

戦前期における筑豊炭海上輸送と回漕業者の展開： 帆船・被曳船・機帆船輸送を中心に

木庭，俊彦
九州大学大学院経済学府

<https://doi.org/10.15017/13809>

出版情報：エネルギー史研究：石炭を中心として．21，pp.21-44，2006-03-22．九州大学附属図書館付
設記録資料館産業経済資料部門
バージョン：
権利関係：



戦前期における筑豊炭海上輸送と回漕業者の展開

——帆船・被曳船・機帆船輸送を中心に——

木 庭 俊 彦

はじめに

本稿は日本最大の産炭地であつた筑豊の石炭積出地、若松港をフィードとして、戦前期瀬戸内海における小船（帆船・被曳船・機帆船）を中心とした輸送市場を段階的に捉えようとするものである。具体的には、筑豊炭の海上輸送手段の変遷だけでなく、その主体である船主を確保・運用して、実際に石炭荷主より輸送業務を引き受ける（船主を仲介する）回漕業者の展開を明らかにする。

石炭産業における輸送に関する研究、特に戦前期の内航海運と呼ばれる国内海上輸送に対する研究の蓄積は薄い。まず、筑豊炭の海上輸送に関する先駆的な業績として今津健治の諸研究がある。⁽¹⁾ 同氏は輸送船舶の変遷を概括的に分析し、特に、帆船・被曳船・機帆船といった特徴的な船が重要であつたことを指摘した。

次に、石井寛治は日本の四大産炭地とされる各山元から積出地、積出地から消費地までの輸送について言及している。⁽²⁾ ここでは、海運のみの

宇部、もしくは鉄道のみの常磐を傍流的タイプ、北海道および九州の鉄道と海運の補完的な結合の形態を主導的なタイプであるとして、日本における石炭輸送の全体像を示した。

また、牧野文夫は今津と同様に筑豊炭の海上輸送手段に注目し、内航海運業の技術選択に関する実証分析を試みている。各船の利潤率を推算し、帆船・被曳船・機帆船の存立、変遷の経済的な要因を明らかにした。⁽³⁾ これらの研究は、特徴的な輸送手段の展開とその要因を考察したものであるが、輸送の担い手そのものを検討する視点が弱く、船舶による石炭輸送自体がどのように行われていたのかを把握することはできない。複雑な内航海運構造を説明するためには、輸送力を求める石炭荷主、輸送を取次ぐ回漕業者、実運送を行う船主の三者によつて決定される具体的な輸送市場の提示が必要であらう。

輸送の担い手を視野に入れて、内航海運の構造を検討した興味深い研究として笹木弘他『機帆船海運の研究』がある。⁽⁴⁾ 主に聞き取り調査に依拠して、帆船・機帆船の船主経営のあり方を分析し、さらに、荷主との

間を仲介する回漕業者との関係から船主の存立基盤を明らかにしている。⁽⁵⁾ 本稿は、回漕業者にスポットをあて、その中間業者としての特質を具体的にすることの研究の試みに多くの示唆をうけている。ただし、同書では船主の経営、もしくは回漕業者の詳細な業務に考察が集中しているため、石炭産業との関連における輸送市場の展開が必ずしも明示されていない。例えば、若松の回漕業者の検討を行いながらも、実際には性格の異なる業者を含めているため、一九一〇年ないし三〇年代において、筑豊炭輸送を担った回漕業者とはそれぞれどのようなものであり、どの程度の役割を持つのか解明されていない。

以上のような問題意識から、筑豊炭市場と輸送船舶の動向を踏まえつつ、回漕業者を介する輸送経路が筑豊炭海上輸送において重要になっていく過程を論じる。ここでは、回漕業者の業態および仲介者としての機能を中心に検討することにする。本稿では、若松港より積出される石炭を取り扱った回漕業者および船舶に対して、量的側面から考察し、瀬戸内海における石炭輸送市場のマクロ的な見取り図を示したい。

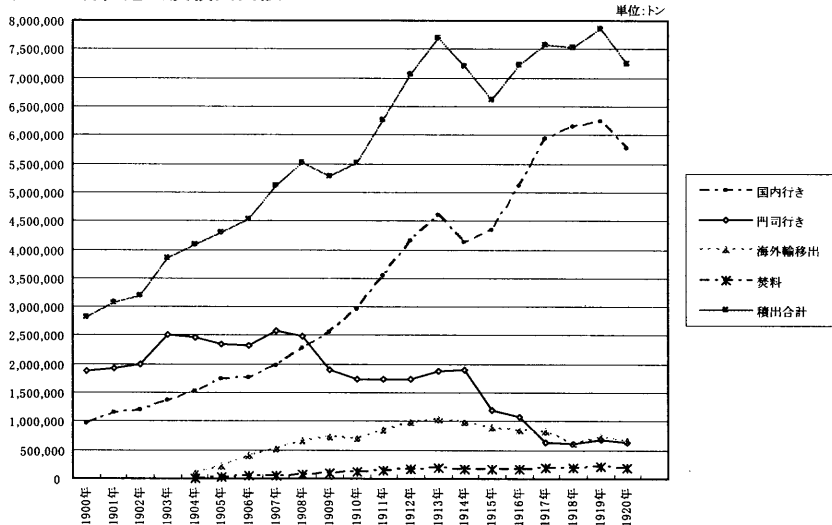
一 筑豊炭の積出と海上輸送

(一) 一九〇〇年代初頭から一九二〇年代

一九〇〇年前後まで、筑豊炭積出地としての門司港と若松港の間には、海外向けおよび船舶燃料炭向けの門司、国内および門司行きの若松という分業関係があったとされている。筑豊石炭業はこの時期から三井、三菱、住友、古河などの本格的な進出やそれにもなう鉄道輸送網の確立などにより、出炭量を増加させていくこととなる。⁽⁶⁾ 若松港からの石炭積

出高もそれにならなって伸びていくが、図表1によると、一九〇〇年代初頭ではいまだ門司行きが全体の五割から六割を占めている。その後、一九〇四年の若松港の特別輸出港指定、一九〇六年の港の第一次・第二次拡張工事完成をきっかけに門司行きは相対的に減少していく。特に阪

図表1 若松港石炭積出内訳



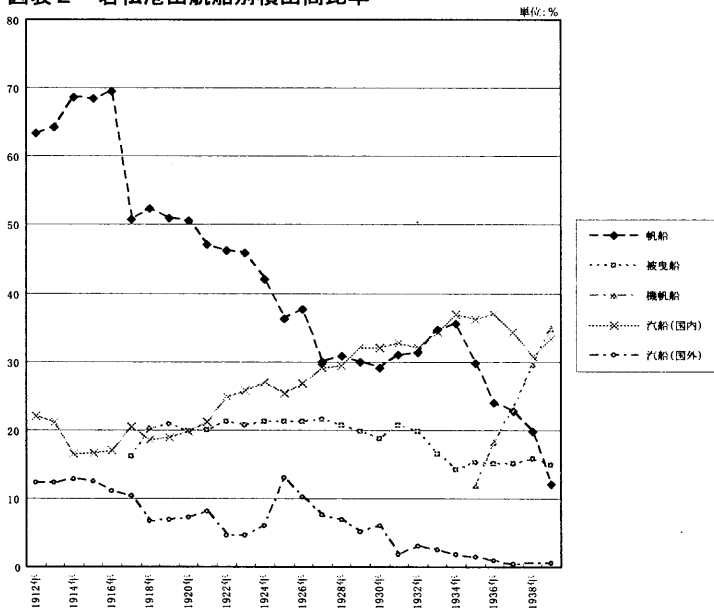
出典：今津健治編『若松港石炭統計(抄)』より作成。
備考：1918年以降の国内移出には鉄道省納炭を含む。

神地方を主な仕向地とする国内行きが増加し、一九〇九年には門司行きと国内行きが逆転するに至る。また、海外輸移出も輸出港指定の翌年である一九〇五年の約二〇万トンから、その後は漸増して一九一三年には一〇〇万トンに達した。若松からの全積出高は一九一三年をピークに減少し、第一次大戦ブーム期に再び増加をみせるも、ピーク時と同量の推移を示している。そのなかで、一九一五年には門司行きが急激に落ち込み、その後も減少をみせるのに対して、国内行きは再び伸びていく。この時期の石炭市場は海外輸移出が減退するのに対して、国内需要が増大し、また、筑豊炭の国内仕向先は遠距離の市場ほど伸びが小さかったのである。その後、全積出高のうち門司行き、海外輸移出、焚料に大きな変化はなく、海外輸移出の二年間（二五、二六年）を除いて、すべて一〇〇万トン未満で推移した。

次に、船舶の種類別の隻数と積出高について検討する。門司行きと国内行きが逆転した一九〇九年時の船舶延数は、帆船が一九、三五四隻、艇二四、六〇四隻、汽船九四五隻であり、帆船と艇ともに二万隻もの大量の船が入港していたことになる。若松港における各船の積出高の比率を図表2に示した。門司行きの減少した一九一五年には帆船が二五、〇七〇隻で、積出高の約七割をこの輸送手段が占めていた。国内行きの汽船積出高は、第一次大戦後には増加をみせるが、国外行きの汽船は二三年頃まで減少傾向にある。一九一三年の全体の積出高に占めるその比率は約一二・七％（約九万トン）から一八年の六・六％（約五万トン）となった。

一九一七年から被曳船による積出高が統計上に記載されるようになる。ただし、この船は帆船とその船体構造が似ているため、実際は、それ以

図表2 若松港出航船舶別積出高比率



出典：社団法人若松石炭協会『社団法人若松石炭協会五十年史』（1957年、112～115頁）より作成。

備考：汽船焚料は除く。国内向けには旧植民地を含む。

1922年から1934年までは、帆船のうち門司行きの積出高は除いてある。

前の帆船積出高の中にこの船が含まれていると考えてよい。この被曳船は一九一七年に延べ約六千隻で積出高一二〇万トン、一八年には同様の隻数で全積出高の二割をこえ、それ以後二〇年代を通じて、ほぼその隻数や積出高の比率を維持し続けた。被曳船輸送は数隻の船からなる船団を組んで輸送する方法であるが、これは特に大手の石炭販売者に利用された。なぜなら、曳航されるそれらの船を自己所有しなければ積込に時

図表3 1925年の小型船舶所有者

(単位:隻)

店名	帆船	艀および被曳船		曳船用小蒸気船
		所有船	傭船	
三井物産	83	96	0	4
三菱鉱業	64	150	0	9
貝島	59	121	65	5
古河	12	74	69	2
麻生	7	27	34	1
山下	20	37	0	1
帝国炭業	88	51	0	0
大阪商船	0	47	10	0
安川	0	85	0	2
住友	0	0	0	1
その他14店	40	311	—	0

出典：門司鉄道局運輸課『産物と其の移動 上巻』(1925年、563頁)より作成。

備考：住友の艀船は特約を結んである艀業者からの必要時に提供。

その他14店の艀および被曳船の所有者は傭船を含む。

間がかり、非効率になる可能性が生じるからである。⁽¹⁾「曳船ハ之ヲ時日ヲ空費セス使用セントセハ少ナクトモ三体ノ曳船及之ニ付随スル被曳船ハ六十隻以上ヲ有セサルヘカラス之ヲ建設費トシテハ五十萬円ヲ要シ小資本家ノ堪フルトコロニアラス今日之ヲ使用セルモノハ三井三菱住友古河ノ如キ大艀業家」であつた。時期はやや下るが、一九二五年の若松港における小型船舶の所有状況を図表3に示した。大手石炭販売者は帆船を自社で持つとともに、多数の艀および被曳船を所有もしくは傭船契約している。筑豊の地場の大手である麻生や貝島は、一九一七年に三井のブルル制から離脱して販売の自立化を図り、それにもなつて船舶を所有し始めた。⁽²⁾また、山下(石炭株式会社)が若松からの石炭積出を開始するのは一九一五年の十二月、帝国炭業は一九年からであった。⁽³⁾以上のことを加味すると、

特に一九一〇年代後半から一九二〇年代を通じて、多くの大手石炭荷主たちが自己の艀および被曳船による輸送を採用していたと考えられる。

(二) 一九三〇年代

前掲の図表2によると、一九三五年から機帆船の積出高が統計上に記載されるようになるが、帆船と入れ替わる形でその積出高の比率が伸びている。また、国内行き汽船は三割を超える比率を維持し、被曳船と国外向けの汽船が二〇年代と比べて低下している。二〇年代から三〇年代末までの若松港からの主な仕向地と、その地域への輸送手段を図表4でみていこう。筑豊炭は、第一次大戦後から日本における石炭市場の占有率を低下させ、一九二〇年代には最大消費地である大阪においても北海道炭、撫順炭、山口炭の進出によりシェアを減退させていった。⁽⁴⁾そのなかでも、大阪は筑豊炭の最大の仕向地であり続けるが、この時期において、より瀬戸内向けへの小口輸送が増加していくことになる。最大市場の大阪は二六年度の一九〇万トンからやや増加をみせるも、三五年までは停滞的に推移しているといつてよい。輸送手段をみると、被曳船の積出比率が高く、汽船による積出も多くなっている。帆船・機帆船による比率が瀬戸内海沿岸の他の地域よりも低い。港湾の整備が進んだ結果であろう。兵庫は大阪と同様に被曳船による比率が高いが、一方で帆船利用も多く、三八年になつてもそれが一四%を占め、機帆船による積出も三五・八%であつた。中国地方向けは従来までの量から比べるとその伸びは著しく、岡山で二六年度の約二六万トンから三八年に約五七万トン、広島では約三〇万トンから約八〇万へ、山口でも約三〇万トンから約七〇万トンとなった。他方で、愛知は同期間で約一三万トン程度の増

図表 4 若松港国内地方別・船種別積出高 (1926～38年)

(単位:トン、%)

		1926	比率	1929	比率	1932	比率	1935	比率	1938	比率
大阪	帆船	485,102	25.1	516,753	24.6	408,342	23.6	322,258	15.0	179,447	7.1
	機帆船							273,304	12.7	677,702	27.0
	被曳船	1,207,957	62.5	1,001,335	47.6	804,102	46.4	756,730	35.3	963,493	38.3
	汽船	238,618	12.4	586,337	27.9	519,345	30.0	793,217	37.0	692,618	27.6
	合計	1,931,677		2,104,425		1,731,789		2,145,509		2,513,260	
兵庫	帆船	601,222	54.7	632,776	63.0	485,888	55.4	448,060	31.6	284,165	14.2
	機帆船							308,145	21.7	717,242	35.8
	被曳船	433,980	39.5	368,055	36.6	390,765	44.6	458,071	32.3	588,905	29.4
	汽船	64,535	5.9	4,038	0.4	0	0.0	205,509	14.5	411,436	20.6
	合計	1,099,737		1,004,869		876,653		1,419,785		2,001,748	
愛媛	帆船	223,222	92.9	214,106	92.7	197,443	98.5	223,969	73.8	147,609	38.1
	機帆船							45,739	15.1	188,376	48.6
	被曳船	15,618	6.5	12,627	5.5	684	0.3	1,855	0.6	30,149	7.8
	汽船	1,394	0.6	4,240	1.8	2,308	1.2	31,943	10.5	21,282	5.5
	合計	240,234		230,973		200,435		303,506		387,416	
岡山	帆船	182,486	71.0	218,819	64.2	206,030	70.8	233,356	40.0	185,269	32.5
	機帆船							36,371	6.2	264,445	46.5
	被曳船	72,785	28.3	113,769	33.4	84,947	29.2	85,051	14.6	119,490	21.0
	汽船	1,641	0.6	8,157	2.4	0	0.0	1,113	0.2	0	0.0
	合計	256,912		340,745		290,977		583,126		569,204	
広島	帆船	237,320	79.9	181,026	63.7	179,167	70.9	206,504	50.0	144,350	18.4
	機帆船							90,094	21.8	505,043	64.3
	被曳船	57,464	19.3	101,744	35.8	73,603	29.1	110,002	26.6	129,448	16.5
	汽船	2,293	0.8	1,489	0.5	0	0.0	6,515	1.6	6,734	0.9
	合計	297,077		284,259		252,770		413,115		785,575	
山口	帆船	299,861	99.9	250,172	96.6	234,890	99.2	322,821	87.9	367,870	51.3
	機帆船							29,068	7.9	342,418	47.8
	被曳船	164	0.1	8,690	3.4	1,956	0.8	0	0.0	5,396	0.8
	汽船	0	0.0	0	0.0	0	0.0	15,219	4.1	1,045	0.1
	合計	300,025		258,862		236,846		367,108		716,729	
神奈川	帆船	0	0.0		0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	機帆船							0	0.0	390	0.1
	被曳船	0	0.0		0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	汽船	502,611	100.0	506,930	100.0	242,178	100.0	358,141	100.0	340,416	99.9
	合計	502,611		506,930		242,178		358,141		340,806	
愛知	帆船	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	496	0.1
	機帆船							470	0.1	40,151	4.6
	被曳船	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	汽船	747,150	100.0	799,503	100.0	716,974	100.0	834,539	99.9	833,798	95.4
	合計	747,150		799,503		716,974		835,009		874,445	

出典：今津健治編『若松港石炭統計(抄)』より作成。

備考：機帆船は1935年から統計上に記載。

加、神奈川では約一六万トンの減少となり、阪神以西への輸送がより一層進んでいることを窺わせる。中国・四国地方では阪神地域より被曳船の利用率は低く、帆船が主な輸送手段であったが、機帆船の普及によってその比率が上昇している。

また、機帆船による積出の仕向地別のシェア（上位一〇県）を掲げた図表5によると、もっとも高いのは、やはり最大市場の阪神地区の兵庫と大阪である。ただし、機帆船による積出高全体に占める比率は三八年まで低下し続けている。先の図表4でみたように、汽船と被曳船の利用が影響しているものと考えられる。比率が高まっているのは広島、岡山、山口、愛媛の四県である。一九三〇年代には筑豊炭の輸送先が一層阪神以西に集中し、特に中国・四国地方への積出の増大は機帆船によつて担われていたのである。

筑豊炭の仕向先の関係上、波の穏やかな瀬戸内海の航海であったため、また、港湾整備が不十分で帆船輸送の方が荷役を含めた輸送コストが低いなどの理由から、小型の船舶が重要な輸送手段であり続けた。こうした要因に加えて、一九三〇年代においても次のよう

図表5 機帆船の仕向地

(単位:トン、%)

県名	1935年	比率	県名	1936年	比率	県名	1937年	比率	県名	1938年	比率	県名	1939	比率
兵庫	308,145	28.2	兵庫	478,448	25.4	兵庫	571,111	23.4	兵庫	717,242	21.0	兵庫	978,179	24.7
大阪	273,304	25.0	大阪	420,550	22.3	大阪	543,679	22.2	大阪	677,702	19.8	大阪	879,803	22.2
広島	90,094	8.2	広島	198,476	10.5	広島	289,339	11.8	広島	505,043	14.8	広島	689,674	17.4
和歌山	60,326	5.5	和歌山	122,912	6.5	愛媛	159,447	6.5	山口	342,418	10.0	山口	452,896	11.4
香川	54,328	5.0	愛媛	121,755	6.5	山口	142,226	5.8	岡山	264,445	7.7	岡山	309,279	7.8
大分	51,282	4.7	岡山	94,969	5.0	和歌山	139,652	5.7	愛媛	188,376	5.5	愛媛	263,565	6.7
愛媛	45,739	4.2	香川	91,654	4.9	岡山	125,235	5.1	和歌山	155,036	4.5	和歌山	152,342	3.8
宮崎	37,643	3.4	大分	71,975	3.8	香川	110,270	4.5	香川	121,449	3.6	香川	142,962	3.6
高知	37,038	3.4	宮崎	66,051	3.5	大分	81,218	3.3	宮崎	105,504	3.1	宮崎	104,674	2.6
岡山	36,371	3.3	山口	58,065	3.1	宮崎	70,608	2.9	大分	77,976	2.3	大分	86,962	2.2
全体計	1,094,301	100.0	全体計	1,882,710	100.0	全体計	2,444,642	100.0	全体計	3,415,385	100.0	全体計	3,962,024	100.0

出典：図表4に同じ。

な小型船舶の優位性は変わらなかった。⁽⁹⁾ 汽船積の場合には各港の陸揚げ場所が決まっているのに対し、帆船は至る所の貯炭場もしくは消費者所在地附近の岸壁まで運送するため、陸上での運搬費が節約された。また、岸壁に横付けするために船の監督上でも便利であったとされる。さらには、汽船には発着時間の制限があり、そのために雨天時もしくは夜業の荷役を行わざるを得ない状況もあった。一方、帆船にはその制限はないため、悪条件下の荷役に対する付加賃金を要することは少なかった。また、通常大阪などの揚地では、帆船が貯炭場の代用として機能していた。⁽¹⁰⁾

二 石炭回漕業とその取扱高

(一) 回漕業の生成

一八八〇年代の九州石炭流通機構の担い手として、①三井物産、②安川松本商店などの自己炭鉱の販売組織、③積地石炭商や揚地問屋など、といった

三つが代表的なものとして存在していた。⁽¹¹⁾ この時期においては、買積船が若松港へ多数入港し、その船主たちが需要地（その多くは塩田）にて販売活動を行っていた。⁽¹²⁾ その石炭購入のために入港してくる沖船（「客船と呼ばれていた」）に対して、問屋と総称されたものが売主の斡旋や滞在に関するあらゆる面倒をみていた。⁽¹³⁾ しかし、一九〇〇年前後になると筑豊地帯への大手資本進出の本格化、それにもなう大量出炭、日本石炭市場での需要の増加、そして若松港までの鉄道網の展開を背景として、若松港からさらなる積出を必要とさせた。それにもなつて積地問屋にも変化が生まれ、委託販売もしくは仲買業をも含めた販売活動を主とする石炭問屋に加えて、運賃積の船と石炭荷主との仲介者となる問屋が生まれてくる。⁽¹⁴⁾ 一九〇〇年代には、「荷主ニ積船ヲ周旋シ被雇船ニ荷物ノ媒介積入ヲナシ其ノ船長ヨリ手数料ヲ徴シテ自己ノ所得トナス」という「積入問屋」が存在した。この問屋は石炭問屋の番頭と呼ばれる従業員から独立することが多く、「数年の経験ニヨリテ其内情ヲ知り金融ノ遺繰算段等ニ」精通していた。⁽¹⁵⁾ 仲介者が存在したことによって、買積ではなく運賃によって輸送に従事する船主が増えていったのである。⁽¹⁶⁾ このように、「積入問屋」は輸送の取次ぎを担うものであり、厳密な定義は次節で提示するが、さし当りこの問屋を回漕業者とすることができるとする。

なお、輸送を取次ぐ問屋（回漕業者）は、販売を行う問屋とともに若松石炭商同業組合に加盟していた。⁽¹⁷⁾ 一九一二年には組合員数一三七名に對し、石炭販売専業が五三名、輸送専業が五名、販売輸送兼業が七九名であった。⁽¹⁸⁾ 若松港において石炭の販売（仲買）活動を行う場合、その際に輸送船の確保は必要不可欠の条件でもあるため、現実には、石炭販売と輸送業務の境界線が極めて不明瞭なものであった。一九二五年の資料

によれば、二四年末には炭鉱経営者にして販売業を行うものが二二件、帆船問屋（先の「積入問屋」と同義）を主として売買を兼ねるもの七一件、石炭売買を専業とするものが一〇四件、その他仲買が多数という状況であった。²² 回漕業者は、常に販売業を兼ねながら多数存在していたのである。

前述したように、収入源は船主からの手数料であり、それは石炭商組合の会議により決定され、時期によって変動していたものと考えられる。²³ 手数料の変化をすべて知ることはできないが、一例をあげることにする。一九一七年の九月時点では石炭一万斤の運賃一〇円未満の場合にはトン当り五〇銭、二〇円未満は同六〇銭、二〇円以上は運賃の三分であった。²⁴ 一九二九年時には地域別により手数料が決められ、若松から大阪・徳島・明石まではトン当たり一〇銭、高砂（兵庫県）以西福山（広島県）までは同九・五銭、鞆（広島県）以西上関（山口県）までは同九銭といった手数料を徴収していた。²⁵

（二）回漕業者の必要性

では、なぜこのような回漕業者が必要不可欠となったのか。それが存在する最大の要因は、前節でみたように小型の帆船輸送が多量にのぼったことである。帆船の船主たちはいわゆる「一杯船主」が大多数を占めていた。²⁶ つまり船舶を保有し、船員も家族や親戚関係者を使用してみずから実運送を行い、傭船に出すことはほとんどなかった。²⁷ そのため、積出地に確固たる拠点を持たず、船主たちが輸送力に対する需要の情報を得るためには時間的な問題が発生し、また、運賃の受け渡しなど煩雑な活動に対して援助が必要となる。一方で荷主側からすれば、群集する船

主の中から信頼あるものを選択するためには保証を与えるものが必要となる。加えて、石炭荷主の輸送計画は、船の確保が決定する見込みが立たなければ、積出までの準備が進まないという問題点があった。²⁸ 貯炭費の削減のためにも、石炭の若松到着と船舶への積入作業に時間的な隔たりがないように調整する必要があった。船主は輸送力需要の、荷主は輸送力供給の情報を得ることが両者の輸送計画の円滑化には重要であり、その情報の集約点として回漕業者が必要不可欠であったといえよう。

図表6で一九一〇年代初頭における荷主の回漕業者を利用する頻度を確認しておく。回漕比率とは、全積出高のうち回漕業者へ輸送作業を委託した数量の比率である。また、門司送り帆船とは港内輸送のための船を指す。三井、三菱、古河は汽船による送炭と門司行きの送炭量が多い。安川、住友、佐藤商店はその他帆船行が多い。古河を例外として、門司への舢による輸送や汽船による輸送が多い三井、三菱の回漕業者を利用する比率が低く、帆船が多い安川などにはそれが高くなっていることは、「一杯船主」が大多数であった帆船を使用するには、回漕業者の仲介機能が必要であったということを裏付けるものである。

なぜなら、汽船は荷主自ら保有もしくは傭船契約を結ぶ場合が一般的であったからである。舢船については、「社船」の場合と「定約船」として所属するもの、そして「傭船」の形態があった。ここである舢の「傭船」とは、一航海ごとに荷主の輸送を引き受ける契約であり、汽船などの傭船契約とはやや異なる。²⁹ 舢の「傭船」の場合には、船主はその都度荷主から輸送需要を得て、輸送力を提供するのであるから、その間を回漕業者が仲介することを想定させる。ただし、前述の小型船の保有状況からみてとれるように、大手の荷主は自社で舢を保有もしくは所属船と

図表6 主要石炭取扱者の送炭先(1912~1914年)

(単位:トン、%)

		1912年			1913年			1914年		
		隻数	積出高		隻数	積出高		隻数	積出高	
三菱	送炭汽船	253	376,775	37.7	238	369,343	35.9	225	380,262	26.3
	焚料供給	248	32,471	3.2	188	32,432	3.2	180	38,582	2.7
	門司送帆船	3,501	305,034	30.5	2,744	247,813	24.1	4,826	450,454	31.2
	その他帆船	2,164	285,287	28.5	2,443	379,119	36.9	3,611	574,551	39.8
	回漕比率			18.1			18.5			21.9
三井	送炭汽船	431	699,164	50.0	460	706,485	42.3	485	831,978	36.4
	焚料供給	377	40,194	2.9	403	46,089	2.8	410	57,524	2.5
	門司送帆船	3,378	334,669	23.9	4,415	411,264	24.6	6,293	598,927	26.2
	その他帆船	2,566	325,331	23.2	3,716	506,429	30.3	6,704	799,066	34.9
	回漕比率			16.7			21.0			23.7
安川	送炭汽船	111	121,168	31.4	95	115,024	30.2	133	146,758	24.9
	焚料供給	22	1,638	0.4	53	3,429	0.9	64	4,919	0.8
	門司送帆船	993	80,357	20.8	851	66,781	17.5	2,074	162,484	27.5
	その他帆船	1,417	182,709	47.3	1,604	195,733	51.4	2,118	276,303	46.8
	回漕比率			44.3			44.1			45.6
古河	送炭汽船	64	97,295	33.5	125	184,306	43.6	209	336,094	49.3
	焚料供給	59	8,547	2.9	97	13,245	3.1	131	16,837	2.5
	門司送帆船	1,084	71,318	24.5	1,166	80,908	19.1	759	63,819	9.4
	その他帆船	877	113,670	39.1	1,007	144,471	34.2	2,004	264,415	38.8
	回漕比率			36.1			27.9			33.0
住友	送炭汽船	30	21,521	15.2	75	47,801	34.8	147	68,940	33.7
	焚料供給	0	0	0.0	32	462	0.3	82	1,347	0.7
	門司送帆船	180	11,702	8.3	96	2,676	1.9	64	4,803	2.3
	その他帆船	742	108,168	76.5	542	86,333	62.9	863	129,449	63.3
	回漕比率			68.0			49.6			53.8
佐藤	送炭汽船	76	63,210	27.1	75	61,511	32.2	76	70,536	32.4
	焚料供給	14	1,232	0.5	6	846	0.4	0	0	0.0
	門司送帆船	630	42,562	18.3	233	7,699	4.0	68	5,015	2.3
	その他帆船	1,098	126,002	54.1	930	120,756	63.3	1,286	142,214	65.3
	回漕比率			50.3			58.7			58.1
雑	送炭汽船	251	179,469	16.1	225	257,939	18.5	317	259,997	15.1
	焚料供給	207	23,314	2.1	288	31,262	2.2	422	50,698	2.9
	門司送帆船	4,816	302,031	27.0	6,714	465,078	33.3	9,195	625,836	36.4
	その他帆船	7,458	612,109	54.8	8,180	642,053	46.0	9,086	784,515	45.6
	回漕比率									

出典：明治45年2月～大正3年12月『三菱合資会社月報』（東京大学経済学部図書館所蔵）、『若松港石炭集散統計表』（北九州市立若松図書館所蔵）より作成。

備考：1912年は2月、4～9月、11月の合計。1913年は1月、5～7月、9～12月の合計。

して扱う場合が多かったのである。⁽³⁾

(三) 回漕取扱高の推移

次に、全回漕業者の取扱高の推移を追っていくことにする。『若松港石炭集散統計表』では荷主の「積出高」とあわせて、回漕業者が荷主から委託を受けて積出を行った数量である「回漕取扱高」、つまり、荷主が輸送作業を委託した量が記録されている。ただし、この回漕取扱を行った商店すべてが仲介者としての回漕業者ではないことに注意しておく必要がある。先に述べたように、石炭販売を行う問屋と回漕業者は兼業する場合が一般的であり、筑豊の炭鉱企業の中にも、時期によってはこの回漕取扱高に記載されているものがある。それを踏まえて、以下でその推移(図表7)をみていこう。

一九一〇年代初頭まで、回漕取扱高はほぼ毎年一〇万トン程度増え続けている。ただし、一九〇〇年代の回漕比率(＝全回漕取扱高／全積出高)は二割台で、この時期の石炭荷主が輸送を行う場合には、ほとんど輸送作業を委託していなかったといえる。

図表 7 若松港積出炭中回漕店取扱高 (単位:トン、%)

年	回漕取扱高	積出炭高	回漕比率
1906年	1,005,430	4,534,396	22.2
1907	1,107,509	5,125,445	21.6
1908	1,241,982	5,504,360	22.6
1909	1,355,099	5,273,719	25.7
1910	1,406,851	5,516,386	25.5
1911	1,607,686	6,260,777	25.7
1912	1,811,150	7,053,635	25.7
1913	1,959,409	7,684,552	25.5
1914	2,028,355	7,203,824	28.2
1915	2,163,548	6,605,281	32.8
1916	2,446,756	7,237,125	33.8
1917	2,693,737	7,580,647	35.5
1918	2,912,557	7,529,357	38.7
1919	3,334,148	7,856,000	42.4
1920	3,091,237	7,242,246	42.7
1921	2,754,823	7,380,698	37.3
1922	2,900,450	7,560,261	38.4
1923	2,953,842	7,592,610	38.9
1924	2,997,416	8,173,413	36.7
1925	2,694,059	8,406,598	32.0
1926	2,905,835	8,660,493	33.6
1927	2,978,861	9,520,888	31.3
1928	2,723,719	8,135,431	33.5
1929	2,728,445	8,392,805	32.5
1930	2,475,816	7,644,132	32.4
1931	2,470,879	6,498,756	38.0
1932	2,744,828	7,097,046	38.7
1933	3,461,926	8,403,440	41.2
1934	3,997,720	9,010,436	44.4
1935	4,435,437	9,395,834	47.2
1936	5,315,184	10,552,959	50.4
1937	5,630,629	10,874,636	51.8
1938	6,412,602	11,703,380	54.8
1939	6,778,187	12,485,650	54.3

出典：1906年～09年までは今津健治編『若松港石炭統計（抄）』、それ以降は『若松港石炭集散統計年表』より作成。

備考：1918年からの積出高は鉄道省納炭を含めたもの。

しかし、若松からの主な仕向先が門司から国内行きへと逆転した一九〇八～〇九年、そして門司行きが急激に減少した一九一四～一五年にかけて回漕比率が上昇している。その後、比率は伸び続けて一九一九年、二〇年に四割を超えていく。帆船による国内行きの輸送需要の増大、国外汽船輸送（輸出）の減少を背景としながら、海運界の好況によって船舶が逼迫したこともその要因と考えられる。この時期の海運界好況により傭船料や運賃が高騰したことは周知の事実である。一九一五年における若松大阪間の帆船運賃はトンあたり最低一・一七円、最高一・四八円であったのが、それ以後上昇し、一九二〇年には同区間最低が二・七〇円、最高が五・三〇円となった。帆船の確保が困難となった荷主にとって、

期を経て、一九三一年から再び上昇をはじめ、三十年代後半には五割を超える比率となった。

ではこの時期に比率が上昇した要因はどのようなものであったのか。基本的には三一年以後、積出高が増加を見せはじめ、三四年には九〇〇万トンを超え、そして三八年には約一、二〇〇万トンとなったことが挙げられる。つまり、輸送需要自体が増え、荷主が輸送作業をすべて自ら行うことは困難になっていったと考えられるのである。さらに、それに付随する要因として、以下の三点を指摘しておきたい。

第一に大手石炭荷主の自社船払い下げ、第二に帆船の機帆船化、第三に合理化推進という社会状況の三点である。まず、昭和恐慌の影響を受

それを専門的に担う回漕業者がより必要とされる状況を想定することができる。ただ、海運界の好況が落ち着いたその後の一九二〇年代の回漕比率はおおよそ三割まで低下する。被曳船という小口輸送の利用が広まっていた時期ではあるが、先に見たように、大手の自社船団輸送が多かったため、回漕比率を上昇させなかった。しかし昭和恐慌

けた運賃の低下によって、三井・三菱の大手筋は自社船による輸送は不利益とみて、曳船及び被曳船の整理を行った。⁽⁴⁾三菱鉱業では一九三〇年から三一年にかけて、所有舢四七隻、被曳船三四隻、帆船三九隻、小蒸気船一隻、曳船汽船一隻、合計一二二隻を売却した。⁽⁴⁾三菱の被曳船、菱丸は船長に払い下げられ、それを受けた船長は丸菱運送株式会社を設立した。⁽⁴⁾三井物産も輸送および荷役の会社として、一九二九年に三洞運輸株式会社という別会社を全額出資で組織し、回漕業を専門的に行わせる方向へ進んだ。⁽⁴⁾その後、輸送需要が増加したにも関わらず、帆船運賃はそれほど高騰しなかった。大戦ブーム期後の二三年には若松大阪間がトンあたり最低三円、最高三・九五円、以下同様に、二六年は二・三〇円から三・三五円であり、恐慌の波をうけた三〇年に一・六〇円から二・五五円と下落した。その後の運賃に大きな変化はなく、三五年は一・八〇円から二・七八円であった。ようやく、三八年に二・九七円から三・四六円と二〇年代の水準となった。⁽⁴⁾したがって輸送費の観点からは、荷主にとって船を所有する必要性は小さかったといえる。

第二点目は、帆船船化によって常に荷主が船舶を確保しておく必要性が薄まりつつあったのではないかということである。帆船船は帆船と比べて航海能力が高まり、帆船の若松阪神間一ヶ月一回、年間平均八、九回に対して機帆船は月四、五回となった。それだけに荷主は、輸送計画がある程度立てることが容易になったと考えられる。⁽⁴⁾つまり、輸送頻度が増加したため、それら「一杯船主」の情報を確保している回漕店に輸送業務を委託することが多くなったといえる。

第三点目は荷主の輸送計画に関わるものとして、合理化の推進という社会状況がこの時期にみられたことである。一九二〇年代後半から機械

設備の増強による荷役の合理化に向けて、特に鉄道省関係者、石炭商の組合が石炭積出および輸送に関して調査研究をすすめている。⁽⁴⁾また、これは実現しなかったが、一九三二年の一月に大手筋合同による荷役合理化の動きがあった。そこでは三菱、貝島、安川、麻生、古河の五社間で炭質の統一化、そして若松と唐津の積込設備の共同利用が考究されていた。⁽⁴⁾このように積出に関わる合理化、コスト削減という意識が社会に広まりつつあった。荷役の効率化のためには、積出作業が滞ることなく行われる必要がある。そのために、輸送船舶に積込をするその時、その必要な船(隻数)を適宜に供給されることが望まれたのである。

なお、同時期の大手荷主であった麻生商店の資料によれば、大手荷主は荷役の渋滞に対して「各店は豫備船を最小限度に制限し必要に應じ引きよせる事」を対策としてあげていた。⁽⁴⁾すなわち、石炭荷主は所属の船を極力少なく維持し、港内に停泊する自社炭の積掛船を少なくすること、それによって迅速な荷役が可能となることを図った。そこで、輸送力を弾力的に供給しうる回漕業者が利用され、その経路が筑豊炭海上輸送にとって重要となっていたのである。

三 若松における回漕業者の形態と業者の変遷

(一) 回漕業者と石炭販売業者

これまでは、若松港における回漕取扱高の推移を概観してきた。次に問題となるのは、この担い手が具体的にはどのような業者であったのかということである。若松港において、石炭販売業者と回漕業者が不明確で特定し難いことは前述のとおりである。⁽⁴⁾したがって、回漕取扱高に統

計上記載されているものすべてを若松の石炭回漕業者とすることはできない。しかし、本稿の射程である、輸送業務を専門的に担っていた回漕業者の歴史的展開を示すためには、まずそれら業者の性格を把握し、ある程度分類しなければならぬであろう。そこで、この記載商店について、輸送業務を行いながらも石炭の販売活動を主とするもの（「石炭販売兼業の形態」）と輸送業務を専業とするもの（「回漕専門の形態」）に大別することにし、後者を中心にして検討を進める。

まず、前者の「石炭販売兼業の形態」について述べておく。この業者を総称するならば石炭商ということができるが、この中でも様々に分類される業態が存在する。大まかには①中小石炭商、②炭鉱の販売組織、③汽船海運業を担いうる会社、④商事会社などその他諸会社と四分類することができる。ただし、明確に区分することは困難であるので、以下ではその分類には触れず、この「石炭販売兼業の形態」をどのような境界線でもって、「回漕専門の形態」と区別するのかについて説明を付け加えておく。石炭売買に関わった量である「積出高」と輸送を行った量である「回漕取扱高」を合計し、その合計を一〇〇とした場合、どちらの取扱がその商店にとって比率が大きいのかを判断した。そこで「回漕専門の形態」の場合には、回漕取扱高の比率が全取扱高の七割以上であることを条件とした。この境界線が妥当であるのが問題となってくるが、以上の二つの形態に振り分けた図表8によると、Bの「石炭販売兼業の形態」に分類された業者の回漕取扱は、全回漕取扱高のなかでおよそ一割未満（合計四カ年を除いて七%台以下）にすぎない。また、この方法では形態が移動するケース、特に中小石炭商の取扱が変化する場合を想定することができ、前後年の取扱高にも注意を払って形態を決定し、

ここでは形態間に急激な移動はみられないので問題はないと考える。形態区分を八割でみた場合にも、二つの形態数にそれほど変化はみられないため、基準をより広く設定した。

次に、「回漕専門の形態」に区分された業者、つまり回漕業者の定義について触れたい。そもそも回漕業というのは兼業の形態であるのが一般的で、海運関係業者として境界線が極めて不明確なものである。^⑧若松港における回漕業に関しては、内務省下関土木出張所編『若松港を繞る石炭事情』に代表されるような以下の定義がある。回漕業とは「荷主と船主（或は船長）との中間に立ちて両者に取引契約の機を與へ、以て両者需給の円滑を図るための仲介業」であるとされる。^⑨これは前節の「積入問屋」と同様の機能を説明し、回漕業を狭義に促えたものであり、荷主からどのような形で輸送（輸送力の確保）の委託をうけるのかという点について説明が不足している。したがって、より厳密に定義するために、一九三九年の『海運月報』に掲載された論文に依拠する。^⑩そこでは、一般に回漕業とは「自ら船舶を所有せず、他人の船舶を以て、委託者のため、自己又は其者の名に於て、物品の海上運送の取扱ひをなすを業とするもの」のことを指す。そして自らの名でこれを行う場合には、「イ、自己の計算に於てなすもの ロ、委託者の計算に於てなすもの」がある。そのイの業態は「自ら船舶を所有、又は傭船して自己の名と計算にて之をなすならば、所謂オペレーターなる形態をとる事」になる。つまり、傭船契約を結んで輸送力を保有しつつ、時として自社船を持つ運航業者という性格の業態となる。ロは「自己の名を以て物品運送の取次」を行う、つまりは当該期における商法上の運送取扱人にあたる。また、委託者である荷主の名前において、海上運送の取扱を行うのが「代理商」と

呼ばれるものである。

以上の考察をうけて、本稿ではこの運送取扱人を「回漕店」、運航業者としてのものを「オペレーターの回漕業者」として定義することにし、「代理商」を含めた三つを総称する場合に回漕業者とする⁽³⁾。整理する

図表8 「回漕店別取扱高」記載商店の形態

(単位:軒、%)

年	店数	A	B	Bの取扱	形態変化(A→B)	形態変化(B→A)
1910	99	60	39	7.6		
1911	87	52	35	7.3	1	
1912	81	50	31	6.2		1
1913	83	55	28	6.3		
1914	77	53	24	5.2	1	
1915	69	52	17	3.4		2
1916	84	57	27	6.2	2	1
1917	98	64	34	7.4		
1918	110	66	44	17.0	3	1
1919	115	63	52	20.0	4	
1920	127	-	-	-		
1921	93	-	-	-		
1922	114	54	60	6		
1923	95	58	37	2.8		
1924	99	58	41	4.3		3
1925	89	56	33	5.2		
1926	89	55	34	10.6		1
1927	73	50	23	9.3		
1928	79	57	22	5.9		1
1929	74	57	17	5.6		
1930	76	57	19	6.3	1	2
1931	78	60	18	6.9		1
1932	76	58	18	5.7		
1933	91	73	18	5.7		1
1934	103	85	18	4.7		1
1935	118	95	23	5.6		1
1936	120	96	24	4.8		1
1937	126	98	28	6.2		
1938	134	103	31	5.3		
1939	147	116	31	4.8		

出典：『若松港石炭集散統計表』より作成。

備考：(A)「回漕専門の形態」(B)「石炭販売兼業の形態」

(A)は回漕取扱高と積出炭(売買の取扱高)の合計を100とした場合の比率で回漕取扱高が7割以上の場合。

(B)は7割未満の場合。

注1：Bの取扱とは全回漕取扱高のうち(B)の形態が取り扱った数量の比率を指す。

注2：1920、21年は合同会社設立のため、取扱推移が急激に変化するので判断を避けた。

注3：継続していた形態が1、2年のみ変化する場合は前後年の推移に従って分類する。(記載開始時点と消滅時点の年度に多いが、2年の変化は前後年を確認する。)

注4：形態間の移動が激しいものはその時点の比率に関わらず(B)に分類した。

注5：空白は形態変化なしをあらわす。

と、回漕店は船主の運賃から手数料収入を受け取ることを目的とし、オペレーターの回漕業者は、主な収入源として運賃を受け取ることを目的としている。オペレーターの回漕業者と同様の性格ではあるが、「他地域の港湾運送業者」を別分類にしておく。これは他地域に本拠地を置いて荷役業や船運送業を行うもので、若松にも拠点を持ち、筑豊炭輸送にも従事する業者を指す。

(二) 記載商店数の変遷

図表8によって記載商店数およびA「回漕専門の形態」・B「石炭販売兼業の形態」の商店数の動向をみていく。全体の数は、回漕比率の上昇した大戦ブーム期にその数を伸ばして一九一九年には一一五店となった。しかし、Aの形態はこの期間にそれほど増加しているとは言いがたい。一方で、Bの形態の商店数はブームとともに増加を示しており、一九年には五二店とAの形態の六三店とほぼ変わらない。しかも、Bの形態は一部を除いて毎年記録されているわけではなく、時期によって輸送の引受を行っていたにすぎない。このスポット的に参入してくるBの形態の商店によって、このブーム期に回漕業者たちの競争意識が高まったことが想定されうる。実際には、それ以前の一九〇七年の時点で

「回漕業者所謂客船問屋の積入及買積手数料は従来組合定款を以て一定せられ居りしも自然競争の結果手数料を軽減し船舶の懷柔を圖りたる結果手数料の一定を欠き頗る紊亂を極め」という状況が生じているように、すでに一九〇〇年代末には若松回漕店間の競争が激しかった。それに対して、「各問屋合同し一定率の手数を収積し最近の營業成績に依り株式的に之を配當せん」という協議が行われたが、合意に達することが難しく、この時期には実現しなかった。その後、一九一九年に厳しい競争状態を緩和するため、合同会社の氣運が再び盛り上がった。一九年末には「過般來唱道せられ居りし若松海運業者合同問題は其後機運熟し」つつあり、「若松海運界の便益は頗る大なるべく合同に加入すべき同業者は六十豫名に達すべし」という同業者間の合意が整えられた。このブーム期に競争が再び激しくなったことは間違いないと考えられる。翌二〇年二月二〇日に若松帆船運輸株式會社（以後若松帆船とする）として創立總會が開かれ、「資本金二十萬圓（四分の一拂込）を以て廻漕業造船業曳船業石炭材木賣業船舶需用品販賣業等の營業をなす」こととされた。

一九二〇、二一年の二カ年はこの合同会社設立によつて、連年の取扱高推移に大きな変化が生まれる。若松帆船に参加した商店はその年度の取扱高が急激に減少するが、その会社に参加した影響であるかどうか断定することは出来ない。本稿では統計の取扱高から判断するため、二つの形態へ区分することを避けた。若松帆船の取扱高は、設立当初の一九二〇年には約一三〇万トンで全体の約四三％と圧倒的なシェアを占めた。しかし図表8の商店数に見られるように、若松帆船の設立後にもかかわらずAの形態は五〇店以上にのぼる。また、若松帆船の取扱高のシェア

は、一九二六年におよそ二五％、三〇年に一九％、さらにその後も低下し続けた。これらは、設立時に有力な商店のいくつかが不参加であったこと、そして回漕店という業種への参入障壁が極めて低いことからくるものであった。さらに、一九二〇年代は被曳船による自社船輸送が広く利用された時期でもあるので、Bの形態数もこの設立間もない時期には多い傾向にあった。ただし、若松帆船は取扱高のシェアを低下させつつも、最大の取扱業者者に常に位置し、若松港における小船輸送に関する問題に対して影響力を持ち続けた。

その後、不況にともなつて全体数が減少し、なかでもAの形態が同水準で推移しているのに対して、Bの形態数が少なくなっている。一九三一年からの回漕比率の上昇とともに全体数は著しい増加を見せ、三九年には一四七店にのぼった。そこでは、大戦ブーム期とは異なる状況が窺える。すなわち、積出高・回漕取扱高がともに増加を見せ始めるにも関わらず、Bの形態数はさほどの変化を見せず、他方でAの形態が増加して一〇〇店を越える。一九三〇年代には石炭売買関係者による輸送の引き受けではなく、専門的に輸送力を確保する回漕業者が多数存在し、その機能が重要になっていったと考えられる。

（三）回漕業者の変遷

最後に、Aの「回漕専門の形態」に分類された、厳密な意味での回漕業者に対して検討を加えていく。その際には、回漕店およびオペレーター的な回漕業者、他地域の港湾運送業者という三つの性格に注意を払いながら考察していきたい。図表9は、回漕業者のうち取扱高上位商店の推移、図表10は一九一一、一九、三七年時点での全回漕業者の所有船

がほとんどであるといつてよい。麻生米吉商店は一九〇〇年代から第一位の取扱高を占め、すでに有力な商店として存在していた。他にも第四

(単位:ト、円)

1911年				1919年				1931年				1937年				備考
商店名	取役高	所在	備考	商店名	取役高	所在	備考	商店名	所在	取役高	商店名	取役高	所在	資本金		
1 味生米吉商店	113,218	若松		1 (合)安芸商店	223,387	-	中島森太郎	1 (株)若松郵便運輸	若松	491,738	1 (株)若松郵便運輸	918,301	若松	250,000	(専務取締役)本莊義、(常務取締役)岡田作、(取締役)中島森太郎、(支店)宇佐、(株)伊予、(株)常呂、(株)宇佐正七	
2 藤原商店	95,167	若松	藤原政次郎	2 (株)山九運輸	143,109	門司		2 (株)山九運輸	門司	346,684	2 (株)山九運輸	395,713	門司	700,000	(常務取締役)嵐山常之助、(後継人)藤原治郎、中島常太郎、(取締役)中村精太郎、馬淵治治、(株)新治郎、中島常太郎、	
3 和田川田商店	94,048	若松	藤本清助	3 麻生米吉商店	137,812	若松		3 (合)自念組	門司	112,922	3 (株)三河運輸	332,128	若松	200,000	(取締役)代太郎中野道五郎、(取締役)岡田房雄、渡邊彦三、小嶋留郎	
4 青戸川田(以)中島商店	86,403	若松	中島森太郎	4 三河商店	113,122	若松	小川清太郎	4 (合)上野益藏商店	若松	106,071	4 (合)自念組	187,546	門司	250,000	(代表社員)自念孝太郎	
5 松本吉平商店	72,067	若松		5 水町商店	97,293	若松	水町一介(市助)	5 (株)飯野商事	京都	71,050	5 (株)飯野商事	176,534	京都	2,000,000	(社長)飯野實吉、(取締役)茂野健三、(支店)安芸、松本清太郎	
6 占原商店	71,269	若松	占原伊太郎	6 (合)共同曳船	93,211	門司		6 (株)丸友運送	若松	67,925	6 (株)丸友運送	167,582	大阪	1,200,000	(社長)平松理人郎、(取締役)平松	
7 舟橋商店	52,258	若松	舟橋宇雄	7 細川商店	77,419	若松	細川伸作	7 神前商店	広島	66,458	7 (合)上野商店	165,506	若松		上野盛二	
8 佐江崎川田(以)森商店	49,537	若松	花田政次郎	8 小浦商店	74,983	若松	丸下虎次	8 石松商店	若松	62,829	8 (株)神原商店	150,678	広島	100,000	(取締役)代太郎神原福、(取締役)神原幸三	
9 野村商店	47,439	若松	野村千代店	9 丸友商店	67,207	若松	児島卯太郎	9 丸友商店	若松	59,870	9 (合)上野益藏商店	137,874	若松	19,000		
10 門司自念組若松出張所	43,699	門司		10 (合)自念組	63,707	門司		10 岩田商店	-	58,969	10 (合)岩田商店	115,422	若松			
11 岡島川田(以)森商店	42,321	若松	岡野利藏	11 和田良野出張所	61,933	若松	(代表)藤本清助	11 上野盛二商店	若松	56,174	11 (株)丸友運送	113,142	若松	60,000	資本金は昭和6年時点	
12 細川商店	39,785	若松	細川孝洋	12 葉山商店	61,451	若松	葉山豊一	12 大松商店	若松	52,116	12 (株)田原商店	113,013	大阪	200,000	(取締役)代太郎田原建雄、(取締役)田原清太郎、田原昌司、増井義治、清水徳治、田中通義	
13 葉山商店	34,448	若松	葉山豊一	13 安藤商店(子別)	61,029	若松	吉弘荒太	13 児島商店	若松	46,065	13 丸友近藤商店	111,089	-			
14 大庭商店	34,418	若松	大庭誠二助	14 (合)資利益商店	58,870	若松	藤崎守雄	14 野村商会	若松	39,620	14 藤田桑一商店	105,748	若松			
15 中商店	34,311	-	中入店	15 小田川商店	58,689	若松	小田嶋太郎	15 丸友商店	-	38,518	15 神戸機械組山形所	104,035	神戸			
16 木之江商店若松出張所	34,239	若松	木之江自男	16 大庭川田(以)森商店	58,524	若松		16 中久商店	若松	37,776	16 森實商店	94,660	-			
17 竹森商店	32,247	若松	竹森道造	17 森田商店	57,279	若松	森田三郎	17 佐藤紙商店	若松	37,376	17 (合)資利益商店	91,320	若松	10,000		
18 坂本商店	31,947	若松	坂本敏一	18 守友商店	56,866	若松	池田利右衛門	18 小島商店	-	33,949	18 (合)資利益商店	83,461	若松		(代表)岩田熊吉	
19 岡田茂男商店	30,772	若松		19 岡田良次郎	52,955	若松		19 (合)共同精細	若松	31,614	19 (合)資利益商店	80,359	若松	20,000		
20 三池石坂茂義組合出張所	29,666	-		20 吉原商店	51,859	若松	吉原伊太郎	20 山陽船務公社	若松	30,292	20 大松商店	80,335	若松		(代表)吉原正義	

1919年は『日本全国商工人名録 第7版』(商工社、1919年)、1918、20年『筑豊石炭鉱業要覧』、『大正・昭和年間府県統計書集成』(以下『府県統計書』)より作成。

1937年第43回『日本全國諸会社役員録』(商業興言所、1935年)、前掲『府県統計書』、若松商工会議所『九州若松商工人名録』(1939年)、畝川鎮夫『海事要覧』(海事彙報社、1936年)

取扱高 (回漕取扱高) は『若松港石炭集散統計表』より作成。

備考：1911年の音戸石炭商中島商店の代表は中島森太郎である。また、1919年の合名会社安芸商店の代表は中島森太郎であり、取扱高の推移からみて音戸石炭商中島商店の継続であると考えられる。所在の（-）は不明である。

図表10 回漕業者の所有船舶

1911年

(単位:トン、石)

	合計隻数	汽船	船籍	噸数	帆船	船籍	噸数	石数船	船籍	石数
門司自念組	80	3	門司	151	44	門司23、下関21	2,135	33	門司	12,819
栃木商店	29	2	大阪、若松	874	1	若松	78	26	若松	8,309
中商店	3				3	大阪1、若松2	258			
備後同盟石炭商店	3				3	安芸大崎中野2、安芸東野	363			
井上商店	2							2	若松	769
吉原商店	2	1	若松	25	1	若松	85			
川上商店	1							1	若松	267
矢田商店	1							1	備前朝日	395
玉置商店	1							1	若松	319
北村商店	1									
寿福商店	1				1	周防蒲野	99			
竹森商店	1							1	若松	362
岡田英男商店	1							1	安芸須波	402

1919年

	合計隻数	汽船	船籍	噸数	帆船	船籍	噸数	石数船	船籍	石数
合資会社自念組	113	5	門司	243	84	門司83、若松1	4,983	23	門司	8,796
山九運輸会社	82	1	下関	35	74	門司37、若松37	3,144	7	門司6、若松1	1,914
若松海運会社	65	4	門司2、下関、若松	161	58	門司33、下関1、山口長府1、若松23	2,927	3	門司2、若松	930
共同曳船会社	37	4	門司	199	31	門司	2,891	2	門司	839
株式会社都留商店	24	2	兵庫西宮	73	19	八幡1、若松18	1,544	3	若松	1,037
飯野商事会社	12	4	呉	189	7	呉6、廣島大楠1	431	1	呉	495
水町商店	6				6	若松	714			
岡田商店	3				2	若松	136	1	若松	328
合名会社安芸商店	3				3	若松	133			
因島同盟石炭商店	2				2	若松	91			
合資会社寿福商店	2				2	若松	217			
吉原商店	1	1	若松	20						
小泊商店	1				1	山口和田	141			
藤井商店	1				1	廣島須波	34			
黒上商店	1				1	若松	29			
因島船舶同盟	1				1	若松	13			
松浦商店	1				1	若松	36			
窪田商店	1				1	若松	23			
藤田敏次商店	1				1	福岡	461			
野口商店	1				1	若松	147			

1937年

	合計隻数	汽船	船籍	噸数	帆船	船籍	噸数	機帆船	船籍	噸数
合資会社自念組	79	5	大分1、門司4	253	73	門司43、下関1、若松29	6,548	1	門司	19
山九運輸	73	7	廣島木ノ江4、若松3	5,051	60	門司38、若松22	3,946	5	門司	433
神戸枕橋株式会社	48	17	神戸16、石川橋立1	12,118	31	神戸	4,353			
三洞運輸	43	5	若松	401	36	門司1、若松35	4,624	2	若松	287
飯野商事株式会社	40	19	東京7、京都舞鶴6、呉5、広島1	44,840	17	呉	1,417	2	京都中舞鶴	257
丸菱運送株式会社	35	2	若松	200	33	若松	4,902			
岡田本次郎商店	28				27	若松	3,070	1	若松	156
元重商店	23	1	下関	78	22	下関13、若松9	3,381			
丸正海運株式会社	9	8	大阪5、神戸1、西宮1、広島木ノ江1	5,425				1	広島木ノ江	298
石元商店	8				8	若松	348			
若松帆船運輸	3				3	若松	466			
若松汽船株式会社	3	3	若松	647						
四国海運株式会社	3	1	高知	281				2	高知	321
株式会社田淵商店	2	2	大阪、大阪佐野	763						
織田孫一	2				2	若松	101			
合資会社岩田商店	2	2	京都府中、鳥取堀	2,277						
山崎榮商店	1							1	若松	98
鴉商店	1									
吉田定吉商店	1				1	若松	32			
大同海運株式会社	1	1	神戸	6,284						
合名会社上野商店	1							1	若松	186
有吉商店	1							1	下関	39

出典：通信省『日本船名録』各年より作成。

備考：個人所有の船も会社の所有として計算した。

ex.若松帆船の場合は細川喜作外1名所有である。

飯野商事には多数の飯野寅吉所有がある。

位の音戸同盟石炭商中島商店など、船主と関係が強いと想定される名称の回漕店も上位にいくつかみられる。

一九一九年には、上位に門司の中村組の子会社である山九運輸、そして自念組とその関係会社と考えられる共同曳船、この年の上位には入っていないが（翌年からは上位に入る）京都の飯野商事といった他地域の港湾運送業者が多くなることが注目される。⁽⁸⁾ それ以外は、以前と同様に若松の個人商店が多くを占めている。ただし、一九一一年から一九年の上位では、そのまま一〇位内に継続して入っている回漕店は麻生米吉商店、音戸同盟石炭商中島商店と代表が同一人物である安芸商店のみである（ただし、他地域の港湾運送業者である自念組を入れると三店となる）。八年の間に港湾運送会社の参入もあって、個人商店間の競争も比較的激しかったことを窺わせている。

続いて、一九三二年では合同会社の若松帆船が第一位である。この会社の取扱高は、創立時から三九年までの期間のすべてにおいて最大であった。山九運輸も一九二〇年から一貫してこの若松帆船に次ぐ取扱高であった。この三一年には大手の関係会社がいくつかに上位に挙がっている。例えば共同解組は一九二六年より統計に記載され始めるが、この会社は明治鉱業と取引関係が強く、この年には一九位の取扱高であった。また、三菱の関係会社と考えられる丸菱運送は三一年からの回漕取扱であり、すでに六番目のシェアを占めた。ただ、このような関係会社もそれほど多くはなく、若松個人商店の入れ換えはあるもののそれ以外には大きな変化は見受けられない。むしろ、回漕比率が上昇した三一年以後から徐々に変化がみられるようになる。

一九三七年時の上位商店をみていく。三井系の三洞運輸は一九三三年

からの回漕取扱で、三七年には山九運輸に次ぐ三〇万トン台の取扱高であった。さらに、六番目に位置する大阪の丸正海運、一二番目の田淵商店という阪神地区の海運会社が参入している。若松以外の資本規模の大きな海運会社はおもに一九三六年から増え始めるが、なぜ三十年代後半に参入してきたのか今のところ不明である。ただ、丸正海運は日本鉱業、田淵商店は住友という大手荷主と専属的な関係にあった。⁽⁹⁾ 汽船も大阪および兵庫方面で多く使用されるようになってきたことから、資金をある程度持っているオペレーターの回漕業者が、大手と関係を持つてその輸送業務を担っていたことを推測させる。もっとも、依然として若松帆船が九〇万トンの圧倒的な取扱高であることに変わりはなく、そのほかにも資本規模の小さな若松の個人回漕店が上位に位置しているのである。では次に、どのような回漕業者がどれだけの船を所有していたのかをみていく。図表10の一九一一年時点では、ほとんどの回漕業者が船を持つていないという状況であったが、自念組は港湾運送のために一九一〇年代にはすでに八〇隻もの帆船と三三隻の石数船を所有している。栃木商店は汽船二隻、石数船を二六隻所有し、オペレーターの回漕業を行っていた。⁽¹⁰⁾ この商店はその後、栃木商會社へ改組、また栃木造船を設立し、石炭販売や汽船による海運業を展開していくことになる。他地域の港湾運送業者が参入している一九一九年には、やはりそれらの会社の船舶所有がみてとれる。その他では一年の栃木商店と同様に、株式会社都留商店が小蒸気船二隻と多数の帆船（平均約八一トン）を持つオペレーターの回漕業者であった。

新たな会社群が参入をはじめ一九三〇年代に目を移すと、三七年には他地域の港湾運送業者に加えて、大手の関係会社が多数の船をもって

いたことが分かる。三洞運輸は曳船（小蒸気船）を含めて計四三隻、岡田本次郎（後掲図表11）も二八隻の所有である。大阪を拠点に経営を展開した丸正海運、田淵商店は規模の大きな汽船を所有している。以上見た三カ年を通じて、若松の個人商店にはオペレーターの回漕業者を想

図表11 小船取扱者別実数（1940年6月1日調）

大手荷主	帆船		舢舨		被曳船		機帆船		曳船	
	隻数	積トン数	隻数	積トン数	隻数	積トン数	隻数	積トン数	隻数	積トン数
麻生商店			10	1,310					1	39
貝島炭鉱			14	1,755	8	2,020	2	480	1	90
古河石炭鉱業	3	560	8	965	6	1,630	5	850		
三菱鉱業			53	6,523	34	8,235	1	240	2	323
明治鉱業							3	670		
大手荷主関係店	隻数	積トン数	隻数	積トン数	隻数	積トン数	隻数	積トン数	隻数	積トン数
岡田本次郎（三井系）	1	150			17	4,490	2	590		
三洞運輸（三井系）			43	5,065	32	9,840	6	1,485	3	372
合資会社自念組（古河系）	14	1,650			51	11,010	5	995	4	279
丸菱運送（三菱系）					34	8,431	1	240	2	201
合名会社共同舢舨（明治系）	17	2,365			1	210	2	490		
その他回漕業者	隻数	積トン数	隻数	積トン数	隻数	積トン数	隻数	積トン数	隻数	積トン数
飯野商事			110	20,255	108	20,655	14	3,240	5	410
山九運輸			54	9,705	28	8,904			2	404
神戸棧橋					18	4,850			1	95
株式会社田淵商店					10	2,455	23	3,500	1	53
神戸機帆船組出張所							24	5,280		
合資会社扇城商会	2	295					26	3,290		
内海運輸合資会社	1	210			43	11,480	5	635		
百留運送部							43	5,685		
合名会社上野商店	14	1,745			43	12,465	23	3,830		
株式会社上野船船部							42	8,190	1	220
大松商店	2	420			5	1,390	36	5,665		
株式会社神原商店					11	11,850	14	2,735		
合資会社上野益蔵商店	21	2,865			27	7,400	53	6,720		
若松帆船運輸	57	9,015			53	16,115	110	17,170		
若松合計	343	47,762	838	121,858	1,091	259,384	1,646	247,591	56	4,831

出典：内務省下関土木出張所編『若松港を繞る石炭事情』（1941年、234頁）より作成。

定させるような船舶所有者もある程度はみられたが、そのほとんどが、船を持たずに「一杯船主」と荷主を仲介する資本規模の小さな回漕店であった。最大取扱者であり続けた若松帆船でさえ、三七年時点でわずかに帆船三隻の所有にすぎない。

このような回漕店が、船舶を所有せずにとれほどの船と取引関係をもって輸送にあたったのかを図表11であらわしている。大手の石炭荷主とその関係回漕業者、その他で区分している。これは一九四〇年度の小船の取扱者を計上した表であるが、所有船舶を含めた取扱船と考えられる。それによると、大手荷主もしくは大手関係の回漕業者の取扱船は、船体構造の似た舢舨および被曳船にかたよっている。他地域の港湾運送業者も同様であり、帆船や機帆船をほとんど取り扱っていないのである。他方で、若松の回漕店と考えられる商店は帆船、被曳船、機帆船を取り扱うものや、機帆船をおもに取り扱う商店が存在している。また、住友の専属であった田淵商店が機帆船を多数取り扱っていることに注意しなければならぬ。資本規模を背景に汽船輸送を行っているのみでなく、機帆船も取扱船として確保していた⁽⁸⁾。ただ、このような阪神地区の業者を除くと、大手荷主とその関係会社、他地域の港湾運送業者が被曳船を中心とした輸送手段を多く使用し、一方で、若松回漕店が帆船・機帆船の取扱者として輸送を担っていたといえよう。大手関係の回漕業者は、その関係荷主に対する輸送経路が安定的に確保されるように船を所有し、それを活用するオペレーターの役割を果たしていた。荷主は他方で、一九三〇年代に広まった機帆船という輸送手段、この比較的管理することとが困難な「一杯船主」の供給を回漕店に委託したのである⁽⁹⁾。

以上のことを概観すると、大手関係回漕業者、または他地域の港湾運

送業者による輸送の経路と、その他回漕業者や若松帆船を中心とした回漕店の輸送の経路、というある程度の分業的な関係が一九三〇年代にはあったと指摘できる。

おわりに

筑豊炭の海上輸送の動向に対して、輸送船舶の変遷を追いつつ、輸送業務を担った回漕業者に焦点をあてて検討を進めてきた。筑豊炭の消費市場の動向にあわせて、特に、帆船・被曳船・機帆船という小船が重要な輸送手段であった。この小船の存在によって、若松港の回漕業者はその機能を求められた。以下、筑豊炭海上輸送における小船の輸送市場について段階的にまとめておく。

若松港からの石炭積出は国内需要の増大から、一九一〇年前後より門司行きが相対的に減少し、帆船による国内行きがより一層増加した。また、一九一〇年代の半ばから門司行きが急激に落ち込み、それ以後、若松港の石炭積出の大半は国内向けへと輸送されていくことになっていった。ただ、「一杯船主」の多い帆船による輸送が主流の時期においても、石炭荷主が回漕業者に輸送業務を委託することは少なく、荷主は海上輸送に関する作業全般を自ら行っていた。

第一次大戦期から、国内需要の増大や運賃の高騰などを背景に、大手の荷主は自社保有の被曳船による積出を本格化させた。一九二〇年代を通じて、この被曳船は、特に大阪や兵庫といった阪神向けの小口輸送に広く利用された。また、輸送需要が増えたため、輸送業務を委託する荷主も多くなったが、船舶を提供したのは専門的な回漕業者だけではなく、

石炭売買に携わる中小の石炭問屋でもあった。このことは、回漕業者に輸送需要が求められる環境ではなかったことをあらわしている。以上のような、輸送市場における競争を緩和するため、若松の回漕店は合同会社を設立するに至った。しかし、一九二〇年代には石炭荷主による自家輸送が進められたのであり、回漕業者による輸送には一定の限界があった。

その後、一九三〇年代の石炭積出の増大（特に中国地方行き）にともなう、回漕業者の機能が重要になりつつあった。運賃の下落による大手荷主の自社船払い下げ、帆船の機帆船化という技術的な改善、そして、積出の合理化から回漕業者の必要性が高まったと考えられた。この時期には、旧来の回漕店と港湾運送業者、そして大手関係店を中心としたオペレーター的な回漕業者という多様な経路があった。筑豊炭の小船輸送を総体的に捉えた場合、大手関係および港湾運送会社（所有船）による被曳船輸送と、合同会社を中心とした回漕店（取次ぎ）による帆船・機帆船輸送という分業による補完関係がみられた。石炭荷主は機帆船を使用するにあたって、積出量の増大および積出の合理化推進という背景から、回漕店の輸送経路を利用したのである。すなわち、輸送力を過剰に保持して積出の円滑化を妨げるよりも、機帆船の供給にフレキシブルに対応する回漕店を介することが、荷主にとっては合理的な輸送であったといえよう。

本稿では、個別の石炭取引に対する輸送経路の選択について触れることができなかった。具体的な輸送市場を提示するためには、石炭荷主が実際に船舶をどのように求めたのか、また、「一杯船主」をどのようにに使用したのかを検討しなければならない。この個別事例にもとづく石炭輸

送の実態の解明については今後の課題としたい。

注

- (1) 今津健治「明治期における蒸気力と水力の利用について」(社会経済史学会編『エネルギーと経済発展』財団法人西日本文化協会、一九七九年)、同「若松港の石炭積出—大阪港への輸送—」(『エネルギー史研究』第一号、一九八一年)、同「戦前期石炭の消費地への輸送」(同著『近代日本の技術的条件』柳原書店、一九八九年)。また、古川由美子「戦時期における九州石炭輸送」(『エネルギー史研究』第一八号、二〇〇三年)は、戦時期における筑豊炭の海上輸送の問題を論じている。
- (2) 石井寛治「国内市場の形成と展開」(山口和男・石井寛治編『近代日本の商品流通』東京大学出版会、一九八六年)。
- (3) 牧野文夫『招かれたプロメテウス—近代日本の技術発展』(風行社、一九九六年)第三章。
- (4) 笹木弘他『機帆船海運の研究』(多賀出版、一九八四年)。
- (5) 同様に聞き取り調査を中心に、戦前の回漕業者について業務内容や船主との関係を論じている研究には、吉開和男「若松港における機帆船発達前史」(『若松高校郷土研究会研究紀要』第五号、一九五三年)、同「筑豊石炭輸送における問屋の役割」(『同上』第六号、一九五四年)、千須和富士夫「現代内航船主経営史の研究」(多賀出版、二〇〇二年)がある。
- (6) 以上隅谷三喜男『日本石炭産業分析』(岩波書店、一九六八年)第三章第二節参照。
- (7) 荻野喜弘「第一次大戦前後における筑豊炭の市場動向」(『エネルギー史研究』第一五号、一九九一年)、『福岡県史 通史編近代産業経済(二)』(財団法人西日本文化協会、二〇〇〇年)第四章参照。
- (8) 一九二〇年以降、若松からの石炭積出は国内行きがほとんどを占め(すべての年度で約八割)、全体の動向と同様の推移を示すため、図表1ではその内訳を省いた。以上、今津健治編『若松港石炭統計(抄)』(北九州立若松図書館所蔵)。
- (9) 以上隻数については、社団法人若松石炭協会『社団法人若松石炭協会五十年史』(一九五七年、以下『五十年史』とする)一四〇、一四一頁。ただし、積出高は舢による門司行きを含む。
- (10) 帆船に比べて長さが短く、幅広い船体で、積トン数(重量トン)のことで、必要な水や食料などを含めた積載可能量を示す)の平均は二三一トンと帆船の一三二トンより大きいといわれる。この被曳船は曳船によって六く七隻(積荷の場合)が連なって輸送される。その速力は三く四ノットで帆船と大差ないが、帆船の年間航海数八く一〇回程度に比べて月に四、五回と安定的な輸送力であった。なお、この曳かれる船は厳密には被曳船だけでなく、舢や帆船も用いられた(以上牧野前掲書、若松駅史編集委員会『石炭と若松駅』一九八六年などを参照)。
- (11) 前掲『五十年史』一一二く一一五頁。
- (12) 内務省下関土木出張所編『若松港を繞る石炭事情』一九四一年、二四二、二四三頁。
- (13) 日本銀行調査局『筑豊石炭調査』一九一七年、五三、五四頁。また、三菱の場合には一九一一年の時点で曳船用の小蒸気船と被曳船の新造を決定し、翌一二年に被曳船菱丸一八隻が建造費八万四、四二七円九二銭で竣成されている(『三菱社誌』明治四四年八月三十一日、明治四五年三月三

〇日)。さらに、一五年には小蒸気船一隻、三三〇トン積の被曳船一〇隻、舳二五隻の新造が決定されている『同上』大正六年八月二八日。

- (14) 三井物産のプール制、三井と貝島・麻生との関係については、松元宏『三井財閥の研究』(吉川弘文館、一九七九年)が参考になる。また、貝島の船舶の保有については、畠中茂朗「貝島の財閥過程における企業統治と事業活動の展開——一九二〇年代を中心として」、『エネルギー史研究』第十八号、二〇〇三年)、同「貝島炭礦における企業統治と事業活動の展開——昭和恐慌期から戦時体制期を中心として」、『エネルギー史研究』第二〇号、二〇〇五年)を参照。麻生の所有船については「船舶台帳」(麻生商店若松出張所T6—29、九州大学附属図書館付設記録資料館所蔵)を参考。

- (15) 『若松港石炭集散統計表』(北九州市立若松図書館所蔵)。この統計書については、今津健治「若松港石炭統計書について」、『エネルギー史研究』第九号、一九七七年)に詳しい。

- (16) 機帆船とは補助機関(内熱機関)を備えた帆船で、大正期から漁船用に使用されていたエンジンを石炭輸送船にも取り付けたものである。石炭輸送にこの機帆船が使用されるようになるのは、昭和の初期頃であるといわれている(上野喜一郎『船と海のQ&A』成山堂書店、一九八七年、前掲『石炭と若松駅』六六頁など参照)。

- (17) 新鞍拓生「戦間期日本石炭市場の需給構造の変化について」(九州大学経済学会『経済学研究』第六六巻、第五・六号、二〇〇二年)。

- (18) 前掲今津健治「戦前期石炭の消費地への輸送」、前掲石井論文。

- (19) 以下断りのない限り、若松石炭商同業組合「新棧橋貯炭場機械設備陳情詳説」(筑豊石炭鉱業組合『庶務事蹟 昭和八年三冊ノ一』所収)。

- (20) 一九三三年頃、大阪での通常の陸上貯炭が約八、九万トン、海上貯炭(船積のもの)が四、五万トンであった。帆船が貯炭場として使用されていたことは、すでに前掲石井論文、今津論文でも指摘されている。

- (21) 小池重喜「石炭流通機構の確立」(古島敏雄・安藤良雄編『流通史Ⅱ』体系日本史叢書一四、一九七五年)。

- (22) 前掲吉開「若松港における機帆船発達前史」参照。

- (23) 石崎敏行「若松を語る」一九三四年、一〇一頁、笹木前掲書九八頁。また、麻生の石炭を販売していた明治期の中心的な問屋、「熊甚」が船問屋といわれるように(泉彦蔵『麻生太吉伝』一九三四年、四九一頁)、この時期の問屋が近世以来の問屋の機能、つまり商品取引、運輸、旅宿業的役割などを持つことが想起される(近世の問屋については宮本又次『日本近世問屋制の研究——近世問屋制の研究——』一九五一年参照)。

- (24) 笹木前掲書の共同執筆者である篠原陽一は、運賃積の船の増加にともなって回漕店が増加し、また回漕店の存在によりその船が群集するに至るとしている(笹木前掲書、八二頁)。

- (25) 以上、堀文平・松島準吉『九州石炭集散及売買慣習取調報告』(一九〇五年、三七、三八頁)。この「積入問屋」に対する名称はその後も一定ではなく、昭和期には「帆船問屋」、「回漕問屋又は回漕店」と呼ばれていた(商取引組織及系統二関スル調査(石炭)(商工省商務局『近代日本商品流通史資料』第一三巻、一九七九年、四八頁〜五〇頁)。「門司新報」ではその他にも「帆船取扱業者」などの名称があった。

- (26) 波方船舶協同組合編『波方海運史』一九九七年、七四〜七七頁。ただし、この波方の船主たちは昭和期にも長崎方面にまで石炭を買いに行くなど、買積の方式はつづけられていた。また若松石炭商同業組合事務所「塩田

用石炭需要状況調査書」(筑豊石炭鉱業組合『庶務事蹟大正十四年三冊内所収』によれば、大正末期の塩田のなかでも「宇多津・宇野・松永・尾道ノ如キハ申合セ組合アリテ未ダ組織タチタル組合ナク多少契約炭アルモ大部分ハ買積炭ヲ購入」していた。

(27) 明治三十三年の若松石炭商同業組合定款第三条には、「本組合は前条の地区内に於て石炭骸炭(以下石炭と総称する)の売買、輸送其仲立取次を業とする者を以て之を組織す。但し舁船輸送に関する営業者は此限に在らず」とある(前掲『五十年史』一二頁)。

(28) 『若松市誌』(若松市役所、一九一七年)一二三頁。

(29) 門司鉄道局運輸課『産物と其の移動 上巻』一九二五年、六三〇、六三一頁。

(30) 前掲『五十年史』三六頁。また、一九〇九年改正の若松石炭商同業組合定款第六條一五では「石炭取扱及船舶積入手数料ノ定率ハ各自ニ於テ之ヲ増減スヘカラサル事」とされている(前掲『筑豊石炭調査』八二頁)。

(31) 筑豊石炭鉱業組合『筑豊石炭鉱業要覧』一九一八年、一〇四頁。

(32) 前掲『商取引組織及系統二関スル調査(石炭)』五三、五四頁。

(33) 隅谷はこの積入問屋の発生要因について、市場の分散性と小型船舶による輸送手段によるものと簡単に指摘している(隅谷前掲書、三五八頁)。

(34) 「一杯船主」とは船主(オーナー)であり、船長(運航業者)オペレーターでもある船主のことである(佐々木誠治『内航海運の実態』海文堂、一九六六年、二五頁など参照)。

(35) 機帆船の船主もこのような「一杯船主」が多かったといわれる。以上岡田正『機帆船の研究』一九四三年、六頁、前掲『若松港を繞る石炭事情』二五四頁。また、帆船・機帆船の経営のあり方については、前掲『波

方海運史』や笹木前掲書も詳しい。

(36) 以上半間廉保『機帆船と計畫輸送』(日本海運集会所出版部『海運』第二四二号、一九四二年)、前掲『若松港を繞る石炭事情』二五〇頁。これらは機帆船に関する記述であるが、帆船と機帆船の船主たちに基本的な変化はなく、その経営のあり方も同様とされている。

(37) この時期の「定約船」は、普通三年あたりを限度として契約を結び、所屬する船として活動する専属契約であった(以上増田孝吉『九州地方旅行調査報告』一九一六年)。

(38) 前掲図表3の備船は一九二五年度における船舶保有状況であり、住友の場合に見られるように、その都度使用される小型船舶は含まれていない。したがって、一航海で輸送を請け負わせるここという舁の「備船」とは異なるもので、定約船に近い比較的長期の契約であると考えられる。

(39) 前掲今津『若松港石炭統計(抄)』。

(40) 『門司新報』昭和五年九月一〇日「若松港運炭船変化 被曳船減少」。また大手荷主は多数所有していた舁船の整理も行った(『門司新報』昭和五年七月一七日、「三井物産の舁船整理解決」)。

(41) 『三菱鉱業若松支店々々史(抄)』(『芳謙洞文庫三四四五(九州大学附属図書館付設記録資料館所蔵)』)。

(42) 福本清『東野村史上巻』(広島県豊田郡東野村教育委員会、一九六二年、一三八頁)。なお笹木前掲書(一一六、一一七頁)は、三菱所屬の帆船船主が一九三〇年において、退職金代わりに船の払下げを受けるまでの経緯を聞き取り調査によって明らかにしている。

(43) 以上大島久幸「三井物産の受渡業務」(専修大学社会科学研究所『社会科学年報』第三六号、二〇〇二年)、財団法人日本経営史研究所『稿本三井

物産株式会社一〇〇年史 上』一九七八年、五一頁。この別会社の組織は「人夫供給及荷役請負並ニ運送及運送取扱ヲ目的」とし、「社外荷物ノ必要アルニ因ルモ亦一面ニ於テ當社ガ労働問題直面ノ不利ヲ避クルノ便アル」という狙いがあつた（本店受渡課「昭和四年下季受渡業務概要」RG131: Records of the office of Alien Property, Entry#71: Mitsui & Company (San Francisco) [will Seized Records]: Japanese Language Reference File, Box1435、米国国立公文書館所蔵）。大島論文でもこの二点は指摘されているが、本稿では社外の石炭輸送を請け負うことを目的とするという点を強調したい。

- (44) 前掲今津編『若松港石炭統計(抄)』。ただし、この運賃は月末運賃の最低と最高額である。

- (45) 帆船の大阪―若松間の最短日数は約一週間といわれる（以上牧野前掲書、笹木前掲書参照）。

- (46) 高橋隆「石炭の荷役設備と荷役賃」『石炭時報』第二巻、第二号、一九二七年）、小原英一「昭和三年中の石炭輸送概況と施設改善に就て」『同上』第四巻、第一号、一九二九年）、神津康人「若松の駅藤ノ木貯炭場機械設備に就て」『同上』第八巻、第九号、一九三三年）など。また、組合の調査については前掲「新棧橋貯炭場機械設備陳情詳説」。

- (47) 『門司新報』昭和六年一月二〇日「大手筋合同の荷役合理化説果して事實か」。三井はすでにこの時期までには独自に積出および輸送の合理化を進めていた。一九二〇年代後半からの積込作業の合理化、特に三井の合理化については前掲大島論文が参考になる。

- (48) また、販売店に対して「先番の注文の弊害を少なく願度事即ち積掛船を減少し得る事」を要求している。輸送船の円滑な確保を図るために適

宜の炭繰りと船繰りを目指しているといえよう（以上「若松側荷役状態」麻生家文書、玉―二九五）。ただ、この資料は正確な年月日が不明である。しかし、その資料の内容および保存されていた状況から判断して一九三五年前後と考えられる。

- (49) 若松石炭商同業組合の組合員数は前掲『産物と其の移動 上巻』と『若松市誌』若松市史第二集編纂委員会『若松市史 第二集』（若松市役所、一九五九年）によつて判明するが、輸送を担う問屋の数は一致せず、どの基準で組合員を分けているかは不明である。

- (50) 畝川鎮夫『海運興国史』海事叢報社、一九二七年）四六―四八頁。

- (51) 前掲『若松港を繞る石炭事情』二四九頁。

- (52) 加藤寛道「回漕業者の大阪海運仲立業組合結成問題を繞りて」（神戸海運仲立業組合出版部『海運月報』第二四巻、第六号、一九三九年）。また、山地四郎「海運仲立業の確立について―大阪海運関係業者の組合運動に対する法的批判―」（同上）でも、当時混同されがちであつた船舶仲立業と運送取扱業の相違点が論じられている。

- (53) 若松港における代理商的な活動についてはその商店を特定しがたいこと、同様に、代理店と船舶会社との取引関係は不明であることから本稿では考慮に入れない。しかし、石炭輸送に従事する船舶がほとんどであるため、「船長に於て直接事務を取扱ふか又は荷主と代理店同一の者が多い」といわれる（前掲『海運興国史 附録』七〇二頁）。

- (54) 以上『門司新報』明治四〇年三月一日「若松石炭回漕業の近況」。

- (55) 『福岡日日新聞』以下『福日』とする。大正八年二月二日「若松海運発起」。この合同組織に先立ち、「若松市に於ける帆船運送業者中廣島縣出身に属する一部」の数人によつて「資本金五萬円の中国帆船株式会社を組

織」し、同年一二月一五日より営業を開始している。他方で、この会社以外の回漕店が集まって若松帆船株式会社を設立することになってはいたが、すでに「同業者同士が別個に合同して営業をなすことは合同の本旨を徹底せしむる上に不便なるのみならず頗る不利益なれば両者間には早くも合同談」が持上っていた『福日』大正八年一二月二四日「帆船合同談」。二つの合同組織が別個に存在するということが、競争を排除するという合同の意義を損なうものであるという認識があった。

(56) 吉開和男「若松港を拠点とする木船運送業」(『若松高校郷土研究紀要』第八号、一九五七年)や前掲『若松市史第二集』(七〇三頁)では、この合同会社は「不況切抜け策」として一九二一年に設立されたとしているが、むしろ合同の動きは好況下において進められており(設立も二〇年である)、石炭販売業者を含んだ輸送を担う業者が多数存在し、それによる競争激化の対応策であつたと考えられる。

(57) 以上『福日』大正九年二月二二日「若松帆船会社成立」。社長には若松の有力者である吉田磯吉が就き、取締役中井常次郎、大庭岡之助、中島森太郎、山本久吉、麻生米吉、寿福守雄、本莊誠、小田國太郎、関市作、監査役児島卯太郎、吉原伊太郎、坂本敬一、水ノ江國雄、西元彦左衛門と他の役員も決定された。かれらは吉田を除いて、従来まで取扱高の大きな商店の代表であつた。

(58) 若松帆船に関する資料および記述はほとんど残っていないために、全参加商店やその営業に関する実態は不明である。ただし、統計上の推移からは約六〇店が参加したことが考えられ、新聞の記述とほぼ整合的である。また、そのほとんどの商店がそれ以後の統計には記載されなくなる。

(59) 以後、若松帆船の取扱高およびシェアは前掲『若松港石炭集散統計表』より計算した。

(60) 若松帆船の重役となり、その後に記載がされなくなる商店のなかでも、統計上に再び記載される場合があつた。その理由は定かではないが、株式を保有したまま営業を再開するか、あるいは完全に脱退して再開したことが考えられる。このような商店がいくつか出てくることも、シェアを低下させた要因であろう。

(61) 取扱高の小さな回漕店であれば「電話一本あればできた」(全国海運組合連合会編集委員会『全海運沿革史 内航海運の源流―帆船から今日まで―』一九八二年、八一頁)といわれるように、参入は比較的容易であつた。

(62) 帆船輸送に関する諸問題が発生した場合、以下の事例のように若松帆船の代表者が関与するケースが見られる。例えば、一九三四年の兵庫県家島港で帆船にトン当たり一〜二銭の帆別銭を要求する(財政難から家島町側が、家島に寄港する石炭輸送の帆船に対して係員を派遣し、税金として半強制的にこれを徴収する)という事態が生じた。そこで、兵庫県に対する陳情のために石炭商組合理事は回漕店の組合である互親会、被曳船業組合、若松帆船の代表らとともに兵庫へと向かった(『福日』昭和九年八月一七日、『門司新報』昭和九年八月十八日)。

(63) 山九運輸については『五十年のあゆみ』(山九運輸機工株式会社、一九七一年)、自念組については『北九州市産業史』(北九州市産業史・公害対策史・土木史編集委員会産業史部会、一九九八年)、飯野商事については『飯野六〇年の歩み』(飯野海運株式会社社史編纂室、一九五九年)を参照。

(64) 後掲図表11参照。以下でいう関係会社とは、特に説明がない限り、大

手との資本関係は判明しないものの密接な取引関係があった会社のことを指す。

(65) 畝川鎮夫『海事要覧』(海事彙報社、一九三六年)一二七、一五二頁。この資料では、丸正海運が若松阪神間の運炭に従事し、日本鉱業会社の専属取扱店であったとしているが日本炭礦と思われる。

(66) 石数船とは、トン数が西洋型帆船とされるのに対し、旧来の和船(日本型帆船)をあらわすのが一般的である。一〇石―一トンで換算される(『大日本帝国港湾統計1』前掲『近代日本商品流通史資料』第九巻)。自念組の石数船の平均石数は約三八八石で、トンに換算すると約三八・八トンとなる。また、栃木商店の場合は、平均石数約三二〇石で、約三二トンということになり、極めて小さな船であることがわかる。

(67) 出所資料では、小船の船主別実数として掲げているが、前掲図表10からも分かるように、若松帆船などの回漕店は船舶を多数所有する船主ではなかった。また、時期が異なるために一概には言えないが、右図表と見比べてみると、大手の関係会社の所有船舶とほぼ整合的な部分が見受けられるので、取扱船と所有船を含めた実数と考えられる。

(68) 一九四一年時の田淵商店の所有汽船は四隻、三月中の延航海数は一回であった(以上前掲『若松港を繞る石炭事情』一二二頁)。しかし、この機帆船の取扱から、単純に汽船海運会社の参入とはいえない。一九三〇年代の輸送の合理化が進むにつれて、海運界もしくは大手荷主側の石炭輸送への対応になんらかの変化が生じたのかもしれない。これら三〇年代後半にあらわれた、阪神地区の回漕業者の輸送および荷主との関係については今後に説明すべき課題としておきたい。

(69) 航海数は多くなったが、一般的に機帆船船長は以前までの帆船船長と

輸送労働に関する意識については変化がなかったといわれる。郷里付近の航海を希望し、航海時間に関する観念が薄く、自己の都合で勝手に休養・寄港したりするといったものであった(岡田前掲書、六頁)。