

日本資本主義確立期の三菱財閥

立 松 潔

目 次

- I 「海から陸への輪換」
- II 日清戦後の発展
 - 1 三菱合資会社と造船事業
 - 2 日本郵船と長崎造船所
 - 3 国家保護の役割
- III まとめ

明治の20～30年代は我国における資本主義形成、確立の時期にあたっている。明治20年代頃からの綿紡績業と鉄道業における企業ブームは、その産業革命の開始を告げるものであったが、さらに日清戦争後の発展を経ることによって、日本資本主義は一応の成立を遂げることになった。これに対して、三井や三菱など後の財閥資本は、明治の初期からの「政商的」活動と官業払下げによって、すでに明治10年代までに相当の経済的基盤を獲得していた。それらはいずれも維新政府と密接に結びつき、その保護の下で事業を拡大していた「特権的資本家」であった。しかしながら、この特権資本＝政商資本が巨大なコンツェルン組織をもって日本経済の中枢部を占めるようになるのは第一次大戦後のことである。それまでの20数年間は、政商資本が金融資本へと成長・転化していく過渡的な過程にあたるわけである。この過渡期における財閥資本の動向をさぐることは、戦前の日本帝国主義の経済構造を理解するために不可欠のことと思われる。この小論では特に三菱をとりあげてこの過渡期の様相を分析しようとするのであるが、紙数の関係上日露戦後の状況については全く触れることができなかつたことをあらかじめことわっておきたいと思う。

I 「海から陸への転換」

三菱の出発は海運業からであった。維新政府は、当初半官半民企業の育成という海運政策を採用したが、その効果がはかばかしくなかったため、明治7年の征台の役を契機に、当時から相当の勢力をもっていた三菱会社を保護育成することにその方針を変更することになった。以後三菱は、助成金（年額25万円）の供与、船舶の無償払下げ、国家資金の借入など、国家保護を独占することによって海運界に圧倒的な地位を占めることになった。三菱会社が最盛期であった明治13年における我国登録汽船数は210隻、664,760噸であったが、このうち三菱に所属するものは37隻、41,162噸であり、⁽¹⁾ 実に総トン数において60%以上を占めていたのである。

しかし、この三菱保護は明治14年の政変によって三菱庇護者であった大隈重信が失脚することによって大幅に後退し、さらに、三菱打倒の資本を結集した半官半民の共同運輸会社が設立されるに及んで、16年から三菱と共同運輸との間で激しい競争が2年以上にわたって繰り広げられることになった。結局、この闘争は18年9月に両社が合併し日本郵船会社を創立することによって決着がつくことになるが、これによって三菱会社は海運業を一応分離することとなり、⁽²⁾ 以後は鉱業、造船業などに事業の中心を移すことになった。いわゆる「海から陸への転換」である。

しかしながら、鉱工業の経営はこの時初めて着手されたわけではなく、その基礎はすでに海運時代に、すなわち、三菱の政商的活動の時代に形造られていたのである。この三菱の海運以外の諸事業について、その発生と発展の事情を詳細にわたって述べることはここでの課題ではないが、鉱業と造船業、銀行業

(1) 逋信省編纂「逋信事業史 第6巻」1931年 932—933頁

(2) 日本郵船の資本金は1,100万円であり、そのうち三菱側が500万円、共同運輸側が600万円を所有することになった。しかし、三菱側の株が集中していたのに対し、共同運輸側の600万円は多数の株主に分散しており、さらにそのうちの260万円は政府所有であったから、合併後の日本郵船は結局三菱の資本によって支配されることになった。

について重要な諸点の要約のみを行なっておきたい。

1 鋳 業

これについては、三菱が政府の保護の対象となる以前に、すでに石炭業と銅鋳業の起点が与えられていたことが注目される。まず、石炭業については、明治4年に紀州新宮藩より万歳、音河など紀州の諸炭坑を入手したのが最初である。この石炭は主として自社船舶の焚料に用いられていたのであるが、⁽³⁾三菱がこのような自給中心の石炭業経営から本格的な石炭事業に乗り出すのは、明治14年に後藤象二郎から高島炭坑を買受けてからのことと言ってよいであろう。高島炭は船舶焚料として優良であったのみならず、出炭量においても当時の三池炭坑を凌ぎ、10年代にわたって我国最大の炭坑としての内実を保っていた。⁽⁴⁾

また、銅山経営の濫觴もかなり早く、明治6年に吉岡鋳山を買収したのが初まりである。この買収については、住友の別子銅山経営に触れる機会のあった川田小一郎の意見によるものと言われている。⁽⁵⁾

以上のように、海運時代にすでに高島炭坑と吉岡銅山の獲得によって基礎を与えられていた鋳業経営は、「海から陸への転換」後に急速に拡大されることになる。まず石炭業についていえば、23年に高島炭坑に隣接する端島炭坑の入手がある。しかし、より重要なのは筑豊炭田への進出であろう。そこで三菱が22年に相次いで獲得した新入、鯉田の両鋳区は、筑豊有数の優良大鋳区であり、25年にはこの2坑のみで筑豊出炭の26%を占めていたのである。⁽⁶⁾また、金属鋳業についても、20年代初期に尾去沢銅山(20年)、槇峰銅山(21年)、面谷銅山(22年)などの大鋳区を次々に買収し、この時期にその基礎をほぼ確立することになった。

2 造 船 業

これについては、三菱に対する長崎造船所の払下げを忘れることはできな

(3) 岩崎弥太郎、岩崎弥之助伝記編纂会「岩崎弥太郎伝下巻」1967年 305～8頁

(4) 隅谷三喜男「日本石炭産業分析」1968年 131頁

(5) 前掲「岩崎弥太郎伝 下巻」310頁

(6) 隅谷「前掲書」241頁

い。長崎造船所は、明治17年から三菱に貸与されていたものが、20年に払下げられることになったものであるが、三菱が民間最大の造船所をここで手に入れることになった意義は極めて大きいと言わねばならない。

しかし、三菱が造船事業に着手したのも、やはり明治の初年のことなのである。すなわち、明治8年12月に上海の造船業者であるボイド商会と共同で三菱製鉄所を開設しているのがそれである。これは、三菱の海運業にとって、船舶修理の為の設備が国内で必要になったために開設されたものであるが、そのための技術はボイド側より提出されることになって⁽⁷⁾いた。創設後の三菱製鉄所は、主として社船の修理にあたっていたが、ここで造船技術の修理や造船所経営の経験がなされたことは重要であり、長崎造船所の払下げを受ける条件となっていたと思われる。

ところで、長崎造船所については、それが三菱に貸与されているにすぎなかった間(17年から20年まで)は、まだ造船設備もとのわず、「専ら外国船之修繕ニ依頼シテ」⁽⁸⁾小規模な経営を行なっているにすぎなかった。それが新たな発展を開始することになるのは、払下げを受けてからのことである。

当時の状況を、「三菱長崎造船所史」は次のように記している。

「明治21年に至り大阪商船会社より筑後川丸、木曾川丸、信濃川丸の汽船築造の註文を受く、当時場内特に造船工場の設けなく修理事業の傍新造の業を為す姿なりしも、此三汽船建造の為に立神船渠の南に於いて造船工場を新設し、多少の造船機械を装置し、明治22年7月三汽船の工を起し、24年3月之を完成⁽⁹⁾す」

この際の拡張工事の結果、工員数は従来の700名台から一躍1,000名を越えて

(7) 前掲「岩崎弥太郎伝 下巻」199—201頁。この際、資本金は10万ドルであり、折半出資となっていた。その後、明治12年にボイド商会と交渉のうえ、事業の一切は三菱の所有となっている。

(8) 「三菱長崎造船所史 続篇」1951年 14頁。これは、弥之助が提出した「長崎造船所御払下願」の中の言葉である。

(9) 「三菱長崎造船所史(1)」1928年 50頁

(10) いるが、上記の汽船はいずれも600トン級の小船であり、その意味では「未だ造船事業の名を下すの域に達せず」と言われるような状況にあった。この長崎造船所が本格的発展を開始するのは日清戦後のことなのである。

3 銀行業

これは、海運業の補助として為替業務を行なったことが始まりである。すなわち、明治9年にイギリスのP&O汽船会社との上海航路をめぐる競争の際、積載貨物の誘引をはかるために大阪に為替局を置いたのがそれであるが、やがて全国に広げられ、さらに、13年の三菱為替店設置によって為替、荷為替業務のほかにも預金、貸付、倉庫などの業務も行なわれるようになった。この三菱為替店は、西南の役後の好況期にかなりの好成績を収めたが、14年末からの松方デフレの中で不振となり、資金の固定化の恐れがでたため、日本郵船設立の前年である17年11月にその廃止が決定されることになった。

しかし、この「海から陸への転換」にあたって、三菱は新に本格的な銀行業の経営にのりだすことになった。すなわち、明治18年に経営困難に陥っていた第百十九国立銀行と第百四十九国立銀行とを合併させ、その全株式を自ら所有することによって傘下に組み入れたのがそれである。⁽¹²⁾ それまでの三菱為替店は海運事業の補強手段として従属的な存在であったのに対し、ここで初めて本格的な銀行業を開始することになったのである。

以上から、のちの三菱コンツェルンの中心的事業となる鉱業、造船業、銀行業のいずれも、海運時代の初期にその起点があることが明らかになった。また、それらはいずれも（吉岡銅山を除いて）海運業と何らかの関連をもって出発したのであった。しかしながら、「海から陸への転換」以後は、一見相互に有機的関連性を持たない事業が残ることになる。しばしば、我国の財閥の特徴として傘下諸事業相互の有機的関連性の欠如が指摘されているが、三菱におけるその根拠は、多角経営の起点が資本主義の未発展な時期（原蓄期）における

(10) 前掲「三菱長崎造船所史 統篇」19頁

(11) 前掲「三菱長崎造船所史(1)」56頁

(12) 詳しくは、三菱銀行史編纂委員会「三菱銀行史」（1954年）を参照せよ。

商人資本的な活動において与えられたという事情にもとづくものであった。長崎造船所の払下げにしても、明治29年の生野・佐渡両鉱山と大阪製煉所の払下げにしても、そのような多角経営の基礎がある程度形成されている条件のうえでなされたものだったのである。

II 日清戦争後の発展

1 三菱合資会社と造船事業

明治26年7月の商法実施によって、三菱社もその規定にのっとり、合資会社へと組織を改めることになった。第一表は、その三菱合資会社の貸借対照表から作成したものであるが、ここから三菱内部の各事業への投資の状況をうかがうことができる。そこで、まず指摘されなければならないのは、鉱業部門の比重が圧倒的であったことである。その総資産に占める割合は、29年には47%に

第 1 表 三菱合資会社資産勘定

単位 千円

年 度	鉱 業	支 店	銀 行	造 船 所	地 所	総 資 産
M 27	2,391	545	—	768	2,464	6,356
28	2,982	860	1,000	972	2,617	8,981
29	6,638	807	1,000	2,057	2,709	14,250
30	7,495	1,950	1,000	2,826	2,630	16,822
31	8,392	2,204	1,000	2,610	2,626	17,288
32	8,250	2,968	1,000	2,944	2,605	18,441
33	8,387	3,975	1,000	4,213	2,291	20,634
34	8,514	1,923	1,000	5,157	3,929	22,405
35	8,882	2,805	1,000	5,801	4,193	23,882
36	8,765	2,347	1,000	6,540	4,422	24,829
37	7,888	2,267	1,000	7,450	4,553	25,878

支店勘定には出張所勘定、代理店勘定、汽船勘定などを含む
出所：「三菱合資会社社誌」貸借対照表（借方）

も達しており、これに鉱業生産物（石炭、銅など）の販売や運搬などを担当していた支店の勘定を加えれば、総資産の過半を占めることになっている。前述したように、鉱業部門においては、鉱区の買収を中心とする拡大投資が、「海から陸への転換」直後に急激に進められたのであるが、日清戦争（27年）後もそれは続けられ、ほぼ20年代いっぱいまで続くのである。すなわち、筑豊炭田における鉱区獲得（28年の上山田炭坑、29年の方城炭坑）、29年の荒川銅山買収と官業払下げ（佐渡・生野両鉱山と大阪製煉所）などがその具体的内容であったが、この時期の前半における鉱業部門への投資額の増大も、そのことをあらわしているものに他ならない。

次に造船業はといえば、この時期の前半においてみられるような投資額の増大が、後半においても続いているのが注目される。総資産に占める割合も、この10年間に12%から30%近くにまでその比重を高めている。払下げを契機としてようやくその出発を開始することになった長崎の新造船事業は、この時期にいよいよ本格的な発展を開始するのであるが、投資の増大も、そのための事業拡張を示すものに他ならない。また、第2表においてその工員数をみても、事業の拡大がこの時期に一貫して行なわれていたことがわかるであろう。

第2表 長崎造船所工員数

M 17	766	M 31	3,517
21	1,104	32	3,519
26	1,212	33	3,694
27	1,450	34	4,706
28	1,749	35	5,007
29	2,607	36	5,351
30	2,948		

「三菱長崎造船所史」続篇 19頁

ところで、以上のような鉱業と造船業を中心とする事業の拡張によって、三菱合資会社全体の総資産はこの時期に60万円台から一躍2,500万円台へと倍に

上の増大を示しているが、地所勘定は其中で当初の40%から30年代には15%前後の割合へとその相対的地位を低下させている。⁽¹³⁾

さて、以上においては三菱合資会社の傘下諸事業に対する投資の状況をみたのであるが、次には第3表によってそれぞれの営業状況をみてみたいと思う。そこで、まず注目されるのは鉱業部門の著しい好調であろう。それも特にこの時期の後半に著しく、32年から37年までの純益の累計は884万円で、これに支店の同期間の累計134万円を加えると1,000万円を越えることになる。これと比べれば、銀行や地所の蓄積に果たす役割は極めて微々たるものであったことがわかるであろう。これに対して、長崎造船所は戦後に相当な利潤を得ているも

第3表 三菱合資会社場所別純益 (単位 千円)

年 度	鉱 業	支 店	造 船 所	銀 行	地 所	そ の 他
M 27	231	22	157	—	63	—
28	566	115	470	—	75	—
29	462	27	424	—	108	5
30	366	11	122	100	87	8
31	914	201	△ 216	100	97	—
32	1,921	73	82	100	127	—
33	1,936	181	△ 13	100	151	139
34	1,349	284	451	100	158	28
35	956	304	565	100	192	85
36	1,176	240	△ 44	100	195	—
37	1,506	261	184	100	218	140

「三菱合資会社社誌」

銀行部の100千円は納付金

(13) 銀行部は第百十九国立銀行の業務を継承して明治28年に創設されたものである。他の事業と異なって最初から独立採算制がとられていたのが特色であり、資本金は百万円と定められ、29年の下期から純益のうち毎期(半年)ごとに5万円ずつ合資会社に納付し、残りは銀行部の繰越金として積立てられていた。

のの、そこへの資本投下が集中的になされていた30年代においては逆にしばしば欠損を生じていることが注目される。これは後述するように、この時期の投資が採算を度外視した「背伸び」をした内容であったことを示すものとして、極めて興味深い点である。

そこで、次にこの追加投資を可能にした資金源泉は何かということが問題となるが、それは第4表に示されるように、もっぱら内部の資金によっていたのである。そしてその中でも、この時期の前半には岩崎家からの借入金（岩崎氏勘定）の増大が著しい。第1表でみたような日清戦争後（28年から29年）に鉱業と造船業で必要とされた資金は、この岩崎氏勘定によってまかなわれていたわけである。これに対して、後半では積立金の増加が著しく、長崎造船所に対するこの時期の拡大投資はこれによって可能になっていたことがわかる。積立金は純益の繰越部分であるから、第3表でみたように、その相当部分は鉱業部門

第4表 三菱合資会社負債勘定

単位 千円

年度	資本金	積立金	岩崎氏勘定	利益金	計	総資産
M 27	5,000	—	—	355	5,355	6,356
28	5,000	105	2,559	1,108	8,772	8,981
29	5,000	913	7,023	720	13,656	14,250
30	5,000	1,333	9,381	68	15,782	16,822
31	5,000	1,401	9,058	449	15,908	17,288
32	5,000	1,651	9,503	1,822	17,976	18,441
33	5,000	3,172	10,014	1,982	20,168	20,634
34	5,000	4,855	10,164	1,819	21,838	22,405
35	5,000	6,374	10,427	1,721	23,522	23,882
36	5,000	7,794	10,307	1,100	24,201	24,829
37	5,000	8,595	9,545	1,913	25,053	25,878

出所：「三菱合資会社社誌」（貸借対照表の貸方）

岩崎氏勘定は岩崎家からの借入金

からの純益であったと考えてさしつかえないであろう。つまり、鉱業における利潤のかなりの部分は鉱業に再投下されずに、造船業の拡張に用いられていたのである。この時期に造船業がいかに重要視されていたかはここでも明らかである。

小 括

この時期の三菱合資会社の事業の中心は鉱業と造船業とにおかれていた。しかしながら、鉱業では鉱区の獲得を中心とする拡大投資がほぼ20年代で一段落し、30年代はその形成された基盤のうえで莫大な利潤をあげて三菱の「ドル箱」としての役割を果たしていたのに対し、造船業（長崎造船所）においては、豊富な三菱内部の資金をふんだんに利用することによって、一貫して事業の拡大がはかられ、特に30年代には採算を度外視してまでそれがなされていたのである。

それでは、このように造船事業に重点がおかれることになったのはどのような客観的根拠によるものであったのだろうか。次節ではそれをみてみたいと思う。

2 日本郵船と長崎造船所

言うまでもなく、新造船事業は海運業からの発注が確保されることによって初めて可能になるものである。特にこの日清戦後の時期においては、民間の造船所における軍需生産は、まだ極めて微々たるものであったから、特に海運業との関係をつかむことが重要であると思われる。

そこで、まず長崎造船所について、この海運業との関係がどのようなものであったかを第5表で⁽¹⁴⁾みてみたい。

すると、三菱合資による内部発注も無視できないとしても、日本郵船の比重が（特に総トン数において）圧倒的であることが注目される。次に第6表によ

(14) 長崎造船所が26年以前に起工した500トン以上の船舶は、大阪商船から発注された600トン台の商船が3隻あるだけであった。（「三菱長崎造船所史 続篇」）

第5表 長崎造船所建造商船船主別表

M27—36起工(500トン以上)

会社名	隻数	総噸数
日本郵船	11	55,710
三菱合資	6	12,928
大阪商船	4	7,814
その他	2	3,549
計	23	80,001

「三菱長崎造船所史」統篇

第6表 日本郵船取得船舶建造地別表(M31—36)

(500トン以上船舶のみ)

建造地	隻数	総噸数
海外	16	61,059
長崎造船所	10	45,868
川崎造船所	4	4,028
国内その他	1	728
計	31	111,683

出所：日本郵船株式会社「七十年史」

って日本郵船の所得船舶の分類をみると、依然輸入船の比率が高いとはい⁽¹⁵⁾え、国内発註のうち長崎造船所の占める地位は極めて大きく、その1隻あたりの規模も4,600トンと輸入船の3,800トンを凌駕している。これをみても、長崎造船所と日本郵船との大型船建造を通じてこの結びつきがこの時期に極めて重要なものであったことがわかるであろう。そこで、次には日本郵船と長崎造船所のそれぞれについて、この時期の発展の根拠を明らかにすることによって、両者の結びつきの意義をさぐってみたいと思う。

(15) 日本郵船が創業以来明治30年までに取得した500トン以上の船舶はすべて外国において建造されたものであった。(日本郵船株式会社「七十年史」)

a 日本郵船の発展とその根拠

この時期における日本郵船の活動として、まず注目されるのは遠洋航路への進出であろう。第5・6表でみたように、日清戦後に日本郵船から長崎造船所への新造船注文が相次いでいるのも、この遠洋航路用新造船の必要によるものであった。

遠洋航路への進出は、すでに戦前の孟買航路の開航（26年）によって始まっていたのであるが、戦後になって、欧州航路、米国航路（シアトル航路）、濠州航路のいわゆる三大航路が、いずれも29年に相次いで開設されることによって本格化した。長崎造船所に発注された新造船の過半は、この三大航路用のものであった。すなわち、欧州航路用2隻、12,426総トン、米国航路用3隻、19,065総トン、濠州航路用1隻、5,539総トン、計6隻37,030総トンであり、いずれも5,000トン以上の巨船である。

このように、遠洋航路の開設は長崎造船所にとって大型船の建造への道をひらいたものであったのであるが、また郵船にとっても画期的な意義をもつものであった。創業以来、20年代の前半まで経営状況が概して停滞的であった日本郵船は、⁽¹⁷⁾ここで初めて一大飛躍が可能になったのである。

日本郵船の遠洋航路への進出を可能にした第一の要因は、この時期の貿易の拡大であった。第7表に明らかなように、貿易の伸びは日清戦後に著しく、特に遠洋航路が開設された欧米、インド、オーストラリアとの貿易額はいずれも日清戦後の数年間で2倍以上に増加している。そしてこれこそ、中国への近海航路のほかに、インド、欧米などへの遠洋航路の開設が要請されることになった客観的根拠に他ならなかった。このような貿易の増進は、まさしく我国における資本主義の発展によるものに他ならないが、それに支えられることによって初めて日本郵船の遠洋航路への進出も可能になったのである。

(16) 日本郵船株式会社「七十年史」1956年 62, 69, 74頁

(17) 同上書、28—36頁を参照

第7表 国(地域)別貿易額

(単位 千円)

地 域 名	21 年	26 年	28 年	30 年
中 国	21,789	48,767	58,561	78,008
英 領 イ ン ド	8,146	11,156	16,361	35,339
合 衆 国	28,267	33,830	63,305	79,467
オーストラリア	857	1,230	2,313	2,772
ヨ ー ロ ッ パ	65,285	68,846	104,555	136,715
総 額	131,161	177,970	265,373	382,436

中国には香港も含む

出所：「日本経済統計総観」

第8表 日本郵船会社収益表

(単位 千円)

年 度	総 収 益	内 補 助 金	%	純 益 金
M 21	5,617	880	(15.7)	1,481
26	5,145	898	(17.5)	927
27	6,514	899	(13.8)	1,568
28	15,494	899	(5.8)	4,770
29	11,243	889	(7.9)	1,661
30	10,600	1,489	(14.0)	△ 127
31	14,846	3,479	(23.4)	2,300
32	16,675	4,425	(26.5)	2,717
33	21,116	4,664	(22.1)	4,755
34	23,281	4,648	(20.0)	5,444
35	22,615	5,143	(22.7)	4,570
36	23,642	5,355	(22.7)	4,822

出所：日本郵船株式会社「七十年史」

遠洋航路への進出を可能にしたもうひとつの理由は政府の保護政策であろう。これについては、日清戦後新に航海奨励法と特定航路助成が開始され、海外航路に補助金が給付されるようになったことが注目される。この国家保護の役割は、日本郵船の収益に占める補助金の割合（第8表）をみれば一目瞭然である。第8表によれば、遠洋航路用の新造船が相次いで本格的に就航を開始する31年度以降は、補助金の額が収益の20%から25%を占めており、また、日清戦後には補助金の額が純益を上まわる年が多くなっている。このことを考えても、政府からの補助金が遠洋航路の進出に欠かせないものがあったことがわかるであろう。

b. 長崎造船所における新造船事業

前項において、日本郵船が貿易拡大と国家保護に支えられて遠洋航路への進出を開始したことをみたのであるが、当時の長崎造船所は、ようやく明治27年に1,000トン級の新造船に着手したばかりであり、いまだ遠洋航路用の大型船の発注に応じられるだけの体制をもっていなかった。したがって、三菱長崎造船所の当面する課題とは、この遠洋航路用の大型船の新造修理を行ないうる体制を確立することに他ならなかった。

このような目的にそうため、長崎造船所は27年から大拡張工事を開始する。そして、30年頃まで続くこの拡張工事の結果が第9表にみられるような、30年代における商船建造の著しい増大となってあらわれたのである。

この長崎造船所における新造船事業の技術的確立を示すものとして、31年に竣工された6,000トン級の商船「常陸丸」を忘れることはできない。この「常陸丸」は、まず第一に、従来の1,000トン級船舶から一躍6,000トン級の建造に成功したという点で画期的であり、第二に、それまで新造船をもっぱら外国に発注していた日本郵船が、ここで初めて国内の造船所に発注することになったという点で重要である。「常陸丸」は欧州航路用に建造された商船であったが、この成功を契機に、遠洋航路用の新造船の国内注文はもっぱら長崎造船所へと集中することになったのである。これは、この時期において5,000トン以

第9表 長崎造船所商船建造実績

年度	隻数	総噸数	年度	隻数	総噸数
M20	1	206	M32	5	7,506
21	1	206	33	3	4,603
23	2	1,296	34	7	16,769
24	2	888	35	3	6,289
28	1	1,592	36	7	18,515
30	1	1,592	37	3	8,297
31	3	10,383			

100トン以上船舶のみ

出所：「長崎造船所史続篇」巻末2頁

上の巨船の建造が可能な造船所は、民間では唯一三菱長崎だけであったことからの当然の結果でもあったが、それだけに、三菱合資会社がこの時期に新造船事業の確立をその中心課題としたことの意義も、また大きかったといえるであろう。

ところで、このような巨船の建造を促進した要因として、国家保護の役割をあげなければならない。これまでは、独自な形での造船保護政策というものが存在しなかっただけに、29年に航海奨励法と同時に制定された造船奨励法は、初めての造船業保護政策として注目されるものである。これは、それまで海運業の発展が主として輸入船舶によっており、国内建造のものはもっぱら小船に限られているという造船業の立ち遅れに対し、造船業を海運業のレベルまで引き上げることを目標としたものであった。

しかしながら、これによって給付される奨励金は「材料の運賃及び輸入税に相当するに過ぎ⁽¹⁸⁾」なかったから、長崎造船所が一挙に6,000トン級の新造船に乗り出すのは、やはりひとつの冒険を意味するものであった。この時の巨船建

(18), (19) 日本工学会篇「明治工業史 造船篇」1915年 176頁

造の成功が、「単に奨励保護の結果にあらずして、寧ろ内地造船業進歩の為、長崎三菱造船所が犠牲的観念を以て欠損に甘んじつつ大船建造を請負ひたる特別の事情に由るものなり」⁽¹⁹⁾と言われたのも、外国造船業に対抗する為に、長崎造船所がかなりの無理を強いられたことを示している。しかし、三菱においては、豊富な内部資金を利用することによって、この「無理」を達成することも可能になったのである。これは、三菱が多角的に多くの事業をその支配下においていることにもとづくものであり、そのことによって長崎造船所は、他の造船所に対して圧倒的優位に立つことができたのであった。⁽²⁰⁾

3 国家保護の役割

前節において、この時期の日本郵船と長崎造船所の発展にとって、国家保護の役割が極めて大きかったことをみたのであるが、ここでは国家保護のこの時期の特徴についてまとめておきたいと思う。

まず第一に、この時の国家保護の内容が、国内の資本主義発展とともに要請されることになった海運業と造船業の自立政策であったことである。造船奨励法の目的は、前述したように、我国の海運業の輸入船依存と、造船業の発展を促進することによって改めようとするものであり、また、海運保護は、当時（明治27年まで）の外国貿易のほとんど90%以上が外国船に依存しているという状況を、⁽²¹⁾海外航路の拡張によって打開しようとするものであった。

したがって、第二に、この時の保護政策が従来の三菱保護、郵船保護のような特定会社保護ではなく、一般的奨励策の形式をとることになったことが注目される。

第三に、しかしながら、このような一般的奨励策としての形式をもっていたにもかかわらず、その保護は大資本（そして、その中でも特に日本郵船と長崎

(20) 明治29年から36年までに長崎造船所が起工した商船は22隻、75,707総トンにも達していたのに対し、三菱に次ぐ大造船所であった川崎造船所では、ほぼ同じ時期に17隻、19,364総トンを建造したにすぎず、特にその船舶の規模の差が注目される。川崎造船所が5,000トン級の新造船に乗り出すのは日露戦後のことである。

(21) 東洋経済新報社編纂「日本貿易精覧」1935年 449頁

第10表 航海奨励認許船舶比較表 (29—36)

会社名	船数	総トン数
日本郵船	72	369,042
大阪商船	9	15,087
東洋汽船	6	36,640
三井物産	32	84,663
三菱合資	11	25,121
合計	130	530,553

出所：「逓信事業史(6)」P829

第11表 特定航路助成表

航路	受命者	補助開始年月	金額
孟買線	日本郵船	M29. 10月	192 (千円)
濠洲線	〃	〃	348
浦潮線	大家七平	〃	不明
コルサコフ線	〃	〃	不明
欧州線	日本郵船	33年1月	2,673
シヤトル線	〃	〃	654
桑港線	東洋汽船	〃	1,013

「逓信事業史」818頁及び日本郵船会社「七十年史」などから作成

造船所)に集中することになっていた。

まず航海奨励法については、海外航路の維持には外国船に対抗しうだけの優秀船が必要であることから、奨励金を給付される船舶も、大型(1,000トン以上)、高速力(毎時10海里以上)の新船(製造後15ヶ年を経過していないもの)に限られており、したがって奨励金はそのような優秀船を所有できる一部の大資本に集中することになったのである。第10表により、その中でも日本郵船の地位が極めて大きかったことがわかるであろう。

第12表 造船奨励法合格船 (M30—40)

造船所名	隻数	総トン数
長崎造船所	32	128,015
川崎 //	23	38,895
大阪鉄工所	22	22,038
その他	2	2,516
計	79	191,464

出所：「日本近世造船史」P715—6

また、特定航路に指定され助成金を給付されたのも、第11表にみられるように、その大部分は日本郵船の遠洋航路であった。

次に造船奨励法についても、それが輸入船に対抗しうる大型船舶の建造を奨励する目的をもったものであったため、奨励金給与の対象が700トン以上の船舶に制限されることになっており、やはり同じように大造船所にその保護が集中することになっていた。第12表をみれば、その中でもいちやく大型船舶の建造を達成した長崎造船所が圧倒的であったことがわかる。

III ま と め

以上で明らかになったように、日清戦後に新たに登場した海運業と造船業に対する保護政策は、いずれも大資本の保護育成策に他ならず、とりわけその中でも三菱資本（日本郵船、長崎造船所）の占める比重が大きかったのである。このように、国家保護が一部の大資本に集中している点だけに目を向けるならば、この時期の国家保護も、それまでの特権資本＝政商資本に対する保護育成策と同じであったかのようにも見えるのである。しかしながら、航海・造船両奨励法は、いずれも我国における資本主義の形成・確立という事態によって要請されることになったものであり、従来のような原蓄政策の一環として、特権的資本家の育成がなされたのとは全くその根拠を異にしていた。したがって、その内容も、政府との人的・特権的結びつきが優先するようなものではな

く、海運業と造船業の経済的自立のための一般奨励策として、資本主義的に合理的な形態をとることになったのである。

こうして、明治の初年以來の政商的活動のなかで国家保護を独占して大資本へと成長した三菱は、日清戦後のこの時期においても、新たな国家保護の根拠を得ることによって、その海運事業（日本郵船）と造船事業（長崎造船所）を發展させることができたのである。

このようなことをみるならば、三菱合資会社がこの時期に造船事業に最も力を注いでいたことの意義も、もはや明らかであろう。貿易の外国船依存と船舶の輸入依存を打破し、外国資本からの自立を達成すること、——この必要性は日清戦前戦後の資本主義の發展の中で痛感されるに至ったのであり、三菱は、まさにこのような「国家的目的」を自らの目標と一致させることによって国家保護を独占し、また、日本資本主義において鉄鋼業を初めとして重工業一般が未發展であるという状況にもかかわらず、その造船業を發展させることができたのである。三菱合資会社が、鋳業への再投資を犠牲にしてまで造船事業の拡張に力を注いだのは、まさにこのような事情があったからにほかならない。こうして、海運業と造船業に対する国家保護は、この時期には、三菱を近代的独占体へと導いて行く役割を果たしたのである。

（筆者の住所：埼玉県入間郡三芳町北永井845の30）