

松 山 大 学 論 集
第 33 卷 第 2 号 抜 刷
2 0 2 1 年 6 月 発 行

今治海事産業集積における
船主の形成要因について

西 岡 久 継

研究ノート

今治海事産業集積における 船主の形成要因について

西 岡 久 継

1. は じ め に

筆者は、西岡（2021a）において、日本の海事産業がグローバル化やアジア諸国との競争に伴う国際競争力の低下という衰退傾向の中にあって、「今治海事産業集積は、なぜ一定の競争力を維持しているのだろうか」という問題意識をもち、仮説形成のための探索的研究を実施した。今治海事産業集積¹⁾や国内の地域産業集積²⁾に関する既存研究を検討し、田中（2018）の地域産業集積の分析枠組みに若干の修正を加えてリサーチデザインの構築を行った上で、会社年鑑や関連する企業や団体のホームページ、社史、調査報告などを資料として分析を行い、以下4つの仮説を形成した。

①「商人的リンケージ企業」³⁾の内生的発展が、今治海事産業集積の優位性

1) 今治海事産業集積に関する既存研究として、内波（2013, 2017）や本図（2016）、二神（2008）を挙げることができる。また、調査資料として、いよぎん地域経済研究センター（以下IRCと略）（1995, 2007）がある。

2) 代表的なものとして、加藤（2009）や田中（2018）の研究がある。

3) 田中（2018）では、最終市場とリンクし、情報収集・マーケティング活動を行った上で、市場情報と集積内部の技術情報を結びつける企業を商人的リンケージ企業と呼んでいる。西岡（2021a）では今治海事産業集積では造船企業が商人的リンケージ企業であり、また、船主企業がリンケージ企業ではないかと想定している。

維持の要因の1つである。

- ②今治海事産業集積は、多様なゲマインシャフト⁴⁾での豊かなソーシャル・キャピタル⁵⁾が共同体としての一体感を醸成し、企業家によるネットワーク化と漸進的イノベーションとともに、商人的リンケージ企業の内生的発展が市場と産業集積を結び付けることで産業集積の優位性を維持している。
- ③環境変化時にゲマインシャフトの凝集性が高まることで、新しい環境に適応する組織が誕生し、集積を進化させている。
- ④今治海事産業集積では、集積内ネットワークの他主体の資源を上手く利用することで、オーバーエクステンション⁶⁾による企業成長があり、集積の優位性を高めている。

仮説形成のための調査段階で今治海事産業集積の集積ネットワーク構造の概要は理解できた(図1)。今後、仮説検証のための実地調査を予定しているが、そこでは①造船業と資材・舶用工業、②造船業と船主、③船主(一部造船所も含む)とオペレーター、④船主と金融機関・保険会社のネットワークの4つの部分ネットワークを、そして、部分ネットワークの組み合わせさせた全体ネットワークを調査・分析し、現在のネットワークの構造的特徴の理解とともにその相互作用から生み出される優位性の確認を行う予定である。また、「なぜ、そのようなネットワーク構造が出来上がり、相互作用としてのネットワークの機能が発揮されるようになったのか」、要は歴史的な発展経路も丁寧に見る必要がある。現在の優位性要因は過去の行動から生み出されたものであり、それを見なければ産業集積の本当の姿は何も見えてこないだろう。

4) ゲマインシャフトの概念についてはテンニエス(1957)に従う。

5) ソーシャル・キャピタルの概念についてはパットナム(1993)に従う。

6) オーバーエクステンションの概念については伊丹(2012)に従う。

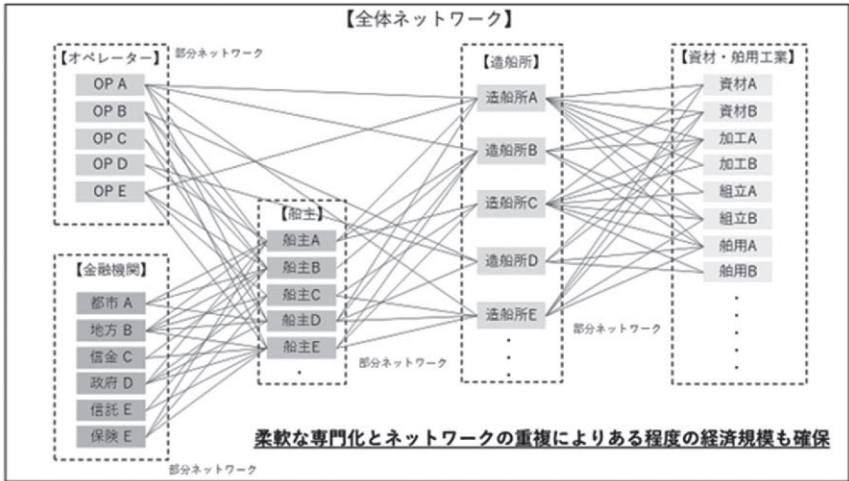


図1 ネットワークの構造調査 (イメージ図)

西岡 (2021a) では、入手できた限られた資料を用いて、今治海事産業集積のネットワーク形成要因を分析した。集積の形成過程を見ながら、ゲマインシャフトにおけるソーシャル・キャピタルや企業家活動の影響をみた。ただし、今治海事産業集積の成り立ちは複雑であり⁷⁾ 大勢は理解できたが、細部はブラックボックスのままである箇所も多い。細部については折に触れ明らかになった事実を加えていくしかない。大成 (2005, 2019)、今治造船 (2005) といった資料が造船業や波止浜⁸⁾ の企業家について書かれた資料であり、それはどちらかといえば、造船業や塩田地主の多角化を中心に記述されていた。今治の造船業や海運業が波止浜塩田における塩業の影響を受けて成長してきた記述がいくつか見られたが、その後の調査で、波止浜興産 (1968) の資料を見つけ、西岡 (2021b) では、それを用いて、これまでの調査結果と照らし合わせながら、今治産業集積ネットワークの形成・発展過程をより一層明らかにするために、今

7) 図1を見ても、ネットワーク内のノードが多い。主体が多く単純な集積ではない。

8) 旧越智郡波止浜町、現在の今治市波止浜。

治海事産業集積と製塩業の関係をまとめた。

江戸期後半から昭和初期にかけて波止浜塩田は発展し、①資本を蓄積した塩田地主の事業は、造船や海運、銀行、ガス、北洋漁業と多様な産業の経営に多角化した。②塩田発展は、製品である塩の輸送、塩田で使う資材である石炭の輸送を活発化させ、石炭輸送は波止浜塩田以外の塩田向けや工業地帯向け輸送へとさらに発展し、波方の一杯船主達が九州、山口から阪神地域への航路を担うきっかけを作った。波止浜塩業が海運業を生み、そして、その海運業で使われる船舶需要や船舶修繕需要が造船業を生んだ経過は詳細に見ることができた。また、太平洋戦争後、衰退産業となった塩業から造船業へ地域産業の転換もあり、閉田した塩田労働者は労働需要の高い造船業でより高い所得で雇用された。要所で波止浜塩業組合が造船業発展に貢献していた様子も見受けられた。塩業は産業が興る切っ掛けを創り出し、ここから誕生してきた「一杯船主」たちや「造船業」が、現在の今治を代表する船主や造船所になっていったのである。

しかし、ここに至っても、現在の今治を代表する船主たちがどのように成長してきたのか。波方の一杯船主達が勃興してきた経過は明確にされたとは言い難い。各資料とも何を主体に書くかで視座が変わるからであろう。「塩業の発展による輸送需要の増加」と単純に見ることに疑問が残る。そこには様々な歴史的偶然や船主たちの経営的な工夫や努力があったのではないだろうか。

さらに調査を進める過程で波方船舶協同組合（1997）を見つけた。この資料は1997年に記された波方船舶協同組合の100年史であり、貴重な残存資料に基づく調査を行っており波方海運の発展経路が詳細に記述されている。これまで西岡（2021a）で見てきた他の調査資料では、来島どっくの坪内寿夫氏による愛媛方式と呼ばれる独特の鋼船販売方式が、資金の乏しい一杯船主達が機帆船から鋼船に切り替える手助けをし、他地域の船主が廃業していく中で、事業を継続発展させ成長を続けたことが殊更注目されている。確かに、その要因は大きいと思われるし、波方船舶協同組合（1997）でもこの要因について記述が

なされているが、その影響以外の要因もあるだろう。波方船舶協同組合を中心とする波方の船主達には、自らの成長を支える経営的な努力や工夫の積み重ねという「底力」があったことが資料から理解できるのである。

本稿は、この『波方海運史』を中心に、後の実地調査に活用すべく、今治船主の中枢を占める波方の船主たちがどのように発展してきたのかその経緯を太平洋戦争終戦直後あたりまで遡って調査したものである。終戦後から現在の動向の調査までは分量が多くなるので、別項に譲りたい。調査を進めながら、船主のネットワークが西岡（2021a）の理解で正しいのか、これまでの調査と重ね合わせながら検討し、今治船主への理解を深めることで西岡（2021a）の仮説や調査課題、分析フレームワークを確認、修正、発展させることも同時に進めたい。

2. 波方地区⁹⁾で海運業が興った直接的原因

波方船舶協同組合（1997）は、波方地区で海運業が興った直接的原因は4つあるという。具体的には波方地区の周辺地域で起こったいくつかの産業の影響であった。同書に基づき、以下その4つについて見ていこう。

(1) 波止浜塩田の影響：波方、波止浜の人々の船の操作技術と経営能力の向上

1683年長谷部九兵衛¹⁰⁾により波止浜塩田が構築された後、塩田は江戸期を通じて発展する。製品である塩や塩田で使用する資材の運送は波止浜地区の塩田所有者によって直接経営されていたが、そこで働く船員は波方や波止浜の人が従事しており、その仕事を通じて「船の操作技術」や「船の経営方法」を身につけて、海運業を経営する力が次第に構築されていったという。そして、そ

9) ここでいう波方地区とは、旧越智郡波方町のことを指す。現在の今治市波方町のことである。

10) 長谷部九兵衛（くへえ）は、松山藩浦手役で、波止浜興産（1968）や波方船舶協同組合（1997）に依れば、長谷部は脱藩し乞食に扮して広島県竹原市の竹原塩田で働き製塩の知識を身につけたという。

の力を持った人々は明治維新後の意識変化と共に自分で船を持ち経営していくようになる。塩田での運送の仕事への従事は技術的にも経営的知識についてもOJT的な効果を持っていたようである。

(2) 菊間瓦産業の影響：瓦原料を運ぶ「土船（どろぶね）」の運用

明治時代になり菊間瓦の需要が高まると、波方で採れる瓦原料になる五味土を小さな自前の「土船」に乗せて運ぶ船主が現れ、この船主のうち、その儲けを蓄え石炭船に発展するものも出てきたという。同書には、1936年に撮影された「土船」の写真が掲載されているが、いわゆる小さな漁船というサイズで初期投資も小さく、資本力の少ない船主が最初に関わり、蓄財するには最適な事業であったと想像できる。

(3) 瓦産業の影響：瓦産業の副産物炭灰（すばい）を運ぶ炭灰船の運用

波方の船主の中には、瓦製造の際の副産物である炭灰を瓦屋から仕入て、大阪方面のタドンや豆炭製造工場へ販売する運送業務に従事する者があり、その仕入範囲は、菊間瓦だけでなく宇和島や大洲など愛媛県下一帯の瓦屋であったようである。これはいわゆる運賃商売ではなく、仕入販売であったので、利益率も高く、石炭船程度の利益を上げることができたと記されている。

(4) 森上村の「くど」の影響：「くど」の運送

森上村¹¹⁾で製造されるようになった「くど」¹²⁾の輸送も波方海運業を発展させる原因であったという。森上村で「くど」を製造しているところは13軒あり、製品を売りに行く船は13隻くらいいたと記述されている。記述から「くど」の販路を勘案すると、瀬戸内沿岸から九州への輸送が行われていたようであり、「くど」の製造は第2次大戦後に終わるが、その後、これが石炭や種々

11) 森上村は1890年に6村合併により波方村になった。

12) 「くど」とは、土のかまどやこたつ、あいがめ、こうら等のこと。

の物資を運ぶ船に変わっていったという。波方町の西森機帆船組合はこの「くど」運送の流れから発展してきたようである。

3. 波方地区で海運業が興った間接的原因

(1) 4つの間接的原因

波方船舶協同組合（1997）は、波方地区で海運業が興った間接的な原因として次の4つも考えられるという。

- ①波方地区は人口に比べて耕地面積が少なく、一次産業以外の産業も発達していなかったため、自分たちの生活の道を海運業に求めていった。
- ②江戸時代から波止浜塩田に資材（砂や松葉等）を運んでいく『入替（いれかえ）船』や大島の石を運ぶ『石船』がいたが、それらの一部が石炭船の経営に移っていった。
- ③高縄半島の端にある波方地区は、大阪や神戸の阪神工業地帯と、石炭の産地である北九州や宇部との中間地点にあり、石炭を運ぶための地理的条件に恵まれていた。
- ④村上三島水軍（来島水軍）との結びつきがあり、来島家から続く、進取・緻密な策戦・勇敢の『水軍魂』によって海運業に活躍した。

①や③は地理的条件であり、②は上述の直接的原因（塩田、直接的原因では触れなかったが大島石輸送）にも影響を受けている要因である。入替船や土船を上手に経営し、資金や技術を蓄え石炭船に転換していったということであろう。また注目すべきは④である。今治海事産業集積について書かれた多くの文献や研究、新聞・雑誌記事で、その集積形成過程に必ず「村上水軍の影響」という記載があるが、「なぜ、どのようにして影響を受けたかははっきりと記載されていない」。この点について、後の理解のためにも詳細に見ておきたい。

(2) 村上水軍と波方地区海運業の関係

波方船舶協同組合(1997)は、「水軍史」についても比較的詳細にまとめている。その初期として、平安時代中期に波方町宮崎に海賊の拠点があって、瀬戸内で暴れまわっていたという『三代実録』¹³⁾の記述を引用し、これが後の「藤原純友の乱」に繋がるとも記している。水軍史の大部分の記述は室町時代の村上水軍の記述であるが、村上水軍は能島、因島、来島の三家があり、波方地区は来島水軍支配下であり、来島水軍に関する記述が詳しい。村上水軍が歴史にその名を表すのは戦国時代毛利家大躍進の切っ掛けを作る「厳島合戦」での貢献や織田信長と戦う石山本願寺に救援物資を送った「木津川口の戦い」である。豊臣秀吉の四国征伐に際しては、村上三家は別々の行動を採り、来島家は秀吉方に付き現在の今治市や松山市の一部を領する1万4,000石の大名に採りたてられる。その後、来島家は文禄・慶長の役でも朝鮮半島に渡り、各所の戦いで奮戦したという。また、同書によると「和寇」も村上水軍であったのではないかと記述している。いずれにせよ、ここから勘案できることは、当時、船の建造、船団の編成・運用、海外にまで渡航する技術やノウハウを持ち得ており、時に戦争に、時に貿易に従事していたということである。この技術や文化が後の海運や造船に繋がっていくことは想像できる。

また、同書の水軍の影響の稿で、「水軍魂」について触れていることも注目しておく。同書によれば水軍魂とは、進取、緻密な策戦、勇敢であるという。この点については、本研究では、代々受け継がれてきた波方船主に「共通する考え方」「文化」と認識しておく。確かに、波方船主や今治船主の行動には、この水軍魂と表現される特徴があると言える。

(3) 村上水軍の影響に関する園尾(2017a)(2017b)の研究

園尾(2017a)(2017b)は、現在の今治海事クラスターと村上水軍の関係を

13) 平安時代に編纂された歴史書。

研究しており、ここでレビューしておきたい。弁護士である園尾が、このような研究を行った動機は次のようなものであったという。彼が国際海運会社¹⁴⁾の民事再生事件の代理人を担当した際、その事件の債権者で、再生債務者の自主再生に理解を示して多額の資金を提供してくれた今治の船主¹⁵⁾の方々と接する中で、村上水軍と村上水軍哲学の存在を感じたという。そして、彼は、たびたび今治海域の島々を訪れ、資料・記録に表れない江戸時代の村上水軍の存在について聞き取り調査を行う中で、村上水軍が江戸時代を生き抜いてきた事実および村上水軍哲学が倒産手続きにおける日本型債権者行動の起源の1つであることに行き当たったとしている。

園尾も筆者と同じく、「既存の史料・文献によれば、村上水軍が近世初頭に滅亡したあと、江戸時代の空白を経て、明治になって今治海域に海事クラスターが成立し、これに卒然と村上水軍の末裔が関与しているかのようにみえるが、そんなことはありえるのか」という疑問を提示して、調査を行っている。元裁判官であり、弁護士である園尾は系図や歴史書を丹念に調査し、聞き取り調査を実施して、この疑問を解明している。

上述の波方船舶協同組合（1997）で、村上水軍と和寇の関係についても触れているが、園尾では、水軍と和寇を結び付ける見解は証拠もなく情緒的で信憑性に欠けるとしている。また、1588年に豊臣秀吉の発した海賊禁止令も誤解が多いという。要は、水軍が帆別銭を取ることが禁止されただけで、秀吉以降江戸時代まで「帆別運上」といわれる船舶航行税が賦課されており、海賊禁止令は水軍が勝手に帆別銭をとることを禁止したものである¹⁶⁾この点が後の今

14) この時期前後の海運関連の新聞記事等から勘案して第一中央汽船の事件で間違いのないと思われる。

15) 日本海事新聞、2016年5月19日デイリー版、1面によれば、債権者でもある船主・造船所17社は、出資・貸付金合計で28億8,000万円を支援するという。支援する船主・造船所には、今治船主大手の洞雲汽船や日鮮海運、造船所の今治造船グループや新来島どつくなどが含まれる模様であり、6月中旬の認可決定確定後、100%減資を経て、第三者割当増資により17社が新しい株主になるとしている。

16) 秀吉が海上の略奪行為の禁止や船舶の自由を宣言したものではない。この時代には海上賊徒による略奪行為は既に深刻なものではなくなっていた。

治船主を見ていく点で重要な事項になってくる。要は、それまで水軍が帆別銭を取りながら行っていた海事関係の仕事を江戸時代に誰が担っていたかということである。

3家あった村上家は、それぞれ、別家で時に連携し・対立を繰り返していたが、豊臣秀吉の四国征伐の後、能島と因島家は毛利氏の配下となり、来島家は秀吉側に付き現在の今治市・松山市の一部の領主として大名になったが、その後関ヶ原の合戦で当初西軍に加担したことから九州豊後国森藩¹⁷⁾に移封された。これをもって村上水軍は滅亡したと言われるが、園尾によれば、三島村上水軍は、それぞれが現代にまでその血脈をつないでいるのであるが、今治海域ないし瀬戸内を去ったという意味で、海の拠点を失ったという意味で、水軍への哀愁を込めて、「滅亡」と称されているという。それでは、村上三家に従って移転しなかった水軍で武士階級であった人々はその後どのようなようになったのか、それについても園尾は調査に基づき次のようにまとめている。

能島村上家では、伯方島木浦の木浦六軒株といわれる一族は当主村上武吉に従わず、この地に残留したという。種々の史料からこの木浦六軒株といわれる6家は江戸時代武士の扱いを受けていたと推測している。事実、伯方島木浦では、この木浦六軒株の1家が代々庄屋を務めていたという。また、伯方島には江戸時代以来木浦を中心として多数の海運業者が存在するが、漁業を行うものはほとんどおらず、一方で、大島には古くからの海運業者はおらず漁業者が中心であったという¹⁸⁾。これについて園尾は、伯方島には江戸時代以来能島村上家の士分が残留し、大島は村上武吉に従い士分が毛利家に移転したのではないかと推測している。そして、土着して庄屋や武士階級にあった水軍の末裔たちは、庄屋職として海事関係の職務を担っていたのではないかと推測している。

その根拠として、今治藩の史料は無いが、ほぼ藩政が同じで親戚にあたる隣の松山藩の史料から浦手役という役職があり、これを今治藩では伯方島の庄屋

17) 海の無い領地への移封であった。

18) 伯方島木浦は海運業だけでなく、造船業も盛んで、明治中頃から西洋帆船も造っていた。

が兼ねていたのではないかと述べている。松山藩では、野間郡の波止浜・宮崎等は海上警備の要所であり、波止浜湾、大角鼻、梶取鼻等があることから、1653年、海上、港湾の監視・警護のため野間郡に浦手役が置かれた。松山藩浦手役の職務は、①御座船が出るときの海上警護にあたるなどの公儀船の警護、②海難救助、③北前船その他の大型商船（五百石船、千石船）の通過管理、④朝鮮通信使の通過管理、⑤水先案内、⑥船舶の港への出入りの管理、⑦異国船・不審船の監視・排除、⑧外国人の漂流の救助および長崎への移送。これに加えて、⑧浦手役は自らも海運業や内外貿易にあたったという。また、浦手役は武士の扱いを受け、苗字の使用も許され、その配下に複数の武士を抱え、その下に大船頭、小船頭、船手大工、歌頭、水主、諸作事掛などがいたという。上述した波止浜塩田を構築した長谷部九兵衛が松山藩浦手役であった。これまで波止浜興産（1968）では浦手役がどのような職務であったのか不明としていたが、園尾の記載により、海事関連の職務であったことが理解され、長谷部氏も来島家の重臣であったことから勘案すると、村上三家の移封しなかった一族や士分は江戸時代、その専門性を買われ海事の職務を遂行しており、園尾の指摘するように、明治時代になって「今治商人」といわれる商業に長けた人たちの先導により、今治地域に海運のニーズが高まるのを受けて今治経済の有力な担い手の一員となったのではないだろうか。

園尾の研究動機は「民事再生事件の代理人を担当した際、その事件の債権者で、再生債務者の自主再生に理解を示して多額の資金を提供してくれた今治の船主の方々と接する中で、村上水軍と村上水軍哲学の存在を感じた」ことに端を発していたが、それについて、村上水軍哲学には、①牽制と連携、②常に浮き沈みに備えよという2つの命題があるという。牽制と連携については、村上三家が各家の独立性を基本とするとともに、水軍間の連携による帆別銭徴収制度を打ち立て、潜脱を許さない強い連携を保っていたことに見られるといい、その発展系に「知足」「貪らず」「小を束ねる」という思想があるという。園尾はその例として、極端ではあるが、伯方島の船主は儲かっても外車は買わない

という行動特性をあげている。常に浮き沈みに備えよとは、「沈んでも必ず浮き上がる。浮き上がった後も次に沈んだときに備える」であるという。伯方島の船主からインタビューした例を挙げながら、村上水軍哲学は、海から生まれてきた哲学であり、この哲学は、沈んでも浮き上がる、浮き上がった後も沈んだ時に備えるという繰り返しを家是とし、ここから粘り強さ、次に備える周到さ、沈んだものへの配慮、沈むことを恐れない思い切りのよい行動力等々が生まれてくるという。それは、債権者がタイミングによっては債務者に転ずるということ予測することであり、この債権者と債務者の相互転換性が、債務者の再生の努力に理解を示す日本型債権者の世界に類例のない特別な行動様式を作り上げているように思うと園尾は述べている¹⁹⁾

今治船主を調査する際、彼らの根底に波方船舶協同組合(1997)のいう進取、緻密な策戦、勇敢という「水軍魂」や園尾園尾(2017a)(2017b)のいう「牽制と連携」「常に浮き沈みに備えよ」という哲学があることは、彼らの考え方や行動様式(文化)として考慮に入れておくべき事項であると考えられる。

4. 年代別に見る波方地区の海運業

以下では、波方船舶協同組合(1997)から、明治から太平洋戦争終戦までどのように波方海運業が発展してきたのかをみていく。

(1) 明治時代

① 概要

明治時代の波方地区の海運業は、上述8つの直接的・間接的原因によって次のように次第に発展してきたという。明治時代初期は波方海運業が芽の出始め

19) 園尾(2017b)によれば、この今治船主たちが関わった民事再生事件では、債権者は3,000億円以上の損失を被りながら、約30億円の出資・貸付をし、しかも、これによる直接の収益を目的とせず、「日本において日本の海運会社として海外勢と対抗して日本の海運業を発展させていくこと」を支援するという大きなスケールの発想を目的の当たりにして、世界的に珍しいこの対処から、この研究を始めたという。

た揺籃の時期であり、塩田物資を運ぶ入替船や瓦屋へ土を運ぶ土船といった小さな船が中心で、千石船は一隻²⁰⁾しかなかったという。しかし、明治の中期になると産業革命の進展によって、石炭の需要が拡大し²¹⁾石炭船の運行が多くなり、波方海運業も入替船や土船中心の時代から抜け出して、石炭船中心の時代に移行し、波方海運業の初期の基盤が順次築かれていった。波方海運業の初期では、牧野五平氏という船主の成功に刺激され、瀬野熊吉氏などの船主は種々の工夫を重ね資金を蓄積し、その元金で石炭船を購入していった。

また、明治中期の波方の人々の全面的な協力により、愛媛県の市町村が成し得ていなかった本格的な防波堤を自分たちだけの力で作りあげ、その上、愛媛県下では独自の廻船組合をつくって防波堤の借金を組織的・計画的に払っていった。

② 1896年の波方港防波堤の構築と波方廻船組合の設立

明治中期になると、波方地区の船舶の数も増えたが、それらの船は波方の沖に留まっていたが、突発的な悪天で船が遭難する恐れがあり、波方の海運・漁業関係者は、なんとかして防波堤を造り、安全な停泊場所を確保したいと考えるようになったが、自分たちだけの力で防波堤を造ることは資金的に非常に困難な問題であった。しかし、波方海運業の中心人物であった瀬野熊吉氏をリーダーに、有力者や地域の世話役、漁業代表者たちの賛成を得て防波堤を造ることに決定する。また、最大の問題であった建設資金は、海運業や漁業関係者が苦しい中から出資し、地区から区費を出してもらい、有力者から借金をして防波堤の建設を始めた。建設資金も最小限に抑えるために地区民を順次繰り出

20) 同書によれば、波方地区の千石船は1隻であるが、波止浜地区には塩を日本各地に輸送するために6隻あったという。また、三津浜では西洋帆船2隻を、八幡浜では蒸気船3隻を保有していることから当時の波方は後発であったとはいえる。また、その1隻を所有する牧野五平の千石船は島根県まで交易に出ている記録が残っている。

21) 同書によれば、明治中期頃から、塩田でも「かん水」の煮詰めに木材ではなく、石炭を使うようになり、波方海運業ではこの需要も高かった。

し、日当が最低の勤労作業をしてもらい、自分たちの船で資材の運搬に当るなど瀬野利吉氏を中心とする青年船主達の計画的で積極的な活躍によって仕事を進めて1897年に波方港が完成する。

波方の海運業者たちは、この防波堤のために有力者から借りた借金を返済する目的で組合を作り、組合員から集金した金や事業で得た金で借金の一部を返すことになり、1897年に「波方廻船組合」が設立され活動が開始された。この廻船組合は借金返済と同時に現在のオペレーター²²⁾のような仕事をしていた。

ここで注目すべきは、同書に詳細に記されている組合規則である。組合員の団結を高めるために厳しい規約になっていた。

③ 波方港防波堤の構築と廻船組合設立の影響

同書では、波方港防波堤建設はその後、良い影響を波方海運業にもたらしたというが、そのポイントを以下の4点にまとめている。そして、1996年の時点で、越智郡波方町が西日本第一の「海運の町」といわれるようになった原因の1つが、「波方港の防波堤の構築と波方廻船組合の結成」だと述べており、この根底には上述した水軍魂があったという。

- ①約125mの防波堤で、突発的な悪天候に対して、波方の船は、一応安全になった。
- ②地区民が力を合わせて築港をし、皆で数年の間借金を払ったので地区民の団結心と相互援助の精神が高まった。
- ③地区民の団結心や相互援助の精神はその後も影響し、波方地区の者が船を造ったり、買ったりする場合、先ず親類や知人が援助し、足りない場合は地区民が無尽を作って援助していた。特に、船の災害・遭難時は、特別に力を入れて援助するので多くの者が助けられた。今日の波方地区

22) 荷主からの要望があると船主にそれを伝えて荷物を運ぶ手続きをした。

海運業発展の原動力になっている。

- ④廻船組合は船舶組合に発展し、それぞれの時代に適切な規約を作って合理的・組織的に活動している。

(2) 大正時代

① 廻船組合の発展

1915年には明治時代の廻船組合を発展させて波方村帆船組合を本式に結成し、その後、現在でも十分通用できるような規約の確定や、不足する船員の引き抜きを防止し、税金計算を合理的に行うための船員の等級の作成、税金対策のための船舶等級表の作成、貸付制度の導入などを整備して、波方地区海運業を合理的、組織的に運営していくようになった。

また、1917年には、波方地区の海運業者が団結して、石炭問屋「宇部新川船舶問屋」を自分たちで設置し、中間利潤の多くを他の問屋にとられない工夫をして経営の近代化を図った。

当時の愛媛県下では組合は無いが、あっても親睦団体程度であったという。波方村帆船組合は非常に近代的で合理的な組織であったようだ。

② 船主の具体例：瀬野利一氏

同書では、大正時代の波方地区の海運業の動きを瀬野利一氏の具体例を用いて説明している。

当時29歳の青年船主であった瀬野利一氏は1921年に波方地区で2番目に大きい西洋帆船（226重量トン）を小浦の吉岡造船所で新造した。建造資金は約10,600円²³⁾であった。その建造資金は、自己資金が5,100円で48%であり、借入金が5,400円で52%であった。借入先は、妻の父より1,700円、叔父より900円、妻の叔母より200円、波方帆船組合より900円であった。その後、同

23) 当時波方地区では普通の家が700円くらいで新築できた。

氏は新造船を運航して確実に利益を上げ（石炭を宇部や若松，長崎で仕入を行い，多喜浜や坂出の塩田に販売），借入金を順調に払っている。この当時，経営者自身が船長である一杯船主が主流であるが，同氏は自分は船に乗らず，船は船長に任せて，彼は運航計画や仕入先，販売先を巡回し船の利益が上がるように最大の経営努力を重ねており，予想外の利益を上げている。

③ 買積み船から運賃積船へ

同書は，この時代の重要な事項として，「買積み船」から「運賃積船」へという変遷を記している。買積み船は石炭などを船主が現金で仕入れ，顧客に現金で販売する方式で利益も大きい反面，価格変動リスクも大きく損失が出る場合もあり，船主の収入が不安定になる。運賃積船は船主が運賃をもらって船の経営をする方式で，買積み方式に比べて利益は低いが，船主の収入は安定するので，船主たちは次第に運賃積み方式へ移行していった。同書によれば，明治40年代後半には運賃積船に移行していったのではないかとしている。

(3) 昭和時代：終戦まで

① 行動範囲の拡大

昭和に入ると，石炭船の行動範囲は玄界灘を超えて，佐賀県伊万里や長崎方面にまで拡大したという。波方地区では，佐賀や長崎方面に行って石炭の仕事をすることを「おおしも」といったが，事故の危険性は高いものの，利益率は通常の石炭船の2から3倍あったという。保険の無い当時，事故の危険性の高い「おおしも」に挑戦することはリスクであったが，資金的に許される波方船主はこの航海に挑戦している。

② 船の建造資金

同書では，昭和初期に，船主が船を造ったり，購入する資金調達の方法は種々あったが，普通は次のようであったという。

- ①自己資金
- ②親類や知人からの借金
- ③無尽（頼母子講）による金
- ④地区の有力者や財産家からの借金（自宅や親類の家を抵当にする）
- ⑤帆船組合（船舶組合）からの借金
- ⑥一部の者は、金融機関や村の有力者からの借金

波方地区では親類や知人・近所間の団結心が比較的強い風習が残っており、親類の誰かが船をつくる時や購入する時には、周囲の者ができるだけ力をかしていたという。

③ 機帆船の登場

昭和12年頃から焼玉エンジンを載せた機帆船が登場し、海運業に変化が見られた。航海日数や年間航海数が増加し、利益率も高まり、船も大きくなった。航海も天候に左右されず運航計画が立てられ、災害が減り、船の安全性が高まった。

④ 徴用船

太平洋戦争が始まって、1943年になると波方地区の船舶にも政府からの徴用船の命令が発せられ、1943年から1945年にかけて波方地区だけでも約13隻の船が戦場にいった。多くは戦場で大破した。戦場にいった船は波方でも優秀な船が多く、船価も高かった。また、上述の瀬野利一氏の事例が示すように、資金を得るときに親類や知人から借金をしており、本当に首が回らなくなったという。政府の補償は戦後のインフレーションで役に立たなかった。これ以降の太平洋戦争後は別稿に新ためて記すが、波方の船主達はあらゆる工夫を凝らしてこの苦境から立ち上がる。

5. お わ り に

本稿は、波方船舶協同組合『波方海運史』（1997）を中心に、後の現地調査に活用すべく、今治船主の中枢を占める波方の船主たちがどのように発展してきたのかその経緯を太平洋戦争終戦後あたりまで遡って調査した。

船主の勃興の切っ掛けは、地場産業の影響が大きかったし、地理的要因が大きかったが、特筆すべきは、西岡（2021a）で形成した今治海事産業集積の優位性維持要因仮説にあるような、ゲマインシャフトにおけるソーシャル・キャピタルの影響が随所に見られたことである。1896年の波方港防波堤の構築と波方廻船組合の設立は、まさしくソーシャル・キャピタルの影響であろう。また、波方廻船組合が発展した波方村帆船組合は、規約の確定、船員の等級の作成、船舶等級表の作成、貸付制度の導入などを整備して、波方地区海運業を合理的、組織的に運営しており、特筆すべき点は、石炭問屋「宇部新川船舶問屋」を自分たちで設置し、中間利潤の多くを他の問屋にとられない工夫をして経営の近代化を図っていたことである。環境の変化に対して限られた資本で対応すべく、ゲマインシャフトにおけるソーシャル・キャピタルをフル活用した新しい組織の誕生で対応している。

西岡（2021b）で見た波止浜塩田の塩業組合の団結力も強かったが、船舶組合の団結力も同様に強く、今治地域を調査する場合は、各種産業組合の結びつきや関りを調査する必要もあるのではないかと考えられる。

上述した通り、戦後、来島どっくの坪内寿夫氏が行った鋼船の月賦販売は波方船主が成長していく上で必要な要因であったかもしれないが、本稿でみてきた組合活動や瀬野利一の緻密な経営を見ると、太平洋戦争での徴用船の影響で波方船主は大打撃を受けたが、戦後から現在に至る波方船主や今治船主の隆盛の背景には、①個々の船舶運航技術や船舶経営ノウハウの蓄積、②しっかりとした地域インフラやインフラとしての船舶組合組織の整備、③独特の地域の繋がり（ソーシャル・キャピタル：親類縁者や知人金融から無尽といった資金の

提供まで)があったと解される。また、科学的証明は難しいが、その隆盛の陰にやはり、水軍の考え方と行動様式があるのではないかと推察される。同時に、旺盛なリーダーたちの行動や企業家活動にも注目すべきである。

西岡(2021a)では、どちらかといえば、今治の海事産業集積を造船所を中心にみてきた。造船所を中心にとみると、造船所が船主を助けているように見受けられるが、そうではないようだ。今回の調査から、船主には独自の広いネットワークがあることも理解された。この辺り、実地調査の前に、再度検討し、細かく仮説を見直す必要があるのかも知れない。

この点については、太平洋戦争後から現在に至る今治船主や波方船主の稿で改めて詳しく調査したいと考えている。

参 考 文 献

- 二神恭一『産業クラスターの経営学－メゾ・レベル経営学への挑戦』中央経済社, 2008年.
波止浜興産株式会社『波止浜塩業史』波止浜興産株式会社, 1968年.
本図宏子「愛媛県海事クラスターにおける集積効果とその発展について」『海事交通研究』第65, pp.3-12, 2016年.
今治造船株式会社『船造り一筋 喜寿 檜垣俊幸』今治造船株式会社, 2005年.
伊丹敬之『経営戦略の論理 第4版』日本経済新聞社, 2012年.
いよぎん地域経済研究センター「業界調査報告書 愛媛の造船業－その現状と課題－」株式会社いよぎん地域経済研究センター, 1995年.
いよぎん地域経済研究センター「業界調査報告書 西日本の造船業－その現状と課題－」株式会社いよぎん地域経済研究センター, 2007年.
加藤厚海『需要変動と産業集積の力学－仲間型取引ネットワークの研究－』白桃書房, 2009年.
波方船舶協同組合『波方海運史』波方船舶協同組合, 1997年.
西岡久継「海事産業集積の優位性維持要因に関する仮説形成のための探索的研究－愛媛県今治地域の海事産業集積のケースから－」アントレプレナーシップ・コンファランス, 2021年2月28日(2021a).
西岡久継「今治の海事産業集積における製塩業との関係について」『松山大学論集』第33巻1号, 2021年(2021b) (in press).
大成経凡『しまなみ海道の近代化遺産－足跡に咲く花を訪ねて』創風社出版, 2005年.
大成経凡『伊予が生んだ実業界の巨人八木亀三郎～北洋漁業に名を刻む蟹工船の先駆者』創

風社出版, 2019.

Putnam, R. D. *Making Democracy Work*, Princeton University Press, 1993. (河田潤一訳『哲学する民主主義：伝統と革新の市民的構造』NTT出版, 2001年).

園尾隆司「今治海事クラスターにみる村上水軍の系譜(上)－倒産手続きにおける日本型債権者行動の起源に関する一考察－」『金融法務事情』NO. 2078, pp. 6-20, 2017年.

園尾隆司「今治海事クラスターにみる村上水軍の系譜(下)－倒産手続きにおける日本型債権者行動の起源に関する一考察－」『金融法務事情』NO. 2079, pp. 19-35, 2017年.

田中英式『地域産業集積の優位性：ネットワークのメカニズムとダイナミズム』白桃書房, 2018年.

テンニエス『ゲゼルシャフトとゲマインシャフト(上)』(杉之原寿一訳)岩波書店, 1957年(Tonnies, 1887).

内波聖也「グローバル競争下における造船業の立地調整と産業集積」『経済地理学年報』第59号, pp. 269-290, 2013年.

内波聖也「日本造船業集積の維持メカニズム」松原宏編著『知識と文化の経済地理学』古今書院, pp. 76-90, 2017年.