

書 評

脇村義太郎・山縣昌夫監修, (財)海事産業研究所

『近代日本海事年表』編集委員会編『近代日本海事年表』

(1991年6月刊, 東洋経済新報社)

三 和 良 一*

海事産業研究所の創立15周年を記念する大型プロジェクトとして企画された『近代日本海事年表』の刊行は、日本の近代海運・造船の発達を担ってきた関係企業と経営者・労働者など海事関係者、その発達を政策面でサポートしてきた政府関係者にとって、そして、近代海事史の研究にたずさわる学者・研究者にとって、まことに慶賀すべき快事である。

快事といえるのは、本書が、まさに画期的な意義を持つからである。まず第1に、これまで海事関係の年表事項は、研究書・企業社史・総合年表などに記載されてはいたが、独立したかたちで刊行されるのは本書が嚆矢である。第2に、産業部門別の年表としては、これまで、たとえば、現代日本産業発達史研究会(交詢社出版局発売)の『現代日本産業発達史』シリーズの巻末年表が利用できる程度であり、単行の本格的な産業年表としても本書は嚆

矢なのである。さらに、第3に、本書は、ただ海事関連事項を網羅しているというばかりでなく、事項記載について「二つ以上の文献によってクロス・チェックし、その正確さを確認できない限り採用しない、という原則」(序文)に基づいて作成された極めて厳格な年表なのである。そして、第4に、本書は、現代の海事研究の最高峰と言うべき研究者による驚嘆すべき努力の集積の結果として完成された年表なのである。

海運の権威者脇村義太郎、造船の権威者故山縣昌夫の両東京大学名誉教授を監修者とし、地田知平一橋大学名誉教授、故平本文男東京大学名誉教授、中川敬一郎東京大学名誉教授、寺谷武明横浜国立大学教授、後藤茂也、亀山信郎両海事産業研究所長で構成された編集委員会が、1980年以来、実に249回(5回の合宿を含み、ほぼ1000時間に及ぶ)の会議を重ねて、項目選定・

* みわ りょういち 青山学院大学経済学部教授

内容検討・表現検討をおこない、1989年によやく3次稿を完成させるにいったという。この間、海事産業研究所の部長研究員菊川秀男氏をはじめとする事務局スタッフが、資料調査をはじめカード化やコンピュータ活用面で編集作業をバック・アップする体制がとられた。

とくに、「脇村先生は、夏合宿をも含めて毎回の編集会議に殆どご出席、多くの重要項目について意見を述べられ、会議の進行に尽くされた。また、会議以外でも適時事務局を指揮され、一つ一つのアイテムについて、追加・訂正・補筆にあたられるなど、名目的な監修者ではなく、日本海事・外国海事・一般事項の全体を総括、文字どおり監修者の役割を果たされた。」との「あとがき」には、ご高齢なおご壮健な脇村先生の陣頭指揮のもとで最高水準の編集委員会が丸丸となってこの画期的な海事年表の作成に努力を傾注された有り様が生き生きと示されている。

足掛け10年のご努力の成果である本書の内容の素晴らしさは、紙筆で尽くし得るものではない。内容の極く一端を紹介し、若干のコメントを述べることで書評の責を果たささせていただくしかない。まず、年表の体裁は、見開き左頁に「日本海事」項目が2欄にわたって記載され、右頁には「外国海事」「一般」項目がそれぞれ1欄ずつ記載されている。対象時期は、1853（嘉永6）年から1972（昭和47）年までの

120年間で、「日本」「外国」「一般」のうち最も記載事項が長い欄が終わるところで年次を改める形式がとられている（1年分の記載量を限定しないので、十分な項目選定・事項記述が可能になっており、年次によっては欄にかなりの余白が生じることを敢えて厭わない理想的な年表形式である）。日本海事5,411、外国海事1,700、一般事項3,366の計10,477項目が本文354頁（見開き177頁）にわたって記載され、索引として、索引本体・船名索引・人名索引・法令索引の4種が107頁にわたって配置され、主要参考文献リスト14頁が付されている。

日本海事欄が充実していることはもとより、外国海事欄の記載事項の豊富さは本書の大きな特徴であり、外国欄については海外の海事史研究者の協力によるクロス・チェックがおこなわれている。また、索引に工夫が凝らされ、特に索引本体では、項目の下に関連事項をまとめて掲示する方式が採られているので、検索が大変便利な年表となっている。

試みに、本書と在来年表を事項例で比較してみよう。本文冒頭の1853年のペリー来航関係記事は、[5.26[4.19]アメリカ東インド艦隊司令長官、M.C. Perry, 軍艦 “Susquehanna” (2450トン, 蒸汽船), “Mississippi” (1692トン, 蒸汽船)などを率い那覇に来航。], [7.8 [6.3] M. Perry, “Susquehanna” “Mississippi” “Plymouth” (989トン,

帆船)，“Saratoga”(882トン、帆船)の4隻を率い、開国を要求するアメリカ大統領 M. Fillmore の親書を持って浦賀に来航。」とある。岩波書店の『近代日本総合年表(第3版)』の同種記事は「5.26[4.19]米国東インド艦隊司令長官ペリー。軍艦4隻を率い琉球那覇に来航」，「7.8[6.3]ペリー，浦賀に来航」となっている。本書によれば，軍艦4隻の艦名・トン数・船種が分かり，さらに，人名・艦名の原語表記を知ることができる。表現量が限定される総合年表に較べて，本書の情報量は実に豊富なのである。ちなみに，船種が分かると，有名な狂歌「泰平の眠りをさます上喜撰(蒸汽船)たった4杯で夜もねられず」の不正確さもチェックできるというわけである。

さらに，ペリー提督に関しては，1854年の再度来航後“Mississippi”で香港に向かい，そこで職務を J. Abbott 大佐に引き継いでから P & O 社の汽船“Ganges”“Hindustan”を乗り継ぎ，欧州経由で1855年1月にニューヨークに到着したこと，“Mississippi”は香港から東回りホーン岬経由で同年4月にブルックリンに帰着し，世界一周した最初の蒸気軍艦となったこと，同艦上でペリーが彼の提督旗を降ろしたことなどを，外国海事欄の記事から知ることができる。

このように，本書は，海事事項に関して豊富な項目を包含し，また，その内容記述も年表としては極めて詳細で

あり，本文を辿るだけで海事史のあらましを読み取ることができると言っても良い。歴史的事が生じた年月日を確認するための「見る年表」ではなく，事象の内容を知らせてくれる「読む年表」として，本書は優れた内容を持っている。

監修者の脇村先生は，序文で「この年表は決して完成されたものではなく，今後読者からの忌憚のない批判と教示をいただくことによって，他日の改訂に備えていきたい」と述べておられるが，本書の問題点を見つけるのはなかなか難しい。さしあたり，評者の気付いた点は次の2，3のことである。

はじめは，事実関係の確認にかんする事例である。1870(明治3)年の項目に「11.2[10.9]岩崎弥太郎，大阪西長堀商会(旧高知藩主山内豊信創設)を継承し，土佐開成商社を設立，11.11[10.18]九十九商会と改称，東京・大阪・高知間の航路開設。」とある。岩波総合年表にもほぼ同様に記述されている([10.18]が[10.19]となっている)。三菱財閥の出生日にかかわる重要事項であるが，ここには，問題点がふたつある。第1は，土佐開成商社設立の有無で，第2は九十九商会への改称月日である。従来は，「三菱社誌」を根拠に，本書のような記述が採られてきているが，『岩崎彌太郎伝』(岩崎彌太郎岩崎彌之助伝記編纂会編集発行，1967年刊)下巻では，土佐開成商社は設立されていないとの判断がなされ，

九十九商会への改称日は明治3年間10月18日であると指摘されている。根本史料である弥太郎の日記によってこの記述の信憑性は高い。とすれば、従来の記述は誤りとなり、九十九商会への改称月日は、12.10[閏10.18]ということになる。この点について、編集委員会ではどのような判断をなされたのであろうか。なお、最近の三菱関係社史では、たとえば『日本郵船株式会社百年史』（1988年刊）は「(10.一)土佐藩、開成館大阪出張所を九十九商会と改組。」と記載し、土佐開成商社設立説は採らないが、九十九商会への改称は旧暦10月としている。

次は、表現の仕方にかんする事例である。共同運輸設立関係記事で、1882(明治15)年に「7.26 農商務省、共同運輸会社の設立を認可し、新船保有、平時の貨客輸送、緊急時の船舶徴用などを定めた命令書を下付。’83.1.1開業。資本金300万円、うち130万円政府出資、社長伊藤雋吉(海軍少将)。東京風帆船、北海道運輸、越中風帆船の3社合併による。」、「12.7 共同運輸会社、船腹拡充のため、資本金を倍額に増加。」とある。この項目では、以前、岩波総合年表を改訂した経験がある。第1版は「7.26 命令書下付(資本金600万円。うち260万円政府引受)、『83.1.1開業』となっていた。これでは、7.26の命令書が資本金を600万円としたように読めるが、当初命令書の資本金は300万円であり、11.27に資本

金を倍額にすることが認可されたのである。そこで、第2版からは「7.26 命令書下付。’83.1.1 開業(資本金600万円、うち260万円政府引受)。」と表現を改めた。この改訂と較べてみると、本書の記述は、当初命令書の資本金は300万円であり、のちに倍額になったことを記載してはいるが、なお、表現に誤解を招くところがある。つまり、「’83.1.1開業」が「資本金300万円……」の前に置かれているので、それが開業時の資本金と誤認され、倍額増加以前の資本金は150万円であったかのような読み取りがなされるおそれのある表現になっている。岩波改訂とは逆方向(資本金記述の後ろ)に「’83.1.1開業」を移動させるのが適当ではなかろうか。なお、「3社合併による。」という表現よりは、共同運輸が3社を合併したと記述するほうが正確であろう。

最後は、事項の評価にかんする事例である。1896(明治29)年3月24日公布の航海獎勵法について、本書では「従来の船主本位から船舶本位へ助成対象を変更。」と評価されている。この評価は、もちろん誤りではない。しかし、かつて、戦前の海運政策史を検討した時、助成対象が、海運企業⇨航路⇨船舶と移行したという仮説を提起した評者としては、いささか異議を唱えたい評価である(“Maritime Policy in Japan: 1868-1937”, T. Yui & K. Nakagawa ed., Business History of

Shipping, Univ. of Tokyo Press, 1985)。

航海奨励法は、特定航路助成とともに航路本位の助成であり、船舶本位の助成は、第1次大戦後、とくに1930年からの船舶改善助成施設に典型的に現れるというのが、評者の評価である。この点は、今後の研究課題として残る問題であろう。

以上は、本書の草稿を拝見する機会をお与えいただきながら、多忙にかまけて詳読することを怠った評者の陳謝の意を込めたコメントである。

画期的な労作のご刊行に力を尽くされた関係各位にあらためて、深く感謝申し上げたい。