

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-

著者	佐藤 文吉
号	49
学位授与機関	Tohoku University
学位授与番号	農博第1047号
URL	http://hdl.handle.net/10097/60261

氏名 (本籍地) さとう ぶんきち 佐藤 文吉
学位の種類 博士 (農学)
学位記番号 農博第 1047 号
学位授与年月日 平成 25 年 3 月 27 日
学位授与の要件 学位規則第 4 条第 1 項
研究科, 専攻 東北大学大学院 (博士課程) 農学研究科資源生物科学専攻
論文題目 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 -
博士論文審査委員 (主査) 教授 盛田 清秀
教授 伊藤 房雄
准教授 冬木 勝仁
大鎌 邦雄

論文内容要旨

第1章 序論—課題と限定

本論文の目的は、岩手県沿岸地方を中心に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)の明治後期における形成・展開・再編過程の検討をとおして、地方商人が地域社会との関係に基づき、経済基盤の一つである海運業を広域的な連携によって充実するさいの機能と条件および限界を、明らかにすることである。

本論では、地方商人の商業・経済活動だけではなく、地域社会における「生活者」としての立場を重視した。地方商人の活動は、生活の根拠を有する地域社会という「場」を基盤に展開されたからである。

この地域社会には「顔の見える関係」、つまり非匿名性の関係がある。地方商人は、地域社会を基盤に取引上の共通ルールである行動規範を共有し、それが規制力となり、やがて「取引統治の制度」を確立した。これに基づいて地域経済を発展させ、ときに単独で解決できない問題には、共同体的な関係性を動員して対応した。

三陸汽船は、単独で資本主義化に対応できない「商家」レベルの地方商人らが共同で設立・経営したものである。このことから本論では、三陸汽船を単なる営利会社ではなく、商人らによる「共同運営型」の企業であると位置づけ、地域経済の主体的存在である地方商人の「共同性」に焦点をあてるとともに、その分析にあたっては、地域社会の非匿名的関係性に基づく規制力に注目した。

三陸汽船は、岩手県沿岸地方のような明治期の経済的後進地において、地域の経済活動や社会生活を支えたのであり、鉄道と同じく交通・運輸の観点から一種のインフラストラクチャー(以下、インフラ)であった。このことから以上のことを踏まえ、①岩手県沿岸地方の商人は資本主義化に対応する共通インフラの形成にどのような機能を発揮し、②そのさいに必要とした条件はどのようなものであり、③そしてそこにはどのような限界があったのかを、課題として検討した。

第2章 岩手県沿岸地方の経済構造と海運インフラの展開

明治後期の岩手県沿岸地方は、入り江の周辺に地域社会が形成されていた。この章では、このような地域社会における経済構造とその背後にある社会関係を、商品流通と海運の近代化とともに広がる港湾の格差の分析をとおして明らかにした。

岩手県沿岸地方は、基本的に住民の食料や消費財が自給できなかったことから外部からそれらを移入し、地場産業の水産物、林産物、蚕糸類の移出によって地域経済をまかなう構造であった。特徴的なことは、藩政期からこのような物資の移出入が海上交易によって展開され、地域社会ごとに外部市場とつながっていたことである。したがって港は経済活動の重要な拠点であり、その盛衰が地域経済を左右した。

汽船(蒸気船)の出現によって藩政期からの拠点港が重点移動し、各港に格差が広がりはじめたのは明治30年代中頃からで、これにともない各地域社会の経済発展の程度と地域利害が明白になっていった。

とくに大船渡港では全国的な港湾整備に位置づけようとする開港計画が持ち上がり、それを岩手県庁が後押しした。このような行政施策が一層地域経済の格差に拍車をかけることになった。

第3章 地域経済における「主体」の構造—気仙銀行の展開

この章では、高田商人が設立した気仙銀行をとおして、地域社会における非匿名性の規制力と、地方商人らの金融インフラ形成能力を明らかにした。

気仙銀行は、地場産業の資金需給調節や対外取引決済に対応した。このさい明確になったのは、地域社会の非匿名的な関係性である。すなわち、貸付金においては、約6割が物的担保を必要としない、人的な信用によるものであったが、そこには行動規範の共有による規制力が働き、每期ごとに利益を計上する順調な営業活動が展開された。

また、この銀行の株主のほとんどは高田町を中心とする地場資本であり、商人らは、組織的に地域社会内で完結可能な、金融インフラを形成する強い機能を発揮した。

ただし、高田商人らは、町役場の助役の動機づけによって、気仙銀行の設立に結集しており、行政がサポートするという条件を必要とした。

第4章 岩手県沿岸地方の明治30年代における海運インフラ整備とその主体

この章では、三陸汽船運航以前の海運の状況を概観し、海運会社設立の条件を明らかにした。岩手県沿岸地方では、資本主義化に対応するため、伝統海運に代わって汽船による近代海運の運航がさまざまな形で試みられた。それは、盛岡商人や、地元資産家と中央資本の共同出資、一部地域社会の連携によるものであった。

しかし、いずれも地域の結束が狭い範囲であったため、近代海運という大規模なインフラを形成するには弱小な資本力であり、行政の支援もなかったことから、実効性を持つまでに至らなかった。

岩手県会においては、地場資本による海運会社の設立が検討されたが、日露戦争などによって具体化せず、海運政策の枠組みの形成に止まった。

結果的に、岩手県沿岸地方に海運の近代化をもたらしたのは、明治30年代はじめ、三陸沿岸航路に営利を目的として進出した、中央資本の大手内航海運・東京湾汽船株式会社(以下、東京湾汽船)や、宮城県沿岸北部地方で一大勢力を誇っていた石巻資本の地方内航海運・石巻龍丸組であった。

第5章 東京湾汽船の問題点と三陸汽船の設立計画

この章では、岩手県沿岸地方の地場資本による海運会社設立に向けた過程を検討し、地方商人が地域社会を超えて結集するさいの条件を明らかにした。

東京湾汽船は、地方商人のビジネス・チャンスを拡大し、地域社会に経済発展をもたらしたが、日露戦争による船腹不足や商品経済の進展による海運需要の拡大によって、商人

と東京湾汽船との関係性が不安定化した。商人らは航路を独占する東京湾汽船の配船した船舶が老朽船であることや、運賃が異常に高いことを指摘し、「三陸観念」というイデオロギーによって地域社会を超えて問題意識を共有することになった。

つまり、「経済レベル」の問題を「意識レベル」に転化することによって、地場資本の糾合と地域の広域的な連携をはかり、海運会社を設立して東京湾汽船に対抗しようとした。

しかし、「三陸観念」によって地域トップリーダー層の結集の機運は高まったが、過大な負担を回避するための経営能力や、さらに寄港地の平等性などをめぐり、各地域社会の経済的な利害が表面化した。広域的な連携には、地域社会の規制力がおよばなかったからである。このような問題を解決するために、商家の経営者である地方商人と性格の異なる外部企業家の参加や岩手県庁の「命令航路」という形で調整をはからなければならなかった。

第6章 三陸汽船の運営と経営のジレンマ

三陸汽船は運航後、東京湾汽船との運賃値下げ競争によって多額の赤字を計上した。このような危機的な経営状況からの脱却をめぐり、三陸汽船は、商人ら荷主が経営支援のために結成した「荷主組合」と専属利用契約を結ぶことと、三陸沿岸航路を東京湾汽船と共同経営する「共同計算営業」の協定という、対立と妥協の相矛盾する2つの戦略で対応しようとした。この章では、この「荷主組合」の内容と限界を明らかにした。

「荷主組合」は、「三陸観念」の延長線上において、地域社会の規制力に依拠し、三陸汽船に荷物を集中しようとするものであった。三陸汽船を利用した場合にはその見返りとして運賃が割り戻され、荷主の背信行為には、「罰金」や「除名」などの厳しいペナルティーが課された。これによって「荷主組合」は三陸汽船の集荷、支援組織として一定の機能を果たすことができた。

しかし、「荷主組合」が結成されたのは、三陸汽船の設立時から強い連帯感で結ばれていた釜石、高田を中心とし、大槌、唐丹、吉浜の各町村内の5組合に止まった。宮古町周辺には木材や魚の同業組合があったが、三陸汽船を支援する「荷主組合」としての性格はみられなかったし、高田町と同じ気仙郡の盛町経済圏では独自に「商業倶楽部的」な組合を結成し、三陸汽船の集荷には非協力的であった。さらに、岩手県沿岸地方全体の荷主を網羅しようとした「荷主組合」の連合会も釜石、高田両町3組合の限定的なものであり、拡大しなかった。

地域社会を超えた広域的な目的においても、非匿名性に基づく規制力が希薄化する。このことから、運賃割戻金という利益誘導によって希薄化を補完しようとした。つまり地域社会の規制力と利益誘導という2つの要素によって荷主をまとめ、三陸汽船の経営危機を支援しようとしたのである。しかし、「荷主組合」は、各地域社会の経済的な利害まで調整することはできなかったのであり、このことは、広域的な連携の性格を決定的に意味づけるものであった。そして「荷主組合」の運賃割戻金は、結果的に三陸汽船に赤字をもたらす一因となった。

第7章 商人社会と広域的連携の限界

この章では、「荷主組合」と「共同計算営業」をめぐる役員の対立をとおり、地方商人らによる地域社会を超えた「共同運営型」企業の限界を明らかにした。

三陸汽船の役員間では、地域社会の論理によって三陸汽船を運営しなければならないとする「荷主組合」を支持する立場と、三陸汽船を独立した経営体として地域社会と相対的に切り離すべきであるという「共同計算営業」を推し進める立場の対立がみられた。

地域のトップリーダーである役員らは、地域社会にたいする役割期待を背負っており、両者ともに地域社会へ利益をもたらすことの認識は同様であった。つまり、認識の相違は、三陸汽船の利益を、地域社会にどのように反映させるのかというところにあつたのである。

「荷主組合」は、運賃割戻金という地域社会への直接的利益の還元であり、「共同計算営業」は、三陸汽船の安定的な経営によって地域社会に繁栄をもたらし、商人は間接的に利益を享受しようとするものであった。つまりこれは、経済的な地域利害に基づいた、地域社会と三陸汽船のつながり方をめぐる認識の相違によるものである。

このようななかで、東京湾汽船と「共同計算営業」の基本的合意はなされたが、共同経営の具体的な事項を定める「施行細目」の協定は、このような三陸汽船役員間の内部対立によって不調に終わり、結果的に外部の第三者による裁定に委ねなければならならなかった。つまり、このことは、地域社会の範囲を超えた広域的な連携においては非匿名性に基づく規制力が弱体化し、利害調整ができないことを決定づけるものであった。

この後、東京湾汽船は、三陸汽船に三陸沿岸航路の施設や船舶を譲渡し、両社は同航路において「航業合同」することになったが、実質的に東京湾汽船は三陸汽船の大株主となり、三陸汽船は、中央資本の人的資源や経営ノウハウに依存しなければならなかった。

第8章 結論

この章では全体のまとめをおこない、課題に対応した。それを機能・条件・限界の3つに分けて要約するとつぎのとおりである。

①機能

地方商人らは、地域社会における非匿名性の規制力によって、組織的に地域社会内で完結可能な金融インフラを形成する強い機能を発揮し、このような社会的な関係性を基礎として資本主義化に対応する、海運業を充実するための「共同運営型」による海運会社を設立することができた。

②条件

三陸汽船は、過去における海運業整備の失敗事例に鑑み、広域的な連携によって展開されたが、岩手県沿岸地方の地域社会は、それぞれが海上交易によって外部市場とつながり経済構造が異なっていたことから、各地域間の経済的利害が表面化した。非匿名性の規制力は、地域社会を超えることによって希薄化し、利害調整がおよばなかったからである。

このようなことから、海運会社の設立には、商家の経営者である地方商人らと性格の異

なる外部企業家や行政による調整という条件を必要とした。

行政の関与については、気仙銀行の設立や大船渡港の開港問題でもみられ、このことは、商人らの共通インフラの形成において、行政のサポートが必要であったことを示すものである。

③限界

地方商人の行動基準は、経済的利害の一致に基づく地域社会に置かれていた。それが三陸汽船の経営悪化に伴い各地域社会の経済的利害が決定的に表面化し、内部対立へと発展した。このことから、東京湾汽船との「共同計算営業」を第三者の裁定に依存し、また東京湾汽船の経営ノウハウを導入しなければならなかった。

以上のことから、「共同運営型」企業とはいえ、「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、広域的な連携によって弱体化した地域社会の規制力を外部の調整力によって補い、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。これが本論の結論である。

論文審査結果要旨

本論文は、岩手県沿岸地方で明治40年代に商人が設立した海運会社の検討を通して、商人の社会関係が地域の経済発展＝殖産興業に対してもつ機能と限界を、膨大な歴史資料を駆使して実証的に明らかにした論文である。本論文の主要な論点は以下の通りである。

第1に、まず基本的な視点として、地域社会で商人は生活者として「非匿名的」関係とそれに基づく社会的規制力を共有していることを既存文献の批判的検討から抽出した（第1章）。

第2に、地域社会は、おおよそ主要な港湾を中心とした経済的利害を共にする町村がその範囲であり（第2章）、その内部では各商人が共同運営した銀行業の事業に見られるように、商人の「非匿名性」に基づく規制力が経済発展に貢献したことを、指摘している（第3章）。

第3に、しかし海運業のように地域間の広域的な連携が必要な事業の設立・運営は、地域間では「非匿名性」に基づく規制力が希薄化することから自生的な展開は困難であったことを論じた（第4章）。

第4に、にもかかわらず三陸汽船という地域間の広域連携による海運インフラが形成されるには、日露戦争による混乱で外部資本に対する「三陸観念」という地域イデオロギーが成立したこと、および外部者による経営能力と行政による地域間調整に補完される必要があったことを明らかにした（第5章）。

第5に、設立直後に経営悪化する中で見られた経営に参加した地域リーダー間の対立は、基本はリーダーの出身母体である地域社会への利益還元の方法を廻るものであり、その調停は結局外部者にゆだねざるを得なかったと指摘している（第6章、第7章）。

最後に結論として、商人社会の機能とその限界が整理されている（第8章）。

以上のように本論文は、地域における商人の「非匿名性」と規制力という視点から、三陸沿岸地方の殖産興業に大きな意義を持った広域的海運インフラについて、多くのファクトファインディングとその論理を明らかにしつつ、形成要因とその条件および限界を指摘した。

審査に当たっては、おもに資料解釈や地域間の広域的連携と経済的利害との関係について質疑が行われた。その結果、本論文は地域社会の規制力の基礎にある商人間の具体的な社会の構造や規制力の「質」などについて、一層の深化などの課題があるものの、経済発展に関する地域社会の機能について、膨大な歴史資料を駆使して明らかにしたものであり、審査委員一同本論文は博士の学位を授与するにふさわしいものであると判断した。