

萬有文庫

第一集一千種

王雲五主編

日本開國十五周年史

(二十)

大隈重信等著

商務印書館發行

日本開國十五周年史

(二十)

大隈重信等著

漢譯世界名著

會社誌

第一章 合本會社之濫觴

維新以前
之會社

明治維新

我國維新以前非無豪商大賈，如三井組、小野組、島田組等，皆具有社團的形體，以經營事業。然畢竟皆其一族一門，互相聯絡，以取引於各地，不過與個人事業面目稍異而已。其他雖有稱爲組合或稱爲仲間者，亦皆其同業者之間，開年會或月會以求交際上之懇親，及謀取引上之便利已耳。若夫募集資本於大衆之間，選定適任管理者以經營共同事業，成爲今日之所謂會社組織者，當時尙未之有也。蓋封建之世，各藩互相割據，卽經濟社會亦自分裂，成爲小區畫。故欲募集資本於全國，以營共同事業，誠爲夢想所不及，而保護法律之不存在者無論耳。會社組織之不發生亦其當然之理也。

然凡百事物有需要之者作，必有起而應之者。其需要愈速，則其應之者亦愈捷。嘉永六年米艦始來自浦賀，我國之形勢俄然一變，終成維新之改革，天下大政歸於統一，經濟社會

亦無前此之分裂，百般事業不得不依合本會社之經營，其大勢亦皆胚胎於此。故會社雖後日終可以發生，然當時知其爲急務，不能待其自然發達。而鼓吹之獎勵之者，是在於政府。

政府之獎勵

蓋政府慮維新後財政之窮乏，而以謀金融之疏通，殖產興業之擴張，爲其第一政策。於是明治元年置商法司，明治二年更設通商司，組織通商會社及爲替會社，爲其部下二大機關。此兩會社雖與今日之會社不同，且數年間均歸失敗，然誠可謂爲我國會社之嚆矢也。政府既獎勵通商，爲替兩會社之設立，欲使一般兩替商之輩，以合資結社方法，成爲替會社之事業，且於明治三、四年間著二種書籍，名曰會社辦及立會略則，刊行之頒布於各地，以誘導合本會社之設立。蓋是時政府雖知商法必須制定，然編纂法典固非易事，於是先以普通編述之書籍，使人民知立會結社之要旨，以期發揮其企業之精神。而爲替會社之設立，及以上二書之刊行，其促會社設立之機運，實非淺鮮也。

諸會社之設立

與爲替會社同時並起者有二種會社，即回漕會社及開商會社是也。此兩會社於明治二

年由三井組請當路者之推獎，隸於通商司，而經營業務者也。而開商會社者在東京、大阪、立紙、砂糖、油、蠟、木棉、肥料等諸商品之相場，以定期賣買爲目的。回漕會社者開航路於東京、大阪之間，以運搬旅客及貨物爲目的。然爲替會社較諸今日之銀行，其規模甚小，營業尙屬幼稚。開商會社其取引範圍亦不甚廣，且當時交通運輸極形不便，故欲考察全國需給之關係，疏通各地之有無，以持供給之平準，誠不可能之事也。且其相場亦往往爲二三投機者所播弄，不能設立適合於經濟之標準相場，日日賣買總額，爲數無幾，故其營業亦日就衰微焉。定期約定取引者，二百年以前由大阪米商間所發起，今日雖不足論，然經政府之承認，以會社名稱經營業務，實爲後日米穀取引所、株式取引所及商品取引所等設立之先鞭，故不可不一言及之也。回漕會社其事業甚微，其始也向政府借入船舶五艘，向二三藩主借入八艘，以合計十三艘之船舶營其業，及至明治四年廢止藩制，政府聚諸藩汽船，設立郵便蒸汽船會社，以與回漕會社合併，雖以圖一般運搬之便利爲目的，然當時農家納稅，皆以正米上供，故輸送貢米亦歸政府計畫。是時岩崎彌太郎所經營之三菱汽

船會社，亦相踵而起。米國太平洋汽船會社亦於橫濱、神戶、長崎、上海間開定期航路，以與三會社相鼎立，漸有競爭之勢。然明治七年有臺灣之役，外國汽船會社，守局外中立之制，拒絕軍事輸送之命，政府不得已遂命三菱會社，購汽船數艘，任軍事輸送。蓋當此危急之秋，而能奏厥大功，聲價遂以日振。故郵便蒸汽會社不但不能與三菱會社爭競，且經營不得其宜，勢不得不解散，其事業遂爲三菱會社所併，勢力愈張矣。

我國鐵道事業，明治三年政府始募集外債，其着手敷設者，以東京、橫濱間之鐵道爲第一。然此線鐵道皆政府事業，非會社經營，故欲求民間所計畫者，以東京鐵道會社爲嚆矢。東京鐵道會社之計畫，其源由於明治初年留學英國華族蜂須賀茂韶氏深知鐵道之至便，遙以書致東京同族諸氏勸其創設，有志之華族諸氏贊成之。明治六年三月創立會社，請願於太政官，其計畫之初，欲敷設東京、青森間之鐵道，後而有受京、濱間官設鐵道拂下之議，政府欲使有資力之華族，當鐵道經營之任，知啓發貿易、殖產之大有裨益，且足以鞏固華族之財產也。乃允其請，明治九年八月蓋印拂下條約。然是時華族、士族祿制適有改革

之舉，華族諸氏忽決議中止拂下之議。余當初受華族諸氏委托，參與其計畫，深以拂下中止爲惜，極言其不可，不幸不爲所容，蓋印初畢墨跡未乾，其條約終被取消，數年之計畫終歸畫餅。然他年岩倉右大臣誘導全體華族，立日本鐵道會社，其端蓋由於此。故欲追溯鐵道發達之沿革，不能不述及東京鐵道會社之計畫也。

夫銀行、海運、鐵道等之事業者，文明社會之要務，經濟上之活動無不依爲消長，其事業之盛衰，即可以表社會之隆替也。我國此種事業，其最初計畫者，一爲爲替會社，二爲回漕會社及郵便蒸汽船會社，三爲東京鐵道會社，三者或營業數年即行解散，或未經實行即致廢止。然不數年之後，各種會社勃然踵起，有蒸蒸日上之勢，是皆三事業爲之首倡。若蒔種於地，時至而後發芽，而有以致他年鬱茂之因也。

第二章 會社事業發達之梗概

第一節 日清戰爭以前之狀況

今試回顧維新當時之狀態，庶民之淺學無識，自不待言。然我國有紀元後二千五百餘年

之歷史，卽在維新以前，舉凡政治、文學、宗教、美術以及農、商、工百般之事業，其發達者亦不復少，且與支那、朝鮮、和蘭、葡萄牙等諸國，互通貿易。然德川氏三百年之鎖國政略，使我國人之眼界，一限於內國，且其國內復分割爲三百諸侯領土，不相往來，故一般庶民，幾不知世界以內有五大洲者。其思想大抵偏狹，故其商、工事業，皆屬於個人的及家族的之經營。及至嘉安之際外交之端一開，全國志士多非之，悲憤慷慨，鎖港攘夷之論風靡一世者，亦足以知我國國人之思想如何矣。余於明治六年退官，與井上馨氏同上一封奏曰，今歐、米諸國民皆務實學，優於智識，故人人以不能自食其力爲大恥。而我國人則不然，士徒知恃其父祖之祿位，而不知究文武之學，農徒知仍其鄉土之常，而不知講耕桑之術，工徒知論傭作之價，而不知求器械之巧，商徒知較錙銖之利，而不知講貿易之法。是皆不能自食其力者，雖其中一二可稱爲有才識者，亦不過壟斷罔利之徒耳。其甚者詐欺百出，誣冒萬端，至於破產亡家者比比皆是，今驅此市僧之徒，而欲於俄頃之間登諸開明之域，是猶見卵而求時夜也云云。

然開通海禁，以與列國交通者，天下之公道，自然之大勢，其機一至不可復遏也。幕府知大勢所趨，不得已與諸國締結通商條約，終得勅許，以開國進取之方針爲國是。且於明治維新之後，廢藩制爲郡縣，釋門閥之見，拔擢人才，苟有一能一藝之士，無不麇集闕下，冀得官職。其所談論者如內政、外交、法律、軍制、教育、理財等，各道其所長，真可謂野無遺賢矣。夫封建之社會，四民之中士爲最貴，農次之，工又次之，商爲賤。今也內則萬機歸於統一，外則與列強相對峙，若非啓拓生產擴張貿易以培養民力，則國家無富強之基也。然有識之士悉奔走於朝，其在野從貿商、工業者皆淺學無識之流，則欲其生產貿易之盛大，民力之富裕，誠不可得而望也。是時政府雖宜盛行獎勵民業，然其受獎勵者，皆無識之徒，亦終不能成功。故莫急於振興規模宏大之合本事業，以吸引人才，而欲達此目的者，舍會社組織而外，無可他求者也。何則，民間事業不能若政務之榮譽灼赫，其足以壯快人志者鮮。唯合本組織之會社有相當之榮譽責任，其利害關係甚爲適切。會社事業既興，則足以致生產貿易之隆盛，而後可與言富國強兵也。余不肖，不揣冒昧，素以此爲目的，冀爲國家盡斯任，故辭

政府之啓
發

會社設立
之困難

官而就民業，數十年以來一貫不渝，以至今日，職是故也。

政府設商法司，及通商司，施金融疏通民業振作之計畫，復興鐵道、郵便、電信的公共事業，建築、造船、紡績、製絲、製紙、印刷、抄紙及其他諸種工場，或自作業，或以機械貸付民間，以示新事業之模範，以啓發誘導爲務，一一不勝枚舉。然政府開於會社事業，盡其研究籌畫，參酌歐美制度，其所編制之法律，以國立銀行條例爲嚆矢。其後由各種銀行條例，漸得完備。故我國第一發生之泰西式會社者，卽爲銀行事業，而續起之者卽海運、鐵道、保險等諸會社。其後諸般工業會社，亦前後相繼漸次設立焉。

蓋金融者經濟社會之血脈，諸般事業之樞軸，此政府之所以注力於銀行事業，而明治六年始有第一國立銀行之開業也。然從來我國之商業，一言以蔽之，不過小賣商業而已。世人一般不識合資之方法，不辨會社爲何物，故欲自起而設立之者，寥若晨星。卽第一國立銀行，亦乃政府勸獎三井組、小野組，命其組織。若兩組不爲其中堅，則銀行終不能設立也。第一國立銀行之資本金計二百五十萬圓，內二百萬圓爲兩組所引受，殘額五十萬圓由

公衆募集，應募者僅三十八九名，其金額計四十四萬八百圓，尙不能滿額，故不得已先以二百四十四萬八百圓創立之。此足以想見當時世人對於合本會社之觀念爲如何矣。資本金募集之難既如此，而況也擔任銀行各般事務之難得其人哉。由三井組、小野組所任命之銀行職員，絕不知銀行事務，唯備其員數而已。然辛苦經營，凌百難而始得開始銀行業務者，蓋勢所當然者也。

基於國立銀行條例之制定，而創立銀行此有四行。然明治七年以後，正貨常被流出，於是銀行不能維持其紙幣之金貨兌換。加之是年小野組破產，島田組尋亦破產，金融市場大有恐慌之象，而實業之進步一挫矣。然明治九年改正銀行條例，以通貨爲紙幣之兌換。於是各地銀行創立，前後踵起。明治十年西南事變後，政府紙幣及銀行紙幣俄然膨脹，物價日益騰貴，一時市場有變調之觀。而前後種種事業勃然踵起，如足尾銅山，於明治四年移歸民業，十年歸古河市兵衛氏所有，其事業逐年盛大。洋紙製造事業之王子製紙會社，創立於明治五年。東京瓦斯局始於明治七年，石川嶋造船所於明治九年，由海軍省貸與平

野富二氏改爲民營。保險事業之鼻祖之東京海上保險會社，於明治十二年開業。東京馬車鐵道會社（即今日之電氣鐵道）創於明治十三年。日本鐵道會社始自明治十四年。共同運輸會社欲與三菱會社相競，於明治十六年開業。大阪紡績會社亦於同年創立。其對外金融機關之橫濱正金銀行，則於明治十三年創立。更至明治十五年，爲中央銀行之日本銀行，亦相繼創立。我國經濟界可謂開一新紀元矣。

商界之不振
諸事業之不
振

然政府當明治十三、四年之交，決計整理不換紙幣，以後銳意於銷却紙幣，故物價日益低落，經濟界之狀況又一變。自明治十年至十八年商況沈滯，企業閉塞，百般事業陷於不振之勢，其間有二三銀行會社竟至破產，滿目蕭然矣。

既至明治十九年，政府之紙幣得以銀貨交換，兌換紙幣之基礎確立於此，一般商況漸有回復之觀。實業界之生氣一振，鐵道、造船、器械、製造、紡績、採鑛、採炭、織布、瓦斯、電燈、製紙、製油、築港、製麻、製藍、水產、煉瓦、人造肥料、熟皮、硝子、土木及其他事業之會社工場陸續勃興，諸株式之相場，非常暴騰。於是數年來之金利低落，轉有以促企業熱之上昇者，至明治十

八年會社公稱資本金合計僅五千萬圓餘，至二十三年增至二萬二千五百萬餘圓焉。然盛衰循環冷熱相間者，經濟界之常軌，而事業勃興之反動者，二十三年時之金利騰貴也。諸株式以急轉直下之勢，日就低落，且米價之暴騰與銀價之暴騰，相俟而招多數之輸入超過。於是正貨多爲所流出，金融愈迫，大阪紡績事業復受大影響，恐慌之聲遂遍於國內。幸政府及日本銀行，施金融市場救護之策，而非常之慘禍得以獲免焉。明治二十四年景象尚未恢復，此時保險會社、船渠會社次第踵起，二十五年以後，經濟社會漸有進機，企業亦於是勃興，不幸日清國交忽有中絕之事。

第二節 日清戰爭以後之狀況

日清兩國對於韓國之意見各異，久不相釋，明治二十七年五月韓國會有東學黨之亂，兩國興戎，我國之經濟社會，大加警戒，各種事業均尙退守主義，比年所大進之新事業，一時亦中止其計畫。然我國連戰連勝，平和克復，大有光榮，鐵道、海運、採炭、保險、船渠、水力、電氣、紡績、製糖、石油、汽車製造及其他諸般事業，相競而起。蓋當時巨額之賠款，及戰勝之名譽，

大足以鼓舞民心，且金融機關之發達，資本供給之便利日益增加，故企業熱愈高，株式相場一時奔騰，伊於胡底。然其弊流於輕舉妄進，世人每言會社，輒豫以爲有一攫千金之利，狂起應募，終至收支不能相償，不幾時而反動生，金融日見促逼，基礎薄弱之新設會社，頗有維持困難之感，勢不得不解散者不少。幸政府及日本銀行時以救濟爲務，雖得幸免恐慌，而市場不振數年相繼，至明治三十五、六年日露戰爭之交，始有活動之象。

今欲示日清戰爭後會社發達之大要，據農商務省統計表，舉凡農業、商業、工業及從事水陸運輸業之諸會社，數拂込資本金及積立金總額，列表如左。

年次	社數	拂込資本金	積立金
明治二十八年	二、四五八	一七四、〇四七、二五八 _圓	
明治二十九年	四、五九五	三九七、五一〇、五三二	七五、一二三、八六六
明治三十年	六、一一三	五三二、五二三、三七七	六七、五〇四、五七〇
明治三十一年	七、〇四四	六二一、六七六、四五八	六七、五八〇、四四一

商法制定
之影響

商業會議
所之貢獻

明治三十二年	七、六三一	六八三、八二〇、二二五	八六、三五〇、七五七
明治三十三年	八、五九八	七七九、二五一、三〇六	一〇一、三八三、一一〇
明治三十四年	八、六〇二	八二九、四五五、六九六	一一三、九四三、九二六
明治三十五年	八、六一二	八七八、七六三、二二二	一四九、一七七、七九七
明治三十六年	九、二四七	八八七、六〇六、一九〇	一六五、〇六六、八〇三
明治三十七年	八、九一三	九三一、二九二、一四六	一九九、二二八、〇三二
明治三十八年	九、〇〇六	九七五、八三六、五五五	二二四、七〇九、九〇一

由是觀之，此數年間之經濟界雖有變動，要之會社事業有逐年發達之觀可知矣。夫社會之制度法令及其他一般之事，雖無不與會社事業之盛衰爲影響者，其中由明治二十六年先施行商法一部，尋於明治三十二年施行修正商法，會社事業之面目煥焉一新，其成立之基礎益得鞏固，且有鑑於商法施行後之經驗，採長補短，求適於實際。又有東京商業會議所爲之首唱，合全國五十餘所之商業會議所，或直接或間接，謀所以裨益於會社事業者不少。至明治三十八年，復制定擔保附社債信託法、鐵道抵當法、工場抵當法、鑛業抵

當法等，使會社易於募集資金，於是會社事業大有進步焉。

第三章 主要諸會社事業發達之狀況

第一節 海運事業

地勢

我國四面環海，由地形上之關係，海運事業固早宜發生，其起源蓋已在數千年以前矣。惜德川氏三百年間之鎖國政略，遂至與外國交通杜絕，故航海、造船事業，幾至頽廢，與世界之進步互相背馳，有霄壤之隔焉。

蒸汽船會社

三菱會社

維新以後爲海運事業之先驅者，雖爲回漕會社及郵便蒸汽船會社，然經營不得其宜，終至解散，我國海運事業殆爲三菱汽船會社所獨占。蓋臺灣之役，三菱會社奮然當軍事輸送之大任，政府購汽船數艘與之，事業因之大振。在朝諸君見該社之功績大快之，因極力保護，冀得回復我國沿海航業權。三菱會社遂與美國太平洋汽船會社競爭，其後太平洋汽船會社卒以橫濱、神戶、長崎、上海間定期航路所用之汽船五艘賣與政府，政府以之付與三菱會社，遂讓受以上定期航路。尋於明治十年有西南之亂，三菱會社復任軍事輸送

之職，著有大勳，由政府受保護金及其他特典，基礎日益鞏固，威望愈隆，稱霸於海上焉。三菱會社推倒外國之汽船會社，沿海之航業權歸其掌中，不但大有貢獻於我國之海運事業，即倉庫、保險、造船等諸事業，裨益亦復不少。然獨占之事業易於生弊。於是朝野之間，議創立共同運輸會社，以與三菱會社對抗，余亦廁於發起人之列。於是明治十六年東京風帆船會社、北海道運輸會社及越中風帆船會社合併，創立共同運輸會社，資本金六百萬圓，中二百六十萬圓為政府之株，配當年二分。於是政府保護之下，有二大會社相峙而立。其後競爭愈激，或恐兩社均不能維持，且恐外國汽船會社乘隙而收漁人之利，於是政府不能坐視，協議之餘，遂有兩社合併之諭。明治十八年，遂有日本郵船會社組織之事。日本郵船會社者，為共同運輸會社及三菱會社所合併，受政府保護，近自內國及清、韓方面，遠及歐洲、美國、孟買、濠州，開諸航路，逐年擴張事業，不但卓然占我航業界之首位，實世界有名之大汽船會社也。其他有大阪商船會社、東洋汽船會社，各稱雄於一方，其為海運事業盡力者，世所共知者也。