

地場資本の機能と限界-明治期の三陸汽船会社を事例に-

著者	佐藤 文吉
雑誌名	農業経済研究報告
巻	40
ページ	49-64
発行年	2009-02
URL	http://hdl.handle.net/10097/44335

地場資本の機能と限界 －明治期の三陸汽船会社を事例に－

佐藤文吉*

目 次

1. はじめに	3) 岩手県の実業補助金と規制
2. 三陸沿岸航路の近代化	4) 小括
1) 岩手県沿岸地方の海上交通と商品流通	4. 三陸汽船会社の展開過程
2) 東京湾汽船会社の三陸沿岸地方進出と経緯	1) 三陸汽船会社の概要
3. 三陸汽船会社設立の背景	2) 東京湾汽船会社との競争
1) 東京湾汽船会社に対する三陸沿岸各港の利害	3) 共同計算
2) 地場資本の糾合	4) 荷主・商業組合
	5) 船舶合同
	6) 小括
	5. まとめ

1. はじめに

本稿の課題は、日露戦争後における岩手県三陸沿岸地方の発展に重要な役割を果たした、内航海運・三陸汽船株式会社（以下、「三陸汽船」と略）の展開を歴史的、具体的に跡付けることによって、地場資本の性格を、明らかにすることである。これを通して地方の経済発展とその主体要因を再検討したい。

地場資本に関する研究は、電気、鉄道、道路、海運などの社会的インフラ整備を対象とした多くの蓄積があるが、地場資本の概念には、およそ2つの異なる視点がみられる。それは、地域の産業経済の展開を、地域の主体性を担保にするが地域内外からの資本構成比は問わない捉え方と、地域の結集によって糾合された資本にその本質を見え出す考え方である。

明治・大正期における和歌山電燈・和歌山水力電気を典型的な地場資本として取り上げた高嶋雅明 [14] は、前者の観点から検討しており、「和歌山県下では…地場資本といっても、県外資本の参画を得て初めて存立が可能であった」（註1）と述べている。しかし、そのうえで、株主構成を分析して地場資本の特徴を明らかにしようとしたが、投資ブームや政治経済変動によって資本はたえず不安定であり、結局、「あまりにも少数株主への株式集中度が高すぎた」（註2）との分析に至らざるを得なかった。

本稿は後者の立場から検討を行う。中村尚史 [9] は、東北線の建設資金調達に関し、岩手県下における株主募集の経緯を跡付け、検討している。それは岩手県全域に割当を行い「行政組織を通して調達する」（註3）ものであった。つまり、インフラ整備を地元の資本で賄おうとした

* 東北大学大学院農学研究科博士後期課程

のである。しかし、鉄道の受益割合の低い三陸沿岸部は、「鉄道問題を越えて…著しく難航した」(註4)。これについて中村は、「地方官が私企業の資金調達を…経済外的な強制を伴う方法で遂行した…根源的な原因はその矛盾にあった」(註5)と結論付けるに留まっている。

以上のことから、本稿では三陸汽船の地場資本は、①どのように形成され、②その重要な要素である共同性はどのような性質のものであり、③外的要因にどのように対処し、どのような限界を示したか、④また、岩手県地方の海運補助政策は地場資本の自立性にいかなる影響を与えたのか、などを具体的に検討する。

本稿では、三陸汽船の課題が最も浮き彫りとなる明治末期の設立から約5年間(第10回営業報告書:大正2年3月31日まで)を分析の対象とする。その方法としては会社の動きを設立前とその後の展開に分けて捉え、まず、三陸地方航路の歴史的背景と運営上の問題点を取り上げ、中央資本である東京湾汽船株式会社(以下、「東京湾汽船」と略)に対抗する三陸汽船の設立までの経過を検討する。そして、その後の運営と共同計算、さらに船舶合同に至る経緯を跡付け、共同性の変化を分析する。

註:1) 高嶋 [14] 232頁.

2) 高嶋 [14] 244頁.

3) 中村 [9] 332頁.

4) 中村 [9] 343頁.

5) 中村 [9] 350頁.

2. 三陸沿岸航路の近代化

1) 岩手県沿岸地方の海上交通と商品流通

わが国の近代海運業は、三菱蒸気船会社と共同運輸会社の統合で誕生した日本郵船会社と関西の中小船主が合同した大阪商船会社の2大海運会社・「社船」の成立をもって基盤が確立された。このような動きのなかで、東北地方太平洋沿岸は、石巻港を拠点に海運業が展開されたが、やがて、牡鹿半島の荻浜が日本郵船の寄港地に指定され、横浜、函館と並ぶ重要港湾となった(註1)。

第1表は、岩手県内の明治期後半における沿岸4郡各港湾の入港船舶数を郡別に示したものである。明治30年代前半と比較すると同年代末から明治末期にかけて、総体的に蒸気船、汽船の入港隻数は増えている。なかでも定期船の割合が圧倒的に高いことから、この時期には近代海運業が確立されたといつていいであろう。帆船は依然姿を消していない。これの詳細については不明であるが、一部汽船会社所有のもの

第1表 岩手県沿岸各郡の入港船舶推移 単位:隻

郡	明治	汽船	風帆船	日本型	西洋型	帆船
気仙郡	32	30	415	104		
	39	2,325		1,191	1,417	
	44	4,108		3		282
上閉伊郡	32	106	100	304		
	39	1,899			413	
	44	4,612				1,240
下閉伊郡	32	464	180			
	39	1,563		188	187	
	44	2,716		50		106
九戸郡	32	13	4			
	39	31		153	5	
	44	102				67

出所:「岩手県統計書」より作成

ほか、材木などの地場商品が伝統的な海運業や商人の手船によって荻浜、塩釜など近隣の主要港や直接銚子港などに運ばれている（註2）。

第2表は、郡別港湾の貨客取扱数をまとめたものであるが、岩手県統計書によると、気仙郡の輸出品（註3）は繭や生糸、用材、水産物であり、釜石町を中心とする上閉伊郡は鉄類が圧倒的で、下閉伊郡は木材、海産物、魚粕がおもであった。輸入品は、米、

甘藷のほか、砂糖、石油、燐寸、日用品などの消費財で、上閉伊郡の釜石港だけは高炉に使用する石炭が大量に海上輸送された。このように1～3年間だけみてもかなりの伸びを示しており、三陸沿岸地方の商品流通は日露戦争以後も依然活発であった。

2) 東京湾汽船会社の三陸沿岸地方進出と経緯

岩手県三陸沿岸地方に近代海運業の本格的な定期航路を開設したのは、東京湾汽船である（註4）。その進出理由は、「この地方は、地勢上陸路による交通が困難を極めたため、いきおい、貨客の動きが海路に求められた。海産物その他の荷動きも可成り活発」なことに注目したからであった。「明治31年東京一宮古間と塩釜一宮古間の三陸航路を開始…明治34年当社初の鋼船東洋丸（258 吨）…玉の浦丸（278 吨）…高島丸（318 吨）三陸航路に配船」している。この2航路のうちの塩釜一宮古間は定期船で、塩釜、宮古の双方から毎日各1隻が出航した。寄港地は、石巻一気仙沼一長部一大船渡一釜石一大槌一山田の各港で、時に久慈にも延航した（註5）。

史料1をみよう。これは、東京湾汽船の貨客業務を請け負った東京日本橋区の北海回漕店が明治30年7月（註6）、気仙郡高田町の有力商人に送った営業案内書である。

史料1（東京湾汽船の運行状況と拡張計画）

（前略）今般当地東京湾汽船株式会社（資本金五拾萬円）ハ、其航路ヲ三陸地方ニ延ハサントス過ル六月一日ヨリ、第一着ニ所有汽船高島丸（參百拾噸積）ヲ陸中釜石宮古ヘ向ケ試發セシ処、該地貨主諸君ノ頗フル大賛成ヲ受ケ、引続キ航海罷在リ候処益々往復貨物増加シ到、右高島丸一船ニテハ貨物運輸ノ便ヲ失シ候為メ、更ニ汽船大ノ浦丸（貳百拾噸積）相加エ釜石大槌山田宮古エ兩船ヲ以テ定期航海致居候。然ルニ、右汽船会社ハ尚航路拡張ヲ成サントシ、更ニ気仙郡各港エ航路開始ノ見込ニテ、來ル廿三日試ミノ為メ手始トシテ右汽船ノ内錦地寄港為致候（後略）

出所：菅野與八家所蔵文書

（註：句読点は筆者、以下同）

東京湾汽船は、ために釜石宮古周辺に高島丸を配船したところ荷主の評判もよく、航海のたびごとに貨物が増加し、2隻体制で定期航路を開設することになり、さらにその営業範囲を気仙郡まで拡張しようとしていることが示されている。

郡	乗降客数		出入貨物数	
	明治37年中	明治40年半年	明治39年中	明治40年半年
気仙郡	6,794	4,298	149,308	94,576
上閉伊郡	7,572	8,470	112,872	119,565
下閉伊郡	10,750	6,030	500,264	152,676
九戸郡			399,988	15,000
計	25,116	18,798	1,162,432	381,817

出所：「岩手県統計書」より作成

この史料で注目しなければならないのは、三陸沿岸における東京湾汽船の取引の始まりが上下閉伊郡の釜石宮古周辺の貨物であったことである。これについては下閉伊郡鉾ヶ崎町の回漕店が東京湾汽船に直接配船を要請したという記述もみられる(註7)。

- 註：1) 気仙沼市史編さん委員会 [4]、三和 [6]、陸前高田市史編集委員会 [11]、佐々木 [12]、寺島 [15]。
 2) 菅野與八家所蔵文書の「喜徳丸」によると、二本マストの日本形帆船で350石積が一般的だった。
 3) この時期は国内において物の移動を「輸入」「輸出」と呼んでおり、「岩手県統計書」にも同様に記載されていることからこのように統一する。
 4) 東京湾汽船は明治22年、東京、浦賀、横須賀、三崎、木更津など防州の諸航路を運営していた東京平野汽船組合、第二房州汽船会社、三浦汽船会社、内国通運会社の4社を統合して設立された。明治39年6月時点での所有汽船39艘。東京―三崎間、東京―木更津間、塩釜―宮古間など17航路で営業しており、明治40年の三陸航路には、汽船5～7隻を配船している。宮古―塩釜間、宮古―久慈間を毎日双方から1隻づつ出航したほか、宮古―塩釜間の中間では、さらに1隻が各港を運航した(岩手県庁文書庫資料「明治41大正2年三陸汽船株式会社関係書類」[C144823])。
 5) 東海汽船株式会社 [16] 17～18頁。
 6) 明治31年が東京湾汽船の正式な航路開設であり、明治30年は試行段階と思われる。
 7) 小島 [5] 222頁。「積荷の増加から鈴木は上京して、当時の海運界の雄東京湾汽船会社社長桜井亀三(註：『東海汽船80年のあゆみ』によると「亀二」と記されている)、三陸沿岸の将来を力説し、現地を視察してもらい、小汽船四隻を借用して宮古・塩釜間に就航したとある。

3. 三陸汽船会社設立の背景

1) 東京湾汽船会社に対する三陸沿岸各港の利害

東京と三陸沿岸部を結ぶ東京湾汽船の定期航路開設は、在方の商人らの商機を高めるものであった。明治30年代に高田町の商人は北海回漕店を利用しており、ほかの商人の「半取帳」にも同様の取引のあったことが記載されている(註1)。このように、三陸沿岸のそれぞれの港では、商品経済の拡大とともに近代的な海上輸送手段として東京湾汽船を利用したものと思われる。しかし、それも年月の経過とともに、三陸航路を独占していた東京湾汽船と沿岸荷主の間では、航行上の問題をめぐり亀裂が生ずるようになる。史料2、3をみよう。

史料2 (高田町荷主の寄港地変更催促)

(前略) 東湾会社ニ差出シ書面モ遂ニ差上候筈、定メシ御落手之事ト存シ、然ニ当方ニテハ右様致候上ハ、速ニ寄港地変行ニ相成者ト思居候ニ、今日ニ至モ其実行無之如何之次第ニ御座候哉、何日頃ヨリ脇ノ沢ニ寄港被成候哉御伺申度候。右寄港変行ノ義ハ当町各荷主之希望ニテ、是非々其目的ヲ達スルニハ、如何ナル事ニテモ実行スル見込ニ御座候間、御洞察之上御取計ヘ被成下度候也(後略) 高田町 荷主代人菅野與八

十二月廿二日 北海回漕店 御中

出所：菅野與八家所蔵文書

ここに至るまでの経過は必ずしも明確ではないが、この史料では高田町の商人らが寄港地の変更を希望しており、その実行を東京湾汽船に強く迫ったものであるとみられる。これに対して東京湾汽船は史料3のように、安全上の観点から難しいとの判断であった(註2)。

史料3(東京湾の寄港地変更拒絶)

(前略) 脇之沢ニ変更之件ニ付、高田町荷主之冀望之趣ニ候処、先般小生実地ニ出張調査致候次第ニヨレハ、小形汽船ハ兎ニ角即座遠距離船海船ヲ定繋致候ニハ、不安全ヲ免レサル義ニ付変更之義ハ執行難致(後略) 東京湾汽船株式会社 事務監督 松本英忠

明治三十八年十二月三日 北海回漕店 御中

出所：菅野與八家所蔵文書

このことから、問題の焦点の1つは寄港地にあったことがわかる。藩政期から長部港は、帆船航行上の風向きや荒天時の避難場所に適しており、気仙郡の海上輸送の中心港であった。しかし、商品経済の活発化で、商業地から外れることになった同港は貨物の集配に不便を来すようになり、荷主らは物流拠点にふさわしい新たな寄港地を要請したものと思われる。

次に2つ目として、東京湾汽船と三陸沿岸地方の荷主＝商人との間には運賃問題での対立があった。それに関して、「独占的ナルニ乗シ危険ナル麁船ヲ之レ充テ、不廉ナル賃金ヲ之レ貸リ」(註3)、「旅客ヲ取扱フコト豚ノ如ク貨物ノ紛失セル常ノ如ク」(註4)などの不満をあげている。これらの事柄を一つひとつ裏付ける資料は見当たらないが、東京湾汽船の運賃について米一石当たりをみると第3表のとおりである。後に三陸汽船は東京湾汽船との競争を展開するなかで、米麦百石当たり20円(東京湾汽船は競争に入ってから各地均一にしており、この場合は三陸汽船も均一)と定めている。また、運賃は経済情勢とともに変動することなどを考えると、一概に「不廉」ともいえないように思える。

むしろそれよりは、距離が反映されていない各港の運賃に注目したい。この表では塩釜港から大船渡港が一番近く、順に宮古港に下ることになるが、貨物量や湾の形状、寄航場所を勘案して設定したものであったとしても、このような運賃の不平等は、各港に利害を生じさせる要因になったであろう。

おもな利害の対立は以上の2点に関するものであった。そして商人らはこれの解消のために新たな海運会社設立に向けて運動を展開することになるのである。

2) 地場資本の糾合

この点をめぐって、最初に動き出したのは、寄港地に対する明らかな不満がみられた気仙郡の荷主らであった。その発端となったのは、「昨年(明治39年一筆)六月気仙銀行建築ノタメ、

第3表
東京湾汽船会社
米1石当運賃
塩釜-宮古間
単位:銭

港	運賃
大船渡	27
釜石	33
大槌	25
山田	31
宮古	28

出所:「岩手県文書庫資料」より作成

同行重役及株主等多数高田町ニ集合ノ場合、一有力者ヨリ斯ノ会社組織ノ提議セラルトアリ、忽チ一同賛成ヲ得即時ニ気仙銀行員主働トナリテ、速カニ之レカ実行ヘ著手スルコトヲ協定セリ」(註5)とあるように、高田町の商人らを中心に組織された地場資本・気仙銀行(註6)がその舞台となった。

汽船会社設立までの動きをみておこう。気仙銀行関係者は同郡内の有力者の賛同を取り付けると同時に、宮古、釜石の上下閉伊郡に有志者を募るために奔走している。また、一方で、気仙銀行頭取や高田町の有力商人は県域を越え、宮城県知事や仙台市長、石巻、塩釜、仙台の実業家、銀行頭取に汽船会社設立への理解を求めた。その結果、「東湾会社ノ専横ヲ恨ミ」にもつものが多くみられた。そして、汽船会社設立に対して「関係地方一同何等異論ナキ」に至り、株式の応募は、当初計画の6000株を939株も超えた。

三陸汽船創立事務所は明治40年12月27日、岩手県知事に対し、「先般御報告申上候創立委員会一昨二十五日無事終了仕り左記之通確定仕り候間御安心被成下度候也」(註7)と報告している。しかし、このような岩手県庁との関係は、補助金を期待してのものであったと思われ、本稿の資料分析において行政組織の関与による株式募集は確認されなかった(註8)。つまり、多くの地域株主を参加させるために社長予定者の持ち株を減少させており、また、特定の大株主に株式が集中しないように5株以上は比例配分によって調整していることからわかるように、計画を超える株式の応募は、地域の共同の要素が自発的に結集したところにこの会社の特徴をあげることができる。

三陸汽船の株式募集に関する合意形成は、利害を共通する荷主＝商人らの取引関係や、人的ネットワークを活用して、「町村」「郡」「三陸地方」へと範囲を広げ、中央資本に対抗するかたちを強めていった。これは、共同で運賃と寄港地の問題を解決することによって、より取引の利便性をはかろうとしたものである。後述するように東京湾汽船を攻撃する激しい文言や、随所にみられる「三陸最終ノ利益ヲ期スベク一意専心」(註9)などの記述は、地域経済の発展を掲げ、地域ナショナリズムを高揚させることによってその意図を遂行しようとしたのであり、また、岩手県庁の施策と歩調を合わせながら、より三陸沿岸地方の一体感を醸成させ、地場資本の形成へとつなげようとしたのである。

3) 岩手県海運補助金と規制

次の史料4は、明治40年に九戸郡長内村の有力者が高田町の商人に宛てたものである。

史料4(気仙郡海運会社設立に対する岩手県庁と他郡の関心)

(前略) 昨年御計画之三陸汽船会社ノ株式募集之模様ハ如何ニ御座候也。先月水産組合總會之歸リニ県庁ニ立寄候節、知事之御咄ニハ是非三陸海路之便ヲ設度云々ノ御咄出来候ニ付、昨秋ヨリ気仙郡ニ汽船会社之計画有之目下株募集中ニ候ハバ、県ヨリモ相当之補助ヲ被下、充分御補獲之下ニ完全ナル行通機関出来候様被成下度御略請致参り候(後略)

出所：菅野與八家所蔵文書

この文書からは、岩手県庁が汽船会社の設立に期待しているようすを窺うことができる。知事は、産業振興として養蚕と植林をあげており（註10）、商品生産との関連においても海上交通の利便を図る必要があったと思われる。

このようなことから、三陸汽船は、設立前後2度岩手県庁に対して、「東北振興ノ声ハ漸ク朝野ニ喧シク此時ニ方リ三陸住民ハ共同奮起シテ三陸汽船株式会社ヲ創始シ以テ東北振興ノ実ヲ挙ケンコトヲ期シ」（註11）と謳い、補助金申請を行っている。この額は5年間で各年1万2千円づつの合計6万円であった。

この補助申請に対して岩手県庁の決定額は、「明治四十一年度ヨリ同四十五年マテ五ケ年間毎年度金六千円」（註12）と半額で、それは、会社側が社業費や造船の補助、すなわち企業自体への金銭的援助を求めたのに対し、船舶の構造や規模、運行や寄港地等に関して詳細な条件や規制、届け出や報告の義務を負い、それに反した場合には過怠金が発生する「命令航路」であった（註13）。

具体的には、岩手県沿岸一塩釜港を第1航路、岩手県沿岸一青森港・東京湾を第2航路として、それぞれ130t、450t以上の汽船の運航を命じている。また、岩手県沿岸12港と宮城県2港を寄港地に定め、第2航路は週1回以上運航することとし、運賃や航海回数など、18条にわたり詳細な条件が付けられた（註14）。インフラ整備機能を担った海運業には多額の費用が見積もられたことから、行政の支援のもとに展開されたのである。そして、官民挙げての沿岸振興を掲げることで会社経営の安定性が強められたのであるが、一方でこのような行政の強い規制力によって自由な活動の制限を受けることになった。

4) 小括

東京湾汽船の三陸航路には、気仙郡高田町の荷主＝商人らを始め、各港において寄港地や運賃に対する不満があった。他方、下閉伊郡宮古町周辺には、歴史的背景もあり、相対的にそのような不利益は少なかった。しかし、このような利害は、三陸沿岸地方の経済発展と、各港・荷主らの利益を阻害する要因を共同で排除する、という共同の認識のなかに包み込まれ、さらに、行政の援助と規制をともに受けながら汽船会社の設立へと向かった。

註：1) 菅野與八家の「送状」、下閉伊郡鉾ヶ崎町の回漕店・奥州屋鈴木長兵衛家「判取帳」。

2) 「気仙沼港至大船渡港 海図第56号 1/35000」（日本水路図誌株式会社、昭和63年）によると、脇の沢港付近の水深は、干潮時0.8～2.7m。高島丸などの遠距離船が「不安全」とされたのは、遠浅の砂地で干潮時になると水深が浅く、座礁のおそれがあったからであろう。しかし、長部港は本船を沖に碇泊させ舳による荷物の積み下ろしを行っており、同じ広田湾内にある脇の沢港も舳で十分に対応できたはずである。実際、三陸汽船になってからはこのような方法で脇の沢港に寄航している。

3) 岩手県庁文書庫資料「明治41大正2年 三陸汽船株式会社関係書類」[C14 4 8 23]（三陸汽船株式会社設立ニ付県補助請願）。

4) 水上助三郎伝記刊行会 [8] 382～383頁。

5) 岩手県庁文書庫資料「明治41大正2年 三陸汽船株式会社関係書類」[C14 4 8 23]（三陸汽船株式会

社創立計画ノ概況), 以下, 創立関係についてはこの資料による。

- 6) 岩手銀行編『岩手銀行五十年史』(岩手銀行, 昭和 59 年, 44 頁)によると, 気仙銀行は明治 33 年に設立。「県内銀行中でも最も優秀な成績を残し」とあり, 気仙地方の中心的な金融機関として地域経済に多大な影響力を示した。三陸汽船の設立機運がみられた明治 39 年の気仙銀行の株主数は 84 名。
- 7) 岩手県庁文書庫資料「明治 41 大正 2 年 三陸汽船株式会社関係書類」[C14 4 8 23]。
- 8) 中村 [9] は, 「村請制に類似する形態を用いた株主募集活動は, その後なかなか進展せず」と述べており, 東北線の岩手県における株式募集活動は, 行政組織を利用したものであった。
- 9) 「三陸汽船株式会社第参回営業報告書」6 頁。
- 10) 斬馬剣 独尊子-岩手県知事笠井信一氏(中)-[3] 3 頁。
- 11) 岩手県庁文書庫資料「明治 41 大正 2 年 三陸汽船株式会社関係書類」[C14 4 8 23] (三陸汽船株式会社県費補助申請書)
- 12) 岩手県庁文書庫資料「明治 41 大正 2 年 三陸汽船株式会社関係書類」[C14 4 8 23] (航路補助命令書)。
- 13) 三和 [7] 79 ~ 129 頁。国の海運政策の対象は, 明治維新から明治 20 代半ばまでは海運企業であり, 航海奨励法が提起された明治 26 年から第 1 次世界大戦までの期間は海上航路に移行された。
- 14) 岩手県庁文書庫資料「明治 41 大正 2 年 三陸汽船株式会社関係書類」[C14 4 8 23] (航路補助命令書)。

4. 三陸汽船会社の展開過程

1) 三陸汽船会社の概要

三陸汽船は明治 41 年 4 月 22 日に設立され, 本社は上閉伊郡釜石町に置かれた。資本金は 30 万円 (1 株 50 円) で発行株式数は 6000 株であった。社長には, 釜石鉾山田中製鉄所 (現・新日鉄釜石製鉄所) の所長が就任した。

三陸汽船の航路は, 塩釜一宮古間, 宮古一久慈間, 三陸沿岸一東京間の 3 区間としたが, 東京湾汽船との競争が「三ヶ年継続スルモノト覚悟」しており, 対抗上, 第 1 航路を塩釜一久慈間としてこれを貨客搭載専用船に, 三陸沿岸各港一東京横浜間を結ぶ第 2 航路は貨物専用船とし, 「競争ノ期間ハ第二航路ノ計画ヲ見合第一航路ニ全カヲ注」ぐものとした (註 1)。

所有船の状況は, 第 4 表に示す通りである。每期ごとに船舶数を増やしており, 運賃は, 東京湾汽船より「二割五分減」とした。そして, 寄港地も東京湾汽船より数カ所多い最大で 16 カ所を数え, 広田湾は, 高田町の荷主の希望通り, 「今泉 (長部一筆者)」から「高田 (脇ノ沢)」に変更された。「来客貨物ニ対シテハ, 丁寧と懇切ヲ主トシ」(註 2)

第4表 三陸汽船会社
所有船の推移

年次	隻	総トン数
41上	4	583.41
41下	5	709.33
42下	6	—
44上	11	1,672.83
44下	14	—

出所: 菅野與八家「三陸汽船株式会社営業報告書」より作成
註: 年次は明治

第5表 三陸汽船会社株主分布
単位: 人

株数/年度	41上	44上	1下
1~5	417	277	238
6~10	66	39	36
11~20	45	35	29
21~30	20	17	17
31~50	26	7	6
51~100	13	3	7
101~150	1	2	2
151~200	1	0	0
201~500	2	1	1
501~1000	0		
1001~1500		1	1
計	591	382	337
総株数	6000	4500	4500

出所: 菅野與八家所蔵「三陸汽船株式会社営業報告書」より作成
註: 年度は明治、大正

などと、きめ細かなサービスに努めている。

三陸汽船の株主構成をみよう。創立時の株主数は588名であるが、「第一回営業報告」（註3）でそれを捉えると、株主数は591名で、所有株数による株主の分布は第5表の通りである。70.6%が1～5株の零細株主である。100株以上の上位株主は7名にすぎない。特定の資産家などの少数株主に株式が集中していないことが三陸汽船の特徴であり、会社の結束を強めるためなるべく多くの荷主による株式保有を期待したものである。

第6表で経営陣の顔ぶれをみると、創業から明治43年上期（同43年4月～同43年9月）までは、取締役12名、監査役3名のうち社長と常務を除き、全員が岩手県沿岸部から就任した。取締役の郡別内訳は、気仙郡5名、下閉伊郡4名、上閉伊郡1名で、これは株主数に配慮した構成であったろう。彼らのほとんどは明治期に台頭した新興商人や実業家である。

2) 東京湾汽船会社との競争

このような三陸汽船の展開によって、東京湾汽船との競争は熾烈を極めた。それを示すと、まずは大幅なダンピングであった。第7表は、値下げの推移を示したものである。ここからは明治期後半における三陸沿岸地方の輸出入品目も合わせて知ることができる。なかでも主要な輸出品であった干鰯は最終的に7割余、干鰯、鰹節にいたっては8割近くも運賃を切り下げている。これは三陸汽船にとって、「平均約三割ノ減収タリ」（註4）という痛手であった。

つぎに、航路の妨害行為である。東京湾汽船は、三陸汽船の船舶に接触、損傷させ、ときには「濡荷損害少カラズ」（註5）という被害を発生させ、訴訟にまで発展している。

さらに、株券の買収工作がみられた。三陸汽船の社長は、「株主中彼等ノ誘惑ニ迷ウモノナシトモ期セラレス」その場合は「地方我有力者ニ於テ買収ノ策ヲ講シ…我株主協力一休トナリ、本社ヲ擁護スルハ本社創立ノ目的ヲ達シ、事業ノ発展ヲ計ルノ第一急務…株主各位ニ此旨通達セシムル様」（註6）と取締役らに協力を求めている。

このようななか、三陸汽船の経営状態を示すと第8表の通りである。紙幅の関係で簡易的分析方法に依拠したが、まず、5年間の内容をみるかぎり対払込資本純益率・対売上高純益率ともかなりの利回りであったことがわかる。第9表のように貨物

第6表 三陸汽船会社役員推移

明治	41上	44下	45下
社長	Da	Da	Da
常務	Fa	Fa	Fa
取締役	Aa	Aa	Aa
同	Ab	Ac	Ac
同	Ac	Cb	Cb
同	Ad	Cc	Cc
同	Ae	Ea	Ea
同	Ba	Eb	Ec
同	Ca	Ec	Ed
同	Cb	Ed	Ee
同	Cc		
同	Cd		
監査役	Af	Ag	Ab
同	Bb	Bb	Ag
同	Ce	Cf	Bb
同			Bc
同			Cf

出所:菅野與八家所蔵「三陸汽船株式会社営業報告書」より作成

註:英大文字:出身地・所属(A気仙郡B上閉伊郡C下閉伊郡D静岡県-田中製鉄所E東京市F県派遣) 英小文字:人名

第7表 東京湾汽船会社
運賃値下げ推移 単位:円

品名	独占	競争	改正
米穀	27	16	14
大豆		30	20
麦粉	50	40	18
若布	50	25	18
昆布	50	25	18
小割材		50	35

単位:銭			
品名	独占	競争	改正
和酒(4斗)	28	15	9
砂糖(小袋)	20	12	7
醤油(5升)	70	30	20
石油(匁)	12	6	4
洋粉	8	3	2
食塩	8	4	2
甘藷	9	4	3
洋釘	18	10	5
岩石	14	8	7
干鰯	30	12	8
干鰯	45	15	10
鰹節	24	10	5
魚油	12	4	4
鮮魚(5貫)	14	7	5

出所:菅野與八家所蔵資料から作成

量は、明治42年下期が上期に對比して173.8% (411,536個) の大幅な伸びを示しており、これは、「各地荷主ノ同情ニ依リ常ニ多数ノ貨物」(註7) を集めることができたからで、まさに地場資本の共同性が発揮された結果であった。

しかし、同年下期の運賃は上期より2,338円減少しており、「開業以來已ニ三年毎期欠損ヲ重シ」(註8) とあるように、2万190円33銭2厘もの損失金を計上している。

3) 共同計算

このような貨客の争奪は、共倒れの危険性を孕むものであった。明治42年10月、三陸汽船と東京湾汽船の両社は「共同計算営業ニ関シ」(註9) 協定し、3年間の契約を締結した。所謂海運同盟と呼ばれるこの方法は、過当競争を避けるために船会社が協定し、「同じ品目に同じ運賃」「配船数の取り決め」「寄港地の割り当て」「運賃をプール(共同計算)」して輸送量の配分を行うものである(註10)。

協定では「施行細則」を巡り、再三協議は決裂したが、結局、両社はそれぞれ5隻づつを交代で運航し、収入は折半することで妥結した。そして、三陸汽船の塩釜取扱店内に共同営業事務所を設けるとともに、第1航路は塩釜—宮古間、第2航路を宮古—久慈間と設定した。三陸汽船はこれについて「株主各位ニ苦痛ヲ與フルノミナラズ、漸次資本ニ減耗ヲ来スハ本社ノ前途最モ憂慮ニ堪ヘザル処ナリ、三陸ノ体面ト利益トヲ毀損セザル程度ニ於テ、此際調停ニ応ズルハ社業經營上機宜ノ誤ラザルモノト信ジ」(註11) と報告している。

しかし、再び第9表をみよう。共同計算の前と比較すると明治43年度上期の乗客数は前期よりも1,520名、貨物数は162,933個減少しているにもかかわらず、運賃は逆に5,085円14銭増加している。これは明らかな運賃の大幅な値上げによるものであろう。第6回の営業報告書が欠落しているので共同計算による航路運営上の情報は得られないが、三陸汽船は、株主のたを理由に会社を維持する方針を採用した。しかし、それは運賃値上による貨客離れという課題を抱え込み、はやくも共同性の質が問われる結果となったのである。

4) 荷主・商業組合

これまで荷主=商人らが三陸汽船の中心的な存在であり、共同性を形成する原動力であったこ

第8表 三陸汽船会社の営業状態

		単位:円				単位:円	
明治	払込	売上高(b)	純利益(c)	c/a×2(%)	c/b(%)	資本金	発行株数
大正	資本金(a)						
41上	119,970		△ 5,466	△ 9.1		300,000	6,000
41下	120,000	20,417	2,487	4.1	12.2	300,000	6,000
42上	165,000	△ 24,995	△ 6,170	△ 7.5	△ 24.6	300,000	6,000
42下	165,000	△ 23,165	△ 20,190	△ 12.2	△ 87.2	300,000	6,000
43上	165,000	30,636	1,459	1.8	4.8	300,000	6,000
44上	315,000	51,610	8,062	5.1	15.6	315,000	4,500
44下	315,000	106,282	14,988	9.5	14.1	315,000	4,500
45上	315,000	123,533	17,878	11.4	14.5	315,000	4,500
1下	315,000	129,736	16,171	10.3	12.5	315,000	4,500

出所:菅野與八家、伊東彌助家所蔵「三陸汽船株式会社営業報告書」より作成

註: 1)円未満切り捨て、%は四捨五入

2)c/aは対払込資本純益率、c/bは対売上高純益率

3)売上高に支店収入は含まない

第9表 三陸汽船会社貨客実績

		単位:円			
明治	乗客人数	運賃	積荷総数	運賃	金額合計
41下	5,872	3,604	184,096	16,747	20,351
42上	15,928	8,404	236,813	16,518	24,922
42下	14,259	4,473	411,536	18,111	22,584
43上	12,739		248,603		27,669

出所:菅野與八家所蔵「三陸汽船株式会社営業報告書」より作成

註:1)円未満四捨五入

2)43上の金額合計は東京湾汽船との折半金額

とを検討してきた。それが具体的に示されたのが、各地域で組織された商業組合であった。

それは、「三陸ノ感念ヲ發揮シ來リ、或ハ組合団体ヲ組織シ、或ハ精神的結合ヲ以テ、益々後援ノ勢力ヲ強大堅実ニシ…本社ハ偏ニ社業大極ノ目的ヲ貫徹シ、三陸最終ノ利益ヲ期スベク」（註12）に端的にあらわれており、商業組合の代表の一部は、三陸汽船の取締役、監査役に就任している。したがって、ここでいう「組合団体」は、商業組合を名乗ってはいるが、藤田貞一郎の「（商業組合とは一筆者）社会的経済的機能を全く異にし」た（註13）、「問屋資本的」性格をもった商人らの組織であった。

その商業組合が、共同計算の成立過程において第10表のような動きをみせている。これはなにを意味するのであろう。まず、「運賃割戻」とはどのようなものであったのかを知るために、史料5をみよう。これは、三陸汽船を「甲」とし、釜石魚商輸出同盟組合（組合員41名）を「乙」とする契約書からおもな条項を拾い上げたものである。

史料5（釜石魚商輸出同盟組合と三陸汽船との契約書）

第一條甲者ハ、乙者カ甲者ノ所有汽船ヲ以テ輸出スル貨物ニ対シ、左ノ歩合ヲ以テ割戻運賃ヲ交付ス。一輸出運賃実収額金五百円以上五分。一全上金壹千円以上八分。一全上金貳千円以上壹割。一全上金參千円以上壹割貳分。第三條甲者ハ、營業年度ノ半期ニ至、乙者輸出運賃ノ実収ヲ計算シテ、割戻歩合金ヲ乙者ニ交付ス。

出所：菅野與八家所蔵文書

三陸汽船を利用した運賃額に応じて一定の額が割戻される仕組みであった。割戻金は、組合内部への積立金や経費を控除した残額を組合員に利用高配当されたが、この契約で注目したいのは、「輸出スヘキ貨物ハ総テ甲者（三陸汽船一筆者）ノ所有汽船ヲ以テ運輸スルモノトス」（第二條）という部分である。すなわち、組合規約では、「三陸汽船株式会社トノ契約ノ趣旨ニ背キ為メニ本組合ニ於テ受ケヘキ利益ヲ減殺セラレタル時ハ其全額ヲ本組合ニ賠償スヘキモノトス」（釜石魚商輸出同盟組合同規約第二十四條）とされており、明らかにこの商業組合等は、三陸汽船の集荷のために組織されたものであった。釜石商業組合（組合員55名）では、取引先に対しても三陸汽船の利用を働きかけ、他船に積み入れた荷物は受け取らないで送り返すことを決めている。

共同計算営業協定を締結した後における、このような運賃割戻契約は、①三陸汽船側が共同計算への理解を求めるためにとった妥協的な措置、②共同計算による運賃値上げを想定した組合の

第10表 共同計算と商業組合の動き 年号:明治

42.10.23	共同計算営業協定締結
42.11.07	共同計算取扱施行細目協議不調
42.11.29	唐丹吉浜商業実業同盟組合と運賃割戻契約
43.01.08	高田商業組合と運賃割戻契約
43.02.20	大槌商業組合と運賃割戻契約
43.02.21	釜石魚商組、釜石輸入商組、高田商組沿岸荷主同盟組合連合会設立
43.03.01	共同計算実行意見不一致、立会人の裁定で協議設立
43.03.16	共同計算事務取扱細目協定

出所：菅野與八家所蔵「三陸汽船株式会社営業報告書」より作成

要求、③三陸汽船の交渉を有利に進めるため東京湾汽船に対する示威的意味、などが考えられる。すでに述べたように、施行細則をめぐる交渉が再三にわたり決裂したのは、このように三陸汽船と荷主側の調整に困難を来したことも要因であったと推測される。

そして、共同計算に向かうことが避けられないことを認識するにいたった商業組合等は、「沿岸荷主連合同盟組合」を結成して、「両社共同計算ニ関スル妥協破壊ノ件」(註14)を諮り、「生民ノ血液ヲ吸収シタルヤ久シト言フベシ…何ゾ鉄面皮ナル毫モ悔罪ノ色ナク却テ柔順陰險猫ノ如キ態度ヲ作り…東京湾ノ姦計猫畧ヲ退治シテ」(同盟組合の「主意書」と激しく抵抗する動きをみせたのである。しかし、塩釜町の有力実業家が立会人となったことなどもあり、結果的に会社経営と荷主＝商人らの利害を妥協せざるを得なくなったものと思われる。

5) 船舶合同

三陸汽船と東京湾汽船は明治44年、それまでの「共同」から「合同」(註15)することになった。その内容は、東京湾汽船が三陸航路での営業を取りやめ、船舶、土地、建物の一切を三陸汽船に譲渡するというものであった。つまり航路の売却である。

岩手県史を始めとする関係市町村史(誌)はこれをもって、「東北の現地資本が巨大な中央資本に一矢を報いて打ち勝った唯一の例」(註16)であるなどと記しており、たしかに地域の利益を共同で排除したという結論は得られるだろう。

しかし「為取替仮契約書」(註17)をみよう。ここには、「甲(三陸汽船一筆者)ハ其取締役総員数ノ五分ノ弍ヲ乙(東京湾汽船一筆者)指定ノ人ヲ」(第7条)、「衝突損害請求訴訟ハ本契約ト同時ニ甲ハ其ノ請求権ヲ放棄」(第9条)、「乙指定ノ人ヲ支店長ニ採用スルコト」(第10条)のほか、東京湾汽船の荷客取扱人や使用人、船員をそのまま使用することなどが条件として上げられている。

さらに注目したいのは次のような株式操作を行っていることである。第8表をみてわかるように、1株当たりの実質株価は27円50銭(払込資本金16万5000円を発行済み株式6000株で除す)であった。これに対して、「壹株ニ付金七圓五拾銭ノ払込ヲ為シ、壹株参拾五圓払込済トシ、其資本金ヲ弍拾壹萬圓ニ減資シ、壹株金参拾五圓払込済参千株ヲ増加シ、総資本金参拾壹萬五千圓、総株数九千株トスルモノトス」(第2条)、そして、「株式参千株(壹株金参拾五圓払込済ノモノ)及正金壹萬圓ヲ乙(東京湾汽船一筆者)ニ交付スルモノトス」(第3条)とした。つまり字句通りを要約すると、「合同」の条件として、三陸汽船の株主は1株につき7円50銭合計4万5000円を払い込むほか、三陸汽船は、新たに3000株(10万5000円)を発行して東京湾汽船に交付することになったのである。

これによって、全株主の20%にあたる105名の1株株主(明治43年上期時点)は新たに1株を買い増しするか売却して株主の地位を手放さなければならなくなった。これは適正に財務処理を行うための操作であったのかどうかは定かでないが、零細株主が排除されたことは明らかである。そして、株主数は第5表のように、明治44年上期に急減しており、10営業期間中において約43%、254名も減少している。

それと前後するように、株主名簿には、東京湾汽船社長名義「1500株」(註18)が登場し、

結果的に発行株数を 4500 株としたことから、東京湾汽船は関係者分を含めると三陸汽船株式の 30%以上を取得し筆頭株主になったのである。

高嶋でさえ、「約半分が県外資本であり、和歌山水電を地場資本と呼ぶとき、その特徴は限定されたものになるだろう」（註 19）と述べている。合同によってもたしかに三陸沿岸地方の株主は 70%を占めていたが、第 6 表をみるように有力商人らが取締役から退くなど主導権は弱まり、運賃の値上げによって「荷主及一般民衆の不利」（註 20）もみられたことから、地場資本の共同性を保つことはもはや困難であったと見做さなければならない。

ちなみに、営業状況を見ると、明治 44 年には、「開業以来著シキ利益ヲ収メテ利益配当ヲ為ス」（註 21）とあり、同年下期においてはじめて 1 株につき 1 円 75 銭を配当、役員賞与金も 1,498 円支給している。明治末期の三陸沿岸の海運業をめぐる環境は思わしくはなかったが、対立が解消したことによって経営は安定したのである。しかし、明治 44 年度下期から商業組合への割戻金は計上されていないし、また、「経営上従前ノ取扱店ヲ解約シ更ニ本社ノ出張所ヲ設置」（註 22）しており、これまでのような荷主・株主に委託した取扱店を会社直営にしていることにも注目しなければならない。

6) 小括

三陸汽船の設立により寄港地問題は解決され、激しい競争によって運賃の値下げも行われた。しかし、両社の経営採算上の問題から航路の共同計算に向かい、共同性の原動力となっていた商業組合は妥協を迫られることになった。結果的に東京湾汽船は、三陸航路から撤退することになるが、三陸汽船の零細株主は排除され、東京湾汽船の強い影響力のもとで会社経営が展開されることになった。

註：1) 岩手県庁文書庫資料「明治 41 大正 2 年 三陸汽船株式会社関係書類」[C14 4 8 23]（三陸汽船株式会社設立計画之概要）。以下、設立に関してはこの資料による。

2) 岩手県庁文書庫資料「明治 41 大正 2 年 三陸汽船株式会社関係書類」[C14 4 8 23]（三陸汽船株式会社取扱店 荷客取扱規定）

3) 菅野與八家所蔵。以下、「三陸汽船株式会社営業報告書」は同家所蔵。

4) 「三陸汽船株式会社第貳回営業報告書」7 頁。

5) 「三陸汽船株式会社第貳回営業報告書」5 頁。

6) 菅野與八家所蔵文書。

7) 「三陸汽船株式会社第四回営業報告書」5 頁。

8) 「三陸汽船株式会社第四回営業報告書」6 頁。

9) 「三陸汽船株式会社第四回営業報告書」6 頁。

10) 大阪商船三井船舶調査部 [10] 21～23 頁。

11) 「三陸汽船株式会社第四回営業報告書」6 頁。

12) 「三陸汽船株式会社第參回営業報告書」6 頁。

13) 藤田 [1] 194 頁。

- 14) 菅野與八家所蔵文書.
- 15) 「三陸汽船株式会社第七回営業報告書」12頁.
- 16) 気仙沼市史編さん委員会 [4] 138頁.
- 17) 岩手県庁文書庫資料「明治41大正2年 三陸汽船株式会社関係書類」[C14 4 8 23].
- 18) 「三陸汽船株式会社第七回営業報告書」37頁.
- 19) 高嶋 [14] 236頁.
- 20) 伊東 [2] 258頁.
- 21) 「三陸汽船株式会社第八回営業報告書」7頁.
- 22) 「三陸汽船株式会社第十回営業報告書」9頁.

5. まとめ

次の史料6は、東京湾汽船との合同の後、経営の中心であった下閉伊郡宮古町の有力な実業家が取締役を辞任する際に書き残したものであり、長文のなかから抜粋したものである。

史料6 (三陸汽船の共同性)

三陸汽船会社創立之目的ハ、原ヨリ地方之開發ト御崎之便利トヲ目的トスルモノニシテ…社長常務及一般重役トノ間ニ意志ノソ通ヲ欠ケ…会社ノ空氣ヲ一掃スル事ノ必要ナトハ実ハ会社之創立当時否開業カラ多少今日程テワナイケレトモ其口念ハイタイテ居タノテアッタ…本社ノスヘテノ行為ハ一般重役及荷主株主ノ誤解ヲ招キ…結束ハ無論三陸カツテ居ル、ソレハ決シテ重役や常務や社長ノ功テハナイ、地方ノ株主荷主ナリシカ不便ヲモ忍ヒ損失ヲモ忍テ東京湾ニ荷物ヲツマナカッタ結果テアル。

出所：菊池長右衛門家所蔵文書

ここでは、社長、常務への不信感を露にし、取締役間の不協和音を指摘している。この文書の中には三陸汽船の性格が端的に表れており、本稿では次のことが明らかになった。

三陸汽船の地場資本は、寄港地や運賃などにかかわる地域の利益を阻害する要因を共同で排除しようとする関係のもとに形成されたのであった。そこでみられたのは、三陸沿岸地方の経済発展を掲げ、地域ナショナリズムを喚起して、「町村」「郡」「三陸地方」へと範囲を広げながら合意形成をはかり、中央資本の東京湾汽船に対抗するかたちを強めた(註1)。それは、ソーシャル・キャピタル概念のなかで議論されている、「信頼」「規範」「ネットワーク」に訴えるものであったと言うこともできよう [13]。

このような「共同性」が形成される原動力となったのは、荷主らが結束した商業組合等の「組合団体」であった。三陸汽船は、「株主荷主ナリシカ不便ヲモ忍ヒ損失ヲモ忍テ東京湾ニ荷物ヲツマナカッタ結果テアル」というような基盤において運営されていたのであるが、経営採算上、東京湾汽船との共同計算によって会社運営と荷主・株主の利益という二者択一の課題を抱えることになり、共同性に亀裂が生じるようになった(註1)。「会社ノ空氣ヲ一掃スル事ノ必要ナトハ

…イタイテ居タノテアッタ」とあるように、地場資本は宿命的にこのような利害を内包しており、そこに外的要因が引き金となって自らの機能に限界をもたらしことになったのである。

たしかに、三陸汽船は、三陸沿岸地方に独自の海上交通を築き、商品経済の発展や、教育、文化に貢献したことを評価することができる。この点については中村 [9] の研究でも、民間のインフラ整備が「近代産業に流す道筋をつけた」（註 2）ことが明らかになっている。しかし、これまでの地場資本の研究には、管見のかぎりその本質を構成する共同性についてのこのような言及はみられなかった。地域経済の発展に機能する地場資本の限界は、この共同性の弛緩や喪失にあることを付け加えたい。

本稿は、三陸汽船に関する現段階において得られた史・資料によって分析・検討したものであり、中間報告的な研究である。三陸汽船はこの後も 30 年以上にわたり存続するが、政治経済が変動するなかでその展開の主体的要因はどのように変化するのか。今後においても、三陸沿岸地方経済の発展を考察する上で、地場資本を視角とした検討が必要である。

註：1) これに加えて行政の関与、すなわち補助金を受けての命令航路には規制が伴い、会社経営の自主性を萎縮させたのではなかろうか。具体的にどのような影響があったのかについては資料から明らかにできなかった。今後の課題である。

2) 中村 [9] 350 頁。

引用文献

- [1] 藤田貞一郎『近代日本同業組合史論』清文堂出版, 1995 年。
- [2] 伊東米治郎『日本の海運』東京實文館, 大正 11 年。
- [3] 『岩手公論』1169 号, 明治 43 年 4 月。
- [4] 気仙沼市史編さん委員会『気仙沼市史Ⅳ近代・現代編』気仙沼市, 平成 5 年。
- [5] 小島俊一『とっておきばなし陸中海岸 宮古・関伊秘話』杜陵印刷, 昭和 54 年。
- [6] 三和良一「海上交通」古島敏雄・安藤良雄編『流通史Ⅱ』山川出版, 昭和 50 年。
- [7] 三和良一「戦前期日本海運政策史の一考察」『青山経済論集』36 卷 2・3・4 号, 青山学院大学経済学会, 昭和 60 年。
- [8] 水上助三郎伝記刊行会『水上助三郎伝』水上助三郎業績顕彰会, 昭和 36 年。
- [9] 中村尚史「工業化資金の調達と地方官 - 日本鉄道会社の東北延長と岩手県」高村直助編『明治前期の日本経済 - 資本主義への道 -』日本経済評論社, 2004 年。
- [10] 大阪商船三井船舶調査部編『海運の知識』東洋経済新報社, 昭和 59 年。
- [11] 陸前高田市史編集委員会『陸前高田市史』第四卷沿岸編 (下), 陸前高田市, 平成 8 年。
- [12] 佐々木誠治『日本海運業の近代化』海文堂, 昭和 36 年。
- [13] 佐藤誠「社会資本とソーシャル・キャピタル」
『立命館国際研究』16 卷 1 号, 立命館大学国際関係学会, 2003 年。
- [14] 高嶋雅明『企業勃興と地域経済』清文堂出版, 2004 年。

[15] 寺島成信『帝国海運政策論』巖松堂書店,大正12年.

[16] 東海汽船株式会社編『東海汽船80年のあゆみ』東海汽船株式会社,昭和45年.