

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 27 年 9 月 28 日現在

機関番号：72644
研究種目：若手研究(B)
研究期間：2012～2014
課題番号：24730291
研究課題名(和文) 明治期日本における石炭市場の拡大と輸送

研究課題名(英文) Coal market and transportation in Meiji era

研究代表者
木庭 俊彦 (KOBAYASHI, TOSHIHIKO)

公益財団法人三井文庫・社会経済史研究室・主任研究員

研究者番号：10553464
交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 1,600,000円

研究成果の概要(和文)：本研究では、明治期日本の石炭流通構造を分析することで、家族経営の帆船海運業者、港湾労働者を供給・管理する荷役請負業者の存立基盤を究明することを目的とした。まず、炭鉱経営資料、石炭問屋の資料、帆船業者の資料を収集し、適宜、必要な情報をデータベース化した。それらの資料を詳細に検討し、明治期の炭鉱経営を圧迫する輸送問題について新たな論点を提示した。また、明治期に拡大する国内石炭市場に合わせて、炭鉱企業が帆船業者、荷役請負業者、実際の積込作業に従事する人夫たちをいかに組織化していたのかを把握する手掛かりを得た。

研究成果の概要(英文)：The purpose of this research was to analyze, with a case of coal transportation in Meiji era, when and how the foundation of sailing ships [owner-operators], labor contractors, was established. Firstly, I collected important documents related to coal distribution, coal merchants, sailing ships [owner-operators]. Secondly, I showed a new point at issue about expansion of the domestic coal markets, transport bottlenecks in Miike and Chikuhō (Northern Kyushū), 1890-1910. By this work, I found a clue to learning more about process, how sailing ships [owner-operators] and labor contractors were organized by coal mining company.

研究分野：日本経済史・経営史

キーワード：交通史 石炭 帆船 港湾荷役

1. 研究開始当初の背景

明治以降の日本の急速な工業化にとって、石炭というエネルギー資源を有効に利用できたことはきわめて大きな意味をもった。石炭は、高島・三池・筑豊などの北部九州、北海道、常盤、山口で主に採掘され、消費地である京阪神地方まで船舶で輸送された。そのため、石炭は戦前期をつうじて最も重量の大きな沿岸輸送貨物であった。

このような背景から、日本経済史・経営史の分野では、明治期の日本石炭産業における生産の近代化、石炭市場の拡大、輸送方法の変遷などについて、精緻な研究成果が蓄積されてきた。特に、石炭産業は、「運輸業」といわれるほど、流通費(特に輸送費)の削減が炭鉱経営を左右する大きな課題となるため、陸海の輸送経路に関する多くの事実が明らかにされてきた。

例えば、九州の筑豊炭に関して、次のような点が示されてきた。筑豊炭の市場は、瀬戸内海沿岸地域が大部分を占めており、そこでは家族経営による帆船・機帆船輸送が利用され続けた。また、日本の各港湾では、荷役請負業者(親方)が「組」を組織して人夫を確保し、積込作業を請け負うという荷役組織が広くみられた。

従来の研究では、上記の帆船業者や荷役請負業者の存在を日本資本主義の特質として捉え、その存続要因を大手炭鉱企業との「従属的」な関係に求めた。

上記の研究史を踏まえて、申請者は、輸送問題への荷主側の主体的な対応に着目し、炭鉱企業が輸送の担い手との間の取引関係を変化させながら、いかに運輸業界のあり方を再編したのかを究明してきた。具体的には、第一次世界大戦以降の石炭産業の発展のなかで、以下の二つの輸送問題が発生し、炭鉱企業は対応に迫られたことを示した。

第一次大戦期には、海運ブームの影響から船舶の調達が困難になった。中小の炭鉱企業が多い筑豊炭田では、若松港に多様な石炭が集まり、阪神・山陽地方にむけて比較的小口の輸送力が必要とされていた。そのため、瀬戸内海沿岸・島嶼部出身の「一杯船主」(1・2隻の帆船を所有し、自らあるいは親族が航海する船主)と呼ばれた帆船業者が、戦前期をつうじて大きな役割を果たした。1920年には、筑豊炭鉱業者が「一杯船主」の仲介者である「回漕店」(船宿でもある)を合同させるなど、帆船輸送の円滑化が図られていた。炭鉱企業は、その組織化された規模の大きな「回漕店」を中心に据えつつ、多数の「回漕店」を利用することで、多様な「一杯船主」を安定的かつ弾力的に確保することができたのである。

1920年代半ばには、三池、筑豊、北海道という主要な炭田において、港湾荷役作業の非効率性が共通の問題となった。各地方の炭鉱企業は、港湾荷役の高コスト構造を改善する必要に迫られ、独自に積込の機械化をす

すめていった。同時に、機械化による作業の縮小をきっかけに、荷役請負業者との取引関係を整理していった。他方で、機械化されなかった部分に関しては、荷役請負業者(請負人ないし組合)に作業を委託するという既存の荷役組織が維持された。その際には、責任の明確化、罰則の規定、取引期限の設定などを盛り込んだ契約内容を成文化しており、取引関係は強化されていった。

2. 研究の目的

これまでの申請者の研究成果を踏まえると、次に解明すべき課題は、明治期日本における帆船海運業および港湾荷役業の存立基盤である。そこで、本研究では、明治20年代から大正初期を対象とし、帆船海運業における「一杯船主」とその仲介者(「回漕店」)の存在、港湾労働で請負人の介在する荷役組織といったそれぞれの特質が、いかに成立・定着していったのかを明らかにすることを目指した。特に、三池・筑豊(北部九州の炭田)で発生した輸送問題に焦点をあてた。

具体的には、三井三池炭鉱や麻生商店など炭鉱企業の経営資料を収集し、データを整理したうえで、炭鉱経営を圧迫する海上輸送問題について考察することを目的とした。明治期の国内石炭市場の動向にあわせて、炭鉱企業が小規模な帆船業者、荷役請負業者(そして人夫たち)をいかに組織化するのかを把握し、石炭産業史と交通史との接合を図った。

3. 研究の方法

上記の目的を達成するため、本研究では、主に九州地方で調査を実施し、明治・大正初期の石炭市場、帆船輸送、港湾荷役に関連する下記の資料を収集した。

勤務先である三井文庫に所蔵されている三池炭鉱資料のうち、帆船輸送・港湾荷役に関連する情報を抽出し、データベースに整理した。また、三井三池炭鉱の石炭を取り扱っていた島原の石炭問屋の資料、三池炭を輸送していた帆船業者の資料の残存を確認し、撮影した。

筑豊地方の石炭に関しては、飯塚に本拠地を置く麻生家の炭鉱経営資料を収集した。特に、麻生商店と石炭問屋・需要家との往復書類など、多くの一次資料を集めた。そのうえで、麻生商店の石炭販売・積出を担当した若松出張所の帳簿から、明治期の石炭販売・輸送の記録をデータ入力し、整理した。

4. 研究成果

上記の資料調査をもとに、明治期の石炭市場の拡大、海上輸送問題の発生、沿岸輸送に関する海運取引の整備、積出港での荷役組織の変化といった論点を整理した。一次資料による分析をつうじて、帆船海運業界・港湾荷役業界の特質が、石炭産業の発展とともに形成・定着していく過程を明らかにする手がかりを得た。

以下、(1)帆船輸送 = 沿岸海運については、有明海から瀬戸内海にいたる三池炭と洞海湾から北陸・山陰・山陽・阪神にいたる筑豊炭に、(2)港湾荷役については、長崎県の口之津(現南島原市)と福岡県大牟田(現大牟田市)の三池港に分けてまとめる。

(1) 沿岸海運

a. 三池炭

官営の三池炭山が明治 21 年に三井へ払い下げられ、三池で採掘された石炭(三池炭)は、香港・上海など東アジア市場を席卷していった。その後、塩田用、鉄道用、工場用の石炭需要の増大にともなって、国内でも市場圏を拡大した。この三池炭の流通経路には、明治期において主に二つのルートがあった。

第一のルートは、三井物産をつうじて、海外・大阪・東京といった比較的遠隔地の市場で販売するケースである。この場合、三池炭は、坑口近くの大牟田川から島原半島先端の口之津まで小型木造船によって運ばれた。口之津港で汽船に積み替えられ、遠隔地へと輸送された。三池炭は遠浅の海で知られる有明海に面しており、明治 41 年の三池港の開港まで、このような輸送方法をとらざるを得なかった。大牟田から口之津までの輸送の担い手は、番船と呼ばれた帆船業者であり、彼らは大牟田に居住する船主で構成される「三池番船」を組織していた。

第二のルートは、大牟田ないし島原(大牟田の対岸)の石炭問屋に販売され、そこから瀬戸内海の塩田など比較的小さな国内市場に送られるケースである。この場合、島原までは「三池番船」と島原の問屋所有の船で輸送されていたと考えられる。消費地までは、それぞれの需要家にむけて「買積船」(大牟田や島原で石炭を買い取り、自ら販売する船主)が運んだ。

明治初期には、このような輸送経路が形成されていたが、日清戦争後になると、三井三池炭は輸送力不足に悩まされるようになり、販路を伸ばしていくため、輸送・荷役の円滑化・効率化を図っていった。

まず、第一のルートに関して、明治 20 年代後半になると、番船がより高い運賃の貨物輸送に流れてしまい、深刻な船舶不足に直面する。三池炭は「三池番船」と交渉を重ね、海運取引のあり方を修正していった。新運賃の設定にむけての協議を認める一方で(それまでは三池炭が協議なしで運賃を設定していた)、番船側には三池炭以外の輸送を禁止するなど、貨物に関する規制を受け入れさせた。炭鉱企業と帆船業者の双方の行動を制約するような契約関係が成立したことで、慢性的な輸送問題が解消されていくことになる。

それぞれの船主に対する貨物規制や運航規制などを遂行したのが、「三池番船」という同業者団体であり、そこで強い影響力を發揮したのは旧石炭問屋・有力船主であった。

彼らは大牟田を代表する企業家でもあり、三池炭鉱とも深い関係を築いていた。このことは、三池炭が地域社会を基盤とする海運取引に依拠することで、円滑な帆船輸送を実現させたことを示唆している。

ただし、三池港が完成すると帆船による輸送の必要性が低下し、三池炭の市場が広域化するとともに、地理的な近接性を前提とする同業者団体の存在意義は薄れていった。三池炭に関していえば、炭鉱企業と「三池番船」との間の海運取引がその意味を次第に失い、小規模な帆船経営は少なくなっていくと想定される。この点に関する実証的な分析は、今後の課題である。

第二のルートに関しては、ここで明確な成果を示すことができないが、島原の石炭問屋(山本屋)に関する大量の資料群が確認された。この資料には、幕末から明治 30 年代までの石炭販売高、取引先(「買積船」)ごとの勘定記録、三池炭と契約書などが残されている。資料の読み込み、データベースの作成には至らなかったが、明治期における国内石炭市場の実態、石炭問屋の役割、三池炭石炭問屋 買積船の取引関係を明らかにしうる見通しを得た。

b. 筑豊炭

筑豊地方(九州北部)の炭鉱業者であった麻生家が経営する麻生商店は、明治 30 年代から石炭販売の大部分を三井物産に委託した。麻生商店と三井物産の往復書類には、代金の決済方法、需要家の情報、輸送方法など、石炭取引の実態が記されている。それによれば、石炭販売を委託していた麻生商店も、市場の動向をキャッチしており、販路の開拓に乗り出していた。三井物産の許可のもと、部分的に麻生商店が独自に販売するルートもあり、特に北陸地方の市場の開拓によって、明治 40 年前後には販売の自立化を図っていた。

また、三井物産から許された上記の小口販売の場合、麻生商店、若松の石炭問屋、「回漕店」(帆船の仲介者)、需要家との間で帆船輸送に関する情報が頻繁に行き交っていたことが判明する。

積出地(若松港)においては、石炭販売の兼業として帆船を仲介する問屋が明治 30 年代半ばに多数存在していた。特に、航海が困難で帆船の供給も限定されるような地域に関しては、ある航路に特化した船主を取り扱う問屋が、需要家および炭鉱企業にとって不可欠になっていた。

麻生商店の場合には、若松に販売・輸送を担当するような出張所を持っておらず、取引上の雑務を行うとともに、帆船を確保することのできる問屋が必要だった。また、需要家によっては、若松で帆船を仲介する問屋を指定する場合もあり、大阪の需要家が若松石炭問屋の手代を輸送専門の問屋として独立させたケースも確認できる。「一杯船主」を宿

泊させ、積荷証の発行や運賃の受け渡しを行うなど、仲介業務を専門とする「回漕店」が、広くみれるようになっていたことが窺える。

石炭販売の自立化をもくろむ麻生商店は、需要家と取引関係を持ち帆船を確保することもできる石炭問屋と、「一杯船主」の仲介を専門とする「回漕店」を市場によって使い分けることで、販売ルートを獲得していったと考えられる。

上記のような販売自立化にむけての模索が、麻生商店の経営上、どのような意味をもったのかは、現在のところ明らかでない。今後、麻生商店の事例が、筑豊炭の流通経路の変化として一般化できるかどうかも考慮に入れて、まとめる作業をすすめていく。

(2) 港湾荷役

a. 口之津港(三池炭)

三池炭の遠距離輸送については、三池港が完成するまで、口之津港での積み替えを必要としており、その作業は請負人の南彦七郎に委託されていた。

明治30年代になると、三池炭鉱が新たな主力坑を開発していくなかで、口之津港における労働力不足が懸念されるようになった。三池炭鉱と三井物産は、南彦七郎に対して、奄美群島(主に与論島)の人夫を斡旋した。その際には、長屋(社宅)を建築したり、補助金を拠出したりするなど、与論人夫たちの定住化につとめた。

請負人の南彦七郎は、地元の「土着人夫」を数十人単位で「口」別に分けて組織化し、各種の荷役作業を遂行した。また、与論人夫に関しては、与論島の有力者であった東元良を監督者とし、数口の単位に分けて積込作業に従事させた。口之津港の事例からは、荷役請負業者を軸とする「組」制度が、炭鉱企業の関与のもとで形成・拡張されていく過程がうかがえる。

b. 三池炭(三池港)

明治41年に三池港が開港してからは、三池炭の積込作業の大部分は、口之津港から三池港に移り変わった。そのため、三池炭鉱は口之津の人夫を処分する必要に迫られた。

三池炭鉱は、請負人の南彦七郎に対して慰労金(手当)を支払うとともに、与論人夫の一部を三池に移住させた。希望者は三井側の負担で帰郷することになったが、三井鉱山の勧誘もあって、相当数の人夫(稼働者292名、家族を含めて428名)が三池港での積込作業に従事することになった。

三池港では、東元良と上野應介という与論島の有力者を監督者として置き、三井鉱山の直轄人夫として与論人夫を管理させた。大正13年には、東元良は三井鉱山の社員として採用された(上野は死亡)。また、定住化を図るため、与論人夫を長屋(社宅)に居住させ、売勘場で米や食料品などを安く売り渡した。これは、請負人が供給する地元人夫と、協同

してストライキを計画することを防ぐためであったとも考えられる。

他方で、三池港で積込作業に従事する人夫のうち、請負人が確保・供給する「請負人夫」が大部分を占めていた。

三井鉱山は請負人夫と直接の雇用関係はなく、請負人が管理する「組」別で作業に従事させた。しかし、第一次世界大戦後、労働運動が高揚するなかで、ストライキの発生を懸念して請負人夫の名簿登録を義務づけた。「不良分子ノ潜入防止」とともに、人夫の稼働状況を把握しようとしたのである。また、数名の請負人には与論長屋(社宅)の一部を提供するなどした。大正10年になると、荷役作業を委託されていた請負業者(7名)は、「三井三池港務所専属三川請負同業組合」を組織し、口銭の協定や人夫争奪の禁止などの規約を結び、三井鉱山の請負人として協調する体制を整えた。さらに1930年代になると、三井鉱山が身元調査と身体検査を行うなど、請負人夫の管理をさらにすすめていった。

上記のように、三井鉱山は、三池港を完成させると与論人夫の直轄化をすすめるとともに、地元の請負人に対する関与も次第に強めていった。三井の港として開港した三池港においては、他の港湾と異なり、三井鉱山の「直営」に近いかたちに荷役組織が変化していったものと捉えることができる。

以上の考察で得られた論点を整理し、まとめることで、戦前日本において特徴的にみられた沿岸海運の経営形態と海運取引、港湾労働のあり方(「組制度」)の形成、定着の過程が解明されるものと思われる。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文](計 2 件)

木庭俊彦、三井物産口之津支店事務所の新築移転、口之津の歴史と風土、査読無、第4号、2013年

木庭俊彦、明治期の三井三池炭鉱と帆船輸送、三井文庫論叢、査読無、第47号、pp.133-196、2013年

[学会発表](計 1 件)

木庭俊彦、明治期の三井三池炭鉱と帆船輸送、政治経済学・経済史学会、2013年9月7日、九州大学

[図書](計 0 件)

[産業財産権]

出願状況(計 0 件)

名称:

発明者:

権利者:

種類:

番号：
出願年月日：
国内外の別：

取得状況（計 0 件）

名称：
発明者：
権利者：
種類：
番号：
出願年月日：
取得年月日：
国内外の別：

〔その他〕
ホームページ等

6. 研究組織

(1) 研究代表者

木庭 俊彦 (Koba Toshihiko)
公益財団法人三井文庫・社会経済史研究
室・主任研究員
研究者番号：10553464

(2) 研究分担者

()

研究者番号：

(3) 連携研究者

()

研究者番号：