

經濟論叢

第八十五卷 第四號

經營者のリーダーシップ……………	田 杉 競	1
大恐慌期の減価償却政策……………	高 寺 貞 男	21
イギリス定期船業の成立……………	山 田 浩 之	39
外注管理部門の性格……………	吉 沢 栄 蔵	59
長期経営計画と利益管理……………	山 田 保	71

昭和三十五年四月

京 都 大 學 經 濟 學 會

イギリス定期船業の成立

——定期船業の發達過程——

山田 浩之

一 は し が き

一九世紀の後半に確立した近代海運業が「定期船業」と「不定期船業」とから構成されるにいたつたことは、周知のことである。この近代海運業の構成が形成されたのは木造帆船から鉄鋼蒸氣船への移行過程、つまり海運業における交通革命の過程であることは、すでに明らかにしたところであるが、近代海運業の構造を具体的に把握するためには、さらに「定期船業」・「不定期船業」がそれぞれのよう展開されてきたかを把握しなければならない。そのさい、まず明らかにしなければならないのは、「定期船業」の發達過程である。なぜなら、第一に、特定の航路において、公衆運送船 *common carrier* として、集貨量の如何にかかわらず一定の航路日程にしたがって運送用役を提供する「定期船業」こそは、一九世紀以前には決してみられなかった新しい海上運送のシステムとして、近代海運業を特徴づけるものであり、そして第二に、「定期船業」の發達によつてはじめて、「定期船市場」と「不定期船市場」とが分化するにいたり、「定期船業」によつて行われえない独自の海上運送業務——嵩高貨物の運送——が「不定期船業」として成立したからである。

したがって、本稿では、定期船業の発達について、まずその成立過程を明らかにしたい。定期船業発達の独自の性格は、その成立過程にみいだされるのであって、成立過程を分析することによって、定期船業の発達過程における基本的な問題点が抽出されるであろう。ところで、定期船業の成立というとき、それは蒸汽船会社による定期航路網の一般の形成として把握されねばならない。しかし、蒸汽船会社が設立されて蒸汽船による定期航海が展開される以前に、すでに帆船によって「定期航路」開設への歩みが進められていたのであって、このような歩みの中で、蒸汽船による定期航海がはじめられる条件がつくりだされたのであった。したがって、われわれはまず帆船による「定期航海」発展への歩みをみることにしよう。ついで、蒸汽船による定期航路開設がいかなる契機によって可能になったかを、明らかにしたい。

- (1) 拙稿「海運業における交通革命」交通学研究 一九五八年研究年報。
- (2) common carrier は、一般的には、ある特定者にたいしてでなく、申込者の如何を問わず、公衆一般にたいして有償で運送用役を提供するものである。したがって、common carrier は「公衆運送船（人）」と訳すのが、適当と思われる。このような「公衆運送」概念の歴史的形成については、前田義信「鉄道差別運賃ノート」甲南論集 第六卷第四号参照。なお、佐波教授も最近の論文において、common carriage を「公衆運送」と訳され、海運における市場生産をおこなう「定期船運送」がこれにあたるものとされている。佐波宣平「海運市場構造」経済論叢 第八十一巻第二号。
- (3) このような「定期船業」の規定については、C. E. Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, 1933, p. 253, 佐々木誠治訳「世界海運業史」二七九—二八〇ページ、を参照されたい。

二 「定航船」から「定期帆船」へ

定期船業の発達を促した経済的背景としては、いうまでもなく、産業革命による機械制大工業の発展を指摘しな

ければならない。機械制大工業にとりなり「熱病的な生産速度・老大な規模・一生産部面から他の生産部面への資本群および労働者群の絶えざる移転・および新たに創造された世界市場的諸関連」¹⁾は必然的に、陸上交通においてばかりでなく、海上交通においても、運送の規則性・確實性・迅速性の向上を必要とし、「定期航海」の発達を要請したのであった。この要請にこたえんとした最初の試みが、一八一八年アメリカの帆船会社ブラック・ボール・ライン Black Ball Line によって行われた、ニューヨーク／リヴァプール間の定期航路開設である。²⁾これは遠洋航路における世界最初の定期航海としてばかりでなく、「自己運送」から「他人運送」への発展を画した画期的な事件として、世界海運史に位置づけられている。同社のライナーは、公衆運送船 common carrier として、他人貨物を集貨し、満載したと否とを問わず、一定の日にニューヨーク（およびリヴァプール）を出航したのであって、これをもって今日の「定期船」の先駆とみても、けつして間違ひではないであろう。

しかし、このような帆船による定期航路の開設に先立って、特定の航路に就航し、おおむね満船になるのを待つて、出航したコンスタント・トレーダー constant trader（あるいはレギュラー・トレーダー regular trader）とよばれる船舶——私は、これを「定航船」とよぼう——が、存在していたことに注目する必要がある。

この「定航船」は、船主の自己貨物のみならず他人貨物の運送をおこなう「半他人運送形態」をとるものであったが、じょじょに他人貨物の運送を主たる業務とするようになり、公衆運送船に移行しつつあった。そして、郵便物や旅客はこのような船舶によって運送されるのを常とした。⁴⁾後に、「定期船」が就航するようになった主要航路は、この「定航船」によって開拓され、発展せしめられていたのであって、したがって、「定期航路」開設の条件をつくりだし、「定期船」を生み出す基盤を形成したのは、実はこのような「定航船」にほかならなかったのだ。

ある。

ところで、このような「定航船」の性格をもつものとして、もっともはやく登場し、かつ後の定期船業の発足に直接の関連をもつことになるのが、イギリス政府の「国営郵便帆船」government postal packets である。したがって、定期船業の成立過程を明らかにしようとするばあい、その出発点として、このイギリス国営郵便帆船をとりあげておかなくてはならない。

この国営帆船による郵便運送制度がはじめられたのは、エリザベス朝時代といわれるが、一六八八年に、イングランド南西端に位置し、イギリス海峡に面したファルマスFalmouth 港がイベリア半島への郵便運送の基地として定められて以後、同港を中心として、この制度は發達することになった。とくに、一八世紀にはいつて、同港を基地として新大陸へも郵便船が送られるようになって以来、国営郵便船は外洋航路における「定航船」として、郵便運送をかなり規則的に行うようになってきたばかりでなく、旅客運送の分野にも重要な役割をはたすにいたつたのである。ところが、一八世紀末くらい、郵便船の運航をめぐる、種々の悪弊が生じ、国営帆船による郵便運送制度はすっかり腐敗することになった。すなわち、郵便船は民間から傭船されて、郵政局の監督官(Post Office agent)の監督の下に、郵政局によつて傭われた船員によつて運航されていたが、船主と監督官、船長と監督官との間に贈収賄がおこなわれ、その監督はきわめて不完全なものとなつていた。そして、船員や役人その他の貨物を積みこむという慣行が、最初は禁止されていたにもかかわらず、事実上許されており、時にはそのために郵便運送が犠牲にされるという事態さえ生じていたのである。

これに加えて、当時のイギリス造船技術には、すこしの進歩もなかった。航海条例という重商主義的保護規制に

よつてもたらされた優越性に安住していたイギリス船主には、積極的に技術的革新を行おうという意欲など全くみられなかつたのである。⁹⁾したがって、一九世紀はじめのイギリス海運は、腐敗と停滞のなかで地盤沈下をひきおこしていた、といつても決していいすぎではない。

かくて、「定航船」からの一歩前進は、アメリカ船主によつて行われることになる。ブラック・ボール・ラインの登場がそれである。イギリス海運のこのような停滞にたいして、アメリカ海運は、一九世紀はじめ以来あらゆる面で革新をなしつゝあつた。蒸汽船の商業的利用に先手をうつたばかりでなく、帆船の改良にも着手し、いわゆる「クリッパー船」をつくりだしつゝあつた。そして、このような発展の一つのクライマックスが、ブラック・ボール・ラインによる「定期航路」の開設であつた。ニューヨークの五人の商人が、それまで「定航船」として就航していた四隻の帆船でもつて、ニューヨーク／リヴァプール間に定期航海を開始したのは、一八一八年一月であつた。⁹⁾特定の航路を、一団の船隊をもつて、満船であるうとなかうと、定められたスケジュールにしたがつて運送サービスを提供に従事するという定期船業務は、この時にはじまつたといつてよい。それは、完全な「他人運送形態」をとるものとして、「定航船」よりもはるかに進んだ海運経営のあり方であつて、ここから新しい海運業の歴史がはじまるといつても決していいすぎではないであらう。⁹⁾それはまた同時に、定期航路の経営を数隻の帆船によつて行おうとした点において、近代海運業における資本集積の出発点でもあつた。¹⁰⁾以後、海運業における資本の集積と集中は、定期船資本を中心に行われていったのである。¹¹⁾

さて、ブラック・ボール・ラインは、イギリスにおける産業革命の進行とともに郵便運送がますます重要となり旅客運送や工業製品の運送がようやく増大しはじめた当時において、その時代の要請に答えるものとして非常な成

功をおさめた。¹⁸⁾かくて、ブラック・ボール・ラインにつつて、一八二二年同航路にレッド・スター・ライン Red Star Line、スワローテイル・ライン Swallowtail Line が設立され、さらにロンドンヤル・アーブル等へも次々と定期航路が開設されたのである。¹⁹⁾いうまでもなく、旧式のイギリス国営郵便帆船は、これらのアメリカ「定期帆船」に対抗することはできなかつた。したがって、たちまちにして、大西洋横断の郵便・旅客運送は、ブラック・ボール・ラインをはじめとするアメリカ「郵便帆船ライン」packet lines によって奪われることになったのである。そして、一八三〇年代の中頃には、アメリカ諸港からヨーロッパ諸港へ定期航海をいとなむアメリカ帆船会社は五指をこえ、北大西洋航路はアメリカ帆船によって完全に掌握された。

これにたいして、イギリス海運は、ほぼこの頃まで相変らずの停滞をつづけていた。しかし、産業革命の完成とともに、イギリス産業資本はこのような状態に大きな不満を感じはじめた。北大西洋航路以外では、郵便・旅客運送は主として、イギリス国営郵便船と東インド会社によって行われていたが、それらの旧態依然として何らの改良もみられない不規則な運送サービスは、とうてい産業資本の要求に答えることはできなかつた。そして、帆船による定期航海でさえ、必ずしも時代の要求を満たすものではなくなってきた。いうまでもなく、帆船による定期航海には、その出港日は一定とすることはできても、その到着日は不定であるという限界があつた。¹⁵⁾これは、定期航海としてはきわめて不完全なものであり、その意義はいかに大きくても、定期船業としては先駆的なものにすぎなかつたのである。したがって、定期航海は機械制大工業の時代にふさわしい新たな交通手段によって一そう発展せしめられねばならなかつた。すなわち、蒸汽船が遠洋航路に進出しなければならなかつたのである。蒸汽船による遠洋航路への進出によって、はじめて定期航海の完成、すなわち定期船業の成立を語ることができる。それで

は、それはいかにして可能となったのであろうか。それを可能にした具体的契機を次に明らかにしよう。

- (1) 『資本論』第一部第十三章 青木書店版 六二七—六二八ページ。
- (2) ただし、これは最初の成功した試みであって、それ以前にも、失敗しているとはいえず、このような試みがなかったわけではない。すなわち、一七八三年から一七九二年まで、フランスの船主が補助をうけてニューヨーク／ロリアン（Lorient）間で月一回の郵便船の運航を行っていた。一八〇五年にもボストン／リヴァプール間に三隻の帆船であって定期航海をはじめたものがあつた（Cf. J. G. B. Hutchins, *The American Maritime Industries and Public Policy, 1789-1914*, 1941, pp. 233-4.）。
- (3) Fayle, *op. cit.*, 253-4. 邦訳二七九—二八〇ページ。R. H. Thornton, *British Shipping, 1839, p. 7.* 及び「ライオン航海」Reihenfahrt）とされる船舶運航組織が存在した。「バルト航海」については K. Giese, *Das Seefrachtgeschäft, 1919*, 白杵春水訳『海運貨率論』三七—四五ページを参照されたい。ただし、このような「重商主義時代のライオン航海またはバルト航海をもって直ちに現在の定期船舶航海の先駆とすることはできない。ライオン航海が一定の航海日程に従ひ船が満載されると否とに拘らず規則的に航行を継続するに至って、はじめて、それが定期航海の性質をもつのである。」（F. Stapelfeld, *Der Seefrachtmarkt, 1931*, 佐波宣平訳『海運運貨市場』一二五ページ）。
- (4) G. R. Taylor, *The Transportation Revolution, 1951*, pp. 105-106.
- (5) したがってこの郵便船は Falmouth Packets と呼ばれる。ヤキム国郵郵便帆船にのって、次のものを参照。E. K. Chatterton, *The Mercantile Marine, 1923*, Chap. XI. A. C. Wardle, *The Post Office Packets, in The Trade Winds, 1948*, ed. by C. N. Parkinson; H. Richardson, *Britain's Post Office, 1953*, Chap. VII; B. Cable, *A Hundred Year History of the P. & O., 1937*, Chap. VI. なお、ノルマンヌ以外に「オランダ」ボルチャク海方面へはハーウィッチ Harwich, カンクはドウヴァなどが郵便船の基地として使用されていた。そして、東洋方面への郵便運送は東インド会社船によって行われていた（Wardle, *op. cit.*, p. 278.）。
- (6) このために、郵便船はしばしば私掠船の目標とされることになった。しかも貨物が奪われても、その所有者たちは保険金の支払をうけたため、かならずしも損失をうけなかった。その他、船長が乗船せず、航海の責任者のいない郵便船の出航が認め

らるゝた類の愚弊が種々横行してゐた。 Cf. Wardle, *op. cit.*, pp. 279-280; Cable, *op. cit.*, pp. 26-28.

(7) Thornton, *op. cit.*, pp. 3-5; Fayle, *op. cit.*, p. 228. 邦訳は〇ヤマ。

(8) Hutchins, *op. cit.*, pp. 233-234; Taylor, *op. cit.*, pp. 105-106.

(9) Thornton, *op. cit.*, p. 7. なお、佐波宣平「海運理論体系」第六章を参照。

(10) もちろん、それ以前にも同一の船主によって何隻もの船舶が所有されたことはあった。しかし、それは船舶経営のあり方(すなわち海運業における生産過程の性格)から必然的に招かれるものではなく、その船主の關係している隔地間の商業取引の(距離的・量的)規模に依存しており、これは、いわば前期的な集積と考えられる。前期的集積・集中については、大塚久雄『近代資本主義の系譜』第一・第二論文参照。なお、佐波教授の研究によれば、ライナー liner という言葉じたいが、船隊を組んで航行するという意味から生れた、と考えられる(佐波宣平「海運用語」海事研究 第三一号五十六ページ参照)。

(11) 海運資本が特定航路において定期船業を営むばあい、一定のスケジュールにしたがつて船舶を運航するためには、その航路の距離が長ければ長いほど、また航海数を増やそうとすればするほど、運航船舶数が大であることを要する。また、競争者の侵入を排除しようとすれば、運航隻数増大への要求はさらに強くなる。しかも、定期船業においては、船舶にたいする資本投下以外に、それに応じた陸上設備資本をも必要とする。かくて、定期船業においては、設立当初から巨額の資本投下を必要とするばかりでなく、それ以後も資本集積への促進はきわめて強い。

(12) ブラック・ボール・ラインの設立者は、アメリカの織物輸入業者であつたことを、ここで指摘しておきたい(Hutchins, *op. cit.*, p. 234)。このことは、定期航海の発達が、産業資本の生産する工業製品の輸出(輸入)貿易と密接に結びついていたことを示すものであらう。

(13) Hutchins, *op. cit.*, pp. 234-235; Taylor, *op. cit.*, pp. 106-107.

(14) ただし、イギリスにおいても帆船による定期航路開設が行われなかつたわけではない。伊坂教授の研究によれば、一八一九年にスコットランドのアレクサンダー・アラン船長がグリーノック／ケベック間に小帆船によつて定期航海を開始したとのことである。もっとも、定期配船を広告した最初は一八二二年であつた(伊坂市助『英国船主事情』五五九—五六〇ページ)。ただし、同ラインが、当時、大西洋横断航路において大きな比重をしめたとは思われない。しかし、同ラインは後に、アラン・

ライン Allan Line として大をなした。 Cf. W. S. Lindsay, *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*, Vol. IV, 1876, pp. 260-263.

(9) ブラック・ボール・ラインの郵便帆船は、ニューヨークからリヴァプールへは一航海平均二二日半を要したが、時には三六日かかることもあった。また、復路の西航においては、風向や潮流に妨げられて平均三三日半を要し、時には四八日も航海しなければならぬこともあった (E. C. Smith, *A Short History of Naval and Marine Engineering*, 1937, p. 47, Table IV)。

三 イギリス定期船会社の形成

「定期帆船」の成功によつて北大西洋航路を支配し、またすぐれた性能をもつクリッパー船によつてその他の航路にも進出しようとしていたアメリカ海運には、蒸汽船を外洋航路に進出させようという動きは、一八一九年の「サヴァナ」以来、まったくみられなかった。アメリカにおける蒸汽船の発達には、内陸水運および沿岸航路の国内市場が中心であった。これに対してイギリスでは、内陸水運や沿岸航路における発達には限度があった。したがって、一八一二年のベルの「コメット」によつて産ぶ声をあげたイギリス蒸汽船は、一〇年代末から二〇年代にかけて、アイルランド海峡とイングランド海峡を中心として、いちはやく近海航路へと進出していった。そして、この発展を主として推進し、アイルランドや対岸ヨーロッパ大陸への定期航路の開拓につくしたのは、「ジェネラル汽船会社」General Steam Navigation Company と「ダブリン・アンド・ロンドン郵便汽船会社」Dublin and London Steam Packet Company である。²⁾両者はもともと初期に設立された蒸汽船会社であるが、いうまでもなく、これらは旅客運送を中心として発達し、その出発の当初から、公衆運送船^{コモン・キャリア}として定期航海をいとなんだのであった。したがって、ここにおいて新たな「定期船業」の誕生をみとめることができるであろう。しかし、真に「定期船

業」の成立を語りうるためには、すでにのべたように、蒸汽船の遠洋航路への進出が実現していなければならぬ。ところが、一八三〇年代のなかばになつても、蒸汽船はなお「木造外輪船」という低い技術段階にあり、したがつて、遠洋航路への進出は、大型化によつて技術的には可能であつたとしても、経済的には不可能であつた。これを可能にしたのが、腐敗し時代おくれとなつた国営郵便船による郵便運送制度の改革である。それでは、どのようにして郵便運送制度の改革が行われたのであらうか。そして、蒸汽船の遠洋航路への道は、いかにして切りひらかれたのであらうか。

ふるい郵便運送制度の改革をもたらし、蒸汽船による遠洋航路への進出という大きな発展を生みだすきっかけをつくつたのは、「ウィルコックス・アンド・アンダーソン商会」という小さな海運企業である。一八二二年に設立された同商会は、当初は数隻の帆船でイペリア半島諸港への運航を行う小資本であつたが、一八三五年スペイン政府がイギリスとイペリア半島間の蒸汽船航路の開設を望んだ時、同商会は、長年の経験とその間に培つた地盤により、「ダブリン・アンド・ロンドン郵便汽船会社」の協力を得て、同社の蒸汽船を備船し、同航路で定期航路を経営することになった。そして、一八三七年はじめには、六隻の蒸汽船を隔週毎に出航させており、さらに毎週出航させる計画さへえていた。しかし、同航路においてそのような規模で定期航海を行うことは、実は非常に冒險であつた。つまり、まだその船隊に見合うだけの運送量はなかつたのである。したがつて、同社の赤字は累積するばかりであつて、その頃には破産寸前にまで達していたのであつた。この危機を救うために、ウィルコックス、アンダーソンが企てたのが、当時海軍省 (Admiralty) の管理下に帆船によつて行われていた同航路の郵便運送業務を同社の手に引き受け、それにともなう補助金を獲得することであつた。かれらは、政府の帆船よりも安い費用で、

より規則的かつよりスピーディに郵便運送を行うことを保証する計画を、海軍省に提出した。政府は一度はその提案を拒否したが、郵便運送の規則性・迅速性を求める実業界の圧力や与論の支援のために、結局は政府もその提案を受け入れねばならなかった。そこで、政府はイベリア半島への郵便運送を請負う船主を公募し、同航路を維持するに必要な金額を入札させた。入札に応じたのは二社。一社はいうまでもなくウィルコックス・アンド・アンダーソン商会であり、他の一社は「ブリティッシュ・アンド・フォリン汽船会社」British & Foreign Steam Navigation Company であった。最初は後者の申し込みが受け入れられたが、後者に同航路の運航能力のないことが判明したため、前者の入札が受け入れられることになる。こうして、一八三七年八月、ウィルコックス・アンド・アンダーソン商会がダブリン・アンド・ロンドン郵便会社の支援の下に設立した「ペニンシュラ汽船会社」Peninsular Steam Navigation Company と海軍省との間に、イギリス最初の郵便運送契約が結ばれたのである。そして、新会社は、ファルマスからイベリア半島諸港（ヴィゴ、オポルト、リスボン）およびジブラルタルへの最低月一回の郵便汽船運航にたいして、年に二九、六〇〇ポンドを補助金として受けとることになった。

こうして、民間蒸汽船が補助金をえて郵便運送にあたるという制度がはじまったのである。そして、この制度の有用性はただちに明らかとなった。ペニンシュラ会社の蒸汽船は、政府の郵便船よりも規則的であり、かつはるかに早く、しかもすくない経費で郵便運送を行った。このような新しい郵便運送制度の成功によって、従来の悪評高き国営郵便船は漸次廃止されることになり、したがってこの新制度は他の航路にも拡張されることになる。そして、蒸汽船の遠洋航路への進出を可能にしたのは、実はこの新制度であった。

- (1) イギリス蒸汽船が河川航行から海上へ進出したのは、初期の船用機関の発達に大きな役割を果たしたデイヴィッド・ネピア

David Napier の建造した「ロブ・ロイ」が、一八一八年グラスゴウ／ベルファースト間に就航したのが最初であった。以後アイルランド海峡に次々と蒸汽船航路がひらかれ、ついで、一八二〇年のドウヴァ／カレ間をはじめとして、一八二六年にはロンドン／ポルトガル間、二八年にはダブリン／ポルトドー間、三五年にはサウサンプトン／ル・アーブル間へと、ヨーロッパ大陸との近海航路にもイギリス蒸汽船による定期航路がひらかれていった。Cf. W. S. Lindsay, *op. cit.*, pp. 78-82; Hutchins, *op. cit.*, pp. 335-336.

- (2) Thornton, *op. cit.*, pp. 13, 18. (3) 前掲拙稿、二五四ページ参照。
- (4) ナポレオン戦争が終った後、イギリス海軍省は、退職士官の失業救済のために、郵政局の反対にもかかわらず、郵便運送の管理権を獲得してゐた。Cf. Cable, *op. cit.*, pp. 30-31; Richardson, *op. cit.*, p. 179.
- (5) Cable, *op. cit.*, pp. 9-36; Lindsay, *op. cit.*, pp. 376-383.
- (6) それまでの政府の郵便帆船は、きわめて不規則で、ファルマスからリスボンまで、時には三週間もかかることがあった。これにたいして、会社の蒸汽船は八四時間で航行した(Cable, *op. cit.*, pp. 31, 35)。なお、会社自身も、郵便補助金によって危機を克服した。二九、六〇〇ポンドは、それまでの損失をなくし、かつ利益を計上しうる額であった(Cable, *op. cit.*, p. 36)。

新制度が最初に拡張されたのは、アメリカ帆船船によって支配されていた北大西洋航路である。ところが、その実に先立って、同航路の郵便運送契約が予想されるやたちこの契約を獲得せんとして、一八三八年には数社が北大西洋へ蒸汽船による定期航路を開設するにいたつた。これが、海運史上に著名なイギリス蒸汽船による北大西洋横断の先陣争いである。周知のように、第一船「シリウス」は四月二日、一日おくれで「グレート・ウエスタン」がニューヨークに到着した。北大西洋航路への蒸汽船の進出は、こうして開始されたのである。同年一〇月、期待通り政府は、同航路において郵便運送をおこなう蒸汽船船主を公募した。しかし、公募に応じた船主の条件と政府の求める条件とが一致しなかつたため、結局、翌三九年七月、政府はカナダの一商人サムエル・キューナード

Samuel Cunard との間に郵便運送契約を結ぶことになる。キューナードは、この契約にもとづいて、今日の「キューナード汽船会社」の前身「イギリス・北アメリカ・ロイヤル・メイル郵便汽船会社」British & North American Royal Mail Steam Packet Company を設立し、¹⁰ いずれも一〇〇〇トンを超える四隻の木造外輪船を建造して、一八四〇年よりリヴァプールからハリファックス、ボストンへ月二回の配船をおこなったのである。これにたいする郵便補助金は年六〇、〇〇〇ポンドであったが、船隊の増強にに応じて、一八四一年には八〇、〇〇〇ポンド、一八四六年には九〇、〇〇〇ポンドに増額されている。

かくして、北大西洋航路において、一八四〇年から、それまで同航路の覇権をにぎっていたアメリカの帆船ライオンと、一八三八年に第一船を送りだしたイギリス蒸気船会社、および郵便補助金をえたキューナード・ラインとの間に、はげしい競争が展開されることになる。蒸気船は規則性と平均速力においてまさっていたとはいえ、「木造外輪船」という技術水準の低位のために、経済性において帆船に劣ったのであって、郵便補助金を獲得できなかった蒸気船会社は漸次敗退をよぎなくされた。¹¹ したがって、ひとりキューナード・ラインのみが補助金のおかげでじょうじょにアメリカ帆船を圧倒してゆくことができた。かくして、一八五〇年ごろには、「定期帆船」の敗勢は決定的となり、蒸気船によるよりすぐれた定期航海がそれにとって代ることになる。このようにして、北大西洋航路において「定期船業」は成立したのであるが、以上から明らかなように、それを可能にしたのは蒸気船にあたえられた「郵便補助金」にはかならないのである。

- (7) Hutchins, *op. cit.*, p. 343. なお、前掲拙稿「第一節注(四)(二五七ページ)」、注(四)(二五九ページ)参照。
- (8) Lindsay, *op. cit.*, pp. 170-178; H. P. Spratt, *Transatlantic Paddle Steamers*, 1951, pp. 30-34.

- (6) R. Meeker, *History of Shipping Subsidies*, 1905, p. 5; J. E. Saugstad, *Shipping and Shipbuilding Subsidies*, 1932, pp. 233-234. ただし、リンゼイおよびカーゴードは、キナードも公募に応じ、その条件がもっとも政府に有利であったために契約獲得に成功したかのごとく書いてゐる (Lindsay, *op. cit.*, p. 180; A. W. Kirkaldy, *British Shipping*, 1914, p. 56.)。しかし、ミーカー、ゾーグスタッドの原資料にもとづく研究によれば、キナードは公募に応せず、海軍省とのブライズベイトな折衝によつて契約を獲得した、とされている。このような経緯でえられたことからして、キナードがかなり政治的に動いたことが想像される。

- (7) リンゼイによれば、キナードは一八三〇年ごろから、カナダのハリファックスにあつて、蒸汽船による郵便運送を計画していた、という。事実、キナードは、一八三一年に、カナダの沿岸航路用として小蒸汽船「ロイヤル・ウイリアム」を建造し、一八三三年には、それでもって大西洋横断を試みてゐる (Thorton, *op. cit.*, p. 26; Spatt, *op. cit.*, p. 28.)。その後、キナードは一八三八年にイギリスに渡り、以前東インド会社のハリファックスの代理商をしていた関係から、東インド会社の「セクレタリを介してロバート・ネピア Robert Napier に近づき、彼の紹介でグラスゴウのバーンズ George Burns, リヴァプールのマッキューヴァ David McIver を知った。そして、バーンズとマッキューヴァの協力を得て、同社を設立したのである (Lindsay, *op. cit.*, pp. 178-180; Kirkaldy, *op. cit.*, pp. 55-57.)。なお、ロバート・ネピアとキナードとの関係については、脇村義太郎「クライドサイドの造船業者」(大内兵衛先生還暦記念論文集(下)所収)一〇一一—一〇五ページ参照。

- (11) そのうちで、もっとも長く競争に耐えたのは、「グレート・ウエスタン」(一三二〇トン)でもって北大西洋航路に乗りだした「グレート・ウエスタン蒸汽船会社」Great Western Steamship Co. であつた。同社は一八三八年いらい「グレート・ウエスタン」を規則的に運航し、一八四三年には最初の鉄製スクリュー船として名高い「グレート・ブリテン」(三二七〇トン)を建造して、蒸汽船による定期航路の開拓・発展に大きな功績があつた。しかし、最初の郵便運送契約のさいにも、同社の申し込みは受け入れられず、後にもキナード・ラインと同じ条件で郵便運送を行うことを申し出たが、常に拒否され、結局、一八四六年には運航を停止せざるを得なかつた。この点、海軍省はグレート・ウエスタン会社にたいして不公平であつたと主張してゐる。 Cf. Meeker, *op. cit.*, pp. 5-7; Lindsay, *op. cit.*, pp. 180, 184-5; Smith, *op. cit.*, p. 42.

北大西洋航路について郵便補助金があたえられ、定期船業の成立をみたのは、イギリスと西インド諸島間の航路であった。以前西インド諸島で砂糖の栽培にあたつたことのあるスコットランド人、ジェイムズ・マクタイーン James MacQueen は、すでに一八三七年に政府にたいして郵便運送の改善案 ("General Plan for a Mail Communication between Great Britain and the Eastern and Western Parts of the World") を提出してゐたが¹²⁾、一八三九年には「ロイヤル・メール郵便汽船会社」Royal Mail Steam Packet Company の設立認可をうけ、翌一八四〇年三月に海軍省との間に西インド航路の郵便運送契約を結ぶことに成功したのである。¹³⁾ 英国と西インド諸島の通信を蒸汽船によつて改善することは、同諸島における英国のインタレストを増大するものと考えられたのであつた。¹⁴⁾ 同社は、この契約にもとづいて、九〇万ポンドの資本金をあつめ、一四隻もの当時としては最大の蒸汽船船隊 (平均一八五〇トン) を建造し、この大船隊をもつて西インド諸島への定期航海を一八四一年一月からはじめたのであつた。郵便補助金は総航海距離六八四、八一六マイルにたいして、年二四〇、〇〇〇ポンド (一マイルあたり七シリング) であつた。この額はそのサービスに対してかなり大きなものであつた。しかし、北大西洋航路のように旅客運送の多くないこの航路では、郵便以外に貨物運送に頼らねばならなかつたにも拘らず、従来貨物を帆船で運送してゐた商人は、蒸汽船の高運賃を支払おうとはしなかつた。したがつて、その経営は最初から苦しく、第一年目に約八〇〇〇ポンドの赤字を出すことになつた。このため政府は、総航海距離は三九二、九七六マイルに下げ、しかも補助金は以前と同額 (一マイルあたり約一二シリング) という寛大な措置をとつた。そのおかげで、会社は四三年からは若干利益をあげることができ、四〇年代末までにはなんとかその基礎を固めたのであつた。しかし、その間の運航はあまり規則的なものではなく、多くの苦情をうけた。しかも、最初の八年間に六隻の船を失つたのであ

つて、政府の手厚い保護のおかげで、その経営を維持することができたといつてよい。¹⁵⁾

これが、第一次大戦以後一九三〇年ごろまで世界最大の海運トラストとしてその勢威を誇ったロイヤル・メイルの発足である。このように、その出発は香ばしからぬものであったが、これ以後、ロイヤル・メイルは着実な発展をとげ、英国と西インド諸島および中南米に定期航路網を拡大・強化し、世界的な定期船会社に成長した。ともあれ、西インド航路においても、「定期船業」は「郵便補助金」の裏付けをえてはじめて設立され、それによる手厚い保護の下に成長したのである。¹⁶⁾

(12) R. G. Albion, *British Shipping and Latin America, 1806-1914, Journal of Economic History*, Vol. XI, No. 4, 1951, p. 366.

(13) この郵便運送契約も入札によるものでなく、海軍省とロイヤル・メイルとのプライベイトな交渉によって結ばれたものである。そして、その後も一八七四年にいたるまで、契約の更新あるいは変更にさいして一度も郵便運送契約が公募されたことはなかった。したがって、同社はその設立にさいしても、またそれ以後も、海軍省と密接なつながりをもち、同省の積極的な援助をうけたと考えられる(Meeker, *op. cit.*, p. 24; Thornton, *op. cit.*, p. 28)。

(14) Saugestad, *op. cit.*, p. 246.

(15) Lindsay, *op. cit.*, Chap. VII, pp. 292-312; Thornton, *op. cit.*, pp. 28-29.

(16) なお、ロイヤル・メイルの営む西インド航路に接続するものとして、南米太平洋沿岸航路にも、郵便運送契約制度が拡大され、一八四五年に「太平洋汽船会社」 Pacific Steam Navigation Company にたいして郵便補助金があたえられている。同社はアメリカ人ウイリアム・ウィールライト William Wheelwright がイギリスで資本を集めて設立したもので、一八四〇年からヴァルパライソ／カラオ間に蒸汽船による定期航海をおこなっていた。しかし、燃料となる石炭の不足のため、経営は困難をきわめ、一八四四年までに払込資本金九四、〇〇〇ポンドにたいして、七二、〇〇〇ポンドの損失をよぎなくされた。そこで翌年、同社は航路をカラオからパナマまで拡張して、同社の蒸汽船をパナマ地峡をはさんでロイヤル・メイルの郵便船に連絡

させることにした。そのことによって、同社は年二〇、〇〇〇ポンドの郵便補助金を獲得することができた。南米太平洋岸の定期航路は、英国からの定期航路の継続とみなされ、同航路に郵便補助金をあたえることは、同地方におけるイギリスの勢力を増大させるものと考えられたのであった。そして、この補助金によって、同社の経営も安定するにいたった。ここでもまた「郵便補助金」によって「定期船業」の成立が可能となったといつてよいであろう。 Cf. Lindsay, *op. cit.*, Chap. VIII, pp. 314-330; Albion, *op. cit.*, p. 366.

他方、この間に、イギリス／東洋間の航路においても、郵便補助金による保護のもとに一大定期船業が成立しつつあった。ペニンシュラ汽船会社が発展した「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」Peninsular & Oriental Steam Navigation Company (いわゆるピー・オー) がそれである。すでにのべたように、ペニンシュラ会社は、政府との最初の郵便運送契約によって一八三七年からイベリア半島への郵便運送に従事していたのであるが、その運送において、同社はイギリス／東洋間の郵便運送に一役になっていた。すなわち、当時イギリスからインドの郵便物は、まずペニンシュラ会社によってジブラルタルまで運ばれ、そこで政府の蒸汽船に積み替えられてエジプトのアレクサンドリアに送られ、¹⁷⁾ 同地からスエズ地峡を横断してスエズに運ばれ、スエズから東インド会社の蒸汽船によってボンベイへ運送されていた。¹⁸⁾ したがって、ともかく蒸汽船による定期航路は成立していたわけであるが、このようなたびたび積み替えを必要とする運送ではきわめておそく(イギリス／アレクサンドリア間だけで三週間から一ヶ月)、その上、政府や東インド会社の蒸汽船運航に対する不満はきわめて強かった。それゆえ、この問題を解決するために、東洋航路へも郵便運送契約制度が拡張されることになり、一八四〇年、政府はまずイギリス／アレクサンドリア間の航路で郵便運送をおこなう船主を公募した。同航路の郵便補助金として三四、二〇〇ポンドを要求してこの契約を獲得したのがペニンシュラ会社である。この契約の結果、王室特許状にもとづいて一八

四〇年十二月、株式会社「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が設立された。¹⁹⁾

ところで、この契約には、二年以内にエジプト／インド間に蒸汽船航路を開設して、郵便運送をおこなうという条件が含まれていた。会社は全力をあげて、この条件の実現に努力し、一八四二年にスエズ／カルカタ間に定期航路を開設した。そして、同航路にたいして一一五、〇〇〇ポンドの郵便補助金をうけることができた。こうして、ピー・オーは東洋航路への第一歩を踏み出したのであるが、一八四五年には、四五、〇〇〇ポンドの郵便補助金をえて、セイロン／ペナン／シンガポール／ホンコン間に定期航路を開設し、さらに五三年にはオーストラリア航路にも進出、翌五四年にはそれまで東インド会社が頑強に保持しつづけたスエズ／ボンベイ間の郵便運送をも引きついで、²⁰⁾地中海からインド洋および中国・オーストラリアにいたる全海域にわたって定期航路網を確立したのであった。²¹⁾このような定期航路網の形成が、「郵便補助金」なしには不可能であったことはいうまでもない。

以上から明らかとなったように、一九世紀末にはイギリスの三大定期船会社となったキューナード・ライン、ロイヤル・メール、ピー・オーはいずれも、政府との郵便運送契約にもとづいて設立され、郵便補助金をえて蒸汽船を運航し、郵船会社として発展するにいたったのである。そして、これら郵船会社によって、イギリス植民地間の航路が中心であるとはいえ、全世界に定期航路網が伸張されていったこと、そして後にドイツ、フランス、アメリカなどで定期船会社が設立されたさいも、すでにイギリスによって開拓されていたこれらの定期航路を前提としていたことなどを考慮するとき、これら郵船会社の誕生は、たんにイギリス定期船業の成立を意味するものではなく、世界的な定期船業の一般的成立をも意味したのである。したがって、定期船業の一般的成立をもたらしただ接的・具体的契機は、イギリスにおける新らしい郵便運送制度の採用であり、それともなう「郵便補助金」であったと

結論することができらる。

- (17) 一八二〇年代はじめから、郵政局もアイルランド海峡に蒸汽船を使用しはじめており、海軍省によっても一八三〇年代になつてから、地中海航路の郵便運送に蒸汽船が使用されていた。Cf. Richardson, *op. cit.*, p. 180; Cable, *op. cit.*, p. 56.
- (18) Lindsay, *op. cit.*, p. 384. 従来、東洋への郵便は東インド会社の帆船によつて喜望峯経由で運ばれていたが、その不規則さとあまりののろさ(イギリス／インド間片道四一六ヶ月)のために、早くから蒸汽船航路の開設が望まれ、一八二五年の「エントブライズ」以来、種々の試みが行われてきた。結局、ワグホーン「F. Waghorn」の努力によつてスエズ地峡／紅海經由のルートが開拓されて、一八三五年からこのルートでインドへの郵便物が運送されはじめた(Cable, *op. cit.*, Chap. IX, X, pp. 46-64.)
- (19) Cable, *op. cit.*, Chap. VIII, pp. 37-45. なお、スエズ運河開通以前のビー・オーの發展史については、中川敏一郎「P. & O. 汽船会社の成立」(『資本主義の成立と發展——土屋喬雄教授還暦記念論文集』所収)がくわしい。
- (20) 一八四四年以来、ビー・オーはスエズ／ボンベイ航路の郵便運送を東インド会社から引きつづくことをたびたび申し出たが、いつも東インド会社によつて拒否されていた。そもそも東インド会社はビー・オーの東洋推出に反対し、同社ははげしく対立していたのであった。しかし、結局ビー・オーは東インド会社の海運活動の息の根をとめることになる。Cf. Cable, *op. cit.*, pp. 78, 101, 105-107.
- (21) Lindsay, *op. cit.*, pp. 386-393.

四　　む　　す　　び

以上の分析から、つぎのことが明らかとなつたと思う。まず第一に、定期船業の成立過程は、「定航船」の發達・「郵便帆船ライン」の展開・「郵便蒸汽船会社」の設立、という三つの段階を通つておこなわれたこと。第二に、このような發展は、旅客運送や工業製品の運送(いわゆる個品運送)の増大に支えられていたとはいへ、基本的には

郵便運送を中心として進められたこと。¹⁾そして第三に、技術的未成熟にもかかわらず、定期船業の一般的成立を可能ならしめた直接的・具体的契機は、イギリス政府によって蒸汽船会社にあたえられた「郵便補助金」であったという事。この三つである。

かくて、われわれは、定期船業の成立が郵便運送の発達といかに深く結びついていたか、なかんずく、郵便補助金政策として行われた国家の海運助成策がいかに大きな役割を果たしていたか、を知ることができた。このように、後の時代においてますます強まっていた国家と定期船業との結びつきは、古典的には郵便運送を媒介としてはじまったのである。²⁾そして、このような結びつきがその後のイギリス定期船業の発達の仕方の規定することになる。ここにおいて、われわれは国家と海運資本との結びつきという、いわば海運政策の根本問題につきあたることになった。この問題こそ、その成立期から今日にいたるまでの定期船業の発達過程における基本的な問題点にほかならない。したがって、次にわれわれは、産業資本主義段階における国家と海運資本との結びつきを、イギリス郵便補助金政策を中心として分析し、その政策がイギリス定期船業、ひいてはイギリス海運業の発達をどのように規定したかを分析しなければならない。

(1) このことは、電信の未発明であった一九世紀はじめにおいて、商取引の面においても、植民地支配の面においても、海運業によって営まれる郵便運送がいかに重要であったかを示すものであろう。

(2) このように古典的には郵便運送を媒介として結びついた国家と海運資本は、後の段階においては、戦争を媒介として結びつくことになる。

〔付記〕 本研究は昭和三四年度文部省科学研究費交付金機関研究による研究成果の一部である。

（一九六〇年二月二十九日）