

明治期日本の経済政策と企業行動 —財閥系企業と非財閥系企業の比較—

中西研究会

阿久津	周平	(経済学部 3年)
飯泉	嶺	(経済学部 3年)
大島	寛達	(経済学部 3年)
國山	広彬	(経済学部 3年)
田中	菜々	(経済学部 3年)
中島	健太朗	(経済学部 3年)
中島	千紗	(経済学部 3年)
廣瀬	聡	(経済学部 3年)
藤田	慶	(経済学部 3年)

目次

はじめに	3
第 1 章 銀行業と生糸貿易	4
第 1 節 外貨獲得産業と横浜諸金融機関	4
(1) 開港直後の生糸輸出	4
(2) 横浜の諸銀行の興り	4
(3) 直輸出の出現と衰退	6
(4) 横浜売込み商と銀行	7
(5) 銀行の成長	8
(6) 生糸直輸出奨励法	12
第 2 節 三井銀行	12
(1) 改革以前の三井	12
(2) 三野利左衛門の改革	14
(3) 中上川彦次郎の改革	15
(4) 三井銀行と三池炭鉱	17
第 1 章 小括	20
第 2 章 海運業と近代化	21
第 1 節 海運保護政策と三菱・日本郵船	21
(1) はじめに	21
(2) 海運保護政策施行の経緯	21
(3) 国内海運会社の発祥と廻漕会社	22
(4) 三菱の成長と政策	23
(5) 日本郵船の成立以降、ボンベイ航路の開設まで	26
第 2 節 北前船と三井物産	29
(1) 北前船とは	29
(2) 明治維新期の動向	30

(3) 財閥海運業との関係性	31
(4) 北前船の衰退と後世に与えた影響、意義	33
第2章 小括	34
第3章 鉱山業と官業払下げ	35
第1節 官業払下げと諸鉱山	35
(1) 明治政府の殖産興業政策	35
(2) 官業払下げの実施過程	36
(3) 佐渡・生野金銀山の払下げ	37
(4) 北海道開拓と北海道炭礦鉄道会社	38
(5) 炭鉱経営と鉄道事業	39
(6) 多角的事業	40
(7) 北炭発展の鍵	40
第2節 三池炭鉱と三井	41
(1) 三井の胎動	41
(2) 三池炭鉱と払下げ	41
(3) 政商から財閥へ	43
第3章 小括	45
おわりに	46

はじめに

私たち中西研究会では、特に明治初期に注目して日本の近代化について研究を行った。明治維新は、近世から近代への変革であり幕藩体制から近代国家へと変化し、その大きな変化は経済でも大きな影響を及ぼしたという認識を私たちはまず共有した。またその日本の近代化の過程は、同時期にアジアの大国であり「眠れる獅子」と欧米から評されていた清国が、欧米列強により植民地化されていった事実と比べると「成功した」といえるだろう。日本経済の転換点における経済政策と企業行動を研究することで、近代化が成功した経緯と要因を経済面から、特に財閥の果たした役割を明らかにしようと考えた。またこの時に近代国家の経済面における要件を考えたときに、銀行（金融）・海運（輸送）・鉱山（資源）の3つの業種に着目した。

第1章では、横浜における金融の発達と外貨獲得産業としての生糸貿易と、その中心的担い手となった財閥、またそれらの関わり合いについて述べる。明治期では、欧米で発達した新しい技術を導入するため、外貨の獲得が性急な問題であった。港が開かれたため貿易が活発になり、まず貿易金融が発達した。外貨の獲得には生糸の輸出が重要で、その中心地となったのは横浜であった。獲得した外貨を得た政府は、西欧の技術者を雇うことで近代技術を輸入し当初は政府主導で殖産興業を目指した。しかし官営には限界があったため政府と繋がりのある大商店（政商）に払い下げ、民間で産業を発展させる政策をとった。政商はこの払い下げを資本として財閥へと成長していく。この過程で特に顕著な発展がみられたのが第2章の海運業と第3章の鉱山業である。島国である日本は近代以前から北前船などの在来海運業が発展していた。財閥は、在来海運業だけではなく、外国海運との競争を経てその規模を拡大した。海運業は財閥の中核事業として初期に強力な役割を果たし、その後の事業の多角化へとつながった。一方の鉱山業では、明治維新後に主要な鉱山は新政府によって買い上げられていたが、新政府の歳出を削減する過程で政商に払い下げが行われ、日本の近代産業を資源の面から支えることになった。

このように私たちは、近代化には、銀行、海運、鉱山の3つの産業が重要であると絞り込み、三章構成とした。各章で意識したのは、日本経済を圧倒的な資本量で牽引した財閥だけに注目することではなく、財閥の勃興をうけた在来産業の動きである。財閥と非財閥の対比をすることで日本経済全体の変化を追うだけではなく、さらに「政策と企業」という視座を置くことでより大きく捉えようとした。以上の通り、複合的な視点で研究するため、それぞれの章を政策の視点（各第1節）と企業の視点（各第2節）の二つに分け、また各章に小括を設けることにより章内で節を関連させ、三分野に渡り政策・財閥・非財閥系企業の3つの視点で述べることで包括的に研究を進めた。（中島千紗、廣瀬聡）

第1章 銀行業と生糸貿易

第1節 生糸輸出と外貨獲得

(1) 開港直後の生糸輸出

開港直後、生糸を含む横浜での貿易取引は、居留地の外国商、それと取引をする売込み問屋、産地からの商品を扱う取引問屋によって行われていた。貿易取引は主に横浜の居留地で行われ、その場で決済された。外国商から売込み問屋が獲得した外貨は江戸の両替商が日本通貨と交換した⁽¹⁾。

こうした横浜で活躍した生糸商人の多くが農村出身であり、強い資本力はないが専売商品を生糸とする前橋藩（現在の群馬県）との強い繋がりを持つ商人であった。彼らは商品作物のひとつである生糸の販売に力を入れる藩との強い繋がりの中かで成長し、生糸事業を拡大していった。国内市場よりの貿易市場の方が高値で取引されたため、多くの生糸が輸出された。開港直後に江戸を経由しない、港への商品作物の流入を危惧した幕府は1859（安政6）年に五品江戸廻送令を出したが、流通ルートを制限しただけで流通量を制限しなかったため、生糸の海外輸出量は増加していった⁽²⁾。

その前橋藩と強く結びついた商店に吉村屋がある。吉村屋をはじめとする横浜生糸商人らは日本製の質の高い生糸の輸出で利益を上げた。幕府は1865（慶応元）年に生糸蚕種紙改印制度を公布し、生産者に冥加金の課税の納入を義務付けた。これにより販売・輸出を行う売り上げ商の買い上げ価格を操作しようとしたが、目的叶わず生産者の生活が困窮し、一揆が引き起こされた⁽³⁾。

(2) 横浜の諸銀行の興り

戊辰戦争中の1868（明治元）年、明治政府に設置された商法司は戦費調達と殖産興業振興のため太政官札の貸し付けを行った。これを請け負ったのが各地の特権的商人や豪商たちであり、その中には原善三郎や初代茂木惣兵衛など、開港後の生糸貿易の中から頭角を現した横浜商人の姿もあった。彼らはこれを機に官界との結びつきを強め、その後の横浜金融史に深く関わっていくこととなる。

翌1869年、商法司にかわり設置された通商司は東京をはじめ8都市に為替会社を設立した。為替会社は同様に設立された通商会社の資金面の援助に加え、民間金融も担当していた。これはわが国初の信用制度の誕生と捉えることができ、兌換紙幣の発行も各社によって行われている。だがほとんどの為替会社は数年もしないうちに経営が行き詰まり、また新貨条例による新紙幣の発行によって各為替会社の兌換紙幣も交換されていった。一方で横浜為替会社は、第二国立銀行設立まで存続した。唯一存続した理由として、他の為替会社が貸付金を困窮士族の救済に充てたのに対して、これを新興商工業者の資金に向けその成長を助けたこと、洋銀券の発行を唯一認められたことによって、横浜商人にとって不可欠な存在となっていたというものが挙げられる⁽⁴⁾。

またこの会社の株主構成は筆頭こそ三井家の 1 割であったものの、残りの 9 割が発起人である初代茂木惣兵衛や原善三郎などの横浜商人・横浜生糸商人によって占められている⁽⁵⁾。総頭取には三井家の名代が名目的に就いていたが、頭取には茂木・原や同じく横浜生糸商人の田中平八、増田嘉兵衛らが名を連ねており、実質的な経営権も彼らにあった。東京為替会社など他社の株主構成はいずれも 4~6 割が三井家はじめ旧幕府時代からの特権商人に占められていたことから、横浜為替会社の特異性がうかがえる⁽⁶⁾。

1872 年に国立銀行条例が公布されると、茂木・原をはじめとする横浜商人は横浜為替会社を国立銀行に移行することを政府に願い出た。このときの横浜商人たちは、生糸貿易における海外商人との取引円滑化や対抗のため、より近代的で強力な信用制度を求めていた⁽⁷⁾。翌年政府より許可が下り、生糸価格の暴落もあって資本金集めには苦勞したものの、1874 年に頭取原善三郎と副頭取茂木惣兵衛の下で第二国立銀行が設立された。横浜為替会社は横浜貿易に不可欠な存在となっており、この機能と役割、特質を引き継いだまま、第二銀行に組織変更した。株主構成は原の 2 割を筆頭にほぼ横浜商人で占められており、為替会社時代からの洋銀券発行も認められた。1875 年には群馬県の高崎に支店を設立し、群馬における生糸生産の資金供与を行った。これは 1878 年創業の第三十九・第四十国立銀行に先駆けた、群馬県下初の銀行である。

1873 年には大隈財政のもと国立銀行条例が改正され、以前より緩和された条件下で国立銀行の設立が可能となった。これを受け茂木や原たちは 1878 年に第七十四国立銀行を新たに設立した。こちらの株主は生糸生産地であった岩代（現在の福島県西部）など広い範囲から集められ、福島の本松には支店も設けられた。以後第二国立銀行・第七十四国立銀行は前者が政府預金、後者が民間預金を中心とし（表 1-1 参照）、ともに明治期神奈川県下の中核的金融機関の位置を占めるようになった。その後前者の持ち株比率を茂木家、後者を原家がそれぞれ高め、次第に両家の機関銀行としての意味合いも強まっていく。また第七十四銀行設立の翌年には第百三十二国立銀行が保土ヶ谷に設立されたが、前述の両行に比べ規模は小さいもので、数年後東京に移転した。

表 1-1 県内国立銀行 2 行の資力比較（単位千円）

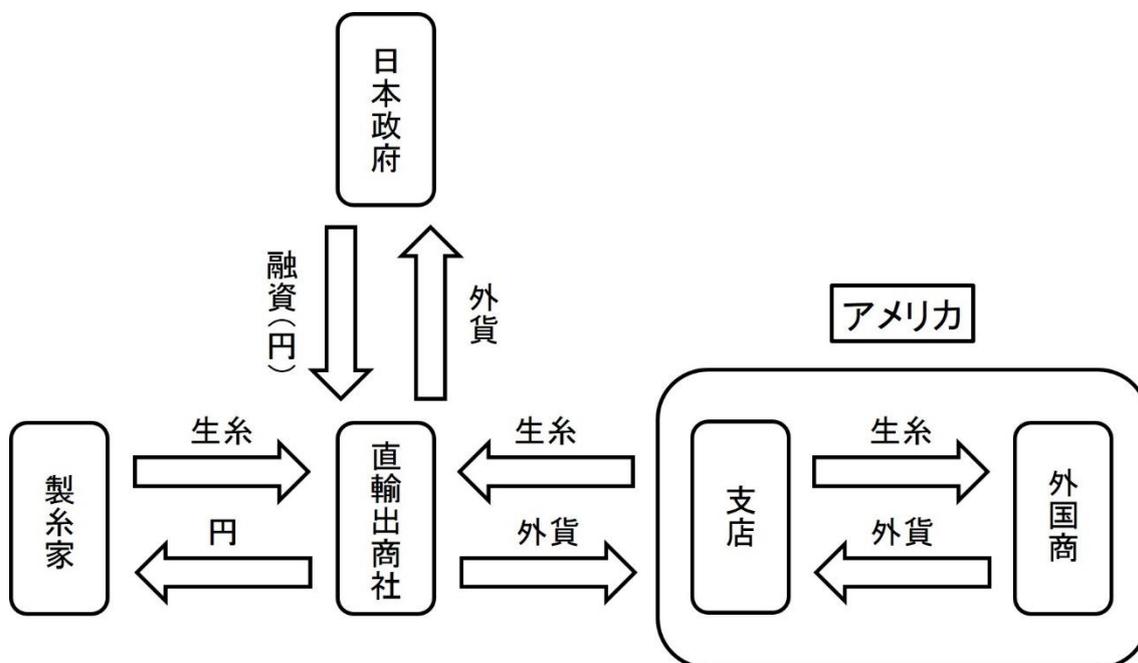
	1881 年末		1886 年末	
	第二国立銀行	第七十四国立銀行	第二銀行	第七十四銀行
政府預金	321	2	203	3
民間預金	106	247	247	471
発行紙幣	399	320	377	294
自己資本	646	416	802	455
計	1,472	985	1,629	1,223

（出典）横浜銀行六十年史編纂室編『横浜銀行六十年史』横浜銀行、1980 年、35 頁、表 1-14 より引用。

(3) 直輸出の出現と衰退

明治10年代になると、生糸直輸出が出現する。これは輸出産業の国内製造者を団結、組織化し、品質、規格性を向上させて不平等条約下における外国商人を介さない正当な利益を得んとする殖産興業の一環であり、大隈重信により推進された。日本初の生糸直輸出の実現には群馬出身の星野長太郎の功勞によるところが大きい。彼は日本の製糸業と生糸貿易の将来性をいち早く感知し、政府高官との繋がりを強め生糸直輸出を実現させた。1874（明治7）年に民間様式器械製糸場である水沼製糸場を開設、76年、実弟である新井良一郎をニューヨークに派遣して、日本人初の直輸出を実現させた。当時生糸は重さで価値が決まったため、太さの基準となる先端に比べ中心を太くした不均一な生糸が流通しており、星野長太郎は太さを均一に統一した生糸を生産し、質の高い生糸を生産した。

図 1-1 直輸出の仕組み簡略図（著者作成）



直輸出体制では、外国に出した日本の直輸出商社の支店が現地商店との間で決済を行う。不平等条約下における外国商人を介さない正当な利益を得られるとされ、横浜売りよりも生売却価格が高かった。明治政府は生糸の外貨獲得能力に目をつけ、多額の融資を行い、輸出商社が獲得した外貨で欧州の技術、機械を導入し、殖産興業、富国強兵を進める資金とした。こうした直輸出企業として代表的なものに、先に述べた星野長太郎も取締役を務めた横浜同伸会社がある。1881年、岐阜、京都、兵庫、石川、長野、埼玉、大分が同社を介した直輸出に加わった^⑧。

直輸出は横浜売りよりも生売却価格が高く、居留地外国商人を介さないために政府の保護を受けたが、日本から糸を出荷してからニューヨークで取引し、その代金を回

収するのに3ヶ月から半年の期間を要し、製糸業者への資金貸与能力は脆弱であった。また、日本商人には貿易のノウハウがないため、現地商人に安価で買い叩かれることを完全に防止することは出来ず、政府の貸付金の不良債権化が進行した。

1881年、直輸出を強く支持していた大隈重信が失脚した。大隈の後を継いだ松方正義によりデフレ政策を受け、生糸の値段は下落、直輸出業者の経営は大打撃を受ける。1882年、横浜正金銀行の御用外国為替が改変され、地方から開港場までの荷為替取組が廃止され、さらに開港場から海外市場までの荷為替取組に際して直輸出業者の利便性を損なうような厳格な規定運用が行われた⁽⁹⁾。

こうした厳しい状況にありながらも、大蔵省と生糸直輸出関係者の人脈、また外商にとって唯一の競争相手である直接貿易を行う商社の滅亡への危惧から、直輸出の保護は続けられた。松方正義自身にも、生糸直輸出業者との親交があった。外商の競争相手としての横浜同伸会社の存在意義は福澤諭吉も主張していたところである⁽¹⁰⁾。

(4) 横浜売込み商と銀行

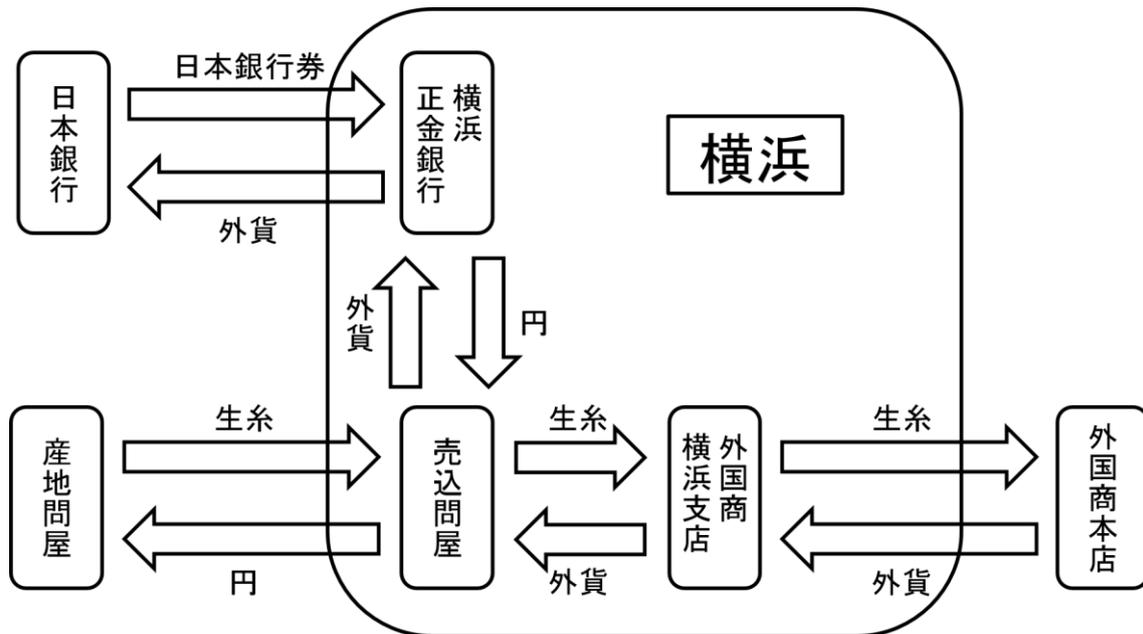
外国商や売込み商を介する横浜売では、貿易取引地である横浜での現地決済が行われていた。このため、売却価格は同質、同時期の直輸出よりも劣るものの、即座に資金を回収することができ、財政状態は堅かった。製糸業者は特定の売込み問屋と取引をすれば資金の前借も可能であるなど、大手売込み商らは、巨大な資本から地方荷主に原資金を潤沢に与えていた。地方荷主にとってこの原資金は大きな役割を果たしてきた。

地方売込み商は横浜第二銀行、横浜七十四国立銀行、また群馬の商人は前橋三十九国立銀行の資金を活用し、横浜売込み商に生糸の委託、経営を拡大していった⁽¹¹⁾。

売込み商が獲得した外貨は後述の横浜正金銀行で円に換えられ、横浜正金銀行と発券銀行である日本銀行が外貨と日本円を取引した。政府は官金を中央銀行である日本銀行に発券し、政府が外貨を得た。1873（明治6）年に生糸製造取締則が公布され、出荷される生糸には印紙が貼られることになった。

1881年、外国商人からの商権回復を目的として横浜有力売込み商らにより、連合生糸荷預所が設立された。生産地から荷受けした生糸をここで保管、検査する。見本市で外国商人と取引し、代金引換で商品を受け渡す方式を目指した。外国商人らは条約違反であるとして強く反発し、生産者らとの直接取引を要求して紛争が生じた。この預所には横浜同伸会社も加盟している。中心となる売込み商らの貿易への影響力を示す結果となった⁽¹²⁾。生糸の輸出は拡大していき、明治20年代には生糸の産出量は世界第3位にもなった。農商務省は生糸の産業発展上、必要な法令、制度を作るべく、蚕糸業行政も積極的なものになっていった。

図 1-2 横浜売りの仕組み簡略図（著者作成）



大隈の振興した直輸出から横浜売りに政策を転換した松方正義は、政府の資本焦げ付きを避けるために、政府と売込み商との間に出来た先述の金融機関を介した。

(5) 銀行の成長

政府によって国立銀行の設立が打ち切られた 1879（明治 12）年以降は全国で私立銀行の設立が相次いだ。神奈川県下でも現在の平塚市に江陽銀行が、現在の厚木市には厚木会社が設立されたが、横浜においては茂木惣兵衛が自社である野沢屋の関連会社として設立した横浜貯蓄銀行のみの設立であった。

松方財政期には紙幣整理策の影響で国立銀行券の流通が抑制されたことにより、国立銀行は預金銀行としての性格を強めていった。1882 年には日本銀行が設立し、それに伴う翌年の国立銀行条例改正により前述の両国立銀行はそれぞれ第二銀行・第七十四銀行という私立銀行に改められた。これ以降両銀行の資金獲得手段は紙幣の発行から民間預金などにシフトしていくこととなった。その模様は表 1-1 の年代比較からもみられる。図 1-3 と図 1-4 は表 1-1 の第七十四銀行の資力比率を年代ごとにそれぞれ円グラフ化したものだが、私立銀行への移行後発行紙幣の比率を下げ民間預金を増やしていることがわかる。また第二国立銀行の発行していた洋銀券も、実質的な銀兌換紙幣である日本銀行券に成り代わられる形で流通停止となった。

図 1-3 1881 年末第七十四国立銀行の資力比率

1881年末 第七十四国立銀行

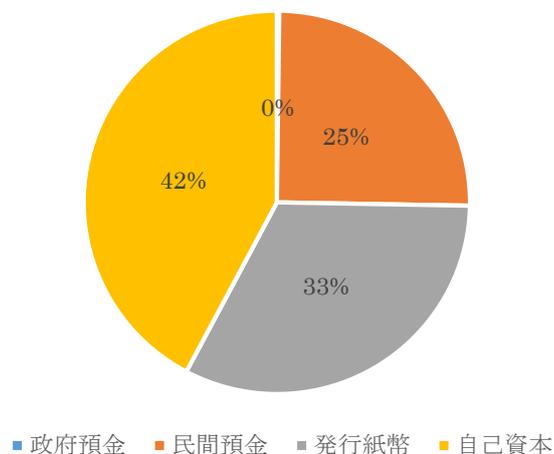
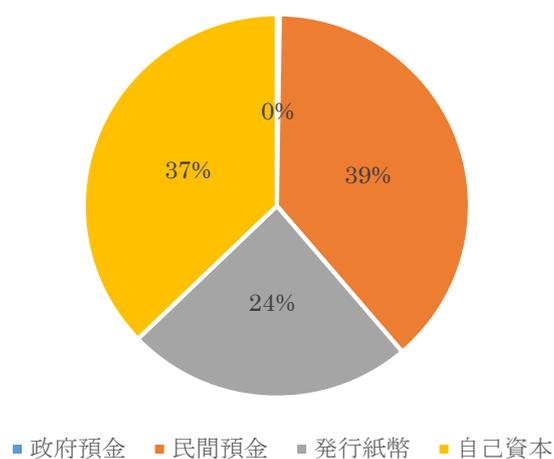


図 1-4 1886 年末第七十四銀行の資力比率

1886年末 第七十四銀行



(いずれも表 1-1 をもとに作成。)

第二国立銀行以後の銀行はみな民間の事業家が資本を元手に立ち上げたもので、1893 年の銀行条例によって普通銀行あるいは貯蓄銀行に区分されるが、横浜に本店を置く銀行としてこれとは別に特殊銀行の横浜正金銀行が存在した。横浜正金銀行は私立銀行が多く立ち上がっていた 1880 年、正貨（銀）取引の円滑化と貿易金融の振興のため国策によって設立された。その後全国に支店を設け、植民地や租借地にも進出し海外とも並ぶ有力な外国為替銀行の地位を得るなど日本の列強化を取引面で支えた。このような性格上、横浜市内の経済や金融に直接的に関わることはなかったが、3 代目茂木惣兵衛が第 10 代目頭取であった井上準之助の言葉に感銘を受けるなど⁽¹³⁾、横浜商人

との私的な交流があったことが窺える。

1890年代には多くの新たな銀行が設立された。特に1895年は日清戦争直後の好況から多数の企業が勃興した年だが、この動きを拡大したい政府によって銀行の企業への貸し付けや日本銀行からの貸し出しが緩和されたことによって銀行が乱立した。1890年には横浜銀行（現存する横浜銀行とは無関係）が設立し、100万円の資本金を持つ大型銀行として営業満期により解散する1910年まで続いた。1895年には上野国（現在の群馬県）出身で横浜の両替商から成長した左右田金作によって左右田銀行が設立され、その後第二・第七十四銀行に続く有力銀行に成長していった。翌年茂木家の2代目茂木保平が機関銀行として新たに茂木銀行を設立した。横浜中央銀行は茂木・原と並ぶ生糸商人であった平沼専蔵らを発起人として1900年に設立された。同年に設立された横浜実業銀行も、市内の複数の商人によるものであった。この他に神奈川県下で合わせて23行の銀行が新たに設立されたが、横浜商業銀行・横浜蚕糸銀行・横浜企業銀行がそれぞれ横浜四品取引所・横浜五品取引所・横浜米塩取引所の機関銀行として立ち上がるなど、その殆どが横浜市内の商人による機関銀行としてのものであった。その多くは長続きせず、1901年に起きた恐慌もあり横浜蚕糸銀行など15行が最終的に廃業した⁽¹⁴⁾。

上に述べた茂木保平はこの他にも事業を統合した合名会社の設立をはじめ、生糸生産の分野では愛知と群馬の各地に製糸工場を新設、さらに小売業においては輸出専門店を海外各地に設置し国内にもデパート形式の店を開くなど茂木家の財閥化に大きく貢献した。同じ時期に原家も代替わりをしており、原善三郎の後を継いだ原富太郎は茂木家と同様に原合名会社を設立し経営の合理化や近代化を進めた。一方でこれも茂木保平と同じく輸出業や生糸生産にも参入、特に後者においては三井家から経営難に陥っていた富岡製糸場など4つの製糸所を買収し、養蚕組合の育成や蚕糸研究・設備投資と積極的な経営を行った。これらの甲斐あって原家は三井・三菱ら五大財閥に匹敵する規模まで成長した。また一方で横浜港の拡張や鉄道網整理に関わるなど地域の公的事業にも尽力し、文化面では「原三溪」として各地の古建築を移設し現在も残る「三溪園」を作り上げた。

明治後期から末期にかけての市内銀行の企業規模の変遷は、表1-2より窺い知ることができる。それぞれの開設年月を見れば、前述した銀行乱立の様子がよくわかるであろう。20世紀以降になると第二・横浜七十四（第七十四銀行から改称）・横浜銀行に加え茂木銀行が100万円以上の資本金を持つ有力銀行となった。横浜銀行は1908年に解散したがこれを引き継いで平沼銀行が設立されている⁽¹⁵⁾。他行の多くは資本金50万円以下の中小銀行であった。

表 1-2 在横浜市本店普通銀行開設・資本金一覧（単位千円）

銀行名	開設年月	1897 年末 資本金	1903 年末 公称資本金	1903 年末 払込資本金	1911 年末 払込資本金
第二	1873.1	1,500	1,500	1,500	1,500
横浜七十四	1878.7	600	2,000	1,400	1,400
横浜	1890.12	1,000	1,000	1,000	(1908 年解散)
横浜商業	1895.12	250	250	100	250
横浜蚕糸	1896.3	600	(1905 年移転)	-	-
横浜貿易	1896.6	300	150	150	237.5
横浜実業	1900.3	-	250	250	250
横浜中央	1900.8	-	200	150	200
平沼	1910.7	-	-	-	300
左右田	1895.9	300	300	300	300
茂木	1896.1	400	1,000	1,000	1,000

（出典）横浜市編『横浜市史』第四卷上、横浜市、1965 年、745 頁、第 213 表より作成。

表 1-3 貸金の占有率（%）

銀行名	1898 年末	1902 年末	1911 年末
第二	6.3	13.9	12.8
横浜七十四	17.0	16.8	12.4
横浜	8.1	6.7	-
平沼	-	-	2.1
茂木	11.1	10.4	9.0
左右田	4.2	6.8	5.6
第一支店	10.0	11.4	14.2
第三支店	3.2	8.6	5.5
第百支店	9.4	6.5	7.0
三井支店	12.9	7.5	18.1
住友支店	-	-	2.4
小計	82.2	88.6	89.1

（出典）横浜市編『横浜市史』第四卷上、横浜市、1965 年、757 頁、第 235 表より引用。

銀行業の事業規模については表 1-3 の貸金の占有率からみることができる。前述のように市内銀行の殆どが横浜商人による機関銀行であったが、上記表にある第二・横浜七十四・横浜・平沼・茂木・左右田銀行は、機関銀行化していた商人の事業規模もあるものの、銀行業を本業としていたことが窺える。特に明治の早い段階から存在する第二・横浜七十四銀行は長期に渡り二桁%を維持している。1911 年末にはシェアトップ

を三井支店に譲っているが、本店を東京に置く銀行のシェアが比較的高いのも注目すべき点である。

(6) 生糸直輸出奨励法

生糸直輸出は先述の通り最盛期より衰退したが、復活を試みる動きもあった。政府、大蔵省は農商務省の申し入れ並びに横浜同伸会社の請願を受け入れ、横浜正金銀行に対してご容疑国為替廃止に代わる特約締結を指令し、横浜同伸会社への多額の荷為替資金貸与を認めた。これにより廃絶を免れ、政府の保護を求めて生糸直輸出の復権を求めて立法運動が行われた。これの理論的指導者は前田正名である。1890（明治23）年の帝国議会の第一議会期よりその主眼は直輸出貿易保険機構の創出であったが、後期には蚕種業、養蚕業、製糸業の近代化と流通機構の制定が含まれていた。既存の横浜売り、伝統的養蚕盛業の営業に対する不満を代弁する存在でもあった。1896年、第10会議では、政府案という形で諸要求を法案化させており、その中には生糸直輸出奨励法など立法化をみたものも含まれる。生糸直輸出奨励法は立法化したものの有効な対策とはなり得ず、1897年に廃止される⁽¹⁶⁾。

1899年に第一次条約改正の施工の下、諸外国と対等の通商関係が成立し、日本の貿易は活性化する。産業革命の進展、蚕糸業の拡大、生糸輸出の激増の中、日本の貿易会社の資本力も強化されており、売込み問屋系資本である、横浜生糸合名会社および財閥系の三井物産合名会社の両社が直貿易形式により、優良糸のアメリカ、フランスへの大量輸入方式が確立した。1900年、売込み問屋の最大手である原商店が輸出部を設け、その1年後から直貿易に従事、その成功に倣って準大手売込み問屋の参集も相次いでおり、巨額の利益を得るに至っている。1909年に日本の生糸輸出は清国の輸出量を上回って世界1位になる。生糸直輸出は不平等条約下での外貨獲得とともに、経済面でのナショナリズムを支えた。
(國山広彬、中島千紗)

第2節 三井銀行

(1) 改革以前の三井

本節において三野村利左衛門及び中上川彦次郎の改革について述べていくが、その前提として三井の経営難と多額の不良債権が生じた原因について明らかにする必要があるため言及していく。以下の年表は江戸時代の三井の動きを簡易的に示したものである。

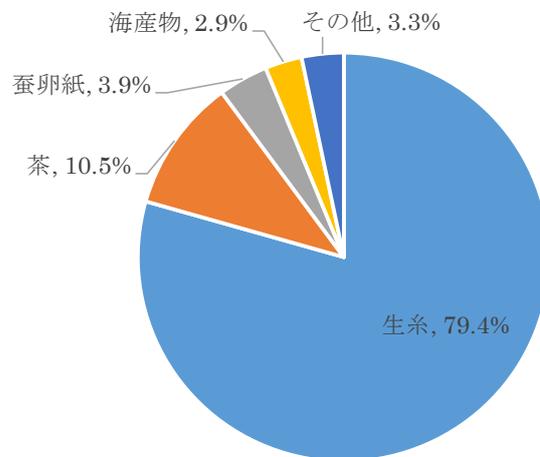
表 1-4 江戸時代における三井の動向

年	出来事
1683 (天和 4) 年	本店を両替商が集まる駿河町に移転、呉服店と両替店を開業
1858 (安政 4) 年	横浜港開港
1859 年	幕府によって横浜での出店と外国方御金御用達を命じられる
1866 (慶応元) 年	長州征討の軍資金として 150 万両の御用金を命じられる

(出典) 森田貴子『三野村利左衛門と益田孝 三井財閥の礎を築いた人びと』 山川出版社、2011 年、6,12,14,15 頁より作成。

ここで三井の経営難の原因の一つとなったのが 1858 (安政 4) 年の横浜港の開港である。図 1-3 を見て欲しい。これは、日本の外国商人への主要輸出品の割合である。

図1-3 主要輸出品の割合 (1865年)



(出典) 森田貴子『三野村利左衛門と益田孝 三井財閥の礎を築いた人びと』 山川出版社、2011 年、11 頁より作成

図 1-3 から分かるように、外国商人たちが買い入れたものは主に生糸と茶であった。このような生糸輸出の拡大は養蚕業や製糸業に関わる農民・商人には利益をもたらしたが、絹織物業者には不利益となった。生糸価格の高騰や生糸の欠乏は国内の絹織物の産地に大きな打撃を与え、特に西陣の絹織物業の衰退は、京都で仕入れて江戸で売るといふ三井の本店一巻の営業にも多大な影響を及ぼすこととなった。

また、幕府は三井に横浜での出店と外国方御金御用達を命じている。外国方御金御用達とは、輸出品の代金を三井で預かり、日本人商人へ代金を渡し、残金を江戸へ為替で送り、さらに役所が必要とする金の出納も行うものである⁽¹⁷⁾。これにより三井は江戸本店の出店として、横浜店を出店した。三井は江戸本店で仕入れを行い、横浜店では外国人向けに絹織物・木綿などを売り、同時に貿易に関わる公金出納取り扱を行うとい

う経営方法をとった。

しかし、横浜店は開店当初利益をあげたものの、絹織物の輸出はふるわず 1860 年には赤字となり、その後、横浜店は焼類を機会に絹織物の取り扱いをやめ、外国方御金御用達のみを取り扱うようになった。

さらに、幕府による治安維持や将軍上洛に伴い多額の御用金が課せられるほか、三都の物価の上昇と生活の不安による治安の悪化や火災の発生により下層民による打ちこわしが懸念されたことから、三井は下層民へ米や金を施す施行を行った。このような多額の御用金、施行や火災による臨時の出費が三井の経営を圧迫していったのである。

一方⁽¹⁸⁾、三井の不良債権問題が発覚したのは 1866（慶応 2）年 2 月に御用金を課せられた際であった。大元方では、この御用金賦課は横浜店が多額の利益を得ているとの「浮説」があったため江戸本店を調査させた所、横浜店の幕府預かり金に多額の滞り金があることが発覚したのである。調書によれば、滞り金の貸出先は中屋藤助や伊勢谷平蔵などの横浜の生糸商人たちであり、横浜店が行った洋銀売買も損失を生じさせていた。

(2) 三野村利左衛門の改革

ここでは三野村利左衛門の改革について述べる⁽¹⁹⁾。三野村が三井に雇い入れられたのは前述の 1866（慶応元）年の御用金の際、彼の努力と苦心によって 50 万両、三カ年割納に成功し三井の一大危機を救ったことに起因する。それと同時に発覚した不良債権問題を受けて大元方は、新たに御用所を設置し、横浜店の貸付金の收拾と幕府の公金請払御用を扱わせることで、その責任者として三野村を雇い入れたのである。

1871（明治 3）年の新貨幣の御用為替方と為替座三井組の開設、大蔵省兌換証券と開拓使兌換証券の発行により、三井では政府の業務を営業の中心とするため大幅な組織改革が行われることとなるが、この組織改革を行う上で尽力したのが三野村であった。三井で政府の業務、即ち官金取扱いを事業の中心としようとしたのは、明治初年の産業が未発達な時期においては政府こそが最大かつ最も安全な取引先であったためである。

三野村は改革を行うにあたって御用所の責任者を辞職、三井は組織改革の全権を三野村へ委任した。三野村は三井内部の旧風の排除と「和熟」の必要から大元方総轄に就き、三井の組織改革と人事の刷新を進めた⁽²⁰⁾。

本節においては三野村の改革のうち三井に重要な影響を与えた 3 つの改革について述べる。一つ目の改革は、呉服店の分離と東京大元方の位置付けを最上位にしたことである。前述の通り、三井の呉服業は幕末以来不振が続いており大蔵省は新しく開かれる銀行業に悪影響を及ぼすことを問題視していた。三井にとって呉服店は「本店」と呼ばれ、三井創業以来の商売であったが、この要求を受け入れ呉服店を分離した。江戸時代、三井では「逸々京都江相談之上」請可を得ていたが、明治維新後、政府の中央機関である太政官は東京へ移ったため、従来のままでは「至急之取計」に「差支」えることから

1871年、東京大元方を新設した⁽²¹⁾。これを機に東京大元方を三井全体の統括機関とし、西京大元方を「東京大元方出張所」に降格、以後、重要な決定は東京大元方でなすこととした。二つ目の改革は、「大元方勘定目録」の作成である。これは銀行業を開始するための前提として、資産と負債の状況を明らかにするためのものである。三つ目の改革は、三井家同苗による大元方に対する支配を排除し、三井組を三井家から独立させようとしたことである。1876年、三井銀行の創立を契機に三野村は三井銀行と旧三井組大元方、三井家同苗の間で「盟約書」を締結させた。この「盟約書」は、同苗の権限を制限することを内容とするものであった。

結果的に、三野村が三井において行った改革は三井家にとって厳しいものとなった。しかし、これらの改革によってこそ、三井は以後の経済界における確固たる地位と発展の基礎を築くことができたといえる。しかし、三井銀行はこの改革により経営自体は改善されたものの、三井組の資産を引き継いでいるため不良債権が存在していることには変わりはなく、官金取扱いに依存した改革であった。従って、次は中上川彦次郎がいかなる改革を行ったのかについて述べていく。

(3) 中上川彦次郎の改革

中上川が行った改革も多岐に及ぶものの、ここでは主要な3つの改革について述べる。一つ目の改革は、新しい人材の導入と行員の待遇引き上げによる意識改革である。先ほど述べたように、三野村利左衛門は三井家同苗を三井組から切り離すために「盟約書」を締結させているが、彼の死後、三井家同苗の不満が表れ、盟約書を改正、同苗の権限が回復されている。従って中上川は旧習と情実が蜘蛛の巣のように張り巡らされた三井という大伽藍を、抵抗を排除しながら改革していかなければならなかったのである⁽²²⁾。中上川が実権を握ってから数年間に三井銀行に導入した人材は皆当時の高等教育修了者であり、彼の主義、哲学、経営方針を体して、彼の手足となって働く人間であった。また新卒採用の際の三井銀行の採用基準の変更、さらには導入した改革要員を数か月で支店長に任命し、そのポストを占めていた叩き上げ組の左遷を行った。

この改革の結果⁽²³⁾、中上川が導入した人員は1890（明治23）年ごろまでに100人以上に達しており、その間の三井銀行の男子行員数は800人から700人台で推移していたことから、相当の割合を占めていることになる。中上川は三井の気風を一新するための気骨ある“士大夫”を多数導入し、それまでの“世辞と愛嬌”の番頭からの離脱を図ったのである。

待遇の引き上げとして中上川は、給与の大幅な引き上げを行った⁽²⁴⁾。当時は官尊民卑の風潮の下で、民間企業が官をはばかって従業員が官の給与を超えないようにしていたため従業員の給与が低かったが、中上川は“近代の実業”に従事する人間としての自覚を持たせること、有能な書生出身の人材を集めることを目的に給与の引

き上げを行ったのである。一方で同時に役得を厳禁した。実力主義で人材を抜擢し優遇する中上川の方針により、等級の高い行員と低い行員との給与の差は大きくなった。

二つ目の改革は、不良貸付金の回収を断行したことである。不良貸付金の累積は、三井銀行の業績を悪化させている直接の原因であったためこの点について述べる。表1-5を見て欲しい。この表は1891年における本店の貸出先をまとめたものである。

表 1-5 本店貸出先 (1891年6月)

貸出先	貸出額(円)	区分	担保
三池炭鉱	1,076,749	貸 A、当 A	・・・
東本願寺	990,300	貸 A、B	公債等
第三十三国立銀行	750,916	貸 B	不明
中村道太	468,985	貸 B	郵船、正金新株等
鐘淵紡績会社	305,626	貸 A、当 B	原綿、工場
資生堂	185,109	貸 D、当 B	工場、日本製薬株
三井物産	182,041	貸 A、当 A、割 A	越中米
三越得右衛門	130,000	貸 A	工場、土地、レース
堀田瑞松	123,800	貸 C	堀田式特許
田中久重	105,000	貸 B	工場

(注記) 区分は、貸…本店貸付金、当…本店当座貸越、割…本店割引手形と省略。
回収見込みのあるものから A,B,C,D とした。

(出典) 粕谷誠『豪商の明治』名古屋大学出版会、2002年、52頁より作成。

ここでは貸出額上位3つの債券回収過程について取り上げる⁽²⁵⁾。第1位の三池炭鉱への貸出金は1893年7月に三井元方が三井銀行へ保有有価証券を売却した際の売却金、および傘下諸会社から三井元方が受け取った配当金によって、96年に完済されている。三池炭鉱に対する貸付金は優良貸出先であったといえる。次に第2位の東本願寺への貸出金であるが、全額回収が見込まれていたこと、償却や担保流入がなされたという事実がないことから、全額取り立てられたと考えられる。最後に第3位の第三十三国立銀行への貸出金であるが、三井銀行は第三十三国立銀行に対し融資を行っていたが、同行は債務超過の状態にあり、その返済がないまま倒産してしまった。中上川は、同行の鎖店後に引き取った星野長太郎ら上毛繭糸改良会社に関する土地の売却のほか、前橋紡績の株券等を入手したが、債券のうち回収できたのは半分程度であった。

これらの不良債権は政治家、官筋からの断り切れない紹介によって融資し、以後も思い切って催促ができないままに焦げ付いているというものが多かった。これらは三野村が改革において重視していた官金取扱いから生じている悪癖であり、三野村の

改革の欠点がここで露呈したといえる。そのため不良債権の返済交渉は相手と対等、あるいは対等以上の見識を持ち、給与を取っている社員が行わなければならない、中上川が行員の給与を官吏以上に引き上げたのはこのためであると考えられる。このように三井銀行がこれまでのように官金取扱いを行う限り、不良債権が蓄積するのは目に見えている。したがって中上川は大口焦付き債権整理と並行して官金取扱いの廃止を行ったが、これが中上川の改革の3つ目である。

確かに三野村が重視した官金取扱いも民間の経済力が弱くて預金獲得が難しかった明治初期には、銀行を伸ばす最短の方法としてそれなりに正しかった。しかし、明治20年代の半ばになっても大手の銀行が官金扱いに依存しているというのは妥当ではなかった⁽²⁶⁾。また当時は民間銀行が多数設立された時期であり、その中で三井、安田、第一、第十五などの大銀行が群小銀行から抜きんでいられたのは官金扱いを行っていたことに起因するのも事実であり、官金を扱っているからこそ信用もあったのである。

この状況の中で中上川は不良債権の蓄積を防止するとともに三井銀行の経営を安定させるべく出納事務を逐次返済、1899年に兵庫県の出納事務を住友銀行に譲渡したのを最後に官金取扱いを廃止した。このようにして三野村が敷いた政商路線、すなわち官金路線は中上川によって終末を迎えることとなった。

中上川が行った改革によって三井銀行が抱えていた不良債権は処理されたが、影響はそれだけにとどまらなかった。つまり中上川は、この改革を通じて三野村の改革で不完全に終わった三井家同苗と三井銀行との切り離しや、不良債権や経営難の根本的な原因となっていた官金取扱いからの脱却を成功させたのである。さらに本節では述べられなかったが、中上川は前橋紡績や芝浦製作所をはじめとする工業部門へも力を入れていたのである。三井銀行は三野村によって基礎が形成され、中上川によって近代的な銀行へと姿を変え、結果として現在日本を代表する銀行へ成り上がったといえるだろう。

(4) 三井銀行と三池炭鉱

中上川は前述のとおり改革の中で三池炭鉱に対する貸出金の回収を行っているが、三池炭鉱は当時の三井の大きな収入源であるため、その関係について明らかにしていきたい。まずは表1-5を見て欲しい。この年表は三井銀行と三池炭鉱の関係を簡潔にまとめたものである。

表 1-5 三井銀行と三池炭鉱の関係

年	出来事
1873 (明治 6) 年	明治政府が三池炭鉱を買収、工部省の管轄とする
1888 年 8 月	三井が三池炭鉱払い下げに応札して一番札を取る
1889 年 1 月	三池炭鉱払い下げ実施、三池炭鉱社を創立
同年 7 月	地震により三池炭鉱勝立坑が水没
1892 年 4 月	三井に三池炭鉱の営業権及び納税義務を譲渡
1893 年 4 月	大蔵蔵相を被告とする訴訟を提起
1894 年 3 月	勝立坑の排水完了
同年 11 月	三井の敗訴が決定

(出典) 堀江朋子『三井財閥とその時代』株式会社図書新聞、2010 年、182 頁および松尾博志『「近代三井を作った男」企業革命家 中上川彦次郎』大日本印刷株式会社、1984 年、158,159 頁より作成。

1888 (明治 21) 年、明治政府は⁽²⁷⁾、指値 400 万円、落札の年に 100 万円を払い、あとは 15 年割賦という条件で三池炭鉱の払い下げを決定した。ここで明治政府が 400 万円という高額な指値をつけたのは当時の蔵相松方正義が払い下げに反対していたためであった。三井は三菱との暗闘の末、455 万 5000 円で三池炭鉱を買収した。その際に三井銀行が 100 万円を融資しており、この 100 万円が表 1-2 で示した三池炭鉱に対する貸出金である。こうして 1889 年 1 月、三池炭鉱社が創立された。本部を三井銀行内に置き三井物産の益田孝社長と三井銀行の副長西邑虎四郎が事業を統括、現地に事務所を置き初代事務長に後に三井合名会社理事長になる団琢磨が就任した。

しかし、この払い下げには三井が払い下げ代金の年賦を払い終わる 1902 年度までは、貸下げとして、営業権と所有権は三井に譲渡しないという条件が付いていたのである。そして落札からわずか 1 年後の 1889 年 7 月に、地震によって勝立坑は水没した。

益田は払い下げの条件を盾にして勝立坑の損害は所有者である政府が負うべきものと主張した。そして勝立坑の代金を約 150 万円と見込んで払い下げ代金から控除してもらいたいと大蔵省に嘆願したが取り合ってもらえなかった。それどころか大蔵省は先願主義を建前とする工業条例の施行が迫っていることから、第三者に権利を奪われる危険を防ぐための営業権付与だと説明し、三池の営業権を三井に与え、以後年賦金完納までの納税義務を従来の大蔵省にかわって三井が負うべきことを命じた⁽²⁸⁾。この不条理な大蔵省の対応について中上川は 1893 年 4 月に損害賠償請求の提訴を東京地裁に行った。裁判の結果は、東京地裁の第一審は三井の敗訴、控訴審では勝訴、そして 1894 年 11 月の大審院判決では敗訴であった。

一方で水没した勝立坑を再建すべく苦慮したのが団琢磨であった。団は⁽²⁹⁾、海外を回って世界最大のデイビー・ポンプを見つけ、これによって勝立坑の再建を図ることを考えた。その際、その高価に驚いて益田が購入を許可しなかったのに対し、三井銀行の

改革と同時に工業化路線を志向していた中上川はこれを支持し融資したのである。このデイヴィ・ポンプにより再建に成功、こうして三池の勝立坑は三井のドル箱となっていくのである。

中上川は三井銀行の改革を進めるのみならず、工業路線へ力を注ぐことへの重要性にいち早く気づき、三池炭鉱の発展にも大きく寄与していることがわかる。また敗訴はしたものの、当時官金取扱いを営業の柱としながら官に対して訴訟を起こす中上川のやり方は革新的であったといえる。中上川が行った改革は三井銀行のみならず三井財閥全体の成長に影響を及ぼすこととなり、当時の日本に三井の名を轟かせ、現在にまでその名を残し続けているのである。

(阿久津周平)

第1章小括

この章では明治期における銀行業の発展について、生糸輸出業との繋がりを軸に論じてきた。

第一節では外貨獲得手段としての生糸輸出業の歩みと、輸出の中心地であった横浜における銀行業の成長について扱った。開港直後の生糸輸出は売込み問屋を通じての取引が主であったが、明治政府は不平等条約下での生糸を用いた外貨獲得方法を模索した。その方法は直輸出と横浜売りに大きく分けられる。大隈財政下では商人経由よりも高価格で取引可能な直輸出を推し進め、以後も外商との競争相手の創出という存在意義から政府の保護と奨励を受けた。横浜売りはその堅実性から松方財政期に重視され、法律や金融機関の整備といった保護を受けた。しかしいずれの保護・奨励も外国商人相手のより有利な取引のためであったことは強調したい。

列強との力関係に劣る中で利益の最大化を模索したのは茂木・原両家をはじめとする横浜商人も同じであった。開港以来利益を上げてきた売込み商の国内外への影響力は高く、政府にとってもその存在は重要であった。金融機関は彼らにとって資金調達に必須の存在であり、自らの手で銀行を設立し発展させていった。当初は有力商人による機関銀行としての意味合いが強まったが、やがて民間にも資金を調達する銀行も出現し、こうした銀行は横浜市内の経済の要にもなった。こうして得た資金はさらなる生糸の取引や輸出業などの新たな事業に繋がり、原合名会社など財閥として名を上げる商人も現れた。

開港により成長したのが横浜商人であった一方で、開港をきっかけに苦境に差し掛かったのが三井家であった。幕末の三井は横浜店における貿易事業の失敗と生糸商人に対する貸金の不良債権化に直面したのだが、こうして経営難を迎えた三井家が明治を通じて如何に立て直したのかを述べたのが第二節である。三野村利座衛門は創業以来から代々築いてきた体制を刷新し、明治期の大きな変化に対応するための基礎を構築した。その後中上川彦次郎は人事制度の転換に加え、銀行業績の足かせとなっていた不良債権の回収による経営改善、さらに鉱山業への参入と多岐に渡って改革を行い、三井銀行や三池炭鉱の発展に貢献した。三野村は官金取り扱いに依存した「政商」の路線だったのに対し、中上川の改革は官金との切り離しにかかった「財閥」への路線であったという視点で見ると、明治期における三井の財閥化の過程を俯瞰することができる。

明治期を通じての日本の工業力・貿易規模の発展の陰には、開国後登場した横浜の売込み商の勢い、そして三井ら旧来の商人による時代への対応があった。この事実は、外貨獲得産業として明治政府により推し進められた製糸業の一つの側面として見ることができるだろう。

(國山広彬)

第2章 海運業と近代化

第1節 海運保護政策と三菱・日本郵船

(1) 海運業と近代化の関係

海運業の近代化が明治期日本の近代化につながるのかという議論には二つのポイントがある。一つ目は、対外自立と民族資本育成という点である。交通革命により引き起こされた欧米列強の帝国主義的進出により、日本は1860年代に「外圧」に直接さらされるようになった。海運業に限って述べれば、不平等条約により日本が不利な対外貿易をせざるを得ない状況だけではなく、開港場間航路という国内流通も欧米列強に侵透され経済植民地にされる危険性があった。国内沿岸航路の掌握と自国資本の育成は、民族主義的精神を抜きにしても重要だったことは言うまでもない。二つ目は、輸送機能を担う海運業の近代化という点だ。政府の推進した殖産興業政策では、国内流通の強化も重視された。イギリスにおける産業革命では鉄道が大量輸送の役割を果たしたが、初期の明治政府はその役割を近代的海運（汽船）による沿岸航路に求めたのである。北前船や菱垣廻船などを代表とする和船による近世海運から、汽船を中心とした近代海運への転換に着目することは、日本の産業化・近代化の基本的条件である社会資本整備の一端を理解することもできると考える。

また、明治政府は財政規模が小さく、産業育成のための財政支出が限られていた。しかし海運業は例外的に多額の補助金が投入され、その恩恵を受けて発展したのが財閥であった。特にその代表例としてあげられるのは岩崎彌太郎が創業した三菱財閥であり、三菱の海運業は初期の財閥事業の中核をなし、その後の事業の多角化に大きく寄与した。三菱財閥は外国海運と競争しつつ、在来海運業や政府の国策会社とも熾烈な競争を繰り広げ、その間の様々な要因により政商から財閥へと変質・成長し、日本の近代化に大きく寄与したと考えられる。

本節では、明治初期から政府の保護を受け、また関連業種との連結により海上交通全体を掌握した巨大な流通資本である三菱を対象とする。1893（明治26）年に日本一ボンベイ航路開設とまでを一区切りとし、その間の三菱の独占の形成・崩壊、日本郵船の成立と日本の近代海運産業の発展について、政府の政策の推移と海運経営の視点から考察し、近代産業に与えた影響について検証する。

(2) 海運保護政策施行の経緯

1635（寛永12）年に発布された大船建造禁止令に基づく鎖国状態にあった日本は、1853（嘉永6）年6月のペリー来航を機に鎖国政策を解除し始めることとなった。同年9月に禁止令を廃止し、1861（文久元）年には民間の大船の所有と外国船の購入を許可するなど、西洋型帆船の製造開始や大型船舶の購入や操船技術の教習を行い全体的な海運事業の発展を図った。しかし、明治維新前後の日本の船舶所持事情は豊かとは言え

なかった。明治初年の日本海運の主体は⁽³⁰⁾、100石積まないし1000石積みぐらいの日本型帆船で、汽船はまだわずかしかなかく、全国統計の最初の年である1872（明治5）年をとってみると、商船用日本型帆船は1万8640隻、その石数331万2281石であった。内務省土木局編「大日本帝国港湾統計 明治四十二年」（内務省土木局港湾課、1913年）の定義づけにより10石=1トンとして計算すると、33万1223トンとなる。同じ1872年の統計によると、汽船96隻、2万3364トン、西洋型帆船35隻、8320トンであり両者合わせても3万1684トンにすぎず、日本型帆船の勢力が最初期には圧倒的に多かったことが分かる。また、当時運輸船と称されていた船舶は⁽³¹⁾、そのほとんどが商用と軍用を兼ねていたため、輸送効率は高くなかった。そのため、当時の沿岸輸送は日本式帆船によるものが大多数であった。日本型帆船は速度が遅く、運搬効率は汽船の4割とも言われていた。また、安全性も低いことから、輸送の高効率化は新政府の喫緊の課題であった。

日本海運は以上のような状態であったため対外貿易は外国船によって全て行われおり、国内の開港場（横浜、大阪、神戸、長崎、新潟、函館）間の取引も外国船が行うことが多かった。この外国船の国籍は、アメリカとイギリスが多く、それにドイツ、フランス、オランダ、ロシアなどがつづいていた。特にアメリカの太平洋郵船会社は明治維新以前から横浜に寄港するなど、貨物輸送だけでなく日本人貨客の輸送を行うなどの事業を展開していた。一方で、不開港場への外国船の入港は禁止されていたが、藩主や大商人が外国船を雇い不開港場に回漕することは時々行われていた。1869年には政府は達を出し、日本人の用船による外国船の不開港場への入港も禁止した。その一方で、諸外国は日本の沿岸航路の航路通航権を要求するなど「外圧」が高まり外交課題になるなど、明治政府は国内海運業発達のために海運保護政策を実行していくことになる。

(3) 国内海運会社の発祥と廻漕会社

明治維新後、日本政府は経済と国防の観点から海運業と造船業の近代化を進めており、早くも1869（明治2）年10月には太政官布告で⁽³²⁾、西洋式帆船や蒸気船の建造と購入を奨励していた。この布告は、日本人船主と沿岸海運企業の育成により日本近海へ進出する外国船を退ける、という意図のもと布告された。西洋型船舶の建造・購入を促すとともに、その安全性を強く訴え、将来的にはすべての日本式帆船を西洋型船舶に置き換えることを目的とした。国内の西洋型船舶の増加により輸送力は多少増強され、国内における海運業は発展を始めた。個人で汽船業を始めようとする者も現れたが、当時の西洋型船舶は、明治政府と諸藩が所有するものがほとんどで民間所有のものは少なかったため、政府や諸藩の所有する西洋型船舶の貸与・払下げによる代理経営が多かった。1869年10月には、通商会社所属の汽船である通商丸が東京・横浜・神戸・大阪間に就航し輸送を行い、これが日本国内での最初の汽船会社であった。

政府は民間企業の経営を奨励するとともに政府自ら海運企業の創設を図った⁽³³⁾。1870年1月、吹田四郎兵衛が後藤象二郎らと計画し通商司の監督と三井組、商人の出資金と東京為替会社の支援のもと、木村万平および民間商人と数藩が参加する形をとって半官半民の廻漕会社を設立した。この廻漕会社は、旧幕府から引き継いだ5隻の汽船と諸藩所有の8隻の汽船を委託して運営し、貢米輸送と郵便物の運送を主業務としていた。政府の保護のもと運営されていたこの廻漕会社は、人材難や船舶老朽化、政府干渉過多などの問題が重なり創業後わずか1年で解散に至った。政府は1871年に、後継組織である廻漕取扱所に業務の一切を継承、営業を続けた。幕府及び諸藩から没収した5隻の汽船を貸下げ、東京・大阪間の定期航路を開始した。同年7月に廃藩置県が断行されると、諸藩所有の船舶の多くが官有となった。これを受けて政府は1872年に廻漕取扱所を改組し、日本国郵便蒸気船会社を設立した。官有となった十数隻の船舶を代価25万円、15ヶ年賦で払い下げ、汽船18隻、西洋型帆船7隻を所有し、東京・大阪間の定期航路及び石巻・函館間の不定期航路、政府から年6000円の補助を得て開いた琉球航路を経営した。会社名の通り郵便物の運送を主業務としていたが、一般貨客や貢米の輸送も担った。しかしこの日本国郵便蒸気船会社は、船舶老朽化による多大な修繕費、関係会社の破産による為替会社への影響で起こった資金融通途絶、法改正による大蔵省からの下付金の変更、三菱商会の台頭と太平洋郵船会社の活躍などの理由により経営難に陥り、1875年に所有船舶を政府が買い上げる形で解散に至った。

(4) 三菱の成長と政策

明治時代の初期、海運保護政策の施行以後、国内海運企業は様々な形で興り、苛烈な競争と共に栄枯盛衰を繰り返していた。三菱の基礎を築いたのは、土佐藩下級武士出身の岩崎彌太郎である。彼は1869（明治2）年に土佐藩開成館の大阪出張所（大阪土佐商会）に勤務し、土佐藩の汽船購入やその資金調達にあっていた。1870年に新政府の下でこの商会が改組され通商司認可の九十九商会となり、藩船3隻（全て汽船）を借り入れて廻漕業に進出し、藩士や藩の物資輸送にあたった。一般にこれが三菱財閥の起りりとされている。廃藩置県とともに、1871年に九十九商会は藩から独立し、翌年に三川商会となった。1873年には岩崎彌太郎を社長とする三菱商会と改組し、ここで「三菱」を名乗ることになる。この頃、三菱商会と日本国郵便蒸気船会社の競争は次第に激しくなり、当時圧倒的な勢力を持っていたアメリカの太平洋郵船会社の地位をも脅かすほどの成長を見せた。

1874年2月、政府は台湾出兵を決定しアメリカの太平洋郵船会社やイギリス船に軍事輸送を依頼したが、英米各政府は中立を宣言しこれを拒否したため、国内企業から輸送業者を募った。政府は初めに日本国郵便蒸気船会社に内意を尋ねたが、同社は主力を内国海運に向けていたことと経営不振が重なったため、政府の要望に応えなかった。このような経緯で政府は、三菱商会に三菱蒸気船会社の名義で同年5月以降購入してい

た 13 隻の船舶を寄託しこれの運行を委託、運送経費を与え、軍需輸送を命じた。この一件は三菱の大きな発展の最初の契機となった。同年 5 月、同社は三菱汽船会社に改名した。台湾征討に見通しがつくと、政府は海外航路の開拓のため民間企業を援助する新たな保護政策を打ち出した。

1875 年 7 月に内務卿大久保利通は、統制主義をとって海運業者を連合させ保護を与えることを海運政策の基本とした。翌 8 月に提出された着手方法見込書によると、元々日本国郵便蒸気船会社と三菱商會を連合させて保護を与える方針であったが、日本国郵便蒸気船会社が経営不振により解散したため、三菱商會に単独で政府の保護を与えることにした、と記されている。この案に基づき 1875 年 9 月 15 日に第一命令書が交付され、台湾出兵の際に外国から購入した 13 隻の船舶を無償で下付し、運航助成金として 1 ヶ年 25 万円を 15 ヶ年給付することを決定した。また、日本国郵便蒸気船会社から買い上げた 17 隻の汽船も無償交付し、元々所持していた 9 隻の汽船を合わせて 39 隻の船舶の所有と助成金により、同社の勢力は大きく強化された。なお、運航助成金として給付されていた年 25 万円は、1876 年 9 月 15 日に下付された第二命令書により、横浜・上海線、長崎・釜山線、東京・大阪・神戸間、東京・函館間、東京・新潟間、東京・四日市間の沿岸定期線の助成金として給付されるように定められた。第一命令書の受領後の同年 9 月 18 日、社名をそれまでの三菱汽船会社から郵便汽船三菱会社と改称した。

1875 年に入ると、郵便汽船三菱会社と太平洋郵船会社の競争は激化の一途をたどった。2 社は運賃の引き下げなどの競争を長期にわたって続け両社は疲弊し、政府と太平洋郵船会社の間で交渉が行われた。結果、上海航路の船舶と港湾施設などの買収で合意し太平洋郵船会社は日本沿岸航路から撤退した。同社の撤退後、今度はイギリスの P&O 社が上海航路に進出し、三菱は再び激しい競争を余儀なくされた。この競争は、三菱側が荷為替金融という新しい事業を始めたことや、政府の外国船に対する手続きが厳しくなったことなどが要因となり、1876 年 8 月に上海航路から撤退するに至った。日本沿岸航路から外国企業を排除することに成功させた三菱は、さらに船舶所持数と取扱高を著しく増大させた。

このように政府の保護を受けて、また外国海運との競争を経て、三菱は圧倒的な資本を得て独占流通資本として君臨していく。特に 1877 年年の西南戦争の軍事輸送で成功を収めた三菱会社はその後の数年間最盛期を迎えた。しかしその一方で、そうした三菱会社の隆盛と海運の独占状態に対し反三菱の機運が社会には広まった。1878 年 5 月に大久保利通が暗殺され、北海道官有物払い下げ事件が起き、明治 14 年の政変で三菱の擁護者であった参議大隈重信が下野した。政変により薩長派閥で固められた政府は、松方財政下の殖産興業政策転換の中で 1882 年 2 月に第三命令書を下付し、従来の三菱保護政策に歯止めをかけた。これまでに示された第一命令書と第二命令書を訂正する内容であり、海上運輸の専念、商品売買の禁止、払下げ代金の全納なしの船の質入れ・売

却の禁止など、三菱への政府の監督・干渉が大きく強化された。また対抗会社として政府は反三菱系の財界人からの協力を得て半官半民に近い共同運輸を設立し、これを保護する方針を立てた。この方針は三菱への保護とは異なり、政府自らが株主として出資し同時に経営及び利益配当にあずかるというものであり、より半官半民色が強く民営補助主義とは異なるものであった。

表 2-1 1874 年～1885 年の三菱海運業の発展

年度	積載貨物(t)	乗客数(人)	船客運賃(円)	荷物運賃(円)	運賃収納額(円)	航海湊数(湊)
1874	不詳	不詳	不詳	不詳	230,444	不詳
1875	〃	〃	〃	〃	1,173,420	〃
1876	〃	〃	489,712	1,321,165	1,810,877	432,811
1877	〃	〃	411,567	721,474	1,163,041	505,860
1878	〃	169,206	620,465	1,922,514	2,542,988	493,795
1879	〃	211,758	683,053	2,131,137	2,814,191	565,034
1880	442,267	244,789	803,179	2,887,207	3,690,386	648,145
1881	639,135	310,247	1,027,874	3,561,164	4,589,038	744,866
1882	601,144	253,514	907,298	3,074,567	3,981,754	733,006
1883	555,207	195,267	817,979	2,242,868	3,060,848	790,088
1884	551,670	157,498	644,213	1,748,735	2,392,947	768,836
1885	397,329	不詳	513,077	1,103,962	1,617,039	606,070

(出典) 日本経営史研究所編『近代日本海運生成資料』日本郵船株式会社、1988 年、257,258 頁より作成。

この時の共同運輸会社への命令書には、航路に対する規定がなかったため三菱汽船の経営している航路への切り込みが頻発し、熾烈な両者の競争が 1883 年 1 月から 85 年 9 月まで 2 年 9 ヶ月にわたって行われた。表 2-1 における各項目を 1883 年と 85 年で比較してみると、積載貨物は 28.4%、船客運賃は 37.3%、荷物運賃は 50.8%、運賃収納額計は 47.2%、航海湊数は 23.3%の減少となっている。1877 年度を除き、81 年度まではどの項目も増加傾向にあることがわかる。1877 年度の急激な数値の下落は、同年 2 月から 11 月にかけての西南戦争において三菱会社はその兵員輸送を担当し、民間向けの汽船が徴用されたことが原因だと考えられる。この競争は両者の経営を圧迫するほど苛烈極まるもので、三菱と共同運輸の共存を目指す海運政策は破綻したといえる。1885 年 1 月 13 日に農商務卿西郷従道は両社の競争を調停するべく、外務卿井上馨の同席の下、両社の幹部を集めた。運賃・出帆時刻・貨客周旋人・船長など海員の雇入れの 4 項目について協議し、同年 3 月 6 日に 30 か条の約定を取り決めた。しかし 4 月 6 日には三菱が「共同運輸会社ノ取扱ニ対シ運賃其他共湊テ臨機ノ処置に出デ候外致方無之候」⁽³⁴⁾として競争を再開した。西郷と井上という政府重鎮が働きかけた調停の決

裂により、両社の並立の望みは完全に絶えたと考えられる。事実として、西郷も「両社併立ハ望ハ是ニ絶ヘ」⁽³⁵⁾とし政府は両社の合併に向けて動きだした。表 2-2 は、1884 年時の両社の収支を比較したものである。このように運賃引き下げ競争の中で両社の経営状態は悪化していくことになり、政府は合併へと方針を固めていく。

表 2-2 1884 (明治 17) 年の三菱会社・共同運輸会社の収支比較

社名	収入(円)	支出(円)	差引(円)
三菱会社	3,026,308	3,243,257	△216,949
共同運輸会社	1,054,015	1,079,417	△25,402

(出典) 三菱社誌刊行会『三菱社誌』第 12 巻、東京大学出版会、1980 年および渋沢青淵記念財団編『渋沢栄一伝記資料』第 8 巻、渋沢栄一伝記資料刊行会、1956 年より作成。

両社の競争の中、1885 年 2 月 7 日に岩崎彌太郎が胃がんのため没し、弟の岩崎彌之助が社長に就任した。彌之助は社長に就任後、政府から借りていた汽船購入費・修繕費の残額を返金し、政府から下付された汽船 30 隻に対する冥加金の残金も上納した。その額は総額 100 万円を超えるが、運賃値下げ競争により経営が圧迫される中でこのようなことをしたのは、命令書の条款による拘束をなるべく避けるためであったと考えられる。また共同運輸側に対し、三菱の資力を誇示する意味合いもあったと考えられる。

1885 年 4 月 13 日に共同運輸の 2 代目社長として、農商務少輔森岡昌純が送り込まれた。この人事は競争停止を目指す政府の意向をくんだ官撰の社長であり、また三菱側も強硬派であった彌太郎の死により、合併に向け動き出していった。1885 年 9 月 25 日、森岡昌純をはじめとした 5 名の日本郵船会社創立委員会は連名で 8 ヶ条の創立規約を定め、創立願書を農商務卿西郷従道に提出した。政府は同月 29 日に 37 ヶ条の命令書を下付しこれにより正式に日本郵船会社が発足した。

(5) 日本郵船の成立以降、ボンベイ航路の開設まで

1885 (明治 18) 年 9 月 29 日に初代社長に就任した森岡昌純は、早速日本郵船の経営安定に乗り出した。強力な経営主導権を発揮し、人員・組織整理の断行をはじめ、経費削減、負債償還、減資、船舶更新を次々行った。この一連の経営改革の陰には、政府の経営介入が大きく関係している。前述の通り、政府は日本郵船に対し設立当日に全 37 条の命令書を交付していた。この命令書の内容には、大きく二つの特徴点がある。一つは、同社の経営に対する政府介入が具体的に権利として規定されていることである。保証期間である 15 年間は経営陣を農商務卿が特命する、という第 24 条の規定が特に代表的である。政府の規定の例としては、大阪商船に対しては、運賃認可、業務・会計の臨時監査、役員認可などの補助に伴う監督権の規定がり、共同運輸に対しては、役員の政府任命、他業禁止、非常時の船舶徴用、株主総会決定事故の実施における政府認可な

どがあった。日本郵船に対しては、役員の特命、役員の給与制定、公益を害し政府損失を生ずる経営に対する更生命令または営業停止命令、新負債をおこす場合の政府認可など、より厳しい経営監督が規定されていた。もう一つの特徴点は、保険積立金、大修繕積立金、減価引除金の三種積立金制度の実施が命令書の中で規定されていることである。これは三菱・共同の両郵船会社に対しての命令書にはなかった規定である。政府が両社の船質保持能力の欠如を問題視したことから、日本郵船に対し三種積立金制度の早期確立を要請したのであった。日本郵船の船隊維持体勢は、この三種積立金によって国際的水準を保つこととなった。三種積立金を原資として船質改善を進め、1891年までに所有している汽船の大型化や低船齢化が進み、船価引下げと相まって船質が大幅に改善した。これにより日清戦争後における海外航路への本格的進出の基盤が固められたうえ、船質維持体勢の確立が外国人高級船員雇用と保険料率引き下げの要因となり、国際的海運市場における日本郵船の信用を増大させ、国際的海運企業としての地位確保のための財務的基礎条件となった。1893年に商法会社編の施行に伴う日本郵船の定款改正により、政府の強力な経営介入は禁止された。これにより、同社は強力な政府監督から脱却した。積立制度の確立をはじめとする財務体質改善と、経営的自立の達成を果たした同社は、政府保護を受けながらも経営的独立を保持し、三菱とも共同運輸とも違う新たな国策企業として発展を続けていった。

日本郵船が創立され間もなく明治20年代に入るが、この頃から日本にも近代産業が興ってきた。1880年に定められた工場払下げ概則により鉱山や造船など様々な官営事業が民間に払い下げられたが、中でも綿糸紡績業は20年代に入り急速に発達した。1883年に創業した大阪紡績は1万錘規模の大規模な近代紡績業定着の契機となった。鐘紡初代社長だった武藤山治は「明治十四、五年以降、北清事変暴発の前年までの紡績業は一年又一年あたかも急坂を登るが如く、きはめて急速の進歩をなしたる。」⁽³⁶⁾と述べている。綿花の輸入先は主に中国だったが、北清事変（義和団の乱）の発生をきっかけとして輸入先が品質の良いインドにシフトしていくことになる。しかしこの頃のインド綿花の輸送は英国P&O社、豪ロイド社、伊イタリア郵船の3社が同盟を組みこれを独占していた。この同盟は1888年に組織され、その運賃は1トン17ルピーと割高であったため、急速に進歩しつつある日本紡績業界の障害となっていた。

このような状況に対し対抗措置を提案したのはまずインド側であった。ボンベイの綿花商アール・デイ・タタ商会が日本郵船に対して共同で日本ーボンベイ間の航路開設を提案した。1891年にアール・デイ・タタが、93年にジャムセット・エヌ・タタが来日し、日本郵船社長森岡昌純、渋沢栄一、浅野総一郎などの財界人と会談した。その結果、日本側は日本の紡績各会社の意向とその場合の積荷保証について内意を確かめ、インド側はボンベイ荷主より同様に積荷保証を得ることに努め、そのうえで協議して両社1隻ずつ配船し6週1回の定期航路を1893年11月開始することに決めた。これに対しP&O社を中心とする同盟はダンピングによる競争を日本郵船に仕掛けた。日本郵

船の1トン13ルピーという運賃に対し、一挙に1トン5ルピー、それでも効果がないとわかると2か月目に1ルピー半まで急落させた。しかし郵船側はかつての三菱と共同運輸との競争の時のように運賃引き下げ競争は行わず、日本の紡績連合会の強力な支持により対抗した。紡績連合会だけでなく外商と、紡績業以外の綿花商も特約同盟員として拘束し、郵船以外の船に荷積みしないこと、加盟外の外商より綿花を購入しないことを確約した。最後にはP&O社は外商に委託してインド綿花を買い自社船で輸送し日本で低価格で投げ売りしたが、それでも購入する者はいなかったため、その綿花はP&O社がまた船に積みインドに持ち帰ったということである⁽³⁷⁾。

表 2-3 ボンベイ航路収支

	収入計(円)	支出計(円)	差引損益(円)
明治 32年 後期	530,624	286,174	244,450
33年 前期	385,013	198,778	186,235
後期	390,672	282,444	108,228
34年 前期	364,350	158,754	205,596
後期	458,480	226,943	231,537
35年 前期	—	—	—
後期	519,307	254,619	264,688
36年 前期	921,091	580,193	340,898
後期	653,884	307,098	346,786
37年 前期	564,566	236,001	328,565
後期	—	—	—

(注) 35年前期および37年後期は資料欠損のため不明

(出典) 日本経営史研究所編『日本郵船株式会社百年史』日本郵船株式会社、1988年、123頁より引用。

しかしタタ商会は、当時インドはイギリス植民地であったこともあり、途中で圧力に屈し脱落することとなる。1895年、ついにP&O社が外交ルートを通じて競争の停止を申し入れてきた。協議の結果、1896年に運賃合同計算契約が結ばれ、同航路において18%のシェアが容認された。表2-3は1899年から1904年のボンベイ航路における収支であるが、激しい競争があったにもかかわらずその4年後には利潤が出ていることから、いかに紡績連合会の支持が強固であったかが伺える。このボンベイ航路の開始後、日本の紡績業の成長は目覚ましく綿花輸送が増大したことも利益を上げることができた要因だ。競争を開始した1893年時の日本の紡績は38万鍾であったのが⁽³⁸⁾、6年後の99年には118万鍾となった。表2-4を見ると、インド綿花の輸入量は1893年の約36万ピクルから99年には約223万ピクルと、約6倍も増加した。1900年における輸入量の急落原因は、綿花輸入増による正貨流出と、日清戦争後の企業勃興とその反動により引き起こされた1900年恐慌の影響だと考えられる。

表 2-4 棉花輸入量 (単位：ピクル)

	総計	インド	中国
1893年	1,158,317	365,924	713,362
1894年	1,119,311	423,542	621,339
1895年	1,551,526	466,912	907,687
1896年	1,765,550	1,034,538	469,181
1897年	2,298,643	1,352,137	513,207
1898年	2,553,586	1,415,736	295,592
1899年	3,472,296	2,229,269	251,476
1900年	2,608,984	766,847	618,841
1901年	2,579,162	1,667,425	343,881
1902年	3,486,450	1,780,275	834,766
1903年	3,051,953	1,703,173	757,569
1904年	2,800,378	1,069,515	1,190,054

(出典) 日本経営史研究所編『日本郵船株式会社百年史』日本郵船株式会社、1988年、126頁より引用。

ボンベイ航路の開始・競争は、日本海運・日本綿業の成長、対外進出の第一歩と考えることができる。また競争とその和解交渉の中で、欧州航路開設を目指した日本郵船側はP&O社との交渉において優位に立つことができ、日本郵船が遠洋ライナーへと飛躍する大きな足掛かりとなったといえる。(中島健太郎、廣瀬聡)

第2節 北前船と三井物産

(1) 北前船とは

北前船とは、船主がある港で商品を購入して別の港に運んで販売する輸送業を兼ねることに特徴がある船である⁽³⁹⁾。起源は江戸時代で、日本海航路で北海道と本州の交易を担った。交易に制限をかけていた松前藩が明治時代になり消滅すると交易場所が松前城下、函館、江差の三湊に限らなくなったため、北海道奥地へ赴いて鮭魚肥を産地で直接買い付けるようになった。江戸時代に蔑視されてきた利益追求の発想が正当化され始めた19世紀後半の北海道産鮭魚肥市場の拡大でビジネスチャンスを得たこと、大きな地域間の価格差があった北海道を中心に遠隔地間の取引を活発に行い利益をあげたこと、積荷をできるだけ多く積めるようにした舟型、船主の所有する荷物を主に積んで商業活動を行った形態などから高利益をあげ、19世紀における日本海航路でもっとも活躍した日本型帆船である北前船主は日本海沿岸地域の代表的資産家となり、20世紀まで活躍した。

(2) 明治維新期の動向

北前船の出身は多岐に渡り、東北、越後・佐渡、越中、能登半島、加賀、越前・若狭、北近畿、山陰が挙げられる。この章では各地方の船主の動向について、取り扱った商品、地域経済との関係性について示す。

東北地方の代表的船主は出身地元産物を主に扱い、地域経済と密接につながっていた。新潟県域の北前船主は一貫して新潟県産米取引に力点を置き続け、北海道産魚肥市場よりもむしろ国内米穀市場の拡大に寄与し、19世紀の特産物生産の拡大を下支えする重要な役割を果たした。商業的蓄積の出資先は農業面で地元経済と関わった。こうした経営展開が新潟県の工業化の偏在に少なからず影響を与えた。富山県（越中）の北前船は地元産米を北海道へ運んで販売し、北海道産魚肥を買い入れて富山県へ運んで販売した。こうして北前船を媒介として北海道漁業と富山県農業が密接に関係し、強い経済的つながりをもつこととなった。能登半島の船主は江戸時代に主に活躍し、北海道との強い関係を与えた。加賀国の北前船主は多くは北海道に店舗を設けたことや松方デフレによる打撃などで地元経済とのつながりは薄かった。福井県（越前・若狭地域）と北海道のつながりは、敦賀を拠点とする物流が中心であった。しかし福井県は米作よりも絹織物業が発達したため、北海道産魚肥の需要は伸びなかった。そのため1880年代にはいずれも海運経営から撤退した。北近畿地方の船主の北前船は、瀬戸内の塩と山陰地方の綿・鉄・半紙を主に東北地方・新潟県に運んで販売し、東北産米を買い入れて北近畿・山陰地方へ運んで販売した。山陰地方の北前船は、近代に入り汽船定期航路が整備されたのちにその寄港地周辺の港を結ぶ地域内で帆船船主として活躍した。山陰地方は鉄・綿、半紙など比較的多様な特産物生産が行われており、そのため飯米需要が高かった。北海道のみでなく朝鮮半島に渡ったものも存在する。

このように北前船の特徴は地方によってかなり変わってくる。ここから二つのことがわかる。

第一に、飯米生産がされていない地域への運搬や、東北地方と中国地方の物資を結び付けたように北前船は自国のみで自給自足が出来ない地方においては無くてはならない存在であったことが挙げられる。そして第二に、扱った商品が特産物生産に繋がったこと、地域経済とのかかわり方によって諸産業の発展・衰退が大きく変化したこと、北前船の影響が東西の食文化の違いの大きな要因となったことなど、地方によっては後の時代にまで変化を及ぼす程の影響力を持っていたということである⁽⁴⁰⁾。

(3) 財閥海運業との関係性

19世紀後半の北前船の勢いを示すものとして、財閥海運業者との競争があげられる。ここでは中央資本の活躍を挙げた後にそれに対して各地の諸勢力がとった対応についてみていく。

(3.1) 中央資本の活躍

北海道へ進出した中央資本として商業活動を主とした三井物産と・輸送業活動を主とした三菱が挙げられる⁽⁴¹⁾。鯡の買い付けに成功した三井物産は取扱量を拡大し北海道と内地の輸送も担ったため、三菱の流通ルートと三井物産との間でシェアと運賃をめぐる利益対立が激化した。三菱は三井だけでなく、共同運輸会社とも競争を行っており、著しい運賃の低落から財務状況と営業成績が極度に悪化した。その結果三菱は運輸部門と共同運輸を合併させ日本郵船会社が1885年（明治18年）に設立され、鯡魚肥市場との関係がなくなった。三井はその後もシェアを伸ばし続け90年には北海道鯡魚肥移出量の10%を扱った。商品の輸送に関しては東京・北海道間の汽船航路を独占的に占めた日本郵船会社を利用した。

(3.2) 旧来の諸勢力の対応

上記の三井物産と日本郵船の協力システムは委託販売契約と汽船運賃積を組み合わせた新たな遠隔地間取引方法を北海道に持ち込んだことを意味する。従来は鯡魚肥流通方式を根底から崩す可能性を秘めたシステムの登場に対し、三井物産より経営規模がかなり小さかった旧来の諸勢力は競争を自ら制限し、団結して対抗した。

まずは北前船主の動向から見ていく。三井物産の北海道産魚肥市場への進出に対して、北前船主は大きく三つの対応を取ったと考えられる⁽⁴²⁾。第一に、三井物産への対抗勢力が挙げられる。1887（明治20年）年に石川県・福井県・滋賀県の北前船主が中心になって北陸親議会という組合を結成して大阪との廻船問屋の組合との間で排他的な取引関係を結び、自らに有利な取引慣行を作り上げた。北海道市場においては後述する北海道共同商会と協力し、三井物産の北海道産魚肥の買い付けに対抗した。その結果日本郵船の日本海航路の収益は明治20年代には急速に低下した。第二に、中央資本と衝突を避けた北前船勢力が挙げられる。北陸親議会が結成されたのはかなり早い段階で北海道交易を行っていた古参の船主達の連携の賜物であるといえる。それに対し新興の北前船主はそのような経験がなく、比較的自由に競争しつつ北海道へ進出した。こうした北前船主は新たな市場開拓に力を注ぎ、三井物産との競争を回避しつつ、北海道奥地へ進出して北海道産魚肥を買い付けた。具体的には、小樽以北の北海道の奥地があげられる。北海道奥地はまだ日本郵船の汽船網・電信網の発達が遅れ、汽船運賃積による委託販売契約を行うにはコストが大きく、三井物産よりも北前船主の方が有利であった。新興船主たちはそういった三井物産の進出が進んでいないところへ船を進め、明治20年代に和人漁民の奥地への進出が進むと、瀬戸内地方の船を中心とした北前船主も積極的に奥地へ赴き、奥地の有力農民と直接取引した。最後に、三井物産と協調体制を

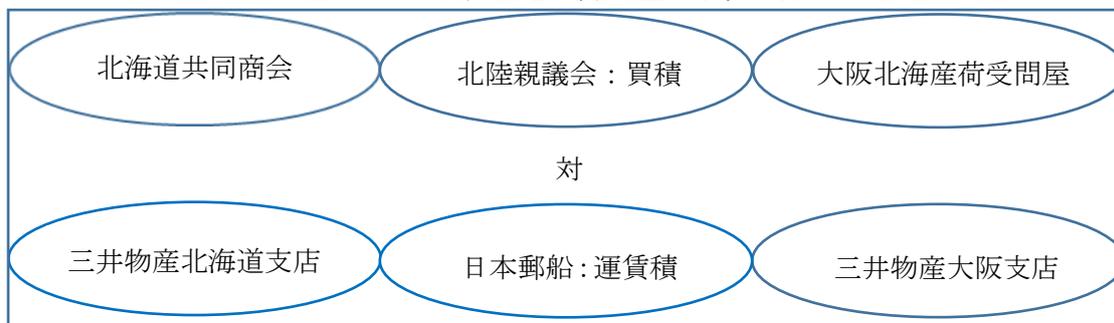
取った北前船主が挙げられる。北前船主の中では、和船では三井物産に対抗したが、明治 20 年代に汽船経営に乗り出し、汽船運賃積契約を三井物産と結んで三井物産の遠隔地間取引方法に加わることで日本郵船に対抗したのもいた。三菱の北海道進出で汽船輸送のメリットを実感した北前船主は、将来的には汽船輸送への転換は不可避と感じていたと思われる。和船では三井物産に対抗した北陸親議会の船主も西洋型風帆船で自分荷物積輸送を継続し、汽船では運賃積輸送を行った。

次に北海道漁師の動向を見ていく。函館の海産物商を通さず、北海道各地の海産物商や有力漁民と直接委託販売を結ぶようになった三井物産への対抗の現れとして、北海道勢力は 1884 年に北海道共同商会をおこした。北海道共同商会は海産物や米穀を主要取扱品目とする委託売買、荷為替の取り組み、預託物品を担保にした貸付金、物品貯蔵の倉庫の貸与などが主要業務であり、参加商人が従来行っていた取引方法を維持し、グループとして結束することで資金力と信用力を増したものであるといえる⁽⁴³⁾。また、地場漁業のすべてが三井物産と対抗的だったわけではない。中には三井物産と結びついて北海道共同商会場資本が全をおこした旧来の仕込み商人の支配から脱しようとしたものも多数いた。地域によっては漁民に対する物品の前貸しの利息や取引時の数量の計算方法において旧場所請負人よりも三井物産の方が低利息かつ正確である場合もあり、歌棄群の有力漁民たちは三井物産・北海道地場商人・北前船商人など複数の取引相手と積極的に結び、自らに有利な方向へ取引条件を改善させた。

これらの活動や、北陸親議会と北海道共同商会が強調し取引を行ったことから三井物産は北海道産魚肥市場で十分なシェアを獲得することが出来ず、結局 19 世紀末に北海道から一時的に撤退した。

以下は、北前船主と三井物産の取引経路の流れを北海道での取引相手・商取引と運搬の主な担い手・本国での魚肥の荷受相手の順に図で表したものである。

図 2-1 北前船主と三井物産の取引の流れ



(著者作成)

(4) 北前船の衰退と後世に与えた影響、意義

明治前期に隆盛を誇った北前船は、明治 30 年代衰退の末路を辿ることになる。ここではまず衰退した要因を考察していく⁽⁴⁴⁾。

直接的な理由として船主数・船数の減少が挙げられる。1889 年（明治 22）年－1900 年の 11 年間で船主は半分近く減少し、船主も二割程度減少している。そして船主や船数が減少した理由として利益の減少が挙げられる。北前船の利益構造は地域間の価格差を利用したものだった。しかし、価格差がある地に北前船が殺到することで、そこでの北前船の積み荷買い入れ価格が上昇し、販売地との地域間価格差は縮小した。そしてそれに加え、交通機関の近代化や中央資本の登場が挙げられる。上記した要因によって自ら利益構造を崩壊させながら活躍した北前船は結果的に近代には中央大資本により北前船より機動力、安全性に優れた汽船網、電信網が整備された。それにより情報の速やかな伝達、大量・迅速な物流が起こり、活躍の場を奪われた北前船はその活動を終えた。

こうして北前船は活動を終えたが、後世に三点もの大きな影響を与えた。

第一に、上記の様に地域間価格差を縮小させた点である。第二に、自らが取引できる港を選択できる性質から、株仲間の存在等により取引相手が固定されていた商品市場を流動化させた点がある。それにより売り手と買い手の交渉による純経済的關係で取引関係や取引量が決まるようになり、質的にも商品市場は近代化することとなった。第三に、その後の航海事情に大きく貢献した点が挙げられる。帆船輸送の一部は 20 世紀には朝鮮、ロシア、樺太に進出し、1910・20 年代の日本は「日本海時代」を迎えた。

北前船は発展した動機こそ商人による利益追求思想が大きかったが、それは定期汽船航路や鉄道網がまだ定着していないような地域へ必要な物資を運びこむ重要なパイプラインを担った。そしてそれにより地域間の交流を促進する、地域の特産品、主産業を決定づけるなど、一つの交易媒体としての枠組みを超えたかなり大きな変化を後世に与えた。非財閥組織であり単体では小さい経営規模であるが、殖産興業を掲げた明治時代の日本国内、そして日本海航路の国際交易の発展に大きく寄与した。

第2章小括

本章では、日本の海運業の成長を政策・財閥・非財閥の3つの観点から考察した。

外国船進出の牽制と国内企業の保護を図るべく実施された政策は、国内企業に様々な影響を及ぼした。明治初期には数多くの民間企業や半官半民企業が誕生し競争を生んだが、三菱会社やその後身である日本郵船などは特に政策の影響を大きく受け成長した。政府は海外勢力を退けさせるために三菱を保護し、三菱は先進国企業の介入を牽制しつつ保護下に居続けることで成長を続け独占状態を獲得した。日本郵船設立後、政府はその経営にも積極的に介入し、監督・干渉を強めるとともに、三種積立金制度の早期確立を要請した。その後の法改正により、政府の干渉力は弱まり、積立金制度のおかげで同社は国際水準を保ったまま経営を続けることができた。偶然にも、政策と政府の経営介入が適切な度合かつ適切な時期に行われた結果、日本郵船はさらに大きな成長を果たし現在に至ったのである。これは、設立時に大きな干渉を以て根幹を形作り、次第に干渉を弱め成長を促すという方法の成功例の一つといえる。

国内において大成長を収めた日本郵船は、国外にも勢力を伸ばすこととなる。インドの綿花商であるアール・デイ・タタ商会が、当時海外3社独占状態であった輸送状況に対抗し、日本郵船に対しボンベイ航路の開設を提案したことから、同社は綿花貿易を開始した。独占状態に一石を投じる形となったため、英 P&O 社との苛烈な競争が繰り広げられたが、最終的には P&O 社の方から停戦の申し入れを行い協定が結ばれたことで競争は終わり、日本郵船は対外貿易へ進出を果たしたのであった。日本国内においても紡績業が発展していたこともあり、同社は大きな利益を上げることができた。日本海運の対外進出の先駆けであり、また日本郵船の欧州航路・遠洋航路開発の先駆けでもあり、さらには国内綿業の発展にも一役買っていることから、ボンベイ航路開発は明治期日本において非常に大きな意義を持っているといえる。

財閥系企業が政府保護を得て成長を果たす中、非財閥系企業はどのような動向を示していたか、本章では北前船について取り上げた。明治期の北前船は、各地域の船主が地元産物を扱っていたため、その交易と地元経済が密接な関係で結ばれていた。北前船は、成長途中の財閥系企業と幾度となく衝突した民間企業でもある。同業者同士の組合を作って有利な状況を作り上げたり、市場開拓に注力したりと、様々な方法で三井・三菱などに対抗し、一部では市場から撤退させるなど、大きな成果を上げた。このように大きな盛り上がりを見せた北前船であるが、時代と共に衰退していくこととなった。しかしその活動はその後の日本産業に多大な影響を及ぼした。明治期の北前船の活動は、米飯生産のない地域にとって重要なことであり、また、地域間交流の発展や、各地域の特産物形成、食文化の違いにまで影響するなどしていたことから、日本海航路は大きな意義を持っていた。また、地域間の価格差を減らしたこと、流動的な取引を可能にしたこと、航海事情に貢献したことなどを鑑みれば、後の日本の産業化に与えた影響は大きいと考えられる。

(中島健太郎)

第3章 鉱山業と官業払下げ

第1節 官業払下げ政策と諸鉱山

(1) 明治政府の殖産興業政策

1870（明治3）年に開明派によって、民部省から鉱山、鉄道、土木、電信、製鉄などを移して工部省が設立された。民部省時代、大隈ら開明派の働きで導入された鉄道、大蔵省に管理されていた鉱山という二大産業の統括機関として、一大省庁の設置が要望されていた。農工商三業はいずれも国富のもとであるが特に工業は民生・文明生活に必要なばかりでなく、軍事力増強にも不可欠であるとして工部省の重要性が説かれた。鉄道業と鉱山業は特に重要視され、工部省に投下されていた固定資本のうち、約50%が鉄道に、約30%が鉱山に支出されている。

1873年に大久保利通によって内務省が設立された。内務省は殖産興業政策だけでなく、民部省の継承として内治充実も狙っていた。内務省の特徴として、殖産興業の目的は物産の繁殖・貿易の拡大にあり、勸奨の方法を従来通り農工商3業におくが、農業部門の重視を打ち出している点があげられる。

明治政府がみずから官業を開始した理由は、外圧に対抗して早期的な工業化を遂げるため、低い幕末経済段階を一挙に短縮させるため、軍事工業を中心にその土台をなす関連工業・鉱山を編成するためなどが挙げられる。しかし、官業設立にはその他にもさまざまなきっかけがある。明治維新が幕府諸藩に対する勤皇方の勝利であったことから、政治的に旧藩陣営から押収した資産が基礎となっていることは否定できない。官収に共通しているのは、陸軍省・海軍省に属することになる造兵、火薬、造機などと、工部省に属することになる鉱山、炭鉱、造船所にほぼ限られていることである。官収の時期としては幕府のそれは明治維新直後、その他の藩営炭鉱、工場についてはほぼ廃藩置県直後かその3年以内というのが特徴である⁽⁴⁵⁾。

非鉄金属鉱の産出は幕末には荒廃の一途を辿り、明治以降の目覚ましい発展は政府の鉱業重点策採用以降である。政府は金属鉱山を主眼において、主要金属鉱山を官営したのであるが、石炭鉱業については少なくとも官営の積極的意図は有せず、三池、高島の両炭鉱もいずれかといえば非本質的な契機によって官収された⁽⁴⁶⁾。政府のドル箱的存在であった三池炭鉱は近代技術の導入が早く、残柱式採炭法が従来の採炭法に代わり採用され、漸次筑豊に普及していった。官営生野銀山はほとんどすべての鉱種を採掘できることから“実験所”の役割を担わされ、フランス近代採鉱技術を導入し、住友別子にも指導を行った。官営炭鉱・鉱山が良鉱中の良鉱であることは、明治政府が正貨の直接的獲得を意図した現れであり、官鉱を模範官業としては経営していなかったことを示している。

官業の実態、問題として機械工場・化学工場に特に明瞭なのは、これらの官業が政府自身が需要を作り出し、政府自身がそれに供給するという相互補完的市場形態をとら

ざるをえなかったということである。したがって官業は利潤をあげづらく、製品は外国品の模倣の域を出ず、それに太刀打ちできるような技術水準に達していなかった。さらに官業には経営上の問題もあった。内・外官吏の給料が高額でそのうえ、規則・例規が厳しかった。このように官業には低い技術水準や経営上の問題がありながらも、政府は「模範勸業」にとどまることを許さず、「利潤追求」まで求めた。「営利」も狙った「模範」勸業政策はまさにそのジレンマゆえに成功せず、刻一刻と官業払下げの事態に追い込まれることになった⁽⁴⁷⁾。

(2) 官業払下げの実施過程

殖産興業政策の転換と官業の赤字累積という背景のもとに、「工場払下概則」が1880（明治13）年に制定され、96年頃までに官業払下げが三段階にわたって実施された⁽⁴⁸⁾。

第一段階は官業を引き受ける資金力のある者のみに払い下げること重点が置かれており、それを継続できる経験者かどうかは特に重要視されていないことが特徴である。このことは政府が政府資金の回収を狙いとしていたことに照応している。その結果、払下げの条件は厳しくなり、払い受け希望者はないに等しかった。この第一段階で払下げが進行しなかったのは、営業資本即時上納および興業費年賦金が多額であるだけでなく、赤字工場群だけを払下げようとしたためである。政府は鉱山を手放そうとはしなかった。

第二段階はいわゆる松方デフレの終期にあたる。紙幣整理の見通しも立ち、政府も財政的原因を払下げの第一義に置かなくてもよいという背景に支えられ、資金回収をあきらめてその多くを無利息・長期年賦で払い下げていることが特徴である。政府の期待とは裏腹に払下げは進行しなかったため、1884年に鉱山の払下げが決定された。鉱山払下げに際して発された布告から、政府は官業よりも民間のほうが経営・利益追求に適した形態であることを認識し、また鉱山払下げを決意したものの払下げしたくない意思が露骨であったことがわかる。結果、利益1～4位の佐渡、生野、三池、阿仁の官鉱は払下げの対象から外されたのである（ただし阿仁は技術的失敗により払い下げられる）。払下げが進行しないことに悩む工部省工作局は、営業資本の即納、興業費年賦金の多額という条件を改善するよう上申し、それに基づき「概則」は廃止され、以後払下げはケース・バイ・ケースをもって行われるようになった。この段階での重要な点は、その払い受け人の性格にある。第一段階の払下げでは「国庫資金の回収」が目的であったから、資金力さえあれば払い受け人は単なる商人であってもよかった。しかし第二段階においては何よりも「事業の継続可能者」への指名による払下げに重点が置かれている。払い受け人は官業払下げをきっかけに自らの工場や鉱山に払い受け工場や鉱山を付け加えるかたちになった。近代産業形成の未熟のため近代工業の確立はなかったが、すでに近代企業は存在し、払い受け主体があったからこそ政府がその産業の経験者に払い下げることができた。ここで初めて「官業の民業への譲渡」が可能になったのである。

る。

第三段階の払下げは1888年の「三池炭鉱払下規則」制定に則した三池炭鉱の払下げをもって始まり、96年の佐渡・生野金銀山で終える、少数ながら政府が最後まで払下げなかった黒字鉱山を中心とする。これらは三井・三菱という巨大資本の手に帰する結果となった。この段階の特徴は、払下げ物件が有力な官業に限られているために、競争入札が復活して払い受け工作が極めて活発であり払下げ条件は再び厳しくなった

表 3-1 主要官営事業の払下げ（1874～96年）

（投資額・評価額・払下価格の単位：千円）

払下年月	物件	投資額	評価額	払下価格	払受人	その他
1874年11月	高島炭鉱	[394]		550	後藤象二郎	1881年に三菱取得、後に三菱鉱業
1882年6月	広島紡績所	[54]		13	広島綿糸紡績会社	1902年に海塚紡績所
1884年1月	油戸炭鉱	49	17	28	白勢成照	1896年に三菱取得、後に三菱鉱業
7月	中小坂鉄山	86	24	29	坂本弥八ほか	廃止
7月	撰綿篤製造所	102	68	62	浅野総一郎	浅野セメント(後に日本セメント)
7月	深川白煉化石			12	西村勝三	品川白煉瓦
8月	小坂銀山	547	192	274	久原庄三郎	同和鉱業
12月	院内銀山	703	73	109	古河市兵衛	古河鉱業
1885年3月	阿仁銅山	1,673	241	338	古河市兵衛	古河鉱業
5月	品川硝子	294	66	80	西村勝三・磯部栄一	1892年に廃止
6月	大葛・真金山	150	99	117	阿部潜	1888年に三菱取得、後に三菱金属鉱業
1886年11月	愛知紡績所	58			篠田直方	1896年焼失
12月	札幌麦酒醸造所			28	大倉喜八郎	1887年に札幌麦酒(後にサッポロビール)
1887年5月	新町紡績所	139		141	三井	浅羽靖が取得、後に鐘淵紡績
6月	長崎造船所	1,131	459	459	三菱	三菱重工業
7月	兵庫造船所	816	320	188	川崎正蔵	川崎重工業
12月	釜石鉄山	2,377	733	13	田中長兵衛	1924年に釜石鉄山、後に新日本製鉄
1888年1月	三田農具製作所			34	子安峻	東京機械製造、後に東京機械製作所
8月	三池炭鉱	757	449	4,590	佐々木八郎	1889年に三井取得、後に三井鉱山
1889年11月	幌内炭鉱・鉄道	[2,292]		352	北海道炭礦鉄道	1899年三井系列、後に北海道炭礦汽船
1890年3月	紋龍製糖所	[258]		1	伊達邦成	1895年に札幌製糖、96年に解散
1893年9月	富岡製糸場	[310]		121	三井	1902年に原合名が取得、後に片倉工業
1896年9月	佐渡金山・生野銀山	3,180	1,412	2,561	三菱	三菱金属鉱業

(注) 投資額のうち括弧内は、払下げ時点までの投資額である。

(出典) 中西聡編『日本経済の歴史』名古屋大学出版会、2013年、161頁より作成。

(3) 佐渡・生野金銀山の払下げ

払下げの具体例として新潟県佐渡・兵庫県生野金銀山を取り上げ⁽⁴⁹⁾。両金銀山は慶長年間、徳川幕府直轄とされ、以来金・銀・銅を産出してきたが両鉱山とも幕末には衰退し、維新とともに新政府によって没収され官行された。両鉱山はこうして最初の官行鉱山となったが、工部省設立とともにその下に属してから西欧技術による開発が始まった。生野銀山では、1868（明治元）年から82年まで計24名のフランス人技術者が雇われている。明治政府のお雇い外国人の第一号といわれているコワニエは、1870年に参議大隈重信の求めにより「日本抗政の策」を提言する。その中で日本の鉱業政策の一つの方向として、将来的に鉱山は民間資本による経営が望ましいこと、その条件が整うまでは官営鉱山として経営すること、金や銀、銅に限らずそれ以外の鉱山資源の採掘もおこなうべきである、とした。官営モデル鉱山を中心にしたこの鉱山開発の考え方は、その後の日本における鉱山政策の基本となり金・銀という直接的な正貨が獲得できる鉱山として両鉱山とも新政府によって重視された⁽⁵⁰⁾。やがて佐渡・生野は大蔵省所管

となったが、工部省廃省の直前、鉱業技術の第一人者である大島高任が佐渡鉱山局長となったほど金銀山は依然、重視された。大島は着任後、溶鉱炉の建設や新坑を開くことを目指し、ドイツ帰りの帝国大学教授である渡辺渡の協力を得て、「高任堅坑」と呼ばれるようになる我が国最大規模の新坑を完成させた。「三池鉱山払下概則」が告示される直前、大蔵大臣松方正義は総理大臣伊藤博文に対して、佐渡・生野に関して次のように言っている。「三池は炭鉱であり、石炭を輸出して金銀貨を獲得するという商業行為が必要であるから、払い下げて民間に委ねる。しかし、佐渡・生野は産出した金銀を直に貨幣鑄造の地金に供することができ、民業を傷害することもないので官行に据え置き払下げをしないでほしい。」こうして佐渡・生野は帝室財産に編入、宮内庁御料局所属となった。渡辺渡が御料局佐渡支庁長となり、従来の貨幣材料供給から高率な利潤獲得を目指す御料局の要求に応えようとした。事実、金銀銅の生産は明治10年代と比べて飛躍的に伸びている。生野に関して優れた新進技術者が招かれ、採鉱・製錬に改善を加えたことによって銀の生産量は1892年には工部省末期の二倍に達した。さて、1896年、帝室経済会議において払下げが論議され「御料鉱山払下げ問題」が起こった。鉱山は御料の財産として予期したほどの純益を挙げていないというのが宮内省の払下げの理由であるが、新聞は佐渡・生野・大阪の事業所一般ではなく、事業所ごとの収益を問題としていた。また、払下げ価格が安いこと、三ヶ所を払い受けることができるのは大財閥に限られることになることが疑問視されていた。新聞の大部分は、収支の償わないのは生野だけなのに予算以上の実益のあった佐渡や大阪をも併せて払下げるのはおかしい、また御料局長が厄介物視する生野は未完成であり、あともう少しで将来の見通しは佐渡にも勝るとして、御料鉱山払下げに疑問を呈した。これに対し払下げに賛成したのは読売新聞と時事新報などであり、特に福澤諭吉が拠る時事新報は公共事業の外は官業は民業を妨害するという立場に立ち、賛成していた。そして1896年、帝室会議の提案は天皇によって正式裁可された。三池が年賦を認めているのに対し、今回は全額即納という大きな違いがある。これは三池炭鉱の三井への払下げをきっかけとする払下げの第三段階突入時より、8年を経て三井・三菱の資力は他に優越してきており、払い受け人への配慮はもはや必要のない段階に達したことを示している。佐渡等の払下げは宮内省所管の鉱山払下げであり、官業の一環というより皇室財産のひとつという考えが根底にあり、あくまで高く売り払う感覚が盛られている。こうして入札の結果、三菱合資会社が入札に成功した。

(4) 北海道開拓と北海道炭礦鉄道会社

北海道の開発が本格的に意図されたのは江戸時代末期である⁽⁶¹⁾。きっかけは帝国主義政策をとるロシアの南下に対し、江戸幕府が警戒を強めて蝦夷地の探検をおこなったことである。江戸時代末には茅沼炭鉱の開発が函館奉行の下で進んだが、明治維新を迎えると北海道開発の担い手は開拓使へと移っていった。1869年(明治2年)に東京

に開拓使が設置され、長官には鍋島直正が任命された。当時、ロシアは樺太へ兵士と移民の入植を進めており、日本による樺太支配の弱体化が政府内で懸念されていた。このような背景から、政府が対ロシア防衛・旧秩序の廃止・産業振興を旨とする北海道開拓に力を入れた。しかし、誕生したばかりの明治政府には財政的余力がなかったため、旧列藩の力を借りて北海道を分領統治して開拓を進めようとした。結果としてこの分領統治による開拓は成果を挙げず、開拓使が直轄統治する体制へ移行した。その後、開拓使はお雇い外国人のケプロンやライマンを招聘し、かれらの献策や調査により、幌内炭鉱の開設が進んだ。また運炭に向けて幌内鉄道の建設が進んだ。一方、明治政府は富国強兵のスローガンの下、軍需産業に力を注ぎ、また銀行制度を整備して民間融資を後押しするなど、民間産業の助成に熱心であった。そのような背景から工場払下げ概則が制定され、特に松方正義が大蔵卿に就任すると、より強力にこれまでの官業主導の方針が改められていった。1881年に開拓使官有物払下げ事件が起こると払下げに対する世論の視線は厳しいものとなるが、初代北海道庁長官の岩村通俊は民営事業の保護・助成を推進した。このような中で北有社が幌内炭鉱や鉄道の経営にあたったが、冬場などは鉄道の運行を休止するなど消極的な経営をおこなったため、道民からの不満は大きかった。そのような中で、北海道庁の理事官であった堀基は北有社に代わる炭鉱と鉄道の経営をめざした。薩摩出身であった堀は、かつての開拓使長官で、同じく薩摩出身の内閣総理大臣である黒田清隆に会い、石炭供給と鉄道運輸により北海道の開拓を進める方針を提示した。その他、公爵三条実美など政府有力者と関係を持ち、また払い下げに対して依然厳しい世論を意識して、第一国立銀行頭取の渋沢栄一をはじめ、福澤諭吉など、政財界から言論まで、各界の著名人を訪ね入念に設立準備を進めた。1889年、念願の北海道炭礦鉄道会社が設立され、幌内炭鉱や手宮一幌内、幌内太一幾春別間の鉄道の経営にあたった。

(5) 炭鉱経営と鉄道事業

北炭は炭鉱経営と鉄道経営を当初二大柱としていた⁽⁵²⁾。炭鉱経営については幌内炭鉱と幾春別炭鉱が起点となった。当初は官営時代を継承して囚人鉱夫を用いていたが、不能率であったため一般鉱夫を内地から募集してこれを用いた。また官営時代には冬期の汽車の運休に伴い石炭採掘が休止されていたのに対し、払い下げ後は貯炭設備の拡充などを行い冬期も営業を続けた。また空知炭鉱や夕張炭鉱も起工して、出炭量は飛躍的に増大した。それら採掘された石炭は小樽や札幌まで運ばれた。鉄道輸送の進展に伴い、北海道の開拓が進み新興会社が多く誕生した。その結果、小樽港に入港する船舶は増加し、石炭需要も増大した。また上海や香港へも良質な石炭が輸出された。一方の鉄道事業に関して、政府から払い下げられた鉄道は手宮一幌内間と幌内太一幾春別間の全長 97 km であった。石炭その他貨物の輸送を主として行い、その傍ら旅客運送など道民への奉仕を行った。具体的には移民の移送や道内農産物の輸送は無料で行って

いた。営業路線も拡張の一途であり空知線、室蘭線、夕張線の開通の結果営業路線は総延長 328 km に到達した。また室蘭と青森間で定期航路が開通すると本州との輸送が発達し、鉄道の営業成績も増大した。このように、開拓が進むにつれて貨物輸送や旅客輸送などにおける鉄道の重要性は増し、それを北炭が担う事で北炭自身も利益を上げていた。北炭は北海道の開拓における政府・民間からの需要にこたえる形で政府の支持を得つつ発展していったと言える。

(6) 多角的事業

北炭は石炭輸送のための船舶を購入し⁽⁵³⁾、帰途に乗客や貨物を載せる回漕業も行った。また粉炭からコークスを製造し、鉄道および炭鉱用木材の自給自足のために山林の経営にも着手した。さらに煉瓦の生産も行った。1906年(明治39年)の鉄道国有化以後、北炭は社名を北海道炭礦汽船と変更した。主要な石炭輸送手段である鉄道を失った北炭は同時に経営面での余力を得て、船舶事業に力を入れるとともに、鉄道国有化の際に政府から支払われた公債を用いて新たな事業へと進出した。すなわち、製鉄をはじめ、鉄鋼、電灯、レンガ、製材である。特に日露戦争後の国防上の必要から、政府の強い後押しを受け、北炭は英国のアームストロング、ビッカースの両社の協力を得て製鋼会社である日本製鋼所を建設するに至った。これに際して、山本海軍大将や斎藤海軍大臣に意見を求め、日本に艦船や兵器を供給していた英国アームストロング社の紹介を受けている。また株主総会において製鋼事業に関する実行計画を作成したのは伊藤博文や松形正義ら元老、西園寺公望総理大臣以下閣僚と山本海軍大将、斎藤海軍大臣列席の上でアームストロングとビッカース両社の代表との協議が行われている。鉄道国有化や製鋼所建設の経緯を見るに、北炭が政府にとって重要な鉄道資産を保有し、また軍事上極めて重要な製鉄事業に乗り出して日本における民間兵器製造会社のパイオニアとなるなど、国防上政府とは密接な関係にあったと言え、払下げを機に政商が財閥を形成し民間企業となったのとは対照的に政府とのつながりを色濃く残しているといえる。日露戦争後の景気回復の中石炭需要は増大したが、鉄道国有化により運搬面に支障が生じていた。運搬面の困難が解消し始めた矢先、1908年に入ると不況による石炭需要の低下から石炭価格が低落し、業績は悪化した。また日本製鋼所建設のために費用を要したことから北炭の経営は悪化していった。三井銀行から融資を受けていた北炭であったが、借入金の返済猶予と新規融資の申し込みが拒否されるなどして経営難が続き、三井財閥出身で三池炭鉱経営に手腕を発揮した団琢磨が取締役社長に就任して最後には三井グループの傘下に入った。

(7) 北炭発展の鍵

北炭は経営体力があったかそうでないかと言えば、財閥系企業に比して脆弱と言わざるを得ない。経営難に陥った際に銀行を有する財閥との実力差は大きかったである

う。石炭産業は莫大な資金を必要とするため三井や三菱が有力だが、その中で北炭が成長したのは政府のバックアップが大きかっただろう。明治初期にはロシアの帝国主義政策に対抗するべく北海道の開拓を急ぎ、また富国強兵をめざす明治政府にとって、北炭は北海道開発を鉱業と鉄道の両面から推進し、石炭や鉄といったエネルギーや軍需物資を製造する、まさに利害を共にした企業と言えた。これが、北炭が石炭産業において非財閥でありながら大きな地位を占めた理由と考えられる。（田中菜々、飯泉嶺）

第2節 三池炭鉱と三井

(1) 三井の胎動

今日では日本有数の財閥となった三井。この財閥の胎動期は三池の家祖高利が伊勢松坂での蓄財をもとに、1673（延宝元）年に、江戸に呉服店越後屋を開業したときにはじまる⁽⁵⁴⁾。それから十年後、江戸に三井両替店、続いて京都両替店、大坂両替店も開業して利貸業務に進出して幕府、諸大名、諸商人を相手にした。この時代は幕府が長崎会所を設け貿易規制を定め、英国船が長崎に来航して通商復活を要求したことで漸く商業時代が到来し新たな時代の幕開けとなった時期であり、新時代の到来を鋭敏に察知した高利は江戸に出て小規模の呉服店を開業した⁽⁵⁵⁾。呉服店開業が、三井が商業資本に進出した企業としての幕開けであり、両替店の開業が金融資本としての幕開けで三井組として産業支配の契機となったものである。これら二つは1710（宝永7）年に創設された三井家の大元方制度となって一元的に統轄して行われるようになり、大元方から融資を受けてその資金で事業を営み、これに対する利益配当として各営業店は利益の一部を納めるという制度が出来上がった⁽⁵⁶⁾。そして1876（明治9）年に設立された三井銀行と三井物産会社がそれぞれ金融資本と商業資本の二分野で活躍するようになった時期こそが三井財閥の生成期であり、三井物産が政府との間に官営三池炭鉱の石炭の販売委任契約を結び、外国に支店網を拡充していった時代である。以下、三井が財閥として大きく成長するのに不可欠だった三池炭鉱と三井との関係について考えていく。

(2) 三池炭鉱と払下げ

三池炭鉱の歴史をさかのぼると『1469（文明元）年、稻荷村（現在の福岡県）の農夫の伝治左衛門が「燃える石」を発見した』とあり、これが日本における石炭についての最古の記述といわれている⁽⁵⁷⁾。この時点では、まだ鉱山としての機能はもたず、近くの村人たちが自分たちの必要な分のみを適宜採掘して利用するに留まり、江戸期に入ると三池藩営として開鉱され石炭が採掘された。1872（明治5）年になると「鉱山心得書」が発布され鉱山資源は国家所有になった。1873年、三池炭鉱では別の山の坑道と繋がってしまい、境界争いが発生したが、明治政府はこの機会に三池炭鉱を官有官営にすることに決定し、同年に買収金を支払い官営とした。官営となってからは、政府は三池炭

山支庁を開設し、官営としての三池炭鉱の終末期にあたる 1888 年まで同支庁が官営三池炭鉱の経営実務にあたった。三池炭の販売は、官営三池炭鉱が直接行ったが、1876 年からは当時工部卿であった伊藤博文から石炭輸出の話を持ち掛けられた三井が新たに三井物産会社を設立し、官営三池炭鉱との間に販売契約を締結し三池炭の販売を開始した。

下の表 3-2 のように三池炭鉱は政府が買収してから三井に払い下げられるまでの 16 年間までの間で赤字は 5 年間ほどであり、利益額が不明な 1 年を考慮しても全体で見ると十分な黒字であったと考えられる。これは、ほとんどが赤字経営だった官営工場・官営鉱山事業の中では異例ともいえ、明治政府も 1880 年に「官営工場払い下げ概則」を制定しても三池炭鉱はなかなか手放すようなことはしなかった。

表 3-2 三池炭鉱の損益

年代	利益金 (円)	年代	利益金 (円)
1873 年	△6,576	1881 年	35,092
1874 年	23,157	1882 年	△3,004
1875 年	41,964	1883 年	△51,196
1876 年	△93,406	1884 年	126,022
1877 年	△21,293	1885 年	64,654
1878 年	13,423	1886 年	155,453
1879 年	8,306	1887 年	164,753
1880 年	25,012		

(出典) 野瀬義雄『三井三池炭鉱山財閥史』秀明社、1993 年、9 頁より作成。

しかし、1877 年西南戦争で政府が使用した戦費は 4100 万円にのぼり、当時の税収 4800 万円のすべてを使い果たしてしまった。そこで政府は不換紙幣を乱発し、インフレーションが発生した。このインフレの改善および国際収支の悪化に対する埋め合わせとして、1888 年政府はついに虎の子の三池炭鉱の払下げを行った。虎の子であっただけに政府が設定した三池炭鉱の払下げの最低価格は 4000 千円という莫大な金額になった。これは政府の三井炭鉱への投下資本が 757 千円という点から見ても異常に高額で、また、下の表 3-3 の通り、一年前に払い下げられた釜石鉄山が投下資本 2376 千円に対して落札価格が 12 千円、一年後に払い下げられた幌内炭鉱が投下資本 2376 千円に対して落札価格が 352 千円であり、他の官営炭鉱と比較すると際立って高額なことがわかる。三池炭鉱を獲得せずにその資金を他の炭鉱へと回せば、優に 10 を超える炭鉱が手に入れることができるにもかかわらず、三井・三菱の両者ともに払下げ先へと

名乗りを上げた。結果、三井が 4555 千円で落札し、三池炭鉱は三井のものとなった。

表 3-3 各地下資源開発鉱の払下げ価格と政府投下資本

払下げ年	物件	投下資本 (円)	払下げ価格 (円)
1884 年	小坂銀山	547,476	273,659
1885 年	阿仁銅山	1,673,211	337,766
1887 年	釜石鉄山	2,376,625	12,600
1888 年	三池炭鉱	757,060	4,555,000
1889 年	幌内炭鉱	2,291,500	352,318
1896 年	佐渡金山・生野銀山	3,180,866	2,560,926

(出典) 尾藤正英『新日本史』数研出版、1984 年、269 頁より作成。

そして、1888 年に三井組は三井物産会社との折半出費で資本金 500 万円の三井三池炭鉱社を設立し、三井三池炭鉱の経営を開始した⁽⁵⁸⁾。こうして、いわゆる「政商型財閥」の一つである三井が⁽⁵⁹⁾、財閥として巨大化していくための布石が作られることとなった。以後、三池炭鉱は 1950 年代～60 年代の石炭からの石油へのエネルギー革命、さらに戦後最悪の鉱山事故と呼ばれる 458 人が亡くなった 1963 (昭和 38) 年の三井三池炭鉱炭塵爆発事故の補償などで企業の体力を奪われて閉山する 1997 (平成 9) 年まで「三井の御三家」として三井の成長を支えていくこととなった。

(3) 政商から財閥へ

三井と三菱の両者が破天荒に高い三池炭鉱の入札に参加したのはそれぞれ別の理由があった。三井はもともと官営のときから三池炭鉱の石炭の販売を一手に引き受けており、この利益がなくなると海外支店の存続すら不可能になってしまうため、何としても三池炭鉱は死守しなければならなかった。しかし、三井銀行は明治維新以来、官金の融資等を行っていた関係上、政府高官等の個人融資も行い、これらの融資が返済不可能になる等、不良債権の発生が銀行経営を不安定にしていた。このような状況にもかかわらず、三井物産の益田孝 (三井物産の経営責任者で総括、後に社長に就任) は三井銀行を説得して頭を下げ、どうにかして即金の 100 万円を用意することができ、落札へと取り付けたのである。一方の三菱は、1881 (明治 14) 年に買収した高島炭坑から石炭産業に本格的に参入を果たした。三菱としては、高島炭坑は 7～8 年で掘りつくすと見積もっており、高島炭坑で炭鉱経営の有利性を実感した三菱は、この炭坑に代わる別の炭鉱を探していた。1887 年に長崎造船所を落札したのも、九州で採掘された石炭を海外へ輸出するための手段を確保するためと考えられる。しかし 1888 年に三池炭鉱の払下げが三井へと決定されるとそれに対抗するかの如く、筑豊炭田・新入炭坑・鯉田炭鉱・唐津炭鉱といった有力炭鉱を次々に買収し、石炭産業において三井に次ぐ地位を保

持することとなった⁽⁶⁰⁾。三菱は三池炭鉱という圧倒的な巨大炭鉱を手に入れることはできなかったが、九州地方において多くの炭鉱を保有することで石炭業において三井と張り合っていたといえる。もし、三池炭鉱を三菱が落札していたのなら三井物産・三井銀行は成長せず、一方三菱は国内の石炭業を独占し、長崎造船所の落札も相まって石炭輸出で莫大な利益を上げ、両者には覆すことのできないほどの差が生まれていただろう。

一連の流れを通して見てみると、三井は三池炭鉱の払下げをうまく利用して政商から財閥へと成長していったといえる。ただ、この成長は当時の三井の経営手腕がよかったというだけが理由ではないだろう。三池炭鉱の入札者は政府によって制限されていたため三井・三菱以外は参入する余地がなく⁽⁶¹⁾、また政商であったため即金 100 万円という資金を用意することができたともいえ、そもそも、伊藤博文から三池炭輸出の話が三井に来たのも政商だったことが大きな理由だろう。落札後、三井炭鉱は三井のドル箱として、三井銀行、三井物産とともに戦後、石炭業が衰退するまで「三井の御三家」として三井財閥の一角を担い、三井財閥の発展を支えていくこととなった事実を考えると、財政的な余裕がほとんどなかったのにも関わらず、三池炭鉱の落札を決定した三井物産の益田の先見の明なくしては、その後の三井の躍進はなかったであろうが、この時代、政商が政府から非常に優遇されていたという事実が三井の財閥への躍進の一番の理由であり、明治時代になっていち早く、三井銀行と三井物産という財閥の核となる組織を形成したことこそが、その後一政商に過ぎなかった三井が今日へとつながる大財閥へ成長するに至る勝利の流れへと導いたように考えられる。 (藤田慶)

第3章小括

明治政府は殖産興業政策として官業を実施したが、低い技術水準や経営上の問題があった。しかし、そのような問題がありながらも政府は官業に「模範勸業」にとどまらず、「利潤追求」まで求めた結果、成功せず官業払下げの事態に追い込まれた。殖産興業政策の転換と官業の赤字累積という背景のもとに、「工場払下概則」が1880（明治13）年に制定され、96年まで三段階にわたって官業払下げが実施された。第一段階では政府資金の回収を狙いとし、官業を引き受ける資金力のある者のみに払い下げること重点が置かれていたため、払下げの条件は厳しくなり払い受け希望者はないに等しかった。第二段階ではいわゆる松方デフレの終期にあたり紙幣整理の見通しも立ち、政府も財政的原因を払下げの第一義に置かなくてよいという背景に支えられ、資金回収をあきらめその多くを無利息・長期年賦で払い下げているのが特徴である。第三段階の払下げは少数ながら政府が最後まで払下げをしなかった黒字鉱山を中心とし、これらは三井・三菱という巨大資本の手に帰する結果となった。

明治政府は対ロシア防衛・旧秩序の廃止・産業振興を旨とする北海道開拓に力を入れた。北炭は炭鉱経営と鉄道経営を二大柱としており、開拓が進むにつれて貨物輸送や旅客輸送などにおける鉄道の重要性が増し、それを北炭が担うことで北炭自身も利益を上げていた。北炭は開拓における政府・民間からの需要にこたえるかたちで政府の支持を得つつ発展していった。鉄道国有化や製鋼所建設など北炭が政府にとって重要な鉄道資産を保有していたり、軍事上極めて重要な製鉄事業に乗り出したりと、国防上政府とは密接な関係にあった。払下げを機に政商が財閥を形成し民間企業となったのとは対照的に北炭は政府とのつながりを色濃く残し、非財閥ながら石炭産業において大きな地位を占めた。

江戸時代に呉服店越後屋を開業したことに始まる三井は、1876年に設立した三井銀行・三井物産でそれぞれ金融資本と商業資本の2分野において活躍するようになり、三井物産会社は官営三池炭鉱との間に販売契約を結び三池炭の販売を開始した。政府はインフレによって1888年、なかなか手放さなかった三池炭鉱の払下げを行った。三井物産の益田孝は三井銀行を説得して即金の100万円を用意し三池炭鉱の落札に成功した。三井組は三井物産会社との折半出費で三井三池炭鉱社を設立し経営を開始した。こうして、いわゆる「政商型財閥」の一つである三井が、財閥として巨大化する布石が作られたのである。

（田中菜々）

おわりに

以上、財閥系企業・非財閥系企業の銀行業・海運業・鉱山業について研究してきたが、最初に財閥系企業・非財閥系企業のそれぞれの共通点を整理する。

まず財閥系企業について、第1章の銀行業と第3章の鉱山業で取り上げた三井と、第2章で取り上げた三菱の海運業には共通点が2つある。一つはそれぞれ財閥として政府から保護されていた点と、もう一つはそれぞれの業界で競争相手がいたという点である。政府の保護について例を挙げれば、第1章で扱った三井銀行の初期において、三野村の官金取り扱いを事業の中心に置く方針により、資金獲得が困難な時代にもかかわらず成長を遂げて政商に発展した。しかしその後、官金取り扱い事業は不良債権を多く生み出し債務超過の原因となったが、初期の政府とのつながりは資金獲得において有効に働いたといえる。また第3章で扱った鉱山業においては、三池炭鉱の入札が三井・三菱に限定されていたり、三池炭輸出の商談が伊藤博文から直接持ち込まれたりしたことを考えれば、三井と政府の間には密接な関係があり、保護があったといえる。第2章で扱った海運業において、政府の政策は外国船進出の牽制と国内企業の育成・保護という大きな目標の基に三菱保護政策が推進された。明治政府は財政的規模が小さく産業育成のための財政が限られていたが、海運業には多額の資金を投下し、三菱は政府の保護下に居続けることで財閥としての根幹を形作り日本の経済界をリードしていくことになった。競争相手の存在について例を挙げれば、三池炭鉱を保有していた三井には同じ九州地方で多くの鉱山を保有していた三菱が存在した。海運業において三菱は日本国郵便蒸気船会社や米国太平洋郵船会社といった競争相手がおり、政府が反三菱系の財界人らの協力を得て立ち上げた共同運輸会社も存在した。こうした自分たちを脅かす他社の存在は、激しい価格値下げ競争などといったマイナスの側面をもたらすだけでなく、プラスの側面もあったと考えられる。三菱が海運業において始めた為替金融という新しい事業は英国P&O社を撤退させることに繋がり、九州地方の炭鉱業では三池炭鉱という巨大な炭鉱を前面に押し出した三井と、質の面では三池炭鉱に劣るも多くの炭鉱を経営し数で対抗する三菱という異なる経営構造が確立された。財閥という資本量の優位性に胡座をかくことなく、ライバルに勝利するための過程で合理的で近代的な技術の導入や会社経営が果たされていったことを考えれば、競争の存在は必要不可欠であったと考えられる。

財閥系企業の共通点とそこから得られる結論として、政府による払下げや保護を受けたことで三井・三菱は政商から財閥への変化する土台を作ったといえる。さらにそれぞれが国内の他企業や外国の企業と生き残りをかけて切磋琢磨したことで財閥としての基盤をさらに強固にすることができた。このように明治政府が財閥の育成に成功したことが明治初期の貧弱な日本経済を発展させ、また現代の日本経済の端緒ともなったといえるだろう。

では今日に至る日本の経済は財閥ありきのものであったのだろうか。私たちは非財閥系企業も日本の経済の発展に重要な役割を担っていたのではないかと考える。非財閥系企業である第1章で扱った横浜の諸銀行及び生糸貿易、第2章で扱った北前船による海運業、第3章で扱った北海道炭礦会社の鉱山業の活動には、それぞれ発展した要因に共通点がある。これらは財閥系企業

に比べて企業規模が小さく大規模な事業展開をしづらといった難点を解消し、小規模的であるが故の機動性の高さを活かして様々な方法で利潤を追求した点である。第 1 章について、開港直後の時代には外貨獲得の手段としての生糸貿易への需要が生じたが、それに対し横浜商人は時には他の商人と連携をしながら外国商人と独自に取引を行った。その堅実性から明治政府に注目されたことが例としてあげられる。第 2 章について、北前船による北海道と各地域の交易は、中央資本による航路の設備がまだ整っていなかった 19 世紀後半において有利な立場にあった。北前船は道内各地で生産できない生活必需品の入手や特産品の他地域への提供の手段としての役割を果たし、地域ごとの商品価格差により大きな利益をあげた。中央資本が北海道交易に進出した際には同業者組合を結成し排除することに成功した。第 3 章について、明治政府の列強への対抗政策として行われた富国強兵と北海道開拓は、開拓事業や石炭に需要を発生させた。その需要を満たし炭鉱経営・貨物輸送や旅客輸送を行った北鉄は、未開拓地域でしばし競争することがなく、むしろ非財閥系でありながら政商としての性格を強め、保護を受けることで企業体力を上げ大きく成長した。

明治初期には、政治体制の変革や開港、新たな産業技術の伝来といった大きな変化に対応するために、各地で様々な産業に対する需要が生じた。その中で非財閥系企業は、小規模企業の利点を活かし財閥のいない「ブルーオーシャン」に事業を展開し重きを置く、同業者と連帯する、政商の性格を強め保護を受けることで企業体力を上げる、などといった戦略により生き残ることができたと考えられる。このような方法で非財閥系企業は小規模性の難点を解消し自身の活動の成功に加え近代的経済黎明期であった明治期の日本諸産業の活性化にも貢献したのである。

以上の 2 つの共通点をまとめつつ総括すると、大規模な財閥系企業だけでは手の回りきらない「隙間」に非財閥系企業がその機動性の高さを活かして入り込むことで、日本全体の経済の成長を支えていたといえる。激しい競争を行うことでライバルを吸収しその企業規模を拡大、経済界をリードしていった財閥系企業も重要だと私たちは考える。しかしその一方で、非財閥系企業の取った戦略は、財閥や政策の隙間を埋めるだけではなく「裾野を広げる」役割を果たし、日本経済の下支えや経済規模の拡大に貢献し意義があったと考えられる。また財閥・非財閥系企業に対しての政府の保護・抑制などの政策が、特に企業の立ち上げや競争が加熱した段階で、財閥・各企業に対し施策されたことが明治維新という近代化を成功させた大きな要因だと考えた。財閥系企業・非財閥系企業という両輪とそれを動かす政府の政策があったからこそ、今日に繋がる日本の経済の発展を成し遂げることができたと言えるだろう。

(大島寛達、藤田慶)

(1) 西川武臣『幕末明治の国際市場と日本』雄山閣出版、1997年、第2章第1節および第12節。

(2) 同上、第2節。

(3) 同上、第3節。

(4) 横浜銀行経営企画部広報 CSR 室編『地域とともに 141年 横浜銀行の歩み』横浜銀行、2011年、16～17頁。

(5) 横浜銀行『横浜銀行六十年史』1980年、34頁、表1-15「横浜為替会社主要株主」を参

照。

- (6) 横浜市編『横浜市史』第3巻上、1961年、176～184頁。
- (7) 同上、176～184頁。
- (8) 西川武臣『幕末明治の国際市場と日本』雄山閣出版、1997年。
- (9) 富澤一弘『生糸直輸出の研究—星野長太郎と同法制定運動の展開—補論』日本経済評論社、2004年、第1章第1節。
- (10) 同上、第1章第2節。
- (11) 横浜市『横浜市史』第4巻、横浜市、1961年、第4章第1節。
- (12) 前掲、西川武臣『幕末明治の国際市場と日本』第2章第5節。
- (13) 紀田順一郎『横浜開港時代の人々』神奈川新聞社、2009年、255頁。
- (14) 前掲、横浜銀行『地域とともに141年 横浜銀行の歩み』24頁。
- (15) 同上、25頁。
- (16) 前掲、富澤一弘『生糸直輸出の研究』第2章。
- (17) 森田貴子『三野村利左衛門と益田孝 三井財閥の礎を築いた人びと』山川出版社、2011年、12頁。
- (18) 以下は、前掲、森田貴子『三野村利左衛門と益田孝』第1章を参照。
- (19) 以下は、粕谷誠「三井財閥と銀行業—益田孝・団琢磨—」（長谷川直哉・宇田川勝編『企業家活動でたどる日本の金融事業史 わが国金融ビジネスの先駆者に学ぶ』白桃書房、2013年、第1章）を参照。
- (20) 以下は、前掲、森田貴子『三野村利左衛門と益田孝』第2章を参照。
- (21) 同上、32頁。
- (22) 松尾博志『「近代三井をつくった男」企業革命家 中上川彦次郎』大日本印刷株式会社、1984年、133頁。
- (23) 同上、第4章を参照。
- (24) 以下は、粕谷誠「近代的雇用の形成—明治前期の三井銀行を中心に」（『三井文庫論叢』、33号、1999年）および粕谷誠『豪商の明治』名古屋大学出版会、2002年、第2章第1節を参照。
- (25) 以下は、同上、第2章第2節および前掲、松尾博志『「近代三井をつくった男」企業革命家 中上川彦次郎』第4章を参照。
- (26) 前掲、松尾博志『「近代三井をつくった男」企業革命家 中上川彦次郎』162頁。
- (27) 以下は、堀江朋子『三井財閥とその時代』株式会社図書新聞、2010年、第4章第1節を参照。
- (28) 前掲、松尾博志『「近代三井を作った男」企業革命家中上川彦次郎』158頁。
- (29) 以下は、同上、第5章を参照。
- (30) 日本経営史研究所編『日本郵船株式会社百年史』日本郵船株式会社、1988年、3頁より引用。
- (31) 山崎善啓『幕末・明治初期の海運事情』創風社出版、2011年、80頁より引用。
- (32) 米田富士雄『現代日本海運史観』海運産業研究所、1978年、3頁より引用。
- (33) 前掲、日本経営史研究所編『日本郵船株式会社百年史』9頁より引用。
- (34) 「三菱会社競争再開につき松方宛岩崎弥之助書翰」（日本経営史研究所編『近代日本海運生成資料』日本郵船株式会社、1988年）346頁。
- (35) 「三菱共同運輸両会社処分ノ義ニ付上申」同上、346頁。
- (36) 武藤山治『武藤山治全集』第1巻、新樹社、1963年、381頁。
- (37) 岡庭博『近代海運の航跡 汽船海運の競争と苦難』日本海事広報協会、1985年、221頁より引用。
- (38) 同上、224頁より引用。
- (39) 中西聡『北前船の近代史』交通研究協会、2013年を参照。

-
- (40) 社会実情データ図録 「北前船の船主たち」
〈<http://www2.ttcn.ne.jp/honkawa/7810.html>〉 (2019/10/11)
- (41) 中西聡『近世・近代日本の市場構造―「松前鮭」肥料取引の研究―』東京大学出版会、1998年を参照。
- (42) 中西聡『旅文化と物流』日本経済評論社、2016年を参照。
- (43) 函館市 HP 「北海道共同商会の設立」
〈http://www.archives.c.fun.ac.jp/hakodateshishi/tsuusetsu_02/shishi_04_06/shishi_04-06-01-02-03.htm〉 (2019/10/11)
- (44) 牧野隆信『北前船の研究』法政大学出版局、1989年を参照。
- (45) 小林正彬『日本の工業化と官業払下げ』東洋経済新報社、1977年、第1章を参照。
- (46) 隅谷三喜男『隅谷三喜男著作集 第四巻』岩波書店、2003年、123頁を参照。
- (47) 前掲、小林正彬『日本の工業化と官業払下げ』を参照。
- (48) 以下は、同上、第5章を参照。
- (49) 以下は、同上、第12章を参照。
- (50) 清原幹雄『生野銀山と銀の馬車道』、神戸新聞総合出版センター、2011年、47～48頁を参照。
- (51) 以下は、七十年史編纂委員会編『北海道炭礦汽船株式会社七十年史』北海道炭礦汽船株式会社、1958年、第2部序編・第1編第1章を参照。
- (52) 同上、第2部第1編第2章を参照。
- (53) 同上、第2部第2編1・5・6章を参照。
- (54) 三井金属工業株式会社編『神岡鉱山史』三井金属鉱業出版、1970年、499頁を参照。
- (55) 野瀬義雄『三井三池鉱山財閥史』秀明社、1993年、1頁。
- (56) 三井文庫編『三井事業史 資料編(1)』三井文庫、1973年、184～754頁。
- (57) 前掲、野瀬義雄『三井三池鉱山財閥史』9頁。
- (58) 森川英正『日本財閥史』教育社、1978年、48～49頁。
- (59) 前掲、野瀬義雄『三井三池鉱山財閥史』18頁。
- (60) 三菱鉱業セメント『三菱鉱業社史』凸版印刷株式会社年史センター、1976年、146頁。
- (61) 前掲、野瀬義雄『三井三池鉱山財閥史』3頁。