

世界海運史

黒田英雄著

株式会社

成山堂書店

世界海運史

黒田英雄著

株式会社

成山堂書店

〈著 者 略 歴〉

黒田 英雄（くろだ ひでお）

昭和3年福岡県に生まる

昭和28年東京商科大学（一橋大学）卒業

現職 ジャパン ライン株式会社

調査部審議役

訳書 M. R. ボナヴィア「交通経済学」（1960，共訳）

著書 海運実務要論（1965，共著）

論文・随筆など約100篇



世界海運史

定価はカバー又はケース
に表示してあります

昭和54年2月15日 改訂初版印刷

©1979

昭和54年2月18日 改訂初版発行

著 者 黒 田 英 雄

発行者 株式会社成山堂書店

代表者 小 川 寛

印刷者 亜細亜印刷株式会社

東京都新宿区南元町4番51
(〒160) 成山堂ビル

発行所 株式会社成山堂書店

電話03 (357) 5861 (代)

振替口座 東京7-78174番

3056—21073—3819

まえがき

ポーッと鳴る、愛しくロマンチックな出帆の汽笛にも、長い歴史の響きが聞こえる。そのなかには、汽船を発明した人たちの苦悩や歓喜だけでなく、更に遠く、あのヴァイキングの雄叫びや、万葉人の想いも籠められていよう。そして今日も、世界に通ずる蒼渺たる大海の彼方を、美しいスマートな巨船が、白く長い歴史の航跡を引いて走っている。

その今日の海運は、どのようにして形成されたのであろうか——海運の歴史を、起源から現在までにわたって簡潔に概説したのが本書である。

本書の特徴ないし著者の意図は次の如きものである。

1. 従来、ある国の、ないしある時代の海運史については、優れた書物や論文も少なくない。しかし世界の海運に関しても、日本の海運についても、その発生から今日（1967年6月末）までの要点を通観して、これを手頃な全一卷に収めた書物は、世界中に本書一冊しかないはずである。此の書のもつ最大の特徴である。

実際、今まで世界および日本の海運史について全般的系統的な知識を得ようとするれば、多くの書物を漁らなければならず、甚だ不便であるし、第一、現今適当な書物が本屋に無い。それが本書を執筆した動機である。

2. 本書は海運の歴史に関する概説書である。何かある特定の問題に関する専門的な研究書ではない。しかし読者の便宜を図って、できるだけ詳しく脚注を付し、本文の説明を補った。

3. 本書は全般的な概説書であるが、しかし、世界の海運が、近代的な海運として誕生した汽船の出現前後、日本では明治前後以降について、比較的重点をおいて叙述してある。

4. 叙述は簡潔を旨としたが、各々の時代の主要な事件や特徴は、何らか

の形で網羅した積りである。

5. 第4編世界海運史年表は、この種の海運に関する年表のなかでは、最も充実したものであろうと思う。

6. 本書は、海運・造船・貿易関係者はもとより、一般大学生・高校生、商船大学・商船高専生諸氏、並びに一般読書人等々、海運に関心を寄せられる方々を広く対象としている。海運のヴェテランに対しては良き整理の書として、海運のフレッシュマンに対しては良き案内の書として、一般読書人にとっては教養の書として、それぞれ何程かの便宜を提供するであらうことを信じて疑わない。

本書の出版に当たっては、出版社成山堂および勤務先ジャパンライン株式会社の関係各位に多大の支援を受けた。また、絶えず学問的刺激を与えられた母校東京商大の恩師・先輩・友人各位、並びに巻末記載の文献にも、甚だ多くを負っている。ここに記して満腔の感謝を捧げる次第である。

1967年7月

本書が、発刊以来幸いに江湖の好評を博して、ここに再版の運びとなったことは、著者のまことに望外の喜びとするところである。この機会に、初版以後現在までの重要事項を書き加え、最も up-to-date なものとして、読者の便に供することとした。

1972年3月

改訂に当って出来る限り最新の事項を収録した。

1979年1月

黒 田 英 雄

目 次

第1編 世界海運史

まえがき

第1章 古代および中世における海運	3
第1節 フェニキアほか古代諸国の海上活動	3
第2節 イタリア自由都市とハンザ同盟	8
第3節 古代、中世の船舶と航海	9
第4節 古代、中世の海法および海上保険の発達	13
第2章 近世における海運	19
第1節 新航路開拓の勇者たち	19
第2節 スペイン、ポルトガルの活躍とオランダの躍進	24
第3節 イギリス海運の優勢	26
第4節 ロイズの発展	32
第5節 近世の航海、海法および海上保険	36
第3章 近代における海運	41
第1節 帆船の消長	41
第2節 帆船から汽船への移行と海運市場の分化	47
第3節 貿易業と海運業の分離、および近代海運企業の生成	74
第4節 第1次世界大戦前後の各国海運および海運政策	77
第5節 両大戦間の世界海運および海運政策	90
第6節 第2次世界大戦中の世界海運	100
第7節 各国の海法とその国際的統一	101

第4章 現代における海運	106
第1節 第2次世界大戦の終熄	106
第2節 結合および独占形態の発展	108
第3節 第2次大戦後における世界海運の構造的変動	116
第4節 各国海運政策	136
第5節 国際関係の進展	163

第2編 日本海運史

第1章 古代における海運	175
第2章 中世における海運	180
第3章 近世における海運	187
第1節 西欧船の来航と、豊臣・徳川の海事政策	187
第2節 江戸時代における廻船の発達	192
第3節 近世の船舶	201
第4章 近代における海運	208
第1節 近代的日本海運の誕生	208
第2節 第1次世界大戦の惑乱	219
第3節 昭和初期の不況とその回復過程	229
第4節 日華事変・第2次世界大戦下の海運	232
第5章 現代における海運	239
第1節 計画造船	239
第2節 民営還元後の日本海運	251
第3節 再建整備法と企業集約	261

第3編 統計資料

1. 世界船腹統計	273
2. 日本船腹統計	280
3. 日本船の積取比率	286
4. 日本海運の貨物運送量	288
5. 運賃指数	290
6. 世界海上荷動量	292
7. 巨船の発達史	293
8. 大西洋ブルー・リボン史	297
9. 日本の海運国際収支推移	302
10. 船腹拡充計画の推移	303

第4編 世界海運史年表

世界海運史年表	307
あとがき（参考文献）	345
索引	351

第 1 編

世 界 海 運 史

第1章 古代および中世における海運

第1節 フェニキアほか古代諸国の海上活動

メソポタミア (Mesopotamia) は、アジア南西部チグリス (Tigris), ユーフラテス (Euphrates) 両河の間, アルメニア 高原からペルシア湾にわたる地域, ほぼ今日のイラクをいうが, エジプトと並ぶ世界最古のアッシリア (Assyria), カルディア (Chaldaea) およびバビロニア (Babylonia) 文明の発祥地である。メソポタミア南部の古代帝国バビロニアにおいては, 紀元前3000年頃すでに文明の花が開き, その楔形文字, 宗教, 学術, 文芸等は世界文化史上最も古い。その頃, バビロニアとインドとの間に海上交通の行なわれたことが知られている。

歴史上, 初めて海上貿易としてのまとまった形を示したのはエジプトである。エジプトは, 紀元前2800年頃, フェニキア (Phoenicia) およびソマリランド (Somaliland)*¹ と交通している。ハトシェプスト (H't-špsw•t) 女王は紀元前1500年頃, 5 艘の船を送って香料等の珍品を輸入した。しかし, エジプトの海上勢力は, やがてフェニキアに取って代わられた*²。

フェニキアは, ヘブライの北, シリア地方の地中海沿岸北部, レバノン (Lebanon) 山脈を背にする南北 322km, 東西 5 ~ 24km の狭長な地域に, セム民族の一派フェニキア人が建設したシドン (Sidon, 今の Saida), テイル (Tyre, Tyrus, 今の Es Sur), ベリタス (Berytus, 今の Beirut), ウガリト (Ugarit, 今の Ras Shamra), アルワド (Arwad, Aradus, 今の Tripoli), ビブロス

*¹ アフリカの東北部, インド洋に突出した三角形の半島。

*² フェニキア以前にも, クレテ (Krete, Crete, エーゲ海 Aegean Sea 南端の小島, ギリシアとエジプトの中間に介在し, 地中海東部における海路の要衝) の住民の海上での活躍が, 考古学・文献学上明らかにされているが, その経済的な意味などは明瞭でない。

(Byblos, 今の Jubayl), アッコ (Accho, 今の Acre) 等の港市をいうが、農耕の適地が少ないため陸産物に恵まれず、住民は古くから海上にその生活を求めた。史料が伝わっていないため、考古学的資料と旧約聖書によらざるを得ないのであるが、ティルは地中海に乗出し、キプロス島 (Cyprus) を植民地としてエーゲ海に進出、紀元前12世紀末ジブラルタル (Gibraltar) に達し、ガデス (Gades, 今の Cadiz) に商館を建設、さらに北アフリカに植民市ウティカ (Utica, ab. 1100 B.C.), カルタゴ (Carthago, 845 B.C. 一説に 814 B.C.) を建設し、これらを基地として交易を行ない、東はペルシア、セイロンにまで達した。フェニキアの主産物は、レバノンの杉、オリーブ、ぶどう、乾魚であるが、キプロスの銅、アマヌス山脈の銀もフェニキア人を通じて交易された。最盛期には、インド洋、紅海、地中海、大西洋を巡航して、バルト海の琥珀、木材、コーンウォール (Cornwall) の錫、スペインの銀、南アラビアの金、インドの香料、孔雀等を交易した^{*1}。しかしフェニキア人は、ヘロドトス (Hērodotos, ab. 484~425 B.C.) のいうように、「商売のために来り、ヘラス (Hellas, ギリシア) の水になれぬ (定住せぬ)」ものであった。エジプト王ネコ (Necho, 609~594 B.C.) は、紀元前7世紀末、フェニキア人に命じてアフリカを周航させたが、彼等は3年後に帰着した^{*2}。

紀元前11~9世紀頃、フェニキア人は航海者であり、商人であり、貿易業者であった。さらに工芸家としても優れ、染料・織物・金銀青銅・象牙・宝石・ガラス等の工芸品を産し、彼等の手で輸出された。特に Murex という貝から染料を採り、それで作った紫色の衣服、掛布は、各国王、富者の珍重する財宝となった。フェニキアは、オリエント文化の西方への伝播と、アルファベットの発明という重要な文化史的意義をもっているが、海運が国際的意義を有するに至ったのも、実にフェニキア人の功績である。そして彼等の活動は、自国産業のための輸出入よりも、外国相互間の貿易利益を目的とするところに大きな特徴があった。

*1 Old Testament, Ezekiel, xxvii.

*2 Hērodotos, Historiai, IV, 42.

フェニキアはアテネ (Athens, Athēnai, Graecia の都市国家) の擡頭によって勢力を失い、紀元前 332 年マケドニア (Macedonia)*¹に敗れ、紀元前 64 年ポンペイウス (Gnaeus Pompeius Magnus) の征服以後ローマの属州となった。カルタゴは、母国の没落後もその衣鉢を継ぎ、地中海の通商航海において一方の雄であった。

ギリシアも航海術をフェニキア人に受け、紀元前 9 世紀頃より盛んに植民的通商航海に進出し、殊に小アジア (Asia Minor)*²、欧州沿岸に勢力を伸長した。ギリシアは地勢上、陸上交通の不便な所で、多く海路によらざるをえなかったが、海上航海に適当な時期は初秋の僅かな期間に限られ、冬や春の海上は非常な冒険であり、また掠奪の危険も多かった。古代ギリシア国家は自給自足を原則としたのであるが、アテネには穀物と木材の不足が重要問題であった。人口増加、国内生産の不足による食糧不足が甚だしく、穀物輸入とそれを確保するための船、船を造るための木材は死活の問題であった。古代ギリシアの歴史は海上支配の交替史であり、初期ギリシアの海上支配者は、3 段撓船の発明者コリントであったのであるが、次にアテネが海上権を握った。

アテネの海上活動は、その植民市 (Apoik) の増加に伴って盛んになった。ギリシアの植民 (Apoika) も、ローマの植民 (Colonia) も、過剰人口の緩和のため、未開地に移住して農耕を営むことを目的とし、フェニキアが商権獲得のために商業植民地を建設したのと趣を異にする。アテネの植民地建設も農耕を主目的として、農産物を本国に送り、本国から工産物の供給を受けたのであるが、本国と植民地との連絡のため、その海上活動が盛んになったのである。本国の人口増加は、新植民地の獲得へと駆り立て、海上の優越権を得ようとしてフェニキアの勢力と争い、これを打ち破って地中海東部の海上権を握り、次いでデロス同盟 (Delos, Delus, 477 B.C.) を作ってその盟主となり、海上の覇権を掌握するに至ったのである。

*¹ ヨーロッパ東南部、バルカン半島のエーゲ海に面する地方。アレクサンドロス大王 (Alexandros) が君臨した所。現在大部分はギリシアに、1 部はユーゴスラヴィア、ブルガリアに跨る。

*² 地中海と黒海とに挟まれた西アジアの半島地域。トルコ共和国の大部分を占める。

ギリシア人の特徴的な貿易形態は、自ら船を所有する者、または組合を形成して船を所有する者が商人船長となり、陶器、葡萄酒、オリーブ油等を積んで航海し、これを売捌きつつ他の商品を買入れ、船主・船長・商人の1人3役を果たして、近代の不定期船活動に類似した航海を行なったことである。一方では、船を傭船する商人も現われた。しかし、船主も商人も資金的には資本家に依存したのである。資本の貸付には、船舶または貨物の滅失の場合、貸主が損害を負担し、無事に到達した場合には、貸主は割高のプレミアムと共に貸付金の返済を受けるという慣習があった。これを冒険貸借 (foenus nauticum) という。

ギリシアの貿易業者は、マケドニア・アレクサンドロス大王の進撃の後に続いた。大王の遺将プトレメウス (Ptolemaeus) がエジプトに王朝を始めた頃 (322 B.C.), アレキサンドリアのギリシア植民地は、世界最大の商人であり船主であった。一方、西地中海方面では、シラクザ (Syracusa, 734 B.C.) やタレンタム (Tarentum) 等ギリシア植民地は、当時アフリカやスペインのフェニキア植民地を併合して君臨したカルタゴと、商業、政治の覇権を競った。しかし、後にカルタゴもギリシアも、圧倒的なローマの権勢の前に屈した。

ローマは、エジプトおよびアフリカからの小麦に依存するところが大きかった。建築材料や道路用材料に対しても、多大の船腹需要があった。しかし、ローマ帝国において最も重要な貿易は、インドおよび中国との貿易であった。中国の絹、絹製品は主として陸路でローマに運ばれたが、インド貿易では大量の船腹を必要とした。インドの香料・薬味・胡椒・宝石・象牙・皮革・チーク材等に対するヨーロッパ人の欲望は、その富の増大と共に増大した。それらとの交換のために、葡萄酒・手工製品・金がインドに運ばれた。紀元47年、商人ヒッパリュース (Hippalus) が夏の季節風に乗ってアデン湾からインド西岸まで一気に海上を走って季節風の規則性を発見、インド貿易は多大の刺激を受けた。これによってインド直航が可能となったのである。彼の後、夏の南西風に乗ってインドへ渡り、冬の北東風を利用して帰航する大洋横断航海が行なわれるようになった。かくして特にローマへのインド物産の運送が行なわれたのである。

インドにおいては、インダス河流域パンジャブ (五河地方) およびガンジス

河の流域に舟運が起こり、マウルヤ王朝(322~184 B.C.)のチャンドラ・グプタ王および孫アシoka王(ab. 273~232 B.C.)時代からインド洋一円にわたって海上活動が盛んとなり、マルバール海岸、コロマンデル海岸、ベンガル海岸の人々は、自国周辺はもとより、遠くペルシア、アラビア、東アフリカ、東南アジア、中国方面に進出した。グプタ王朝(320~520)に入ってからインドの海上活動は最盛時を示し、港湾施設、燈台にも優れたものがあつた。

ローマ帝国は395年東西に分裂し、476年西ローマ帝国が崩壊すると共に、海上の活動は暫時ヨーロッパから姿を消した。ただ、コンスタンチノーブル^{*1}だけは、政治、通商の中心地として、ヨーロッパとアジアを結ぶ要衝であつた。

7世紀アラビアに興つたサラセン帝国(Saracen)は、ペルシア・小アジア・アフリカ北部を併呑、ジブラルタルを渡つてスペインを占領、アジア・ヨーロッパ・アフリカに跨る大帝國を建設し、西は大西洋岸から東はインド洋に至る広大な版圖の物産を交易した。

以上のような諸國の活動と趣を異にするものに、8~12世紀におけるノルマン(Norman)の活躍がある。スカンディナヴィア人であるノルマンは、ゲルマン民族の一派であり、その性質勇敢にして剛胆、土地の不足、人口の増加、陸産物の不足、政治の変動等によって、富を求めて海上に活躍した。同様の理由で海上に進出したフェニキア人が、南方の平和民族で平和的通商を行なつたのに対比し、ノルマンは北方の剽悍な好戦民族であつて、海賊的掠奪を恣にし、海上および異國沿岸に跳梁した。史上に有名なノルマン・コンクエスト(Norman Conquest, 1066)ほか、ヨーロッパ諸國の歴史で、ノルマン入寇の影響を受けぬものは殆どない。彼らはヴァイキング(Viking)の名で知られ、Kaperと称する輕舟に乗つて大挙ヨーロッパ各地を荒らし廻り、その名は諸國民を戦慄させた。古來海賊の跳梁は史上に散見されるが、一民族全体が海賊行為を以て經濟活動の基本としたものは、ただノルマンのみである。

^{*1} Constantinopolis, Constantinople, ローマ皇帝 Constantinus (在位306~337) が、330年都をビザンチウム(Byzantium)に奠めて、コンスタンチノーブルと稱した。今日のイスタンブール。

第2節 イタリア自由都市とハンザ同盟

9世紀頃から、地中海方面にイタリア自由都市の擡頭を見、十字軍の遠征（1096～1291年、一説に1272年に及ぶ7回、一説に8回）に促がされて通商航海権を拡張して行った。十字軍の遠征には、兵員や補給物資の輸送に多くの船腹を必要とし、かくして始められたイタリアと東方との交通によって、ビザンチン帝国の地位が変化し、第1回遠征後50年間にコンスタンチノーブルの貿易量は半ばイタリア諸港に移り、イタリアは通商の中心地となった。

そのヴェネチア（Venezia, Venice）の海上活動は、フェニキアのように陸に経済活動の余地がないためではなく、アテネのように本国と植民地間の連絡に促されたものでもなく、またサラセンのように広大な版図内の貨物を交易する必要から起こったものでもなかった。自国産業の発達に伴い、生産物の販路を海外に求め、当時自国で生産できなかった上流階級の奢侈品とか、生産の乏しい穀物とかを輸入するためであった。十字軍が起こって東西の交通が盛んになったとき、ヴェネチアは当時の地中海交通の要衝であったため、東西の交通も掌握して、やがて諸国間貿易の利益を握ることも目的とするようになった。

ヴェネチア、ジェノヴァ（Genova, Genoa）の商人・船主は、15世紀に至るまで他の追随を許さぬ程の実力を保った。ヴェネチアやジェノヴァの船によって、東方の絹・香料・地中海の油・葡萄酒・染料等がイギリスやフランダース^{*1}、さらに北ヨーロッパ全域にもたらされたのである。

中世後期、北海・バルト海沿岸ドイツ商業都市の政治的経済的連盟であるハンザ同盟（Hanseatic League, Hansa）は、13～15世紀の3世紀にわたって、北ヨーロッパの海上航路を支配した。リューベック（Lübeck）・ブレーメン（Bremen）・ハムブルク（Hamburg）等の諸都市のハンザ商人は、スコーネ（スケーニア、Skåne, Scania、スウェーデン）におけるバルト海鯨漁業を支配

^{*1} Flanders, Flandre, 中世ヨーロッパ西部の国。北海に沿って Dover 海峡から Scheldt 河口にわたり、今のベルギーの東西フランダースとフランス北部、オランダ南西部を含む地域。

し、漁獲物を売却して莫大な利益を積んだ。さらに当時の外国貿易上の要地、ノヴゴロド (Novgorod)・ベルゲン (Bergen)・ロンドン・ブルージュ (Bruges) に外地商館を設け、互に協力して通商上の特権を確保した。かくて東ヨーロッパ・バルト海の物産——ニシン・穀物と、西ヨーロッパの物産——フランダース産毛織物との仲介貿易や、ノヴゴロドにおける対ロシア貿易を独占した。ロシアとの貿易によって、毛皮・蜂蜜・蠟・ペルシアおよび中国の絹等をヨーロッパにもたらし、ハンザの地位を強固にした。またハンザ同盟員は、外国船による商品運送を行なわぬこと、ハンザ同盟船には外国乗組員を使わぬこと、同盟船を外国に売却または貸与できぬこと等の保護政策を実施し、独占権の維持に努めた。このように、ハンザ同盟は、14世紀北ヨーロッパにおける70の市港を包括して通商航海を壟断し、南のイタリア自由都市と相呼応して中世における海運の実権を握ったのである。

14世紀末葉、ヨーロッパに国民国家が成立し、外地におけるハンザ同盟の特権が奪われ、また一方、ユトランド半島を迂回する航路が開けて、オランダ、イギリスの商人がバルト海に進出するに及んで、ハンザ同盟は次第に衰退して行く。1453年コンスタンチノーブルがトルコ人の手に歸し、欧亜の交通は杜絶、1492年新大陸の、1498年喜望峯航路の発見によって新世界の展開を見、南北両商業市は致命傷を負い、いわゆる地中海時代は去って太平洋・インド洋時代へと移行するのである。そしてハンザ同盟は1669年には有名無実の存在と化したのであるが、ヨーロッパの封建社会にあって、大規模な通商活動を行なったハンザ商人の業績は、世界海運史上高く評価さるべきものである。

第3節 古代、中世の船舶と航海

近年、エジプトの墓から発掘された紀元前6000年頃のものとして推定される花瓶には、帆船の絵が描かれていた。先史時代末期の土器には、多数のオールで推進される、船室のある船の絵が描かれているが、エジプトでは、紀元前4000年頃からパピルス(papyrus, 草名)の束で造った船を使用したといわれる。王朝