

科学研究費助成事業（科学研究費補助金）研究成果報告書

平成24年 5月 23日現在

機関番号：17102

研究種目：若手研究（B）

研究期間：2010～2011

課題番号：22730276

研究課題名（和文） 戦前・戦時期の日本における産業発展と輸送

研究課題名（英文） The Industrial Development and Transportation in Prewar and Wartime Japan

研究代表者

木庭 俊彦（KOBATA TOSHIHIKO）

九州大学・附属図書館付設記録資料館・助教

研究者番号：10553464

研究成果の概要（和文）：本研究では、戦前・戦時期の日本石炭産業を事例にして、産業発展にともなう輸送問題の発生に荷主企業がどのように対応し、それが運輸業界にいかなる影響を与えたのかを明らかにした。日本石炭産業の発展を制約するものとして、1920年代には港湾荷役の非効率性が、太平洋戦争期には海上輸送力（機帆船）の不足が顕在化した。大手炭鉱企業がそれらの問題に積極的に取り組んでいった結果、石炭積出地の港湾荷役業界および機帆船業界は再編成を余儀なくされたことを具体的に示した。

研究成果の概要（英文）：The object of this research was to analyze the transport problems of coal mining industry in Prewar and Wartime Japan, and to clarify the response of the transportation industry to the measures of coal mining company. The conclusion is as follows. First, Japanese coal industry was faced with two transport problems: port cargo handling that was inefficient in 1920s and a lack of motorized sailboat in 1940s. Second, Major coal mining companies were making an effort to solve those problems. Therefore, Port cargo handling industry and motorized sailboat industry were forced to reorganize themselves.

交付決定額

（金額単位：円）

	直接経費	間接経費	合計
2010年度	1,200,000	360,000	1,560,000
2011年度	400,000	120,000	520,000
年度			
年度			
年度			
総計	1,600,000	480,000	2,080,000

研究分野：社会科学

科研費の分科・細目：経済学・経済史

キーワード：経済史・交通史

1. 研究開始当初の背景

戦前・戦時期日本の交通・運輸に関する研究は活発に行われており、特に個別輸送機関の歴史的な展開については多くの点が解明

されてきた。また、これまでの分析作業は、各輸送機関の相互補完関係も強調しており、運輸網の形成が市場の拡大に寄与した側面を照射してきた。

他方で、日本の運輸構造の特質を議論する際に、貨物となる産業の展開と輸送の担い手となる運輸業者との関わりが注目されることは少なかった。近年には、渡邊恵一（『浅野セメントの物流史』立教大学出版会、2005年）が、大手セメント企業がより一層「能動的」に流通過程に対応したために、1920年代には鉄道企業とセメント企業の関係性が変化していったことを明らかにしている。しかし、産業史と交通史を架橋するような研究は端緒についたばかりである。

渡邊の研究は、戦前日本のセメント産業の発展過程を解明するために、セメント企業の経営活動だけでなく、鉄道企業の視点も重視して「複眼的分析」を試みている点が特徴的である。ただ、鉄道という事例の性格上、輸送を担当する業界の反応・変化に関しては不十分な考察にとどまっている。そのため、生産者企業の動向が既存の運輸構造（各業界のあり方）に与えた影響は明らかにされていない。

2. 研究の目的

以上の問題認識にもとづいて、本研究では戦間期・戦時期の日本石炭産業を事例にし、産業発展にともなう輸送問題の発生とそれへの炭鉱企業の対応について考察した。

石炭産業に関連する業界誌および地方紙などによれば、第一次大戦後から太平洋戦争期にかけて、同産業の発展を制約する以下のような輸送問題が発生していた。

相対的に不況下にあった1920年代の石炭産業界において、港湾荷役の非効率性が大きな関心事となった。石炭価格に占める輸送コストの比率は高く、なかでも、陸上輸送と海上輸送を接続する港湾での諸掛が炭鉱経営を圧迫していた。

昭和恐慌以降には、採炭方式の変革・採掘の機械化など、生産面での本格的な合理化が進展し、景気回復とともに日本石炭産業は活況を呈した。その後、太平洋戦争期において、海上輸送力の低下が日本経済の最大の問題となり、軍需工場を支えるエネルギー源であった石炭の供給不足が計画経済を破綻させていくことになる。

日本国内で産出される石炭は主に九州ないし北海道地方に偏在しており、消費地まで輸送する大量の船舶が必要であった。そのため、汽船だけでなく機帆船に対しても統制の網を広げる必要性が高まった。特に、九州・山口炭輸送に関しては機帆船が不可欠であり、機帆船輸送計画に関わる統制会社の設立が喫緊の課題として浮上した。

本研究計画の目的は、以上の二つの輸送問題（港湾荷役の非効率性と海上輸送力不足にともなう統制会社の設立・運営）が表面化していく過程を考察し、炭鉱企業の対応策とそ

のインパクトを明らかにするものである。日本石炭産業が展開していくなかで、輸送を担当する業界のあり方がいかに変容・存続していくのかを究明することは、鉄道・汽船・港湾など部門別の分析にとどまっていた交通史研究に再考を促すきっかけになるものと思われる。

3. 研究の方法

具体的な輸送の担い手としては、海上輸送と陸上輸送を結節した港湾荷役業者と、瀬戸内海での石炭輸送に重要な役割を果たした機帆船業者を取り上げる。

第一の港湾荷役業者に関しては、戦前日本の港湾には小規模な沿岸荷役業者・船内荷役業者が無数に存在していたことが明らかになっている。港での実際の貨物の流れは系列化されており、一般的には、荷主・船会社→船内・沿岸荷役業者（仲仕請負業者）→下請けの人夫供給者という特定の取引関係が成立していた。仲仕と呼ばれる港湾労働者は、仲仕請負業者（親方）→下請けの人夫供給者ないし現場監督（小頭）→一部屋仲仕→一日雇仲仕という階層的な秩序のもとで供給されていた。

通説によれば、以上の港湾荷役業界のあり方は明治期に確立し、戦時統制下の業者の統合によって解体した。戦間期については、労働争議の拡大・長期化の時期として理解されてきた。しかし、そこでは従来までの業界のあり方が維持されるという前提で議論が展開されており、船内・沿岸荷役業者の動向に関しては不明な点を多く積み残している。本研究では、戦間期の石炭産業で発生した港湾荷役問題を取り上げ、1920年代から1930年代にかけて、港湾荷役業界内でどのような変化が生じたのかを検証した。

第二の機帆船業者については、瀬戸内海の多くの船主が、機帆船を1～2隻だけ所有し、家族や親戚を使って自ら航海にあたる瀬戸内島嶼部、沿岸部出身の「一杯船主」であったことがよく知られている。「一杯船主」は戦後にも広範囲にわたって確認されており、復興期・高度成長期の石炭輸送にとって不可欠の存在であった。

太平洋戦争期には機帆船海運にも統制が及んでおり、「一杯船主」たちは物動輸送計画に組み込まれていった。本研究では、九州・山口炭輸送の統制を例に、荷主（炭鉱企業）側の視点から機帆船業界が再編していく過程を考察した。

なお、港湾荷役業者および機帆船業者はともに小規模な経営形態であり、個別の資料が残存している可能性は高くない。したがって、炭鉱企業や荷主団体の資料を軸にして分析をすすめた。その一方で、輸送主体側の残存資料についても可能な限り調査・発掘を行い、

成果を資料の紹介や復刻という形で公表した。そのような作業も、交通史研究が深化していくためには有意義である。

4. 研究成果

(1) 戦間期の港湾荷役問題

近年、大島久幸によって、1920年代における三井物産の荷役業務の分社化がきっかけとなり、同社への対抗措置として大阪港・川崎港の仲仕請負業者が統合していったことが明らかにされた。そこでは、三井物産が港湾荷役部門に関与した結果として、港湾荷役業界が再編されたことが明瞭に示されたものの、荷主企業と仲仕請負業者との関係性の変化について踏み込んだ分析が行われているわけではない。そのため、当該期の業界再編の位置づけが不明瞭なままとなっている。

各荷主の港湾荷役への関わり方は、さまざまな条件によって大きく異なるため、地域と貨物を限定したうえで具体的な事例分析を積み上げていく必要がある。

そこで、戦間期の炭鉱企業が、積出地の港湾荷役業界に対してどのように積極的に関与していったのかを検証した。分析結果は以下のとおりである。

①若松港

1920年代半ばの筑豊石炭産業において、主要な積出地であった若松港での石炭荷役の非効率性・高コスト構造が浮かび上がってきた。筑豊炭の荷主団体（炭鉱企業および石炭商の同業者団体）はその改善を鉄道省に繰り返し要請した。ただし、鉄道省による対応は部分的な改良にとどまり、機械化にむけての本格的な動きは1930年代に入ってからであった。

それに対して、比較的遠距離の市場を有する大手炭鉱企業は、1920年代後半から1930年代初頭にかけて自社専用の汽船積込施設を建造し、同時に取引荷役業者の選別をすすめていった。

三井鉱山の石炭を販売する三井物産は、「沖積ローダー船」（簡易的な積込機械を搭載した船）の採用時において、作業現場を指揮する立場にあった小頭の数人を組織化するとともに、仲仕請負部門を子会社化した。三菱鉱業は、積込機械の設置を契機として、地場の仲仕請負業者のなかでも最有力者を取り込みつつ、すべての取引請負業者との契約内容を成文化した。

前述した大島久幸の指摘と同様に、戦間期の若松港においても、大手荷主企業の関与によって港湾荷役業界の再編が促されていたといえよう。ただし、若松港では、仲仕請負業者が介在した場合に生じる利益の保持と不利益の解消という両側面の達成を意図して関与がすすめられていた。

以上の大手炭鉱企業による取引関係の整理・強化が影響して、若松港の荷役業界に動揺が広がっていった。1931年には、仲仕請負業者と現場の小頭、小頭と仲仕との二者間の対立が先鋭化した。そのようななかで、若松港で枢要な地位にあった仲仕請負業者は、炭鉱企業に対しては荷役作業と仲仕管理の責任を明示し、小頭・仲仕に対しては救済・保護の権限を誇示した。仲仕請負業者は、二つの側面を併せ持つ自らの機能を発揮することで存立基盤を維持し、既存の港湾荷役業界の秩序を立て直していったのである（以上、木庭俊彦、戦間期の筑豊石炭産業における港湾荷役、経営史学、第46巻第4号、2012、pp. 23-47）。

②小樽・室蘭港

若松港でみられた現象は、北海道炭の積出地である小樽・室蘭港においても同様に確認することができた。

1920年代半ばの小樽・室蘭港では、荷役設備の腐朽や積込諸掛の高止まりに加えて、増加する積出量に荷役能力が不足するという事態に陥っていた。

それに応じて、鉄道省による新海陸連絡設備の築造が計画されたものの、工事規模の関係上、1930年代半ばまで完成をみることはなかった。他方で、北海道炭礦汽船株式会社（以下、北炭と略す）は、1920年代後半に積込の機械化と仲仕請負業者の整理・統合をすすめていった。

小樽港での北炭は、自社専用コンベヤーを設置すると、取引関係にあったすべての仲仕請負業者を整理した。同港の石炭荷役は三井物産とともに組織した「小樽石炭荷役人夫直営組合」に請け負わせ、実際の作業に関しては三井物産小樽石炭支部があたることになった。

室蘭港では、比較的到大規模な積込施設を建造し、そこでの作業は北炭が自ら行うようになった。他方で、取引のあった仲仕請負業者を統合して新会社を設立させ、上記の自社施設以外の作業を委託した。その際には、新会社から北炭に対して、株式売却の禁止、下請負人への委託禁止、仲仕の管理責任などが明記された誓約書・契約書が提出された。

小樽・室蘭港の荷役業界は、北炭や三井物産の主導で1920年代後半にはすでに再編成されていた。それが、1940年代において、石炭港運会社（統制会社）とは別に、北炭・三井系の企業として北海道石炭荷役株式会社が併存することに結実した。北海道においては、戦間期の大手炭鉱企業の関与が、その後の港湾荷役業界に対する統制の行方をも左右したのである（以上、未定稿）。

以上のとおり、大手炭鉱企業は戦間期に港

湾荷役業界へ積極的に関与していたことが明らかになった。若松港、小樽港、室蘭港では、取引関係にある仲仕請負業者をいかに処遇するかという点で相違がみられたものの、密接な関係性の下にある仲仕請負業部門（子会社・直営組合を含む）に石炭荷役を委託するという一貫した方向性も確認された。また、労働者に対する仲仕請負業者の責任が明文化された契約が成立したことは、当該期に生じた取引関係の変化として重要な論点になるであろう。その他の貨物・地域に関する事例分析を豊富化し、さらに考察を深めていく必要がある。

（２）戦時期の海上輸送力不足

太平洋戦争が勃発した 1941 年末以降、機帆船業界に対しても統制が強化されていった。これまで、機帆船海運統制の限界、それにとまなう九州・山口炭輸送量の減退と戦時経済の崩壊など、数多くの事実関係が明らかにされてきた。

しかし、機帆船輸送計画を実際に担当する統制会社の具体的な設立過程、その統制会社と荷主との関係についてはほとんど明らかにされていない。これまでの研究では、資料の制約もあり、計画経済の成立・崩壊を分析の中心に据えてきたため、機帆船業界の再編という側面は等閑視されてきたと考えられる。

また、機帆船海運統制に限界をもたらした要因については、これまで、本研究代表者が「一杯船主」という特質、運賃の不均衡、中古船市場の活況、船員不足という点から検討してきた。しかし、沿岸輸送に利用可能な機帆船や漁船が減少した大きな原因は、日本陸軍による徴傭であったともいわれている。軍徴傭の問題自体は従来から指摘されてきたが、残存する一次資料が乏しく、その実態は不分明のままとなっている。

本研究では機帆船の統制会社と軍徴傭に関する調査を行った。その結果として得られた貴重な資料を紹介・復刻するとともに、次の二点に関する考察をすすめた。

①陸軍による機帆船の徴傭

日本の陸海軍は、日中戦争突入時から本格的に民間船舶の徴傭を開始しており、戦時末期には戦時標準船を建造し、一方で小型木造船に対して徴傭範囲を広げていった。

特に、陸軍は民間船に対して早くから関心を抱いており、1940 年 6 月には船舶作戦を統括する第一船舶輸送司令部を船舶輸送司令部に改編し、船舶業務に関する組織を拡大した。1942 年 7 月には、船舶輸送司令部を廃止し、船舶司令部を創設したうえで、局地輸送を担当する第一（内地・台湾・朝鮮）、第二（中国方面）、第三（南方）などの各船舶輸

送司令部をその下においた。

大本営政府連絡会議で決定した正式な徴傭として、1944 年 2 月に陸海軍合計 3.5 万総トン、3 月に 10 万総トン、その後、台湾・沖縄防衛のために計 5 万総トンの機帆船が軍に使用された。

本研究では、日本陸軍船舶司令部の一部門であった船舶管船部が作成した「機帆船調査表」を復刻した。船舶管船部は、機帆船や漁船などを含む全国の民間船舶を調査・管理して徴傭の手続きを行う部門であった。同調査表からは、陸軍が小型木造船の動向をどの程度把握しているのかを読み取ることができる。

調査対象は、門司・神戸・大阪海運局内の 20 総トン未満の機帆船・漁船を中心としている。調査隻数は 2,743 隻にとどまっており、木造船の海運協会所属船が約 2 万 5,000 隻であったことを踏まえると、当時の機帆船・漁船のごく一部を捉えた限定的なものであるといえる。ただし、『日本船名録』にも掲載されていない 20 総トン未満の小型船舶の所有者情報、その船の現状、輸送貨物が判明するという点で貴重である。

この船舶管船部の調査から、「手当たり次第」に機帆船を徴傭する意図が陸軍内にあったことが読み取れた。九州・山口炭を輸送する機帆船は徴傭の対象外となっていたが、同炭を運んでいたとしても、機帆船の統制会社（後述）に所属していないものは徴傭の対象船とみなされていたのである。同資料の復刻によって、これまで不明のままであった陸軍による徴傭の実態が解明されていくものと思われる（以上、木庭俊彦、解説「機帆船調査表」、石炭研究資料叢書、第 32 輯、2011、pp. 122-125）。

②統制会社の設立

日中戦争の勃発にとまなう石炭需要の増加に、陸海軍による船舶使用、重油配給の規制が重なって、円滑な石炭輸送が困難になってきた。そこで、石炭の全国的販売組織である昭和石炭株式会社は、1937 年に機帆船の燃料を確保するために、機帆船関連業者と協力して「猛運動」を展開した。1938 年には、筑豊炭の荷主団体を中心になって、重油の特配を受けるために若松石炭類輸送用機帆船重油規正組合を組織し、約 4,800 隻の機帆船を九州・山口炭の専属船として登録させた。

しかし、同組合の中核は石炭業者によって占められていたため、荷主側と「一杯船主」（機帆船業者）および「回漕店」（「一杯船主」の仲介者）との対立的側面が次第に強まってきた。そこで、1942 年 7 月、荷主である炭鉱業者と機帆船業者、回漕店で構成される西日本石炭輸送委員会が設置され、同委員会が九州・山口炭の輸送計画に関する実務を取り扱うこととなる。他方で、その輸送計画にもと

づく配船・運航については、回漕店と機帆船業者で組織された各地区（若松・宇部など10地区）の機帆船運送会社が担当した。

その後、戦局の悪化と石炭増産計画に対応するため、1943年3月、西日本石炭輸送委員会を基礎にして西日本石炭輸送統制株式会社（以下、西日本社）が設立された。西日本社は九州・山口炭輸送を原則として独占し、若松をはじめとする各地区機帆船運送会社を代理店として活用することとなった。

西日本社は資本金を1千万円として20万株の株式を発行したが、荷主側が流通統制のために設立した日本石炭株式会社と大手炭鉱企業の持ち分が3分の2を占めた。各地区機帆船運送会社は合計で残りの3分の1を所有したにすぎず、荷主側が経営の主導権を握ったものと推測される。同社重役には日本石炭、三井、三菱の関係者が就任し、その三者が社長を推薦した。

その後、輸送計画を円滑に遂行するうえで課題とされていた西日本社と各地区機帆船運送会社の「一体化」が、太平洋戦争末期の1944年初頭には実質的に西日本社内部ですすめられていた。そして、6月に鈴木内閣顧問の現地視察をうけ、そのうえで、7月に西日本社と各地区機帆船運送会社との間で合併契約が締結された。

西日本社の内部資料はこれまでほとんど確認されていなかったが、本研究の成果によってその所在が判明した。劣化の著しい資料を一部復刻し、上述の西日本社の合併経緯を裏付けることができた（以上、木庭俊彦、資料紹介 西日本石炭輸送統制会社関連資料、エネルギー史研究、第27号、2012、pp.95-113、未定稿を含む）。

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4件）

①木庭俊彦、資料紹介 西日本石炭輸送統制会社関連資料、エネルギー史研究、査読無、第27号、2012、pp.95-113

<http://hdl.handle.net/2324/21910>

②木庭俊彦、戦間期の筑豊石炭産業における港湾荷役、経営史学、査読有、第46巻第4号、2012、pp.23-47

③木庭俊彦、戦前期の一杯船主と石炭輸送、歴博、査読無、No.168、2012、pp.16-19

④木庭俊彦、解説「機帆船調査表」、石炭研究資料叢書、査読無、第32輯、2011、pp.122-125

〔学会発表〕（計1件）

①木庭俊彦、戦間期における日本石炭産業の展開と港湾荷役—石炭積込の機械化と港湾

荷役業者の再編—、第79回社会経済史学会全国大会、2010年6月19日、関西学院大学

6. 研究組織

(1) 研究代表者

木庭 俊彦 (KOBATA TOSHIHIKO)

九州大学・附属図書館付設記録資料館・助教

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：