

富士川運輸会社の発展について

増田 廣實

はじめに

明治政府の下にあって、近世以来の運輸交通制度が次第に改革整備され、新制度がどのように確立されていくかについて、より具体的に明らかにすることを目的に、例を山梨県に求め考察してきた。(1)

山梨県の場合、甲州街道を中心とした陸運は、各駅陸運会社が誕生し、それがやがて内国通運の下に再編され、全国的継立組織の一部に組込まれ、中馬稼による付通しも「甲斐國中馬会社」として組織化され、これまた内国通運会社との業務提携により発展を続ける。一方、甲府盆地にとって運輸交通上、陸運に対比された富士川の水運は、鯀沢に本社をおき、こと清水港を結ぶ「富士川運輸会社」の下に組織化され、独自の発展をとげることとなる。

この「富士川運輸会社」は、明治政府の運輸行政を忠実に履行しようとする山梨県の手によって、保護育成されるのであるが、明治七年創業後、翌八年末には分社規則を定めるなど経営的基盤の強化につとめ、ほぼ発展の基礎を確立するにいたった。これについては、前稿において述べたが、(2) 同社のその後の発展について、明治十年代にかけて考察するのが本稿の目的である。

註(1) 拙稿「山梨県下における陸運会社の設立」立正女子大学短期大学部研究紀要第17集、「甲斐國中馬会社の創業について」同第18集、「甲斐國中馬会社の発展について」同第19集、「富士川運輸会社の創業について」同第20集。

(2) 拙稿「富士川運輸会社の創業について」文教大学女子短期大学部研究紀要第20集。

一 富士川運輸会社の発展

1 富士川運輸会社の営業と富士川貨物運搬営業規則

明治六年六月二十七日の太政官布告第二百三十号が直接的契機となつて、山梨県の行政指導により富士川運輸会社は明治七年一月二十九日、内務省の認可をもつて創業されたが、その後、県も富士川流域の塩取扱人、諸荷物取扱人へ同社への入社と、同社規則の履行勧告、あるいはまた富士川通船規則の施行等を通して同社の保護育成につとめた。しかし、同社の発展を決定づけたのは、その後明治十一年三月十三日山梨県が丙第二十六号をもつて施行した「富士川貨物運搬営業規則」であつた。(1)

この規則の施行に先だつて、県は同年二月六日これを内務省に稟議し、その施行の理由を次のように述べている。(2) 明治八年実施の通船規則は、その取締り対象が運船営業の面にまで及ばず、営業規則・保険請負の方法がないため、人命貨物の損害については、運輸業者も船頭も「他人ノ痛痒ニ付シ漠然トシテ憂戚ヲ加ヘサルカ如」き状態であるため、これから生ずる「弊害ヲ矯正シ人民ノ殞傷貨物ノ損失ヲ保護シ物産ノ繁殖ヲ賛成スルハ緊要ノ急務」であることを述べてその施行の同意を求めている。すなわち、それは太政官布告第二百三十号の意図するところに合致するものであつた。

富士川貨物運搬営業規則の内容について抄記すると次のようであつ

た。その第一条において、富士川で物貨運搬の営業を行うものは県庁の許可を得たものに限り定め（第一条）、許可を得るためには保険請負の準備、規則等の整備を必要とし（第二条）、許可を受けたものはその準備相当の動不動産を県庁に納め（第三条）、営業者は保険請負の景況調査を受け（第四条）万一保険請負の実施、貨物運搬の取扱いに不正のある場合は営業停止とする（第五条）。そして、富士川での物貨輸送の船の所有者、船乗りは許可のある営業者に付属して営業しなければならぬ（第六条）とし、通船規則第六条の過怠料は、許可を受けた者の責任とする（第七条）。以上がその内容であった。

さて、この営業規則と富士川運輸会社との関係であるが、すでに県庁の許可を受けているものとは、この時点で同社のみであるから、全面的に同社の為に施行されたものであるといつても過言でなく、完全に同社の富士川運輸の独占をもたらしものであった。すなわち、この施行により富士川運輸会社以外には、その同業者であり、競争相手でもある河岸問屋の系譜をもつ諸荷物取扱人にとつても、また自身の持船によつて諸荷物運輸にあたる船持船頭にとつても、富士川運輸会社に附属しない限り、富士川運輸には一切従事出来ない事態となつた。

この営業規則の施行の効果は、施行から十日もたない三月二十二日、三河岸以南岩淵まで間四百三十七名の船頭が、富士川運輸会社に対し、附属船として同社の指揮に従う旨の誓約書を提出するなど、関係者に与えた影響は極めて大きかつた。(3)しかし、許可を受けていないいわゆる私運搬船についての取締りはなかなか困難であつた。

例えば同年十月七日、丙第九十二号をもつて、鰍沢村内外用達会社に対し、同社の手船手人による自社荷物及び為替付の荷物以外の運送を禁止しているが、(4)これを守らず、また為替を付けても原価の百分の一といつて形式的な少額をもつて、為替付荷物として運送する等の方法がとられていた。このため、県は内務省に稟議して、取締りを強化しなくてはならなかつた。(5)

ともあれこうした中であつて、富士川運輸会社は、明治十一年十一月二十五日「富士川運輸物貨ノ危険請負規則」を定め、十二月十日、

県に届出て承認を受け、同社が名実ともに富士川運輸を取扱う唯一の資格会社としての地位を築くこととなつた。(6)

また、富士川物貨運搬営業規則の施行により、諸荷物取扱人で富士川運輸会社に入社し、その分社として営業を続ける者が増加することとなり、これまた同社の営業基盤を強化する結果となるが、これに対応して、翌明治十二年三月、分社規則が全面的に改正されることとなり、同社の内部組織の整備強化が一段と進められることとなつた。(7)

2 富士川運輸会社の経営実態

山梨県により富士川物貨運搬規則が施行され、富士川運輸会社の独占的地位の確立する明治十一年四月の段階で、同社の経営の実態を示すのが表Iである。これは、同年四月四日同社より県に提出された

表I 富士川運輸会社一覽 (明治11年4月)

金 額	10,185.284円	所 有 者	4 人
益 金	2,542.794円	所 有 者	4 人
純 運 入	73,575.000円	所 有 者	52 人
給 料	3,257.855円	所 有 者	4 人
乗 客	4,021.811円	所 有 者	436 人
乗 客	32,318	所 有 者	312 人
		所 有 者	82 人

「運輸会社一覽」(8)によるものであるが、乗客数に対し、積荷量や同手数料の記載を欠く等不完全さはあるにしても、純益金の額から、一株(十円)あたり約二元五十銭の高配当であつたことなど推測することができる。

このような経営の全体像に対し、さらにその本社・出張所・分社における実態について、前稿(「富士川運輸会社の創業について」)で示した明治六年十月の創業時の収支見込額と、その後の決算書の収支額を比較し、同社の業績の発展の様子をみると、表IIⅢのようである。(9)ここでは、明治六年の当初見込額は年間の額であるため、単純に二分の一とした。

まず収益についてであるが、入塩手数料収入は当初見込みでは、六貫目俵で半期十二万俵、単価一銭で千二百円の収入予想であつたが、当初見込みより表IVでみ

富士川運輸会社の発展について

表Ⅲ 歟沢本社貸借対照表

借 方	明治10年下期	明治14年下期	明治6年半期
株 金	4,760 円	10,540 円	3,000円
借 入 金	600	9,795	
預 り 金	1,855.255	9,047	
船 方 預 り 金	251.794	440	
清水損支消預り金	32	—	
学 校 献 金 預 り 金	20	—	
基 興 預 り 金	—	48.616	
割 賦 預 り 金	—	19.042	
水 道 支 消 取 立 金	382.776	—	2,475
保 險 料	—	576.968	
当 期 予 備 金	41.184	—	
子 備 金	162	1,703.239	500
当 季 純 益 預 金	373.088	812.843	450
浦原出張所純益預金	219.41	—	
清水出張所純益預金	32.48	—	
總 計	8,730.925	33,438.775	
貸 方			
浦 原 出 張 所 金	1,150 円	2,000 円	
消 水 出 張 所 金	700	800	
諸 貨 物 立 換 金	2,965.727	16,021.804	
貸 金	1,939.329	4,878.554	
諸 納 屋 其 他 代 金	635.093	—	
第 十 銀 行 株 金	—	1,500	
建 築 資 金	—	950	
貨 幣 有 高	1,340.776	7,288.417	
總 計	8,730.925	33,438.775	

表Ⅱ 歟沢本社損益勘定

入 の 部	明治10年下期	明治14年下期	明治6年半期
入 塩 手 数 料 金	528.415円	840.923円	1,200円
諸 貨 物 手 数 料 金	714.199	1,408.035	680
利 子 溜 り 金	197.928	412.333	
各 分 社 手 数 料 金	101.437	—	
十 分 一 取 入 金	—	—	
印 紙 売 捌 手 数 料 金	0	10	
浦 原 出 張 所 純 益 金	219.42	200	320
清 水 出 張 所 純 益 金	32.48	100	
第 十 銀 行 純 益 金	—	127.50	
藏 数 料 金	—	358.50	
雜 益 金	—	1.21	
總 計	1,803.879	3,478.501	2,300
出 の 部			
營 業 税 金	—	3.248	
角 倉 祭 典 費 金	—	24.887	
利 倉 祭 典 費 金	107.025	1,001.659	
役 員 月 給 金	422.45	543.50	606
諸 役 員 派 出 日 当 金	50.48	119	114
監 督 月 給 金	112.067	30	
監 督 派 出 日 当 金	13.10	14	
備 人 日 当 金	152.85	238.435	270
小 学 校 献 金	20	20	
荷 物 弁 償 金	—	55.705	
納 屋 等 修 繕 費	—	136.003	
正 租 金	—	17.688	
道 善 請 入 費 金	—	65.205	
甲 府 荷 主 参 會 費 金	—	40.315	
諸 費 金	227.173	356.013	
清 水 出 張 所 損 耗 支 消 金	32	—	
当 期 予 備 金	41.776	—	500
繰 越 金	1.263	—	
純 益 金 (配 当)	624.988	811.58	450
總 計	1,803.879	3,478.501	2,300

表Ⅴ 取扱貨物量

	歟 沢		浦 原	
	明治10年下期	明治14年下期	明治10年下期	明治14年下期
食 塩	105,606	119,594.4	123,548	86,408
魚 穀	16,834.94	17,990.5	13,310.6	12,111.6
砂 糖	37,879	15,477.8	26,152	496.5
煙 草	2,584.65	2,742.8	3,327.7	3,357
茶	183.8	275.3	279	524
綿	250.69	—	332.2	595
藍 玉	262.5	307	163.5	16.3
雜 貨	16	—	3	—
石 油	32,132.36	35,771.06	34,110.75	25,683
鉄	—	9,675.9	—	9,982.8
青 筵	—	2,585	—	2,550.1
天 草	—	430.7	—	—
豆	—	334	—	3,301.8
材 木	—	—	4,993.5	434.8
三 ツ 又	—	—	—	13,663.7
紙	—	—	—	964.8
總 計	195,749.94	205,084.46	206,220.45	160,929.1

表Ⅳ 三河岸荷物取扱手数料変遷

	食 塩	諸 荷 物	魚 類
6 年	1.0 銭	1.6 銭	2.0 銭
10 年	0.5	0.8	1.0
12 年	0.6	1.0	1.2
13 年	0.7	1.5	1.7
14 年	0.7	1.8	2.0

註 1. 一個あたり取扱手数料
2. 明治6年は当初見込み表による

量も下廻っていたから、(10) 入塩手数料収入は、明治十四年下期にあって、当初見込みの七十%程度にとどまっていた。

入塩手数料収入に比較して、諸荷物手数料収入は逆に当初見込みを大幅に上廻るものであった。当初見込みでは、上り十二貫目下り十五貫目を一個として、半期で諸荷物三万個・魚青物一万個、単価一銭六厘と二銭で都合六百八十円の収入予想であったが、当初見込みでは表IVでみるよう手数料単価は明治十四年以前は当初見込みの半額程の安値であったにもかかわらず、表Vにみるように取扱量が増え、明治十年九万四千三百個、同十四年八万五千四百九十個と大幅に上廻り、収入は、十年で当初見込みの一・〇五倍、十四年には二・〇七倍となり、十年から十四年の間の収入増はめざましく個数では四千六百個余減少したにもかかわらず収入は逆に約二倍に上昇している。

当初見込みでは、収入としてあげていたのは、塩・諸荷物取扱手数料のみであったが、実際には、貸付金々利、各分社からの塩・諸荷物取扱料金の十分の一本社上納金、蒲原清水両出張所への資本投下に対する配当金、第十銀行株への配当金等の収入があったから、収入総額を比較すると、明治十年には当初見込みの七十八%程度であったものが、十四年には当初見込みの一・五倍にも達している。

次に支出についてであるが、当初見込みでの支出科目は、人件費関係・予備費・配当金の四科目のみでその額は、半期で二千三百円であったが、これに明治十年十四年を比較すると、いずれもかなり下廻り、支出抑制が顕著であって、収入が当初見込みより大幅増加となった十四年でも、役員給与は八九・六%、傭人日当は八八%に抑えられている。中でも瀬渡金予備金は、当初見込みでは半期で五百円を充てられることになっていたものが、明治十年では損益勘定で当期分四十一円、貸借対照表で百六十二円あるのみであった。十一年十二月の申合定款増補第十四条(1)によって瀬渡費用は会社の負担であったものを船頭の負担に改め、会社の経常支出による積立をやめたため、十四年には、損益勘定ではこの項目はなくなり、表IIIの貸借対照表にみるように予備金が大幅に増額して当初見込みの三・四倍にも達したが、

この大部分は船頭の負担する瀬渡費用である。
このように経営の発展にともなう生じる資金不足は、借入金と増資等によって充足させているが、このため当初見込まれていなかった借入金は表IIIにみるように、十年に六百円となり十四年には約九千八百円にも達し、四年間に十六倍となって株金に対する比率は、十二・六%から九三%にも上昇している。したがって借入金金利も急増し、表IIによってみるように、金利負担も九・四倍にも上昇する結果となっている。一方資本については、当初三百株三千円であったが、表VIのように明治十年には四百七十六株四千七百六十円、十四年には千五百四十四株一万四千五百四十円と三・五倍に増資された。しかし、一株あたり利益(一株あたり配当)は、当初見込みによる半期一円五〇銭から次第に低落し、十四年には七十七銭と半分近くに下った。しかし、利益率は低下したとしても、表IIIの貸借対照表にみるように、蒲原清水両出張所への資本投下、第十銀行株金、建築資金など資産の増加が目立ち、荷替為による諸貨物立替金、貸金の急増などは、その経営の発展を如実に物語るものであった。

表VI 本社・出張所利益率比較

		鯉 沢		蒲 原		清 水	
		10年下期	14年下期	10年下期	14年下期	10年下期	14年下期
株 数		476株	1054株	169.2株	463株	80株	90株
純 益		624,988円	812,843円	322,982円	463,000円	37,113円	156,862円
1株あたり純益金		1.313 円	0.77 円	1.992 円	1.00 円	0.484 円	1.50 円

以上、収支面を中心にその経営的発展についてみたのであるが、こうした好況の原因は、塩に対して二次的取扱品と考えられていた諸荷物の取扱量が増え、当初見込み以上に増加したことにある。しかし、それは、諸荷物の各品目ごとの取扱量の増大のみでなく、取扱品目の多様化による総量の増大であったことは看過できない。

当初見込みによる半期で諸荷物三万個、魚青物一万個という数量は、表Vによってみるように、十年と十四年には、諸荷物が二・二倍から二・四倍に、魚青物が一・七倍から一・八倍にそれぞれ増加している。そして、品目数を比較すると十年と十四年の間

にも多様化の傾向を明瞭にみる事ができる。

特に、砂糖などとともに横浜・清水港を経由して鹹沢に送られてくる石油・鉄といった品目の増加は、商品需要の高まりによる品目の多様化、経済圏の拡大等を端的に示すものであって、富士川運輸会社の経営の発展は、明治十年代にすでに国際的商品流通と深い関連をもつに至っていたことを物語るものであった。

- 註 (1) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治十一年三月十三日 丙第二十六号、富士川により物貨運搬営業のもの、船艇所有のもの、船乗営業のものを対象。
- (2) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治十一年二月六日 第号。
- (3) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治十一年四月廿二日 誓約書。
- (4) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治十一年十月七日 丙第九十二号。同十二年二月十二日第十七号。
- (5) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治十二年四月十七日 第二百三十九号 富士川私運通船ノ処分ヲ内務省ニ稟議ス。
- (6) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治十一年十一月廿五日 富士川運輸貨物ノ危難請負規則。
- (7) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治十二年三月八日 富士川運輸会社ヨリ其分社規則ヲ改正之ヲ本庁ニ具申ス。
- (8) 「富士川運輸会社諸記 第十一号」(遠藤隆男家文書) 現在、原本が所在不明のため「鹹沢町史」所収のものによつたが、同書所収のものはその下調べ資料との間に数値の一致しないものがあるが、とりあえずそのままにした。
- (9) 明治十一年下期は「富士川運輸会社諸記 第十号」、明治十四年上期は「同第二十号」。(共に遠藤隆男家文書) 現在、原本が所在不明のため「鹹沢町史」所収のものによつた。集計数値に誤りと考えられるものがあるが少差であるのでそのままにした。
- (10) 註(9)と同じ。
- (11) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治十一年十二月十日 富士川運輸会社ヨリ本社規則并申合定款中ヲ改正増補スルヲ以テ之ヲ本庁ニ具申ス。

二 富士川運輸会社の発展要因

1 富士川運輸会社の経営基盤の強化

富士川運輸会社の発展要因は、山梨県の保護と、諸荷物の取扱量の増大にあったことは前述の通りであるが、このような外的要因に対応し、同社が運輸業者としてどのように経営基盤を整備強化し、荷主をはじめとする社会の信用を獲得し、自身の力によって、その発展を招き寄せたかという、内的要因について考察しなくてはならない。

山梨県による富士川物貨運搬営業規則の施行は、同社にとって二つの点でその経営基盤を整備強化させ、同社発展を決定づける挺子となつたといえる。まずその第一の点は、同社にとっては同業者であり、富士川流域にあって河岸問屋の系譜を引く運輸業者を、自社の分社として組織内に組み込み、それと同時に株主として増資の一翼をかわせていく点であり、その第二点は、運輸業者として運輸手段である船と船頭を持たない同社が、船持船頭を自社付属の船・船頭として、完全に自社組織内に組込んでいく点であった。

富士川物貨運搬規則の施行により行れたこの二点を軸とする経営基盤の整備強化は、同社の発展をもたらし、荷主へのサービス向上と信用増大につながる事となり、それが更に同社の発展を促進する結果となり、発展は一層増幅されていった。

まず、分社についてであるが、それがどのようにして富士川運輸会社の組織内に位置付けられ、同社の経営基盤強化に役立てられていったかみることにする。

分社の増加の様子は、表Ⅶに示すごとくであるが、最初に分社規則が作られ、本社と分社・出張所の関係が明らかになる明治八年十二月の時期においてそれを見ると、この時期には出張所と称するものはなく、すべて分社とよばれ二十二社があった。この二十二社は、甲府盆地南端釜無川と笛吹川の合流点の南に位置し、富士川水運と甲府盆地

表Ⅶ 分社・出張所数変遷

	分 社			出張所	計
	山 梨 県		静岡県		
	三河岸以北	三河岸以南			
8年12月	6	14	2	—	22
9年12月	6	21	8	1	36
11年4月	10	27	14	4	55
13年11月	16	32	9	4	61

註 1. 8年9年分社三河岸以南に青柳、黒沢を含む
 2. 9年出張所は蒲原
 3. 11年13年出張所は青柳、黒沢、蒲原、清水

・南信の陸運とを結んでいた三河岸—飯沢・青柳・黒沢以南の富士川流域の分社だけでなく、その上流笛吹川流域の六社も含まれていた。

この三河岸の上流笛吹川流域石和周辺まで、釜無川流域葦崎周辺までの間、各地に河岸を開こうとする要求は近世以来根強く持ち続けられてきたのであるが、その都度、三河岸の利害に反す

るという三河岸側の故障により実現しなかった経緯があったから、(1)この笛吹川流域への分社の設置は、富士川水運にとって画期的意義をもつものであった。

この笛吹川流域に二川・乙黒・落合・上曾根・川田・石和の六分社が開かれることによって、甲府をはじめとする甲府盆地各地から三河岸までの陸送は短縮される結果となり、その意義は極めて大きかったといえる。

この一見すれば、三河岸の存在意義を否定する結果にもつながりかねない笛吹川流域への分社の設置を認めるのは、あくまでも自社の「分社」として、本社に対する従属を前提としていたといえる。すなわち、明治八年十二月二十七日、本社から山梨県に届け出た分社規則によれば、明治十一年改正の分社規則に比較して、分社は本社に拘束されるものが少く、自主的な経営を認められていたものの、分社は輸出入荷物の量を毎月本社に報告し(第四条)、その取扱荷物に依じて手数料の十分の一を本社に提出すること(第一条)、等が求められ、「分社ノ義務ヲ尽ス」ことによってはじめて分社として認められ

る従属的存在であった。

三河岸と河口に近い岩淵または蒲原とを結ぶ二点間の水運から、富士川及びその上流地域に、多くの分社を設置し、それら分社を通して多角的水運を営み営業圏を拡大することは、近世以来の三河岸が保持してきた廻米御用をつとめることによる富士川水運の独占とは異なる、新たな独占体制を生みだしていくことになる。

したがって、富士川運輸会社は、分社の設置に大きな努力を傾け、表Ⅶにみるように近々五か年のうちに、その数を三倍近くにまで増加させ明治十三年十一月には、清水港・蒲原出張所を加えると六十一社の分社・出張所を擁するに至った。(2)

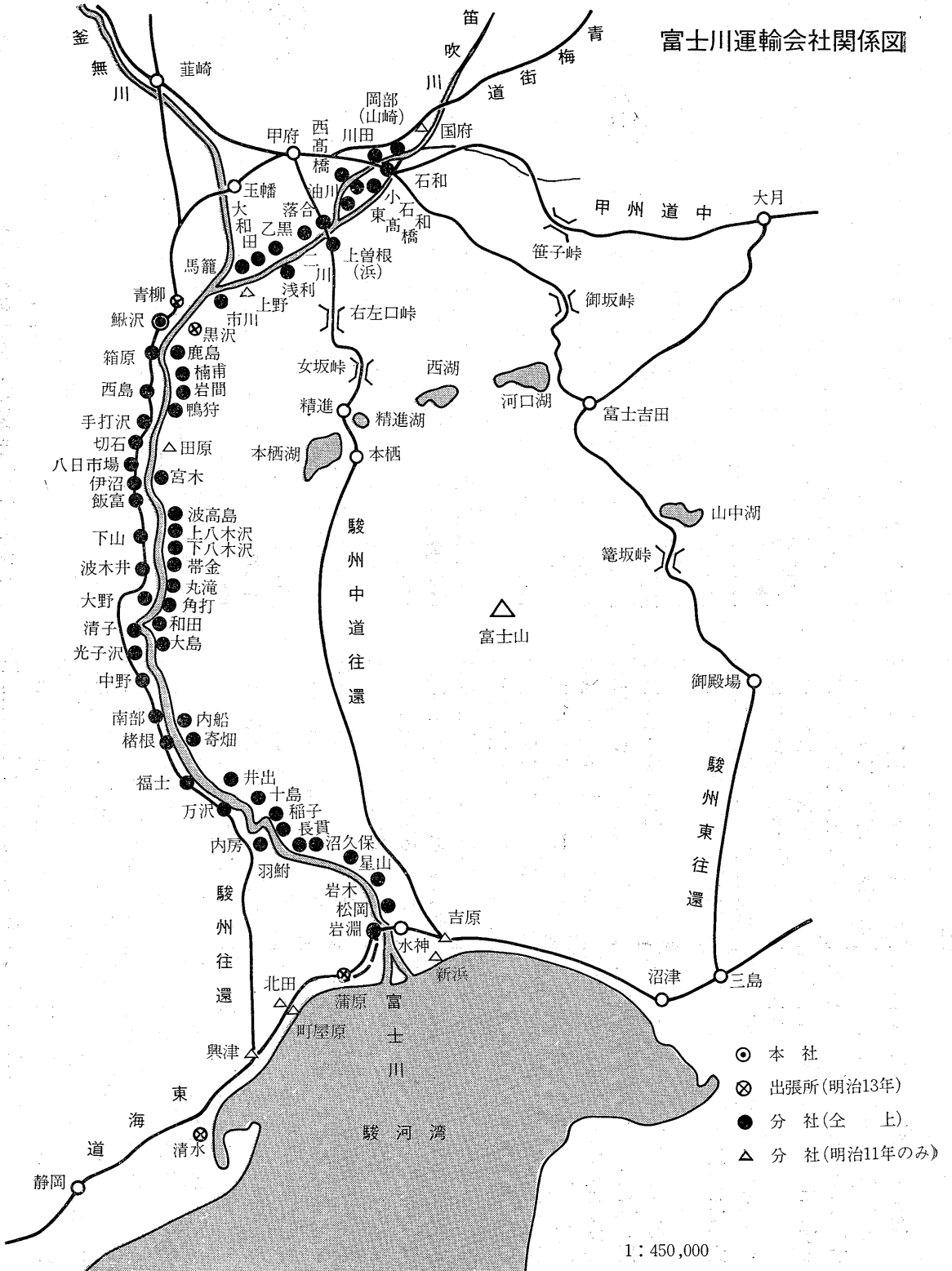
この分社は、本社のある飯沢を中心にしてみると、その下流岩淵までの距離約七十二キロメートルの間に四十三社あり、三河岸の上流から笛吹川沿いには、岡部までの間約二十六キロメートルに十五社がある。これを地図上に見ると、富士川・笛吹川の両岸をはさんでかなりの近距離に分社が分布し、特に後背地の狭い富士川の河谷にあっては、分社の分布は過密とさえみえるほどである。

ともあれ、こうした分社数の増加は、富士川運輸会社の発展を示すものに他ならないが、この本社と分社との関係は、明治八年当初に比較して富士川物貨運搬規則の施行を契機に行れた明治十二年の分社規則改正以後は、一段と本社の拘束的支配力の強いものへと変っている。これについてみると、次のようであった。

明治十二年三月八日、富士川運輸会社より分社規則の改正届が県に提出され、同月十二日をもって県の承認を得ているが、これが定められたのは、それより先二月二十八日であった。

この分社規則は、第一節第一条に示すように、本社規則第二十二条にしたがって作られたものであったが、本社規則第二十二条とは明治十一年十一月二十五日の富士川運輸会社規則の改正の折に次のように改正されたものがそれである。「山梨静岡両県下富士川沿各所へ出張所并分社ヲ設ケ上下運輸ノ諸荷物総テ取扱ハ本社規則ニ従準シ最各分社ニテ取扱タル分ハ毎月末本社并出張所へ持出帳合ノ上社長ノ検印ヲ

富士川運輸会社関係図



受置クヘシ 但各分社ノ計算ハ其一分社ノ計算ニ限ルモノナレハ損益トモ其一分社ノ負担タルヘシ」(3)

まず、ここで明確に打出されている方針は、その但し書にある通り、分社の独立採算制であった。すでに述べたように、分社規則の改正前においては、一応独立採算制をとりながらも分社は取扱荷物手数料の十分の一を本社に上納する義務を負っていた。しかし、そうしたことをとりやめあらためて独立採算制が取られた理由は、危難請負規則が会社規則の改正と同時に施行、取扱い荷物の事故に対する損害賠償制度が実施されるようになったこととの関連によってであった。すなわち、危険請負規則第十条に示されているように、危難請負はその約束を行った本分社それぞれの責任であると定め、分社が、万一その賠償金の支払いができない場合は本社がそれを立替えて賠償するが、その後、分社よりあらためて本社に立替え金を支払うこととし、分社から立替え金の支払いの困難の場合は、分社設立の際に本社に提出している抵当物を処分することとし、本社が分社の積荷の事故に対する賠償責任を負わないこととしたこと等の諸点と、独立採算制は不可分の関係にあったと見ることが出来る。

この抵当物については、分社規則に分社設立の際、入社人の多少に拘らず、三百円以上の株金を募集し、その内三分を正金をもって分社の事業資本とし、七分は不動産の抵当物として危難弁償準備のため本社に提出するように定めたそれであり(第二節 第一条第二条)、危難弁償を理由に、分社の独立採算制と賠償に対する本社の実質的免責と同時に、分社からの抵当物をもって本社の資金調達をはかっている点は、見逃がせない。

さてこの分社の経営であるが、これは分社株主中から投票によって選任され、任期一年と定められている経営担当者——差配人によって行れるが(第三節第一条第二条第三条)、この差配人は、五十円以上五百円未満の身許保証金を本社へ提出することを義務付けられ(第四節第一条)、毎年七月・一月の本社総会への出席(第五節第一条)毎年一月に前年度取扱い荷物の個数損益計算表等の本社への報告(同第

二条第三条)等の業務を行うことが定められていた。

このように、分社の経営等は自主的運営を認められる反面、経営担当者である差配人を通して種々な拘束をうけていたことを知る事ができるが、なお細部にわたって本社の分社に対する拘束的支配についてみると次のようである。まず、分社規則第一節第一条に明記しているように、分社は「本社ノ権内ヲ以テ之ヲ存廃スル」ものであって、分社の都合によって解散を本社に申請しても、本社が事実を調査し、相違ないときにはじめて解散が許され(第六節 第一条)、分社から本社に提出されている抵当証書は解散後六ヶ月を経なければ返却されないと定められている(同第六条)。さらに、分社は本社の規則定款を遵奉しなくてはならないことはもちろん、「私ニ規則等ヲ設」けることは厳禁され(第十節 第二条)、運賃、差配人・役員給料その他諸消費等にいたるまで本社の決定にしたがい、本社の承認なしには業務上新しいことを始めることも禁止されている(第四節 第六条、第五節 第一条、第八節 第一条)。したがって、分社の経営担当者である差配人は、一応は株主中の投票と定められているものの、本社で選挙が不相当と認める時は差配人は本社が選任し(第三節 第二条)、差配人の任期は一年と定めてはいるが、本社は、差配人の業務の当否、勤怠を考慮し、任期に拘りなく延年勤任させる等(同 第三条)、分社に対する本社の権限は強く、本社の信用に関するような事故が発生した場合は、本社は、差配人の責任を追求し、時機により脱社あるいは廃社を一方的に命じる権限をもっていた(第七節 第三条)。

このように本社と分社との関係は分社規則改正以前に比較して、大幅に質的な変化をとげ、本社の分社に対する権限は絶大となり、その拘束的支配力は格段と強化されたといえる。

しかるに、明治十二年の分社規則改正により、本社の分社に対する拘束的支配力が格段と強化されたにもかかわらず、分社数の増加する。その理由について考えると、それは、富士川運輸会社が、県の允可を得た唯一の会社として、これに入社しなければ運輸業者として、

その営業を続けることができなかつたという事情があつたにしろ、それにもまして、分社になることによつて得られる経済的利益への魅力の方が大きかつた点が、分社増加の理由であつたと考えられる。

以上、本社と分社との関係の変化を通して富士川運輸会社の経営基盤の強化をみたが、他方、同社と船持船頭との関係はどうであつたかみることにする。

本来船持とよばれる者は、一艘から数艘の船を所有する者であつたが、富士川では、多くの場合一艘の船を持ち船持自身船頭として運輸を営んでおり、近世以来、廻米御用を勤めるかわり、廻米御用以外の時期は、自身の持船によつてかなり自由に沿岸の貨客運輸を営む独立的現業者であつた。したがつて、これを従属させようとする運輸業者とは必ずしも利害の一致するものではなかつた。

富士川運輸会社は創業の当初、会社規則第十七条において、三河岸以外蒲原・水神・岩淵など静岡県下にいたる富士川流域の「船持勝手」であることを宣言したが、その反面、運送については「会社規則」に反しないことを条件として運送船を規制し、会社発行の鑑札を持たない者への荷物積渡しを禁じた。しかし、このような同社による船持船頭への従属の強制は、一私企業による一片の会社規則ではたせるものではないことはいふまでもなかつた。

創業以来、山梨県の強力な保護を得ながら富士川運輸会社は船持船頭の掌握に努めるのであるが、明治十一年三月十三日、山梨県によつて富士川物貨運搬営業規則が施行されると、同月二十二日富士川運輸会社所属の船頭四百三十七名連名で、「運輸会社設立開業ヨリ同社規則ヲ固守致シ、所属船ニ相願営業致シ来リ候処、多数ノ船頭ナル故、万一同社ノ指揮ヲ奉セサル者無之為メ、今回猶船頭一同申合せ、弥將來同社ノ指揮決テ違背致間敷段誓約」した七か条の誓約書が同社に提出され、同年四月二十二日富士川運輸会社から山梨県に届け出されている。(4)

この誓約書に添付された明治九年十月富士川流域の船頭三百八十七名によつてなされた富士川船業取締申合誓約書(5)とを比較してみる

と、明治九年から同十一年にかけて、富士川物貨運搬営業規則施行を契機として、富士川運輸会社と船持船頭との関係がどのように変質していったかについて知ることができる。

先ず、誓約書に署名している者の呼称についてであるが、九年の場合は一率に船方とよび、十一年の場合には船頭とよんでいる。しかし、双方の人名を比較すると、ほとんど一致するから、船方も船頭も同じであつたことがわかるが、これら船方あるいは船頭が誰れを相手に誓約したかについてみると、九年の場合は、「運輸会社其他出張所河岸限船方」が、相互に申し合せを行い誓約した上、その誓約事項についての取締りを、船方総代月番または船方年内総代の者に依頼したものであることがわかり、あくまでも船方相互の自主的申し合せであるといえる。しかし、十一年の場合は、富士川運輸会社所属船の船頭として、将来とも同社の指揮に違背しないことを同社に対して誓約する内容のものであつた。

したがつて、内容的にも両者を比較すると、当然ながら、際立った差異があつた。九年の場合の主たる内容は、理由なく滞船することの防止であり、そのためには、総代は河岸からの出船・帰船に際し船頭の名前札を出し戻して日付とともに記帳し(第二条)、出船途中の滞船については、その理由を調査して過怠料を徴収し(第三条)、滞船の原因となる止宿先での博奕諸勝負を禁止し(第四条)、博奕等を知つて報告しない者や博奕を許した宿への罰則(第五条・第七条)を設ける等が誓約の内容であつた。

これに対し十一年の誓約書は、まずその第一条に富士川により物貨運搬の営業を行うということは「運輸会社諸貨物運搬ノ為メ造船営業スル者ニ付、船業營業人ハ悉皆同社へ申出同社ノ名義ヲ以テ検印相願營業」すべきことを明記している。したがつて、新造船を持ち船持船頭にならうとするものは船方総代を通して運輸会社へ申出て、この誓約書に記名調印の上、本人の希望により富士川運輸会社の鰍沢本社・同青柳出張所・同黒沢出張所の附属船として営業すること(第三条)と定めている。

このことは富士川物貨運搬営業規則の施行によって、従来自費によって造船し、貨客輸送の現業にあたっていた船持船頭の営業は、以後富士川運輸会社の貨客輸送のために行れるものであるとする大前提が、船持船頭側に承認され船持船頭は自ら自営の立場を捨て、現業労働者の立場を承認したことを意味し、富士川運輸会社が創業当初から会社規則中で「運送船是迄船持ノ進退ト雖モ開業ノ上ハ会社ノ進退ニ因ルヘシ」と主張が貫徹したことを物語るものであった。

この大前提に立つ誓約書は、富士川運輸会社と船持船頭との関係を決定づける画期的な意義をもつものでありその内容は次のようであった。運輸会社所屬船として運輸会社の本社のある鵜沢はもとより、その出張所分社への出入貨客に限り輸送し、他の場所からの船積や運搬を行わない(第二条・第四条)ことはもちろん、運輸会社の営業のために遵奉しなくてはならない富士川通船規則・同物貨運搬営業規則を守り(第五条)、特に、通船規則の違反は、その責任を運輸会社に及ぼすため、違反過怠金として県に納めるものと同額を運輸会社へも納める(第六条)等を誓約し、さらに、これら誓約の上は、運輸会社・船方総代の指揮に反する時は、営業を差止められても異存のない(第七条)とするものであった。

このように九年と十一年の二つの誓約書は、内容的差異のみでなくこれに署名している船頭についても様々な質的变化をみる事ができる。まず九年の場合は、山梨県内の富士川流域のうち三河岸以南南部・内船両村まで、両岸の二十八か村三百八十七名が署名しており、十一年の場合には、九年の二十八か村と三河岸の一つ黒沢村に南隣する豊和村を加えた県内二十九ヶ村の他、静岡県内で岩淵・岩本両村の都合三十一か村四百三十七名が署名している。

この二十八か村の代表者を比較すると清子村の一例を除けば、他は全部一致する。しかし、各村ごとの人数は、九年に比較して減少した村数は四か村計十名であるが、増加した村数は十四か村三十七名となっている。これらの内、鵜沢村の六名減と青柳村二十二名増が目立つが、その原因はいま明らかではない。この青柳村の二十二名と、山梨

県内十六名、静岡県内岩淵村十九名と岩本村三名を加えると六十名の増加となっているが、先述した十名の減少があるので、実質五十名が約一年半の間に増加したことになる。

こうした船頭の増加は、内容的に見るならば、すでに述べたように運輸会社所屬の船頭として、静岡県内の船頭も組込み、しかも出身村を別としながらも、十一年の誓約書第三条にいうように、運輸会社の鵜沢本社もしくは青柳黒沢両出張所のいずれかの附屬船として、「同社ノ名儀ヲ以テ」(第一条)営業するようになったことを知ることができる。

それらは、富士川運輸会社の創業以来、その会社規則第十七条にいう「今後船持ハ三河岸ニ限浦原水神岩淵其他何レノ者タリトモ船持勝手タルヘシ但シ運送進退ハ会社ノ規則ニ背クヘカラス」とする意図がここに実現することとなったことを物語るものであった。こうした意味において、特に静岡県内二か村の船頭をそのもとに従属させた意義は大きかったといえるであろう。

以上、明治九年十月と同十一年三月の船持船頭の誓約を比較し、その間にどのような差異があり、十一年の段階で、富士川運輸会社の下に船持船頭がいかに従属させられていったか、逆にいうならば、運輸業者としての同社が、自己の所有しない運輸手段としての船を、その所有者である船持船頭を通して従属させ、営業基盤の強化をはかり、自社の発展を得てきたかをみた。しかし、いかに山梨県が富士川物貨運搬営業規則の施行等の措置をとり、富士川運輸会社を保護したにしても、運輸会社がこれほどまでに急速に船頭を従属させていくことができた原因について考えると、運輸会社の業績発展が、船頭をして同社に積極的に従属させる一因であったと考えられる。

このように、富士川運輸会社は、一方にあっては同社と同じ河岸間屋の系譜に属する同業者等を自社の出張所分社として次々とその組織内に組入れ、他方運輸手段を所有する船持船頭等を完全に従属させることによって、その経営基盤を強化し、急速に業績を拡大していくこととなった。

2 富士川運輸会社への信用の増大

富士川運輸会社規則第二十五条には「社中ノ永続ハ庶人ニ信ヲ得ルト御県庁ノ御保護ニ因ラサルヲ得ス」と述べているが「庶人ノ信」を得なくては、いかに経営基盤を強化することができても、会社の実業は望むべくもない。いま、運輸会社として社会的信用を得るための条件について考えてみると、それは次の三点に要約出来る。すなわち、輸送速度・輸送経費・安全性（事故保険も含めて）がそれであろう。貨客がいかに早く、安く、安全に輸送されるかこそ、運輸会社の信用の根幹であることはいつの時代でも同じである。それならば、富士川運輸会社の場合これらの諸点について如何であったかみよう。

最初に輸送の速度であるが、これは、富士川では三河岸・岩淵間七十二キロメートルを近世以来船頭四五人をもつて下り一日、上りは三日から七日を要していた。

富士川運輸会社にあつても上りは、創業以来、蒲原より新水道約四キロメートルを通り罫沢まで約七十六キロメートルを、船頭四人で四日ないし七日間で曳上げていたが、明治九年八月「上り曳船ノ儀日数

表Ⅶ 蒲原→罫沢運賃表

	所要日数	食 塩	諸荷物	魚 類
8 年	4 日 曳	7.50円	7.50円	7.50円
	5 日 曳	6.50	6.50	6.50
	6 日 曳	5.50	5.50	5.50
9 年	3 日 3 時間 曳	7.50	7.86	9.00
	4 日 3 時間 曳	6.50	6.74	7.50
	5 日 3 時間 曳	5.50	5.74	6.50
	6 日 3 時間 曳	5.00	5.24	6.00

註 1. 一艘あたり運賃

ノ程度ヲ定實地施行経験致候処漸次船路等ノ難場減少ニ至リ曳船容易（6）になつたことを理由に、これを表Ⅶにみるように三日三時間ないし六日三時間曳に短縮して県に申請し、許可を得ている。この端数の三時間は、他の資料により蒲原・岩淵間四キロメートルの所要時間に相当することがわかる。これは、岩淵・罫沢間が、従来の四日曳ないし七日曳までの四段階を、この時の改正によって三日曳から六日曳に、それぞれ一日づつ短縮したことを物語るものであった。この上り日数の短縮は、実質的には運賃の

値下げになり、四日曳を三日曳に短縮した場合で二十五%、七日曳を六日曳に短縮した場合でも十四%の値下げに相当するものであった。

しかし、後述するようにこの後十二月になり、表Ⅶに示すように一率であった食塩・諸荷物・魚類の運賃を三本立とし、三日三時間曳の魚類の運賃を四日曳より一円五十銭値上げするため、この場合のみ日数短縮による値下げ分は実質一・九%程度となつてしまふが、日数短縮は、荷主の大きい歓迎するところであつたことは容易に想像できる。

この日数短縮について考えてみると、これは、人力で船を曳きあげるのだから船頭の人数を四人と限定するならば、ある限度以上の短縮は不可能であり、その短縮の理由としてあげているように、「漸次船路等ノ難場減少」程度のことでは、このような大幅ともいえる短縮は困難であつたと考えられる。すなわち、これを可能にしたものは、船頭の増員による以外なかつた。現に、明治五年には岩淵・三河岸間三日曳と四日曳の場合、船頭は五人であつたことを考えあわすと、船頭の増員は当然といえよう。（8）そして、この増員を特に必要とした魚荷物の三日曳などについては、その後の運賃値上げによつてカバーし、一日短縮されたことをもつて荷主の信用をかちえたこととみることが出来る。

これに加えて、日常的にも積荷の延着は会社の信用を失わせるものであつたから、会社規則第二十条にも見えるように船頭に対し延着を厳しく禁じ、一日の延着につき四十銭の罰金を定め、明治九年の船頭誓約書に見られるように船頭相互の延着の防止を申合せなどの方法もとられていた。

次に輸送経費についてであるが、経費の内容となるものは、運賃のほか会社への取扱い手数料・藏敷料などがある。この中にあつて金額の上からも比重の大きいのは運賃である。

この運賃は、船持船頭の手に渡るもので同社の収入ではないのであるが、富士川運輸会社は、これを決め、本社・分社ともに同じ運賃表が用いられている。上り運賃の変遷等については表Ⅶに示したが、下り運賃については明治八年の運賃表が残されていないため、詳細は不

明であるが、九年十二月になり「漸々船路ノ難場開鑿爛碎致シ通航容易相成リ候ニ付」三河岸からの下り運賃を減減している。(9) これにより、蒲原までの諸荷物一艘一円五十六銭であったものを一円三十二銭に値下げしている。しかし、上りの運賃は、塩は取扱いやすいが「雜貨物ノ儀ハ每箇形ヲ異シ荷嵩ノモノモ多分有之船中積込不便ヲ極メ且保護進退働勉ニ審ミ別テ生魚其他腐敗ヲ恐レ候物品ニ至リ候テハ船中保護ノ勞力不少且限定日割ヨリ一層差急キ少時間ヲモ相争引上サセ候」と言う実状から、(10)先にふれたように蒲原出張所及び岩淵・水神・岩本・木島各分社からの諸荷物と魚類は、塩と別料金とするのととし、以後この三本立料金が実施されたが、特に魚類については、日数の短縮が行れていたため、先述のようにかえて荷主の信用を増す結果になった。

表IX 歟沢→蒲原運賃表

	諸 荷 物		乗 客
	普 通	至 急	
8年	1.56円	— 円	1.80円
9年	1.32	—	(不明)
13年	1.32	1.98	3.00

その後運賃は、下りについて表IXに示したように、三河岸・蒲原間が明治十三年七月十五日改正されたが、(11)これによると、乗客運賃の詳細と諸荷物の至急運賃が新たに設けられ、諸荷物の普通運賃は、僅かながら値上げされている。この乗客運賃については、この頃、横浜東京方面へは、富士川を下り、岩淵から東海道線を利用すると最短时间内で行けるため、その利用が急増していたことを反映し、乗客には極めて好評であった。

この時期富士川運輸は、乗客にとつてのみでなく諸荷物の輸送についても、甲府盆地と清水港を経由して他地域とを結ぶ運輸の動脈として、陸運に比較してはるかに優位に立っていた。この例を示すものとして、明治九年十二月二十七日、富士川運輸会社より県に提出した甲府・横浜間について富士川利用の場合と、陸路の場合との運賃の比較がある。(12)これによると、前者にあつては、距離三百六十五・六キロメートル、甲府二川間約五・六キロメートルを陸送するのみで、歟沢・蒲原・清水經由横浜へ回漕すると、十五貫目の荷物一個につき、運賃その他輸送経費の合計は、二十一銭九厘五毛、

陸路の場合、距離は百三十六キロメートルと約二分の一であるが、輸送経費は一円八十銭となり、その差は一円五十八銭、水路の約八・二倍を必要とする。また、横浜から甲府への上り荷の経費は、十二貫目につき三十五銭二厘二毛、陸路は一円四十四銭となり、その差は一円八銭七厘八毛、水路の約四・一倍を必要とする。このことは、富士川運輸会社を利用することによりいかに荷主にとって大きい経済的利益を招いたかを示すものであった。

次に安全性と保険についてであるが、これが水路であるだけに、陸路とは異り一層大きな問題であった。

山梨県が明治六年、富士川運輸会社の創業を勧め、その後、同八年には富士川通航規則を、さらに同十一年富士川物貨運搬営業規則を施行したのは、いずれも明治六年の太政官布告第二百三十号の意図を、忠実に履行することを目指したものであったことをすでに述べたが、これら規則の中には一貫して安全性の確保——危険防止と危険弁償のための保険請負の考えがなされていた。

明治十一年三月、富士川物貨運搬営業規則の施行によって、富士川運輸会社も保険請負の実行を義務付けられ、このための規則等の整備と、保険請負準備抵当として動産及び不動産の県庁への納置が必要となった。それにより、同年十一月二十五日、富士川運輸物貨ノ危険請負規則を定め、同年十二月十日県に許可を申請し、同月二十一日準備抵当四千元の証書差出しを条件に許可された。

この危険請負規則は、六節二十七か条をもつて構成されている。その第一節「危険請負準備ノ事」では、総額四千元の抵当証書を県庁に預入れて準備とし(第一条)、その募集は本社・出張所・分社に割付け本社がとりまとめる(第二条)こと等が記されている。第二節「危険請負ノ区域及其制限ノ事」は、笛吹川上流石和・川田分社以南と釜無川葦崎分社以南から蒲原出張所を経て清水港までの区域を危険請負の対象とし(第一条)、危険請負料は原則として船路一里に付元価金の万分の八(第二条)、弁償の対象は破船・沈没・盗難・失火によるもの(第三条)、請負料・弁償金は現金で授受が行れる(第八

条・第十一条)。また、弁償金額は四千元であるから、平常分社・出張所の危険請負額は、本社で集計してこの合計が四千元を超過しないようにする(第十四条)。弁償金は、請負った本分社の負担であるが、分社の支出不可能の場合は本社が立替える(第十条)等が定められていた。そして、第三節「危険請負ヲ以運搬スヘキ諸貨物請取方ノ事」第四節「運搬ノ諸貨物届先へ渡シ方ノ事」にあっては、請負規則の説明不足や荷造りの不備、元価表示の偽り、請負貨物の届け先への渡し方等による紛争の防止等について定めている。また第五節「運搬ノ日限ノ事」では、日限に遅れたために生じた損失の弁償は本社負担とし(第一条)、自然災害による日限に遅れたために生じた損失は荷主の損失にすること(第二条)が定められていた。

以上が危険請負規則の主だった内容であるが、これについて明治八年八月認可を見た甲斐國中馬会社危険受合規則に比較してみると、内容的には、ほぼ同じようなものであることを知ることができる。(13)しかし、この双方において最も差異があるように見えるのは、保険料率と弁償金率についてである。

富士川運輸会社の場合、保険料率は、一里に付元価の万分の八としていたのに対し、甲斐國中馬会社の場合は距離に関係なく、また弁償金率によって保険料率に差がある点が大いに異なるところで、それは左記のようであった。

- 一 物貨代金七分以上全分ノ弁償 此受合料 元価五分以上老割半迄
- 一 同三分以上七分ノ弁償 此受合料 元価三分以上五分迄
- 一 同三分以下ノ弁償 此受合料 元価一分以上三分迄

これによると、富士川運輸の場合のように原則的に元価の全額を弁償するとなれば、中馬会社にあつては百分の五ないし百分の十五までの保険料率を必要とすることとなり、逆にこの保険料率をもって富士川運輸会社にあつてはどれ程の距離まで負請区域になるか計算すると、六十二里半から百八十七里半となる。すなわち、この距離は、鹹沢を中心と考えると上流は、吹笛川石和・川田分社までと、下流清水港までの距離のほぼ二倍ないし六倍に等しいから、富士川運輸会社が、

その危険請負規則の最初に定めている危険請負区域については、中馬会社のほぼ二分の一ないし六分の一の保険料率をもって、中馬会社と同額の弁償が保障されることになる。

このようにみると、陸運より一段と危険度の高い水運でありながら逆に陸運より安い保険料率をもって危険請負制を実施することとなり、そうした面では陸運に立ちおくれた弱点を克服する方策が打ちたてられたことになった。この点この危険請負制が実施されたことは、「難破船等有之諸荷物流失等有之節ハ地元役人へ相届ケ人数ヲ出シ川筋穿鑿致シ見当候分ハ引揚其段荷主へ申聞託入候事 但流失致シ候分ハ荷主損失之事」(15)と定め、破船の患は水運なるが故に当然とし、その補償も「託入」る程度とする無責任な考え方から脱し、富士川運輸会社への社会的信用を増大させ、「保険船に乗れば安心」とさえ言われる程にまで至った。(16)

以上運輸会社の社会的信用をはかる要件としての輸送速度・輸送経費・安全制のいずれの点においても富士川運輸会社が、その利用者から信用をかちえていった様子についてみたのであるが、この三つの要件は、一見それぞれ独立をしているかでありながら、相互に関連しあい、補完しあっている。その点、輸送経費の安いことを絶対的強みにしている富士川運輸会社が、山梨県から許可を得た唯一の会社として安全性を確保し、しかも、輸送日数を短縮することに成功した明治十年代初期は、利用者からの全面的信用を博し、その損益勘定、貸借対照表にみるような飛躍的發展をとげるに至ったのは当然であつたといえよう。

註(1) 青山靖「富士川水運史」第四章 第一節三河岸の保護と特権 に詳し。

(2) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治十一年五月三十日 玉簾河岸の開設申請が出され、七月に許可となつてゐること、同年十二月十日届出の危険請負規則に葦崎分社が見ること等から、釜無川流域でも、玉簾・葦崎分社があつたと考えられる。

(3) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治十一年十二月十日 規則改正増補中第二十二條。

- (4) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治十一年四月二十二日 富士川運輸会社ヨリ其所屬船乗營業者ノ誓約書ヲ本庁ニ具呈ス。
- (5) (4)に同じ。
- (6) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治九年八月 富士川運輸会社ヨリ本川遡運日数ヲ定メ之ヲ本庁ニ具申ス。
- (7) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治九年十二月十四日 富士川運輸会社ヨリ本船運賃ヲ通減シ之ヲ本庁ニ具申ス。
- (8) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治九年四月十五日 富士川運輸会社ヨリ定員外の船頭一・二名を船乗修業の名目で乗組せる許可を得ているが、これが日数短縮が可能になった理由と考えられる。
- (9) (7)と同じ。
- (10) (7)に同じであるが、この中で諸荷物魚類は塩と区別され値上げされている。
- (11) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治十三年七月十五日ヨリ十一月十六日ニ至リ富士川運輸会社ヨリ其乗客及ヒ物貨運賃并手数料等ヲ改定シ之ヲ本庁ニ具申ス。
- (12) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治九年十二月二十七日 富士川運輸会社ヨリ甲府横浜ノ間海運賃表ヲ本庁ニ具申ス。
- (13) 「山梨県史料」十八 政治部 駅通 明治八年七月十五日 中馬会社規則ヲ駅通察ニ具申ス。
- (14) (13)に同じ「中馬会社諸物貨取扱規則」第三則 危難受請制限 第二条。
- (15) 「山梨県史料」十七 政治部 駅通 明治五年六月 富士川通船取扱人ヨリ舟運賃貨ヲ定メノ事ヲ本庁ニ願フ。
- (16) 青山靖「富士川水運史」第九節商業物資の運輸 一、下り荷。

むすび

本稿にあっては、明治十年代前半における富士川運輸会社の発展について考察することが目的であった。それについて要約すると次のようであったといえよう。

同社のこの時期の発展を決定的影響を与えたのは、同社の保護育成にとめる山梨県が施行した富士川物貨運搬營業規則であった。この施行により、同社にとって同業者の立場にあった運輸業は同社の分社として、また、運輸の現業者として自営的立場にあった船持船頭は同社所屬船と船頭として、ともに同社組織内に位置付けることとなり、

同社発展の基盤強化に役立てられていった。
 このように、外部的には物貨運搬規則の施行、内部的には組織の整備強化によって、より早く、より安い経費で、より安全な輸送が可能となり、同社への社会的信用は一層高まることになった。
 これら諸要因の相乗的效果により発展の一途をたどった富士川運輸会社も、二十年代の繁栄を頂点にやがて鉄道を軸とする内陸交通の発展により、衰退の途をたどることとなるが、それについては別の機会に考察することとする。