

Title	海運会社の競争と其の結末
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1928
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.22, No.4 (1928. 4) ,p.485(23)- 533(71)
JaLC DOI	10.14991/001.19280401-0023
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19280401-0023

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.

下の急務であるが、此の問題に就ては金融制度全般に亘りて其の利害を考究する必要があるから茲には殊更に細論を避けて置く。

八

以上論じたる所を概括すれば、農業信用の中樞機關たるべきものは信用組合であるが、此の機關も現在の儘にては其の機能を發揮せしむる能はざる故に適當の改善を加へる必要がある。而して其の改善の根本義は結局人の問題であるが、同時に資金の増加を圖ることも大切である。其の資金の増加に就ては無論既設の不動産銀行、中央金庫、産業組合聯合會等をも利用せねばならぬが、最も有效なる方は我國の金融上に最も重要な地位を占むる普通銀行を大に利用することである。信用組合が普通銀行を利用することに依つて其の機能を充分に發揮し得るに至らば、我が農業信用は恐らく其の面目を一新するであらう。(一九二八、三、一五)

海運會社の競争と其の結末

增井幸雄

我が國に始めて汽船が傳はつたのは安政二年の事であつて、同年六月に和蘭の國王から汽船スームピング號が徳川幕府に寄贈され、之を軍艦觀光丸と改稱した。之が本邦に於ける汽船所有の嚆矢である。其の後、幕府及び諸藩によつて、軍艦又は軍用船として所有されるに至つた汽船の數は多數に上つたのであるが、民間に於ける汽船所有が明かに認められるに至つたのは明治二年十月からの事である。併し、汽船による一般貨客の運送は既に明治元年から行はれ始めたのであつて、此の年の四月に一小蒸氣船が神戸大阪間に於て毎日定時的に就航し、又大阪運上所屬の汽船浪花丸が大阪横濱間に就航した。之が本邦に於ける、汽船による公共運送の嚆矢である。(1) 爾來星霜六十餘年、昨昭和三年十月末現在に於ては登簿汽

船約四百七萬五千噸、同じく帆船約九十一萬四千噸の多きに達し、世界の諸海運國中に於て數量上では第三位を占めて居つて、世界の果てまでも日章旗が翻るに至つた。實に偉大なる發達と云はなければならぬ。

(1) 遞信省編『遞信史要』明治三十一年(三二)八一九頁。日本經濟會出版『日本海運論』(明治二十八年)八木太一郎氏稿、一四頁。神戸海運業組合發行『神戸海運五十年史』二一—二頁。畝川鎮夫氏編『海運興國史』二一—二頁。

然るに、此の迅速急激なる發達の跡を見るに、吾人の注意を惹く點が少くも四つある。其の第一は、明治の初期以來、海運業に對する政府の保護や援助が頗る厚かつたことである。第二は、船舶の數量が大小の戰亂の度毎に躍進的の増加を來したとである。第三は、此の數量の増加は、新造船の獲得によるよりも、一層多く中古船又は古船の輸入によつて行はれたとである。而して第四は、船舶數量の増加は船主の増加を伴つて其の間に激烈なる競争を惹起したが、此の競争の結果は殆んど常に妥協又は合同に終つたこと、従つて、我が國の大船主の出現は概ね合併によつて生じたことである。是等の諸點の中、第一乃至第三に就いての考察は他日に

譲るとして、茲には第四の點のみに就いて其の主要なる場合數個を考察しようと思ふ。私は昨年十一月號の本誌に寄せた『海運に於ける競争に就いて』といふ一文の末節中に於て、競争激しさに及べば、當事者も其の弊に堪へずして結局資本的結合又は經營上の結合を生ずるに至るべく、又、公衆に及ぼす悪影響甚しさに至れば國家も外部から之を抑制するの手段を取るに至るべきことを指摘し、且つ示すに本邦海運界に於ける一二の例を以てしたが、本篇は右の論旨に對する例證の補遺としても役立つであらう。猶ほ、本邦海運會社間の結合の近狀に關しては、日本經營學會編『經營學論集』第二輯(近刊)中に収録されたる『本邦海運會社の結合に就いて』なる拙稿中に述べてあるから、本篇と併讀せられむことを希望する。

二

海運會社の競争が最も人の目を惹く程に甚しく行はれるのは、定期船相互間に於ける競争なることは、既に前掲の論稿に於て指摘したるが如くである。而して、此の定期航海が汽船の出現以後に至つて始めて發達したるものなることは事實上から疑ない所であるが、而も、苟も多量の貨客運送需要が不斷に存在するといふ

定期航海發生の根本的條件が備はる場合には、假令帆船時代に於ても定期航海が發生し得るものなることも疑ない。事實東西ともに、未だ汽船なき十七世紀の時代から一種の定期航海が行はれて居たのである。西洋に於ては千六百十三年以來、アンブルグとアムステルダムとの間を始めとして、爾後獨蘭・佛・英の諸港間に行はれたる Bottahrt がそれであり、(1) 本邦にあつては徳川時代に於て江戸・大阪間に元和年間以來行はれたる菱垣廻船及び正保年間以來行はれたる樽廻船がそれである。併し、定期航海が汽船時代に入つてから一層容易に行はれ得るに至つたことは確實である。蓋し、定期航海の根本的要件たる運航の定期性は、風浪の支配を受けること比較的少き汽船によつて一層充分に發揮され得るものなるが故である。

(1) K. Giese, Das Seefrachtverkehr, S. 21-22.

又、定期航海に従事する者の間に激烈なる競争が行はれることは、帆船時代に於ても其の實例があり、而して此の競争が何等かの形で制限されるに至ることも其の實例がある。前記の Bottahrt に於ては果して斯かる實例を見出し得るや否や、

此の點に就いては筆者は未だ確實に知ることを得るに至つて居らないが、菱垣廻船と樽廻船との間に於ては、可なり激しい競争が行はれ、而してそれが數次に互つて、或は荷主團體の手により、或は廻船主の團體の手により、或は官憲の手によつて制限されるに至つた實例を見出し得るのである。(2) 而も、定期航海に於て生ずる競争が、内から當事者自身によつて自制され、外から官憲によつて抑壓されるの現象は、汽船時代特に大規模經營の時代に於て一層著しいことも疑はれない。蓋し、斯かる時代に於ては、競争そのものも大規模に行はれ、従つて其の當事者及び公衆にとつての損失弊害も一層多大となるからである。

(2) 畝川氏『海運興國史』二八九―九四頁。竹越與三郎氏『日本經濟史』第六卷三六〇

―七五頁。藤田明氏『徳川時代の海運事業』(日本歴史地理學會編『日本交通史論』五三一―五頁。同上『日本海上史論』三四二―五頁)。

我が國に於て汽船による一般貨客の運送が開始されたのは前記の如く明治元年であるが、それが稍々規模を大にして行はれ始めたのは明治三年である。即ち前年に米國の太平洋汽船會社が沿岸航海の許可を請願し、督促急なるに會つて、政

府が官民の識者を刺戟し、木村萬平の首唱により、通商司の監督の下に半官半民の廻漕會社なるものが創立され、政府(即ち廻漕會社の所有汽船二隻を委託されて東京大阪間を毎月三往復つゝ定期航海するの業を開いたのは其の一である。(3) 又、紀の國屋萬造が紀州藩の軍用汽船六隻を借入れて神戸横濱間の航海を開いたのは其の二である。(4) 而して、土佐藩士岩崎彌太郎が大阪に九十九商會を起し、藩有汽船三隻を借受けて、東京大阪高知間の航海を開いたのは其の三である。然るに、是等三者は何れも翌四年に其の名稱を失ふに至つた。即ち、廻漕會社は三年の秋に出納局の管轄となつたが、幹部に其の人を得ずして十二萬圓の損失を來し、遂に四年一月に至つて解散した。又、紀の國屋と九十九商會とは、一時は互に激しく競争したが、廢藩置縣に際し、借入藩船を引上げられて双方ともに閉業し解散したのである。(5)

(3) 『神戸海運五十年史』三五頁。『海運興國史』二一五頁。『交通發達史』(明治史第五編、

明治三十九年博文館發行)二一〇頁。

(4) 『神戸海運五十年史』三四頁。

(5) 同書二四一、五三六、三八頁。

併し、廻漕會社と九十九商會とは、其の事業の承繼者を見出した。而も是等の承繼者は、共に可なり大規模の經營を行ふに至つたのである。即ち、岩崎彌太郎は新に三川商會を起し、土佐藩有の汽船三隻と筑後及び紀州藩有の汽船各一隻とを殆んど拾値同様の廉價で買入れて海運業を開始し、後に三菱會社と改稱した。又、廻漕會社の業務一切は通商司監督下の爲替會社によつて特設せられたる廻漕取扱所の承繼する所となり、(6) 後者は前者から引繼ぎたる船舶の外に、舊諸藩から政府に返納したる諸汽船を順次受託して、是等一切を運用することとなり、東京大阪間の定期航海の外に、函館石の巻間の臨時航路をも開いた、而して同年八月には日本帝國郵便蒸氣船會社と改稱されたのである。双方ともに多數の船舶を擁する二個の海運業者が同一の場所に於て定期航海を開始するに至つたのであるから、兩者の間には當然に競争を惹起せざるを得ない。即ち兩者の間には激烈なる競争が行はれたのであつて、互に相敵視し、共に旅客貨物搭載の多さを争ひ、妄りに其の運賃を遞減し、其の收納金の薄さ、船舶尋常普通の修繕をも爲し能はざるに至る。其の弊害は延いて他の一艘若くは二三艘を有する船主にまで普及し、或は破産す

るあり。其の存する者は何れも船體機械の完全不完全を顧みるに遑あらず⁽⁷⁾といふ有様であつたのである。

(6) 『神戸海運五十年史』三九頁。『海運興國史』二一五頁。——但し、此の點に就いては異説があつて、廻漕會社解散後は舊飛脚屋仲間にて事業を繼續し、東京・尾勢間に營業したとも記されて居る。『日本海運論』八木太一郎氏稿一五頁。運輸時報社編『運輸五十年史』第三篇八頁を見よ。

(7) 之は後年共同運輸會社の創立計畫に對して三菱會社の公表したる反對意見書の一部分である。其の全文又は抜粋は二松堂『海運資料』(明治十九年)上巻一七頁以下及び『運輸五十年史』第三篇二一頁以下にある。

而も、其の結果は三菱の勝利に歸した。思ふに、郵便蒸氣船會社は、其の使用船が總べて老朽にして大修繕を行ふにあらざれば用を爲さざるの状態に在つたのであつて、政府から補助金を下附される内約の下に、爲替會社から資金の融通を受けて大修繕を加へつゝ營業して居つたが、一年ならずして小野組の破綻に會し、爲替會社から資金の返還を迫られたのみならず、政府の補助金も會計法の改正によつて得難くなつた爲めに多大の窮境に陥つた。加之、明治七年二月に佐賀の亂があ

り、同四月に臺灣征討の事あるに當つて、會社は遠洋航海に耐え得る船に乏しくして、僅かに海軍省の兵器彈藥の運送を命ぜられたるに過ぎざる有様であつて、三菱が自社の所有船と、政府が新に買入れて之に委託したる十三隻の汽船とを以て軍隊及び軍需品の輸送一切を引受け、征臺役後には等委託船の無償下附を受けて勢力俄然として増大するに至つたのは、雲泥の差を示すに至つたからである。斯くして内外多事の數年を送つた同社は、明治八年六月に至つて、所有船舶一切を三十二萬五千圓を以て政府に買上を乞ひ、茲に解散するに至つた。而も、是等の船舶は、直ちに驛遞局から三菱會社に下附⁽⁸⁾されるに至つたのである。

(8) 『運輸五十年史』第三篇九頁。『神戸海運五十年史』三七、四〇頁。『海運興國史』二一五—一七頁。『海運資料』上巻四二頁。

明治の初代に於ては、海運會社にして有力且つ長命なりしものは極めて稀であつた。而して稀に有力なりし者の間に行はれたる競争は、何れか一方の勝利に歸した。而も多くは政府の勧誘に基づかざる純然たる私營の勝利に終つたのであつて、十年代へ掛けて存續し得たるものとしては、僅かに一個の三菱會社ありしのみ

である。

三

三菱會社は郵便蒸汽船會社に打勝つてからは獨り順潮なる發展の一路を辿つた。即ち征臺の役後、太平洋汽船會社と沿岸航路に於て抗争しつゝあるに際して、政府が保護政策を採用することに決定したるに會ひ、從來運用の委託を受け居たりし十三隻の政府所有船及び多額の補助金の下附を受けたるのみならず、競争の相手方に稍々倦色あるを見て政府をして競争會社の使用船三隻と神戸及び上海に於ける陸上設備とを買収せしめて其の貸下を得た。又英國のビー・オー・汽船會社の競争を二回に互つて撃退することにも成功した。更に西南戦役に際し、貸下金は附加するに自社固有の資金を以てして十隻の外國船を買入れたのである。斯くして本邦海運界に於ける殆んど唯一者として其の實權を恣にするを得たるのみならず、更に進んでは、銀行業、保險業、倉庫業等を開始し、海運業と併せて財界を自由に左右するに至つて、専恣の振舞も少くなかつた。是れ應て一強敵の出現を促すに至つた所以である。此の強敵とは即ち共同運輸會社に外ならない。(1)

(1) 『日本海運論』踏海散史稿五三―四頁、齋藤和太郎氏稿四五―七頁。『交通發達史』

二一四頁。『神戸海運五十年史』四〇、四五頁。『運輸五十年史』一三頁。『海運興國史』二一

七―二〇、二二五―七頁。——三菱會社の専恣の振舞に就いては『海運資料』三卷に詳し。

之より先き、明治十三年に、三井派の益田孝、伏木の藤井純三、新潟の鍵富三作、伊勢の諸戸清六等の發起の下に、資本金三十七萬千圓の東京風帆船會社が東京に起された。又函館には資本金二十一萬八千四百圓の北海道運輸會社たるものも起された。而して翌十四年四月には、藤井純三、鹽田省三、鷺山孫太郎等の發起の下に、資本金十五萬圓の越中風帆船會社が伏木に創立された。此の中、東京風帆船會社は三菱側の運動に妨げられて開業に手間どれたが、北海道運輸會社は政府から汽船四隻と帆船九隻との貸下を受けて開業し、越中風帆船會社は外國汽船一隻を買入れて本州一週航路を經營し、別に帆船を以て越中沿岸航路を經營して居た。然るに東京風帆船會社は、三菱側の妨害によつて到底開業し對抗すること能はざるを知り、他の二社關係者を誘つて茲に三社の合併を企て、政府當局者との協力の下に、十五年七月、官私合同經營の一汽船會社を組織するに至つた。共同運輸會社が

是れであつて、當初の資本金は三百萬圓であり、其の中の百三十一萬圓は政府の出資に係る。(但、是等の金額は程なく倍加された。)新會社は、要するに舊三社の合同を基本とし、之に加ふるに政府及び民間の新資本を以てしたるものに外ならないのであつて、使用船は、舊三社から受繼いだ汽船一隻、帆船十五隻、政府から貸下の汽船四隻、帆船七隻、英國から購入の新造船四隻、長崎工作分局製造の汽船小菅丸等である。(猶ほ此の外に、政府出資の分として、速力十三節の大型汽船二隻も製造の上で之に差加へられる筈であつた。)而して營業は同年十二月から開始された。(2)

(2) 『日本海運論』齊藤氏稿、五二―七頁。『交通發達史』一一六―九頁。『神戸海運五十年史』四九―五三頁。『運輸五十年史』二〇―三一頁。『海運興國史』二二九―三七頁。

茲に注目すべき一事は、曩きに三菱會社に對して政府の與へたる第二命令書中には、運航補助金二十五萬圓の使途に就いて制限を附し、其の中の二十萬圓は横濱上海線に、一萬圓は東京横濱大阪神戸線に、一萬圓は東京横濱新潟沿岸諸航線に、五千圓は東京横濱四日市線に、五千圓は長崎五島對馬釜山線に使用すべきことが指定されてあつて、三菱會社は少くも是等の航路からは撤退することを得ず、行動の

自由を多大に束縛されて居たに反し、共同運輸會社の設立に對して與へられたる命令書中には何等斯かる制限がなく、其の行動は全く自由なりしとである。加ふるに、共同運輸會社の出現は、其の動機が三菱會社の専横を牽制することに在つたのみならず、政府部内に於ける改進黨と自由黨との抗争、即ち三菱派と反三菱派との抗争を背景として居たものであつて、三菱會社の猛烈なる反對運動にも拘らず、其の實現を見るに至つたものである。(3) 此の故に、一たび共同運輸會社にして開業するに至らば、三菱會社との間には必然的に競争が開始せらるべき状態に至つたものと云はなければならぬ。

(3) 『交通發達史』一一五―六頁。『運輸五十年史』二四、二〇―二四頁。『海運興國史』二二〇、二二七―三八頁。

果然、三菱會社は、共同運輸會社が未だ開業するに至らざる前から既に對抗手段を採るに至つたのであつて、或は大阪の荷主に饜應した上に五ヶ年間の一手積契約を結ばしめむと試みたこともあり、或は遠洋の船を沿岸航路に引上げて運航回數を頻繁ならしめるの手段に出で、或は運賃の一割低減を斷行する等の方法を行

つた。(4) 況んや、十六年五月一日から共同運輸會社が神戸・横濱間の定期航路を開始するに至るや、忽ち競争が積極的に行はれることとなり、更に東京・四日市間、神戸・高知間等を始めとして各地に定期航路が擴張されるに及んで競争は各地に波及したのであつて、十七年の下半期に於ては其の競争は白熱状態を呈するに至つた。即ち、兩會社自ら運賃の割引を行つたのみならず、乗船宿周旋屋等も多大の割引を以て乗客を誘ふことに努めた。(5) 加之、兩社の船が偶々同日に出帆することとなつた際などには、海上に於て速力競争をすらも行つて危険甚しく、それが爲めに遂に政府が十二月下旬に至つて、右は人命貨物は勿論郵便物の遞送上甚だ危険にして容易ならざる儀なれば、以來定期航海の節、其の走力十ノット以上は十時間、十ノット以下は五時間を隔て、出發すべき旨を命ずるの有様であつたのである。(6)

(4) 『海運資料』上巻一九九、二〇二頁。

(5) 『海運資料』下巻二〇頁。

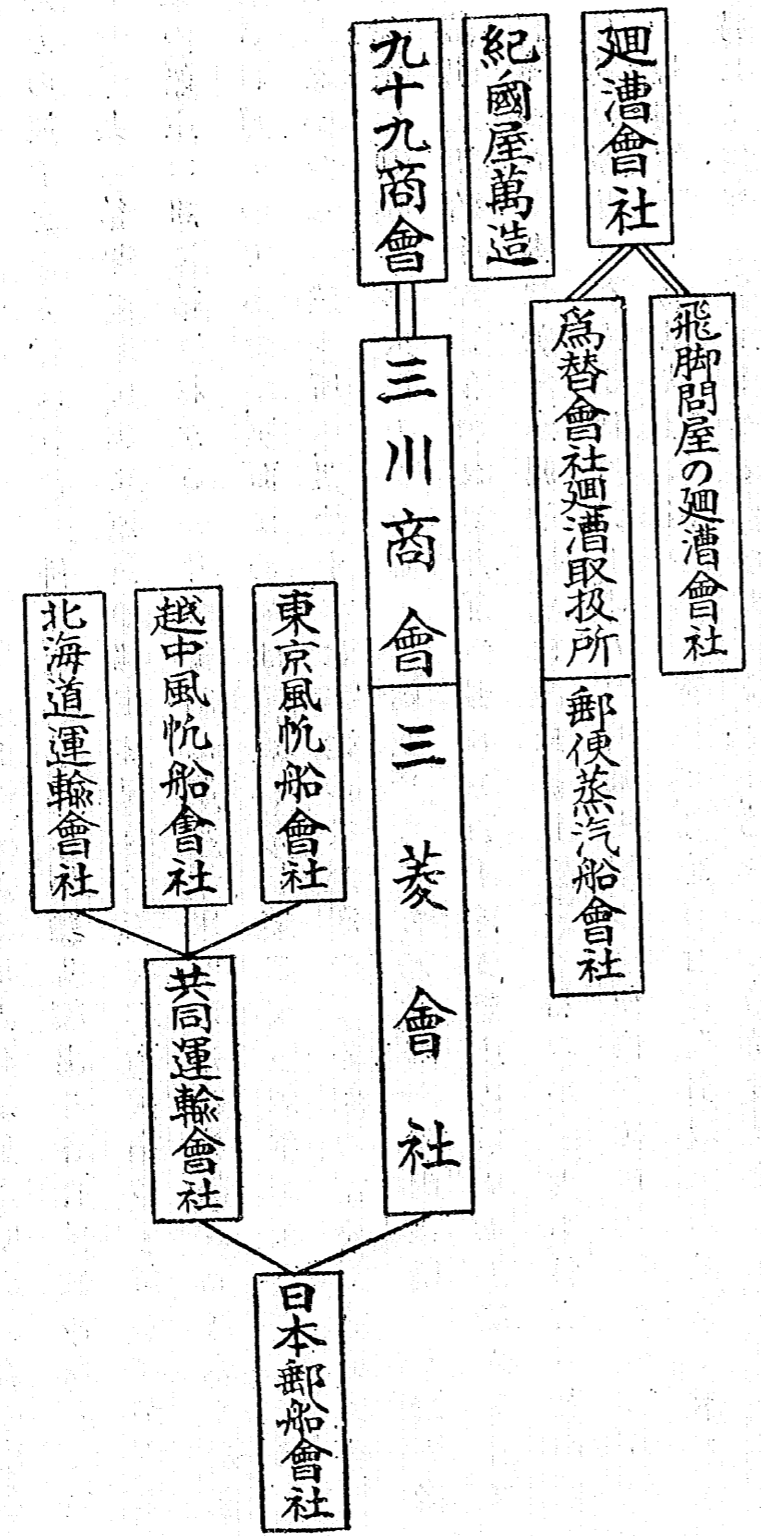
(6) 『海運資料』下巻二〇頁。

競争を續けること一年有半、兩會社は共に少からぬ打撃を受けた。十七年度の決算に於て、三菱會社は純損八萬六百七十七圓餘を示し、共同運輸會社は純損七萬五千三百五十一圓餘を示した。(7) 加之、世論は、兩會社の競争續行の結果は本邦航海業の衰頹を招くべきことを指摘して、無用の競争を中止すべきことを警告するものが少くなかつた。茲に於てか、政府は、十八年一月中旬、兩會社に向つて競争停止の協定を行ふべしと訓令した。(8) 而して二月、兩會社社長は連名を以て、運賃其他貨客に對する取扱方法は一切協議決定すべきこと、速力競争の弊を防止する爲めには管船局の裁定によりて速力の最高限度を定められたること、貨客周旋人は兩社の附屬とすべきこと、外一項を取極めたる旨、政府に届出たのである。(9) 然るに、四月頃に至つては、何れか一方によつて協定違反が行はれ始め、六月に至つては、前日の協定以前よりも一層甚しき競争状態を呈するに至つた。即ち、旅客運賃の割引の如きは七割から八割に及び、甚しきに至つては、出帆直前の如きは九割の割引すらも行はれた。(10) 又、從來旅客の方面に限られたる割引は、貨物の方面にも及ぼされて法外なる引下を見た。當時三菱會社の如きは、三百萬圓の競争費を抛つことを決して既に各支店に配布せられたり、さへ取沙汰せられ、海上に於ける速

力競争の再現を恐れ、乗船には冒險的の勇氣を必要とするに至らむと評する者さへも現はれたのである。(11) 而も斯くの如き競争の結果は兩會社にとつて有利たり得べき筈はない。加ふるに、共同運輸會社をして三菱會社を牽制せしめむとする政策の非を鳴らす聲が益々高まつたので、政府は、七月下旬に至つて遂に兩會社の合併に關する内訓を與へることとなつた。而して兩會社の合併協議成るに及んで、茲に始めて前後三年間に互る競争の終結を見るに至つたのである。此の合併によつて生じた會社は即ち日本郵船會社に外ならない。

- (7) 『海運資料』下卷一三六―七頁。
- (8) 同書、八九頁。
- (9) 同書、八九―九一頁。
- (10) 同書、一二三―四頁。
- (11) 同書、一一三頁。『運輸五十年史』第三篇、三六―四四頁。『海運興國史』一四二―五一頁。『交通史』二二七―三一頁。

今、明治三年の廻漕會社創立の當時から日本郵船會社の成立に至る迄の間に於ける主要なる諸海運會社間の系統を略示すれば次の如くである。(二重線は繼承、一重線は合併。)



四

明治年間に於ける海運界の激甚なる競争の一例は瀬戸内海に於ても示された。

明治元年に神戸・大阪間に本邦最初の汽船運送が開始せられてから漸次大阪と和歌山・尾ノ道・徳島・淡路との間を始めとして瀬戸内海一圓、四國九州等を往來する小型汽船が増加した。従つて其の間に競争の端が開かれ、運賃の割引貨客の争奪、速力の競争までも行はれた。併し之が爲めに遭難も續出し、各自困憊の状態に陥つた。其の結果として遂に運賃の協定を見るに至つたのである。併しながら、多數の船主の間に結ばれたる一片の協約は、制裁規定の存せざる限り、到底永くは維持され難いのであつて、裏面に於ては運賃の割戻等による競争が依然として跡を斷たなかつた。然る所へ明治十年に西南の役が起つて船舶の需要が俄かに増加し船主の利益も多大に上つたことに刺戟せられて、船舶の新造又は購入を行ふ者が續出し、明治十二、三年頃には船舶隻數凡そ百十餘隻、船主の數も七十餘人を算するに至つた。茲に於てか競争は更に激成されざるを得ない。即ち、貨客争奪の競争は再び激甚となり、運賃の引下、速力の増加、機關の虐使、豫定航路の変更、發着時間の不規則等、全く混亂状態に陥つた。従つて、船主自身は、運賃收入の減少を來して維持にも困難を感ずる程となつた。そこで協議して船舶検査所なるものを設け、

各船の乗客定員を定め、定員超過の船には罰金を課すると定めたのである。(1)

(1) 佐野次郎氏著『本邦企業者聯合及び合同』第三篇第六章第一節。『神戸海運五十年史』六七―八頁。『海運興國史』一五二、六三〇頁。

併しながら、此の検査所も其の効果を充分に發揮するを得なかつた。況んや、之によつて競争を根絶するが如きことは全く不可能の事であつた。競争は依然として行はれたるのみならず、却て從來よりも一層激烈を加へたのであつて、運賃及び出帆時間の如きは變更常なくして大阪の商人の蒙る損害は多大に上り、競争船は互に併航して寄港地への先著を争ふので航海上の危険も増し、徳島縣令の如きは航海上の危険防止の爲めに船舶の夜間航行を禁止した程であつた。而も多年の積弊は容易に除き難く、斯業界の安定は實現され難かつた。そこで、明治十四年に至つて大阪府知事は關係諸縣と諮り、大阪府外十三縣聯合小型旅客汽船取締規則を發布して弊害の防止に努めるに至つたのである。

流石の船主も茲に目覺めて競争制限の必要を痛感し、同年四月、關西同盟汽船取扱會社と稱する同盟の組織を見るに至つたのであつて、一方に於ては荷客元扱所

を設けて運送取扱業者の統一を計り、他方に於ては乗客運賃を一定し、出帆の順序を抽籤によつて定め、且つ運賃の半額を徴収して、同港出帆の同一航路船に對し其の定員に按分して之を分與するといふ合同計算の制度を定め、加ふるに違背者からは多大の違約金を徴することとしたのである。(2)

(2) 『海運興國史』六三〇頁。『本邦企業者聯合及合同』前掲箇所。

之によつて競争は一時中止された。而も船主にとつては、他の諸船主が同盟に忠實なるに際して自己のみ獨り同盟に不忠實ならむことが利益とされる。不況甚しき場合に於て特に然りとす。當時船舶の供給は需要を超過して居たから、船主中に斯かる同盟規約背反の誘惑に陥る者の生じたことは必ずしも異とするに足らない。即ち旅客の搭載によつて收受する運賃半額の収入を利用して、或は直接に割引を行ひ、或は宿屋周旋人等を利用して旅客を誘致する者が續出し、同盟成立以前に劣らぬ競争状態を呈するに至つたのである。併しながら、斯かる競争の結果は明白である。諸船主は當然に収入の減少を甚しからしめ、船體の修繕費は勿論、その運航費をすらも支出し難き程の窮狀に陥るに至つたのである。茲に

於てか、一大合同を行ふ以外には到底救済の見込なきを看取し、遂に廣瀬幸平その他の人々の盡力によつて、十七年五月、二の船主を除く以外の關西・中國・四國九州にかけての一切の船主を網羅する合同會社の成立を見ることとなつた。大阪商船會社が即ち是れである。(3)

(3) 『海運興國史』二五二、六三〇―二頁。『交通發達史』二三一―二頁。『運輸五十年史』

第三篇、四五―六頁。

五

瀬戸内海に於ける海運界の競争は、大阪商船會社の誕生に導いたのみならず、繼て又本邦稀に見るが如き大規模の海運同盟の發生を來さしめるに至つた。

瀬戸内海に於て營業する諸船主の最大部分を包括せる大阪商船會社の成立によつて一度齎らされた同地方の海運界の平和は、其の後に至つて幾多の新會社が出現した爲めに再び攪亂されるに至つた。即ち曩きに成立したる關西同盟汽船取扱所の活動は伊豫の宇和島地方の運輸需要に對して満足を與へるに至らなかつたので、十七年十二月に至つて資本金一萬圓を以て宇和島運輸會社が設立され、

豊後經由で大阪・宿毛間の定期航路が開かれた。又曩きに伊勢灣に於て營業しつゝあつた尼ヶ崎伊三郎先代は、十八年三月に同地の競争を協定に終らしめた結果として之から撤退し、八月以來第一及び第二運輸丸を以て大阪下ノ關間の中國航路を開き、翌年七月には大阪商船會社の整理船電信丸を購入して大阪・伊萬里間の九州航路を開いた。此の外、徳山の共榮社が開業し、共同組が開業する等の事があつて、三十年頃には、大阪商船會社に對立する船主は

大阪	尼ヶ崎伊三郎	十數隻
徳山	共榮社	二隻
大阪	福永庄七	五隻
宇和島	宇和島運輸會社	數隻
伊豫	脇川汽船會社	二隻
九州	深川汽船會社	數隻
其他		十數隻

の多きを數へるに至つた。(1) 而も是等の船主中には、大阪商船會社の成立に参加

することを拒絶した者もあり、汽船同盟に對する不滿から生まれ出でたる者もある事とて、多數なれども小型粗造の老朽船を擁する大阪商船會社と、新銳の船舶を有する社外諸船主との間には競争は避けられ得なかつたのであつて、是等の諸船主は非常なる意氣込を以て大阪商船會社に肉迫した。就中、共榮社及び宇和島運輸會社と大阪商船會社との間に於ては、二十年二月から激烈なる競争が開始され、神戸・宇和島下ノ關間に於て五割以上の運賃割引が行はれるに至つた。而して其の際、切符には割引率の記入なきが爲めに、荷客取扱問屋が割引率を偽り、甚しきは汽船會社から割引を以て受取つた切符に對して乗客からは全額を收受するの輩も現はれ、遂に警察署が干渉して、各汽船會社の代理店をして切符面に割引率を記入せしめるに至つたと云ふが如き出來事さへあつたのである。(2)

(1) 『海運興國史』六三五一―六頁。『海運興國史附錄』九九―二〇〇、一七三―一四頁。

(2) 『神戸海運五十年史』七〇頁

併しながら、此の競争も永續することは出來なかつた。競争が大阪商船會社の成立前に於けるものに比して劣らぬ程に激烈を極めるに至るや、諸船主も爲めに

困憊して茲に協定の已むべからざるを覺るに至つたのであつて、二十二年には大阪商船會社が率先して船主相互の意思疏通を圖らむが爲めに毎月船主例會を開催することとなつた。而も此の船主例會は、翌二十三年五月には運賃の改正を決し、七月には旅客運賃の合同計算を問題として之を可決するに至つたのであつて、八月には大阪に船主總代事務所を設けて大阪・中國各港間の運賃合同計算を開始し、翌年三月には之を宇和島・岡山・九州線にも及ぼした。此の時には加盟船主の數も増して船數九十六隻、その噸數一萬六千三百餘噸を算するに至つたので、大阪に同盟汽船乘券發賣所の本部を設け、支部を各港に設けて、合同計算を行つたのである。(8)

(3) 『本邦企業者聯合及合同』一四八頁。

瀬戸内海の世界に再度平和を齎らしたる此の海運同盟は、二十五年三月中旬に一旦共榮社の脱退を見たけれども程なく其の復歸を見るに至つたと云ふ一事を除いては、頗る平穩なる存在を續けたのであるが、翌二十六年には、制裁力を太ならしめむが爲めに改造することとなり、八月及び九月の兩月間は同盟を解いて其の

間に規約を改正し、關西汽船合併計算組合本部の名稱の下に十月から改めて旅客運賃の合同計算を開始し、二十七年に至つて貨物運賃の合同計算をも行ふこととなつた。而して其の結果、同盟の結束は頗る鞏固を加へたのであつて、新興の汽船會社の競争も此の同盟には微動だも與へることを得なかつた。例へば、二十九年三月に瀬戸内海に關西汽船會社なるものが創設されて同盟に向つて競争を開始したが、同盟側は豫て各港の運送取扱業者との間に契約して後者から信認金なる一種の保證金を供託せしめてあつたから、今新興の關西汽船が入港しても之に積荷を與へることをしなかつたので、數ヶ月内に解散するの已むなきに至つたのである。斯くして右の同盟は、瀬戸内海の世界に安定を保つこと數年、明治三十二年に中國線の旅客と若津線の貨物とを除くの外は總べて合同計算を中止し、翌年の北清事變後の好況に際會して其の必要失せたるが爲めに、三十三年八月に至つて全然解體することとなつたのである。(4)

(4) 『本邦企業者聯合及合同』一四八―五〇頁。

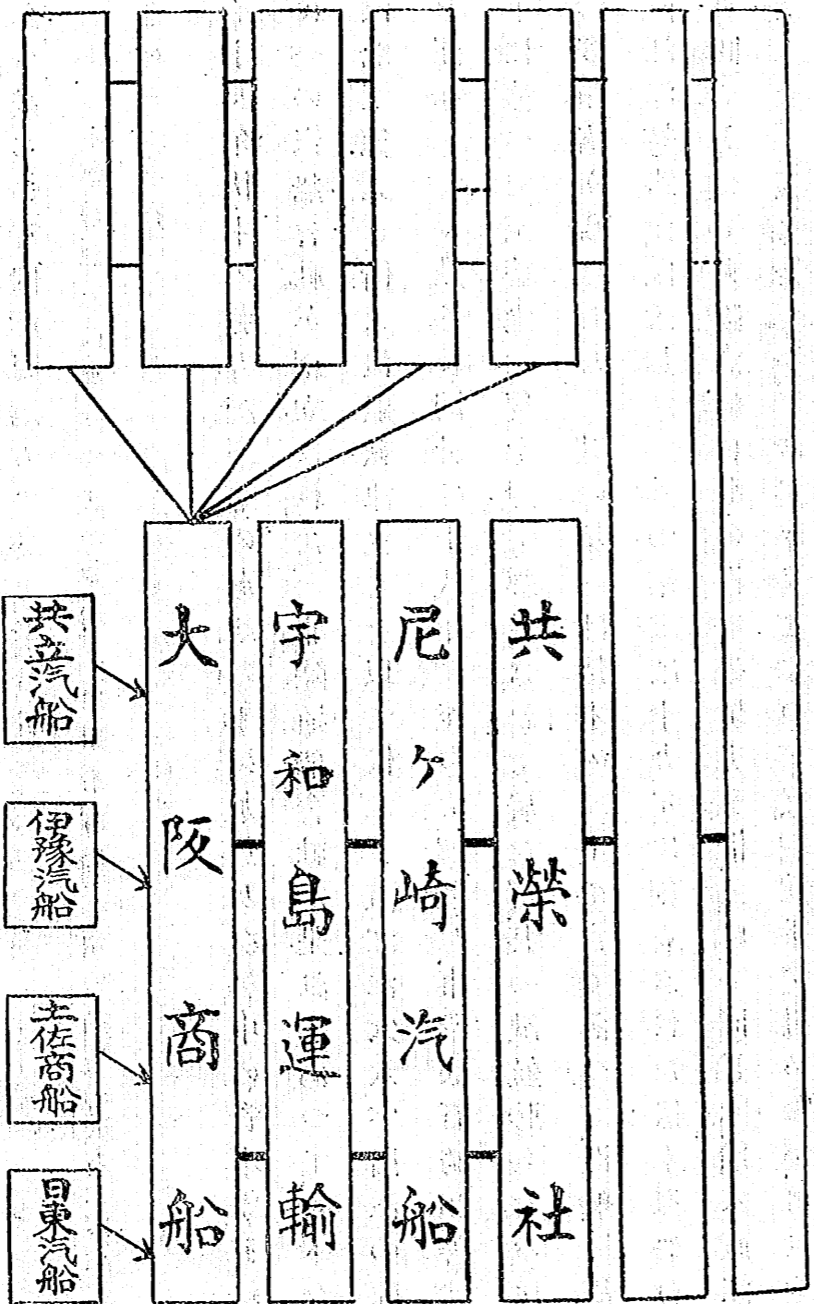
併しながら、海運界の好況は爾後永續したのではなく、従つて海運同盟の必要が

永久に消滅したのではない。其の後に至つて瀬戸内海附近に於ける各航路に就いて海運同盟が成立するに至つたのである。併し、それは曩日の同盟の如くに諸船主を網羅する一大同盟たるのではなく、大阪商船會社を一方の相手として幾多の汽船會社との間に結ばれたる單獨的の海運同盟の網の形を採つて居るのである。(b) 猶ほ、大阪商船會社は、明治三十二年には共立汽船會社を買収し、三十四年には伊豫汽船會社を買収し、四十年には土佐商船會社を買収し、大正十四年には日東汽船會社を買収すると云ふが如くに、多數の汽船會社を買収し併合したのみならず、(a) 他の諸汽船會社に投資して之に對する絶對的或は共同的支配權を獲得した(6) から、之はつて競争發生の餘地が頗る局限せられるに至つたのである。

(b) (i) 此の點に就いては、拙稿『本邦海運會社の結合に就いて』(經營學論集第三輯)一三二頁及び一二八—九頁を参照せられたい。

(a) 大阪商船株式會社『沿革大要』四—一〇頁。

今、大阪商船會社を中心として、右に指摘した諸會社間の關係を略示すれば左の如くである。(注線又は斜線は合併、横線は海運同盟、矢印は被買收。)



六

加能越の三州は徳川時代に於ける所謂北前船の發祥の地であつて、明治時代に

入つてからも伏木港を中心として海運業が頗る盛んに行はれ來つて、以て今日に至つて居る。従つて海運業者間の競争に就いても、假令小規模なりとは云へ、頗る興味ある幾多の實例が同地方に於て示された。(1)

(1) 本節の記述は總べて其の資料を原田翁甫編『三州船舶通覽』(大正四年)後編第一章から採つた。

明治十四年、伏木の藤井純三等の發起の下に、加賀及び越中の資本家を糾合して、伏木に一の汽船會社が創立された。北陸通船會社が是れであつて、資本金五萬圓、所有汽船至徳丸と借入汽船秋津丸とを以て伏木と直江津、穴水、宇出津の間に定期航海を開始した。然るに同社は十八年に至つて解散し、事業は石崎和善、武部尙志等の手に移つて至徳丸一隻を以て經營されて居たが、其の缺航勝ちなるに乗じて二個の競争者が現はれた。其の第一は伏木の二上平吉であつて、汽船三隻を以て伏木直江津航路に侵入した。其の第二は十九年に創立された伏木汽船會社、資本金五萬圓であつて、大阪商船會社の汽船崇敬丸を借入れて同じく、伏木直江津航路に侵入した。茲に於てか、三者三ツ巴となつて互に競争に努めたが、何れも疲勞甚

しく、二上が先づ船を出資者たる馬場道久に引渡して退き、次いで翌年、石崎武部と伏木汽船とは和を講じて伏木と直江津とに共同取扱所を設け、収益は一定の率を定めて分配するといふ合同計算の協議が成立した。而して是等兩者は、二十一年には進んで合併を斷行し、伏木航運會社、資本金三萬五千圓と改稱するに至つたのであつて、曩きに競争界より退きし二上の承繼者たる馬場とは提携の關係を續けることとしたのである。(2)

(2) 同書、八〇—二頁。

此の伏木航運會社と馬場とは、所有船都合四隻の中の半を割いて之を北海道航路に使用することとしたが、忽ち三個の競争者が現はれた。第一は魚津の北越汽船會社であつて、汽船三隻を以て伏木直江津航路に侵入した。第二は新湊の新湊汽船會社であつて、汽船二隻を以て同じ航路に侵入した。而して第三は穴水の樋爪伊太郎であつて、是れ亦汽船二隻を以て越中航路に侵入したのである。茲に於てか、伏木航運會社と馬場との提携團は、是等三競争者を迎へて大に奮闘する所あり、遂に侵入者をして妥協を提言するに至らしめたのであつて、結局、樋爪を除いた

三社一個人は、各自の所有船を共同取扱所に委託し、収益は之を伏木航運及び馬場の側が六分、他の二社の側が四分の率を以て分配することを約束して平和に歸したのである。加之、三社一個人の共營は不便多しと做し、三十年四月に至つて、共同出資を以て一會社を創立するに至つた。資本金十萬圓の越中商船會社が是れであつて、伏木航運及び馬場の側が五割五分、他の二會社の側が四割五分を出資した。(3)

(3) 同書、八二一—三頁。

此の新設の越中商船會社は、忽ちに曩きに妥協成らざりし樋爪伊太郎と七尾灣に於て競争することとなつた。蓋し、其の當時は七尾穴水航路が主要航路となつて居て、有望なる飯田航路には未だ何れも手を染めるに至らなかつたが、越中商船會社が突如として伏木直江津線から穴水線に侵入した爲めに茲に競争となるに至つたのである。併し、三十三年九月に至つて、樋爪は越中商船の穴水線侵入を承認する代償として、越中商船からは樋爪の新に開始する七尾飯田線毎月八航海に對し一航海十圓の割合を以て補給を行ふの條件を以て解決し、七尾に共同汽船本

部を置くに至つたのである。(4)

(4) 同書、八三頁。

然るに、明治三十六年に資本金五萬圓の共益汽船會社なるものが七尾に創立された。此の會社は、元來は樋爪伊太郎が越中商船會社に對抗する手段として自ら發起したものであるが、七尾穴水線に於ては越中商船會社との提携の下に共同經營を行ひつゝあり、而して七尾飯田線に於ては獨り自ら優勢の地位を獲得し保持しつゝありし折柄、三十七年に至つて飯田町に能登汽船會社が創立された。共益汽船會社と能登汽船會社との間に於ける競争は必至である。競争は三十九年に至るも已まず。遂に鹿島鳳至・珠洲の三郡長と、七尾穴水飯田の三警察署長と、金澤商業會議所會頭との仲裁によつて、兩者の營業を合同計算の下に置くことに議が纏まり、茲に始めて三年來の競争が終結を告げるに至つたのである。(5)

(5) 同書、八九—九〇頁。

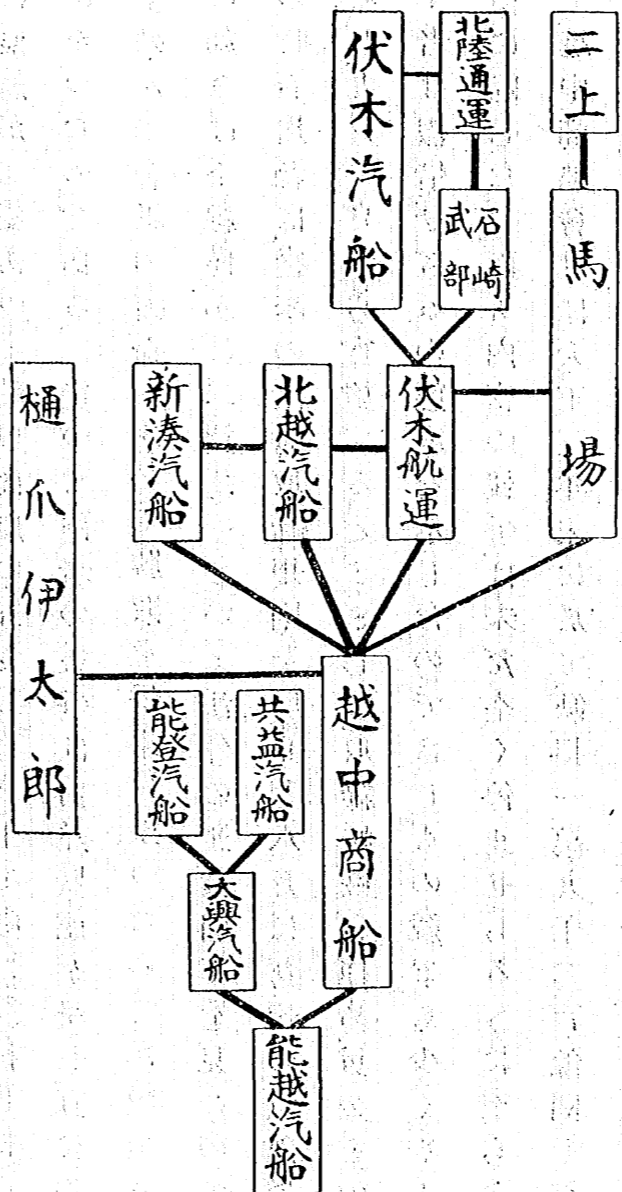
共益汽船會社と和を結んだ能登汽船會社は、大正元年に越中商船會社と協商し、七尾飯田線は能登汽船會社の經營に委することとして越中商船會社は敢て宇出

津以北に出でざるべしとの保證を後者から得た。即ち七尾飯田航路に關する限りには於ては、能登汽船會社は、越中商船會社に對して、恰かも共益汽船會社と同一の地位に立つに至つたのである。然るにも拘らず、大正二年二月に至り、越中商船會社は突如として是等兩會社に對する前年の契約を無視して七尾飯田航路を開始するの舉に出で、兩社の驚愕と憤懣とを買ふに至つた。仍ち、共益汽船能登汽船の兩社は、同年五月に共同して商船組なるものを組織し、汽船二隻を以て七尾直江津輪島線の經營を開始したるのみならず、八月に入つてから飯田航路に於て越中商船との間に競争を開始し、十月に入つてからは能登全線に互つて大々的の競争を行ふに至つたのである。加之、能登汽船會社が大正三年三月に七尾に創設された石川汽船會社を忽ち買收して翌月から七尾美川(加賀)間の航路を開始するに至るや、時を同じくして越中商船會社も同じ航路を開始するに至つたので、兩社の競争は、七尾灣内から延いて外海の方面にまでも擴大されたのである。茲に於てか、共益汽船會社と能登汽船會社とは、越中商船會社に對抗するの必要上から合併することとなつた。大興汽船會社が即ち是れであつて、資本金十萬圓、社船五隻、三百九

十七噸、外に備船が二隻あつて、越中商船の五隻、五百三十七噸に對抗し得るの實力を有するに至つたのである。従つて兩者の競争は白熱状態を呈し、互に損害を眼中に置かず、殆んど會社の運命を賭して勝敗を争ふに至つたのであつて、穴水線及び蛸島線の如きは全線僅かに二錢均一といふ法外の運賃引下を見たのである。然るに此の時、石川縣は、從來の港灣取締規則を廢止し、八月に新規の汽船營業取締規則を發布し、九月一日から實施することとして、取締峻嚴を極め、賃金その他を取締つて冒す者は假借せざるの態度を示したので、さしもの競争も少くも表面上に於ては平穩に歸した。而も内密の競争は未だ全く停止せらるゝに至らなかつたのであつて、越中商船會社は、大正三年末に於て、缺損一萬九千二百餘圓を翌年度に繰越し、大興汽船も亦翌四年三月に於て、缺損三萬五千六百餘圓を計上するの悲惨事に會したのである。茲に於てか、三年十一月以來、兩社の荷客取扱店主等は種々相談の結果、兩社の合併を斡旋するに至つたので、四年六月に至つて兩社の重役が七尾に會合し、茲に合併による新會社の創立の議を決することとなつた。能登汽船會社が即ち是れである。(6)

同書九〇—九二頁

賀越能三州の地に於ける汽船會社の競争は概ね共同計算の形に於ける海運同盟が又は合併による新會社創立かに終つて居る。今此の關係の大略を圖示すれば左の如くである。(横線は共營又は共同計算、斜線は合併、縦線は承繼)



七

古來海運並びに海運業の盛んなりし地方は、概ね近年に至つて競争並びに其の終末に就いての興味ある實例を示さざるはないと云つて差支ない。長崎港を中心とする九州西岸の地方も其の一つである。

明治四十四年以前に於ては、九州西南の沿岸一帯の航路に於ては、肥後汽船會社と三山汽船會社とが就航して居つて、兩者互に其の領域の擴張に努め、航路の重複を敢てし、採算の如何をも顧みず、常に競争の態度を保持して變らざる有様であつた。が、同年三月に至つて年來の競争を斷念し、遂に兩社の合併を見ることとなつた。

現在の九州汽船會社が即ち是れである。然るに、此の九州汽船會社は、大正九年に至つて天草商船會社との間に競争の端を開き、繼續二年、その最も關なりし頃には、長崎・天草間の乗船賃金が僅かに一錢外に通行税とまで低落するに至つたのであるが、九州汽船會社は損害五十萬圓、天草商船會社は資本金三十萬圓全額拂込を以てしても不足する程の損失を蒙り、遂に大正十年の上半期に至つて前者は後者を買収することとなつて終末を告げた。更に同社は其の主要航路たる長崎・主

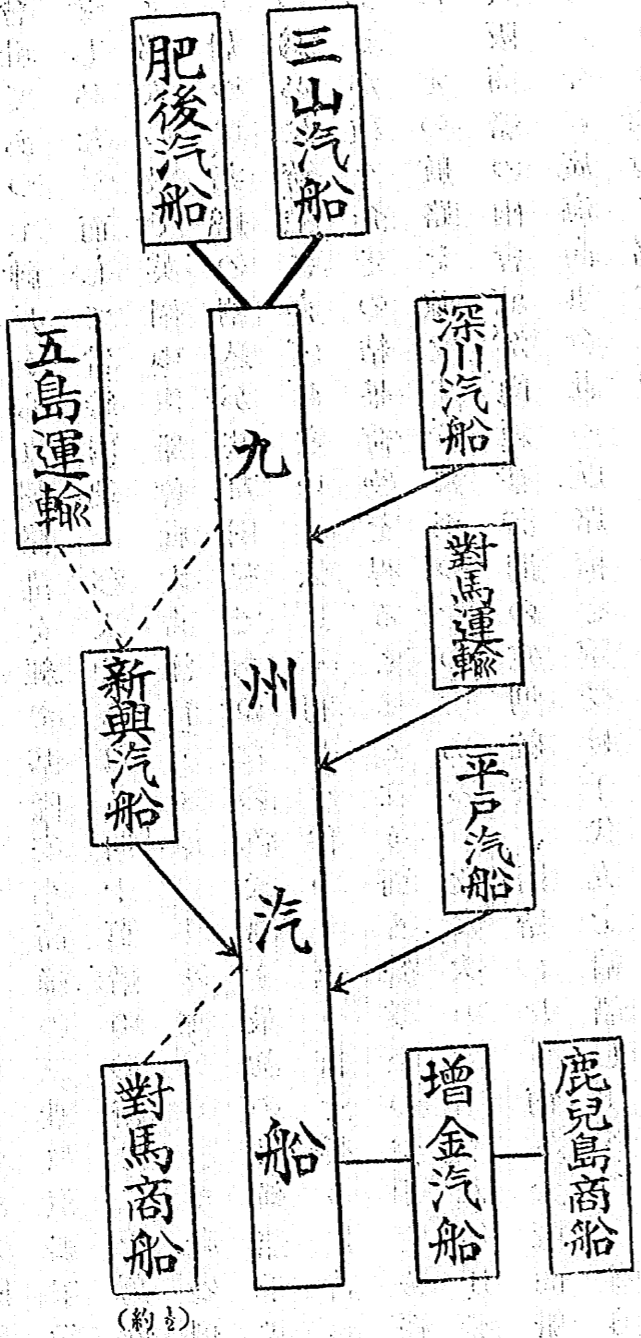
ノ浦間に於て新設の五島運輸會社との間に競争を行ひ、繼續三年、歐洲戰亂後の反動期の事として打撃特に甚しく、後者は資本金五十萬圓全額拂込を以て辛うじて整理を行ひ得たるに過ぎざる程の損失を蒙り、前者も亦之と略々同様の損失を蒙つた。茲に於てか兩社は、十二年上半期に至つて、平等出資を以て新興汽船會社なるものを創立し、之をして問題の競争航路の經營に當らしめ、依つて以て兩社競争の緩衝機關とするに至つたのである。但し、此の新設會社は、其の後、使用船宇和島丸の沈没を動機として十四年五月に九州汽船會社の引受ける所となつた。猶ほ九州汽船會社は、大正三年に深川汽船會社の小型汽船航路を併合し、對馬運輸會社を併合し、大正十五年六月には平戸汽船會社を併合した。加之、對馬商船會社と競争を行つた結果として、其の株式の約半數を所有することとなり、更に、從來の競争者たる鹿兒島商船會社及び増金汽船會社との間に協定を行つて居るのである。(1)

(1) 『海運興國史附録』二八三—六頁。九州汽船會社小早川氏談。

斯くの如く、長崎附近に於ける地方的海運業者の競争は概ね合併又は併合に終るか、然らざれば新會社の共同所有又は協定の如き利害共通關係の設定に終つた

のである。今、右に言及したる諸海運會社間の關係を圖示すれば左の如くである。

(黒斜線は合併。矢印斜線は買收。點斜線は協定。點斜線は所有。)



臺灣航路も亦本邦の沿岸又は近海に於て屢々競争の舞臺となつたものの一つ

である。

臺灣が我が版圖に歸してから逸早く之に向つて航路を開いたのは大阪の廣海商事會社であつて、神戸から九州諸港を経て基隆、安平、高雄の三港に汽船千代丸を就航せしめた。而して當時内地へ移入せられる四十萬擔の砂糖と二十萬擔の米とは支那人の扱で英國の汽船會社太古洋行(バタフィールド・スワイヤ社)の獨占到歸して居つて、邦船の割込が甚だ困難であつたのみならず、最初の就航船千代丸が老朽の爲めに荷主に喜ばれないと云ふ不利さへ伴つて、返り荷を得るに苦しんだのであるが、種々奔走の結果荷物を得ることとなり、而も營業上の信用をも贏ち得て遂に一定の航路を確立するに至つたのである。之に次いで二十九年、日本郵船及び大阪商船の兩會社が内地、臺灣間の定期航路を開始した。而も大阪商船會社は、三十二年に廣海商事會社の航路權を譲受け、千代丸を備船したるのみならず、獨逸のテート商會と協定し、翌三十三年には太古洋行の獨占的配船權を自社の手に收めるに至つたのである。斯くして、同年以後は、臺灣航路は殆んど郵船商船の二社の獨占到歸したるのみならず、米穀及び砂糖の移入量も増加し、船腹に對する需

要も充分であつて、平穩なる營業が繼續したのである。(1)

(1) 『海運興國史』七二七—七八頁。

然るに、此の平穩は、四十年頃から屢々亂されることとなつた。即ち、先づ第一には、四十年頃に、近海に於ける他地方の不況に基づいて三井物産會社が臺灣航路に著目し、之に辰丸及び阿蘇山丸の二隻を配船するに至つた爲めに、茲に競争の端が開かれた。併し、此の競争は程なく三社間に運賃の協定を見るに至つたことによつて終結した。第二に、其の後に至つて、緒明、大冢、八木、板谷、藤岡、原田等の諸船主が一團となつて各々所有船を提供し、三上合名會社の運用の下に汽船六隻を以て毎月四回の定期航海を開始し、外に三四回の不定期的配船をも行ふに至つた爲めに、再び華々しき競争が行はれ始めた。併し、此の競争は、郵船、商船、三井の三者の結束が堅かつた爲めに、四十五年の春に至つて三上合名會社の側が敗退するに至つたことによつて終焉を見た。第三に、大正七年から八年に互つては山下汽船會社の割込によつて平和が紊された。即ち、七年に、山下汽船會社が其の特殊關係を有する鹽水港製糖會社の斡旋によつて、郵船、三井の三社協定に割込まむことを企て、同

年末に、翌八年度分の砂糖運賃に對する競争入札を試み、破格の安運賃を提供して八年度分の全部を引受けることに成功した。茲に於てか、從來の三社は、翌九年度の砂糖積取に關しては山下汽船會社に對して競争的態度に出で、非常の安値を提供するに至つたのであつて、兩者の間の競争は益々激烈となるべき形勢を示した。併し此の競争も、糖業聯合會の調停により、臺灣糖總數量の三分の二を舊三社は、三分の一を山下汽船會社に振り當て、運賃は年々協定することとして終結するに至つたのである。(2)

(2) 『神戸海運五十年史』九八一—二〇〇頁。

斯くて、近海郵船(3)、大阪商船、三井物産、山下汽船の四社が協定の下に平穩なる臺灣糖積取を行ふこと數年、大正十三年に至つて又々新規に國際帝國川崎の三汽船會社が之に割込を企てることになつた。其の結果、十四年度分に關しては新三社は舊四社の抜船の形で割込を許すこととなり、十五年度分からは兩者の間に積荷割合を定めて競争を防ぐことになつたのである。加ふるに、十四年六月からは、新三社も砂糖積取の外に臺灣航路に定期配船を行ふこととなつたのであつて、近海

郵船及び商船の二社は神戸、基隆間、新三社及び山下汽船會社は高雄、内地間に就航して、共同計算を行ふことに議が纏まるに至つた。(4) 斯くて臺灣航路は平穩に歸するに至つたのである。

(3) 郵船會社は、大正十二年から、其の近海部を獨立せしめて、近海郵船會社と爲し臺灣航路を之に譲つた。故に同年以後は、近海郵船會社が臺灣航路の協定當事者となつて居るのである。

(4) 時事新報、大正十四年六月十二日。

九

日本郵船會社と大阪商船會社とは本邦海運界に於ける双壁であつて、共に世界的遠洋航路を經營して居るのみならず、前者は其の分身たる近海郵船會社を通じて、また後者は其の社の東洋課の手に於て、共に沿岸及び近海の航路をも經營して居る。而も兩者の間には、往年三菱會社と共同運輸會社との間に見たるが如き極端なる競争の行はれたることあるを聞かない。蓋し兩社は沿岸及び近海の各航路に於て、或は兩者間のみに、或は他の關係者をも加へて、それ／＼に運賃協定又は運賃合同計算等の如き結合關係を結んで居るのみならず、大正十一年以來は兩

社の經營する航路全般に互つて全般的協調の約束を結んで居り、十二年に近海郵船會社が創立されるに及んで右の關係を之にも及ぼすこととなつたのである。(1)更に之に加ふるに、兩社は日清汽船會社に於ても、朝鮮郵船會社に於ても、共に略々同じ程度の株式を所有して居り、(2)又、海外興業會社に於ても、兩社は東洋拓殖會社と共に之が大株主たるの地位に在るのであつて、兩社の間には淺からざる利害共通の關係が存するのである。

(1) 大阪商船株式會社沿革大要(大正十五年五月一日)一〇頁。

(2) 郵商兩社の株式所有の程度は、日清汽船會社に於ては郵船が四四%、商船が四八%、朝鮮郵船會社に於ては、郵船が二〇%、商船が一七%である。前者に於ては大阪商船が優り、後者に於ては日本郵船が優つて居るが、双方を綜合すれば略々同じ位の利害關係となる。

併しながら、兩社と極めて密接なる關係ある二個の海運會社の間には競争が行はれた。大阪商船會社が株式の半數を所有して之に自社系の重役を入れて居る所の北日本汽船會社と、日本郵船會社が株式の九九・六%を所有する分身會社たる近海郵船會社との間に於ては可なりの競争が行はれたこと、即ち是れである。特

に北日本汽船會社が大正八年に開始したる西廻航路(大坂・小樽間)に於ては、不況以來近海郵船會社との間に暗々裡に競争が行はれ、大正十五年四月以降はそれが激烈となり、六月頃からは實行運賃が定率運賃よりも一割乃至二割も引下げられるの有様であつたのである。然るに、此の競争も、繼續一年、昭和二年四月に至つて妥協が成立し、(一)阪神・門司・京濱より函館・小樽に至る間と、京濱より樺太に至る間との兩航路は、往航に於ては運賃合同計算、復航に於ては運賃協定を實行し、(二)瀬戸内海より小樽・函館に至る航路と、小樽・函館より京濱・門司・瀬戸内海に至る航路とに於ても運賃協定を行ひ、(三)函館・小樽より樺太に至る航路に於ては競争を中止することとして、茲に兩社間の競争の終結を見るに至つたのである。(3)

(3) 日本郵船會社海運及經濟調査報告(昭和二年上半期)一〇三頁。東京朝日新聞、昭和二年四月五日。

更に、北日本汽船及び近海郵船の兩社は、從來移入朝鮮米の積取に關して或る意味に於て競争者たるの地位に、或は、少くも競争者たり得る地位に在つた。蓋し、右の鮮米積取に關しては、關係汽船會社の間に年來鮮航會と稱する、不文の海運同盟

が成立して居つて、近海郵船會社は大阪商船朝鮮郵船山下汽船川崎汽船岡崎汽船尼ヶ崎汽船部澤山汽船の七社と共に之に加入して居たが、北日本汽船會社は其の圏外に立つて居たからである。然るに、昨年十月に至つて、鮮米の内地揚運賃の引上問題に關聯して、荷主側の反對運動に對抗せむが爲め、且つは加入社間の結束を強めむが爲めに、俄かに協定の成文が作られ、且つ其の中の一部の者の間にはブルすらも成立するに至つたが、之と同時に北日本汽船會社も鮮航會加入を承認されるに至つたのであつて、(4)斯くして、之と近海郵船との間には日本海方面に於ては全く競争が自制されることとなつたのである。

(4) 東京朝日新聞、昭和二年九月十五日、十一月一日。

十

以上吾人は、定期船主相互間、又は定期船主に不定期船主を交へたる一團の海運業者間に於ける競争と其の制限とに就いて述べて來た。併しながら、競争制限の努力は、單に定期船主間のみならず、又は定期船主を交へたる者の間に行はれるのみならず、不定期船主の間にも等しく之が行はれるのである。勿論、不定期船主間

の競争制限は、定期船主間の競争制限よりも實現に困難あるは疑ない。併し、不定期船主は、不定の時と場所とに於て、不定の相手との間に常に亂軍混戦の状態に於て競争しつゝあるものであるから、海運界が不況の極に達して船主一般に敏捷なる奇略も以て運命を開拓するの餘地なしと考へるに至らば、協力によつて難境を脱せむと努めるに至ることは自然である。本邦に於ては、歐洲戦亂後の不況時代に際して再三その例を見た。

其の第一は、大正十一年の夏に於ける四會社間の「最低運賃の協定」に發見される。歐洲戦亂の終結以後に於ては、之を戦前に比較するに、世界の船舶噸數は幾何の減少をも來さざるに海上貨物の數量は殆んど其の三分の一の減少を見た。従つて海運界は世界的に不況に入つて繫船が續出するの狀態であつた。特に大正十一年五月に於ては、東洋の海運市場の船價及び船費は戦前の十六割増なるに運賃率は七割増に過ぎなかつた。加ふるに、外國に於ける廉價處分船を購入して輸入する者が増加し、且つ遠洋の不況に基づいて配船は近海に集中し、夏期近海運賃のバロメーターたる樺太丸材の運賃も暴落して一大恐慌を來した。茲に於てか、十一

年七月、勝田銀次郎氏外四名の發起の下に、阪神在住船主大會は、繋船同盟を執行するか、大藏省預金部の低利資金を借入れるかの外なしとの旨を、船主協會に建議するに至り、協會は、調査委員をして共同繋船の具體案を作成せしめて二案を得たが決定せず、更に特別委員をして最終の具體案を作成せしめたが、協會理事會は此の舉を以て協會の趣旨に合せずとして握り潰した。斯くして、不定期船主全體としての協同は實現しなかつたが、其の間に國際勝田、川崎帝國の四會社は七月十七日に會合して、北見、樺太、沿海州の丸太運賃の最低率を協定するに至つたのである。(1)

(1) 『海運興國史』五七〇—八〇頁。

本邦に於ける不定期船主の競争制限の試みの第二は、翌大正十二年四月に於ける五社間の「プール團」の成立に發見される。此の年、北洋材の出荷豫想は前年に比して四割の増加を示して居たが、後に至つて却て前年よりも數十萬石の減少といふ見込が付き、運賃は低落し、解約者は續出し、加ふるに船主協會の不況對策の不成立の報によつて益々不況を加へるに至つた。茲に於て、三月末に、國際川崎、山下、鈴木、辰馬、勝田、太平洋海運の諸社は、大連豆粕、北洋材、北米材及び爪哇糖の最低運賃を協

定し、且つ北洋材の積取に關しては、船主團體に於て積取契約を行ひ、船主各自は單獨の成約を行はざることと定めた。而して四月中旬に至つて、辰馬及び太平洋海運の兩社を除いた五社は「プール團」なるものを成立せしめるに至つたのであつて、是等五社は各自一定の資金(五萬圓)を提供し、一致して積荷の相互的融通を行ひ、競争船が出現した場合には前記の提供金を以て之を備船することに努め、一方では曩に協定せる運賃の實現を圖ることとなし、存續期間を一年とし、違約者からは提供金を沒收することと定めたのである。此の「プール團」に直接に關係する船腹は六十八萬噸に達したのみならず、郵船商船、辰馬、太平洋海運等の諸社も應援の態度を取つた。而して該「プール團」は、運賃市場を切り崩すが如き安船腹を備船し、且つ自衛策として、西貢米、盤谷米、並びに南支南洋向の撫順炭を成約するの舉に出でたのである。(2)

(2) 『海運興國史』五八二—六頁。

第三の試みは、十三年五月に於ける『運賃同盟』に見出される。大正十三年の海運界は、一方に於ては前年九月の關東大震災によつて一大繁忙を來したが、他方に於

ては輸入船も多くして、それが爲めに運賃の低落を來し、經費は三倍の騰貴なるに運賃は五割の騰貴に過ぎない有様であつた。そこで五月に東和汽船會社の主唱の下に有志五會社が會合し、同月十五日に阪神在任船主大會を開き、『運賃同盟』を組織することを可決した。加盟者は、四十七社、所有船百九十三萬噸、備船五十六萬噸、合せて二百四十八萬噸に上り、二千噸以上の社外船の約九割を占めた。而も後には加盟者九十四社、所有船二百三十五萬噸に増加し、郵船、商船、三井物産等も好意的中立の態度を取るに至つたのである。協定事項は、北洋材、太連豆、粕門、司濱、石炭、爪哇糖、北米材、北米太平洋岸小麥(日本、歐洲、及)等の運賃最低率を定めること、不誠實なる荷主に對する共同制裁を定めることであつた。此の同盟は結束が堅かつた。併し、貨物の出廻りが閑散であつて、同盟本部の配船相談所のみでは之を調節し難きに至つたから、更に停船同盟案を作成し、配船難に陥つた者をして其の旨を申出でしめて停船を行はしめ、之に停船補助金を支給することに定めむとした。併しながら、不況によつて脱退者が多く現はれ、緊船も續出するに至つた爲めに、右の案は實行を見るに至らずして已み、運賃同盟そのものも十月末を以て解散するに至つたのである。⁽³⁾

(3) 『海運興國史』五九二—六〇七頁。

窮境堪へ難きに至らば不定期船主間にも競争制限の行はれることあるは右の如くであるが、而も是等の企ては何れも永續しなかつた。否、それは、性質上、永續し難いものであると云はなければならぬ。定期船主は常に同一の場所に就航して居るから、一たび必要によつて成立した競争制限手段は比較的永く存続する。之に反して、不定期船は、偶々一定の地方に多量の配船を見たる場合には協同的行動を必要とするに至るとするも、懸て他の地方に配船するに至れば自然に其の必要が消滅する。否、不定期船は世界を活動舞臺とするものであるから、一地方の不況は自ら他地方への配船を奨励するに至り、従つて前者の地方に於ける同盟の必要を消滅せしめ減少せしめるの原因が内在するのである。海運界は、定期船主間及び定期船主に不定期船主を交へたる一團の間にあつては海運同盟又は支配關係によつて競争が極度に制限せられることを常態とするが、不定期船主相互間にあつては混戦的の競争を常態とするものである、と云つて差支ない。