

財団法人 山縣記念財団  
理事長

田村 茂氏

# わが国の近代海運の歴史 (前編)

2011年6月20日に開催された日本海運集会所のJSE交流会では、JSE創立90周年記念講演として「わが国の近代海運の歴史」と題し、(財)山縣記念財団理事長田村茂氏に講演していただいた。

## (1) はじめに

商船のトン数は、税金を取り立てる目的から15世紀の初めイギリスで定められたとされており、船に積むことのできる酒樽(ワイン樽)の数で船の大きさを決めていた。その樽は252ガロン(40.3立方フィート)の容積で、それに酒を満たすと重量が2240ポンド(1016キログラム)となるのが標準であった。そこから、海上運賃計算の基準となる1Measure Ton=40CFT, 1Weight Ton=1Long Ton=2240lbsとなった訳である。また、英語ではTONと書くが、その空の樽を叩けば「タン」と響くことから、樽を「TUN」と呼び、タンが転じて、重さをトン(TON)と言うようになったと伝えられている。

一方、わが国では「米俵がいくつ積めるか」で船の大きさを決めており、石が基準であった。有名な千石船の積載量は、米1000石(2500俵)であり、酒なら4斗樽で1600樽を積んだ。米1石は150キロにて、本船の積載重量は150トン、現在の典型的な内航貨物船499型の約10分の1となる。

## (2) 江戸時代の内航海運

徳川幕府による“鎖国令”はわが国の海外貿易を200年余にわたって途絶した。わずかに“菱垣廻船”“樽廻船”そして“北前船”などいわゆる“千石船”を中心とした“和船”が沿岸航路に従事していた。小型船ではあったが相当に活発な内航輸送が行われており、当時わが国は世界でも有数の内航海運大国であった。実際1750年の浦賀入港船(江戸への物流通過基地)は年間延べ隻数で4000隻、40000人の乗組員、250万石の貨物が輸送されたとの記録がある。このような状況も、1853年の黒船来航を契機に、1862年には鎖国令が撤廃され、その後、大型船舶の建造促進と外国船の輸入奨励になっていった。

## (3) 清酒“灘の生一本”が銘酒となった訳

灘とは東は今の甲子園球場の東を流れる武庫川の河口から西は神戸三宮近くの生田川の河口までの5里(約20km)のことをいい、灘五郷とは東から、今津郷、西宮郷、魚崎郷(東郷)、御影郷(中郷)そして西郷と続く5つの地域である。この灘は江戸中期頃に、それまでの酒どころ、京都の伏見、摂津の伊丹や池田を凌駕していったのだが、ここの酒が“灘の生一本”として人気のある訳は「古来灘の銘酒が天下に鳴る所以は、所謂宮水の涌出、摂播の良米、吉野杉の芳香、丹波杜氏の技量、六甲の寒風、摂海の温気など…」と言われ、第一に、山田錦と呼ばれる播州米が太い米粒をもっており、良質の酒のためには玄米を50%まで削るのだが、その山田錦が近くでとれること。第二に、有名な“宮水”(これは西宮の一部で取れる水で鉄分がなく、リン・カリウムが多い、いわゆる硬水で酒造りに適している)が見つかったこと。第三に六甲山から海への傾斜を使った水車が当時の動力源として活用されたこと。第四に冬場に寒風をもたらす六甲おろしが雑菌を押さえ酒の醸造によいこと。第五に、丹波・但馬の農村から農閑期に馳せ参じる技術者、季節労働者としての丹波杜氏の存在、さらに上方の大資本家の財力などがあったことだが、これらに加え、灘には船便の活用という“物流面”に大きなアドバンテージがあった。播州米、四国からの燃料用の薪、樽材の吉野杉はもちろんながら、決め手は製品(樽酒)の消費地(江戸)への輸送にあった。灘は正にウォーター・フロントにあり、当時は馬での輸送に頼っていた内陸の酒造メーカーにはない有利な立地条件を持っていた。これが次の“樽廻船”の話となっていく。

## (4) 樽廻船の話

徳川時代には多くの品物が大消費地の江戸に送られていた、これを“江戸積み”と言って、将軍のお

ひざ元に送るのは一級品でなければならず、江戸に下っていく商品はすべて“下るモノ”(=高級品)であり、それに適さないものは“下らぬモノ”(=下級品)となり、今日の“下らぬものですが”とか“下らない話”とかの言葉に残っている。当時江戸の人口は100万人(日本全国で3000万人)の大都市で、その半分を武士階級が占めており一大消費地であった。ちなみに、その当時、パリ、ロンドンでも50~60万人の人口であり江戸は世界トップであった。その江戸への海上輸送に活躍したのが、菱垣廻船である。とりわけ天下の台所大坂から江戸への航路は一番の基幹航路であり、1620年頃より運賃積みによる定期貨物便として棉、木綿、油、酢、醤油、酒など多くの消費財が混載されて運ばれた。

ただ、その菱垣廻船も千石船の構造の特徴である、船倉の水密性がなく、乾舷が低い大波に弱く、また一枚帆による帆走船であり、海気象状態によっては大幅に遅れたり海難事故も多く、とりわけ新鮮さが求められる酒の輸送日数の長さについて不満が出ていた。そして出てきたのが樽廻船で構造は基本的に一緒ながら酒の専用船として阪神から江戸へ一足飛びに帆走するスタイルで、当時“小早”と呼ばれ短い日数で江戸に向かった。

この千石船の建造の多くは、大坂の船大工町でなされ、サイズは29.4×7.4×2.4mで帆柱は27m、帆は18×20m、乗組員は15~20名程度で、大坂/江戸間を6日程度で航行した。1750年当時の建造船価は1石1両というのが相場であり、1000石船が1000両となり、今の価格で1隻8000万円から1億円見当となる。この樽廻船の活躍により、灘の生一本は江戸で大人気となり、江戸後期の文化文政期には江戸での清酒消費量年間100万樽のうち60%を灘の酒が占めていた。

余談ながら、“惣一番船”というのが、1730年頃から流行り出した、これは、その年の新酒を一番先に江戸に届けるという船便レース(西宮から江戸新川まで)で、その第1位が“惣一番船”(ゴールド・メダリスト)という、大変な名誉と実利が与えられ、その酒は縁起物として次のレースまでの一年間は他の酒より相当に高値が付くため各醸造元はこのレースにかけたという。また、その本船の乗組員全員には緋の陣羽織が贈られ、それを着た乗組員は、帰りの東海道各宿場では全てフリーで歓待され、多くの乗組員にとってはせめて一生に一度その榮譽に浴びたいと励んだという。このあたりは、江戸っ子の初物好き、江戸、上方連中のお祭り好き気質、阪神商

人の利に敏いところを反映したプロジェクトで、時代が変わっても明治の中頃まで続いた。

## (5) 北前船と廻船式目の話

この時代、これとは別に、北前船という内航海運が、日本海で活躍していた。こちらは菱垣廻船や樽廻船の運賃積とは違い、買い積み商法が特徴であり船頭は航海の経験のみならず商品売買の知識が要求された。その利益は、1航海1000両の儲け(下り300両、上り700両)といわれうまくいけば1航海で建造船価を回収するという、ほろい商売ながら海難事故や全損のリスクも大きかった。この北前船は年間1航海がベースで、多くの荷物を積んで春に大坂を発ち、瀬戸内で塩を積み、関門を通り、日本海から北海道に向かい、そこで積荷商品売りさばき、帰りは北海道のニシン、ニシンかす、昆布、などの海産物を積んで初冬に大坂に帰着する航海であった。この北前船主は福井を中心とする北陸地方の船主が中心で、その多くは明治以降も外航船主団になっていった。

次に、話は昔に飛ぶが、鎌倉、室町時代から内航海運で使用されていた“廻船式目”の話をしておきたい。住田正一博士著の“廻船式目の研究”(1942年刊)が有名であるが、この“廻船式目”はわが国最古の海商法規であり、内容の実質的価値は今日でも遜色がなく、わが国の民族的発達の産物で普遍性、客観的価値が大きく、日本が世界に誇れる海運遺産と言われている。特に契約自由の原則は認め、法に伸縮性を持たせ、使いやすくしており、借船の規定、積荷の損害賠償の規定、衝突の際の取り決め、勿ね荷(共同海損)の規定、難破船の処理の規定など相当に高度な海商法で、かつてのベニスの海商法にも決して引けをとらないすぐれたものである。鎌倉時代前期に兵庫、浦戸、坊之津の船法度をまとめさせ幕府が公認したものが最初のまとまった文献といわれている。

例えば、今でいう“共同海損”の取り決めでは、公平の考え方から発達したもので、古代ヨーロッパでも同種の法文があるが、この廻船式目でも海難事故の場合に行われる捨荷、勿ね荷の海損をその荷主のみの単独海損にするのはどう考えても不公平である、荷物を捨てられた荷主は泣き寝入りで、他の捨てられなかった荷主は一切被害なしということは不合理である。そこで関係者全員が等しく損害を分担するという制度が確立されていた。そして、捨て荷



の損害額は揚地の売り値を採用するが、本船が目的地に行くことができず、積地に戻ってきた場合の共同海損での捨て荷の損害額は、FOB価格としている。

また、傭船契約が締結された後、借手の都合によって契約を解除する場合には、借手は契約しただけの借船料を支払うこととされている。しかし船主はそうかといって直ちに別途配船することはあまりに有利になることになる。その場合には、その本船が揚地について揚荷を終了し、もとの港に戻るまでの日数を計算。その間、船主は本船をそのままにしておき、それでは馬鹿らしいのであれば、双方相談して金銭上の問題を適宜解決することとしている。

## (6) 近代海運業の成立期 (明治時代)

1874年の台湾出兵を契機とした三菱商会岩崎彌太郎の活躍とそれに対抗する渋沢栄一の共同運輸との熾烈な競争、そして政府の斡旋による両社合併により1885年に“日本郵船”が設立。一方、1884年にも関西の船主が大合同して“大阪商船”が発足。この両社が政府の手厚い助成をうけ、日清戦争、日露戦争を経ながら発展、“社船”と呼ばれた。

それに続いて、1880年頃より後に“社外船”と称される不定期船船主が徐々に台頭。三池炭輸送の後の三井船舶、石炭輸送の山下汽船、そして江戸時代より沿岸帆船（樽廻船、北前船）で活躍していた船主連中もいままでの和船を西洋型帆船に切り替えや、外国汽船の輸入など近代化を進めて行く。こちらは政府の保護、助成は一切なしだった。

## (7) 明治の始め自前の外航商船隊を持つことが極めて重要であると認識した出来事

前述した台湾出兵とは1871年に遭難した琉球漁民66名の内54名が台湾にて原住民に殺された事件で、明治政府は琉球が日本国の領土であることを認知させるため中国（清政府）にクレームし、なかなか話が付かないので初の海外派兵を挙行した。その際兵員などの海上輸送のために外国からの傭船を考えていたが、英国など船舶保有国は局外中立の立場から船舶の提供を拒否、明治政府は日本国郵便蒸気船会社に船腹の提供とその輸送を要請する。しかし同社は当時三菱商会と沿岸航路で激しい競争を展開中であり、台湾の輸送をやっている間に三菱商会に全ての商売をとられることを恐れ、色よい返事ができず、政府は、急遽三菱商会の岩崎彌太郎にそれを

要請した。岩崎は“所期奉公”の精神で受ける。これがその後の三菱発展の大きな一歩となる。同時にこの一連の事柄により、政府は自国商船隊の保持が国家安全保障のためにも如何に重要かを再認識することとなる。

これには続きの話がある。それから20年後、1894年日清戦争が勃発。黄海において日本巡洋艦“浪速”は英国商船“コウショウ”と遭遇し、臨検した。その船は清国兵1100名と武器弾薬を輸送中と分かる。そこで“浪速”に続航するよう命ずるが、清国兵が騒ぐのものでそれはできないと船長は返事、“浪速”は砲撃を開始するので乗組員は撤退するよう信号旗を掲げ、英国人乗組員が飛び込み退避するのを見て本船を撃沈する。英国人乗組員は“浪速”によって救助された。ただ本船は、British Flagでジャーディン・マセソン社の商船にて英国本土で轟々たる対日非難が起き大きな国際問題に発展しかかる。しかし数日後、英国の著名な法律家が戦時国際法の解釈においては日本のやったことは正当であり、一片の瑕疵もないと発表され、対日非難はそれを契機に全く無くなった。つまりこの英国船は、20年前の事件で英国が拒否した理由であった局外中立を失っていたものである。この時の“浪速”の艦長が東郷平八郎（当時大佐）で、彼は若いころイギリスに留学し戦時国際法を詳細に勉強していた。

## (8) 神戸の海運市場としての発展

1894年の日清戦争、1904年の日露戦争と、船隊は年々拡大の一途をたどった。1896年の航海奨励法、造船奨励法の実施もあり、1906年にはわが国の保有商船隊は1500隻 105万G/Tになり当時世界第6位となった。また、1907年頃より従来の輸入船から自国建造へと、わが国造船業も大きく伸長し始めた。日露戦争当時は、ほとんどの大型艦艇は英国製だったが、1907年に自前の巡洋艦、1908年には大型商船、1910年には戦艦を日本の造船所で建造。艦艇では1913年の輸入艦艇が最後となりその後は全て自国建造となる。

ただ、1909年には戦後の反動不況により、大幅な過剰船腹となったが、日本商社は海外からの物資輸入や三国間貿易をのぼし、社外船の世界各地での不定期船活動の端緒を作った。これらにより東洋での不定期船海運市場は、それまでの上海や香港から、神戸に移り、神戸の黄金時代になっていった。

1910年には中古船の輸入制限のため輸入関税の

引き上げが決定され、そのため駆け込み輸入船が増加した。一時は過剰船腹で不定期船マーケットが大幅に下落したが、1914年の第一次世界大戦の勃発により、その過剰船腹が大きく稼ぐことになる。この時代の社外船オーナーの多くは全て自己資金で船舶を所持するケースが多く、また安い船員費のメリットもあり、不況に強い体質であった、その辺りが戦後のオーナーとの大きな違いであった。当時の神戸での海運5人衆は、内田信也、勝田銀次郎、山下亀三郎、乾新兵衛、岡崎藤吉であり、うち内田、勝田、山下は船成金といわれ評判であった。絶好調の時には、今の価値で年間数千億円の利益をあげた会社もあったという。

1914 - 1919年の間に神戸で新たに創立、あるいは組織変更した船会社は30社以上に及んだ。そのなかには勝田汽船/辰馬汽船/山下汽船/太洋海運/嶋谷汽船/澤山汽船/濱根汽船/朽木汽船/三菱海運/飯野海運/川崎汽船/国際汽船/乾汽船などの名前があった。その多くは船齢が10 ~ 20歳の中古船の輸入で船腹を手当てしたため中古船マーケットとして神戸が評判になっていった。

その神戸では、1901年には社外船の集まりの日本海運同盟会（後の日本船主協会）が発足、日本海運集会所も1921年に英国Baltic Exchangeをモデルに神戸海運集会所として発足、さらに売買船部門を中心にShipping Brokerが一時は100社を超え、1914年にはShipping AgentsとShipping Brokerの組織である神戸海運業組合が組織されている。このように神戸は海事都市として大きな位置を占めていった。

ここで、余談ながら、ミナト横浜とミナト神戸についての話をすると、この両港の開港は、さかのぼること1858年の「日米修好通商条約」の調印を皮切りに締結された、いわゆる「安政の条約」によるもので、そこに外国人居留地を設けることが約束された。そして、その対象港として、函館、新潟、長崎、兵庫、神奈川の5港が決定されたが、外国側はまず、首都江戸に近い神奈川での居留地建設を急がせた。ただ幕府は当時交通の要衝であった神奈川での居留地設定には応じず、寒村であった横浜にそれを求めた。そして、1859年の横浜開港に続いて、居留地造営を実施。日本人との接触をできるだけ避ける意味もあり、周りを掘割にしてそこへの出入りも橋に限定し、そこには関所を設ける慎重さであった。そのことから、この居留地地区が、関所の内側と言うことで「関内」と言われるゆえんである。そこには防災のためもあり大きな道路（現在の日本大

通り）や西洋型公園（いまの横浜公園）などが建設された。

横浜は当時から海運企業や海事産業はあまり集まらず、貿易港として日本一の扱ひ量を誇っていたが、太平洋戦争前までは生糸貿易がその最たるもので横浜と言えば生糸、絹織物で有名であり、その生糸の産地である信州などからの集散地が八王子である。いまのJR横浜線はその生糸輸送のために敷かれた鉄道で日本のシルク・ロードともいえる。この横浜港も1923年の関東大震災にて壊滅的な被害を受け、それまで生糸の独占的扱ひ港の地位の一部が神戸に移ったことや、多くの外国商社が横浜から神戸に移動することにより一時勢いを落としていった。なお、この関東大震災によって大量に発生した市内のガレキ処理場として海を埋め立てた結果、震災後7年たった1930年に完成したのが今の山下公園である。当時から横浜では海事クラスターが余り育たないのは、近くに東京という本丸があるからであろうか。2009年には横浜港開港150周年の催しが行われたが横浜市民を含めそれへの関心がそれほど大きくならなかったのも、ミナト町といっても一部地域だけであることが原因なのか。

一方、神戸も横浜から遅れること9年、1868年に開港、こちらも古くからの港の兵庫を避けて、辺鄙な漁村である三宮にある湿地帯を居留地に選定し、英国人土木技師ハートによってコロニアル・スタイルの街の建設になっていった。まず20m幅の大通り（今の京町筋）を中心に、歩道・車道の区別された舗装道路で分けられた街を作り、海岸通りには広い遊歩道をもった、後々外国人が“Kobe Bund”と言って愛した美しい海岸通りを作った。この居留地には高い値段にもかかわらず入居者が殺到し手狭にもなったため、外国人の住居は山の手の方へ移っていき、そこから居留地のオフィスに通勤するスタイルになっていった。その住居の面影は今も神戸・北野界隈に残り、異人館めぐりとして神戸の観光スポットの一つになっている。ここ神戸ではとりわけ20世紀に入った時分から、貿易はもちろん、海事関係企業が大いに発展し、戦前までは、多くの大手海運会社が神戸を本社として活動し、まさに、ミナト神戸、ハイカラ神戸、と一時代を風靡したが、戦後の海運政策が計画造船、海運助成などすべて東京で政府、霞が関がコントロールする時代になったこともあり、神戸の海事クラスターの地位は大きく低下して行き神戸に残る船主もだんだんと少なくなって行った。（次号へつづく）