

明治初年の海運政策

斎 藤 尚 久

- I はじめに
- II 明治7年までの海運政策の推移
- III 三菱保護政策の決定
- IV むすび

I はじめに

わが国の産業資本の成立過程が明治政府の殖産興業政策によるいわゆる「上から」の育成過程であったことは周知のとおりであるが、日本の近代海運業の形成過程もまた「上から」の保護育成の過程であった。明治政府による保護育成を通して日本の近代海運業の基礎が確立されるのは明治10年代後半、すなわち、明治17年の大阪商船の創立、明治18年の日本郵船の創立をもってその時期とされるが、この間の過程を海運政策の側面からみると二つの画期があった。第一の画期は明治8年の三菱保護政策の決定であり、第二の画期は明治14年の共同運輸会社創立の時期である。したがって、日本の近代海運業形成過程は、(1)明治維新～明治8年、(2)明治8年～14年、(3)明治14年～18年の三つの時期に区分できる。本稿ではこのうち、第一の時期、すなわち、明治維新より明治8年9月の三菱会社への「第一命令書」交付の時期までをとりあげる。

ここでいう第一の時期は、海運についてみれば、対外的には外国海運の日本沿海への進出が盛んに行われていて日本海運の自立が要請されていた時期であり、また、国内的には全国的な商品流通機構の編成とその基礎条件としての海運の発展が要請されていた時期でもある。第二の時期は、内務省を中心として殖産興業政策が展開される時期に照応するが、海運についても政策転換が行なわれ内務省を中心として三菱会社の保護育成が推進される時期である。明治維新から8年の海運政策転換までの時期は、明治政府が試行錯誤をくりかえしながら、「上から」の海運業育成政策が展開される時期であるが、このことは、明治政府の側から政策の担い手の選択が行われ、国家の要請に合致しないものが切り捨てられ、ふるいわけられてゆく過程であるにとらえることができる。そこで、本稿では、以上のような観点から明治初年の海運政策の展開過程をみていくことにしたい。

II 明治7年までの海運政策の推移

日本における船舶の近代化＝西洋型船舶（帆船および蒸汽船）の導入は嘉永6年（1853年）6月のペリーの浦賀来航、いわゆる「黒船」の出現を契機とする。同年9月、徳川幕府は寛永12年（1635年）以来二百数十年間固守してきた大船建造禁止令を解いた。それ以後、幕府および諸藩は海防、軍事上の経済外的要請から外国より西洋型船舶（艦船）を輸入するとともに、造船所を建設し西洋型船舶（艦船）を建造した。さらに幕府は文久元年（1861年）、民間における大船の所持および外国船の購入を許可した。

明治維新政府による海運政策の発端は、徳川幕府のこの二つの布告を踏襲した船舶の近代化に関する布告である。明治2年（1869年）10月、太政官布告によって「西洋形風帆船蒸気船自今百姓町人ニ至ル迄所持被差許候間、製造又ハ買入等致度者ハ、管轄府藩添書ヲ以テ東京外務省へ可願出

¹事」とし、ついで明治3年(1870年)1月、「商船規則」²の公布にともな
 って太政官布告を発し、西洋型船舶所有者の保護を明かにした。すなわち
 「……一体日本製之船は度々難破之患も有之人命荷物等之損傷不少詰り皇
 国之御損失與相成候に付追而は不残西洋形之大船に仕替度御旨趣に付当今
 西洋形之船所持之ものは厚御引立被遣候条其旨可相心得候……」³。この二
 つの太政官布告は嘉永6年および文久元年の徳川幕府の布告の徹底化を図
 り、和船から西洋型船舶への転換が日本海運の基本的方向であることを表
 明したものである。しかし西洋型船舶の所有者に対して特別の保護はなか
 ったようである。むしろ、船税の点では蒸汽船の方が在来の和船より課税
 額が重い⁵。明治2年12月、民部省・外務省連署の布達によって西洋型船お
 よび日本製商船の賦税が定められたが、それによると税額は、西洋型蒸汽
 船は一年百トンにつき金15両、西洋型帆船は10両、日本型船は一年百石に
 つき一兩と定められているが、この規定は明治3年の「商船規則」および
 明治4年の「船税規則」⁷に引きつがれている。この矛盾は明治16年(1883
 年)大蔵省において新たに「船税規則」を制定し、日本型船の税率を従来
 の2倍に引き上げることによってある程度取り除かれ、船税改正を通じて
 西洋型船への転換が図られた⁸。ついで明治18年(1885年)7月の布告で、
 500石以上の日本型船舶は明治20年(1887年)1月以降建造が禁止され、

1 通信省編『通信事業史』第6巻，昭和15年，777ページ。

2 住田正一編『海事史料叢書』第18巻，昭和6年，3-8ページ；「大蔵省沿革志」
 下巻（『明治前期財政経済史料集成』第3巻，昭和37年，271-272ページ）。

3 住田正一編，前掲書，3ページ。

4 加地照義「日本資本主義の成立と海運(二)」『海運』274号，昭和25年7月，12ペ
 ージ；佐々木誠治『日本海運競争史序説』昭和29年，93ページ；同『日本海運業の
 近代化』昭和36年，36ページ。

5 富永祐治『交通における資本主義の発展』昭和28年，102ページ。

6 『法令全書』526ページ（『渋沢栄一伝記資料』第2巻，昭和30年，307ページ参
 照）。

7 『海事史料叢書』第18巻，9-11ページ。

8 堀江保蔵「明治10年代の海運業」（堀江保蔵編『海事経済史研究』昭和42年，21
 ページ）。

維新当初の船舶近代化＝西洋型船舶拡充の方針が具体化した。

海運政策はいうまでもなく、自国海運に対する政策である。政策は目的に対する手段、方法であって目的そのものではない。したがって、その意味では、明治2年および3年の太政官布告は船舶近代化のための具体的方策を伴っておらず、単に目標を表明したものにすぎないから、いまだ海運政策とはいえないかもしれない。この意味からすれば、厳密な意味での海運政策は明治2年12月の廻漕会社の設立から始まるとみてよい。

明治維新政府は由利財政挫折の後、明治2年に通商司を設置し通商司を拠点とした全国的な商品流通機構の編成と金融機構の整備を推し進める政策を実施した。廻漕会社はこの通商司の監督のもとに設立されたものである。

通商司は明治2年2月22日の太政官達¹⁰によって設置された政府機関であるが、その権限は同年6月24日の太政官布達¹¹によればつぎのように規定されている。

「今般会計官中通商司ヲ置、追々商律ヲ可被為立タメ左之条件御委任候事。

- 一 物価平均流通ヲ計ルノ権。
- 一 両替屋ヲ建ルノ権。
- 一 金銀貨幣ノ流通ヲ計リ、相場ヲ制スルノ権。
- 一 開港地貿易輸出ヲ計リ、諸物品売買ヲ指揮スルノ権。
- 一 廻漕ヲ司ルノ権。
- 一 諸商職株ヲ進退改正スルノ権。
- 一 諸商社ヲ建ルノ権。
- 一 商税ヲ監督スルノ権。

9 佐波宣平『海運理論体系』昭和24年、202ページ。

10, 11 『明治前期財政経済史料集成』第16巻、43ページ。

一 諸請負ノ法ヲ建ルノ権。

右之件々御委任候間、三都府メ諸開港場エ出張地方官へ談合之上施行可致事」

このよに通商司は金融・貿易・海運・商業などにわたって広汎な権限を有していたが、この任務を具体的に実施するため通商司監督のもとに設立されたのが通商会社・為替会社であった。通商会社・為替会社は、通商司設置と同時に東京・大阪・京都・横浜・神戸・新潟・大津・敦賀の八都市に設立されている。企業形態としては欧米の株式会社制度にならって株主に相当する社中と称する出資者の共同出資にもとづく企業形態がとられていたが、主要な出資者は三井組・小野組・島田組等の前期的商業資本であった。通商司を拠点とした経済政策はこれらの前期的商業資本に依拠して新しい経済機構を樹立していこうとするものであった。¹²

廻漕会社も通商司—通商会社・為替会社を中心とした政策の一環として設立されたもので、通商会社・為替会社がそれぞれ商品流通・金融の側面を担当したのに対し、廻漕会社は海運の側面を担当するものであったといえるであろう。

廻漕会社設立の促進要因として当時つぎの二つの事情があった。第一は国内的事情で、当時はいまだ地租が米納であったから、明治維新政府の財政的基盤である全国の貢米を東京・大阪へ廻漕するための指定輸送機関を必要としたことである。第二は対外的事情で、幕末から外国海運の日本沿海への進出が盛んに行なわれていたので、海運の自立が要請されていたことである。¹³ 明治初年の日本の船舶の主体は、第一表・第二表にみられる通り旧来の和船で、しかも蒸気船の大部分も小型船舶であり1000トンをこえ

12 中村尚美『大隈財政の研究』、昭和43年、24-26ページ。

13 『世外井上公伝』第2巻は次のようにのべている。

「明治維新の初め、我が海運は頗る幼稚の状態で、僅かに租米を回漕する所の旧式飛脚船が江戸、大阪間を往復するに過ぎず、蒸気船を使用して運輸に従事したも

るものは三・四隻にすぎない状態であった。¹⁴ 当時の外国貿易は輸出入ともすべて外国船によって行なわれていたが、そればかりでなく沿海航路における外国船の活動も活発であり、開港場間の物資輸送も外国船によって行

第1表 西洋型商船

	蒸 汽 船		帆 船	
	船 数	トン数	船 数	トン数
1970年(明治3年)	35	15,498	11	2,454
1871 (4)	71	20,934	31	7,909
1872 (5)	96	23,364	35	8,320
1873 (6)	110	26,088	36	8,483
1874 (7)	118	26,120	41	9,655
1875 (8)	149	42,304	44	8,834
1876 (9)	159	40,248	51	8,790
1877 (10)	183	49,105	75	13,648

出所) 統計院『第四回日本帝国統計年鑑』明治18年刊, 359ページ。

第2表 和 船

	500 石 以 上		500 石 未 満		合 計	
	船 数	石 数	船 数	石 数	船 数	石 数
1872年(明治5年)	1,485	1,186,368	17,155	2,125,913	18,640	3,312,281
1873 (6)	1,534	1,201,398	21,159	2,634,004	22,693	3,835,402
1874 (7)	1,525	1,201,950	21,148	2,564,271	22,673	3,766,221
1875 (8)	1,476	1,153,485	19,208	2,302,643	21,260	3,577,853
1876 (9)	1,498	1,152,873	18,421	2,244,310	19,919	3,397,183
1877 (10)	1,311	1,040,519	17,116	2,048,633	18,964	3,251,425

出所) 統計院『第二回日本帝国統計年鑑』明治16年刊, 289-290ページ。

のは外国人のみであった。かくの如くであって、我が国の海運業は遂に外国人の手に帰することは火を瞎るより隙かである。それで政府は貿易を隆盛にする為、大いに汽船を建造又は購入することを奨励した。……」(『渋沢栄一伝記資料』第2巻, 408ページ, 552ページ参照)。

14 小篠清根編『海運史料』上巻, 明治19年, 108ページ; 『鼎軒田口卯吉全集』第4巻, 昭和3年, 57ページ。

なわれることが多¹⁵かった。これらの外国船の中でも、とりわけもっとも積極的な動きを示したのがアメリカの太平洋郵便汽船会社 (Pacific Mail Steamship Co.) である。同社はアメリカ政府より年額50万ドルの補助金を受けて、慶応3年 (1867年) 1月にサンフランシスコ・横浜・香港間の極東航路を開設し、つづいて慶応3年8月には横浜より神戸・長崎を経て上海に至る支線定期航路を開設¹⁶した。明治初年には日本沿海における同社の勢力は急速に増大しつ¹⁷つあった。一説によると明治初年、太平洋郵便汽船会社は日本政府に対して、日本沿海の航海の独占権を請願してきたとも¹⁸いわれる。

このような二つの国内的・対外的事情を促進要因として、通商司一通商会社・為替会社を中心とした経済政策の一環として設立されたのが廻漕会社であるが、その設立経過はつぎの通りである。

廻漕会社は明治2年12月、政府が廻船問屋・飛脚問屋・運送問屋等をうながして設立されたもので、最初は廻漕会所と称し、翌明治3年2月廻漕会社と改称¹⁹された。明治2年12月29日付の「東京府町触」²⁰によると「今般廻漕会所附蒸気飛脚船御備相成、来午正月中ヨリ東京大坂等往返致候条御用旅行ノ者ハ勿論武家百姓町人婦女子ニ至ル迄右船ニテ往返致シ度モノ

15 明治初年の外国海運については次の論文に詳細な分析がなされている。

山口和雄「明治初期の外国海運と三菱会社」(中村常次郎・大塚久雄・鈴木鴻一郎編『世界経済分析一脇村義太郎教授 還暦記念論文集1ー』昭和37年、120-157ページ)

杉井六郎「維新当初における外国海運勢力」『芸林』第5巻第4、5、6号、昭和29年8、10、12月。

16 『大阪商船株式会社80年史』昭和41年、3ページ；なお、太平洋郵便汽船会社への補助金50万ドルの交付は1865年に決定された。(John G. B. Hutchins, *The American Maritime Industries and Public Policy, 1789-1914*, 1941, p. 529.)

17 山口和雄、前掲論文、125-130ページ。

18 『海運史料』上巻、380ページ；畝川鎮夫『海運興国史』昭和2年、215ページ；『通信事業史』第6巻、776ページ；『日本郵船株式会社70年史』昭和31年、2ページ。

19 『渋沢栄一伝記資料』第2巻、408、556ページ；宮本又次「廻漕会社の興廃」『魚澄先生古稀記念論叢』652-653ページ。

20 『法規分類大全』37ページ(『渋沢栄一伝記資料』第2巻、556ページ)。

ハ、相当ノ入用差出、乗組且御用物ヲ初商売荷物等は又相当ノ運賃ヲ以テ積込候筈ニ付、望ノ者ハ諸事靈岸嶋廻漕会所へ可申出候事」とあり、明治3年1月から運航が開始された。通商司は同年1月17日、廻船問屋・定飛脚問屋・運送問屋を呼び出し、「商船規則」・「郵船規則」²¹ならびに前記の「東京府町触」を示し、積荷の収集を命じている。つづいて2月8日、廻船問屋3軒（錢屋卯兵衛・利倉屋金三郎・越後屋喜右衛門）・定飛脚問屋4軒（京屋弥兵衛・和泉屋甚兵衛・江戸屋仁三郎・島屋左右衛門）・他四軒（木村万平・松坂屋弥兵衛・木屋小左衛門・井上重次郎）合計15人を通商司に呼び出し廻漕会社頭に任命した。²²このような設立経過をみてわかるように、廻漕会社は政府の主導により、江戸時代以来既存の運送業者を基盤にして設立されたものであった。

廻漕会社は政府より5隻、二、三の藩から8隻、合計13隻の船舶の委託をうけ、²³東京・横浜—大阪・神戸間の定期航路（月3回就航）を開設したわが国最初の汽船会社である。会社の経営は政府の選任する管長・幹事と民間より前記の木村万平以下15名の廻漕会社頭によって管理されていた。²⁴

廻漕会社は政府の貢米輸送を委託されていたし、また、のちには菱垣回船、樽回船の貨物も取り扱うようになり収益の見込も確実であったにもかかわらず業績はあがらず、²⁵事業整理時には15万余の負債を為替会社に残しており、²⁶放漫な経営が行なわれていたのではないかとおもわれる。「大蔵省沿革志」の明治3年11月12日の項に

21 「大蔵省沿革志」下巻（『明治前期財政経済史料集成』第3巻、269—271ページ。）

22 『渋沢栄一伝記資料』第2巻、556ページ；宮本又次，前掲論文，653ページ。

23 加地照義，前掲論文，13ページ；宮本又次，前掲論文，654ページ。ただし，開業時は陽春・長鯨などの二・三隻の船舶で営業を開始したようである（『海運史料』上巻，378ページ）。

24 宮本又次，前掲論文，664ページ。

25 宮本又次，前掲論文，666ページ。

26 東京為替会社の廻漕会社に対する貸付滞り分は157,453円33銭4厘であった。（『明治財政史』明治38年，第12巻，464ページ；日本銀行調査局編『日本金融史資料』明治大正編，第2巻，昭和31年，附録，93ページ）。

「廻漕会社ニ関スル事務ヲ処理スル内規ヲ議定ス。

議案ニ曰ク、郵船ハ最初官府ノ直轄ニ属シ郵船規則ヲ頒布セシモ、目今ノ景況タル漕運ノ事業ハ全ク商賈ノ営為ニ帰スルニ因リ其ノ條款ニハ往往ニ失宜ナル者有ルヲ免レス、故ニ請フ郵船規則ハ之ヲ廃銷ニ付シ、別ニ下項ノ内規ヲ設定シテ以テ廻漕会社ニ関スル事項ヲ幹弁セ²⁷ン」

とし、つづいて11条に及ぶ内規を設定して会社に対する監督を強化しているが、これによって当時、通商司は廻漕会社の経営を十分に掌握できておらず、また政府と会社の関係が必ずしも円滑でなかったのではないかとおもわれる。この内規設定の1カ月後、12月9日、廻漕会社は突然大蔵省から事実上解散させられるのである。同じく「大蔵省沿革志」によると、

「十二月六日廻漕会社ノ職員ヲ罷免ス。

議案ニ曰ク、本年二月東京府下壺ヶ島ニ廻漕会社ヲ開設シ管長、幹事ヲ選命シタルモ、目今漕運ノ事業ハ全ク商人ノ手ニ帰スルカ故ニ、其ノ管長、幹事ノ如キ総テ速カニ罷免ス可キナリ。

本省判決ス²⁸」

とあり、事実上廻漕会社はここにおいて設立後わずか1年で整理されることになった。この間の詳細な事情は知りえないのであるが、渋沢栄一自筆の「郵便蒸気船会社文書」²⁹によると、

「去ル明治二年通商司御建置中同御司之御所轄を以有志之者御誘導相成廻漕会社創立いたし、其資本ハ同しく御所轄之為替会社より貸渡営

27 「大蔵省沿革志」下巻（『明治前期財政経済史料集成』第3巻、293ページ）。

28 同書、第3巻、294ページ。

なお、明治5年司法省より「郵船規則」に関する照会があったとき、大蔵省は「右郵船之儀ハ……庚午正月……頒布イタシ候得共、其後全ク商人共之営業ニ属シ候ニ付テハ、不都合ノ箇条文意モ有之候間、右規則ハ相廃候儀ニ有之候」と回答している。（『通信事業史』第6巻、778ページ）。

29 『渋沢栄一伝記資料』第2巻、552ページ。

業仕候処、何分不手馴之業体ニて難破船等之災害も有之上財本乏敷候ニ付為替会社之貸金も返済之目途不相立殆鎖業之姿ニ相成候ニ付、為替会社中聊廻漕事務心得居候者申合、右廻漕会社貸金ニ対し差向所有之船舶を受取、其残金ハ無拠其儘貸据と相成……」

とあり為替会社からの負債の問題が一因ではなかったかと推察される。このほか運送上の前近代的慣習や不正行為、とりわけ貢米運送上の不正も一因であったと考えられる。すなわち同年2月に政府から廻漕会社に下附された「寄託風帆船處理方規」³⁰の第11条に「從來本邦ノ漕運船舶ニ雇使スル水夫等ノ糶載貨物ヲ盜掠スル弊害有リ、這回洋製船舶ヲ運用スル宜ク当サニ此ノ弊害ヲ痛戒スヘシ」とあり、また、同年6月同じく政府より廻漕会社に下附された「運租船舶航漕規則」³¹にも「……第二、賭博及ヒ争鬭ヲ禁遏ス。第三、細小ノ包荷物ト雖モ私ニ船舶ニ竊載スルヲ許サス。……第五、風浪ノ暴烈ナルカ為メニ繫泊スルモ和晴ニ遭ヘハ速ニ開錨ス可シ、事故無クシテ逗滞スルヲ得サレ。第六、暴風ニ遭フテ船体ヲ輕浮ナラシムルヤ必ス先ツ糧米ヲ擲棄シ、尚ホ已ムヲ得サレハ始メテ租米ヲ擲棄スルヲ許ス、若シ漫ニ租米ヲ擲棄シテ糧米ヲ留存セハ則チ之ヲ収没ス。……第十、租米ヲ隱匿シ而シテ風浪ニ漕フテ擲棄セリト詐告スル有ラハ、其ノ贓米ノ倍額及ヒ贓米每一石ニ金五兩ヲ罰徴シ、爾後永ク漕運ヲ生業ト為スヲ禁停ス。……」とあって当時の海上輸送の状況が推測できる。このような禁止条項は前にのべた11月設定の「廻漕会社ニ関スル事務ヲ処理スル内規」中にも再び「第十、航路ノ遭難ヲ口実ト為シテ包荷ヲ擲棄セリト詐告シ以テ之ヲ盜抄スル如キ奸隱有ラハ、郵船ヲ勒住シ、船長・水手ヲ拘留シテ管轄地方庁ニ押付シ、盜抄セル物品若クハ其ノ価直ハ会社及ヒ船主ヲシテ貨主ニ賠償セシム。」³²と規定されていて当時の海上輸送における不正が続発して

30 「大藏省沿革志」下卷（『明治前期財政經濟史料集成』第3巻、273-274ページ）。

31 同書、第2巻、273ページ。

32 同書、第3巻、293-294ページ。

いたことがわかるのである。さらに、廻漕会社が営業を開始した明治3年には貢米運送に関して、4月に大蔵省・民部省連署で関東諸国の各県に輪漕租米の抄掠に関する警告を発しており、また6月「漂壞運租船舶区分方規」³³、7月「破損運租船舶運費支給方規」³⁴、8月「貢米運送船掟」³⁵と貢米運送上の取締りを強化する法規が頻繁に制定されている。これらの法規の頻発は、貢米を財政的基盤としていた維新政府にとって海上運送における不正、とりわけ貢米運送上の不正が大きな悩みであったことと無関係ではないであろう。

以上のべたように放漫な経営にもとづく為替会社への負債問題、貢米輸送上の問題、および政府と会社との関係の不円滑などが理由となって12月9日政府が会社の整理を断行するに至ったものであろう。かくして、廻漕問屋・飛脚問屋などの江戸時代以来既存の運送業者は開業後わずか1年で明治政府の海運政策の担い手としての位置からふるい落とされることになった。³⁷

これに代って新しい担い手としてえられたのが為替会社＝前期的商業資本である。政府は為替会社のメンバーをうながして三井八郎兵衛の手代吹田四郎兵衛に命じて明治4年(1871年)4月新しく廻漕取扱所を設立させ、廻漕会社の業務を継承させた。

33 同書、第2巻、266ページ。

34 同書、第2巻、274-275ページ。

35 同書、第2巻、278ページ。

36 「法令全書」303-304ページ(『渋沢栄一伝記資料』第2巻、431-432ページ)。

37 『渋沢栄一伝記資料』第2巻、554ページ参照。なお廻漕会社はその後、飛脚問屋が中心となって営業を続けていた。明治15年7月の「物価新報」によると「元廻漕会社ハ舊飛脚仲間(江戸屋、京屋、島屋、和泉基)ニ於テ保統ン、貫効、清渚、知多丸ノ三汽船ヲ取扱ヒ唯尾勢州ト東京トノ回漕ヲナセンノミナルガ……振ハズ後年遂ニ其社ヲ解クニ至レリ」とある。(『海運史料』上巻、379ページ)。名実ともに滅びたのは明治5年春であった。(宮本又次、前掲論文、668ページ)。

38 明治2月8日17日、通商権正に任じられている。(『大蔵省沿革』下巻、『明治前期財政経済史料集成』第3巻、264ページ)。

廻漕取扱所は高崎長右衛門を頭取として、千里丸・回漕丸・有功丸・明光丸・万里丸（長鯨丸の改称）の船舶をもって営業を開始した。³⁹ 明治4年7月の廃藩置県にもとづき従来各藩が所有していた船舶はすべて政府に官取され、又同じく4年7月通商司が廃止されたのを契機として政府は廻漕取扱所の組織を改め、明治5年（1872年）8月10日日本国郵便蒸汽船会社を新たに設立させた。会社の頭取には廻漕取扱所以来引きつづき高崎長右衛門がその任に当った。一等副頭取には高井戻太郎、二等副頭取岩橋萬造、議長永田甚七のほか会社重役に山路勘助、渋沢栄一、行岡庄兵衛などがあ⁴⁰ たった。⁴¹ このうち、高崎長右衛門（高崎屋）、永田甚七（三井組手代）、行岡庄兵衛（小野組手代）は東京為替会社の大口出資者であり、また永田甚七、行岡庄兵衛、高崎長右衛門、高井戻太郎は東京為替会社の役員を兼ねて⁴² おり、郵便蒸汽船会社と為替会社の結びつきの密接なことがうかがえる。

日本国郵便蒸汽船会社（以下郵便蒸汽船会社と略記する）は政府より廃藩置県で官有となった船舶十数隻を代価25万円、一ヶ年据置15ヶ年賦（無利息）の方法で払い下げをうけ、廻漕取扱所の船舶と合一してその営業を継承した。しかしその船舶は老朽していたので別に船舶修理費として60万円を追々下附されることになっていて、会社はこの下附金を引当に為替会社より40万円余を借り入れた。⁴³ 同社の営業航路は東京・大阪間の定期航路⁴⁴

39 『海運史料』上巻、379ページ、444ページ。

40 最初は日本政府郵便蒸汽船会社と称していたが、明治5年11月3日日本国郵便蒸汽船会社と改称された。（『大蔵省沿革志』下巻、『明治前期財政経済史料集成』第3巻、239ページ）。

41 宮本又次「日本政府郵便蒸汽船会社について」『大阪大学経済学』第9巻第1号、8-9ページ。

42 新保博「東京為替会社（一）」『国民経済雑誌』第107巻第1号、20ページ；新保博『日本近代信用制度成立史論』昭和43年、109-110ページ；『日本金融史資料』明治大正編、第2巻、昭和31年、3-4ページ、附録、19ページ、21ページ。

43 「日本国郵便蒸汽船会社之資本取扱条令」第二条（『海事史料叢書』第20巻、74ページ）。

44 明治6年6月現在で郵便蒸汽船会社は東京為替会社より43万円の貸付を受けている。（新保博「東京為替会社（二）」『国民経済雑誌』第107巻第2号、67ページ；新保博、前掲書、136ページ；『日本金融史資料』第2巻、附録、96ページ）。

のほか、函館・石巻間の不定期航路を開設した。別に政府より補助金年6000円の下附をうけて沖繩航路を開き赤竜丸が就航した。これは本邦初の⁴⁵国策航路である。また同社は明治5年より3ケ年間の貢米輸送の特権を政府より⁴⁶得た。

郵便蒸汽船会社は政府からこのような特別な保護をうけていたにもかかわらず業績があがらず、明治8年(1875年)6月開業後三年にして解散するに至るのであるが、同社衰退の一因は、実は郵便蒸汽船会社が享受していた経営上の有利性一すなわち、政府からの特別保護と会社の背後に三井・島田・小野などの富豪がいて為替会社を通じて資金援助がえられたという有利性のなかにこそ内在していたといえる。すなわち、郵便蒸汽船会社は貢米輸送の特権を得ていたが明治6年7月に地租改正が行なわれ、貢米輸送が廃止されたことにより同社の存立基盤の一角がくづれた。また、開業時に政府から十数隻の船舶の払い下げをうけたが、この船舶の大多数は老朽船で多額の修理費を要し運航コストが高くついたことである。そのため政府と会社の間で開業時に船舶修理費60万円を追って交付するという約束があり、この下附金を引当に郵便蒸汽船会社は為替会社から40万円余を借り入れ支払いにあてたことは前にのべたが、これがのちに同社衰退の一因となった。明治7年10月22日の公金預り高に対する抵当増額令によって小野組が破綻したが、これによって郵便蒸汽船会社は経営上苦境に立った。この間の事情を明治15年7月27日付の「物価新報」は次のようにのべている。「明治七年小野組ノ瓦解スルニ当テヤ為換会社忽チ其影響ヲ被リテ逆モ維持スヘカラサルノ害故ニ遭ヒ且同社ノ目当ト做シタル大蔵省ノ下付金モ政府正ニ会計法ノ改革ヲ行ハレ容易ニ下付セラレサルノ有様ナレハ郵便蒸汽船会社ニ対スル旧誼前約ヲ捨テ、頻リニ其貸金ヲ督促シ郵便蒸汽

45 『通信事業史』第6巻、779-780ページ。

46 「大蔵省沿革志」下巻(『明治前期財政経済史料集成』第3巻、238ページ)。

船会社ハ当初ノ目途ニ由リ大蔵省ニ向テ修理費（六十万円）ノ下付ヲ要請シタリシカド竟ニ其請ヲ聴サレザレバ為換会社ノ督促ニ応ズル能ハザルハ勿論斯ル手違ヨリ種々ノ不都合ヲ醸生シ内ニハ已ニ各株主ノ紛議不平アリテ冗費ノ出途多ク外ニハ又三菱汽船ノ此機ニ乗シ競争スルアリテ運銀ノ収額を減シ加之其船舶ハ素ト旧藩々ノ外国商人ニ街売セラレタル老朽ノモノ多ク商業世界ノ供用ニ適セル良船ニ少^(ママ)レナルヲ以テ到底収支相償ハザルノ困頓ヲ見ルニ至レリ……」⁴⁷。

以上のように郵便蒸汽船会社が有していた有利性が後年になって逆に同社衰退の一因となったのであるが、さらに衰退の一因として、大久保利通が「是迄官ノ誘導設論ヲ以テ成リ立候会社ハ、何レモ官ニ依頼ノ過度ナル自立独行ノ志操モ無ク、竟ニ成果ノ美ヲ見ル能ハス、又邦民ノ知識未タ共同結会ノ果実ヲ成熟スルノ度ニ至ラサルモノ多ク、是等ノ由因ヲ以テ右郵便蒸汽船会社ハ既ニ己ニ敗頽ノ姿ニ至リ……」⁴⁸とのべているように安易な経営態度にも衰退の原因があったといえる。しかし蒸汽船会社の衰退の決定的要因となったのは征台の役における政府への消極的・非協力的態度と三菱会社の進出であった。これについては明治8年の海運政策の転換とも関連があるので節を改ためてのべることにしたい。

Ⅲ 三菱保護政策の決定

明治政府は佐賀の乱の直後、明治7年（1874年）2月6日台湾征討の議を決定したが、当時の日本海運は3658人の兵員とその軍需物資を海外へ運ぶだけの輸送力をもっていなかった。政府ははじめアメリカの太平洋郵便汽船会社に運送を委託する意図であったがアメリカ政府の局外中立宣言に

47 『海運史料』上巻，381-382ページ。

48 『大久保利通文書』第6巻，383ページ。

49 指原安三編『明治政治史』上篇，明治25年（『明治文化全集』第9巻正史篇（上），昭和43年，245ページ）。

はじまり、諸外国はいずれも中立を唱えたため外国船への輸送依頼は不可能となり、政府は外国から船舶13隻（代価1,576,800ドル）を購入し、その輸送担当者を国内にもとめなければならなかった。このとき政府から内意を問われた郵便蒸汽船会社は政府に対して積極的な協力的姿勢をしめさなかった。明治政府と郵便蒸汽船会社の間で明治5年8月に締結された「日本国郵便蒸汽船会社條約書」の第21条にもまた「日本国郵便蒸汽船会社定款」第5条にも平常非常を問わず兵員、軍需物資の輸送に奉仕する旨の条項があるが、征台の役にたいして郵便蒸汽船会社が消極的態度をとったのは、元来この会社が井上馨（長州閥）を背景にしている、当時政府内部にあった薩長の反目を反映したものといわれる。内外における征台反対の中で三菱（三菱の名称は設立以来転々と変わっており、当時は三菱商会と称していたが本稿では以下単に三菱と呼ぶ）は、政府にたいして積極的に運動を行ない、明治7年7月28日軍事輸送の命をうけ、政府から船舶を寄託された。内外の征台反対が三菱進出の露払いの役目をしたともいえる。

三菱は高知藩が大阪で経営していた大阪西長堀商会解散後、岩崎弥太郎がその事業を継承して明治3年10月9日大阪で土佐開成商会を創立し、日を経ずして10月18日に九十九商会と改称して高知藩から夕顔（750トン、太平丸と改称）・紅葉（1000トン）・鶴（431トン、千年丸と改称）のわず

50 本節末尾の補註(1)を参照のこと。

51 『海事史料叢書』第20巻、63-70ページ。

52 同書、53-59ページ。

53 入交好脩『岩崎弥太郎』昭和35年、120-121ページ；田中惣五郎『岩崎弥太郎』昭和12年、168ページ。

54 『三菱社誌』第一巻、第一号（下）、201ページ。

55 三菱が明治7年中に台湾蕃地事務局より寄託された船舶は東海丸・東京丸・金川丸・品川丸・豊島丸・瓊浦丸・九州丸・社寮丸・新潟丸・高砂丸・敦賀丸の11隻（ただし、敦賀丸が実際に授受されたのは明治8年3月）で、兵庫丸・隅田丸の2隻の寄託は征台の役終了後明治8年である。（『三菱社誌』第一巻、第2号（上）、389、468ページ；同書、第二巻、第2号（上）、77、88ページ）。

56 田中惣五郎、前掲書、168ページ。

か3隻の船舶の貸与を受けて海運業を経営したのにはじまる。明治5年1月三ッ川商会と改称し、さらに翌6年3月に三菱商会と商号を変更したが、三菱商会と改称した前後から三菱は郵便蒸汽船会社と競争を展開しているが、着々と船舶を増加し明治6年末には三菱の所有船舶は9隻、4690余トン⁶⁰を数え当時のわが国汽船110隻26,088トン（第一表参照）のうちトン数で18パーセントを占めるまでに発展した。三菱会社は、すでに明治4年6月東京—奥州寒沢間の兵員輸送に従事しているが、政府との結びつきを密接にしたのはこの征台の役で、これが三菱発展の契機となった。これに対して郵便蒸汽船会社も一部輸送の任にあたったが三菱の活躍とは比較しうるものではなかった。⁶⁴

この征台の役が日本の海運におよぼした影響はきわめて大きい。それはまず第一に前年（明治6年）に比し量的に船舶トン数が大幅に増加したばかりでなく質的に海外航路に就航しうる船舶が増加したということである。第二はこれら船舶を征台の役以後どう処理し運営してゆくかという海運政策の再検討が必然的に要請されなければならなかったことである。この第二の点は、大久保利通による殖産興業政策の確立とからまってその後の日本海運の構造を決定したという点で重要な意味をもっている。

57 『三菱社誌』第一巻、第一号（上）、1-3ページ。

58 同書、同巻、51ページ。

59 同書、同巻、100ページ。

60 同書、同巻、100-101ページ。

61 旗手勲「三菱生成期における資本蓄積と土地所有（上）」『歴史学研究』325号、1967年3月、22ページ。

62 『三菱社誌』第一巻、第一号（上）、35ページ。

63 従来、佐賀の乱においても三菱は軍事輸送に従事したとされているが『三菱社誌』、『日本郵船70年史』および修史局編集『明治史要』（東京大学史料編纂所蔵版）、昭和41年覆刻、附表118ページの「佐賀征討兵員船艦及死傷表」にはその記載がない。この点について旗手勲氏は「山路愛山『現代金権史』（明治41年）の125ページなどによって……三菱が受命輸送に従ったとする書が多いが、これは『社誌』に記載がなく、おそらく間違いであろう」といわれる（旗手勲、前掲論文、25ページ）。

64 『海運史料』上巻、383ページ。

征台の役で政府が購入した船舶13隻の処理をめぐって政府部内では、すでに明治7年末に駅通頭前島密が大久保利通に建議書を出している。その内容⁶⁵は、要するに、外国海運に対抗するために日本海運の振興が急務であることをのべ、その具体的方策として岩崎弥太郎を海運事業にあたらせるよう推薦するものであったが、これに対して大隈重信は明治8年1月段階では汽船事務局を新設して政府所有船を官営にすることを考えている⁶⁶。しかし具体的方針が定まらないまま、明治8年2月3日三菱に上海定期航路開設の命⁶⁷が下され、三菱では8日に政府委託船東京丸を就航させた⁶⁸のにはじまり、金川丸・新潟丸・高砂丸の4隻⁶⁹を就航させた。これがわが国最初の海外航路である。また別に三菱では2月23日横浜—寒風沢・青森・函館に至る北海航路⁷⁰を開設して豊島丸・瓊浦丸を就航させた。太平洋郵便汽船会社が慶応3年横浜—上海間に定期航路を開設したことについてはすでにふれたが、同社はさらに明治4年には横浜—函館間航路⁷¹を開設している。(ただし6年10月就航船舶が遭難したため中止されていた⁷¹)。したがって三菱の航路新設が太平洋郵便汽船会社に対抗するものであったことは明らかで、両者の間では互に運賃を切り下げて激しい競争が展開された⁷²。

一方この裏面では、三菱の上海航路開設の前後から大隈重信と太平洋郵便汽船会社との間で同社の上海航路買収の交渉がひそかに行なわれており、6月中旬頃には買収について双方の間で合意に達し、細かい買収条件についての話し合いに入っている⁷³。したがって、三菱の上海航路開設命令は

65 杉井六郎「明治政府の海運政策」『芸林』第7巻 第5号、11-12ページ参照。

66 中村尚美、前掲書、65-66ページ。

67 『三菱社誌』第一巻、第一号(下)、354ページ。

68 同書、第一巻、第二号(上)、404ページ。

69 同書、第一巻、第一号(下)、354ページ。

70 同書、第一巻、第二号(上)、416ページ。

71 『大阪商船株式会社八十年史』、3ページ。

72 『三菱社誌』第一巻、第二号(上)、425ページ；同書、第二巻、第二号(上)、1ページ、97ページ。

73 杉井六郎、前掲論文、14-18ページ。

太平洋郵便汽船買収の有利な条件を創出するための手段であったともいえる。このように、表面では三菱と太平洋郵便汽船会社との競争、裏面では大隈と同社との間における買収交渉が行われている間に新しい海運政策が次第に鮮明な形をとりはじめていた。

これよりさき明治6年1月内務省が設置され大久保利通が内務卿に就任したが、内務省が実質的に成立したのは翌明治7年1月に司法省から警保寮、大蔵省から勸業寮、戸籍寮、土木寮、地理寮さらに海運行政をその仕事の一部とする駅通寮を分割・吸収したときにはじまる。このことはそれ以前の工部省中心の殖産興業政策からの離脱をいみしている。⁷⁴内務省発足直後明治7年4、5月頃に大久保利通は「殖産興業ニ関スル建議」⁷⁵を書いた。この建議の概要は、「大凡国ノ強弱ハ人民ノ貧富ニ由リ、人民ノ貧富ハ物産ノ多寡ニ係ル。而シテ物産ノ多寡ハ人民ノ工業ヲ勉励スルト否サルトニ胚胎スト雖モ、其測頭ヲ尋ルニ未タ嘗テ政府政官ノ誘導奨励ノ力ニ依ラサルナシ……。抑モ国家人民ノ為メニ其責任アル者ハ深ク省察念慮ヲ尽シ工業物産ノ利ヨリ水陸運輸ノ便ニ至ルマテ総シテ人民保護ノ緊要ニ属スルモノハ宜シク国ノ風土習俗ニ応シ民ノ性情智識ニ従ツテ其方法ヲ制定シ之ヲ以テ今日行政上ノ根軸ト為シ、其既ニ開成スルモノハ之ヲ保持シ、未タ就緒ナラサルモノハ之ヲ誘導セサル可ラス」と「上から」の殖産興業政策の必要をのべたあと殖産興業の具体的方策をイギリスの航海条例にもとめ、「固ヨリ時ニ前後アリ地ニ東西アリテ風土習俗同シカラサルヲ以テ必シモ英国ノ事業ニ拘泥シテ之ヲ模倣ス可キニアラスト雖モ、君臣一致シ其国天然ノ利ニ基キ財用ヲ盛大ニシテ国家ノ根柢ヲ固フスルノ偉績ニ至リテ

74 杉井六郎、前掲論文、17ページ。

75 大江志乃夫「大久保政権下の殖産興業政策成立の政治過程」（津田秀夫編『明治国家成立の経済基盤』1966年、397ページ）；大江志乃夫『日本の産業革命』1968年、10ページ。

76 日本史籍協会『大久保利通文書』第5巻、561-566ページ。

ハ我国今日大有為ノ秋ニ際シテ宜シク規範ト為スヘキナリ」と海運保護を通じての殖産興業政策をのべているが、しかしこの段階での大久保の政策はいまだ原則論の展開に終わっている。大久保の殖産興業政策が具体的なかたちで展開されるのは一年後である。明治7—8年にかけて日本の経済は国際収支の悪化、金銀の異常な流出、政府の財政赤字、物価騰貴、金融逼迫という危機的状況に陥ったが、明治8年5月の「本省事業ノ目的ニ定ムルノ議」はこの経済危機をふまえた上で内務省の任務が治安維持とともに「民産ヲ厚殖シ民業ヲ振励スルコトニアリ」とし、そして内務省の着手すべき緊要な事業として、(1)樹芸、牧畜、農工商業の奨励、(2)山林保存、樹木栽培、(3)地方取締の整備、(4)海運の振興の四項目をあげている。このうち第四項の海運の振興についての具体策を展開したのが同じ5月の「商船管掌事務之儀ニ付伺」である。⁷⁸その内容は「現今ノ景況ニ就テ鄙按スルニ、我邦政府ノ商船事務ヲ管掌スルニ三様ノ方法アリ」とし次の三案を提示している。

「其一ニ曰ク、政府ハ此人民ヲ独歩成立シ得ヘキモノト看做ストキハ唯其規則条例ヲ設為シ、此人民ヲシテ之ヲ遵守セシメ、以テ保護ノ職ヲ尽スナリ。

其二ニ曰ク、政府ハ此人民ヲ看テ未タ独歩成立スル時ニ至ラサル者ト見做サハ、姑ク其恩威ヲ以テ広ク邦内ノ諸船主ニ諭シテ連合結会セシメ、コレニ政府所有ノ船舶ヲ下与シ、且他ノ方法ヲ以テ之ヲ補助シ、以テ之ヲ成立セシメ又商船私学ノ設立ヲ命シテ海員ヲ教育セシメ、漸次政府ノ規則条例ヲ遵守シ得ヘキ程度ニ之ヲ教導スルナリ。

其三ニ曰ク、政府ハ此人民ヲ以テ未タ第二方法ヲ以テ教導スルノ域ニモ達シ得サルモノト見做ストキハ、政府自ラ廻漕運轉ノ業ヲ執リ、已ニ政府

77 『大久保利通文書』第6巻, 363-367ページ。

78 『大久保利通文書』第6巻, 353ページ。

79 大江志乃夫, 前掲論文, 408-409ページ。

ニ有スル船及ヒ其他ノ船ヲ買上ケ、吾寰海及ヒ清国上海等ノ間ニ廻運シ独リ其利ヲ專ニスルノ方法ヲ画キ、且商船官学ヲ設立シ官費ヲ以テ海員ヲ教育シ、政府自ラ定ムル所ノ規則条例ヲ自ラ使役スル処ノ官吏傭人ヲシテ遵守セシムルナリ。」

この三つの案はわが国海運の発展段階をどう判断するかによって区分されたものであるが、ついで「右三様ノ難易利害ヲ陳列シテ以テ廟議ノ決ヲ請フ」として各案についてその案が採択されたときに政府のなすべき仕事とその案の難易利害をのべている。第一案は民間資本だけで海運業が独立独歩して経営しうると判断できる場合の案であるが、大久保はこの案について「訓練セサルノ兵ヲ率テ肅整シタル軍律ニ応セシメントスルカ如クナルヘシ」としてこの案をしりぞけている。第三案は海運資本の蓄積が成熟していないとみた場合の海運国営案であるが、この案にしたがう時は「政府専ラ此事ヲ執ラハ自ラ擁束占利ノ弊ヲ起シ、或ハ国内既今ノ船主ニ損失ヲ被ラシメ、将来船主トナルヘキ人民ノ気力ヲ挫折シ陰然国歩ノ前進ヲ害スヘキノ関係ヲ生スヘシ。……又政府ノ事業ハ概シテ冗費ヲ生シ易シ。其得失ヲ較計セハ恐クハ巨多ノ損失ナラン。政府ト雖トモ此事務ヲシテ能ク完備ナラシムヘキノ吏員ヲ得ルハ必ス易キニアラサルヘシ。若シ其人ヲ得サルニ於テハ其損害ニ財貨ニ止マラサルヘシ」としてしりぞけている。結局、大久保は第二案を推すのである。第二案は民間資本だけではいまだ日本海運は自立できないと政府が判断した場合の案であるが、これによるときは「商船管掌ノ専任ヲ置キ、之レニ全国ノ商船官有私有ヲ論セス統属セシメ、且其船主ニ論シテ一ノ会社ヲ結ハシメ……」そして「助成金ヲ政府ヨリ年々恩賜シ、其報酬トシテ郵便等ヲ運漕セシムヘシ。若シ此恩賜金無クンハ此新設会社ノ成立決シテ保全スヘカラス」と保護助成策がとられることになる。海運統合に際して郵便蒸気船会社の処置と政府所有船の処理が問題となるが、これについては「大蔵省所属ノ船舶及ヒ郵便蒸気船会社へ私下ノ

船々ヲモ一旦之ヲ取上ケ、之ヲ此会社へ無代価ニテ下与スヘシ。但郵便蒸氣船会社及ヒ三菱商社ノ如キハ元ヨリ此新創会社ニ編入セシムヘシ。但郵便蒸氣船会社解散処分ノ方法ニ於テハ特別ノ裁許ヲ伺フヘシ」とあり、すでに郵便蒸氣船会社解散が明かにされており、又政府所有船については後に9月15日三菱に交付された「第一命令書」で具体化した民間への無償払下げのプランがのべられている。ただしこの5月段階では大久保は文言の上では三菱を新設会社の一メンバーとしての位置しか与えていない。この案がとられる時征台の役の経験に照らして「無代価下渡シタル船々ハ勿論其他ト雖モ政府ノ用アルトキハ常ニ自由ニ之ヲ使用スルノ約束ヲ固クシ」とのべている。そして更に2月から上海航路で展開されていた三菱と太平洋郵便汽船会社との間の激しい競争と関連して「即今ノ如ク太平洋郵船会社ト抗抵スルヨリ生スル大損失ハ別ニ救フノ術ヲ設ケサルヘカラス。若シ此ノ施為无シハ恐クハ即今吾国所有ノ船舶四五年ヲ出テスシテ皆敗潰不可用ニ至ルヘシ」と外国海運に対抗して日本海運自立の急務たることを説いている。

上の三案のうち7月10日大久保の主張どおり第二案が採択されることとなり、太政大臣三条実美より大久保にたいし第二案の具体的実施策の調査が命じられ、同月29日大久保は、「商船管掌实地着手方法之儀⁸⁰ニ付伺」を提出し岩崎弥太郎を推薦した。すなわち、「……是迄官ノ誘導説論ヲ以テ成リ立候会社ハ、何レモ官ニ依頼ノ過度ナル自立独行ノ志操モ無ク、竟ニ成果ノ美ヲ見ル能ハス、又邦民ノ知識未タ共同結会ノ果実ヲ成熟スルノ度ニ至ラサルモノ多ク、是等ノ由因ヲ以テ右郵便蒸氣船会社ハ既ニ已ニ敗頽ノ姿ニ至リ、即今歎願申出候次第ニ相成、又他ノ一般ノ汽船營業者ヲ通観スルモ氣力ノ能ク此業ニ忍耐ナル実験ノ稍此事ニ老練ナルニ任シテ従事セシムル者モ見出シ難シ。然ルニ三菱会社々長岩崎弥太郎儀ハ全ク自立ノ

業ヲ営ミ、且名ハ社長ト称スルモ其实専ラ自家ノ財力ヲ以テ之レニ当リ、又其業ニ忍耐ナル稍其事ニ熟練致シ候效驗モ有之者、殊ニ今般当省ノ管掌ニ属セル拾三艘ノ汽船ハ当初ヨリ同人へ委託コレアリ、其運用方ニ就テハ大ニ尽力致シ候儀モ有之趣ニ候得共、旁以テ此者ヲシテ大ニ之レニ任シ可申事ニ有之候」と岩崎弥太郎の経営能力を重視して三菱への保護が決定し、8月「商船事務管掌ニヨリ三菱会社ニ命令書ノ儀ニ付伺」⁸¹が提出され、9月10日決裁の後、9月15日三菱会社へ「第一命令書」⁸²が交付されるに至った。

「第一命令書」の内容は大久保が5月に提出した「商船管掌事務之儀ニ付伺」が原型となっているが、これにもとずき三菱は東京丸以下13隻の船舶の無償払い下げと運航助成金25万円を14年間にわたり交付されることになった。これに対して政府は三菱に種々の義務づけを行っているが、その中の一項目として第13条に「平常非常ニ拘ハラス政府之要用アルトキハ右各船ハ勿論其社ノ固有船ト雖モ社務之都合ヲ問ハズ使用スヘシ然レトモ其運賃ハ時々相当ノ額ヲ払フヘシ」と特に国防、軍事に備えた条項が規定されている。このようにして樹立された新しい海運政策は、大久保の諸建議の中からうかがえるとおり、まず第一に国内産業育成のための基礎条件としての海運の振興（「本省事業の目的ニ定ムルノ儀」）、第二に外国海運への対抗・日本海運の自立（「商船管掌事務之儀ニ付伺」）、第三に国防・軍事的要請（「商船管掌事務之儀ニ付伺」、三菱への「第一命令書」13条）という課題をになった政策であったといえる。さらに第四に、明治8年の海運政策は、明治7—8年の輸入超過—金銀の海外流出—正貨欠乏—金融逼迫という経済危機への対策として同じ明治8年にうち出された海外市場開

81 『大久保利通文書』第6巻、414ページ。

82 『海運史料』上巻、1-8ページ；『明治文化全集』第25巻、雑史篇、246-248ページ；『三菱社誌』第二巻、第2号（下）、203-207ページ；『逓信事業史』第6巻、782-785ページなど。

拓一輸出増加をめざした直輸出奨励と関連をもつもので、したがってそれは直輸出促進⁸³という課題をも同時にになった海運政策でもあった。そしてこのような課題をになった政策の担い手として三菱＝岩崎弥太郎が経営能力の点から選ばれ（「商船管掌実地着手方法之儀＝付伺」参照）、かくして征台の役に際して政府が購入した汽船の処理、および郵便蒸汽船会社の処置も自ずと決定されることとなった、というのが明治8年の海運政策の論理であったといえよう。

このような海運政策の転換にともない、日本国郵便蒸汽船会社は、すでに明治8年春よりその勢力は日に日に衰えをみせはじめ⁸⁴ていたが、大久保の建議の中のプログラムどおり遂に6月政府がその所有船を買い上げるところとなり解散するに至った。それらの船舶は9月13日政府より三菱へ無償⁸⁵で払い下げられた。

83 梅津和男『日本の貿易思想』昭和38年、23-29ページ；松井清編『近代日本貿易史』第1巻、昭和34年、362ページ；中村尚美、前掲書、147ページ。

84 『三菱社誌』第2巻、第2号（上）、83ページ。

85 『三菱社誌』第2巻、第2号（下）、239ページ。なお、本節末尾の補註(2)を参照のこと。

(補 註)

- (1) 明治初期における海運統計資料の不備、数字の不一致についてはすでに佐々木誠治教授も言及されているところであるが(佐々木誠治, 前掲書, 110-113ページ), 征台の役に際して政府が外国より購入した船舶のトン数は書物によってかなりの相違がある。これを大別すればつぎの三つのグループに区分できる。

第3表

船 名	購入金額(ドル)	(A)		(B)	(C)
		総 ト ン	正味積高		総 ト ン
東 京 丸	250,000	2,117.43	1,146.21	2,217	2,217
新 潟 丸	100,000	2,031.70	1,096.81	1,090	1,910
高 砂 丸	100,000	2,121.81	1,229.51	1,019	2,121
兵 庫 丸	166,250	1,411.66	896.00	896	1,517
九 州 丸	60,000	1,216.16	690.00	690	1,216
社 寮 丸	60,000	800.00	524.17	524	800
品 川 丸	120,000	1,169.00	908.00	908	1,338
隅 田 丸	166,250	1,411.16	896.00	896	1,411
瓊 浦 丸	119,000	877.77	558.92	558	921
東 海 丸	118,500	1,042.26	652.84	652	1,117
豊 島 丸	116,800	946.81	597.63	597	1,104
敦 賀 丸	110,000	880.80	517.00	517	1,006
金 川 丸	90,000	—	1,150.52	606	1,150
合 計	1,576,800	12隻 16,026.56	10,863.61	11,170	17,828

(A)は『海運史料』49-50ページ及び386-388ページ記載の数字である。(ただし386-388ページでは金川丸正味積高250.52トンとあるがこれは1,150.52トンの誤りであろう。)このグループに属するものとしては『海運興國史』(ただしここでも金川丸正味積高を250トンとしている),『三菱会社内幕秘聞録』(『明治文化全集』第25巻, 雑史篇, 及び『海事史料叢書』第20巻),『明治運輸史』などがある。(B)は『三菱社誌』第2巻, 第2号(下)209-222ページ記載の数字(但し小数点以下省略)で, このグループに属するものとして『日本郵船株式会社50年史』がある。このトン数は総トン(GT)をあらわすものか純トン(NT)をあらわすものか明らかでないが, (A)との比較から純トンを表わすものと考えられる。(C)は『日本郵船株式会社70年史』記載の数字であり総トン(GT)を表わしている。典拠は不詳。

このような不一致はトン数だけでなく船舶の種類についても相違があり, いずれにしたがうべきか迷うというのが現状である。

- (2) 統計資料の不一致は, 日本郵便蒸汽船会社の所有船で政府が買い上げ, 三菱に払い下げた船舶の統計についてもみられるが, ここでは『三菱社誌』記載の数字をあげておく。(第4表)
- (3) ちなみに, 第1表で明治10年までの船舶統計をあげたがここで参考までに第5表

に『通信事業史』記載の数字をあげておく。この数字と比較することによって第1表の統計院調査によるトン数は純トン (NT) を表わすものと考えられる。(『通信事業史』第6巻, 998ページ)。

(第4表)

船 名	ト ン 数
千 里 丸	1,208
黄 竜 丸	617
有 功 丸	541
明 光 丸	715
万 里 丸	1,461
青 竜 丸	459
玄 竜 丸	802
赤 竜 丸	435
猶 竜 丸	398
錫 懐 丸	250
成 妙 丸	300
浪 花 丸	130
天 祥 丸	40
海 運 丸	40
快 鷹 丸	38
延 年 丸	152
速 鳥 丸	60
合 計	7,646

(第5表)

年 次	汽 船	
	隻 数	総トン数
明治3	35	24,997
4	71	33,765
5	96	37,684
6	110	42,077
7	118	42,129
8	149	68,232
9	159	64,916
10	183	79,202

IV む す び

以上みてきたとおり明治初年の海運政策は、明治2年12月通商司一通商会社・為替会社を中心とした経済政策の一環として設立された廻漕会社の設立にはじまる。しかし廻船問屋・飛脚問屋などの江戸時代以来既存の運送業者を基盤に設立された廻漕会社は、設立後一年を経ずして為替会社からの負債問題・貢米運送上の不正問題・政府と会社間の関係の不円滑などの理由から整理されるところとなり、政策の担い手の位置からこれらの運送業者が除外された。ついで海運政策の担い手としてえられたのが三

井・島田・小野などの前期の商業資本でこれを基盤に廻漕取扱所—日本国郵便蒸汽船会社が設立され廻漕会社の事業が継承されたのであるが、征台の役を契機として、明治8年に設定された海運政策では、政策の担い手が前期の商業資本による共同経営から海運経営についてすぐれた経営能力をもった岩崎弥太郎—三菱に移行するところとなった。

廻漕会社は外国海運への対抗—日本海運の自立と貢米輸送の必要性という二要因を促進要因として設立されたものであり、廻漕取扱所—日本国郵便蒸汽船会社もこれを継承するものであった。しかし、明治8年の海運政策では、外国海運への対抗—日本海運自立のほか国内産業育成の基礎条件の創出、直輸出の促進という経済的要請と国防・軍事上の経済的要請という課題をになっていた。このような課題を充足するために日本の海運業を急速に成長させなければならなかったが、しかし当時の日本の海運業に急速な自生的成長は期待しえなかったから、政府による上からの海運業の保護育成が行なわれなければならなかった。そこでこのような強い国家的要請に即応しうるための担い手が選別されるのであり、明治8年には経営能力を重視して三菱が担い手としてえられ、三菱へのいわゆる「無類保護」が行なわれることになったのである。

明治初年の海運政策では、政策目標を達成するための媒介項たる担い手が試行錯誤的に選別されており、政府の側からすれば海運業者は政策目標達成のための手段にしかすぎず、政府からふるいわけられた廻漕会社及び日本国郵便蒸汽船会社はともに自生的に海運資本として成長してゆくことができずに消滅している。しかし日本国郵便蒸汽船会社にとって代った三菱も明治14年の政変にもとづく海運政策の転換—共同運輸会社の成立によって明治政府の海運政策の担い手からはずされるのであるが、その段階ですでに三菱は政府の保護によって設立された共同運輸会社と競争しうるまでに成長していた。この過程については本稿のとりあげた第一期（明治

8年まで)につづく第二、第三の時期の問題として稿を改めてのべる予定である。