

明治期在来海運業の推移

——尾張野間廻船の場合——

末
永
国
紀

目次

はじめに

一 明治期海運業の趨勢と野間廻船

二 野間廻船の商業活動

(一) 米の売買

(二) 塩の売買

三 野間廻船の姿貌

(一) 船主の資金転換

(二) 野間廻船の近代化

むすび

はじめに

明治期の海運業は、他の多くの産業と同様に、政府の保護・育成を受ける移植部門と在来部門との二重構造を形成

明治期在来海運業の推移（末永国紀）

一（二五〇）

する。すなわち、一方には、汽船による運賃経営によってわが国海運業の支柱となる政府保護の移植海運業が聳立し、他方には、貢租米輸送および特産物の隔地間交易によって、近世全国市場の海上輸送を担っていた、和船による廻船業に由来する在来海運業が存続している。

移植海運業に対して、在来部門を構成する廻船業は、統一的国内市場の形成による流通貨物・商品の増大にみられる国民経済の発展の中であって、どのような推移をたどるのであるか。明治期廻船業の分析については、幕藩期より北海道——裏日本——大阪を運航した買積経営の北前船の近代化を中心に、諸論考の蓄積がある。しかし、明治期における国民経済展開との関連において、在来海運業の動向を考察した業績は少ない。とくに、廻船経営の面から実証的にこの問題に接近した研究の蓄積は、海運史研究が広く個別実証分析の充実が求められている段階にあることとあいまって、いまだ極めて不十分であるといえよう。

小稿は、明治期の一地方廻船経営の実証分析を通じて、在来海運業の推移を考察し、海運業の近代化に対するその対応の態様を追究しようとするものである。考察の対象は、幕藩期より瀬戸内——関東を運航する塩廻船として著名であった、愛知県知多半島の野間廻船であり、史料は同廻船の船主の一つである伊藤嘉七家(以後、I家と略称)の文書である。

1) 佐々木誠治氏は、わが国の近代海運業史は、「社船」グループと在来海運勢力(船主)を中核とする「社外船」グループの、相互依存と競合の過程として把握されることを指摘されている(『日本海運業の近代化——社外船発達史——』一二頁)。

2) 佐々木氏、前掲書、牧野隆信著「北前船」、関順也氏「北前船の近代化とその背景」(堀江保蔵編『海事経済史研究』所収)、柚木字氏「近世海運業における廻船経営の特徴——買積船と買積船をめぐって——」(『海事史研究』第一八号)等。

3) 関氏の前掲論文は、このような視点からの数少ない業績の一つである。

④ 明治期廻船経営の個別分析としては、真下八雄氏「幕末・明治前期における丹後海運業について」（福井県立図書館・福井県郷土誌懇談会共編『日本海海運史の研究』所収）がある。

一 明治期海運業の趨勢と野間廻船

海運業の近代化は、経営形態の面では西洋型船舶、とくに汽船の導入による「自己運送から他人運送への発展」として、また、交通用役の生産形態としては、自己生産から商品生産への移行として把握されるといわれる。

わが国海運業の近代化は、輸送手段の発達としては、明治一〇年代までの大和型帆船時代から一〇年代の西洋型帆船時代を経て、二〇年代以後の汽船時代へと展開する。すなわち、大和型帆船は明治六年の二万二、七〇〇余隻、三
八四万石をピークとして、以後明治期を通じてほぼ一万八、〇〇〇隻、三〇〇万石前後を維持する。西洋型帆船は明治一〇年の西南戦争の物資輸送において、大和型帆船に対する輸送能力の優秀性が明瞭に立証されたことを契機として急速に増加し、一三年には三二九隻、四万八、〇〇〇トンとなり、隻数・トン数において汽船のそれを上回り、二一年には八九六隻、六万三、〇〇〇トンという最高の増加を示す。これに対して、汽船は明治一七年に四一二隻、四万九、〇〇〇トンに増加して西洋型帆船を追い抜き、二九年には八九九隻、三七万四、〇〇〇トンに達し、一〇石一トンを換算した大和型帆船三一万トンを凌駕し、実質的にわが国海上輸送手段の中心的役割を占めるに至る。

汽船導入による、経営形態・生産形態の近代化は、系譜的には在来海運業の発展と近代海運業の移植によって達成された。すなわち、在来海運業の近代化は明治一〇年代に樽廻船・菱垣廻船系の船主が、また二〇年代には北前船系の船主が西洋型船舶を導入し、運賃経営へと移行することによって徐々に進行していったが、その活動領域は沿岸運

航の域を出るものではなかった。⁸⁾これに対して、汽船を輸送手段とする運賃経営による本格的な近代海運業の移植は、明治三年の半官半民の貢租米輸送を目的とした回漕会社の設立と、三菱財閥の濫觴となる民営の九十九商会の設立にはじまる。前者は明治四年に回漕取扱所、五年に日本国郵便蒸気船会社へと改組されていくが、政府の種々の育成策にもかかわらず、地租金納化による貢租米輸送の特権喪失と、競争が激しく、敏感に商機をとらえる積極的な経営を必要とする海運業に不適合な官僚的経営によって、八年には解散するに至る。⁹⁾一方、民営の九十九商会は、明治七年の台湾出兵の軍事物資輸送によって経営の基礎を固め、八年には三菱会社と改称し、企業形態も会社組織に改められ、積極的な経営によって国内の競争者である神戸——横浜間を運航していた紀萬汽船、郵便蒸気船会社を打倒した。更に、明治三年以来、上海——横浜航路を開設し、沿岸航路に大きな支配力を有していた米国のパシフィック・メール汽船会社との競争においても政府の貸与資金によって勝利し、その後明治九年に上海——横浜航路を開設した英国のピ・オー会社の競争をも退け、上海航路、内航定期航路における三菱会社の圧倒的優位を確立し、明治八年に民営保護の海運政策を決定した政府の手厚い保護の下に、同社は将来の大財閥の基礎を築きあげていった。¹⁰⁾

国家資金の助力と政府の保護の下に、三菱会社を中心に発展した汽船による運賃経営としての移植海運業は、明治一八年の三菱会社と共同運輸会社の合併による日本郵船会社、および関西以西の中小船主によって一七七年に設立された大阪商船会社という、いわゆる「社船」グループの成立と、二〇年代における浅野、三井等の「社外船」グループの成立によって、内航海運において先づ確立するに至った。¹¹⁾しかし、外航海運の発達は立ち遅れ、貿易貨物の邦船積取比率は明治二〇年代では三——一二%、三〇年代は三〇%、四〇年代に四〇%となり、第一次大戦を機によりやく五〇%を越えるに至る。¹²⁾

以上、略述したように、明治期海運業の近代化は、移植海運業を中心とした汽船の採用による運賃経営の成長過程である。しかし、このような海運業の趨勢も、幕藩期以来の和船による不定期の自己運送⇨買積経営を一挙に圧倒した訳ではない。そのことは、船舶隻数・石数において、和船が明治期を通じて一万八、〇〇〇余隻、三〇〇万石前後を維持し、明治三〇年代に西洋型帆船にトン数において追い抜かれるまで（一〇石⇨一トン換算）、沿岸航運の一つの支柱となっていたことによっても明らかであろう。¹³⁾

野間廻船は、このような明治期海運業の趨勢の中で、瀬戸内—関東間を運航した買積経営の和船である。伊勢湾に面した愛知県知多半島野間の廻船業は、幕藩期より瀬戸内の十州塩を買積み、関東の浦賀・神奈川・江戸等へ移送する塩廻船として発達した。¹⁴⁾野間には、元治二年に二八艘、明治二四年に二七艘の廻船が存在していたといわれる。¹⁵⁾

I家は、幕藩期以来の野間廻船の船主の一つであり、明治一〇年代後半から二〇年代にかけて四艘の廻船を所有している。その所有船舶は、福吉丸（または元、一号福吉丸）、二号福吉丸、福宮丸（または本、一号福宮丸）、新福宮丸である。これらの廻船の大きさ、および船価については、明治一八年の（本）福宮丸の鑑札表記「石数が九七〇石であること、¹⁶⁾また明治一四年に伊勢大湊で建造された和船は、三、九〇〇円の総費用を要していることを知ることができ¹⁷⁾る。

買積船の積荷についての仕入・販売等の実際の商業活動は、船主から一定額の買積資金を寄託された船頭が行なうものであり、それだけに船頭は航海技術と商才を持ち、しかも船主が信頼し得る者でなければならなかった。そのため、船主と船頭は多くの場合、同族的結合関係にあることが多かった。¹⁸⁾

船頭が船主に商業活動の結果として提出する帳簿類は、「売買仕切帳」・「雑用帳」・「目録勘定帳」の三種である。

船頭が、取引した仕入地、販売地の問屋から「仕切状」を受け取り、それに売買経費の明細を付加して帳付けしたものが「売買仕切帳」であり、「売買仕切帳」と対になっている運航諸経費を記した帳簿が「雑用帳」である。また、「目録勘定帳」は前記二冊の帳簿の記載を整理要約したものである。「売買仕切帳」は、大体において一往復に一冊作成されており、その商取引の実態は、幕藩期のそれとほとんど変わらないことを示している。左に例示するものは、明治二〇年に一号福宮丸が、坂出の樋口権之助より新芥田塩五、八五〇俵を購入し、神奈川の潤益商會へ売却した際の売買仕切である。²⁰⁾

坂出湊町

樋口権之助殿

買し切

一新芥田塩五千八百五十俵

貳俵ニ附貳十貳錢三厘奈リ

代金六百五拾貳円貳拾七錢五厘

一 貳円三十四錢 塩直賃

合 計

メ金六百五十四円六拾壹錢五厘

外ニ

八月十日

一金貳円

坂出ニテ川口や
殿へ焚草代払

十五日

一金三円

右同所三好宗太郎
殿茶礼

同

一金十銭

右同所右同人殿
女中祝儀

同

一金貳拾銭

右同所川口や殿
祝儀

ノ金五円三十銭

惣合計

ノ金六百五十九円九拾七銭五厘

カナ川

潤益商会殿

売し切

一生鳴才田塩五千八百五拾俵

六俵三トガへ

代金九百貳拾八円五拾七銭七厘

明治期在来海運業の推移（末永国紀）

内

一金貳拾三円廿一錢四厘 右手料

引メ金九百五円三拾五錢七厘

九月六日

一金三拾錢

カナ川郵便切手

同

一金三拾錢

右同所同はがき

七日

一金貳円五十錢

右同所潤益商会
殿茶礼

同

一金三拾錢

右同人殿店勝手
祝儀

同

一金貳拾錢

付船五右エ門殿
祝儀

メ金三円六十錢

引メ金九百老円七十五錢七厘

元手引メ金貳百四十一円八拾四錢二厘

右壳徳也

第九月六日

買仕切においては、六五二円二七銭五厘の代価に対して、塩値組の費用としての二円三四銭の他に、「焚草代」・「茶礼」・諸「祝儀」として五円三〇銭を支出し、総計六五九円九一銭五厘を支払っている。売仕切においては、販売代価九二八円五七銭一厘から、その二・五％に当る二三円二二銭四厘の口銭の他に、「切手・ハガキ」・「茶礼」・諸「祝儀」として三円六〇銭を支出し、九〇一円七五銭七厘の売上金をあげ、二四二円八四銭二厘の利益を得ている。

- 1) 佐波宣平著『海運理論体系』一六一―二二頁。
- 2) 富永祐治著『交通における資本主義の発達』一頁。
- 3) 三和良一氏「水上交通」四八二頁(豊田武・見玉幸多編『交通史』、体系日本史叢書二四、所収)。
- 4) 岡氏「海上輸送」三九五頁(松好貞夫・安藤長雄編『日本輸送史』、所収)。
- 5) ① 岡氏、前掲「水上交通」四八一頁。
- 6) 同論文、四八二頁。
- 7) 同論文、四八三頁。
- 8) 富永氏、前掲書、一〇二―四頁。
- 9) 三菱会社への政府助成金については、富永氏、前掲書、一一〇―一二頁参照。
- 10) 三和氏、前掲「海上輸送」四〇二頁。
- 11) 同論文、三九五頁。
- 12) 幕藩期における野間廻船の商業活動については、拙稿「近世後期における塩の流通と廻船商業活動―伊予多喜浜塩と尾張野間廻船―」(『経済学論叢』第二〇巻第六号)参照。
- 13) 鶴本重美著『日本食塩販売史』四七二頁。
- 14) 明治一八年(本) 福宮丸伊藤和三郎「売買帳」。
- 15) 明治一四年新福吉丸治郎助「造船勘定帳」・「造船諸色雜用帳」。
- 16) I家は、しばしば船頭を選んで養子縁組を結んでいる。このような同族的結合による商業活動の統制は、北前船においてもみられるものであ

明治期在来海運業の推移(末永国紀)

る(関氏、前掲論文、四二頁、柚木氏、前掲論文、二九頁)。

19) 「仕切状」を売り、買いともに廻船側が受け取るのは、幕藩期からの一般的商習慣である。

20) 明治二〇年一号福宮丸「下り売買仕切帳」。

二 野間廻船の商業活動

以下においては、I家所有の各廻船の「売買仕切帳」のうち、年間の仕切帳がすべてそろっているものについて、その商業活動全体の推移を考察していくことにする。取り扱う期間は明治三―三二年にいたる三〇年間である。

第一表はI家廻船の商業活動の規模を示したものである。

年間航海数は、瀬戸内より関東へ向かう「下り」航海の場合、最も多い年で七回、少ない年で三回、平均四―五回である。これに対して、関東より瀬戸内へ向かう「上り」航海数が「下り」航海数とほぼ均衡するのは、明治一〇年代までである。それ以後、商業活動を伴った「上り」航海はほとんど途絶し「空船」航海となり、「下り」航海が廻船の唯一の活動分野となる。

また、各廻船の年間仕入額についてみると、「下り」総仕入額は、明治四年、七年においては二万円前後であるが、明治一六―二七年においては二、三の航海を除き、すべて一万円以下の仕入額であり、明治初年より二〇年代にかけて仕入額は漸減している。「上り」総仕入額は航海数の傾向に比例して、明治一〇年代までは、二、〇〇〇―一万円を示すが、以後は二三年の本福宮丸の四、八〇〇円余を除いて極めて微少な額を示すにすぎない。仕入額の推移からみてもI家の廻船は、「下り」航海をその主要な商業活動分野としている。このような「下り」・「上り」総仕入額

第一表 廻船商業活動の規模

船名	期間 明治年月 年月	「下り」	「上り」	「下り」	「上り」	年間	年間
		航海数	航海数	入額	入額	総仕入額	総仕入額
A(本)福吉丸	3・12—5・1	5	4	18,667.19.16	6,259.15.78	24,926.34.94	
B(本)福宮丸	7・2—8・2	4	5	21,581.640	6,589.984	28,171.624	
C(二号)福吉丸	16・1—16・10	5	1	11,647.743	2,373.479	14,021.222	
D二号福吉丸	17・1—17・11	4	3	7,998.687	10,015.410	18,014.097	
E一号福宮丸	20・3—20・12	6	1	4,400.536	189.492	4,590.028	
F一号福吉丸	20・3—20・10	3	1	5,162.529	819.027	5,981.556	
G 新福宮丸	20・5—20・10	4	0	1,591.705	0	1,591.705	
H(二号)福吉丸	20・2—20・12	7	1	14,082.229	1,343.545	15,425.774	
I(一号)福吉丸	21・2—21・12	6	0	18,563.565	0	18,563.565	
J(一号)福吉丸	22・2—22・12	3	0	5,483.382	0	5,483.382	
K 本福宮丸	22・10—23・10	5	3	8,284.903	4,806.175	13,091.078	
L二号福吉丸	23・2—23・10	4	0	7,017.495	0	7,017.495	
M(二号)福吉丸	23・12—24・12	4	0	7,194.743	0	7,194.743	
N 本福宮丸	23・12—24・9	5	0	9,255.874	0	9,255.874	
O(二号)福吉丸	25・3—25・10	4	1	5,563.805	11.900	5,575.705	
P 本福宮丸	25・9—26・8	5	1	11,184.844	9.500	11,194.344	
Q一号福吉丸	27・1—27・12	5	0	2,602.750	0	2,602.750	

(注) 1. 明治4年3月—11月, (本) 福吉丸平吉「売買仕切帳」(8冊)・明治7年5月—8年1月, (本) 福宮丸初之助「売買仕切帳」(4冊)・明治16年1月—11月, (二号) 福吉丸治郎助「売買勘定帳」(7冊)・明治17年1月—11月, 二号福吉丸治郎助「売買勘定帳」(6冊)・明治20年2月—12月, 一号福宮丸和三郎「売買仕切帳」(7冊)・明治20年3月—10月, 一号福吉丸甚四郎「売買仕切帳」(4冊)・明治20年5月—12月, 新福宮丸義松「売買勘定帳」(4冊)・明治20年2月—12月, (二号) 福吉丸治郎助「売買勘定帳」(9冊)・明治21年2月—12月, (一号) 福吉丸甚四郎「売買仕切帳」(6冊)・明治22年2月—12月, (一号) 福吉丸甚四郎「売買仕切帳」(3冊)・明治22年11月—23年11月, 本福宮丸義松「売買勘定帳」(7冊)・明治23年1月—10月, 二号福吉丸治郎助「売買勘定帳」(4冊)・明治24年1月—12月, (二号) 福吉丸治郎助「売買勘定帳」(4冊)・明治24年1月—10月, 本福宮丸義松「売買勘定帳」(5冊)・明治25年3月—10月, (二号) 福吉丸治郎助「売買勘定帳」(4冊)・明治25年10月—26年9月, 本福宮丸義松「売買勘定帳」(5冊)・明治27年1月—12月, 一号福吉丸嘉右衛門「売買仕切帳」(5冊)より作成。

2. 明治24年の本福宮丸義松の12月の航海は史料不備のため欠。
3. 「下り」・「上り」航海数は商業活動を行なった航海数である。

明治期在来海運業の推移 (末永国紀)

載 品

載 品		上り積載品	
縮仕入額 下り総仕入額	塩 販 売 地		そ の 他
10.0 %	東 京	白砂糖・青苳・表青苳・数の子・細割歛・羽糠	種粕・麦・唐砂糖・南京大豆・メ粕・メ粕・菜種・種粕・干鰯・大豆・米
15.0	東 京・神 奈 川	白砂糖・羽糠・唐大豆	大豆・種粕・干鰯
6.1	神 奈 川	糠	メ粕・大豆・種粕・小豆・鯡粕
87.3	神 奈 川・浦 賀	砂糖・羽糠・操綿	小麦・麦安
34.5	東 京・下 田	白砂糖・糖	大豆
100.0	清水・東京・神奈川・浦賀	糠	
16.0	東 京・神 奈 川	鯡粕・朝鮮大豆・菜種・南京豆粕・大豆	大豆・小豆・麦安・綿実
4.8	浦 賀・網 代	白砂糖	
33.1	東京・下田・浦賀・田子浦	青苳・磨砂	
65.0	東京・浦賀・神奈川		磨砂・大豆・大麦・メ粕・ラングーン米
70.8	神 奈 川・東 京	砂糖	
37.4	神 奈 川・東 京		
35.8	下田・神奈川・東京・浦賀	白砂糖	
66.6	神奈川・清水・東京・下田	麦安	磨砂
27.1	東 京・浦 賀・下田		磨砂
100.0	神 奈 川		

第二卷 第一号

二二(一三九)

の推移からも明らかかなように、両者を合計した年間総仕入額は、明治初年の二万八、〇〇〇円を最多額として、以後は一万八、〇〇〇円から五、〇〇〇円台を上下するにとどまる。

第二表は廻船の積荷の内容を示したものである。

「下り」積載品は、明治一〇年代までは津・桑名・名古屋等の伊勢湾沿岸からの、二〇年代においては多度津・坂出等の瀬戸内沿いの四国沿岸からの米と、坂出塩を中心とする十州塩が主要積載品である。これらに

第二表 積

船名	下り積		
	米仕入地	米仕入価額 下り総仕入価額	米販売地
A	坂出・兵庫・四日市	88.3%	横浜・下田・東京・浦賀
B	桑名・四日市・兵庫	91.5	神奈川・下田・浦賀
C	津・桑名	51.0	神奈川・下田・網代
D	桑名・津・名古屋	80.4	神奈川・東京
E			日比
F	津・名古屋	60.2	浦賀
G			坂出・日比
H	津・名古屋	32.7	東京
I	多度津・坂出	93.6	浦賀・清水・網代
J	多度津	64.6	浦賀・下田
K	多度津・坂出	35.0	網代・東京・下田・浦賀
L	坂出・高松・多度津	13.5	神奈川・下田
M	坂出・田辺・高松	62.6	神奈川・東京
N	多度津・坂出	63.4	神奈川・浦賀
O	多度津・坂出	30.4	清水・下田・神奈川
P	多度津・坂出	72.8	浦賀・鳥羽・網代・下田
Q			坂出

(注) 史料・船名は第一表に準ずる。

次ぐものとして、多度津・高松・坂出等からの白砂糖の積載がある。これらの「下り」積載品のうち、米・塩の「下り」総仕入額中に占める割合は、二、三の航海を除き、八〇%以上を示し、これらの商品は一貫して「下り」積載品の大宗を占める位置にある。また、米・塩の販売地は、幕藩期と同様に主として東京・神奈川・浦賀を中心とする関東の諸港である。

一方、「上り」航海においては、明治一〇年代までは主として種粕・干鰯等の

売 買 仕 切

売上価額 c	石当販売価 単	純売上価額 d	仕入経費率 (b-a)/a	販売経費率 (c-d)/c	収益率 (d-b)/b
両(銀)匁 18,184.59.86	(銀)匁 343.44	両(銀)匁 17,682.5.86	% 0.8 (0.6)	% 2.7 (1.4)	% 7.3
円 21,070.641	円 7.332	円 20,718.865	1.6 (0.9)	1.7 (1.4)	4.9
6,558.199	6.056	6,435.561	2.0 (1.2)	1.9 (1.6)	8.4
6,767.554	4.969	6,567.033	2.4 (1.6)	3.0 (1.9)	2.1
3,262.505	5.306	3,201.980	1.7 (1.2)	1.9 (1.7)	3.1
4,829.740	5.270	4,704.227	1.5 (1.2)	2.6 (1.7)	2.1
18,923.079	4.680	18,480.237	0.1 (0)	2.3 (1.7)	6.8
4,019.109	6.375	3,934.502	0.4 (0)	2.1 (1.6)	11.1
3,205.560	8.048	3,131.636	0.1 (0)	2.3 (1.4)	8.1
1,072.386	8.002	1,038.151	0.2 (0)	3.2 (1.6)	9.7
4,970.376	6.947	4,799.822	0.5 (0)	3.4 (1.7)	6.6
6,365.258	6.941	6,207.652	0.4 (0)	2.5 (1.7)	5.8
1,960.904	7.346	1,903.158	0.1 (0)	2.9 (1.6)	12.5
8,923.526	7.099	8,728.317	0.1 (0)	2.2 (1.6)	7.2

等があるため若干異なる。石当販売単価は正味販売量に対するものである(数量は合以下切捨)。売上を代用して算出した。

上価額に占める問屋手数料率である。

1両=1円で換算したものである。

肥料や大豆・麦等の農産物を積載して名古屋方面へ運送しているが、二〇年代にはそれらも途切れがちとなり、積載品のない「空船」航海が多くなる。従って、当廻船においては、「下り」航海の米・塩の売買が最も重要な商業活動であった。

以下において、主要積荷としての米・塩の売買傾向をみていくことにしよう。

(一) 米の売買

第三表は、最も仕入価額の大きい米の売買仕切を集計したものである。米二石当りの仕入単価はデフレ期の明治一〇年代後半において四円台という最低価格を示し、二〇年代前半において六―七円台となる。また、同期間の販売単価も、一〇年代後半において最も低い四円台であるが、二〇年代前半は六―八円台を示す。仕入単価と販売単価の差異は、いずれの年も一円未満であり、隔地間

第三表 米

船名	数量	仕入価額		石当仕 入単価	総仕入価額	
		a	b		b	c
A		両(銀) 匁 16,335 匁 17.61			両(銀) 匁 16,474 匁 57.81	
B	石	19,439.368			19,747.417	
C	1,110.70	5,820.287	5.240		5,937.202	
D	1,388.27	6,281.904	4.525		6,430.873	
F	628.68	3,053.447	4.857		3,105.827	
H	937.62	4,541.204	4.843		4,608.323	
I	3,968.52	17,310.435	4.362		17,301.352	
J	619.64	3,526.214	5.691		3,540.829	
K	391.22	2,894.620	7.399		2,897.495	
L	131.44	944.389	7.185		946.629	
M	709.91	4,478.333	6.308		4,502.154	
N	906.20	5,845.739	6.451		5,868.276	
O	259.28	1,690.459	6.520		1,691.959	
P	1,248.17	8,133.745	6.517		8,144.769	

- (注)
1. 史料・船名は第一表に準ずる。
 2. 仕入数量と販売数量は、販売時に「切出し」・「引」
 3. A・Bの石当仕入単価は、仕入数量不明のため正味販
 4. 仕入経費率・販売経費率の○内は、仕入価額・売
 5. Bの売上価額以下は、両単位で記されていたものを

の価格差を利用して投機的収益をあげ得る余地は少なくなっている。

売買に要する諸経費は、「問屋手数料」・「問屋茶礼」・「はしけ賃」等からなる。販売経費の中には、ときに金額表示の「切出し」が含まれることがある。仕入れの場合の諸経費は、問屋手数料の存在する明治二〇年までは仕入価額の二%前後であるが、問屋手数料の無い二一年以後、茶礼・はしけ賃等のみであり、漸次減少して一%以下となる。また、販売の際の諸経費についてみると、問屋手数料は全期間にわたって存在し、売上価額の一・四—一・九%であり、

問屋手数料を含めた販売経費は売上価額の二—三%である。幕藩期より米穀市場の確立していた関東の消費地に対して、廻船は販路確保の代償として一定の問屋手数料の支払いを余儀なくされている。

米取引における廻船の収益は、その利潤抽出源泉である隔地間価格差の小さいことが作用して、総仕入価額に対する収益率は、高い場合でも一〇%余にすぎない。

ところで、収益に大きな影響を与えるものに、船員の不定所得としての切出しがある。それは、米の運送において

第四表 米販売における切出し

船名	「切出し」額	諸「引」額	総切出し額	収益額総(d-b)	総切出し額	
					総仕入 価額b	
A	歩(銀) 匁 2ト 11.25 円	兩(銀) 匁 40ト 4.74 円	兩歩(銀) 匁 40ト 3.0.99 円	兩(銀) 匁 1,207ト 8.05 円		0.2%
B	403.693	41.244	444.937	971.448		2.6
C	134.315	14.357	148.672	498.359		2.5
D	128.622	6.043	134.665	136.160		2.1
F	0	2.048	2.048	96.153		0.1
H	83.516	3.086	86.602	95.904		1.9
I	209.449	65.824	275.273	1,178.935		1.6
J	25.675	4.676	30.351	393.673		0.9
K	57.700	7.623	65.323	234.141		2.3
L	17.046	0.585	17.631	91.522		1.9
M	83.443	5.807	89.250	297.668		2.0
N	104.227	6.413	110.640	339.376		1.9
O	26.850	0.576	27.426	211.199		1.6
P	148.538	17.030	165.568	583.548		2.0

(注) 史料・船名は第一表に準ずる。

最も多く行なわれている。当廻船の切出しは、「売買仕切帳」にも石数あるいは金額表示によって「切出し」として明記され、石数表示の場合は積荷石数から控除され、金額表示の場合は販売経費として取り扱われている。さらに、切出しの一種と考えられる「引」「軽引」「浜引」等の諸「引」が石数をもって記載されている。賃銀の歩合給としての性格を有する切出しの有無・量・金額は、積荷・運航によって異なり、買積経営の経営としての粗放性の一端を示している。

第四表は、「切出し」と諸「引」を販売時の単価によって換算し、金額表示に統一したものである。米の切出しは、絶対額においても収益額の二〇%程度にのぼり、総仕入価額の二%余を占めている。この切出しと隔地間価格差の縮少とがあいまって、米取引における収益は、商人活動と運賃を合した買積経営全体の収益というよりも、実質的に運賃収入にすぎない収益率となっている。

(二) 塩の売買

明治期に当廻船が買積んだ塩は、すべて一俵当りの容量二斗五升余の新齊田塩である。前述のように、仕入地はほとんど坂出であり、販売地は神奈川を中心に東京・浦賀等の関東各地である。仕入地、販売地における廻船と問屋・仲買との取引過程は、前掲の塩仕切にみるように、幕藩期とほとんど変わらない。

第五表は、この十州塩の売買を集計したものである。一俵当りの平均仕入単価は、年によってかなりの高低はみられるものの、ほぼ一〇銭台である。販売単価は一〇―二〇銭台であり、仕入れと販売における一俵当りの価格差はほとんど一〇銭未満である。

また、仕入単価に対する仕入諸経費はほぼ一%台である。問屋手数料は単独項目として買仕切に計上されていないので、この仕入諸経費には含まれていない。他方、販売時の諸経費は売上単価の二―七%であり、問屋手数料率は二・五―五%である。販売時の問屋手数料率が幕藩期とほぼ同率を示すのは、塩販売機構が維新时期においてもそれほど大きな変動を被らなかつたことを物語っている。例えば、最大の塩消費地である東京において、維新以後の「下り塩」販売の主力をなしたものは、幕藩期以来の「廻船下り塩問屋・仲買」の承譜に連なる塩商である。彼らは明治一一年、「東京食塩問屋組合」・「東京食塩仲買組合」を組織し、さらに二二年には両者を合併して「東京廻船食塩問屋及仲買組合」を設立し、塩販売を独占し統制している。取引諸経費からみる限り、廻船は産地取引においては、「茶礼」・「はしけ賃」等の僅少の実費を支払うのみであるが、販売地取引においては、販路確保のために一定の問屋手数料の支払いを余儀なくされていること、米売買の場合と同様である。

塩販売の総仕入額に対する収益率は、ほぼ一〇―四五%であり、一〇%以下の収益率が大半を示す米取引に比して塩取引は高い収益率をあげている。また、塩運送における切出しは、前後六回の売仕切に「船中塩心附」等の金額記

売 買 仕 切

売上価額 c	単価(俵当)	総売上価額 d	仕入経費率 (b-a)/a	販売経費率 (c-d)/c	収 益 率 (a-d)/b
両(銀)匁 2,208.29.33	(銀)匁 14.463	両(銀)匁 2,041.49.12	0.8 (0) %	7.5(5.0) %	9.0 %
円 2,332.905	円 0.236	円 2,206.439	1.4 (0)	5.4(3.7)	26.4
717.430	0.171	691.745	1.3 (0)	3.6(2.5)	41.4
5,117.345	0.146	4,941.761	1.4 (0)	3.4(2.5)	28.7
2,522.580	0.152	2,339.482	1.4 (0)	7.3(4.9)	31.4
2,181.133	0.144	2,070.790	2.1 (0)	5.1(3.0)	30.1
3,153.974	0.146	3,035.273	1.5 (0)	3.8(3.8)	35.1
1,134.389	0.136	1,106.030	1.7 (0)	2.5(2.5)	24.7
2,775.938	0.310	2,624.427	0.8 (0)	5.5(3.6)	44.6
6,404.680	0.289	6,097.632	1.2 (0)	4.8(3.4)	13.2
5,569.416	0.299	5,364.105	0 (0)	3.7(3.0)	7.9
3,108.530	0.175	2,979.846	1.9 (0)	4.1(3.0)	10.7
4,142.730	0.187	3,962.459	1.8 (0)	4.4(3.1)	19.6
4,872.460	0.191	4,679.812	1.6 (0)	4.0(2.8)	26.2
3,592.101	0.173	3,380.555	1.9 (0)	5.9(4.3)	11.2
3,427.626	0.148	3,341.935	0.4 (0)	2.5(2.5)	28.4

第二卷 第一号

屋手徴料の%である。

載があるのみであり、その最高額も一七円にすぎない。

ここで、第六表によって廻船の運賃積みの状況をみておくことにしよう。「下り」航海における運賃積みは、断続的に二〇年代まで行なわれており、積載品は兵庫・坂出から東京方面へ移出する砂糖を中心として、その他若干の苳・大豆・米等である。その運賃純益は二〇〇円未満である。

「上り」航海における運賃積みは、明治初年に唐糸・大豆・小麦等の積載があるのみで、以後途絶する。運賃積貨物は、積載量・継続性からみても臨時的な不定期の積載品の域を出るものではない。

次に、米・塩を中心として右にみてきた「下り」仕切・「上り」仕切から、廻船の年間収益について考察することにする。第七表は、各廻船の年間純売上額から総仕入額を差引勘定したものに

第五表 塩

船名	数 量	仕入価額 a		単価(俵当)		総仕入価額 b	
		両(銀)匁	円	(銀)匁	円	両(銀)匁	円
A	9,162	1,856	37.32	12.200	1,872	16.93	
C	9,900	1,721	.800	0.174	1,745	.750	
D	4,200	483	.000	0.115	489	.211	
E	35,000	3,788	.185	0.108	3,840	.875	
F	16,550	1,755	.715	0.106	1,780	.860	
G	15,100	1,558	.445	0.103	1,591	.705	
H	21,550	2,214	.650	0.103	2,247	.175	
I	8,355	872	.196	0.104	886	.858	
J	9,952	1,801	.870	0.181	1,815	.553	
K	22,158	5,324	.930	0.240	5,387	.408	
L	18,627	4,969	.862	0.267	4,970	.866	
M	17,732	2,642	.611	0.149	2,692	.589	
N	22,178	3,255	.767	0.147	3,313	.851	
O	25,500	3,649	.534	0.143	3,707	.846	
P	20,750	2,982	.300	0.144	3,040	.075	
Q	23,100	2,591	.200	0.112	2,602	.750	

(注) 1. 史料・船名は第一表に準ずる。
2. 仕入経費率、販売経費率の()内は、a, cに占める間

運賃収益を加算した粗収益と、この粗収益から運賃経費としての船中雑用を控除したものを一応の純益として示したものである。粗収益においても、「上り」航海が欠損あるいは極めて微少額にとどまるのに対して、米・塩を主要積荷とする「下り」航海は廻船一隻当り年間五〇〇—一、四〇〇円余の粗収益をあげ、廻船の実質的な収益をあげている。

ところで、収益に大きな影響を与えるものは運賃経費としての船中雑用であるが、それは次のような項目からなる。

飯米・味噌・溜り・油・薪の記

航海道具の記(帆布、棕呂皮など)

茶礼・引船・小入用の記

大工・かじやの記(船体修理費)

水夫賃銀の記

第八表は、この各廻船の年間船中雑用高とその内訳である。年間船中雑用高は、運賃回数その他によって多少の変

明治期在来海運業の推移(末永国紀)

第六表 運 賃 積 み

船名	年 月	「下り」	品 名	運賃純益	「上り」	品 名	運賃純益
A	明治 4・11			円	横浜→名古屋	唐米為替積 30箇	西歩(銀)匁 216.2ト 8.26
	7・11	兵 庫→浦 賀	青 蓮 230束	10.403	不 明	大豆為替積1,079俵	86.973
B					〃	大 豆 112石420	31.000
					〃	小麦為替積 308石	54.665
C	16・ 5	不 明	砂糖為替積 92樽	57.230			
	16・ 7	〃	唐 大 豆 200石	35.000			
F	20・ 3	津 →浦 賀	米 400俵	20.200			
	20・ 6	多度津→東 京	砂 糖 30樽	5.100			
H	20・12	兵 庫→名古屋	砂 糖 400樽	98.500			
I	21・ 2	兵 庫→浦 賀	砂 糖 600俵	33.000			
	21・10	不 明	糯 米 122俵	13.422			
J	22・ 2	東京行	砂 糖 500樽	157.588			
	〃	〃	白 米 250俵	30.725			
N	22・ 8	〃	砂 糖 70樽	8.420			
	24・ 3	坂出より	砂糖為替積 444樽	140.234			
	24・ 7	坂 出→東 京	砂糖為替積 300樽	66.815			
O	25・ 3	東京行	砂 糖 50樽	14.750			
P	26・ 8	不 明	米 86石	28.000			
Q	27・ 1	若 松→東 京	石炭 24万2,500斤	194.000			

(注) 史料・船名は第一表に準ずる。

第七表 廻 船 取 益

船名	「下り」粗収益	「上り」粗収益	総粗収益	船中雑用	純 益
A	両歩(銀)匁 1,362.1 匁 33.11	両歩(銀)匁 -266.3 匁 4.51	両歩(銀)匁 1,095.3 匁 13.60	両(銀)匁 473 匁 10.03	両歩(銀)匁 622.3 匁 3.57
B	1,021.369	225.702	1,247.071	415.593	831.478
C	1,173.981	-404.283	769.698	610.690	159.008
D	384.603	849.411	1,234.014	401.017	832.997
E	1,122.307	4.027	1,126.334	503.419	622.915
F	701.248	9.092	710.340	322.551	387.789
G	479.085	—	479.085	333.461	145.624
H	1,262.214	50.431	1,312.645	519.046	793.599
I	1,388.003	—	1,388.003	523.919	864.084
J	1,396.227	—	1,396.227	339.220	1,057.007
K	944.765	23.328	968.093	860.183	107.910
L	518.271	—	518.271	585.854	-67.583
M	584.925	—	584.925	520.366	64.559
N	1,199.196	—	1,199.196	513.051	686.145
O	1,229.259	7.700	1,236.959	611.682	625.277
P	962.028	8.000	970.028	718.260	251.768
Q	975.112	—	975.112	917.465	57.647

- (注) 1. 史料・船名は第一表に準ずる。
 2. 船中雑用は以下の史料より作成。 A「雑用帳」(6冊)・B「雑用勘定帳」(3冊)・C「勘定差引控」(1冊), 「諸色雑用帳」(4冊)・D「諸色雑用帳」(4冊)・E「雑用帳」(5冊), 「雑用勘定帳」(1冊)・F「雑用勘定帳」(4冊)・G「雑用勘定帳」(4冊)・H「諸色雑用帳」(6冊)・I「雑用勘定帳」(6冊)・J「雑用勘定帳」(3冊)・K「雑用勘定帳」(5冊)・L「諸色雑用帳」(4冊)・M「諸色雑用帳」(4冊)・N「雑用勘定帳」(5冊)・O「諸色雑用帳」(4冊)・P「雑用勘定帳」(5冊)・Q「雑用帳」(5冊)。

動はあるがほぼ五〇〇円前後であり、逐年漸増傾向を示し、二五—二七年には六〇〇—九〇〇円に増大している。なかでも全体の四割以上を占める船中食料費・燃料費、二割以上を占める航海道具費の比重が大きい。この種の経費の増大は、海運界がすでに汽船時代にはいつていた明治二〇年代において、通年運航回数四—五回の稼働能力しかない廻船にとって過重な運航経費となり、収益圧迫の一因となっている。

また、「下り」・「上り」粗収益を合計した総粗収益から船中雑用を控除した純益は、年によ

第八表 船 中 雜 用

船名	船中雑用高	内 訳				
		飯米・薪等	航海道具	茶礼 小入用等	大工 かじや	賃 銀
A	両(銀)匁 473ト 10.03					両(銀)匁 26ト 2.66
B	415.593					6.458
C	610.690					36.850
D	401.017					27.517
E	503.419					27.933
F	322.551					36.329
G	333.461					18.000
H	519.046					32.055
I	523.919					35.561
J	339.220					16.276
K	860.183					54.557
L	585.854	円 348.148	円 144.173	円 47.479	円 19.354	26.700
M	520.366	226.577	220.454	26.816	13.421	33.098
N	513.051	242.703	166.737	42.621	11.717	49.273
O	611.682	266.988	137.884	36.995	33.585	136.230
P	718.260	328.086	195.255	97.701	48.629	38.589
Q	917.465	401.028	202.251	196.108	48.970	69.108

第二卷 第一号

(注) 船名は第一表に準ずる。史料は第七表(注)2に同じ。

り、船によって極めて大きな変動を示している。明治一六年の(一)号福吉丸の純益は一六〇円余にすぎないが、翌年には八三〇円余の純益をあげ、二〇年の新福宮丸の純益一四五円に対して、同年の(二)号福吉丸は七九三円の純益をあげている。米・塩という生活必需品を主要積荷とする廻船収益のこのような不安定性は、究極的には商品経済・貨幣経済の未成熟によるものではあるが、より直接的には廻船経営が、積荷の選択・数量をはじめとして仕入・販売の一切の商業活動を船頭の商才に委ねるといふ、多分に投機性を伴う買積経営に基盤をおいていることによるものといえよう。最高一、〇五七円の純益から、六三円の欠損を示すこともある収益の不安定性にもかかわらず、船中雑用は漸増し、純益は年次的には漸次低落傾向にある。

第九表 明治30年以降の商業活動

船名	期 間	仕 入 地	積 載 品	総仕入価額	販売地	販売価額	粗収益	船中雑用	純 益
福宮丸 (本)	明治31年3月—2月	坂出・大坂	新芥山塩・吹・糖・大豆・干鱈・油粕・麦安	3,772,108	元 山	4,049,967	267,859	1,261,336	※ -179,615
	31・2—31・4	元山・釜山・関野	砂	15,025,776	下関・名古屋	205,498	672,792	34,021	-444,964
	31・6—31・6	野	出	167,500	東京・下田	3,358,350	-129,451	459,826	-643,098
	31・6—31・7	坂	出	3,487,801	東 京	2,820,550	-183,272	399,383	-851,814
	31・11—31・11	野	出	3,003,822	東 京	1,73,000	-494,931	114,089	331,477
	31・9—31・10	野	出	130,500	神 奈 川	1,552,931	-	176,606	103,656
出									
31・11—31・12	坂	出	粉	2,047,285	の 名 古 屋 まで	409,447	-	56,730	
									出
32・5—32・6	野	出	砂	2,700	の 名 古 屋 まで	-	-	207,063	
									出
32・8—32・8	野	出	砂	9,900	の 名 古 屋 まで	-	-	-	
									出
32・10—32・10	坂	出	砂	4,100	の 名 古 屋 まで	-	-	-	
									出
32・10—32・10	運	積	白	-	-	-	-	-	
									積

(注) 1. 明治31年3月—11月, (本) 福宮丸義松「売買勘定帳」(5冊)「雜用勘定帳」(3冊)・明治31年12月, (二号) 福吉丸幸助「売買勘定帳」(1冊)「雜用帳」(1冊)・明治32年5月—10月, (本) 福宮丸義松「運賃勘定帳」(3冊)より作成。
 2. ※は干鰯船積のみの粗収益であり, 他の商品の販売は不明。 ※※は元山より釜山までの明大魚の運賃(41円970)を加算。

次に、このような経営不振に対する廻船の対応をみるために、明治三〇年以降の商業活動を示す第九表を掲げる。
 この表は、三〇年以降の断片的な史料によって作成したものであるから十分なものではなから、当廻船が朝鮮貿易にも従事したこと、北九州若松の石炭運賃積みに進出したこと、また、十州塩が粗収益におよぶ一〇〇円台から五〇〇

円余の欠損をもたらしていること等をみることが出来る。この朝鮮貿易・石炭運賃積み等への進出は、航海の不定期性、不安定性を伴う和船を使用しているの活動である限り、西洋型船舶との競争においてその劣勢は明らかであり、一時的な弥縫策にすぎない。一方、塩荷の欠損は、明治二九年以後の外国産塩の輸入増大による国内塩業全体の根本的危機に基づくものであったと考えられる。従って、幕藩期以来最もコンスタントな収益を保持してきた十州塩売買の欠損のうちに、すでに当廻船の衰頹を明確に見ることが出来る。

すなわち、廻船業の衰頹は、経営技術面からいえば、近代産業の興隆の中にあつて、幕藩期同様の和船を使用しての同族組織の買積経営に求められるが、基本的には、明治一〇年代の電信制度の発達、二〇年代以後の鉄道・汽船の発達等により商品流通が一段と拡大・深化し、隔地間の価格差を利潤抽出源泉とする買積経営の基盤そのものが喪失していくことによるものであったといえよう。

① 船員の給与は、固定給+不定給からなり、切出しはその不定給としての歩合給である。切出し一般については、金指正三著『日本海事慣習史』一九八一—二四頁参照。北前船の切出しについては、牧野氏、前掲書、七六一—九〇頁参照。

② 諸「引」については、「切出し」との異同が明確でないが、「切出し」と同様に船員の取得になるものと考え、切出しⅡ「切出し」+諸「引」として扱った。

左に「切出し」・「引」の記載のある売仕切を例示する。

右同人殿(清水 鈴木与兵衛)筆者注)

一 福山米 六百五拾六俵

斗立 三斗式俵五合

外、式百拾三石式斗

内

一 壹石六俵六合 斗五勺引

一 三石六斗六合 壹七切出し

正舛貳百八石五斗貳舛八合
 円ニ貳斗貳舛四合がへ
 代金九百三拾円九拾貳錢九厘

内

一 拾五円八拾貳錢九厘 口せん
 一 四円貳拾六錢四厘 斗り立賃
 一 三円六拾三錢四厘 はしけ

メロ式拾三円七拾貳錢三厘
 引メ金九百七円貳拾錢六厘

明治廿一年六月廿八日

(明治廿一年六月、一号福吉丸「売買仕切帳」)

この積荷石数二二三石二斗の米販売においては、「切出し」がその一・七%にあたり、「引」が〇・五%にあたる事が明記されている。

③ 拙稿、前掲論文、三三頁。

④ 鶴本氏、前掲書、一九五頁。

⑤ 「売買仕切帳」に、塩の切出し記数のあるものは次の六仕切である。

二年二月	一号福吉丸	一二・八五六円
二年六月	本福宮丸	八・〇〇〇円
九月	〃	一七・〇〇〇円
十一月	〃	七・〇〇〇円
二年一月	〃	二・〇〇〇円
〃	〃	七・〇〇〇円
〃	〃	七・〇〇〇円

⑥ 「雑用帳」の記載が五項目に分記されるのは、明治三年以降である。

⑦ 外国産塩の輸入増大による日本塩業への影響については、柴田一氏「明治期における食塩市場と塩業界の動向―国産塩の輸出入運動と外塩対策―」(『日本塩業の研究』第九集、所収、参照、同論文によれば、明治二八―三〇年にかけて国内塩価は二倍に暴騰し(七五―六頁)、二九年における国内塩と清国塩の一〇〇斤当りの価格差は、国内塩一円七〇―八〇銭に対して清国塩は二五―四〇銭であり(五四頁)、三〇―三五年における清国塩を主とする輸入塩価額は二〇年代の三〇倍にも上る一〇万円台となり、以後輸入塩は激増する(五〇頁)。近代工業の進展に伴う安価は外国産塩の輸入増大は国内塩業への大きな打撃となった。

明治期在来海運業の推移 (末永国紀)

三 野間廻船の変貌

(一) 船主の資金転換

このような、明治三〇年代以降の廻船業の衰頽に際して、船主はどのように対応していくのであろうか。この点を、船主の資金運用の面からみていくことにしよう。

第十表は、明治三七年までのI家の株式投資の状況を示したものである。I家の株式投資は、投資先の業種によって金融部門と運輸部門に大別される。二四―三二年にかけての投資は県内企業のみであり、金融部門では知多貯蓄銀行、尾参農工銀行への投資、運輸部門では野間商船、知多航業への投資である。出資額は五〇〇円余であるが、その中で、明治二九年創立の知多貯蓄銀行へ三一年までに四、〇〇〇円余の出資をして、同行の取締役に就任していることが注目される。三三―三七年にかけては、勸業銀行、興業銀行、台湾銀行等の県外の大金融機関へ一、〇〇〇―四、〇〇〇円余を出資している。運輸部門に対する投資は鉄道株が中心であり、九州鉄道、山陽鉄道、京釜鉄道、関西鉄道等に対しては三、〇〇〇―四、〇〇〇円を出資している。海運株に対しては、大阪商船へ二、〇〇〇円余を出資している。

I家の株式投資活動は明治二〇年代から始まり、初期は県内の銀行・海運株への出資であったが、三三年以降になると、県外の金融・運輸機関への積極的な出資が投資の中心となっている。出資企業数と投資額の順次の拡大にみられるI家の株式投資活動の活発化は、船主の資金運用という面からみれば、廻船の買積経営資金の引揚げとその株式

投資への振向けである。それは、船主が二〇年代後半より衰頹をみせてくる廻船業の打開、再建を図ることよりも、銀行・鉄道への大口出資によって金利生活者へ変貌しようとすることを示すものであった。知多貯蓄銀行への五、〇〇〇円を越える出資と同行取締役就任は、その転換の方向を明示している。

① なお、I家の公、社債投資については細部の金額は不明であるが、株式投資と同時期に帝國公債、東京市公債、大阪商船社債等へ、八、〇〇〇円余が投資されている（明治式拾三年 諸公債諸株券貯蓄金控）。

② I家の金銭貸付、耕地集積については未詳。

(二) 野間廻船の近代化

I家は、従来の廻船業に西洋型船舶を導入し、運賃経営へ転換することによって、自ら近代的海運業者に転化する意志を有しなかったが、この地方の他の船主は廻船業の不振に直面して、打開の途を切り開こうとしている。その打開の方向は海運業の共同企業化であり、その動きを示すものが、野間商船株式会社と知多航業株式会社の設立である。

野間商船は、明治二四年に十州塩の買積輸送を目的として、野間の船主一〇名の持船である和船二四艘をもって、資本金一〇万円で発足した船会社である。しかし、経営不振により三年には資本金を半額に減じて営業を続行するが、ついに三四年には解散してしまうに至る。この野間商船は、個別船主が協同して組織を株式会社形態にしたのみであり、内実は、西洋型船舶に比して速力・積載能力において格段に劣勢な和船による買積経営という、旧態依然たる経営内容であった。従って、当会社が汽船採用・運賃積経営が大勢を占めつつある海運界に存続し得る条件は極めて少なく、営業不振による解散へと追い込まれて行くことは避けられなかった。

株式投資(買入金額)

31	32	33	34	35	36	37	計
2,278.400		1,385.000	186.000				5,474.400
125.000	125.000	125.000	297.500	245.500	198.000	35.000	1,151.000
	75.000	488.250	1,179.300				1,742.550
			1,277.000	1,182.000	1,645.000		4,104.000
			253.000	723.600			976.600
				366.000			366.000
				268.000	1,261.000		1,484.000
				576.000	614.000	834.000	2,024.000
					1,277.000		1,277.000
					1,106.275		1,106.275
					721.700		721.700
							340.000
35.000			315.000	72.000			472.000
		1,280.000	500.000	750.000	2,109.000		4,639.000
		1,200.000	1,000.000	350.000	1,216.000	264.500	4,030.500
			70.000	967.000	926.000	1,079.000	3,042.000
			1,136.000		981.000		2,117.000
				1,335.000	570.000		1,905.000
				2,233.000	1,348.720		3,581.720
					326.000		326.000
					719.000	1,479.200	2,198.200
							550.000
87.500	50.000				165.000		365.000
				430.000			430.000
					850.000		850.000
2,525.900	250.000	4,478.250	6,213.800	9,498.100	15,988.695	3,691.700	45,273.945

第二卷 第一号

二八 (二三)

第十表 I 家の

		明治 24 年 円	25 円	26 円	27 円	28 円	29 円	30 円
金融部門	知多貯蓄銀行株						675.000	950.000
	尾参農工銀行株							
	拓殖銀行株							
	日本勸業銀行株							
	明治銀行株							
	日本貯金銀行株							
	帝国商業銀行株							
	日本興業銀行株							
	台湾銀行株							
	横浜火災保険株 帝国生命保険株							
運輸部門	野間商船株	250.000			90.000			
	知多航業株							50.000
	九州鉄道株							
	山陽鉄道株							
	京釜鉄道株							
	名古屋電鉄株							
	大阪商船株							
	関西鉄道株							
	成田鉄道株							
	横浜電鉄株							
その他	夏目製造株	200.000	280.000	70.000				
	知多紡績株						30.000	32.500
	帝国撚糸株							
	大阪電灯株							
計	450.000	280.000	70.000	90.000		705.000	1,032.500	

- (注) 1. 明治23年「諸公債諸株券貯金控」より作成。
 2. 金額は買入金額の累計である。売部分は考慮されていない。
 3. 35年の知多貯蓄銀行の15株の買入は代価不明のため表示不能。

明治期在米海運業の推移(末永国紀)

これに対して、知多航業株式会社は、明治二九年に国内、国外航路における貨物の運賃積積輸送を目的として設立された船会社である。次に示すものは「知多航業株式会社定款」であるが、全文五二ヶ条からなるかなりの長文であるので、この会社の大体の性格を知るに必要な「第一章総則」、「第五章計算」、「第六章営業継続」についてのみ全文を掲げることにする。

知多航業株式会社定款

第一章 総 則

第一条 当会社ハ知多航業株式会社ト称ス

第二条 当会社ハ株式会社ニシテ其義務ニ対シテハ会社財産ノミ責任ヲ負フモノトス

第三条 当会社ハ西洋形及倭形船舶ヲ供ヘ内外国ヲ航行シ貨物ヲ運輸スルヲ目的トス、但営業ノ都合ニ依リ自己ノ

責任ヲ以テ商品ヲ購ヒ積荷ノ不足ヲ補フコトアル可シ

第四条 当会社ノ資本総額ハ金拾万円トス

第五条 当会社ハ本社ヲ尾張国知多郡阪井村六拾六番戸ニ設置シ、営業上便宜ノ地ヘ支店又ハ代理店ヲ置クコトヲ

得

第六条 当会社ノ存立時期ハ設立免許ノ日ヨリ満二拾ヶ年トス

第七条 当会社ノ印章ハ左ノ如シ

方一寸二分

本社印

知多航業株式会社印

第二章 株式

(省略)

第三章 取締役及監査役

(省略)

第四章 株主總會

(省略)

第五章 計算

第四拾八条 当会社ノ計算期ハ毎年一月一日ヨリ六月三十日迄及七月一日ヨリ十二月三十一日迄トス

第四拾九条 損益計算書ヲ作ルノ方法ハ、運賃其他収入金ノ總高ヨリ一切ノ諸經費損失船体機關ノ小修繕費ヲ引去リ、其殘額ヲ純益金トス

第五拾条 純益金ノ内、左ニ記載ノ積立金船体保險積立金、及修繕費積立金船体通減積立金、並ニ役員賞与金海員慰勞金ヲ除去シタル殘高ヲ以テ株主ノ配当ニ充ツ、其計算方法左ノ如シ
但純益金、若シ資本金高ノ百分一二滿タサルトキハ之ヲ後期へ繰越スモノトス

一金若干円 純益金

内

一当季純益金百分十 積立金

一当季純益金百分十以上 船体保險積立金

明治期在來海運業ノ推移(末永國紀)

一同 百分十以上

修繕費積立金

一同 百分十以上

船価通減積立金

一同 百分五以下

役員賞与金及海員慰勞金

計

差引金若干円

配当金

但配当金年一割以上ナルトキハ株主總會ノ決議ニ依リ配当準備積立金トシ、又ハ計算ノ都合ニ依リ後期へ繰越ス
コトヲ得

第五拾一条 株主配当金ハ株主名簿ニ依リ其計算期末日現在ノ株主ニ配当ス

第六章 營業繼續

第五拾二条 満期ニ至リ尚ホ当会社ノ營業ヲ繼續セント欲スルトキハ、総株主ノ過半数及総株金ノ二分一以上ニ当
ル株主出席シ、其議決權ノ過半数ニ依リ決議ヲ為スモノトス

右之通本月五日創業總會ニ於テ議決仕候ニ付、発起人一同記名調印スルモノナリ

愛知県知多郡阪井村乙百四拾三番戸

明治二十九年七月六日

山 本 清 助 ㊞

同 県同郡同村三十九番戸

陸 井 太右衛門 ㊞

同 県同郡小鈴谷村大字小鈴谷乙百四拾番戸

神谷 伊兵衛 ㊦

同 県同郡同村同字拾八番戶

天 木 嘉 祐 ㊦

同 県同郡同村同字三拾二番戶

盛 田 久左衛門 ㊦

同 県同郡野間村大字野間三百九拾四番戶

森 下 長 五 郎 ㊦

同 県同郡同村同字二百八拾番戶

夏 目 仲 助 ㊦

以 上 七 名

右の定款によれば、知多航業は、主として「西洋形及倭形船舶ヲ供へ内外国ヲ航行シ貨物ヲ運輸スル」ことを目的とし(第三条)、発足当初より経営の支柱を西洋型・大和型船舶による運賃積経営に置き、内海航路ばかりでなく、後にも見るように大陸交易をもその活動領域としている。資本金は一〇万円(第四条)。株式配当については、収入金より諸経費・船体機関の小修理費を控除して算出した純益金から、その四五%以上に当る積立金・船体保険積立金・修繕費積立金・船価減積立金・役員賞与金・海員慰勞金を控除した残部を配当金としている(第四十九条、五十条)。営業年限は二〇ヶ年とし(第六条)、それより以上の営業継続については、株主総会の議決によるとしている(第五十二条)。

また、発起人七名の内、野間村の森下長五郎と夏目仲助は野間廻船の船主であるが、他の五名については、現在のと

ころその専業を明らかにできない。

知多航業の營業狀況については、明治三五年度後半期の營業報告書である「第拾參回報告書」によって、その一端

を窺うことができる。

同報告書によれば、当会社の設立以後の營業狀況は順調であつたようであり、資本金は増資によって二〇万円となり、額面五〇円の株、四、〇〇〇株を發行している。第十一表は船舶所有狀況である。汽船一、〇〇〇トン、帆船八〇〇トンの所有船舶に、この年新たに、一、三八七トンの汽船愛知丸を購入して輸送力の増強を図っている。

また、同報告書の「業務概況」からは、当社が米穀輸送、牛莊大豆・豆粕等の北清輸入品の輸送に従事していたこと、二隻の汽船をチャーターに出し、新購入船の愛知丸を北清航路に就航させ、対清交易の拡大を展望していること等を窺うことができる。

第十一表 所有船舶

船名			総噸数	登簿噸数
汽船	愛知丸	丸丸丸	1,387.41	1,002.82
	知照多	丸丸丸	561.15	347.91
	幸知	丸丸丸	496.12	307.59
	計	3 艘	2,444.68	1,658.32
帆船	七尾徳四	丸丸丸	266.07	250.11
	宝張豊海	丸丸丸	241.30	226.82
		丸丸丸	188.86	177.53
		丸丸丸	120.60	113.36
	計	4 艘	816.83	767.82

(注) 明治35年後半期「第拾參回報告書」より。

業務概況

一 明治三十五年七月一日ヨリ同年十二月三十一日ニ至ル第拾參回後半期間ハ、金融漸ク緩和シ商況稍々回復ノ氣運ニ向ハムトセシモ、偶マ夏季霖雨久シキニ亘リ米作不良ノ声高ク、為メニ各地ニ於ケル購買力ヲ沮喪シ再ヒ萎靡不振ノ狀態ニ傾ケリ、然ルニ内地ノ不作ハ外国米ノ輸入ヲ促シ、猶且ツ米価ノ昂騰ニ伴ヒ豊穰地ヨリ凶作地方エノ運輸著シク増加シタルヲ以テ比較的荷動キ多ク、加之牛莊大豆及豆粕等北清輸入品ハ銀貨低落ノ影響ヲ受ケ、

第十二表 損益勘定

収入の部		支出の部	
項目	金額		
運賃収入	59,077.380	船具補充及修繕	600.515
(内訳)汽船運賃収入	48,380.164	修繕費	2,539.579
帆船運賃収入	10,697.216	雑費	1,742.698
有価証券利益	470.325	船体保険料	4,741.286
雑収入	1.250	帆船貨物費	2,224.388
計	59,548.955	(内訳)荷掛	2,061.171
		荷物弁金	163.217
		帆船々費	7,058.400
支店の部		(内訳)給料及食費	4,068.000
本支店費	2,699.746	消耗品	280.205
(内訳)諸税其他公費	985.074	船具補充及修繕	782.372
本店社員給料及諸雑費	1,472.304	修繕費	181.878
支店社員給料及諸雑費	242.368	雑費	995.945
支払利子	2,238.479	船体保険料	750.000
汽船貨物費	1,380.842	海難損金	2,201.000
(内訳)荷掛	1,380.842	無給重役報酬金	440.000
汽船々費	24,842.453	修繕費償却金	1,650.000
(内訳)給料	6,725.937	船舶減価引除金	2,470.000
賄費	2,371.463		
石炭	3,024.270		
内外入港税及水先料	1,486.117	計	47,205.308
消耗品	1,610.588	当期純益金	12,343.647

(注) 明治35年後半期「第拾参回報告書」より作成。

一旦不況ニ陥ラントセシモ彼地ノ終航ニ迫ルニ随ヒ漸次気配ヲ高メ、随テ該航路ノ運賃率突飛スルニ至レリ
 汽船幸照丸及知多丸ハ前期ニ引続キ「チャアター」期間中ニ在ルヲ以テ何等ノ影響ナキモ、本期ハ業務拡張ノ時運ニ際会シ、英国建造ノ鉄製汽船(総噸数一千參百八拾七噸登簿噸数一千二噸)一艘ヲ購入シ、之ヲ愛知丸ト命名シ十月中旬始メテ北清航途ニ就カシメ、爾來主トシテ此航路ニ用ヒツ、アリ、而シテ当初ニ在リテハ内外入港税等一時ニ數ヶ月分ノ支払ヲ要シ船費ノ増加モ少ナカラス、為メニ利益

明治期在来海運業の推移(末永国紀)

第十三表 明治35年後半期貸借対照表

借方 (資産の部)			貸方 (負債の部)		
科	目	金額	科	目	金額
船地有本鉄工船諸現	舶所価支店舟組加入器具予引在	284,365.000 700.000 10,279.380 300.000 318.000 22.015 1,717.446 44.466	株積立船体保險積立金 本社新築費積立金 配当準備積立金 仕払未済配当金 預借入 銀行当座借越金 前期限繰越金 当期利益	券金 積立金 積立金 積立金 積立金 金 金 金 金 金 金 金	200,000.000 6,940.284 4,355.000 1,200.000 2,500.000 27.150 154.562 59,000.000 10,153.435 1,072.229 12,343.647
計		297,746.307	計		297,746.307

(注) 明治35年後半期「第拾参回報告書」より作成。

意ノ如ク上ラサリシト雖モ、彼我貿易ノ増進ニ伴ヒ此航路ニ抛リテ相応ノ利益ヲ収メムコト蓋シ違算少ナカラント思惟セリ、帆船ハ前記ニ比シ收入稍々増加シタルモ未タ相当ノ収益ヲ見ルニ至ラス、之レ頗ル遺憾トス、之ヲ要スルニ本期ハ商況不振ニ在リト雖モ回運業ハ比較的好気配ヲ保チ、本全体ノ収益ニ在リテモ其割合前期ト相頡頑セリ

さらに、第十二表に掲げた当期の損益勘定によれば、六万円余の収入に対して四万七、〇〇〇余円を支出し、一万二、〇〇〇余円の純益をあげている。収入はほとんど運賃収入によるものであり、汽船と帆船の運賃収入の比は五対一の割合である。支出においては、船費部分が大きく、汽船々費二万五、〇〇〇円余、帆船々費七、〇〇〇余円兩者合せて支出の約七割を占めている。また、同報告書の利益金分配案によれば、当期の純益金に前期繰越金を加算した一万三、四一五円八七銭六厘から、積立金・船舶保険積立金・役員賞与金・海員慰勞金・後期繰越金を控除して、七、〇〇〇円を株主配当金に当っている。一株に付一円七五銭、年七分の株式配当率である。

前述の、和船による塩の買積経営を業務とする野間商船が、営業不振の末に解散してしまうのに対して、この知多航業は汽船の採用による運賃経営によって、資本金の倍額増資を行ない、大陸交易にも進出して、当期にはともかく七分の配当を出すに至っている。

第十三表には当期の貸借対照表を掲げた。

1) 鶴本氏、前掲書、四七三頁。

2) 3) I家所蔵。

4) 知多航業のその後の推移については未詳。

む す び

明治期海運業が、大和型帆船時代↓西洋型帆船時代↓汽船時代へと発展していく中で、買積経営を主体とする野間廻船業の推移を考察してきた。

I家の明治期の廻船業は、幕藩期と同様に和船による瀬戸内——関東間の買積経営を活動基盤とするものであり、その取引形態も旧慣を踏習するものであった。取引商品は、「下り」荷は米・塩であり、「上り」荷は明治初年こそ雑貨が多かったが、一〇年代以後はほとんど空荷である。米取引による仕入額は最大であるが、収益の実質は運賃収益にすぎない。これに対して塩取引は最もコンスタントな収益をあげている。また、「上り」荷収益は欠損を示す場合が多く、やがて「上り」運航はほとんど空船となる。全体としての廻船収益は、大きな変動を繰り返しつつも、隔地間価格差の縮小、適当な「上り」荷を見出し得なかったこと、運航経費としての船中雑用高の増大、米取引にみられる買積経営の粗放性の一面としての「切出し」等が庄迫要因となって、漸次低下している。

このような経営不振の打開のために、I家は明治三〇年前後には北九州の石炭輸送、朝鮮貿易にも進出しているが、それも弥縫策の域を出ず、幕藩期以来比較的安定した積荷であった十州塩も外国産塩の輸入増大によって欠損を出し、ついにI家の廻船業は衰頹するに至る。そして、この廻船業の衰頹は、一つには統一的国内市場の形成に伴う、貨物・商品の大量・定期・安全輸送の要請に技術的に応えられない和船による買積経営の当然の帰結であると同時に、電信・鉄道・汽船の発達による商品流通の拡大・深化が、隔地間価格差を縮少し、それを利潤源泉とする買積経営の基盤そのものが喪失しつつあったことに基因するものであった。

この買積経営による廻船業の衰頹、換言すれば海運業の近代化の要請に対して、野間廻船の船主の対応は二方向に分かれる。すなわち、一方はI家にみられる海運業からの離脱である。I家は、三〇年代には海運業から資金を引揚げて、貯蓄銀行を設立し、近代産業の興隆期に伴って界外の金融・運輸機関に投資し、金利生活者化していく。いま一つの方向は個別船主による海運業の共同企業化である。I家以外の野間廻船の船主は、明治二四年には所有の廻船を持ち寄って野間商船株式会社を設立し、またその中には、二九年の知多航業株式会社の設立にも参加して、積極的に近代的海運業者へ転化していく方向を採る船主もあった。

以上考察してきた野間廻船にみられる、明治期在来海運業の推移とその近代化に対する対応は、それ自体が近代海運業の発展の投影であり、その成熟過程の一つの体現であったということができよう。

〈付記〉

本稿作成にあたり、心よく史料の長期借覧を許可していただいた愛知県知多郡美浜町野間の伊藤かず氏に、深厚の謝意を表す次第である。一九七三・二・一四稿。