
1893年インド棉輸送契約の成立前史

—— タタ家との共同運航にいたる経緯について ——

後 藤 伸

1 はじめに

日本郵船会社（1893年12月、日本郵船株式会社に改組。以下、日本郵船または単に郵船と略称する）が1893（明治26）年11月に開設した日本／ボンベイ航路は、同社初の——ということは日本最初の——遠洋航路といわれている。この航路の開設にさきだって、綿紡績業者の団体である大日本綿糸紡績同業联合会（以下、紡績联合会または単に联合会と略称する）¹との間でインド棉運送に関する契約が結ばれ、郵船は联合会が積荷保証するインド棉を約定運賃で運搬することになった。郵船は積荷保証をえて同社初の遠洋航路の開設に成功し、他方、联合会に結集した綿紡績業者はインド棉調達について低廉かつ安定的な運送手段をえることで、その国際競争力の確立にむけ運輸サービス面からの支援を受けることになった。

ボンベイ航路開設における郵船と联合会との相互の助け合いは、当時の日本の工業化の過程のなかでさまざまな業種や企業の間にもみられた相互支持関

¹ 紡績联合会は、1882（明治15）年10月に「紡績联合会」として創設され、1888年に「大日本綿糸紡績同業联合会」に改組・改称され、さらに1902年10月に「大日本紡績联合会」へと改称した。大日本紡績联合会 [c.1903]：1-2 ページ。

係——「組織化された企業者活動」の一例としても位置づけられている。²ただし、この相互支持関係は、ボンベイ航路開設に関するかぎり、日本国内の関係者の間だけで見られたものではなく、海外の関係者をふくむ形で展開されたことに特色がある。すなわち、インドの綿業者タタ家がボンベイ航路において日本郵船と共同して配船をおこなったのである。この共同配船はボンベイ航路においてヨーロッパの先発企業3社が結成する海運同盟——定期船業におけるカルテル組織——と競争するかたちでおこなわれたが、1895年2月、航路損失の重荷からタタが共同運航契約を解除することで終結した。その後は日本郵船による単独配船となり、1896(明治29)年、郵船の同盟加入によってヨーロッパ先発企業との競争は終息した。³

この途中脱落のためか、従来の研究ではボンベイ航路開設に関するタタ家の関与がいまひとつ明確に位置づけられていないように思われる。タタ家はインドで綿業を営み、極東を含む海外にも製品を出荷していた。そのためヨーロッパの同盟船社に対しては荷主の立場にたつ。それがなぜ、いきなり海上運送の事業に乗り出したのであろうか。一説には、同盟運賃が高かったためといわれるが、運賃の引下げ交渉という荷主として当然とるべき手続きを経ることなく、なぜ日本郵船との共同配船へと突き進んだのであろうか。またそもそも、航路開設や共同配船の方針を最初に打ち出したのは誰れなのであろうか。

本稿は、以上のような問題関心から、ボンベイ航路開設の決定にいたるタタ家の関与をまとめたものである。タタ家側の内部資料は未見のため、既存の公刊文献からのまとめにすぎない。しかし、タタ側に焦点をあててボンベイ航路開設にいたる経緯をまとめることで、みえてくるものがある。それについては本稿の最後で述べることにしたい。以下、**2**ではインド棉の調達に

² たとえば、中川[1967]、田付[1995]。

³ ボンベイ航路開設ならびにその後の経緯について触れた文献は多々あるが、年代的に古い文献として庄司[1901]および『綿業時報』に掲載の「孟買線開始前後の経緯」(1)～(11)をあげておく。

いたる経緯を簡単にたどり、**3**では航路開設のきっかけとなるタタ家2人の来日と渋沢栄一との会談内容を紹介する。そして、**4**ではタタの関与についてまとめる。

2 インド棉の調達経緯

1870年代末から80年代にかけて明治政府による紡績機械の輸入と民間への払い下げを通して、日本でもようやく綿糸紡績業が始動した(第1表参照)。当時導入された紡績機の紡錘数は2千であり、この紡錘機1基をもって一工場とする小規模な操業であった。その中であって、1883(明治16)年に開業した大阪紡績は、政府保護を受けない純然たる民間資本による起業であり、しかも1万500錘という当時としては突出した操業規模をもって出発した。同社の経営的成功は、その後の紡績企業のあいつぐ設立と、また操業規模の拡大をもたらした。⁴

このような綿糸機械紡績の本格的な稼動とともに、その原料たる棉花の調達が問題となった。明治政府の紡績業育成は綿糸の輸入防遏を目的とするとともに、国内棉作の奨励もかねていた。しかし、国内棉花は短繊維で機械紡績用原棉としてはもともと不向きであり、また細番手の綿糸の紡出はできなかった。⁵そのため紡績工場の本格的な稼動とともに、紡績用原棉としての国内棉花の供給ははやくも限界に突き当たり、その供給を海外に仰ぐことにな

⁴ 明治10年代には農村に立地する2千から4千錘規模の紡績企業が主力であったが、20年代にはいって1万錘以上の規模の紡績企業が都市部に設立されていった。東洋紡[1986]:56ページ。

⁵ 短繊維棉は繊維長が平均21ミリメートル以下の棉を指す。多くは布団やクッションの中身としてワタ状態で使用され、糸を紡出しても太糸(番手としては22・23番手以下)に限定される。ちなみに、1884年、大阪紡績が共進会用に、国内棉花のなかでも最良とされる摂津の坂上(さかじょう)棉をもちいて17番手を紡出した。絹川[1937]:405-406ページ。また、1885年、下野紡績は下館棉をつかって18番および20番を紡出した。絹川[1938]:163ページ。最高品質の国内棉花をつかっても、20番手以上を紡出することはできなかったといえる。なお、一般に棉花の品位は、繊維の長短、細太、弾力、撚度、色合などによって決まる。庄司[1900]:24-25ページ。

第1表 政府奨励打ち切り [1886年] 当時の機械紡績業（開業年次順）

| 名 称 | 保護の有無 | 錘 数 | 開業年 | 所在地 |
|------------|-------|--------|--------------|-----|
| 1 鹿兒嶋紡績所* | 藩立 | 5,456 | 1867(慶応3)年 | 鹿兒嶋 |
| 2 堺紡績所 | 藩立 | 2,000 | 1870(明治3)年 | 大阪府 |
| 3 鹿嶋紡績所** | 私立 | 720 | 1872(明治5)年 | 東京府 |
| 4 姫路紡績所 | 県立 | 2,000 | 1880(明治13)年 | 兵庫県 |
| 5 渋谷紡績所 | 私立 | 2,448 | 1880(明治13)年 | 大阪府 |
| 6 愛知紡績所 | 官立 | 2,000 | 1881(明治14)年 | 愛知県 |
| 7 岡山紡績会社 | 藩保護 | 2,000 | 1881(明治14)年 | 岡山県 |
| 8 桑原紡績所 | 立替払 | 2,000 | 1882(明治15)年 | 大阪府 |
| 9 広島紡績所 | 官立 | 2,000 | 1882(明治15)年▼ | 広島県 |
| 10 下村紡績会社 | 払下 | 2,000 | 1882(明治15)年▼ | 岡山県 |
| 11 玉嶋紡績会社 | 払下 | 4,000 | 1882(明治15)年▼ | 岡山県 |
| 12 三重紡績所 | 払下 | 2,000 | 1882(明治15)年▼ | 三重県 |
| 13 市川紡績所 | 払下 | 2,000 | 1882(明治15)年▼ | 山梨県 |
| 14 広島綿糸 | 県保護 | 3,000 | 1883(明治16)年 | 広島県 |
| 15 大阪紡績*** | 私立 | 31,320 | 1883(明治16)年 | 大阪府 |
| 16 豊井紡績所 | 払下 | 2,000 | 1883(明治16)年 | 奈良県 |
| 17 長崎紡績所 | 払下 | 2,000 | 1884(明治17)年 | 長崎県 |
| 18 宮城紡績所 | 立替払 | 2,000 | 1884(明治17)年 | 宮城県 |
| 19 島田紡績所 | 払下 | 2,000 | 1884(明治17)年 | 静岡県 |
| 20 遠州紡績所 | 払下 | 2,000 | 1884(明治17)年 | 静岡県 |
| 21 名古屋紡績所 | 立替払 | 4,000 | 1885(明治18)年 | 愛知県 |
| 22 下野紡績所 | 払下 | 2,000 | 1885(明治18)年 | 栃木県 |
| 計 | | 80,944 | | |

* 佐土原藩紡機を払い受けて増錘

** 精紡機1台新調

*** 第2工場を増設

これ以外は創業以来こ 1886年までに増錘はなし

▼払下年

資料 絹川 [1938]: 413-414 ページ

った。すなわち、1884 年、神戸居留地の中国商人（屋号「鼎泰號」）が中国の実棉（棉毛と種とが未分離の収穫したままの棉花）を輸入したのを機に、中国棉の使用が本格化した。⁶ 中国棉は短繊維であり、品質面で日本棉花にくらべて優れているというわけではなかったが、価格が安く、その輸入量は年を追うとごとに増大した（第 2 表参照）。他方、国内棉花の産出は 1887（明治 20）年に実棉 2230 万余貫のピークを記録して、その後減少に向かった。⁷ 国内棉花への依存度の減少、海外棉花へのシフトを決定的としたのは、中国棉花につづいたインド棉花の輸入であった。

第 2 表 輸入棉と内国棉の内訳 1878－1887 年（斤）

| 年 次 | 輸入棉 | 内国棉 | 合 計 |
|-------------|-----------|------------|------------|
| 1878(明治11)年 | 2,102,122 | 29,739,637 | 31,841,759 |
| 1879(明治12)年 | 808,035 | 43,638,719 | 44,446,754 |
| 1880(明治13)年 | 1,461,156 | 29,671,342 | 31,132,498 |
| 1881(明治14)年 | 1,658,481 | 30,169,721 | 31,828,202 |
| 1882(明治15)年 | 3,309,796 | 28,790,713 | 32,100,509 |
| 1883(明治16)年 | 2,106,261 | 34,877,667 | 36,983,928 |
| 1884(明治17)年 | 4,542,522 | 32,373,423 | 36,915,945 |
| 1885(明治18)年 | 6,145,799 | | |
| 1886(明治19)年 | 5,307,815 | | |
| 1887(明治20)年 | 7,264,652 | 46,642,896 | 53,907,548 |

原資料：農商務省『紡績業沿革紀事』

資料 絹川 [1938]：160 ページ

⁶ 絹川[1937]：134 ページ。中国棉そのものの日本への輸入はこれより早く、慶応 2 年 6 月、長崎の葉種商が 180 斤入り大袋 150 俵を大阪に持ち込んだのが最初といわれている。しかし、その後の輸入高は微々たるものにすぎなかった。庄司[1901] 5-6 ページ。

⁷ 絹川[1937]：136 ページ。

周知のように、インド棉花の初輸入は、1889(明治22)年、インドの棉作と綿業を調査するために官民から組まれた視察団を介してなされた。この一行は、農商務書記官(視察の際には外務書記官に転属)佐野常樹、大阪紡績会社商務副支配人川邨利兵衛、その随員玉木永久、三重紡績杉村僊之助の計4名からなる。⁸ 一行は89年7月に日本を出立し、上海、香港を經由してコロombo、マドラス、ボンベイ、カルカッタを歴訪し、各地の綿業の実情調査にあたった。⁹ そのインドへ向かう途中の香港で、現地にて日森洋行という貿易商を営んでいた大阪出身の日下部平次郎宅に宿泊し、かれを介してボンベイに本拠をおく貿易商社で香港にも支店を出していたタタ商会への紹介をえた。ボンベイではタタ商会の便宜により現地調査がはかどったという。¹⁰

インド綿業調査の最中、川邨に対して大阪紡績本社からインド棉購入の指示が架電によりなされた。川邨はタタ商会の伝手をとおして数種類のインド棉花40・50俵を購入のうえ、随員の玉木を随行させて日本にこのインド棉花を回漕させた。89年12月のことである。¹¹ これが日本におけるインド棉輸入の嚆矢となった。このインド棉は多くの塵やほこりが混じって外見は劣悪であったが、¹² 除塵して使用すると、糸切れが少なく、毛筋が細くて粘力が

⁸ この視察団の派遣経費は、ほとんどすべてを紡績聯合会のメンバーが負担した。ちなみに、「印度棉業取調派出員費用清算書」によれば、費用の内訳はつぎのとおりとなっていた。

| | |
|------------------|-------------|
| 「外務省ヨリ請求セラレタル費用」 | 1,957円44銭5厘 |
| 「印度内地綿業視察別途費」 | 558円98銭 |
| 「進物并ニ交際費」 | 656円86銭1厘 |
| 「聯合会書籍代」 | 51円79銭4厘 |
| 「玉木永久氏佐野氏随行旅費」 | 84円77銭4厘 |
| 「大阪紡績会社立替金利子」 | 109円34銭8厘 |
| 「佐野川村二氏へ進物代」 | 61円17銭 |
| 合 計 | 3,580円37銭2厘 |

この経費合計3,580円余は、聯合会の加盟会社35社がその紡錘数に応じた分担金を負担することで賄われた。『聯合紡績月報』第14号(1890年6月)。まさに「此視察たるや聯合会より派遣したるものにして日人の私旅にあらず……」(大日本紡績聯合会 [c.1903]: 38 ページ) というわけである。

⁹ 大谷[1926]: 13 ページ。

¹⁰ 大谷[1926]: 63-64 ページ。

¹¹ 玉木永久氏談話(昭和14年3月4日)。龍門社[1956]: 260-261 ページ。

¹² インド棉の外観についてはつぎのようにいわれている。「往々葉、核、及塵芥土砂ヲ混シ時トシテ其量五分ニ達スルコトアリ」。庄司[1901]: 25 ページ。

強いという良質の棉であることがわかった。¹³ インド棉を使用した 20 番手の紡出は、三重紡績では 1890 年初頭に、また大阪紡績でも翌 91 年に、それぞれおこなっている。¹⁴ インド棉はおもに太糸用のものであったが、アメリカ産ないしエジプト産の棉花と混和すると、40 番手ないしそれ以上の綿糸を紡出することができた。¹⁵ 参考のため、インド棉の品位を一覧したものを第 3 表として掲げておく。

第 3 表 インド棉の品位

| 棉種 | 繊維の長さ (インチ) | 直径平均 (インチ) | 紡出綿糸 番手 | 性質 | 輸出港 |
|---------|----------------|---------------|------------|--------------------------------|-------------------|
| ヒンガンガット | 1~1・1/8 | 1/1200 | 36手まで | 「繊維強ク少シク暗色ヲ帯ブ撚度ハ米棉ニ比シ甚タ少ナシ」 | ボンベイ |
| ブローチ | 3/4~7/8 | 1/1200 | 28手まで | 「繊維稍々強ク黄褐色ナリ撚度一様ナラス」 | ボンベイ |
| チンネベリー | 3/4~1 | 1/1200 | 26手まで | 「繊維強ク弾力ニ富ミ其色乳白ナリ」 | チュチコリン |
| ダルワル | 5/8~7/8 | 1/1200 | 20手まで | 「繊維稍強ク薄黄金色ナリ且ツ一様ナラスシテ碎破セシモノアリ」 | ボンベイ |
| ウムラワテ | 7/8~1 | 1/1180 | 20手まで | 「繊維強シ均一ナリ色稍白ク然レドモ塵芥多シ」 | ボンベイ |
| ドレラ | 7/8~1・1/5 | 1/1180 | 20手まで | 「繊維稍強シ少シク黒色ヲ帯ブ塵芥ヲ混ス」 | ボンベイ |
| ウエスタルン | 1/2~5/8 | 1/1200 | 20手まで | 「強剛ニシテ暗色ヲ帯ブ塵埃多ク不経済的ナリ」 | ボンベイ・マドラス |
| コムタ | 3/4~7/8 | 1/1200 | 15手まで | 「弱クシテ鶯色ナリ塵芥ヲ混ス」 | ボンベイ |
| ベンゴール | 1/2~5/8 | 1/1800 | 15手まで | 「剛クシテ強シ黄金色ヲ帯ヒ塵多シ」 | ボンベイ・カル クタ・カラチ |
| シンド | 5/8~7/8 | 1/1800 | 12手まで | 「色稍白シ塵少シ」 | カラチ・ボンベイ |

資料 庄司 [1900] : 23-26 ページ

¹³ 大谷 [1926] : 7-18 ページ。

¹⁴ 絹川 [1939] : 418 ページ。

¹⁵ 庄司 [1900] : 25 ページ。

インド棉の日本への輸入は当初、その導入に先駆的であった大阪紡績がタタ商会より日本での取次特約をえたため、同紡績会社を通しておこなわれた。¹⁶しかし、1891年2月、内外綿会社がこの業務を引き継ぎ、またその後間もなく三井物産と日本棉花もこの業務に参入して、インド棉の輸入はその多くをこの貿易商社3社によって取り扱われることになった。¹⁷かくして、インド棉花の輸入は、**第4表**にみるように、1890年代に入って急速に増大していった。インド棉花に対する国内紡績業の依存が高まるにつれて問題となったのが、インド棉の輸送、具体的には海上運送手段の低廉な確保であった。

3 インド棉の輸送とタタ家

この当時、インド棉の海外輸出の約4分の3は、ボンベイ港から積み出されたといわれおり、¹⁸ボンベイはインド最大の綿業地帯であるとともに棉花の集散地でもあった。インド棉花の一部はヨーロッパに向かい、また一部は日本を含む極東へと積み出された。そしてこのボンベイから極東への海上運搬を担当していたのが、いずれもヨーロッパの定期船会社、すなわちイギリスのピー・オー汽船会社、オーストリアのオーストリア・ロイド社、それにイタリアのイタリア航運会社の3社であった。これら3社は、ボンベイ／極東間の航路において、船社間のカルテル組織である海運同盟（Shipping Conference または Shipping Ring）を結成し、運賃水準および配船回数を厳格に統制した。この3社からなる海運同盟は、後の世代からみると「印棉の孟買日本間運賃を極度の高率に引上げ、茲に独占事業の鋭鋒を遺憾なく

¹⁶ 「印度棉買入方ノ義」『聯合紡績月報』第10号（1890年2月）。大阪紡績の買次ぎ手数料は0.5%であった。

¹⁷ 高村[1971]：191-194ページ。

¹⁸ 庄司[1900]：28ページ。

第4表 棉花の輸入数量 (1880—1895年：斤；1896—1898年：担) 綿花輸入比率 (%)

| 年次 | 明治 | 中国 | インド | 米国 | その他 | 合計 | 中国 | インド | 米国 |
|------|----|------------|------------|------------|-----------|-------------|-------|------|------|
| 1880 | 13 | 1,446,156 | 0 | 0 | 15,000 | 1,461,156 | 99.0 | - | - |
| 1881 | 14 | 1,658,481 | 0 | 0 | 0 | 1,658,481 | 100.0 | - | - |
| 1882 | 15 | 3,263,223 | 0 | 0 | 46,573 | 3,309,796 | 98.6 | - | - |
| 1883 | 16 | 2,106,261 | 0 | 0 | 0 | 2,106,261 | 100.0 | - | - |
| 1884 | 17 | 4,406,186 | 131,400 | 0 | 4,936 | 4,542,522 | 97.0 | 2.9 | - |
| 1885 | 18 | 8,105,457 | 1,532,792 | 0 | 168 | 9,638,417 | 84.1 | 15.9 | - |
| 1886 | 19 | 5,961,333 | 668,034 | 415 | 6,000 | 6,635,782 | 89.8 | 10.1 | 0.01 |
| 1887 | 20 | 8,620,379 | 2,020,893 | 8,131 | 3,323 | 10,652,726 | 80.9 | 19.0 | 0.08 |
| 1888 | 21 | 20,540,341 | 3,273,084 | 63,351 | 199,700 | 24,076,476 | 85.3 | 13.6 | 0.26 |
| 1889 | 22 | 60,588,310 | 554,923 | 71,583 | 3,248,549 | 64,463,365 | 94.0 | 0.9 | 0.11 |
| 1890 | 23 | 39,870,958 | 7,506,321 | 1,779,022 | 2,985,451 | 52,141,752 | 76.5 | 14.4 | 3.4 |
| 1891 | 24 | 45,996,016 | 26,564,090 | 5,304,422 | 2,219,585 | 80,084,113 | 57.4 | 33.2 | 6.6 |
| 1892 | 25 | 66,182,578 | 36,213,191 | 9,185,290 | 1,767,161 | 113,348,220 | 58.4 | 31.9 | 8.1 |
| 1893 | 26 | 71,336,385 | 36,592,406 | 6,160,340 | 1,742,645 | 115,831,776 | 61.6 | 31.6 | 5.3 |
| 1894 | 27 | 62,139,981 | 44,618,337 | 12,056,816 | 1,160,051 | 119,975,185 | 51.8 | 37.2 | 10.0 |
| 1895 | 28 | 90,768,763 | 51,743,654 | 11,996,115 | 644,196 | 155,152,728 | 58.5 | 33.4 | 7.7 |
| 1896 | 29 | 496,183 | 1,070,066 | 187,039 | 12,262 | 1,765,550 | 28.1 | 60.6 | 10.6 |
| 1897 | 30 | 513,207 | 1,427,664 | 347,737 | 10,035 | 2,298,643 | 22.3 | 62.1 | 15.1 |
| 1898 | 31 | 295,592 | 1,471,157 | 770,174 | 16,663 | 2,553,586 | 11.6 | 57.6 | 30.2 |

1894年の合計（イタリック数値）は左欄の合計値。元数値（119,931,185）と不整合
資料 龍門社 [1956] : 462 ページ

發揮し、これが傍若無人的の横暴は以って棉花の供給地並に需用消費地に於ける営業者一般をも極度に苦しめ、其結果、我国紡績業の円満なる発達を阻害すること想像以上のものとなって来た」¹⁹と評されている。同じような認識は、ボンベイ航路開設事情をはやくに書き記したパンフレットにもみられる。すなわち、「彼阿会社ハ此間ニ立チ専ラ其輸送ヲ掌握シ任意ニ運賃ヲ左右シ不当ノ利益ヲ獲傍ラ彼我貿易ノ発達ヲ阻害シタルコト少ナカラス」。²⁰

一説によると、当時日本の綿糸生産コストに占める原綿の割合はおよそ4分の3以上に達し、²¹ 原綿調達コストの低廉化は日本の紡績業者にとって重大な関心事であったといえよう。ただし、その日本側の関心がインド棉花の運送費にまで向けられていたかどうかは疑問である。さきに引用した『綿業時報』の匿名筆者によれば、「外国汽船会社の孟買—日本間航路独占の束縛羈絆を脱し、我国汽船会社の手によって新たに日本—孟買間の一航路を確立し、(……) 綿業を我が国主要産業の一たらしめなければならぬとの輿論が期せずして起こって来た」²²という。だが、ボンベイ航路開設の経緯をみるに、航路開設は日本の紡績業者の間に「輿論が期せずして起こって来た」結果というよりは、外国の関係者、とくにインド綿業の関係者タタの働きかけが大きかったと考えられる。²³

インドの貿易商「タタ」という人名は、1889年のインド綿業視察団の現地調査ならびにインド棉初輸入の際に便宜をはかってくれた人物として登場した。その後、インド棉の本格的な輸入にあたっても、当初は大阪紡績との間で、後に内外綿会社との間で日本における一手取次ぎの契約をしたことで

¹⁹ anonymous [1933] : 81-82 ページ。

²⁰ 庄司 [1901] : 17 ページ。

²¹ 名和 [1937] : 263-264 ページ。1890 (明治23) 年ごろ、20手紡出に占める原綿の割合。

²² anonymous [1933] : 82 ページ。

²³ 後に触れるように、ボンベイ航路の運賃1トン17ルピー [インドの通貨単位] は1891年9月に設定され、それ以降郵船のボンベイ航路開設まで変化がなかった。日本の紡績業者によるインド棉の本格的な利用が1891 (明治24) 年から始まり、またその後年を追って拡大したとすれば、運賃水準は高かったとしても「任意ニ運賃ヲ左右シ不当ノ利益ヲ獲傍ラ彼我貿易ノ発達ヲ阻害シタルコト少ナカラス」とまでいえるかどうか疑問が残る。

も知られている。この「タタ」なる人名は、さらに日本とインド（ボンベイ）との間の海上輸送航路の開設に際しても重要な役割を果たす。そのため、日本／ボンベイ間の航路開設についてこれを提唱し、また日本の関係者に積極的に働きかけたのは、インドの「タタ」側であったと説く論者もいる。たとえば、日本の綿紡績業の創生期について浩瀚な書をまとめた絹川は、つぎのように述べている。

明治廿四年印度の豪商タタ、サンス商会は神戸に支店を設置し印棉直輸入の途を開いた。当時タタ商会の幹部員アール、デー、タタ氏東京に渋沢氏を訪問して話は印棉輸入に関する船腹問題に及んだ。そして日印貿易の発達を図る為には、両國中孰れかに船籍を有する船舶を以て航運に従事せしむる必要ありとの意見に双方一致した。明治廿六年五月タタ商会主人ゼー、エヌ、タタ氏此問題の解決の為に態々来朝した。（後略）

／（前略）我主なる紡績業者はタタ氏を神戸に出迎え印棉輸送上の意見を交換し、同時に伊藤傳七、澁谷正十郎両氏タタ氏〔さきの「ゼー、エヌ、タタ」〕のことを指す。引用者補〕を東道して上京し渋沢氏に紹介した。その節タタ氏は渋沢氏に向い自国の船舶で印棉を輸送するの必要を説き、且つ斯することに依て運賃二割五分を減少し得べく、若し日本で船舶一隻の提供を肯んずるなら自分でも一隻を提供すべしと告げた。氏は此航路の開拓が若し将来永遠に両国間の利益を招来するならば、^{〔ママ〕}仮え一時的の損失ありとも百年の大計の為に十分之を忍ぶの覚悟あるを要すと付加えた。渋沢氏之を諒とし心密かに日本郵船会社をして之に当たらしめんことを期した。²⁴

絹川が述べている「アール、デー、タタ」は Ratanji Dadabhai Tata のこ

²⁴ 絹川〔1939〕：419-421 ページ。

とであり、また「ゼー、エヌ、タ、」は Jamsetji Nusserwanji Tata を指す。R・D・タタと J・N・タタとはいとこの関係にあり、ともに Tata and Sons のパートナーであった。²⁵ だが、正確を期すれば、1891 (明治24) 年に神戸に支店を開設したのは、絹川のいうこの Tata and Sons ではなく、R・D・タタがその父親から継承した事業 Tata and Company であった。²⁶ 商事会社 Tata and Company は、さきの Tata and Sons とは別個の存在であり、また J・N・タタはこの会社とは出資などの直接的な関係を持っていなかった。²⁷ さらに、J・N・タタはその事業キャリアの初期には父親がパートナーとなっていた貿易会社の事業に関わってインド／中国取引に従事したことがあるが、1870年代半ばに綿業経営に乗り出してからは工場経営に専念し、極東貿易のことはいとこの R・D にまかせていたのである。²⁸

ところで、さきに引用した絹川によれば、1891 年に来日した R・D・タタは渋沢栄一と会見し、その際話が「印棉輸入に関する船腹問題に及」び、「日印貿易の発達を図る為には、両國中孰れかに船籍を有する船舶を以て航運に従事せしむる必要ありとの意見に双方一致した」という。またこの話し合いを受けて、「明治廿六年五月タ、商会主人ゼー、エヌ、タ、氏此問題の解決の為に態々来朝し」、同じく渋沢と会談したという。

しかしながら、渋沢の側では、このタタ家の二人との会談はどのような内容として受け止めていたのであろうか。それを示す資料の一端として、渋沢栄一が 1894 年秋——すでに日本郵船がボンベイ航路を開設して、イギリスの郵船企業ピー・オーを始めとする同盟船社と激しい競争戦に突入している時期にあたる——に、星ヶ岡茶寮という料亭に集った貴族院議員有志を前におこなったボンベイ航路開設経緯に関するスピーチがある。²⁹

²⁵ Harris [1958] :46.

²⁶ Harris [1958] :13,93.

²⁷ Harris [1958] :92-93.

²⁸ Harris [1958] :5-6; Chps.2-3.

²⁹ このスピーチ内容は龍門社 [1900] :1017-1068 ページに収録されている。以下、断りのないかぎり同書に拠った。

同スピーチによれば、まずR・D・タタとの会談内容は、項目だてていえば大約つぎのようなものであった。

タタの来日目的：上述のようにインド綿業調査団との接触により原棉の需要を知ったR・D・タタは、その後の取引増大もあり、日本に支店を開く目的で来日したものと、渋沢は受け取っている。³⁰

インド棉の需要増大：渋沢からの発言として、明治22年から年々インド棉の需要が増大し、他方国内のインド綿糸の需要は減少している。インド人は日本が製品を買わないからといって「日本人ヲ讐敵ノ如ク思フテハイケヌ」。³¹むしろ、原料たる棉花をより需要するよう、どのようにしたら安く売れるかを考えるべきである。

日本からの返り荷：さらに渋沢の側から、「綿ノ如キ嵩高ノ荷物ハ運賃ニ大ナル関係ヲ為スモノユエ」、³² 原棉を廉価に日本で販売するには復航で適当な返り荷を積むことが必要であるとの指摘がなされ、それには石炭が適当ではないかと提案している。R・D・タタもこれに同意し、会談後三井物産を介して三池炭 300 トンを持ち帰る手はずを整えた。³³

運送費の問題：タタがこの石炭を運搬するためにイギリスの定期船会社であるピー・オー社に相談したところ、1 トンにつき 4 ドルから 4 ドル 50 セントとの回答をえた。石炭の元値が 1 トン 3 円であるから、運賃を加えると 7 円以上となる。この価格ではボンベイで売られているイギリスのカージフ炭と競争できないとして、タタは石炭を持ち帰ることを断念した。³⁴

³⁰ 同上、1019、1021-22 ページ。

³¹ 同上、1023 ページ。

³² 同上、1023 ページ。

³³ 同上、1024-25 ページ。

³⁴ 同上、1025 ページ。

このような会談内容と経緯を述べた後、渋沢はつぎのように R・D・タタの人物評を語っている。すなわち、「其後其事〔石炭運搬を断念したこと。引用者補〕ヲ聞テドウモ印度ノ商人ハ氣力カ乏シイ」³⁵ と。しかし、このことがボンベイ航路を開くことの「第一ノ伏線」となった、と渋沢は述べている。³⁶ つまり、R・D・タタが 1891 年に来日して渋沢と会談した時点では、往航のインド棉を廉価に販売するには返り荷が必要であることで意見の一致をみたにとどまり、絹川のいうような「日印貿易の発達を図る為には、両國中孰れかに船籍を有する船舶を以て航運に従事せしむる必要ありとの意見に双方一致した」という段階まで話は進んでいない。たしかに、ピー・オーの提示する運賃が高いため、予定していた返り荷の石炭運搬を断念せざるをえず、その意味ではタタにも渋沢にも航路開設の問題意識を喚起させたかも知れない。だが、それは渋沢と R・D・タタとの会談の後のことであり、ましてやこの会談時点でいきなり航路開設に向けた合意が形成されたとは考えられない。それには、1893 年 5 月の J・N・タタの来日まで待たなければならなかったのである。

それでは渋沢はこの J・N・タタという人物をどのように評価していたであろうか。さきの星ヶ岡茶寮でのスピーチではつぎのように述べている。すなわち、来日以来会った人の話を聞くかぎり、「経験モアリ思慮モアル人」との印象を受けた。そこで「一昨年ノアールデーハ充分ナ相談カ出来ナントカ今度ノゼー、エンカ来タナラハ真向微塵ニヒトツ論シテヤラフト私ハ実ハ楽シミ居リマシタ」という。³⁷ 渋沢は 1893 年 5 月末に J・N・タタとはじめて会談したとき、日本とインドとの交易はおもに紡績糸と原棉であり、この運賃を低廉にすることは両国の交易を増大するに重要であると説き、それについて J・N・タタがどのような手段を考えているか尋ねている。³⁸ タタはこれに

³⁵ 同上、1025 ページ。

³⁶ 同上、1025 ページ。

³⁷ 同上、1026 ページ。

³⁸ 同上、1027-1028 ページ。

答えて、インド航路の航権はピー・オー、オーストリア・ロイド、イタリア航運の3社が握り、その申し合わせのため運賃が下がらないこと、また一昨年のいところによる石炭の持ち帰りも高運賃のため断念せざるをえなかったこと述べた後、「ドウシテモ是ハ新航路ヲ開ク外仕方カナイ」と考え、「付テハ日本人ト御相談ヲ仕合テドウソヒトツ^{ここ}爰ニ航海テモ開クトイフ道ハナイカト熱心ニ考ヘテ居ル」ことを述べている。さらにタタは続けて、「彼阿トヒ^{ピー・オー}トツ競争ヲヤツテ見ルトイフコトニシタナラハ少ナクトモ二割以上下ケテモ此ノ航海業ハ出来ル」ので、渋沢に共同で新航路の開設をしてみないかと提案している。³⁹ 渋沢はこの共同事業の提案は断ったものの、タタのパートナーとして日本郵船が適当であること、その役員ならびに棉花の需要者である紡績業者や石炭業者への紹介の労をとることを確約し、この最初の会談を終えている。⁴⁰ ここからボンベイ航路開設のための具体的な交渉が関係者の間ではじまった。

以上の渋沢の星ヶ岡茶寮でのスピーチ内容において着目すべき点は、つぎの二点である。第一に、1891年のR・D・タタとの会談内容からも明らかなように、渋沢はインド棉の輸入増大がインド綿糸の輸入減少につながっていること、つまり国内市場での輸入代替が生じていることを明確に認識している。だが、輸入原棉の一層の低廉化は、輸入代替をさらに押しすすめるだけではなく、インド綿糸の最大の市場である中国市場をめぐる争奪戦において、日本紡績業を助けることにもなる。ちなみに、日本の中国への綿糸輸出は1891(明治24)年7月末になされた厦門向け20番手綿糸5梱の神戸からの積み出しが嚆矢とされるが、⁴¹ この輸出をおこなったのがインド棉使用に先駆的であり、またその原棉依存度もおおきかった大阪紡績である。⁴² 渋沢

³⁹ 同上、1028-1029 ページ。

⁴⁰ 同上、1029-1030 ページ。

⁴¹ 『紡織月報』第2号(1891年8月)、25 ページ。

⁴² 大阪紡績の原棉種別内訳があきらかになる1893(明治26)年以降1896(明治29)年までの間で、原棉消費量に占めるインド棉の割合はいずれも50パーセントを上回っていた。東洋紡[1986]: 74 ページ。

はさきの会談では、この輸入原棉の低廉化が、日本紡績業の輸出競争力の強化をもたらすという側面には触れず、日本における原綿販売の拡大への工夫であることを強調した。

第二に、棉花運賃を低減する方法に関して、渋沢とタタでは役割の違いがあった。すでに見たように、インドから往航荷である棉花運賃を引き下げするために、復航荷として石炭を積み込むことを提案したのは渋沢であった。しかし R・D・タタは、引き合いの運賃が高いために日本からの石炭移出は採算が合わないとしてこれを断念した。続いて、渋沢は J・N・タタに対して、日印両国の貿易増大のために運賃引下げが重要であり、そのための具体的な方策を問うている。その結果、タタはボンベイ航路に配船する海運事業を共同ではじめることを提案した。しかし、渋沢は「直接ニ自身カ商売スルトイウ身体テモナシ」⁴³ ということ、これを断っている。その代わりに、日本郵船やその他関係者にタタを紹介することで計画実現への調整役を買って出た。いずれの場合も、渋沢はすぐれた問題提起者であったが、プランの立案・実行者ではなかった。せいぜいのところ、プラン実現のための調整者としての役割に留まった。それに対して、タタ、とりわけ J・N・タタは具体的プランの提案者かつ実行者としての役割を引き受けたのである。

タタが日本の企業と手を組んでボンベイ航路に汽船を配船しようとしたのは、なぜであろうか。筆者はタタ側の原資料を未見のため、以下は限られた文献からの管見にとどめる。考えられる一つの動因として、ボンベイ／極東航路における貨物運賃の高さを挙げることができよう。さきにも述べたように、当時同航路に配船していたのは、ピー・オー社、オーストリア・ロイド、それにイタリア航運会社の3社であり、ピー・オーは1847年以来、また後者の2社は1880年代に入って配船をはじめた。この3社によってボンベイ航路に海運同盟が結成され、運賃水準および配船回数が厳格に統制されたこ

⁴³ 龍門社[1900]:1029 ページ。

とはすでに触れた。この同盟の盟主ピー・オーは、運賃の決定に強い発言権を持っていたと推定される。これに対して荷主側もただ海運同盟に黙従していただけない。ちなみに3社からなる同盟が結成される以前の航路状況について、その一端を知る断片的な資料がある。すなわち、1889(明治22)年7月の『聯合紡績月報』は、在英公使館の通商報告からつぎのような記事を転載している。

孟買紡績業商組合ヨリ伊国航運会社へ毎月支那航行ノ汽船ニ一噸ニ付八「ルピー」ノ割ヲ以テ若干ノ荷物ヲ積込ムヘキ約定ニテ与ヘ来タリシ保護金モ八十七年五月ニテ該約定満期トナリシカ該会社ニテハ已ニ動カザル基礎相立チ更ニ保護ヲ受ケストモ従前ノ通り定期航海ヲナスニ差支ナキヲ以テ愈々保護ヲ与ヘサルコトナレリ但シ支那ニ向ケ此線路開ケ運賃ノ割合減少セシ為メ非常ノ便益ヲ与ヘタリ⁴⁴

ここでいわれているイタリア航運会社は1886年6月より、ボンベイ／中国間に月1便の配船を開始し、先行企業ピー・オーとオーストリア・ロイド社との競争に入った。⁴⁵ 上記の記事は、この航運会社に対してボンベイの「紡績業商組合」が約定運賃のもとに一定量の貨物の積み込みを保証することで、この新規参入を支援したことを物語る。約定そのものは1年で終わったようであるが、運賃が下落したことで「非常ノ便益」を受けたという。だが、このイタリア航運会社も1888年11月にボンベイ同盟に加入し、運賃戦は終息した。その結果、運賃はふたたび引き上げられ、1891年9月までにボンベイ／上海間の綿糸運賃は1トンあたり17ルピーの水準となった。⁴⁶ イタリア航運会社との約定の運賃1トン8ルピーとくらべ、実に2倍以上である。

⁴⁴ 『聯合紡績月報』1889年7月、32-33ページ。

⁴⁵ P&O 1/113 18 June and 13 August 1886.

⁴⁶ 『紡績月報』1891年9月、17-18ページ。

J・N・タタが、ボンベイ／日本の航路開設に意欲的であったのは、日本の航運会社を誘致することで、高止まりしている運賃をふたたび引き下げようという動因が働いていたためと考えられる。⁴⁷

だが、たんに運賃の引下だけを考えてのことならば、日本の航運企業を誘致できれば事足りるはずである。なぜ J・N・タタみずからが航路開設の事業に参画しようとしたのであろうか。たしかに荷主がみずから航運事業を興すことは、近代海運にあって稀ではない。しかし、それは石油業や鉄鋼業のように荷主が大量の自社貨物をもつ場合であって、綿業を主とする一紡績会社が自社の貨物を待んで乗り出すような事業ではない。おそらく、J・N・タタが定航事業の立ち上げに参画するのは、イギリスを頂点としたヨーロッパ船社による海上運送支配を打破すること、それもインド自前の定航企業 (Tata Line) の創設をもって打ち破ることを目指したからだと思われる。すでに触れたように、J・N・タタは 1877 年に Empress Mills を開設し、綿業を本格的に展開する。続いて、1886 年には Svadeshi Mills Company, Ltd. を設立し、第 2 の工場開設に動き出した。⁴⁸ この起業は、結局、既存工場の買収、その Svadesh Mills への売却という手順を経て、1888 年に操業を開始する。⁴⁹ この工場の名前 Svadeshi は、土着の生産・国産品愛用を意味する言葉 (Swadeshi) を借用したものであり、イギリスから輸入される高級綿糸を代替することを目指して名づけられた。実際、この工場では 1892 年からエジプト棉を使用して 50 ～ 60 番手、さらに 80 番手の綿糸紡出に成功し、国内用途はもちろん、中国市場においてもその販路を広げた。⁵⁰ 綿業におけるスワデーシーを海上運送業にも拡大する試み、それが Tata Line の立ち上げであったと考えられる。自国船隊の形成は、それまでのヨーロッパ船社の誘

⁴⁷ J・N・タタは、1893 年に来日して渋沢たちとの第 4 回目の会談において、同盟船社に対してつぎのように発言している。「現ニ今ノ澳地利「ロイト」デモ伊太利ノ会社デモ其初ハ彼阿ニ抵抗シテ航路ヲ開キタレト今日ハ皆申合ヲ詐ッテヤッテ居ル」。龍門社 [1900] : 1037 ページ。

⁴⁸ Harris [1958] : 47.

⁴⁹ Harris [1958] : 47-49, 52.

⁵⁰ Harris [1958] : 57, 59.

致の試みが参入船社の海運同盟への加入、その後の運賃再引き上げを結果するという、苦い経験を踏まえての決断であったといえよう。しかし、単独での船隊形成は困難であることから、貿易相手国の日本に同盟者を求め、さきの共同事業の提案となったと考えられる。

運賃の引下げという荷主の利害、そして自国船隊の形成というスワデーシーの思いが、J・N・タタを衝き動かした動因であったと思われる。タタの積極的な事業計画に押される形で、渋沢は日本郵船、紡績会社、石炭業関係者にJ・N・タタを引き合わせた。そしてこれら関係者の話がまとまるのは、93年6月に兜町にある渋沢の自宅で開かれた、宴会抜きでの実務会談であった。この席上、①鐘淵紡績、大阪紡績、三重紡績の3紡績会社、ならびに内外綿会社と日本綿花会社の2商社がインド棉の積取りで一致協力できれば航路開設の実現性は高まること、そこで大阪紡績と三重紡績には渋沢が説得にあたり、一方朝吹英二（鐘淵紡績）が大阪の紡績聯合会に積荷支援の件で総会を早期に開くよう働きかけること、②タタはインド側で綿糸6万俵程度を貨物として確保すること、③これら積荷の保証をえて、日本郵船が1隻、またタタが1隻をそれぞれ用意し、合計2隻でボンベイ航路を開設すること、などが取り決められた。⁵¹ただ、タタがインド側で紡績業者を説得して綿糸の船荷を蒐貨しようとするれば、同盟船社、とくにピー・オーとの競争は避けえなくなること、しかし、タタは「印度人カスクイフ企ヲシタトイフト必ス憎マレルニ相違ナイカ私ハ印度ノ為ニハ増〔憎の誤植〕マレルノヲ敢テ恐レルノテモ無イ」⁵²との決意が披瀝された。

このように、タタ側の働きかけによってボンベイ航路開設のプランが具体化され、結実することになった。しかし、日印共同の航運事業は、運賃の引下げにおいて共通利害を持つものの、運賃引下げのあとに来る利害については相反していたといえる。タタとの共同運航の開始、そしてピー・オーを盟

⁵¹ 龍門社[1900]: 1034-1037 ページ。

⁵² 同上、1037 ページ。

主とする同盟船との競争戦に突入した後、日本郵船側がタタとの共同運航に不安を抱いていた事情を、渋沢はさきの星ヶ岡茶寮でのスピーチでつぎのように語っている。

ターター日本ノ紡績業者トハ全ク利益カ背馳シテ居リマス何故ナレハターターノ船ハ印度ノ綿糸事業家ノ為ニ綿糸ヲ支那ニ運搬シテ充分其販路ヲ拡張シヨフトイフ事ハ重モク見込ムテ居ルモノテアリマスカラ成丈ケ其運賃ヲ廉クシタイトイフ希望カアル処テ日本ノ紡績業者ハ日本ニ印度カラ綿ヲ取寄セルノハ廉ク原料ヲ買フテ印度ヨリモ入費ヲ省略シ上手ニ拵ヘテ日本ノ需要ハ十分ノセト見テアルカ三分位ハ支那ヘ持ツテ行ツテ印度ノ販路地ヲ奪フトイフ考テアリマス此ノ奪フトイフ場合ニ於テ日本人ト印度人トノ間ニ利益ノ衝突ヲ免レマセヌ（……中略）即チ印度ノ商人トハ根元ノ利益カ背馳スル処カラ長ク此ノ契約ハ保ツテ往ク事ハ甚タ六ヶ敷カラフト思フ是カ郵船会社ノ今日ニ於テ甚タ氣遣ツテ居ル所テアリマス⁵³

のちにタタが日本郵船との共同運航を中止する遠因は、ここにあったといえる。

4 おわりに

日本郵船のボンベイ航路開設にいたる経緯についての以上の考察から、つぎの諸点が確認できよう。第一に、この航路の開設については、インドの綿業者タタ家、なかでも J・N・タタの発議が重要であった。かれはボンベイ航

⁵³ 同上、1065-1066 ページ。

路において、それまでの欧州船主にかわるアジア船主を、しかも単に引き入れるだけではなく、自前の Tata Line 創設にむけた共同運航者として求めていた。もちろん、そのようなタタの発議を引き出すに、財界の世話人といわれた渋沢栄一の働きかけも見逃せない。しかし、渋沢の働きかけは、問題を投げかけ、それに対して相手がどのような覚悟と対策を提示するか、その誘導において巧みでありかつ重要であったというにとどまる。渋沢が航路開設の具体的プランを関係者に提示したわけではない。

第二に、タタの発議の積極性にくらべ、日本側の反応は当初は鈍かったように思われる。日本郵船は渋沢からの呼びかけでいわば引っ張りだされという形で、ボンベイ航路の開設を検討しはじめた。つまり、郵船は同社初の遠洋航路としてボンベイ航路に狙いを定めて、あらかじめ検討していたわけではない。⁵⁴ また他方、紡績聯合会に結集した日本の紡績業者も、J・N・タタが離日した後の8月に臨時総会を開いて、積荷支援を検討しはじめた。しかし、その支援の内容＝積荷の保証については聯合会として統一した成案をえられず、郵船との運送契約は破談寸前にまでいたった。⁵⁵ この危機は周知のように、鐘淵、大阪、三重の3紡績会社ならびに内外棉、日本綿花の2商社の合計5社と、日本郵船との間のインド棉輸送契約の調印を介して、ようやく回避された。⁵⁶ 同盟運賃の高さに不満をもっていたとされる紡績業者にしては、新たな運航業者の登場に対する支援は最初は消極的であったといえよう。

それゆえ第三に、日本の工業化過程においてみられた企業者間の相互支援活動——「組織化された企業者活動」も、少なくともボンベイ航路の開設経

⁵⁴ ちなみに、日本郵船は紡績聯合会との間で運送契約を締結した後、ピー・オー極東マネジャーとの話し合いのなかで、航路開設の事情をつぎのように語っている。「此度ノ企ノ主導者ハ紡績聯合会トイフモノカアッテ此ノ紡績聯合会カラス様ナ契約シテ船舶ヲ出ス事ハ出来ヌカトイウ事テアルカラ（……中略）敢テ辞スル訳ニハ往カヌユエ同意シテ遂ニ契約シタ訳テアル」龍門社[1900]:1046 ページ。

⁵⁵ 詳しくは anonymous[1934]:「経緯（二）」を参照のこと。

⁵⁶ 三上[1997]:209-210 ページ。

緯からみると、当初から出来合いの確固なものとして存在していたわけではなかった。航路開設の発議がインドの綿業者といういわば外部からなされ、またそのために結集した企業者間の「相互支援活動」も最初から積極的なものではなかった。郵船にせよ紡績業者にせよ、インド棉の運送契約からえられる利益を最大化し、損失を出来るかぎり回避するという行動をとるなかで、ようやくボンベイ航路の開設にこぎつけたといえる。そうであれば、企業者間の相互支援活動も、同盟船社との競争の展開のなかで育まれ強化されたと考えられる。つまり、「組織化された企業者活動」は、ボンベイ航路開設の説明要因というよりは、ボンベイ航路をめぐる競争関係の展開のなかで説明されるべき要因として捉えるべきである。企業者間の相互支援活動の強化をもたらす、インド棉運送契約の変遷とその得失の検討、これについては別稿の課題としたい。

参考文献一覧

anonymous[1933]「我国綿業と印棉輸送孟買航路開設経緯(一)」『綿業時報』
第1巻第9号

anonymous [1934]「印度棉輸送の孟買線開始前後の経緯(二)～(十一)」
『綿業時報』第2巻第1号～第10号

大日本紡績聯合会 [c.1903]『大日本紡績聯合会紀要』大日本紡績聯合会

Harris, F. R. [1958], Jamsetji Nusserwanji Tata. A chronicle of his
life., Blackies & Son (India): Bombay., 2nd. ed.

絹川 太一 [1937]『本邦綿絲紡績史』第2巻、日本綿業倶楽部

絹川 太一 [1938]『本邦綿絲紡績史』第3巻、日本綿業倶楽部

絹川 太一 [1939]『本邦綿絲紡績史』第4巻、日本綿業倶楽部

三上 敦史 [1997]「関西系繊維商社の形成とインド綿花市場の成立」作道
洋太郎編『近代大阪の企業者活動』思文閣出版、201-218.

中川 敬一郎[1967]「日本の工業化過程における「組織化された企業者活動」」
『経営史学』第2巻第3号、8-37.

名和 統一 [1937]『日本紡績業と原棉問題研究』大同書院

大谷 登編 [1926]『川邨利兵衛翁小伝』発行者 玉木永久

龍門社編 [1900]『青淵先生六十年史』第1巻、龍門社

龍門社編 [1956]『渋沢栄一傳記資料』第10巻、渋沢栄一伝記資料刊行会

庄司 乙吉 [1900]『印度棉業事情』大日本綿糸紡績同業聯合会

庄司 乙吉 [1901]『孟買棉花回漕事情』大日本綿糸紡績同業聯合会

高村 直助 [1971]『日本紡績業史序説(上)』塙書房

田付 茉莉子 [1995]「工業化と商社・海運・金融——国際競争力を支えた
諸産業——」宮本又郎+阿部武司編著『経営革新と工業化』岩波書店、
139-173.

東洋紡績株式会社社史編集室編 [1986]『百年史 東洋紡(上)』東洋紡績株
式会社