

地方商人による「共同運営型」企業の設立・経営と地域社会との関連に関する研究 -明治後期における株式会社気仙銀行と三陸汽船株式会社を事例に- : 平成24年度資源環境経済学講座博士論文要旨

著者	佐藤 文吉
雑誌名	農業経済研究報告
号	44
ページ	113-114
URL	http://hdl.handle.net/10097/56373

地方商人による「共同運営型」企業の設立・経営と地域社会との関連に関する研究
—明治後期における株式会社気仙銀行と三陸汽船株式会社を事例に—

Study on the Relations between the “Joint Corporation” Established and Managed
by the Local Merchants and Local Communities : Kesen Bank Co., Ltd. And Sanriku
Steamship Co., Ltd. in the Late Meiji Era

佐藤 文吉 (フィールド社会技術学分野)

商人活動は流通機構からの利益の獲得であり、買い手の必要と売り手の貧窮につけこむ「致命的に不正」な存在としてとらえられてきた。また、商人は共同体相互をつなぐものであり、「共同的」な関係を形成することと無縁な存在であるとされてきた。しかし、近年は、地方商人が明治期日本の資本主義、産業化を促進したという観点から研究が進められるようになってきている。

本論文では、商人を地域社会における「生活者」として位置づけた。地域社会には、非匿名的な関係、つまり「顔みえる関係」という特徴がある。地方商人は、そのような関係性において取引上のルールである「行動規範」を共有し、結束力を強めるとともに、規制力が商人らの利害を調整した。

明治期の岩手県沿岸地方の商人らは、このような地域社会の特徴に基づき、地域経済の重要な基盤であった海運業を共同で充実させようとしたのである。本論文の目的は、三陸沿岸の内航海運として海上交通に大きな役割を果たした三陸汽船株式会社(以下、三陸汽船)の形成・展開・再編過程をとおして、商人らの広域的な連携の機能と条件および限界を明らかにすることである。

岩手県沿岸地方は、入り江の港を中心に村落が形成され、生活・文化を共有する範囲で経済活動が展開された。本論文では、このような地理的な範囲を地域経済圏、すなわち、地域社会としてとらえている。

このうち、高田町経済圏の高田商人らは明治 33 年、地域社会内において気仙銀行を設立し、地場産業の資金需給調節や対外的な決済に機能を発揮した。これは非匿名性に基づく規制力によって結集をはかったものである。このことは、地域社会の範囲で組織的に完結する金融インフラ(明治期は民間資本によって多くの社会基盤が整備されており、本論文では、交通運輸のほか、金融サービスもインフラの概念に含めた)を形成・運営することが可能であったことを示すものであった。

高田商人らは、このような地域社会の特徴に基づき、三陸沿岸航路を独占していた、中央資本の東京湾汽船株式会社(以下、東京湾汽船)と対抗し、営利会社と異なる「共同運営」による海運会社を設立しようとしたが、海運業は港と港をつなぐ広域的な展開と大規模な資本力が必要なことから、地域社会を超えて広域的な連携をはからなければならなかった。

しかし各地域社会は経済構造が異なり、経営リスクや寄港地をめぐり、経済的な利害が

表面化した。地域社会はその範囲を超えることによって非匿名性に基づく規制力が希薄化し、利害調整ができなくなるからである。

このことから、「商家」レベルの商人らと性格の異なる外部の企業家と、公益的なサービスという観点から岩手県庁による調整が地場資本の結集条件として必要となったのである。

三陸汽船運航後の明治 41 年からは、東京湾汽船と運賃の激しいダンピング競争となり、創業からの赤字が累積し、経営危機に直面することになった。このため、経営の安定化と海運インフラの継続的な確保を目指し、貨物を集中するための「荷主組合」の結成と、東京湾汽船と三陸航路の一部区間を共同経営する「共同計算営業」の路線を模索したが、そこで表面化したのは、2 つ路線をめぐる商人間の対立であった。

つまりこれは、気仙銀行の実績に基づいた地域社会の論理の反映と、三陸汽船を経営体として相対的に独立させようとする、地域社会と三陸汽船のつながり方をめぐる、商人間の認識の相違であった。地域の経済主体であり、地域リーダーでもある商人らは、地域社会に経済的な利益をもたらすという役割期待があり、基本的な認識は同様であったが、広域的な連携では、地域社会の規制力が希薄化し、利害調整ができなかったからである。

三陸汽船に地域社会の特徴を反映させようとした商人らは、「共同計算営業」の交渉を再三にわたり不調にしたが、結果的に立会人を委嘱して裁定がなされ、両社は明治 43 年 3 月、三陸沿岸航路の一部区間(岩手県久慈港—宮城県塩釜港間)で共同経営することになった。このことは三陸汽船内部の利害対立を、外部の第 3 者が調停したことを意味するものであり、広域的な連携の限界を示すものであった。

また、これから間もなく東京湾汽船は、同区間の船舶や施設を三陸汽船に譲渡し、両社は「航業合同」することになった。しかし、実質的に東京湾汽船は三陸汽船の大株主となり、取締役の半数、ミドル・マネジメントとしての常務取締役の就任など、中央資本から人的資源や経営ノウハウを導入することになった。

以上のことから、商人らは、地域社会の特徴に基づきその範囲で強力な機能を発揮したが、「共同運営型」企業とはいえ、地域社会を超えることによって規制力は弱体化し、「商家」レベルの商人らがインフラ的な機能を持つ大規模な海運会社を展開するには、外部の調整力によってその弱体化を補い、さらに安定した海運インフラを維持するためには、中央資本による経営合理性の導入をはからなければならないという限界があったのである。