至つては船舶の建造・艀裝から商品の運送・貿易に至るまですべて事實上堺や博



多の商人の營んだものであつて、將軍または大名はそれに對して賦與した特權や庇護の對價として云々ゆる抽分錢を受けたにすぎなかつた。イギリス東印度會社初期の貿易船と同じように商人(冒險商人)は時として相互に合資會社的組織をつくり自分たちの取扱商品を運送賣却して利益を收めた。しかし、これらの貿易船はしばしば他の商人及び他の商人の貨物も積合運送しそれに對して運賃を收得した。(半他人運送)

(1) 徳田氏・九五頁

(2) 佐波・「交通概論」有斐閣、昭二三、第四章

(3) 堺市史、本編第一卷(昭四)四四七頁、本編第二卷(昭五)六七頁

ところが、徳川後期になると、比較的遠距離航海に従事した船舶の大部分を占めた「買積船」(自己運送船)のほか「賃積船」(他人運送船)が數においても重要性においても相當注目すべき存在になる。

買積船||北前船・赤穂船・伊勢船・尾張船など

賃積船||廻米船・菱垣船・樽廻船

買積船とはその名の示すように商人が商品を買入れこれを自己所有船に積込み運送販賣する場合を指し、賃積船とはこれもその名の示すように運賃の收得を目的として他人または他人貨物を運送する場合を指す。云うまでもなく「賃積船」は「買積船」と區別するための用語であつて、歴史的に買積船より後れて發生した。しかし、勿論徳川末期までは買積船がより多數を占めた。

買積船の典型は北前船殊に天保以後のそれであつて「此の期の北前船は封建的な勢力とは完全に分離して居り、城米藩米を輸送したこともなく、又武士に對して金融したこともない。又北前船の經營者は、不等價交換を

利潤の源泉とする商業資本家或は船主商人（問屋業者）であつて、海運業は全くその手段に過ぎず、運賃はそれ自体としては回収されず、商品價格の上に轉嫁されてゐた。」これに對し、賃積船の典型は城米藏米の廻船および菱垣廻船・樽廻船である。このうち、廻米船が賃積船の形態をとつたのは、要するに、封建的自足經濟制の崩壊とともに幕府・諸藩が年々江戸・大坂で處分賣却した米の數量が増大して行き、到底これを幕府諸藩自身の所有船でもつて運搬することが出来なくなつたからである。されば、これらは鴻池の如き巨商または藩内船主の持船をもつて賃積せられた。ところで、同じく賃積船のうち特徴的なのは菱垣廻船樽廻船であつて、我が國海運經營形態史上の劃期的存在である。經濟史家の通説では日本海運業務の企業的獨立はこの菱垣樽兩廻船の發生に始まるとせられる。

- (1) 河野正富・天保後の北前船、經濟史研究、第二三卷第四號、昭一三、四月
- (2) 海軍史料叢書第二卷、解題一頁以下、黒正巖・徳川時代岡山江戸間の海運、經濟論叢第二一卷第二號、六一四、八月、黒正巖・岡山藩と大阪との海運、經濟論叢第二一卷第六號、六一四、一二月
- (3) 宮本又次・日本商業史講話、ダイヤモンド社、昭二三、三六五頁

「私共所持支配之廻船諸荷物積方之儀は御用御荷物、諸家様御荷物、其外江戸十組諸問屋より、御當地貳拾四組積方候者之注文申越候色荷物、尙又御當地荷主より送り遣し候荷物共、私共廻船へ積受、定之運賃申受、運送仕候而已にて、注文引請亦は買積等仕候には無御座候」（菱垣船七軒）<sup>1)</sup>

「諸國より廻船にて御當地御武家様方又は十組商人其外町人へ相送り候諸荷物運賃積にて積參り候得は送り狀之通り先々之荷物相渡し運賃銀取集船頭へ相渡申候事」（酒樽問屋三人）<sup>2)</sup>

これをもつて、菱垣廻船・樽廻船がともに買積船（自己運送船）ではなくして賃積船（他人運送船）なることは明

白である。

(1) 菱垣廻船問屋規條、海事史料叢書第二卷、昭四、二九五頁

(2) 同、二二三頁

單なる形態について云うならば、この當時は勿論のこと、これ以前にも「他人運送」が存在しなかつたわけは決してない。たとえば既述の廻船式目條文の「運賃」なる用語について見よ。しかし、持續的體系的形態として他人運送の成立したのは菱垣廻船・樽廻船の出現を俟たなくてはならぬ。だが、菱垣廻船・樽廻船の經營形態についてはなお立入つて考うべき若干の事項がある。

元和五年泉州堺の一船問屋が紀州富田浦から二五〇石積の廻船を借受け木綿・油・綿・酒・酢・醬油その他大廻荷物積入れ荷主・船頭間に運賃を定めて大坂江戸間を回漕したのが菱垣廻船の發端であつて、寛永元年大坂北濱泉屋平右衛門によつてこれが定期航海に仕立てられて以來、多數の同業者がこれにつづいた。後、寛文年間（或いは正保年間）、主として伊丹醸造の酒を回漕する樽廻船の分離を見た。しかし、菱垣廻船も樽廻船も原則としてそれぞれ當該荷物問屋仲間に專屬する運送船であつた。こうした專屬形態は後述するように當時の株仲間組織に由來するところ大であるが、とにかく、特定の問屋に專屬しその問屋の取扱貨物にだけ運送の對象が限定せられていた限り、完全な他人運送船とは言えない。資本關係を缺きはするがそこには、三井物産船舶部がもつばら三井物産の取扱貨物を運送する場合に近いものがある。

しかし、間もなく重大な事象が発生した。菱垣廻船樽廻船間の競争これである。元來樽廻船は伊丹の酒を積荷とする運送の關係上菱垣廻船から分離したもので、そこには自然積取貨物の點で分業が劃されていた。だが、樽

廻船は、運送迅速な上に積付技術上どうしても他の貨物を或る程度積合わす必要があり、これらの他の貨物は附随貨物として特に低廉な運賃が提供された。「菱垣廻船は荷嵩に相成候故、荷打破船等も多く、樽廻船は荷物嵩不申候故、進退宜舗、格別入津も早く、辦理宜敷旨世上にて申唱候。」ここにおいてそれまで菱垣廻船に積込むのを原則としていた荷主仲間のうちにも秘に樽廻船に託送する者を生じた。これを「洩積」と云う。かくて、守勢の菱垣廻船と新鋭の樽廻船との間に相當はげしい積取競争が起り、十組問屋仲間と樽荷仲間との間には幾度か積荷の種類その他の條件について協定(明和・安永の協定その他)が成立したが、紛議(船法混亂)は容易に絶えなかつた。云うまでもなく、こうした競争の發生並びに存続は當時の江戸・大坂間の海上貿易がもはや單なる個々の問屋仲間に専屬する自己運送的形態では收拾つかないほどのことを告げるものである。そして、海運はここに至つて始めて他人運送的形態をとることになる。しかし、「洩積」の用語が告げるように、積荷の本質的部分はなお特定の荷物問屋仲間の取扱貨物から構成せられていたのであつて、この限りにおいて、それは未だ、半他人運送形態にとどまるものと言わなくてはならぬ。

- (1) 菱垣廻船問屋規條、海軍史料叢書第二卷、二九八頁
- (2) 實際には三井物産船部は必ずしも三井物産のみの貨物を運送するとは限らない。後段參照。
- (3) 菱垣廻船一方積取締申合規定連印帳、海軍史料叢書第二卷、三二二頁
- (4) 黒羽兵治郎・大阪地方の船仲間・湯川弘文社、昭二二

敘上説明が簡略にすぎて意をつくさないうらみがあつたが、菱垣廻船は出現の當初から特定の荷主仲間に専屬していたのではなく、初めはむしろ個々の荷主のための運送機關であつた。この意味で、菱垣廻船は發生の當初にはむしろ他人運送形態をとつたと云つてよい。そして、當初、廻船問屋は相互に相當の團結をもち大坂江戸間

の貨物運送を獨占したのに對して、これに荷物を託送した個々の荷主は萬事廻船問屋任せと云う風であつて、廻船(または廻船問屋)は決して特定荷主問屋に專屬の關係になかつた。しかるに、元祿七年大坂屋伊兵衛の主唱によつて江戸の諸問屋が荷主團體として十組仲間を組織し、各組に行司、當番として大行司、臨時的に十組行司を定めてからは、組織の力をもつて船手に關する一切即ち船足・船具・等の検査から檢印に至るまで十組仲間でもつて統理するようになり、結果として、前とは逆に、十組問屋の方が菱垣廻船問屋を支配する優位に立つた。勿論どうした位置の轉倒は容易に成つたのではなく、手船百餘隻を所有する鴻池家の側面的支援があつたことは見過せない。ところで、團體を組織して優位に立つた荷主問屋仲間更に共同の出資をもつて船船を造りその新造修繕ともに仲間一同の負擔としてこれを菱垣廻船問屋に委託することとした。つまり、これを仲間專屬の運送船と定め、十組仲間の荷物以外は(公儀の荷物を除く)積載を禁止し、荷主仲間の荷物のみの廻送に當らしめた。かくて今や廻船問屋は單なる海運業務を技術的に擔當する機關となり、反對に荷主仲間は船舶の所有から運航用役に至る全部をその掌中に收め、運送上の利益を獨占することになつた。これは極めて重大な發展であつて、商業資本の獨占は菱垣廻船の運送形態を他人運送からむしろ自己運送へと逆轉せしめたのであつて、第一九世紀後期以後の獨占資本主義が云わゆる「自家用運送船」を生んだのと若干似通つたものがある。(後段參照) の意味から、當時の株仲間組織がこうした海運專屬形態の形成に大きな關與をなしていること云うまでもない。(天保二年水野忠邦の株仲間解放は全くの失敗に終り、却つて菱垣廻船と同じ專屬形態の九店支配船を生じた。)

もつとも、上記は菱垣廻船のことであつて、樽廻船には菱垣廻船に對する十組仲間の關係のような嚴格な意味の專屬關係は存在しなかつた。したがつて、菱垣廻船も樽廻船もともに最初は他人運送船として出發しはした

が、その経過は兩者において相當著しい相違があつた。菱垣廻船は「一方積」的制限によつて自らを保守しよう  
と百方努めたのに對して、樽廻船は優秀な船質と有利な經濟性とに支持されて常に開放的であつた。明和・安永  
の協定も却々履行されなかつた。杉本茂十郎の奇策も功を奏しなかつた。かくて、菱垣廻船は凋落する一方、樽  
廻船は益々洩積範圍を擴大して行つた。こうした意味から、日本海運業の獨立を劃する歴史的存在たる菱垣廻船  
樽廻船のうちでも、より多く他人運送形態に徹していたのは樽廻船である。

(1) 黒羽・大阪地方の船仲間、一四—六頁

しかし、菱垣廻船の專屬形態（自己運送）も既に述べた如く兩廻船間の競争によつて次第に崩れて行つて半他人  
運送の出現となり、更に明治維新以後の完全な他人運送にまで推移するのであつて、とにかく江戸時代に菱垣樽  
兩廻船問屋の手によつて雜貨の長距離定期海上運送が専門の海運企業の成立にみちびいたことは争えない事實で  
ある。吾々はこれによつて海運經營形態史上重要ないくつかの發展を知る。一時は荷主問屋仲間の支配下に立つ  
たこともありはするが、一般に「廻船問屋」が海運經營の主體であつたことは資本蓄積が當時すでに商人（廻船  
問屋）の許に相當の大きさに達していたことを、つぎには、それが貢米でなく「雜貨」を運送の對象としたことは  
土地を社會的基盤とする莊園經濟が崩れ商品經濟貨幣經濟が大に進展していたことを、また、それが特に「長距  
離航海」として行われたことは領域經濟の全國經濟化の大きな發展を、更にそれが「定期運送」の形をとつたと  
云うことは海上出廻貨物が單に數量的に著増したばかりでなくその動きも相當の規律性を示しつつあつたことを  
語るものであつて、こうした關係から、當時の海運業務は一個獨立の企業として成立する基盤的條件を可成りの  
程度に具有していたと見ることが出来る。

勿論、この當時の海上運送のすべてが他人運送形態をついていたわけではなく、菱垣廻船・樽廻船のごときも當時の商船腹全體からすれば極く僅の部分にすぎなかつた。自己運送から他人運送への決定的發展はどうしても明治維新後における西洋型船舶の活躍に俟たなければならぬ。

幕末から明治初年へかけての西洋型船舶をもつてする海運經營で特異の存在は坂本龍馬の海援隊であろう。それがどの程度に活動しどう云つた仕方で運営されたかは審でないが、西洋式經營方法を採入れ他人運送形態の海運によつて巨利をあげようと企圖したことは海援隊士官陸奥源二郎（宗光）の手稿「海援隊商法、商船運送之事」を見れば判然する。即ち「商船運送＝兩様アリ店引負ト船爲替ナリ」となし、海上危険を擔保する貨物運送（店引負）と授信爲替業務海上保險業務を兼ねる貨物運送（船爲替）との二つを實施せんと計畫していたのであつて、二つとも云うまでもなく他人運送業務である。但し「海援隊約規」によれば「運輸射利・開拓投機・本藩ノ應援ヲ爲スヲ以テ主トス」るのが海援隊の本務であつて、決して運送業務を専門とするものではなかつた。<sup>1)</sup>

(1) 平尾道雄・海援隊仕末記、大道書房、昭一六

明治政府成立後の最初の持續的體系の海運としては北海道開拓使のそれがあげられる。明治二年北海道開拓使は北海道開發にとつて内地との海上運送航路開設の重大性を思い、太政官に帆船・汽船各二隻を請求して「威臨」「昇平」なる帆船二隻の交付を受け、内地・北海道間の輸送に當つた。しかし、當初は主として官物の運送を事とし、附隨的に一般商品の運送にもたずさわつた（半他人運送）。だが、成績甚だ上らず、翌三年一月東京に木村萬平の主唱にかかる同漕會社の設立されるに及び、これをして北海道方面への海上輸送の一切を擔當せしめた。<sup>1)</sup>

(1) 北海道廳・新撰北海道史第三卷通説卷二、昭一二年刊

明治三年一月太政官布告をもつて蒸氣郵船規則が制定されたが、その全文は回漕會社並びに同社船舶に關するものである。それに曰く「武士百姓町人婦女子タリ共廻船船荷積仲間飛脚仲間取次ヲ以申出候得ハ望次第爲乘組候事。」半官半民の會社のこととて表現が恐ろしく官僚的であるが、これ正に回漕會社が他人運送を主要業務とする旨の聲明であつて、未だ他人運送形態の一般的でなかつた當時にはこうした公告が必要であつたわけである。

しかし、當の回漕會社自身は決して他人運送形態に徹していなかつた。即ち、回漕會社は東京大阪間の貨客運送を主たる業務としたが、政府から政府所有船五隻と各藩所有船六隻の運用を委託されて貢米輸送の特權を得て居り、政府との關係が特に緊密であつた。したがつて、表面上は日本最初の Common Carrier としての汽船會社ではあつたが、實質上は半官半民の組織をそのままに Semi-Common Carrier 的存在でもあつた。

同様のことは回漕會社失敗のあとに回漕會社の船舶業務を繼承して設立された回漕取扱所（明治四年一月）更にその後身の日本國郵便蒸氣船會社（明治四年八月）についても云えるのではなからうか。郵便蒸氣船會社は運賃表を定めて一般貨客の輸送に従事した限り他人運送形態をとつたけれども「御貢米運漕」をなお主要業務とする云わば御用船會社でもあつた。しかし、三菱商會・三菱會社・東京風帆船會社・北海道運輸會社・共同運輸會社・大阪商船會社・日本郵船會社・等々になつてくると、政府との關係の厚薄はあるにしても、いずれも、名實ともに他人運送を業とする海運専門會社である。

- (1) 日本國郵便蒸氣船會社運賃之定並荷物取扱内規則、海事史料叢書第二〇卷、一〇五頁以下
- (2) 御貢米運漕内規則、海事史料叢書第二〇卷、一五九頁以下

このうち最初の三菱商會について簡単に記す。三菱商會は明治三年一〇月岩崎彌太郎が汽船三隻をもつて東京・大阪・高知間



の定期廻漕を事とした九十九商會に始まり、明治五年一月三川商會と改稱、明治六年三月三菱商會となつたもので、明治八年五月更に三菱會社と改稱した。周知のように征臺の役西南の役における軍需輸送に對する極めて手厚い政府保護（無類保護）が三菱商會三菱會社をして大をなさしめる機縁であつたが、運航主導權は常に三菱側にあつたと云う意味において他人運送形態をとつた。もう一つ、日本政府が三菱會社の隆昌を著しく助長したものに上海航路の開設があつたが、これは勿論他人運送形態をとつた。

以上見るように、大體において西洋型船舶の出現が日本における海運業獨立の決定的契機である。事實、ヨーロッパにおいても海運が自己運送形態からの他人運送形態へ決定的に移行したのは蒸汽船が風帆船に全面的にとつて代つた第一九世紀中期である。よつて、蒸汽船の出現と海運業の獨立との間には密接な因果關係があると考えてよい。つまり、蒸汽船をもつてするときはそれまでのように風帆船をもつてするときよりも航海が一段と迅速且つ定期的になつて、資本回轉率の點からまた經營計畫性の點から云つて、海上運送を商業（または貿易）から切りはなし一個獨立の企業とするに必要な計算合理性が出てくるのである。しかし、こうした關係は云わば海運側の經營的契機である。吾々としては、蒸汽船の出現と殆んど時を同じうして起つたより、本質的な經濟的發展即ち商品經濟貨幣經濟の一般化・商業資本の蓄積・等々の海運業獨立のための客觀的基盤の成熟を看過してはならぬ。

されば、こうした客觀的基盤のなお未成熟であつた明治初期の日本海運市場では、至るところ、大なり小なりの自己運送的未分化形態の殘存を見受ける。そして、當然のことながら、こうした未分化形態は帆船船主の側によく見出される。

まず、大日本同盟風帆船組合があげられる。明治一九年六月、阪神地方の風帆船船主の所有船二〇隻をもつて

組織せられ、航路は規約の上では日本全國はもとより萬國航路にまで及ぶとされたが、主として「京阪間航海、大阪積出し荷物、傳法伊丹灘目酒糠、兵庫積諸荷物積合、仕建を目的とし」たもので「風帆船も一個の利器なり。汽船に比較すれば愚鈍なるも、元價低廉にして人員無少、商業の都合により日待するも費用嵩さまさ」。「商法不活潑の期節は、風帆船國益と申も過言にあらざ」と云う趣意書から明なように汽船に對抗しての風帆船延命の組合であつた。ところで、注意すべきは、これが必ずしも他人運送形態に徹しないで「風帆船船主にして買積運賃積を不問、航海業者にして運搬の業に従事し、其營業上利害を共にする者」から構成せられていたことである。

つぎには、灘盛航會社。明治二〇年、西宮の辰馬家、鳴尾の辰馬家、御影の河東家などが所有帆船一三隻をもつて自家醸造の酒を輸送するために設立したもので、完全な自己運送形態をとつてゐる。(後段參照)

最後に、北陸親議會。明治二一年三月、石川福井滋賀居住の北海産荷受問屋が會員六三名所有帆船一七七隻をもつて自己取扱商品の輸送販賣を目的とし大阪に設立したもので、當時滔々たる勢で盛大を示しつつあつた蒸汽船による他人運送形態に對抗して起つた自己運送形態の風帆船船主たちの最後のあがきである。<sup>29)</sup>

しかし、日本型風帆船から西洋型蒸汽船への推移、荷主と船主との機能上企業上の分化（自己運送形態から他人運送形態への發展）は云わば必然の傾向であつて、大日本同盟風帆船組合も灘盛航會社も北陸親議會も後幾許もなくして失敗または他と合併になり、組合員・社員または會員の多くは自ら荷主たることを止めて單なる海運業者（不定期船主）に企業上の分化を辿つた。辰馬、岸本・廣海、右近などの關西不定期船主閣はこうした系譜をもつものである。

- (1) 川野家文書、海事史料叢書第二〇卷、二一〇頁以下

(2) 宮本又次・大阪に於ける北海産荷受開展、經濟史研究、第三八卷第九號、昭七、一二月、昭八、一月

日本型風帆船のすべてが自己運送形態をとつたと限らないと同様に、西洋型汽船のすべてが他人運送形態をとつたわけではない。勿論、明治に入つてからの日本海運市場に支配的形態は汽船をもつてする他人運送であつたと云え、風帆船または蒸汽船をもつてする自己運送形態も相當の根強さをもつて存続した。ところで、それらが他人運送形態の一般的傾向に抗してよく自己運送形態をとり得たのは何等か特殊の社會的經濟的條件に支持されていたからである。こうした意味の汽船による自己運送形態の典型として吾々は三井物産船舶部を知つてゐる。

三井はもと吳服商と金融爲替業とを事としたが、徳川家御用で伊豆十島産物の買方(島方)となつて以來は云々わゆる「物産」方面にも手をつけ、明治九年三井物産會社の創設となつた。ここで興味のあるのは、三井物産が創立當初から運送を含む商業貿易に従事したことであつて、物産創立の明治九年、日本政府及び霸城會社の所有帆船を借受けて同社取扱商品の内地沿岸輸送に當つたほか、當時官營であつた三池鑛山の石炭を上海に積出しこれを同市場で委託販賣してゐる。そして、明治一二年イギリス船二隻(帆船一隻汽船一隻)を購入してからは、社船及び備船をもつて「社内貨物」の運搬に従事した。爾後、逐年、所有船の數は増加し、明治三〇年東京本店に船舶課を設置し、頃からの三井物産は一般海運業務(他人運送)にも進出することになる。だが、運送の對象は殆んど大部分自社取扱貨物主として石炭であつた。明治三四年九月、東京本店内の船舶課が長崎縣口ノ津に移轉したことは何よりもこれをよく物語る。「社内關係貨物の運搬事務は、當社商賣成立上、最も重大なる、一要素たる事、各支店の、等しく、認むる處」であり、「口ノ津は、社船の Home port」であつたが故である。明治三六

年四月船舶部の設置となり、それが門司に設置されたときにも、その目的は「當會社の海運業を統轄し、其主管船舶を以て、當會社取扱商品輸送に當り、商賣の成立、發展を助長する」にあつた。要するに、當時の三井物産船舶部は自己運送形態をとつていた。

しかし、日露戦争を経て、明治四十一年、臺灣航路において「當社關係荷物、並に、補充として、社外荷物を積取」ることに好成绩を収めた三井物産船舶部は、同航路で日本郵船・大阪商船を壓迫するほどになり、遂に同年、三社の間に基隆積灣精灣米内地向運賃協定の成立に成功した。(自己運送から他人運送への發展)以後、同船舶部の輸送量は自己運送・他人運送ともに年々増大したが、世界恐慌・滿洲事變を境として他人運送の發展めざましく、昭和八年以降は毎期他人運送比率が自己運送比率を超えるようになった。このこと、當の「三井物産船舶部の機能と使命」からすれば、「然し乍ら、此の内譯を見ますれば、大體、社内荷四割、社外荷六割と云う比率になりまして、當部が社内商賣の助成發展を第一義と致し居ります點から考へますれば、誠に遺憾な結果となつて居ります」と云うわけかも知れぬが、自己運送形態から他人運送形態への發展という海運經營上の基本的動向からすれば、けだし當然と見らるべきであらう。而して、その後太平洋戦争に入り、船舶運管會(船舶の國家費用)の設立までも見るに至つた高度の戦時海運統制は遂に同船舶部をして貿易會社の單なる一部門として置かしめることな

く、昭和十七年十二月、三井船舶株式會社として獨立せしめることとなつた。

因みに、右記三井船舶株式會社設立内認申請書に曰く  
「三井物産株式會社ノ海運業ハ明治九年三池炭ノ外國向ケ輸送ニ從事シタルニ創マリ、爾來主トシテ自社荷物ヲ輸搬シテ我商權ノ海外發展ニ寄與セルガ、其ノ後優秀船ノ整備ト航權ノ擴張ニ連レ、自社荷ノ運搬比率ハ漸減シ、近年ハ其ノ船腹ノ大半ヲ專ゲテ社外荷ノ運搬ニ從事スルニ至レリ。

三井物産株式會社ノ海運業ガ斯ノ如ク公共性ヲ帶アルニ至レルニ猶貿易會社ノ一部門ニ在ルコトハ不公正ノ弊ヲ受クル懼無シトセズ、又、今後海運業ハ國家ノ最重要産業トシテ益々助成セラルル必要アルベキモ、他事業ト兼營スルトキハ、海運業ニ對スル補助ガ他事業へ逸出スル虞アリト解セラルコト無キヲ保シ難カルベシ。仍而海運業ハ專業ト致シ度シ<sup>10)</sup>

その歴史的經過と獨立當時の消息を簡潔につたえて興味ふかきものがある。

- (1) 三井物産船舶部・三井船舶部之沿革、大―三、一頁 (2) 三井船舶部之沿革、二頁
- (3) 増尾信之・三井讀本、亞細亞書房、昭一八、二二―二四、四八一―八二頁
- (4)(5) 三井船舶部之沿革、七頁
- (6)(7) 三井船舶部之沿革、一五頁
- (8) 三井船舶部の機能と使命(社内プリント昭一一)、所載の統計表参照。
- (9) 三井船舶部の機能と使命、一頁
- (10) 三井船舶株式會社設立内認可申請書(昭和一七年二月四日附)
- (11) 三井船舶株式會社獨立以前の三井物産の營業種目をその定款によつて見るに「物品販賣業・運送業・保險代理業・造船業・陸揚業・等々」、このうち「運送業」とは云々までもなく他人運送業を意味する。

このように、三井物産船舶部の歴史も自己運送から他人運送への發展にほかならない。ただ、巨大財閥を生みの親または背景としていたため分化過程がはかばかしくなかつただけのことである。但し、自己運送形態は必ず他人運送形態に發展するとは限らない。第一九世紀後期以來(日本では第一次世界大戰後)の獨占資本主義が生んだトラストは敍上とはむしろ「逆の發展」(Rückentwicklung)を形成した<sup>1)</sup>。産業資本家の海運業包攝による自己運送形態(Industrial carrier; Industrial fleet)がこれである。即ち或る産業會社が原料購入過程・製品販賣過程に必然的にふくまれる海上運送勞務を産業會社が自らの船舶または資本參與している他の海運會社の船舶でもつて行うので

ある。石油會社の所有運航する油槽船はその著例であるが、鐵鋼・石炭・セメント・木材・等々の嵩高重量貨物に關係する産業にあつても同様の傾向が至るところ見受けられる。(日本石油・旭石油・小倉石油・日本製鐵・北海道炭礦汽船・日本石炭・小野田セメント・石原産業海運・等々)

(1) Institut für Konjunkturforchung: Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt, Berlin, 1940 SS. 153-54. 佐波謙・海運に於ける競争、昭一九、一九六頁

會つて辰馬汽船株式會社常務取締役であつた川野宗太郎氏の船長記録「自傳」は日本海運の風帆船時代から蒸汽船時代へかけての自己運送形態と他人運送形態の發展を如實に語るものである。叙上の三井物産船舶部とはちがつた意味の過程をとつてはかりでなく、樽廻船の没落過程を若干物語るものとしても興味ふかく感ぜられる。

明治三年川野氏が初めて乗つたと云われる大和船(純日本型風帆船)の「順静丸」(一、七〇〇石)は御影「稻正宗」の醸造元河東利助氏の持船であつたが、「積荷は主として自家醸造の酒とその他灘方面一般の酒を併せて輸送したのであつた。」<sup>1)</sup> したがつて、この船は半他人運送形態をとつたわけである。因みに、この頃すでに、樽廻船仲間では蒸汽船による灘酒運送の議が起り、種々紛議の末その數を制限して汽船積を認めようと云ふことになつた。<sup>2)</sup> (當時、汽船による灘酒の東京までの運送は風帆船にくらべて運賃は四割方高かつたが、運送日數は汽船三晝夜に對し風帆船は一四日乃至二〇日を要した<sup>3)</sup>)。

ところが、「かしき」から身を起した川野氏が九年の星籍を経てようやく目的を遂げて順静丸の船頭となつた明治一一年頃から「漸く西洋型帆船が荷主の間に認めらるゝやうになつて大和船は迫々滴落の姿となつて行き初めた。」<sup>4)</sup> 同氏が「船長となつて主宰する『順静丸』の唯一の積荷である江戸行きの灘酒の如きも、漸次、西洋型帆船に吸收されて、大和丸はその反對に積荷が減少して行つた。」(云わゆる樽廻船は明治一三年その跡を絶つてゐる<sup>5)</sup>)。

即ち、日本型風帆船は西洋型蒸汽船によつてではなく、まず、西洋型帆船によつて仕事をとられたのである。「僕は西洋型帆船の隆盛と大和船の没落状態を觀て『時世』の力といふことを考へてみた。世運の進展といふものゝ恐ろしいことをも思つた。」<sup>6)</sup> とは、この當時についての川野氏の述懐である。そこで「西洋型帆船に奪はれた江戸積みみの灘酒の代りに順静丸は尾張から東

京・大阪への材木を積む事に努めた。<sup>8)</sup>つまり、酒造家の所有船が材木を運送しはじめたのであるから、順静丸はいまや他人運送船に轉じたわけである。<sup>9)</sup>(この「順静丸」の材木運送については「川野家文書」を参照)<sup>10)</sup>

では、灘酒はすべて他人運送形態の西洋型帆船によつて運送されたのかと云うにそうでない。「順静丸」の船主、河東家は明治一二年一月西洋型帆船の「太陽丸」(三九〇噸)を建造竣成して自家酒の運送に當つてゐる。<sup>11)</sup>しかし、この太陽丸は自己運送のみに従事したのではなく、石炭・鹽等の他人運送を行つてゐる。<sup>12)</sup>

ところが、西洋型帆船は、また、西洋型汽船によつて取つて代えられる順になつた。日本郵船會社や大阪廣海氏等の汽船は「灘方面に侵入して來て灘及び大阪と東京間との荷物を自然の勢で吸收」した。かくて、「帆船に荷物を積む荷主は漸次減少して行つた」<sup>13)</sup>汽船の場合、出帆の期日が一定してゐるばかりでなく運送期間も著しく短縮となるため、運賃が少々高くとも荷主は汽船に積込を依頼したのである。(なかんずく、運送期間の短縮は灘酒の場合、新酒の立値に重大な關係をもつた)<sup>15)</sup>これは

「灘及び御影の自家所有船によつて手酒を主としてその他の積物を從として吸收してゐた船主には非常な衝動と刺戟を與へた」<sup>14)</sup>

そこで、明治二〇年西宮の辰馬・鳴尾の辰馬・御影の河東・等の諸氏は持船を合併して灘盛航會社を設立した。手船の帆船を汽船の侵略から守らうとの運命策である。<sup>17)</sup>しかし、これらは、もはや、必ずしも灘酒の積取を専業としなかつた。たとえば、盛航會社の所有船「神路丸」(川野氏船長たり)は唐津の石炭を積取り運送した。<sup>18)</sup>

だが、帆船が到底汽船に對抗できないことは灘方面の酒造家にも判つてゐた。それまで(明治二〇年まで)全然汽船を所有しなかつた彼等の間にも、かくして、汽船を所有運航しようとの機運が生じた。

明治二一年、御影に攝州灘酒家興業會社が設立された。酒造業・銀行業・精米業のほか運送業をも営むものであるが、運送業は汽船をもつてした。<sup>20)</sup>「攝州丸」「攝陽丸」「攝海丸」がこれであつて、「攝州丸」(一六〇〇噸、船長は川野氏)のごときは當時日本郵船の所有船にも見られないほどの大型船であつた。<sup>21)</sup>ところで、これらは灘の酒・大阪の九店物十三店物をも運送した。<sup>22)</sup>

(平他人運送)

一方、前記の灘盛航會社でも「大和丸」「任洋丸」「盛航丸」(ともに川野氏船長たり)などの汽船を購入し、自己運送または他人運送に従事した。(たとえば「任洋丸」は主として北海道・品川・神戸間を航海して清酒を運搬した。)<sup>28)</sup>この頃から(特に日清戦争前後から)兩者の他人運送業務は次第に大きな割合を示すようになり、日露戦争前兩社が合併して攝州航業會社となり、後、辰馬商會と改稱される頃には、他人運送の方がむしろ本務となつた。このこと、明治四二年更に改稱して辰馬汽船會社となつて以後は云うまでもない。

- (1) 川野宗太郎・自傳、文明批評社、昭二、一六頁  
 (2) (3) 海軍史料叢書第一七卷、解題一六頁  
 (4) (5) 川野宗太郎・自傳、五六頁 (6) 海軍史料叢書第一七卷、解題一六頁  
 (7) (8) 川野宗太郎・自傳、五七頁 (9) 川野宗太郎・自傳、五五、五七頁  
 (10) 川野家文書、海軍史料叢書第二〇卷、一九五頁以下 (11) 川野宗太郎・自傳、七一頁  
 (12) 川野家文書、海軍史料叢書第二〇卷、一九六頁以下 (13) 川野宗太郎・自傳、一一六頁  
 (14) (15) (16) 川野宗太郎・自傳、一一七頁  
 (17) 川野宗太郎・自傳、一一九頁  
 (18) 川野宗太郎・自傳、一二五頁 (19) 川野宗太郎・自傳、一二二頁  
 (20) 川野宗太郎・自傳、一二二―一二三頁 (21) 川野宗太郎・自傳、一三三頁  
 (22) 川野宗太郎・自傳、一三四頁 (23) 川野宗太郎・自傳、一六〇頁

本稿については新日本汽船取締役松本一郎氏・九州大學教授宮本又次氏・三井船舶社員欠田富太郎氏から種々貴重な教示または資料の貸與にあづかつた。深厚な感謝の意を表する。(二三一―五―一五)。