

明治初期の新潟港での地主と豪商の逆機能

Disfunction of Landlords and Merchants around Niigata port in early Meiji period

綿引宣道

長岡技術科学大学

Abstract

Niigata Port has opened as an international port in 1868, but it declined until the Sino-Japanese War, unlike Kobe and Yokohama where Ansei's opening(1859) supported steady growth. Rich shipping owners lived by Niigata port, so they did not need to collaborate to make a corporation. As a result, it was closed without changing its business model. The existence of a large number of affluent residents in a small area causes the reverse function of industrial development.

1. はじめに

本研究の目的は明治維新から戦間期にわたる新潟港とその周辺にいた地主と豪商の関係と産業の展開について明らかにすることである。新潟港は信濃川と阿賀野川の流域からの川船による産物の搬入があり、荷主は地理的にかなり広範囲に及んだ。信濃川は北信地方まで、阿賀野川は会津、仙台藩の領地までが範囲だった。この点については、安政の開港までは長崎は唯一外国との窓口で日本全国の広範囲から物資が集まったという意味で似ており、開港までさほど港として機能していなかった函館と横浜と神戸とは大きく異なっている。

ところが、米本位制度の廃止と現金での納税義務、関所の廃止、郵便や電信、鉄道網の発達に伴い北前船の優位性が失われていった。これは全国的な現象であったが、開港当時は日本海側で唯一の国際港であった新潟港が衰退していく。なぜその衰退を避けられなかったのかを探っていく。

2. 新潟港とその周辺の特徴

2.1 新潟平野の地形的特徴

地図は、北、中、西蒲原郡あたりである。現在の新潟港は信濃川の河口にある。この周辺は新潟平野の海沿いで、現在では平成の大合併で新潟市と阿賀野市、新発田市になっている。

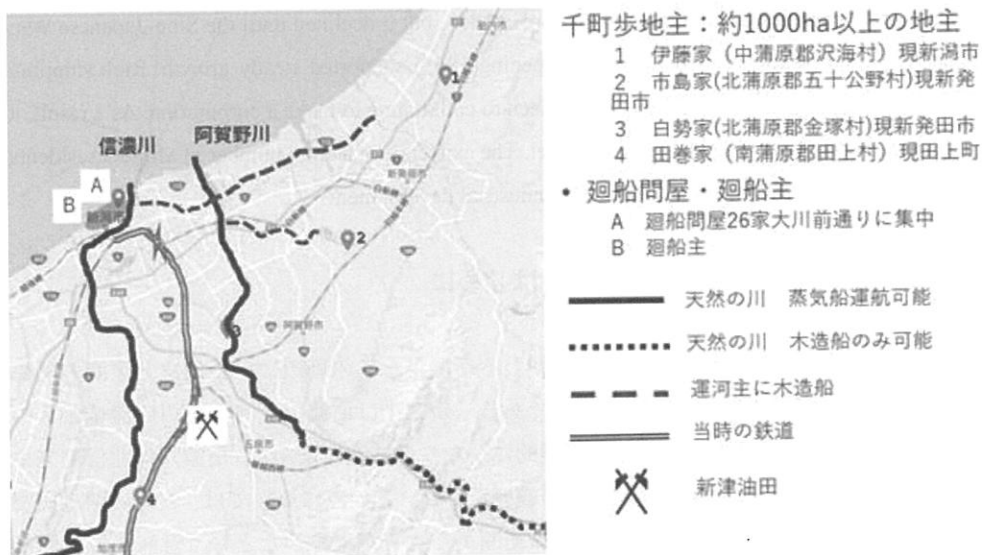
新潟港は享保年間まで阿賀野川と信濃川が河口で合流していたが、度重なる洪水により安政の頃には別々で海につながった。この辺りは新潟平野で、水はけが悪く沼地が数多くあった。信濃川と阿賀野川は、ほぼ4、5年に一度は起きる洪水による死者が発生する地域で

あると同時に、米が豊かに収穫できる土地でもある。

2.2 豪農の存在

新潟平野は天保以降に急速に土地所有の寡占化が進んだ地域で、日本でも有数の大規模地主が多かった。明治21年『新潟県下所得税納人一覧』によれば、467人が記載されており、市島家(3万円以上)、田巻家と白勢家(2万円以上)、伊藤家(1万2千円以上)、で2万円以上は他に4家、1万2千円以上は5家ある。地図に4家を記載したが、ほとんどこの新潟平野に集まっている。この一覧には南北中東西蒲原郡で193人が掲載されており、今の長岡市付近や上越市や糸魚川市は少数である。それだけこの地域は豊かであった。

地図1



2.3 廻船業の存在

新潟港は、延長5年(927)の「延喜式」に越後国の国津として記載された蒲原津が最初の記録である。千年以上の歴史があり、江戸期には西廻りの北前船の寄港地として栄えた。新潟は、荷主と船主の間を取り持つ廻船問屋と船員の町であった。

新潟の船員は、遠くは薩摩船にも乗り、またたびたび抜荷(密貿易)の拠点にもなっていた(深井2004:34-38)。またそれだけでなく、輸送費の高さ、例えば金沢港から堂島までの米の輸送は25%近くであり、こぼれた米を横流しするなどかなり利益が得られる商売だった。

ここが安政の開港地になったのは4で後述するが、流域面積の広さと繊維製品の搬出に都合が良かったからである。

地図のABがある網掛け部分、廻船問屋と船主が多く住んでおり豪商が固まっていた地区である。先の『新潟県下所得税納人一覧』でも鍵富三作が1万2千円以上、鈴木長八6千円以上と上位にはないものの、45人が掲載されている。

明治になって、関所、米本位制度、株仲間が廃止されても、しばらくは廻船業を営む豪商

が多数存在した。

2.4 港の物理的特徴

新潟港は先述した通り江戸期まで内陸部へのハブ港としての役割を果たしていた。少なくとも開港時の明治元年では圧倒的に強みがある港だったはずである。

しかし、開港時は4.5m程度の水深であったため外国からの大型船は接岸できず、沖合2kmぐらいのところまで停泊し、小舟で港まで往復して運搬していた。春から秋にかけては港として機能するが、冬は北からの季節風により事実上閉鎖状態であり、開港したもののこの時期の外国船のみならず日本の船も近づけなかった(風間 1917, 青柳 2011)。

2.5 行政区の問題

信濃川の河口付近は東西の両岸とも新潟市ではあるが、廃藩置県までは西側が天領で東側が新発田藩である。先に述べたように海運業が集まるのは西側であり、明治19年に最初に両岸をつなげる万代橋が架けられたが、その格差は大きなままであり、洪水のたびに周辺の修復について争いが続いた。東側にも港機能はあったものの大正になっても一面畑が広がる農村地帯であった。

また、当時新潟区の万代橋を挟んだ対岸は沼垂町(旧新発田藩)があったが、北越鉄道(現在のJR信越本線)が明治30年に駅を作るときに新潟区で反対運動が起き、駅を沼垂町に押し付けるような形になっており(新潟市 1996:256-260)、一体化することはなかなか進まなかった。

3. 株式会社化の遅れ

3.1 廻船業の遅れ

明治元年に株仲間の廃止、すなわち廻船業への参入を自由にした。初代楠木正隆県令の「目先の利益にとらわれて、東京や横浜の商人のように会社を作って大きな仕事をしようという考えがない。」という言葉通り、この当時の廻船業者は、複数の船を個人所有しており、他人資本を集めて大きくしようとする発想がなかった(新潟市 1996: 156-158)。

しかも、情報の地域間格差を利用した商売であったため、他者と協力することは自分の利益減少につながるため、協力することは困難であったようだ。初代県令の楠木が、廻船業者に対して外国船に対抗するように資本を結集するように呼びかけたが、当事者は冥加金制度と区別できなかったようである(青柳 2011)。

基本的に遠浅の港であることから、外国船との貿易は積み込み積み下ろしに必ず1度は小舟あるいは舢舨に載せ替えなければならず、また冬の季節風で冬季はあまり利用できる状態ではなく、外国船がほとんど来なかった。一時的には明治11年の清でおきた飢饉で米の輸出が一時的に伸びて港の利用が高まったが一過性のものに過ぎなかった(青柳 2011)。

また、廻船業を支えるのに重要な倉庫業と金融業を兼任した北越商會が設立された。澁澤栄一、大倉喜八郎、八木朋直、鍵富三作によって設立された。大倉喜八郎は新発田出身であるがほとんどを都内で生活し、八木朋直は元米沢藩士で後に新潟県庁勤務、二代目の第四銀

行頭取になる。新潟町付近出身者は鍵富三作のみで明治12年の段階でも、自らの商売にかかわる部分でも協力することはなく、松方デフレで明治17年に解散している(新潟市1996:170-172)。

その後も、大火と水害が続き明治20年代から衰退が始まる。更には電信や郵便の通信網が発達する事で価格差が小さくなり、利益を上げにくい状況となり廻船問屋は消滅していった(新潟市1996:389)。持っていた資金を生かせず、会社化も遅れたのが原因である。

3.2 土地経営と豪農

日本全国で起きた現象であるが、享保の改革あたりから新潟でも土地の集中が始まっている。蒲原のあたりでは、潟を埋め立てて開墾したことと、水害のたびに担保となった土地が地主に買い上げられ、借主が小作人化した結果である(守田1963)。彼らは地主会を通じてのつながりはあったが、小作契約が中心議題であった。まとまることと言えば、港付近の道普請を求められたぐらいで共同事業には至らなかった(風間1917)。

地主は安定的に収入を得ること、一方廻船業をはじめとする商人は短期的利益を上げる行動基準であったため、第四銀行で積極的に協力するよりは別の金融機関を設立し、農民からの収入の預かり機関として使っている(守田1963)。更に、新潟の豪農たちは安全性の低い地方企業への投資には関心を示していない(守田1963:282)。

3.3 石油

この時代の新潟の経済は米、繊維と石油である。当時掘削していた蒲原地区の新津油田を地図にプロットした。この油田は、江戸期から採油されているが、ここの地主の中野寛一による管理であった(日本石油株式会社調査課編1914)。この点、長岡の油田は小規模農家の副業から資本を集めて大規模化したのに対して、新津油田は中野家で大規模な採油ができていた点で大きく異なる。当初から地主階級である中野寛一による掘削で機械化しても個人所有の範囲で行っていた。

この当時はまだ地表に出てくるレベルであったため、大型投資の必要はなく、需要の拡大と深部まで鑿井する必要があるようになってようやく日本石油が明治21年に設立された。それでもこの油田は日本石油のみであり、他の企業との協力は必要なかった。

3.4 第四銀行

第四銀行は明治6年に設立された。明治9年の国立銀行条例の改正までに設立された地方国立銀行はこれだけである。外国との貿易を補助する目的で楠木県令が呼びかけた。これに応じて、市島徳次郎、白勢長衛、田巻三郎兵衛の千町歩地主と新潟町商人の鈴木長八を中心に設立された(第四銀行1974)。その実は、民間に資本金を出させてはいたものの地方銀行であるというよりも政商としての位置づけであったようだ(守田1963:101-102)。筆頭株主である市島家の出資比率は額面で、6400円で総資産の1%に満たない。

新潟県内の国立銀行は、中位の地主あるいは士族と商人の出資で、新たな投資先としての位置づけであった。第一銀行や第三銀行のように、商社の影響は弱くそれらに比すれば、第四銀行は積極的に投資対象というよりは、御用金の一種と見ていたかあるいは付き合い

で出さざるを得なかったものである可能性が高い。

3.5 教育：新潟学校

初等教育についてはいくつかの個人経営の寺子屋があったが、藩校に相当するような中等以上の教育にはあまり関心がなかったようである。例えば、神戸、長崎、小樽、横浜では高等商業学校あるいはその前身となる商法講習所に相当するような学校は作られなかった。楠木県令は中等教育として新潟学校の設立を指示し明治5年に設立したものの、住民はあまり興味を示さなかった。また、官立新潟師範学校は明治6年にはじまるが明治10年に解散、北越商會が商家の子弟育成目的で新潟商業学校を始めるが、明治20年に北越商會解散で新潟區商業学校となり、明治22年に市立新潟商業学校となっている（新潟市1996：401-402）。民間ベースで協力するのではなく、官頼みであった。

学校は一部の宗教系を除いて公立化しており、その学校を維持するために商人や士族といった異業種での協力体制というよりは、公的なものに任せきりの様相が見られる。

その一方で、全く教育に興味がなかったわけではない。例えば、豪農の市島家は東京専門学校(現早稲田大学)のスポンサーになっていたが、蒲原での中等高等教育には参加していない(市島1941)。

4. 検討

新潟港とその周辺は有数の資産家が集まる地域であった。ところが、資金を多く持っているが故に江戸期から営んでいる廻船業は家単位での営業で事足りていた。また、港の水深の問題から大型の造船にもつながりにくかったことから、大資本を必要とする産業にはつながりにくい状況であった。

農村から工業化に転換するには、プロト工業化論(Clarkson1985)に従えば、穀倉地帯の生産性向上により人口増加が起き、続いて工業化の第一段階として、ほとんどが繊維業などから始まる地域が多い。ところが新潟平野は穀倉地帯としての地位が高く、繊維業は山間部のように水田を作ることが難しいところで発展した。稲以外の商品作物で生活せざるを得なかったからである。新潟港は、信濃川と阿賀野川の流域面積の広さから米と繊維の積み出し基地として期待されて開港したが、港の自然条件もさることながら外国貿易には使いにくい港だった。

とはいえ蒸気船が本格的に導入されるまでは、廻船業は維新前の状態で商売が可能であり、会社化して効率化を図ることにつながらなかった。

大規模地主も多数いたが、地主経営を中心とし銀行や倉庫業への投資にはほとんど関わらず他者との共同にはつながらなかった。その背景には、豪農であるがゆえに単独での経営が可能であり、わざわざ他者との共同する動機付けにはつながらなかったからである。また、廻船業の主たる顧客であった大規模地主は、輸出をのぞいてわざわざ海まで運ぶ必要がなく、また北越鉄道の開業により廻船業と協力し合うきっかけがなかったようである。

近隣の唯一プロト工業として該当する石油業も基本的には個人所有の範囲で行われていた。すなわち本体大規模投資が必要な産業であっても、個人経営で十分に営業できた。

5. 結論

資金力に乏しい地域より多く持っている地域のほうが産業転換につながるように考えがちではあるが、必ずしもそうならないことが分かった。むしろ、個人経営の延長でほとんどの産業を運営できるほどの資金力を持っていたことにより、同業種どころか異業種での協力につながらないことが見えてきた。これは、資本集積に関して多額の資金保有者たちの逆機能を見出すことができた。

参考文献

- 青柳正俊.(2011).『開港場・新潟からの報告』新潟: 考古堂書店.
- Clarkson,L.A.(1985). *Proto-Industrialization of Industrialization?: The Economics History*. 鈴木健夫(訳)1996,『プロト工業化：工業化の第一局面?』東京: 早稲田大学出版部.
- 第四銀行.(1974).『第四銀行百年史』新潟: 第四銀行.
- 深井甚三.(2004).『近世日本海海運史の研究：北前船と抜荷』東京: 東京堂出版.
- 市島謙吉.(1941).『回顧録』東京: 中央公論社.
- 風間正太郎.(1917).『新潟港史』新潟: 桜井市作.
- 守田志郎.(1963).『地主経済と地方資本』東京: お茶の水書房.
- 長澤管太郎.(1888).「新潟県下所得税納人一覧」『都道府県別資産家地主総覧 新潟編(復刻版)』1997年, 東京: 日本図書センター.
- 新潟市.(1996).『新潟市通史編 3 近代上』新潟: 新潟市.
- 日本石油株式会社調査課編.(1914).『日本石油史』東京: 日本石油.
- 斎藤 修.(1985).『プロト工業化の時代—西欧と日本の比較史』東京: 日本評論社.
- 内橋 潔.(1966).『新潟県北洋漁業発展誌』新潟: 新潟市役所.
- 綿引宣道.(2017).「社会関係資本と株式取引のネットワーク分析：小千谷銀行の株式取引」『弘前大学経済研究』40, 29-45.
- 綿引宣道(2018),「明治期における長岡銀行と小千谷銀行を中心としたネットワーク分析の研究：主要株主と役員の人的ネットワーク」『弘前大学経済研究』41, 30-51.
- この研究は科学研究補助金（基盤研究C）課題番号18K01748の補助を受けたものである。