

Title	日本産業革命期における漁業用生産手段生産部門の発展形態
Sub Title	The development of production of fishing means in period of Japanese industrial revolution
Author	高山, 隆三
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1965
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.58, No.2 (1965. 2) ,p.127(45)- 144(62)
JaLC DOI	10.14991/001.19650201-0045
Abstract	
Notes	資料
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19650201-0045

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

しては人々は賢明にも有用にも幸福にもなりえないと考えた。人類が進歩し完全な社会へと向う必然を貫徹するためにこそ、個人の独立と完全な自由が必要なのである。一般に無政府主義者は同時に熱烈な自由主義者であるが、ゴドウィンはその中でも極端な存在といえよう。彼にとっては、この自由に脅威を与えるものが、宗教と政府であり、その不正の極が、私有財産であり支配階級であったのだ。⁽³⁾

「新社会観」におけるオウエンは、労働者をもって訓練し改善すべき微妙複雑な生きた機械と考えていたから、彼らは単に指導さるべき受動的対称であり、この私的な判断を尊重するということについては何ら強調するところはなかった。これはおそらくゴドウィンの環境論とは似て非なるもので、ゴドウィンの論難するところであったらうと思われる。オウエンは未だ私有財産と国家の完全な否定には到達しなかつたけれども、この講演において、私的判断の意義を強調し、ゴドウィンの普遍的仁愛 (universal benevolence) と同じような社会への貢献を強調し、そしてかかる原理によって支えられ、おそらくは政府を必要としない共同体や、犯罪と貧困のない、今の百倍もの知性と幸福をもった社会の形成、千年王国の到来を示唆したことは、ゴドウィンの影響によるオウエンのヴィジョンの発展と考えるべきではないだろうか。

- (1) R. Owen, *An Address to the Inhabitants of New Lanark*, 1816, *A New View of Society & Other Writings* by Robert Owen, *Everyman's Library*, 1927, p. 98. 渡辺義晴訳「社会変革と教育」一六二ページ。
- (2) *Ibid.*, p. 100. 訳「ハーローページ」。
- (3) 拙著「ウィリアム・ゴドウィン研究」二三四ページ。

資料

日本産業革命期における

漁業用生産手段生産部門の発展形態

高山隆三

まえがき

本稿において検討を試みようとする点は、日本資本主義において、漁業生産に関連する主たる生産部門、すなわち、原動機、漁船、漁網生産部門がいかに発達し、それが漁業部門に普及されたか、また、漁業生産力構造、発展段階がいかに関連産業部門の発達、構造を規制するかの相互規定関係にある。この検討は日本資本主義において「マニユファクチュア」の形成発展が明治期にいかになしとげられてゆくか、その条件は何かを漁業部門において実証せんとするもの的一端である。

一、明治二十年代漁業生産力の性格

明治維新において、漁場制度は、基本的に変革されることなく、ただ府県の営業取締りに漁業を委ねたのであり、その場合の基本方針は「可成従来ノ慣習」に従うべきものと規定されたのである。すなわち、維新政府は直接的に漁場制度に改変を加えることはなかつた。

日本産業革命期における漁業用生産手段生産部門の発展形態

たのであるが、幕藩制の撤廃に伴う封建的諸拘束の撤廃および海面借区制の波紋は漁業構造に変化を与える契機をなしていった。^(注2) 総じて、漁業・漁村構造は、幕藩体制下における商品生産展開過程において既に変化してきていた。領主によって特権を賦与された「浦方」に対し、「地方」の漁業への進出(農民層分化との相関)が浦方の漁場占有利用関係と時に対抗しつつ、地先漁場占有利用関係および広汎な入会関係を形成してゆく。^(注3) 漁業生産諸力の上昇・漁業小生産者の増加(地方市場の形成との相関)の過程において、矛盾は、漁場支配利用をめぐる村対村の地域的対立たる漁場紛争と、漁村における封建的漁場占有利用者(総じて本百姓上層)と利用権を所持しない無株者(総じて水呑)との階級的対立の二形態をとりつつ展開する。この対立は、幕藩体制崩壊に伴う封建的諸拘束の撤廃を通じて、明治期に広汎に惹起される。すなわち、雑税廃止(明治八年)による従来漁場占有利用関係の形式的消滅と営業の自由は、「地方」の漁業への進出を促す契機として作用し、旧来の漁村においても、漁場占有利用権独占の打破、地方漁場の平等行使関係、あるいは

は、網株の平等化を促進する契機として作用したのである。

かかる形態をとって現われる矛盾をもつ漁業生産は、地域的な発展段階・構造の差異をもちながらも、明治維新以降における国内市場の全国的広がりの中に、消費資料生産部門として、社会的確立をみたのである。幕末より明治初年における漁業生産の発展段階・構造を全国的に明らかにしうる資料を欠くが、漁業生産においては、幕藩体制下における商業的農業、特に棉作の発展に伴う干鯛需要の増大、或は加工業、特に鯉節製造の発達、封建的都市の展開に伴う鮮魚市場の拡大が漁業の商品化を促し、その過程において、漁業小商品生産者の新生と小生産者の共同経営^{注4}単純協業、共同経営の分解による「農奴制的大規模網漁業」の成立をみてきたのであって、維新以降、海運、鉄道の発達は、漁業生産物商品化を一層推進することによって、以上の対立を激化させながら、消費資料生産部門として、確立してゆく。明治二十年代における漁業者戸数四五万五千戸、内漁船漁具主五六%、水夫四四%、漁船漁具主中専業者五二%、兼業者四八%、水夫中専業者四〇%、兼業者六〇%（明治二十七年刊「水産事項特別調査」の数字が明らかにする如く、社会的分業の一環としてその確立を示すと同時に、「賃労働者」群の広汎な折出をみせているのである。

漁業生産の展開は、水産物製造業・水産物取引業の展開を伴う。水産物製造業者、二二万六千戸（内専業一〇%）、水産物取引業者二二万三千戸（内専業二二%）であり、これは、漁業生産戸数に比し、極めて多数であり、かつ、その専業率の低率によって特徴づけられる。

る。しかし、漁業者が水産物製造業・ならびに取引業をいかに兼営していたかは、先の資料では明らかではない。

さて、漁業生産において、専業化が確立していたとはいえ、農業との結合は依然たる強さをもっていたのである。漁業・採藻業の兼業者（淡水業を含む）の八二%が農業者であることがそれを示すものといえよう。漁業生産において、漁船漁具主に対する漁夫層の形成がみられながら、なお総体として、強い農業との結合は、漁業生産の社会的生産部門としての確立のなお未熟性を証する。その点、生産形態より検討すれば次の如くである。

「水産事項特別調査」「日本水産捕採誌」（明治二十八年）によつて、家族労働力の範囲を超す主な漁法をあげるならば、曳網類においては、千葉県九十九里浜の大地引網が六〇人の労働力を要しており、また、筑前で用いられている鯉沖曳網が三六人、鮭曳網二七人等であり、協業を基礎として漁撈が遂行される。敷網類では八手網が三〇人、四〇人、棒受網は一五人程度を要しており、旋網類においても、鯛網五六人、揚繰網、秋刀魚網二〇〜三〇人、建網（定置網）類では鮪大網三〇〜四五人、練建網二二〜一五人、台網二〇〜三〇人を要する生産が各々行なわれている。（第一表 釣漁業においては鯉漁業に代表され、一五〜三〇人が一船で漁撈に従事している。

上述の数字は、各種漁業中、最大規模のものであり、これらの網漁法と構造を等しくする規模の小なるものも多数生産に使用されている。従つて従事者数も少なくなるのであるが、主要な点は、かか

第1表 漁網種及び一網当り漁夫数

網 種 類	漁 船 及 び 漁 夫 数	備 考 (網数) 単位・帖
曳網類 大地引網(九十九里浜) " (天草)	漁船2隻60人 船船2隻36人 船船2隻10人 船船2隻26人 船船2隻12人 船船2隻14人 船頭1隻2人	地曳網類 20,198 沙曳網類 5,285
鯉沖曳網(筑前内網) 鯛 " (瀬戸内網)	船船2隻10人 手船2隻10人 小船3隻6人 元漕船2隻14人 浮子遣船10隻10人	計36人 計18人 計14人 計40人
鮭 曳網	網船1隻15人 船頭1人 網掛1人 漁夫27人	637
緑沖手沖打五	漁船1隻 8~10人 1隻 2~3人 1隻 4人 1隻 4人 漁船8~10隻 24~30人	手緑網類 53,409 20,693 1,552
刺鯛刺流	1隻 4人 1隻 6人 1隻 3~4人 1隻 12~3人 3間漁船1隻 12人 2間漁船2隻 6人	計18人 4,710 9,347 21,642 13,590
敷八桂棒	網船2隻 22~30人 口船11~13人 指揮船1隻 6~7人 桂船2隻12~14人 網船2隻 16~18人 計34~39人 網船1隻 14~15人	1,318 4,519
旋鯛	網船2隻 22人 葛船2隻 8人 沙掛船1名 沙造り船1隻 4人 その他小船5隻 19人 計54人	
中揚改秋	網船2隻16人 手船3~4隻9~12人 網船2隻22人 手船1隻 8人 計30人 網船2隻20人 口船1隻 10人 網船2隻24~26人 計34~36人	28 821 20 84
建鮪建拵	30~45人 12~15人 30人 20~30人	4,018 2,152 76 776

備考 網種類及び漁夫数は「日本水産捕採誌」より作成。
網数は「水産事項特別調査」による。

日本産業革命期における漁業用生産手段生産部門の発展形態

第2表 明治10年漁業種別操業状況 (讃岐國栗川郡志度村)

漁種	網数(帖)	漁期	操業回数	漁夫数(人)	船数(隻)	備考(旧藩中、網数・許可年月)
地曳	2	7月中旬~10月上旬	昼夜3度	30人	4	4帖 (宝永)
ハル高	2	2月~7月	"	14	3	2帖 (宝永)
中子	1	12月~3月	100日に15度使用	34	7	3帖 (宝永)
流手	4	3月下旬~6月	昼夜2度	3	1	3帖 (享和3年) 1帖 (文政11年)
手折	3	4月下旬~6月	"	3	1	3帖 (文政7年) 1帖 (天保6年)
立曳	51	1月~12月	昼夜20度	3	1	45帖 (宝永) 7帖 (天保13年)
海老	38	3月~7月	昼夜2度	1	1	17帖 (享和4年) 2帖 (天保15年)
ナヨ	2	5月上旬~6月	"	20	2	1帖 (天保8年) 1 (嘉永2年)
ナシ	9	9月下旬~11月上旬	昼夜4度	7	3	6 (" 9年) 2 (元治1年)
ナシ	28	5月下旬~10月	" 7度	1	1	4 (" 10年) 5 (慶応2年)
ナシ	19	6月~10月	2度	2	1	
ナシ	2	7月~10月	3度	15	3	
ナシ	3	10月~11月	2度	2	1	
ナシ	16	2月~3月	2度	2	1	2帖 (宝永配)
ナシ	6	9月~10月	2度	3	1	
ナシ	22配	9月~12月	3度	2	1	8配 (天保8年)
ナシ	7"	5月~7月	1度	2	1	2配 (文政9年)
ナシ	40"	4月	1度	1	1	33配 19配 (元治2年) 14配 (慶応2年)
ナシ	3"	6月~7月	1度	2	1	6配 5配 (享和4年) 1配 (文政2年)
ナシ	3	5月下旬~7月上旬	1度	2	1	1帖 (宝永)
ナシ	3	4月中旬~8月	1度	2	1	
ナシ	4	3月~9月	1度	2	1	
ナシ	1	5月~8月	1度	2	1	
ナシ	2配	7月~9月	1度	2	1	

備考 「第一大区讃岐國栗川郡六小区志度村、諸漁網取調書上簿」 (農林省水産局「旧藩時代ノ漁業制度調査資料」第1編ヨリ作成)

る規模の単純協業形態の生産が普く行なわれていたと同時に、多数の小規模生産が並存していたことである。このことを、商品生産の最も進展していた瀬戸内の一村の例によって検すれば次の如くである。すなわち、香川県寒川郡志度村における、明治十年、漁業種別操業状況(第二表)をみると、家族労働力の範囲を越す漁業としては、地曳網二帖三〇人、中高網一帖三四人、瀬曳網二帖二〇人、鯛網二帖一五人であり、他の多様な漁業はいずれも一人~三人の労働力を以て操業が行なわれている。そして、大規模網漁業も小規模網・縄漁業も、手線網漁業を除いては、いずれも、短期の季節的操業を行なっているに過ぎない。このことは先に示した大規模網漁業においても同様である。したがって、大規模網漁業が成立していたとしても、それが周年操業されぬ限り、漁夫は、農漁業を主とする小生産と結合しなければならなかったのである。

明治二十年代までに、漁業生産において、家族労働力の範囲を超える協業的漁業の成立をみていながらその生産力そのものは、労働対象の自然的性格に規定された季節的発現にとどまり、このことは、労働力を賃労働として確立することを困難としたのである。他方、生産方法において、単なる規模の差のみでは、同一生産方法をとる小生産的網漁業者の分解を決定的に押し進める生産力的較差を生み出しえなかつたのであり、また、大規模網漁業の労働対象が、群棲・洄游性魚類を主としており、その他の魚類に対しては、大規模生産を可能とする生産方法ではなく、かつ、大規模網漁業生産物の数量と質が社会的需要を満たしえない限り、小生産の新生、再生

日本産業革命期における漁業用生産手段生産部門の発展形態

は、市場の拡大して行くに従って促されたのである。

さらに、大規模漁業の成立をみたとはいえず、それは、労働対象の自然的性格に規定されるのみではなく、天候の規制を強く受け、出漁の不安定性は、生産そのものの不安定・非連続性を倍加することによって、資本の蓄積、漁業資本関係の確立を困難なものとしたのである。それ故、以上の如き「形式的大規模漁業」が資本制的漁業として労働を実質的に包摂しうる為には、自然的諸生産条件の強い規制の克服を必至とし、そのことは、地先漁場の共同体的利用を基礎とする漁村共同体的諸関係の再編を要請する。以下、項を改め、いかに日本資本主義の下で、漁業生産力発展の条件、特にその物質的基礎が以上の如き漁業構造の上に準備形成されてくるかに焦点をしばり、検討を加えよう。

- (注1) 明治九年七月十八日、太政官達第七十四号「捕魚採藻ニ府県税ヲ賦シテ營業取締ノ件」
- (注2) 拙稿「明治前期漁業政策の性格」(「漁業経済研究」一一巻四号)参照。
- (注3) 河野通博「漁場用益形態の研究」参照。
- (注4) 二野瓶徳夫「漁業構造の史的展開」第四章参照。

二、漁業用生産手段生産部門
の発展過程とその特質
——石油発動機——

明治二十年代における漁業生産形態よりみれば、地曳網、鮪建網

の如き大規模漁業とカツオ釣漁業によって代表される単純協業的漁船漁業の発展がみられながら、生産の季節性・非恒常性を克服しえない点に集中的に表現される生産力の低さ、即ち不安定性・非連続性は、単純協業による商品生産の形態を形成しながら、資本による労働の實質的包摂のみならず、形式的にも包摂しつくすものではなかった。しかし市場条件よりすれば、魚類需要は、海運・鉄道の発達により拡大しており、漁業生産力の上昇を促す条件にあったものと考えられる。従って、単純協業を部分的に成立させる漁業内部の自生的発展は、漁業生産力上昇の物質的基礎条件の形成を待ち受ける状態にあったものといえよう。そして物質的基礎条件形成の根幹をなすものは、原動力生産機構の確立であった。原動力は、航行労働の内体労働より動力への転換と、漁撈過程の機械化の基礎にほかならない。しかし、先ず漁船動力化の実現さえも、明治四十年以降にまたなければならなかったのである。すなわち、漁業生産力上昇の物質的基礎たる諸労働手段、就中、原動力の供給、修理機構の形成と操作能力の育成が漁船動力化実現の前提条件であった。そこで、漁船原動力である石油発動機の生産機構および、漁船への普及過程を検討すれば次の如くである。

日本資本主義において機械制生産が緒につく明治二十年代においては、工場原動力は、汽力および水力を基幹とし、馬力総数においては汽力が八〇―九〇%を占め、それは主として、紡績工場、石炭業、官営軍工場において用いられ、水力は主として、製糸業に用いられている。馬力数の小なる原動力が、工場原動力として社会的

に需要されるのは明治三十年前後であり、石油発動機もその頃より使用され始め、量的に拡大するのは日露戦争を境とする。すなわち、五馬力前後の小馬力の軽便な原動力としては、なお電力が普及しない段階では、石油発動機が主たるものならざるを得なかったものといえよう。国産石油発動機は明治二十九年二月、東京池貝鉄工所において、三馬力半型陸用石油エンジンの製作されたのを嚆矢とする。そしてこの石油発動機普及の中心的推進力と考えられるものは力織機の普及である。明治四十二年、従事者五人以上の工場の石油発動機台数は一、三七八台であり、その中、六〇五台が染織工場(内織物業に五〇九台)、三三〇台が機械器具工場に、二五二台が飲食物工場に属し、その馬力規模は五馬力以下の小規模なものが主となつて^(注1)いる。石油発動機が工場原動力として需要され、また国内生産機構が形成されてくる過程において、漁業部門への導入がすめられる。既に明治三十一年、池貝鉄工所で隅田川巡航汽船会社の四馬力船用石油エンジンが製作されているが、漁業への導入の契機は、明治三十六年大阪に開催された第五回国内物産博覧会へのフランス・アメリカからの船用石油発動機と石油発動機漁船模型の展示出品であつた。^(注2)また同年春、大阪市当局が博覧会開催を機に、二一隻の巡航船の運転を許可したことが、石油発動機船への知識を普及させたのである。^(注3)

しかし、船用エンジンの製作は、日露戦争によって鉄工所が軍需品生産に集中したことから遅れ、明治三十八年末に、大阪の清水鉄工所で、大洋漁業の創業者中部幾次郎の注文により完成されるこ

とから、発展が開始されたのである。ほぼ時を同じくして、明治三十九年、静岡県清水の水産試験所で発動機付漁船富士丸が建造され、カツオ漁に成功を収めたことは、動力漁船の急速な普及を促したのである。またそれを促進したのは明治三十八年の遠洋漁業奨励法の改正による漁船建造、原動機設置に対する奨励金の下付であつた。^(注4)

なお、原動力としての汽力が工業において採り入れられていたことは、漁業生産部門への汽力の導入を促す条件を形成していた。また蒸気機関は、明治維新以降、海軍工廠を中心にその製造が進められ、国内生産の展開も速かであった。また汽船は、商船としてその発達が著しかったことより、石油発動機導入以前に漁船の原動力として着目され、明治三十年前後に極めて少数ながら漁船に用いられ始めている。しかし、それは限られた漁種で、捕鯨・トロールの大型漁船のみであった。すなわち「其の主なる原因は、蒸気機関が発動機に比し容積並に重量共に大にして漁船の如き小型のものに適合するにありと雖も、燃料たる石炭が、石油の如く津々浦々にて得易からず、且つ運賃の關係上、価格が地方的に変化するのみならず、沿岸漁港まだ完備せず、従て、石炭、水等の積込みに無益の時間を要する為、出漁日数に關係を及ぼす等も亦其原因の一」であつた。^(注5)

先述の如く、石油発動機の漁船への採用は明治三十九年の試験船富士丸を嚆矢とする。^(注6)機関はアメリカより輸入したユニオン式四サイクル電気着火石油発動機で一八馬力、船体は伊勢大湊の市川造船

日本産業革命期における漁業用生産手段生産部門の発展形態

所で建造しており、船体に機関を据付けたのは石川島造船所であつた。これに続いて、茨城県、福島県の水産試験所の試験船に石油発動機が据付けられたが、これらはいずれもイギリス・デンマークよりの輸入機関で、複雑な上、始動が困難の為、成功をみなかった。しかし富士丸のカツオ漁船としての成功、さらに、前述の④・中部幾次郎の「新生丸」八馬力十二屯の魚類運搬用発動機船の成功は、漁船動力化、従つて石油発動機市場を急速に拡大させてゆく。

漁業生産力発展の基軸としての漁船推進への動力の導入が県の試験船によって試みられた如く、動力化の普及も亦国家資金の投下によって促進される。すなわち遠洋漁業奨励金の下付である。遠洋漁業奨励法に基づく漁船奨励金の年次別下付件数を船体と機関についてみると、明治三十八年より四十二年の五カ年に船体一〇五件、機関・九四件となつて^(注7)いる。この数から、動力化当初において、動力漁船の約半数がその奨励金を受けたものと考えられるのであり、なお、その割合は年次のさかのぼるにつれて高まるものと推察される。このことは、漁業生産力展開過程において、国家・県による技術的・資金的援助の強い作用を示すものである。確かに、漁船動力化における国家資金の投下は、新技術導入における危険分担の役割を担うものであつた。新技術導入過程におけるその操作能力の低さ、経営費の増加、機関そのものの粗製・故障、修理費の支出等により、経営自体の危険が増大し、動力化当初の時期では、石油発動機を取り付けながら、その機能が発揮されず、かえつて没落を余儀なくされた多数の経営があることは知られている。従つて、国家による技術的・

第3表 年次別漁船奨励金

年次	船 体		機 関	
	件 数	ト ン 数	件 数	馬 力 数
明治38年	4	342	2	160
39	9	902	21	191
40	24	1,779	9	1,489
41	35	1,234	32	1,489
42	33	1,174	30	1,412
43	29	1,909	29	3,722
44	31	2,262	37	4,863
大正1	35	2,571	40	5,486
計	200	12,173	200	18,812

備考 農林省水産局「遠洋漁業奨励成績」

(昭和10年)

は、事実上極めて困難であったものといえよう。魚商、寄生地主からの資金の借入は一般的であり、漁船動力化を契機として、焼津には船主・船元経営の成立をみるにいたったことはそれを例示する。漁船用石油発動機普及過程は、先ずカツオ漁に成功を収めた静岡県富士丸に取り付けられたユニオン式石油発動機が広く需要される。しかし、「電気着火器に付随して起る故障頗る多く、漁業家は其の煩に堪へざるに至り、加ふるに高価なる灯油の多量なる消費は、経済上に発動機利用の効果を疑ふに^(注9)」至らせたのである。このことは、漁船用原動機採用に混乱をもたらし、蒸気機関・吸入ガス機関

資金的援助は、新技術採用にあつたの先駆的危険の分担機能をもつものであつた。と同時に、資本蓄積の低い、経営の不安定さによつて性格づけられる漁業経営においては、自らの資金による、新生産手段の導入

が着目される。しかし、前者は重量と燃料の点において、後者も燃料供給と、有毒ガス発生によつて機関士に害を与える点において欠陥をもち、其の姿を没し、当初から輸入されながらも電気着火式発動機よりその始動に時間を要するため注目を受けることになつた。焼玉石油発動機(ボリソウ式)が燃料の安さ(灯油の約三分の一の価格である軽油使用)と故障の少なさによつて着目され、急激に需要を増したのである。

ボリソウ式石油発動機は大正二、三年にはユニオン式を駆逐し、以後大正八年頃までは漁船動力には主にボリソウ式のみが用いられた全国的にこの式の発動機生産が行なわれる。しかし、大正七年以降に於ては全国の発動機の動力据付の効果を發揮するに従ひ、漁場は順次遠洋に変化し船型の増大に伴ひ、馬力も加大し、加ふるに燃料たる軽油も需用旺盛に従ひ、価格亦昔日の比にあらず。船主は燃料経済に一段の注意を払はざるを得ざるに至れり。且つボリソウ式が清水注入の爲めに要する清水の量は燃料油の二倍乃至三倍に達し、大型船と称するも尚五六十噸を出でざりし漁船としては、之が積載に非常なる苦心を要し、漁船の航海図は清水積載量の多少に依つて決せらるゝの變態を呈したり^(注10)。ここに無水式発動機、すなわちデイゼル機関と無水式セミデイゼル機関の導入がすすむようになる。大正八年、水産局所属の北水丸にスエーデン製ボーラーデイゼル発動機五〇馬力が漁業試験用に据付けられ、その結果が良好であつたことから、遠洋漁業奨励金を以て奨励されるに至つた。その後、大正九年には、静岡県焼津のカツオ漁船、第二大洋丸五八ト

ンに新潟鉄工所製一〇〇馬力デイゼル発動機が据付けられ、その生産・普及が進められていったのである。

さて、漁船推進用原動機は上述のように、輸入石油発動機を以てその使用が開始され、各県の試験船への輸入発動機据付けがその先駆となつて普及を促したのであるが、国内生産の伸展も速かであつたものと思われる。漁船原動機が動力化当初において、どの程度まで輸入に依存していたかを明らかにする資料を欠くが、個別的資料によつてみると、例えば静岡県焼津の「東海遠洋株式会社」(明治四十年創立)の明治四十一年進水の新造船六隻の石油発動機はいずれも国産を使用しており、池貝鉄工所、大阪の清水・上野両鉄工所の製作にかかるともあつた。また同会社の明治四十二年新造船の六隻分についても池貝・清水両鉄工所製造石油発動機が取り付けられている^(注11)。同県志太郡東益津村(現焼津市)において、明治四十二年に進水した二隻のカツオ漁船の発動機は大阪清水鉄工所製作にかかり、また同村において明治四十四年に進水した二隻のカツオ漁船は、大阪清水鉄工所焼津出張所の製作である^(注12)。すなわち、最も動力化の進展が速かであつた静岡県のカツオ漁船の原動機は、ほぼ既に明治三十一年四馬力の船用石油発動機を製作した池貝鉄工所、明治三十八年、中部幾次郎の注文によつて苦心の末に船用石油発動機を製作した大阪清水鉄工所の製作にかかるともあつて、東海遠洋株式会社、同会社の明治四十二年進水の二隻のみ「日本発動機株式会社」製である。

同会社所属漁船の機関は、大正六年以降「赤坂鉄工所」「新潟鉄工所」、同会社所属の発動機工場、日本発動機株式会社の製作にかか

日本産業革命期における漁業用生産手段生産部門の発展形態

るものを据付けるようになる。また大正三年の東益津村における鱈漁船(二一三屯)十五隻に据付けられている五一六馬力の石油発動機は、池貝鉄工所製、五台、焼津の清水鉄工所製、五台、東京の松尾鉄工所製、三台、清水の伊藤鉄工所製が二台となつて^(注13)。また、静岡県伊東市川奈における初期の漁船の漁船発動機もすべて国産品であり、それらは、明石、東京、大阪の鉄工所で製作されたものであるが、動力船増加過程において、県内に小鉄工所が設置されてきていることが実証されている^(注14)。福島県江名町の初期漁船原動機は、ほとんどが池貝鉄工所の製作であつた。すなわち、大正二年九月における江名町三二隻の動力漁船中池貝が製作した石油発動機を据付けているもの二九隻にのほり、他の四隻も国産品原動機を取り付けている^(注15)。

以上の事例は、ほぼ明治末年において、漁船推進用原動機の国内生産の見通しの確立を、すなわち、漁業用生産手段生産部門と漁業部門の「再生産軌道への定置」^(注16)を証する。時点は下るが、昭和元年、原動機製造業(蒸気機関、電動機製造を含まず)工場数三一九、内、職工数五二〇人未満、一七二、一〇一、一五八、五七、一五、三〇人、五九、三〇一、五〇人、九、五〇人以上、二二工場であつて、機械器具工業における位置は、工場数で七%、従事者数で三%、総じて零細性を示す。もとより、工場統計表分類における「原動機製造」には石油発動機のみならず、各種水車等の原動機製造を含む。しかし、工場動力源別原動機数の推移が明らかにすることく、昭和元年では、その主たる原動機は、電動機であり(原動機総数の

第4表 動力源別原動機数

	明治38年	明治41年	明治42年	大正3年	大正8年	大正12年	昭和元年
汽力	4,944	6,190	5,843	6,740	8,226	8,962	8,752
水力	2,185	2,364	1,155	1,477	2,685	2,817	2,602
石油	369	767	1,404	1,151	1,194	1,441	1,671
電気	1,406	2,725	4,744	17,146	50,472	82,605	116,675
ガソリン	227	508	854	2,075	2,431	1,610	1,095
計	9,131	12,554	14,000	28,389	65,008	97,735	130,795
動力漁船数	1	82	198	1,854	3,933	8,041	12,705

備考 明治38年、41年「農商務統計表」
 明治42年以降「工場統計表」(昭和元年)
 動力漁船数は「農商務統計表」「農林省統計表」による。蒸気船を除く。

第5表 府県別原動機製造工場(昭和元年)

府 県 名	工場数	従業者数	府 県 名	工場数	従業者数
北海道	20	320	滋賀	—	—
青森	—	—	京都	28	1,199
岩手	3	14	大阪	23	1,633
宮城	7	57	兵庫	—	—
秋田	1	7	奈良	12	150
山形	1	18	和歌山	2	12
福島	2	25	鳥取	7	181
茨城	2	10	岡山	12	138
栃木	—	—	山島	15	225
群馬	1	17	山口	5	47
茨城	4	32	徳島	5	97
千代田	38	2,791	香愛	4	37
神奈川	9	82	高福	6	112
新潟	4	67	佐長	9	103
富山	1	7	熊大	10	363
石川	—	—	宮鹿	2	48
福山	4	49	児	10	170
山梨	1	12	島	2	10
長野	1	10	分	5	81
静岡	—	—	崎	—	—
愛知	24	389	本	9	236
	17	1,858	分	2	13
	11	155	島		
			縄		
			計	319	10,773

備考 「工場統計表」

八九%を占めている。水力・ガス原動機総数は三、六九七台。石油原動機は一、六七一台にすぎない。すなわち、明治末より、工場用原動機として電動機が急速に使用されるにいたり、石油原動機は、工場原動機としては普及をみない。しかるに、動力漁船数は昭和元年一万二千隻にのぼっており、石油原動機市場として、圧倒的広さを示しており、このことより、「原動機製造業」の大部分を石油原動機製造工場が占めているものと考えられる。このことは、原動機製作工場の府県別配置状況からも傍証されるところである。昭和元年において、その工場の府県別配置をみると、東京・大阪・兵庫・愛知への集中はもとよりのことであるが、海に面していない栃木・群馬・岐阜・滋賀・奈良の諸県には設置されておらず、また漁船動力化の遅れた東北及び裏日本諸県における工場の少なさを特徴として、総じて、原動機製造工場の広い分布状況を見出しうる。昭和六年、宮城県における動力漁船数七五九隻の機関製作所別の台数によれば、池貝鉄工所の一一八台を筆頭に、清水・新潟鉄工以下六五の製作所(製作所不明七台)の名が見出され、また北海道では、動力船二、七〇五隻の機関の製作所は二〇〇余を数えることができるのである。^(注17)

以上のことは、漁船動力化の進展過程において、石油原動機製造、修理工場の広汎な生成を示す。^(注18) 漁船推進が肉休労働より動力へ転換を遂げる条件としての石油原動機生産、供給機構の整備・確立は、日本資本主義の産業革命の時期を待たなければならなかった。しかもなお、漁業生産力の発展の過程は、国家よりの技術的・資金

日本産業革命期における漁業用生産手段生産部門の発展形態

的援助を発展の主要な契機としていたのである。しかし、これが契機である以上の意義を漁業部門内に対しては持つものではない。すなわち、漁業生産力発展の主力をなす動力化の急速な普及は、それをなしてゆくと漁業内部における力、それをもつ広汎な基層の形成によって展開されていったのである。既に動力化以前(明治三十年)において、静岡県焼津のカツオ漁船は、三宅島・御蔵島近海に、二五―二八人乗り、十二丁櫓、帆走を併用して出漁しているであり、また、瀬戸内、西南諸県においては明治三十三年に、二百隻余が韓国沿海に出漁して^(注19)、大洋漁業創業者中部幾次郎の最初の動力船「新生丸」も韓国沿海出漁漁獲物の運搬を目指したものであった。かかる漁業内部における発展、「遠洋」への出漁は、漁船動力化を要請していたのである。

航行労働過程の動力化は、それに対応し、動力航行労働過程を担う新しい質をもつ労働力と、航行範囲の拡大にもなる航海技術、知識をもつ労働力を必要とし、漁業労働過程の新たな労働力配置を規制する。新たな質をもつ労働力の養成過程を示せば次の如くである。

東海遠洋漁業株式会社の事例によれば、石油原動機製作注文と同時に、製作者が斡旋して機械運搬の実習を行なわせるということを通して、会社所属漁船漁夫より五名を選び、機関見習員として大阪巡航船株式会社の巡航船に乗船させ六カ月間技術を習得させてい^(注20)、かかる個別的技術習得が進められる一方、明治四十年より遠洋漁業奨励金を以て、新しい労働力の養成がはかられる。すなわち、水

第6表 機関士講習受講者

	水産局		大日本水産会		計		動力漁船 隻数
	開催箇所	人数	開催箇所	人数	開催箇所	人数	
明治40年	1	50			1	50	1
41	1	50			1	50	21
42	3	150	1	25	4	175	82
43	3	150	6	202	9	352	198
44	5	200	5	199	10	399	541
大正 1	3	100	9	296	12	396	827
2	3	150	6	340	9	490	1,674
3	3	250	5	181	8	431	2,073
4	4	150	9	260	13	410	2,511
5	3	130	8	223	11	353	2,748
6	3	160	10	279	13	439	3,180
7	3	150	18	439	21	589	3,280
8	3	160	15	570	18	730	3,862
9	4	175	14	408	18	583	5,594
10	6	330	19	570	25	900	6,270
11	7	340	18	634	25	974	7,050
12	5	175	18	643	23	818	8,593
13	4	120	27	955	31	1,075	10,467
計	64	2,990	188	6,224	252	9,214	

備考 農林省水産局「遠洋漁業奨励成績」(大正15年)

産局主催の機関士講習会がもたれ、明治四十年、四十一年の両年に、各々五〇名の受講者を送り出している。明治四十二年から大日本水産会に機関士講習会開催のための補助金が遠洋漁業奨励金より支出されるようになる。水産局主催及び大日本水産会主催の両講習会によって、動力漁船運航に必要とされる機関士がほぼ養成されたことが、動力船隻数と対比してみると明らかになる。

航行労働過程の動力化は、漁業労働過程を漁撈過程と航行労働過程に人的に明確な分業をもたらし、後者を担う機関士及びその過程を統轄する船長と一般漁夫とを分離する。動力化以前においては、漁撈・航行両過程の統轄者である「船頭」の「賃銀」のみが一般漁夫より高く支払われるのみで、「一人一代」の「賃銀」体系が支配的であったが、動力化を画期として、船頭、船長、機関士、油差し(機関士)及び漁夫群の労働力編成が成立する。その職種分化にもなって「賃銀体系」の変化を、従って、労働力評価の職種別賃銀を通じての明確化を必要としたのである。

- (注1) 古島敏雄・二野瓶徳夫「漁船動力化研究序説」(東大農学部刊)一章・二章参照。
- (注2) 橋本徳寿「日本造船史話」一九八頁。
- (注3) 大仏次郎編「中部幾次郎」三八頁。

(注4) 遠洋漁業奨励法改正案を練り、発動機をいれるにいたったのは「当時独逸の漁業は丁抹の発動機漁船と英国の蒸気船との挾撃に遭って居た。その事を書いた報告をブレイメンの名譽領事から送って来たが、その中には発動機の構造などいろいろ研究してあったから、それらを材料として」(下啓助「明治水産回顧録」一一九頁) 研究し法案化したのである。

意ヲ与へ其堅牢且精巧ヲ期セシムルヲ最モ必要ナリトス……以下略(東益津漁業誌「昭和三十七年刊」八一頁)。

(注9) 農林省水産局「遠洋漁業奨励成績」大正十三年(前掲書、二二二頁)。

(注10) 同前・二二三頁。

(注11) 「東海遠洋漁業株式会社三十年史」(昭和十二年刊)八三頁。

一四三頁。

(注12) 「東益津漁業誌」一〇三頁。

(注13) 同前・一一〇―一一二頁。

(注14) 古島・二野瓶・前掲書第二編第二章二節および「伊東市史」(昭和三十三年刊)第五編第三章第一節参照。

(注15) 古島・二野瓶「明治大正年代における漁業技術発展に関する研究」(水産庁・昭和三十四年)第二章第二節参照。

(注16) 山田盛太郎「日本資本主義分析」一一頁。

(注17) 二野瓶徳夫「戦前戦後における漁業技術発展に関する研究(2)」(水産庁・昭和三十六年)参照。

(注18) 東海遠洋漁業株式会社は、機関の故障、損壊等により漁業能力のおちるのを避ける目的を以て大正二年自営の鉄工所を設備している。「池貝鉄工所より技師長」を招聘すると同時に職工数名を雇入れ極めて小規模なる運転台と焼入れ所を併設し、「機関修理改造を迅速に処理」した。(前掲「三十年史」一六五頁) 大正六年には設計技術者を招聘し発動機製作を開始している。

(注19) 農商務省「第一六次農商務統計表」。

(注20) 前掲書、八四頁。

(注8) 静岡県志太郡東益津村役場から、次の如き注意喚起の文書が明治四十一年二月に発せられている。

「県下ニ於ケル遠洋漁業認認近來発達ニ属シ俄然改良漁船建造ノ数ヲ増加シタルハ実ニ喜シキ状況ナルモ此等船舶ノ活動ハ其据付タル機関ノ良否ニ至大ノ関係ヲ有スルヲ以テ其製造ニハ最モ慎重ナル注意ヲ為サザル可ラズ然ルニ当業者ニ於テハ漁期ニ切迫シテ起業シ且ツ猥リニ同一工場ニ機関ヲ注文シタル為メ其ノ製造ハ益々粗悪ニ流ルルヤノ傾有ヤニ伝聞セラルルニ付之点ニ付テハ充分製造所ニ注意

日本産業革命期における漁業用生産手段生産部門の発展形態

三、漁船・漁網生産部門の発展形態

無動力船による韓国沿海、伊豆七島、北海道、千島等への出漁の展開は、漁船推進用原動機の出現を要請すると同時に、漁船構造の型の転換を必至とする。

船舶構造の変換は、漁船より、先ず、沿岸回漕用大和形船を西洋型木造船へと変換することより始まる。^(注1) 明治政府は、明治十八年に、同二十一年一月以降の五〇〇石積以上大和形船の製造禁止を発し、また明治十七年には西洋型検査規則を制定している。更に明治二十九年、船舶検査法を公布して、積石数一五〇石以上の大和形船の検査を定め、明治三十三年に木船検査規定を公布して木船構造の標準を定めた。かくして、地方ごとの伝統的船型、船匠の伝統的技術の統一化が促進されたのである。

漁船についても、やや、遅れながらこの軌道を進む。和船は総じて無甲板、板子式、凌波性に乏しく構造脆弱のため、遭難漁船頻出する状態にあった。^(注2) 明治二十六年、水産調査所の漁船調査により、その改良(肋骨を入れ、甲板を張る等)を企てられたが、和船改良では効果みるべきものなく、ここに西洋型漁船を明治三十年より、遠洋漁業奨励法を以て奨励するにいたる。この法律は明治二十九年の造船奨励法および航海奨励法が勘案されて作成されている。^(注3) しかし海獣猟船が建造されたにとどまり、一般漁船にはおよぶことはなかった。明治三十八年遠洋漁船検査規程を制定し、遠洋漁業に従事する漁船の構造、設備、艤装の最低限度を定め、其の規定に準じて建造

する漁船に対して漁船奨励金を下付することになった。奨励金は総トン数一トンごとに鋼船四〇円以内、木鉄交造船三五円以内、木船三〇円以内である。

西洋型木造船への奨励とならび、木造船建造は、西洋型漁船建造技術の普及、伝統的船匠の陶冶を不可欠とする。西洋型鋼・木大型船舶建造技術は、軍事的必要と相俟って外国人技術者の指導の下に急速に習得され、新しい技術者が養成されてゆくに對し、漁船の構造・型転換は、既に木造船建造に従事していた船匠の陶冶を以て主にすめられる。すなわち、明治四十三年遠洋漁業奨励金より大日本水産会に船匠講習会開催費を交付し、船匠に木造船の構造法、^(注4) 線図法、設計法を短く三週間、長ければ四ヶ月にもわたって講習し、地方的、伝統的、徒弟的木船建造技術の西欧技術への改変をすすめる。この過程は一挙に成功を収めたものではなく、当初の西洋型漁船の激しいローリングは、漁撈作業を困難にし、また港湾諸設備が未整備で、漁船は陸上に引き揚げられなければならなかったことから、和洋折衷型が建造されることとなる。^(注5) 大正十三年には二〇屯以上漁船においては、七五%が西洋型あるいは和洋折衷型となっている。すなわち、漁船に石油発動機を据付けることは、同時に漁船構造・型、そのものの転換を促進する。遠洋・沖合漁場への動力化による漁場の拡大は漁船の型を安全な、耐波性のある構造・型に変えてゆく必要性を生み出す。これとともに漁船碇泊、荷の積み下ろしに用する諸設備、漁港の修築を必要とする。明治四十一年より、遠洋漁業奨励費より漁港調査設計費が支出され、大正七年から漁港

修築事業が農商務省により、開始される。^(注6)

上述の如く、西洋型漁船建造の基盤が明治末に始めて整えられてくることの中に、漁船と大型船舶生産の構造的・技術的較差が示される。明治三十年代に、既に軍艦・大型商船の建造は、「世界水準に到達とみられる」^(注7) 技術的に極めて高度な水準に達し、巨大造船業を成立せしめてきたのに対し、西洋型機帆船・漁船建造は、動力化過程においてやと緒につく。このことは、五人以上職工を用いる船舶製造業の職工別構成のうちに、巨大企業と零細企業の分裂的構造として示される。造船業におけるこの分裂的構造(昭和元年において職工数千人以上の工場一四が職工総数の八五%を占め、工場数においては、五・一〇人の最小規模工場が約五〇%を占める)は、漁業および小型機帆船による海運業の発展に伴う零細造船業の広汎な生成(昭和四年以降における鋼船以外の船舶製造業の増加がそれを示す)によって形成・維持されたのである。

さて、漁船動力化が漁船構造・型の転換を迫ったことは、しかし、漁船規模の飛躍的増大を一挙に迫るものでなく、また漁船建造労働手段体系の变革を迫るものでもなく、漁船建造技能の、従って船匠の陶冶を促すものであった点に留意すべきであろう。このことは、在米漁船業が技能的転換によって維持されたことを意味する。大日本水産会主催による船匠講習会に参加した人員の多さ、全国にわたる講習会開催の意義もここにある。

以上のことは、石油発動機生産においても、また漁船建造においても、すなわち、総じて漁業関連生産手段部門において、その生産

日本産業革命期における漁業用生産手段生産部門の発展形態

が「漁業資本」の蓄積・漁業生産力に照応する質的・量的関係を以て展開したことを示す。漁撈過程が、生産力の「形式的単純協業的」段階という低生産力に規定される「資本蓄積」の低さは、「関連産業部門に零細企業を叢生・維持させる。関連生産手段生産部門における生産諸力が、たとえ造船業のように、より高度の労働諸手段(大型鉄鋼船、蒸汽機関)供給機構が確立されていても、直接的漁撈過程に变革的労働手段・漁法の展開がみられず、また、冷凍、冷蔵施設、漁港、大量な生産物を販売する流通機構が整備されなければ、若し、大量の漁獲が恒常的に確保される生産方法が確立したとしても、その使用価値を維持し得ず、従って価値を喪失するか、低価格しか実現させないのである。従って、より高度の生産手段生産部門との連繫は速かには進展をみせないのである。すなわち、直接的漁撈過程の性格は、根幹においてより高度の生産手段供給機構との連繫を可能とする、より大量の資本の投下を実現させないのである。そのことが、石油発動機生産、漁船建造部門の零細性を、特に漁船建造においては「マニユファクチュア的零細性」を規定し、零細企業の発生と存続を許すこととなるが、漁業生産部門内部における競争は、直接的漁撈過程の变革が展開されぬ限り、より豊度の高い漁場を求め、また、漁撈時間の延長を可能とする漁船の大型化、機関の馬力の増大を通じて激しく行なわれ、石油発動機付き新型漁船による操業が漁業経営存続の最低条件となるや、その市場の広まりと共に、漁船建造部門、或は原動機生産部門内部の競争、集中、集積を促進していったのである。

では、漁業生産力上昇の基軸をなす直接的漁撈過程の変革基盤は、いかに整備されていったのであろうか。直接的漁撈過程において最も主要な労働手段である漁網の構造・規模・その材質の変化のうち生産力発展の具体的な姿を見ることができよう。とりわけ、その材質は、漁網構造・規模を規定する物質的基礎をなす。従って、ここでの検討は、麻・麻漁網より綿漁網への転換過程におかれる。

明治二十年代における漁網材質をみると麻および藁が網価格総額の九〇%余を占め、綿網普及度は低く、かつ、その普及地域は、大阪を中心とする瀬戸内の一部にとどまる。幕末期、畿内を中心とする棉作の展開にも拘らず、綿網が麻網に代わる地位を占めるにいたるのには明治三十年代である。かかる推転は、近代的紡績技術による堅撈りの均一な単糸の生産と、さらに、単糸を堅く撈り合せる撈糸技術の確立にあった。この綿糸供給機構は、まさに近代紡績資本の成立によって整備される。すなわち、二〇番手糸の大量生産である。

一方撈糸工程は明治三十年「三重紡績株式会社内ニ漁網製造部ヲ新設サレ、英国ヨリ適当ナル撈糸機械数台ヲ購入シ、特ニ撈度ノ強キ綿撈糸ヲ製造シ」手編機を以て漁網を製造するにいたる。

機械による均一単糸および堅撈り撈糸生産は編網工程の機械化を実現する。従来の麻にあっては、長繊維で撈りは甘く、均一性に乏しく、かつ剛直のため、編網工程を機械化するのには困難であり、従って手編みに頼らざるを得なかったのである。綿糸の生産は編網工程機械化の物質的基礎を与え、明治三十三年三重式、三十六年中村式の足踏本目編網機が発明され、明治四十年には六千台の普及をみ

る。しかし、漁網製造工程の機械化はなお動力化されていなかった点、注意を要する。漁網はその編み方、編み目の大きさにおいて、多種多様であり、網の多様性は、各種漁法、その労働対象の性格、漁場条件の差異に規定をうけながら発達してきた網漁業の多様性の反映にほかならない。網という労働手段が、漁業直接生産者の手労働によって自給的に生産されて発達をみるにいたった事情の下では、編み目、漁網構造は、極めて、直接的生産者の経験、熟練、伝統的知識を基礎として、労働対象・漁場条件に適應する各種の網の生産とならざるをえない。漁業小生産者の広汎な存在に基く漁法の多様性は、「形式的單純協業的」大規模網漁業の発達をみながらも、漁網製造過程の大規模化・動力化に反対に作用する要因の一つであった。もとより漁網製造過程の動力化が進捗しなかつた主因は、本目編という編み方が動力化によっても飛躍的な生産力上昇をもたらさないという技術的困難性に求められよう。しかし、蛙股編み、無結節編みは明治四十年代に動力化され大量生産が可能となったにも拘らず、本目編漁網に代り得なかつたことは、編み方の差による生産力の差を、動力機械編みによる低廉な網価格を以てしても凌ぐにいたらなかつたことも一因をなしている。

しかし、総じて材質の麻より綿への転換は、網構造そのものの転換をもたらすものではなく、従って漁法を改革するものでなく、生産力的には、生産の不規則・不安定性を克服しうるものではなかつた。しかし、麻より綿への転換に綿糸価格の低廉さ、耐久力の強さ、麻に比しての重量の軽さによって、網規模の大規模化を可能と

(注13) このことが、編網過程の機械化にもなつて綿漁網の麻漁網

に対する優位を決定づける。綿網への需要は明治二十年代より三十年代におけるニンシ大型定置網(行成網)の完成、改良揚線網・巾着網の漁撈技術の普及によって増加する。この場合、価格の低廉さ、重量の軽さは、大規模網の漁撈過程への導入を現実化してゆく。

この過程は直接的生産者による原料購入、手編みを漸次駆逐して漁網購入へと転換させてゆく。すなわち、漁網生産過程の分離自立化を促したのである。しかしその自立化は、漁網市場の零細・分散・多種需要構造より、大規模生産としての発展を促進させず、本目編生産においては「下請制工場手工業・問屋制家内工業を主たる生産形態」とするものであった。かかる生産形態は、撈糸工程の機械化・専門化によって、編網業者が撈糸工程を担うものと、撈糸を購入して編網のみ行なう業者とに分離してゆくことによって形成されてくる。昭和元年工場統計表によれば、「綿麻製網細網製造業」は工場総数二八五、内四三%が職工数五一一〇人の工場に属しており、最大規模で五四七人の従業員数の工場である。この分離では、本目網製造だけではなく、蛙股網を大規模に生産する工場も含まれている一方、五人以下の家内製造業は含まれていない点に留意すべきである。

以上の如き漁網生産機構の展開は、次のことを示すものと考えられる。近代的紡績業の日本資本主義における確立は、麻漁網より、綿漁網への転換を、そして漁網生産の自立化を決定づける。しかし漁網生産者は、それを労働手段とする漁業生産部門の直接的漁撈過程の性格より産する零細・分散・多種多様の需要構造に規定され、

日本産業革命期における漁業用生産手段生産部門の発展形態

遭難漁船累年表 (明治27~32年)

	破 壊	漂 流	行先不明	顛 覆	其の他	計
明治27年	304	167	48	16	22	557
28年	1,030	223	118	60	26	1,457
29年	895	98	2,175	80	15	3,263
30年	351	106	83	35	17	592
31年	356	132	59	68	86	701
32年	1,518	167	154	224	137	2,201

備考 農商務省総務局統計課「第16次農商務統計表」

大規模生産の発展を困難とし、マニユファクチャ的生産形態の形成・維持を許してきたということそれである。

(注1) 近代造船業の技術的展開過程については、三枝博音・野崎茂・佐々木峻「近代産業技術の西歐化」五七―六八頁参照。

(注2) ちなみに漁船遭難状況を示せば左の如くであった。

(注3) 下啓助「明治大正水産回顧録」一一八頁。

(注4) 橋本徳寿「日本木造船史話」一九七頁。

(注5) 東海遠洋漁業株式会社の初代社長片山七兵衛は、初の動力漁船富士丸に続いて、下田で建造された寿徳丸一二トンに自己の漁船の船頭等乗り組ませて見学させた結果、西洋型漁船のローリングが激しいことを知り、和洋折衷型を建造することに決している。

(注6) 伊東岱吉・高山隆三「水産公共施設総合的研究II」(水産研究会刊)第一章参照。

(注7) 「現代日本産業講座」(V)

(注8) 明治二十六年漁網需用高総額、一、四一七千円、内、麻網は、一、三八四千円、綿網、三三三千元である(「大日本水産会報」一三〇号)。

(注9) 岡本康太郎「函館財界五十年」(「函館新聞」昭和二十六年一月)。

(注10) 渡辺宏彦「戦前戦後における漁業技術発展に関する研究(1)」

(水産庁調査資料課、昭和三十五年) 参照。

(注11) 岡本康太郎・前掲記事。

(注12) 明治二十年代に各地で使用されていた網種類は二二〇余種にのぼっている。(農商務省水産局編「日本水産捕採誌」)

(注13) 同前、一四頁。

(注14) 月江基一郎「綿漁網の生産に就て」(水産庁経済課・昭和二十六年) 二二頁。

書 評

ポール・マントゥ著

徳増栄太郎

井上 幸治 共訳

遠藤 輝明

『産業革命』

中 村 勝 己

一

ポール・マントゥの「一八世紀における産業革命——イギリスにおける近代大工業の起源についての試論」Paul Mantoux, La Révolution industrielle au XIII^e siècle. Essai sur les commencements de la grande industrie moderne en Angleterre, Paris, Editions Génin, 1959. は一九〇六年にフランス語の初版、一九二五年にはロシア語訳、一九二八年には英訳「The Industrial Revolution in the Eighteenth Century. An outline of the beginning of the modern factory system in England. London, 1928. (tr. by Marjorie Vernon) があらわれた。この英訳はイギリス産業革命史の古典としてわが国でも戦前から読まれていた。この英訳は著者マントゥ自身が校閲し文献も増補して、

書 評

実質的には原著の第二版ともいうべきものであった。一九五六年暮にマントゥは心臓病で病没した。一九五九年にはこの英語版にイギリス経済史学界の長老T・S・アシュトン(序文と、ブルドゥ、J. Boudeの文獻目録とをあらたにつけ加えて、フランス語新版(邦訳底本)が出版され、二年後の一九六一年には英語版の増補版も出版された。この英語版は間もなくペーパーバックとなり、廉価に利用出来るようになった。マントゥの経歴については紙数の制約のため邦訳巻頭の「訳者のまえがき」を参照していただくことにする。彼はドイツ風の精緻な分類と形而上学的解釈にはとられない実証的経歴主義に立っていたが、資本論第一巻をよく読んでいたことは、本文や註にうかがわれる。

二

巻頭の約二〇頁におよぶ「第一版への序文」は、資本主義成立史の研究にとって重要な方法上のいくつかの論点を含んでいる。第一に、イギリス産業革命史研究にあたってマントゥは三つの限定をしている。その一つは地理的限定、すなわちイングランド、特に「ほとんどもっぱら中部・北部の諸州」を研究対象としている。次に、年代的限定、すなわち、技術的発明の実用開始・プロレタリアート出現・自由放任・工場立法を指標として、一九世紀の初年を下限としている。第三に、「あらゆる工業の動きを記述」せず、「その発展にもっとも重要で、もっとも典型的と思われる工業」すなわち、旧生産組織の変革の例としての羊毛工業、機械装置の出現の頭