

氏 名	片 山 邦 雄
学位(専攻分野)	博 士 (経 済 学)
学位記番号	論 経 博 第 167 号
学位授与の日付	平 成 7 年 3 月 23 日
学位授与の要件	学 位 規 則 第 4 条 第 2 項 該 当
学位論文題目	近 代 日 本 海 運 と ア ジ ア

(主 査)
論文調査委員 教 授 山 田 浩 之 教 授 本 山 美 彦 教 授 下 谷 政 弘

論 文 内 容 の 要 旨

本論文は成立期における近代日本海運業の近海（アジア）航路への進出過程を明らかにしようとしたものであり、8章から構成されている。

第1章は、明治10年代の三菱会社の上海、香港、ウラジボストーク航路への進出について、日本領事報告、三菱社誌等によりつつ、分析したものであり、全体として、初期の近代日本海運と領事との関わり、航路の類型の著しい差異、政府の補助等について論じている。

第2章は、第1章に対する補論であり、明治10年代の上海、香港等における日本人船員の脱走問題に関する領事の関わりを叙述することにより、領事と海運との関係の多面性が示されている。

第3章は、明治10年代から20年代にかけての日清戦争前における日本海運の中国華北や南方への進出を分析したものである。華北においては定期船のみならず不定期船の活動も活発化するが、注目すべきは、この活動をもたらした支えた要因として、荷主としての在日中国人貿易企業家の存在・活躍があったことである。南方の香港における日本船の活動は、まず不定期船により開始されるが、それは三国間輸送を含む点において注目すべきものであった。南方への定期航路は、華南、台湾を含むマニラ航路が開始されるもののあまりふるわず、本格的に軌道に乗るのは、日本海運にとって初の遠洋航路であるボンベイ航路が明治26年11月に開始されてからであるが、各航路の往復航における輸送量のバランスの問題の重要性が明らかにされている。

ついで、第4章においては、日清戦争より少し前の時期における航路拡張の将来構想について、経済界の有力者によって主催・選考された懸賞論文等を通じて検討されている。ここでは、欧米豪の航路開設促進の理由が示されることにより、その対比において近海航路の特色、すなわち、近海航路全体の顕在的また潜在的輸送量は欧米豪に劣らない重要性をもっているが、市場状況が複雑多岐であることなどが明らかにされている。

以上の4章は、三菱・日本郵船の近海進出が中心テーマであるが、後半の4章は大阪商船に焦点をあて

てその近海進出が論じられている。まず、第5章は、長江（揚子江）航路の前史に関するものである。近代日本海運の長江への本格的進出は、日清戦争後のことであるが、日清戦争前から関わりがあり、本章においては、日清戦争前の長江航路と日本海運の関係が検討されている。

第6章は、日清戦争後の大阪商船の長江進出について分析されている。日清戦争前は中国の輪船招商局と英系2社が有力であったが、日清戦争後においては各国海運の新規参入が相継ぎ長江航路は複雑化していった。日本海運の場合、最初に長江本流において航路を経営したのは大阪商船であり、新規参入社である同社の直面した初期の諸問題が分析されている。

第7章では、日清戦争によって日本は台湾を領有し、台湾総督府が成立したのであるが、この台湾総督府の命令航路（補助航路）が大阪商船を中心に分析される。大阪商船の海外進出の初期の時代と台湾総督府との関係は、今日ほとんど無視されているが、植民地政府と海運との深い関係は、各国海運の発展を考察する上において逸することのできない視点であり、台湾総督府命令航路がその著例であることが明らかにされる。なお、例外的に、敗戦による台湾総督府命令航路の消滅に至るまでの比較的に長い期間が概観されている。

最後に第8章で、大阪商船の東南アジアへの進出過程が論じられる。第一次大戦中、日本海運は東南アジアへ殺到したが、大阪商船も例外ではなかった。しかし、大阪商船の東南アジアへの関心ははるか以前に始まっており、それは台湾総督府の意向とも関連するものであった。大阪商船社員による4回にわたる東南アジア海運市場調査の復命書を分析することによって、その市場観を考察しつつ、特にインドネシア航路に関して、大戦前においてすでに詳細な分析が行われていることを明らかにし、それが大戦中の航路開始に繋がったことが分析されている。

論文審査の結果の要旨

本論文は従来ほとんど利用されることのなかった領事報告の重要性に注目し、同資料を駆使することによって、これまでの研究が明らかにしていなかった新しい分野に光をあて、近代日本海運のアジアへの進出過程を分析している。すなわち第一次大戦前の近代日本海運のアジア関係航路に関する従来の研究は、上海航路及びボンベイ航路に関心が集中し、他の航路はあまり省みられなかったのであるが、本論文はこの地味な分野に検討を加え、その一つ一つの開設状況を明らかにしている。これによって近代日本海運のアジア関係航路がどのような経緯で実現していったかが解明された。また、各航路の市場状況（貨物、旅客、返り荷、競争船主・船社、同盟など）に特に焦点をあてて分析していることも注目に値する。

さらに、航路の前史、すなわち、航路の構想段階を解明することに努力が払われていることも評価できる。これは日本海運の近代化過程の研究に新たな視点を示すものである。一般に各航路の構想が意外に早いものであることも明らかにされた。そして、航路の類型化のための要因を指摘していることも特色としてあげられる。例えば、上海航路のように海運市場として日本にとって重要であることが明らかである航路、船主にとって先行投資的意義をもつ航路、政府の政治的要請に基づく航路、などである。

本論文の重要な結論の一つは、近代日本海運を日本の貿易の単なる付帯的存在としてみることは正しくなく、他国海運と同様に産業として独自の存在意義を持つものであったとするとところにある。それは、移

民輸送、三国間輸送に対する強い関心に示されており、また政府の政策に盲従していたのではないといった指摘等によっても示される、としている。

もう一つ注目すべき点は、今日、アジア経済の重要性が大きく論じられているが、本論文は海運市場という限定された視角からであるが、このアジア市場の歴史的背景の解明を行っていることであり、第一次大戦以前の先進国を含めた各国海運にとって、アジアの海運市場が無視し得ないものであったことを具体的に明らかにしている。

以上、本書の貢献について述べてきたが、いくつか残された課題があることを指摘しておきたい。

その一つは、日清戦争前は三菱、日本郵船の近海活動が、日清戦争後は大阪商船の近海活動が分析されているが、このことは結果的に国策会社の性格を有している、海運史上いわゆる「社船」に関する叙述が多くを占めることになり、したがって他の社外船の近海活動の解明が不十分なことである。

もう一つは、ネットワークとしての航路網についての言及は多いが、アジア内海運ネットワークの全体像は必ずしも明らかではなくトータルな分析としては不十分である。これは、各航路の開設前後の状況の解明に焦点が当てられ、各航路の同時代的関連についての考察にやや不足するところがあるからであるが、ネットワークの経済性の重要性からして、今後の研究によって解明されることが望ましい。なお、近代日本海運の発展と日本経済の発展との関係の分析も必ずしも十分とはいえない。その問題は本論文の課題ではないとはいえ、この点を補うことによってより豊かな内容にすることが可能であろう。とはいえ、本論文は、領事報告という従来は無視されていた資料を活用することによって、近代日本海運の成立と近海（アジア）航路進出の過程を解明することに成功しており、その功績は大きい。よって、本論文は博士（経済学）の学位論文として価値あるものと認める。

なお、平成6年12月15日論文内容と、それに関連した試問を行った結果合格と認めた。