

大阪商船南洋線の前史

——航路視察復命書を中心として——*

片 山 邦 雄**

The Prehistory of the O.S.K.'s Java Line: On the O.S.K.'s Research in Southeast Asian Waters before the First World War*

Kunio KATAYAMA**

Before the First World War, Southeast Asian waters were in the tight grip of European shipping—British, French, Dutch, German and Scandinavian. The drive of Japanese shipping into these waters occurred during the First World War. O.S.K.'s Java line also began in this period, and although might appear that O.S.K. simply jumped on the bandwagon of the war boom, four research reports on Southeast Asian waters have been found that were written by O.S.K. staff before the war. The first study was made in 1900, the second in 1901, the third in 1905 and the fourth in 1912. These reports indicate the following.

Firstly, the Government-General of Taiwan played an important role in the establishment of the Java line. The second study was clearly made at its request. If the O.S.K. would open a Java line, it promised to give subsidies to the line.

Secondly, the last report had already come to the conclusion before the outbreak of the First World War that the Java line was operable and potentially profitable.

Thirdly, the report's conclusion was not based on the quantity of trade between Japan and Indonesia, which was small at that time. Rather, cross trade, such as that between China, Malaya and Indonesia, was thought promising.

Fourthly, O.S.K. staff were keen to compete with European shipping in Southeast Asian waters. They thought that friendship and cooperation between Japanese and other Asian people would be a fundamental factor in their success.

One can conclude that the opening of O.S.K.'s Java line was not simply the result of opportunism in the shipping boom of the First World War.

I は じ め に

明治35年、蘭領東インド政府は新たに設立

* 本稿は、昭和52～54年度文部省特定研究「東アジアおよび東南アジア地域における文化摩擦の研究」の中の中村孝志班の資料収集の成果にもとづき執筆されたものである。なお、資料収集にあたり、平井好一氏、松本一郎氏、下條哲司氏にご協力いただいたことに感謝する。

** 神戸商科大学商経学部; Department of Marketing and International Business, Kobe University of Commerce, 4-3-3 Seiryodai, Tarumi-ku, Kobe 655, Japan

された「ジャワ・チャイナ・ジャパン・ライン (J. C. J. L.)」に補助を給し「ジャワ・日本航路を開設せしめた。10年後の大正元年10月、日本政府逓信省は、南洋郵船組をしてわが国初のジャワ線を開設せしめた。これに対して、大阪商船株式会社の南洋線(ジャワ線)は、欧州大戦中の大正5年に発足したのであった。いうまでもなく、欧州大戦中、海運界は空前絶後のブームをみることになった。また、同時にわが国において南進ブームがたか

まり、多くの南洋航路が開設されている。しかし、大阪商船の南洋線を単に大戦ブームに便乗したものとのみみることはできない。大阪商船の南方への関心は、明治も30年代から始まっているのである。ここで注目されるのは台湾総督府の意向である。台湾は、わが国初の海外領土であった。わが国が台湾を領有したことがわが国自身に与えた影響は多面的なものがあると思われるが、海運に対する影響もまたその一つである。わが国において日本郵船とならぶ定期船会社であった大阪商船は台湾総督府と深く結びついていた。大阪商船の南洋線は台湾総督府命令航路の一つとして発足したのであった。台湾の領有はわが国の南方進出の伏線となったといわれるが〔矢野1975: 148〕、大阪商船の南洋線もまた、その興味ある一事例であることを明らかにしたい。

II 日清戦争前の南洋航路

南洋において日本海運の対象として考えられた国・地方は、仏領インドシナ、シャム、マレー半島、ビルマの大陸部と、フィリピン、ジャワ、スマトラ、ボルネオ、セレベスなどの島嶼部である（図1参照）。海運においては、定期船（liner）と不定期船（tramp）の区別がある。定期船は、旅客や雑貨など季節的波動の少ないものの輸送を中心に、スケジュールに従って運航される。国際航路の場合、一つの航路に多数の配船をすることになる場合も少なくないので多額の資本投下を要し、大企業でないと維持できない場合が少なくない。また、海運同盟とよばれる国際カルテルがしばしば存在する。これに対し、不定期船は、船1隻でもあれば営業可能である。石炭や穀物など大量貨物を時期に応じて、また地域に応じて輸送する。この不定期船に関しては、わが国でも開港後まもなく国外へ出ていったものと思われる。南洋に関しては、明治22年に

日本汽船会社¹⁾の第一丸が米穀積取りのためラングーンへ向かっている〔神戸海運業組合1923: 86〕。三井物産は、明治7年より三池炭の輸出のため船舶に手を染めていたが、明治24年5月にシンガポールに支店を設け、石炭輸送を本格化させている〔三井船舶 1958: 42〕。日本郵船は、明治18年10月、郵便汽船三菱会社と共同運輸会社が合併して開業するが、開業後6,7年の間に、香港よりサイゴン、バンコクに至るもの、シンガポール、ジャワを経てオーストラリアに至るものなどを試航している。マニラについては、明治23年に臨時配船し、翌24年夏には、尾張丸を使用し、神戸を発し福州、厦門を経てマニラに至る定期航路を開始した〔日本郵船 1935: 86-87〕。²⁾また、明治26年11月には、わが国初の遠洋定期航路といわれるボンベイ航路を開始している。シンガポールはこの航路の寄港地となっている〔日本郵船 1956: 44〕。

日清戦争後、明治29年には、日本郵船は、欧州航路、北米航路、濠州航路を開始している。欧州航路はシンガポールを、濠州航路はマニラを寄港地とするものになっていく。これらの航路は逓信省命令航路であった。

大阪商船は明治17年の設立であるが、日清戦争前においては国内航路中心であり、海外航路は朝鮮のみであった。したがって、明治の初年以来大規模な政府の援助を受けた三菱会社のあとを受け、国策会社として存立した日本郵船とは、定期船会社といっても比べものにならない存在であった。今日の航空界に

- 1) これはのちの久原系の日本汽船とは異なる。神戸海運業組合〔1923: 304〕参照。
- 2) 神戸海運業組合〔1923: 66〕によれば、明治24年台湾・厦門・マニラ航路開始となっており、さらに明治26年神戸・マニラ間航路開始となっている。日本郵船〔1921: 26〕によれば、やはり明治26年神戸・マニラ航路開始となっている。明治24年に福州、厦門を経るマニラ航路を開始したが、これを改変し、新たに26年に神戸・マニラ航路を開始したものかと想像される。

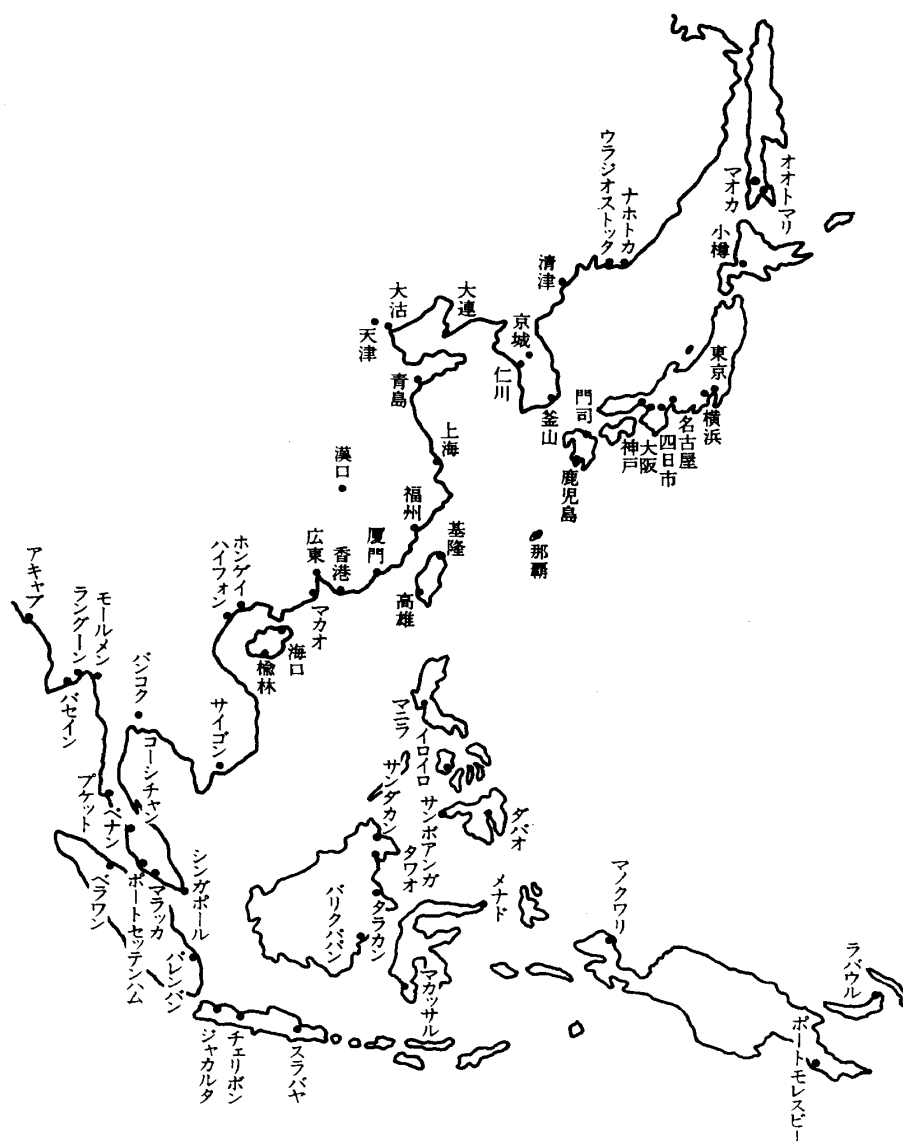


図1 東洋および南洋*

* 出所：『大阪商船株式会社七十五年史』「航路編」（草案）p. 46.

領有するところとなった。翌29年2月、大阪商船は内地・台湾間航路の下命を台湾総督府に請願し、大阪・台湾線について受命し、5月より開始した。翌年から、内地・台湾間の命令航路に関しては日本郵船とわけ合ったが、台湾沿岸命令航路を独占し、さらに32年以後、台湾と南清を結ぶ命令航路をも独占する。特に後者は、総督府の対岸（南清）政策を受けたもので、香港の英系ダグラス汽船を台湾から排除するに至る。台湾総督府は大阪商船を政策の実行機関としたものであり、また、大阪商船は台湾をその後の飛躍の土台としたのである [片山 1981]。

あてはめれば、日本郵船は日本航空に、大阪商船は全日本航空にあたるといってよいであろう。全日空は、国内旅客の増大によって世界有数の航空会社になることが可能であった。しかし、大阪商船は、当時、鉄道の発展により、旅客、貨物ともにそのびは期待できなかったのである。新たな市場が近海に求められた。すなわち台湾、中国である。

日清戦争の結果、明治28年台湾はわが国の

III 日清戦争後の南洋航路視察

1. 柴原譲吉の南洋インド航路視察

台湾の領有は、わが国における南方への関心をかきたてた。明治31年台湾総督となった児玉源太郎および民政長官の後藤新平は、南進策の実行に腐心した。大阪商船の南方への関心も、このような総督府の意向に刺激されたであろうと推測される。しかし、運輸課助役柴原譲吉による第1回の南洋視察は、通信

省のさそいに応じたものである。次に、復命書の目次をかかげよう。

南洋印度航路視察復命書目次

第一章 視察区域

第二章 非列賓島

- 一 位置、二 歴史、三 気候、
- 四 人種、五 港湾、六 産業

第三章 麻尼刺

- 一 位置、二 港湾、三 交通、
- 四 貿易、五 運輸景況、
- 六 荷役及費用

第四章 暹羅国

- 一 位置、二 政治及人種、三 気候、
- 四 港湾、五 産業

第五章 盤谷

- 一 位置、二 港湾、三 交通、
- 四 貿易、五 運輸景況、
- 六 荷役及費用、七 通貨度量衡

第六章 馬來半島

第七章 英国海峡殖民地

第八章 英国保護馬來州

第九章 暹羅領馬來州

第十章 新嘉坡

- 一 位置、二 港湾、三 交通、
- 四 貿易、五 運輸景況、
- 六 荷役及費用

第十一章 爪哇

- 一 位置及気候、二 政治及人種、
- 三 産業、四 貿易、五 港湾及交通、
- 六 運輸景況及荷役

第十二章 スマトラ

- 一 位置、二 港湾及交通、
- 三 産業及貿易

第十三章 ボルネオ

第十四章 英領北ボルネオ

- 一 位置、二 産業及貿易、
- 三 港湾及交通

第十五章 蘭領ボルネオ

第十六章 緬甸

- 一 位置、二 人種及人口、三 気候、
- 四 産業、五 貿易、六 港湾、
- 七 各港貿易品出入ノ有様

第十七章 ラングーン

- 一 位置、二 交通、三 運輸景況、
- 四 荷役及費用、五 度量衡

第十八章 印度

第十九章 ベンゴール部（カルカッタ）

- 一 位置、二 産業及貿易、
- 三 港湾及交通、四 運輸景況、
- 五 荷役及費用

第二十章 ボンベール

- 一 位置、二 産業及貿易、
- 三 港湾及交通、四 運輸景況、
- 五 荷役及費用

第二十一章 マドラス部

第二十二章 ジンド部

第二十三章 錫蘭島 (終)

柴原の復命書に大阪商船社長中橋徳五郎は序をよせ、この視察の行われた事情について次のように述べている〔柴原 1901〕。

明治三十三年孟春通信省参事官内田嘉吉君官命ヲ奉シ南清印度濠州各航路視察ノ途ニ上ラルヽニ方リ本社々員ヲ同行セシムルノ希望アラハ適任者ヲ撰抜派遣スヘキ旨ヲ伝ヘラル本社夙ニ南洋ニ向ッテ我航路ヲ拡張スルノ計画アリ依テ運輸課助役柴原讓吉君ヲ撰ビ同参事官ニ同行セシムルコトヽシタリ一行ハ三十三年四月本邦ヲ発シ香港新嘉坡ヲ経テ深ク印度ノ内部ニ入り帰途内田参事官ノ一行ハ直ニ濠州ニ渡ラレ柴原君ハジャバ、スマトラ、ボルネオ、マニラノ各地ヲ跋涉シ同年七月ニ至テ本社ニ帰ラル（傍点片山）

ここでは、内田参事官の視察地は濠州であったのに、柴原は南洋に向かっていること、また、大阪商船につとに南洋航路の計画があったと述べられていることが注目に値する。なお、中橋徳五郎は、大阪商船歴代の社長の

うち唯一の通信省出身者であった〔中橋徳五郎翁伝記編纂会 1944(上):185〕。また、内田嘉吉はのちに通信省管船局長、台湾総督府民政長官、台湾総督となっている〔黄 1981:93, 113〕。

柴原の復命書は、第1回ということもあってか、きわめて系統だっている。その後の復命書にも引用されており、南洋航路に関する基本的資料とされたと思われる。仏領インドシナは視察地域となっていないが、その他の南洋に関しては、各国ごとに、その位置、歴史、気候、人種、港湾、産業、さらに主要な都市、港湾の位置、交通、貿易、運輸景況、荷役および費用が述べられている。次に、主要な港湾について、復命書からみられる事実をいくつか摘記しておこう。なお、参考のため、表1に復命書にあらわれる地方・港湾名を、表2に埋程表をかかげる。

<マニラ>

アメリカがフィリピンをスペインから譲り受けたばかりである。日本郵船が濠州航路を寄港させている。そして、これが唯一の国際定期航路であり、他は香港・マニラ間の不定期船が目立つぐらいである。

<バンコク>

シャム湾深く入りこんでいるため、欧州航路の寄港はない。また、メナム河口に三角洲があるが、シャム政府が国防のため浚渫を行わないので、貨物の積みおろしにいちじるしく日々を費やし、香港およびシンガポールからの航路も不定期となっている。この航路にドイツ・ロイドの浸透がはげしい。これはドイツの貿易のためというよりも、純粋の海運収入をめざしたものである。水夫、火夫は中国人、インド人である。

<シンガポール>

東西南洋の結節点である。日本郵船の欧州航路の寄港地であり、三井物産も石炭を輸送してくる。日本のマッチが輸入されているが、

表1 復命書にあげられた主要な地方・港湾

柴	原	河野(A), 有馬(B), 阿部(C)
シャム		
<u>バンコク</u>		
英領海峡植民地		
<u>シンガポール</u>		B, C
マラッカ		
ペナン		B
英国保護マレー州		
ビルマ		
<u>ラングーン</u> その他		B
インド		
<u>カルカッタ</u>		B
マドラス		
<u>ボンベイ</u>		B
カラチ		
セイロン		
フィリピン		
<u>マニラ</u>		
イロイロ, セブ		
ジャワ		A, C
バタビア, チェリボン,		
スマラン, スラバヤ		
スマトラ		
デリー, パダン, エデー		
サラワク		
クーチン		
ブルニー		
ラブアン島		
英領北ボルネオ		
ガヤ, クーダット,		
サンダカン		
蘭領ボルネオ		
ボンチアナック		
バンジャルマシン		
セレベス		
マカッサル		C

注) 下線のある都市は柴原復命書の目次にあらわれているものを示す。また、有馬はサイゴンを、阿部はメナド(セレベス)をあげている。

香港の中国商人の再輸出の形態が多い。

<ジャワ各港>

輸出品は砂糖である。日本製品はマッチが輸入されているが、主として香港、シンガポ

表2 基隆起点各港里程表*

(単位：哩)

高雄	265	上海	444
		門司	739
福州	151	神戸	982
廈門	226		
汕頭	318	マニラ	1,110
香港	479	サンボアング	1,541
		サンダカン	1,659
ハイフォン	961	マカッサル	2,254
サイゴン	1,484		
シンガポール	1,834	バタビア	2,261
バンコク	2,118	スマラン	2,353
ラングーン	2,980	スラバヤ	2,439
カルカッタ	3,484	ブリスベーン	4,551
ボンベイ	4,269	シドニー	4,976

* 曾汪洋編著『台湾交通史』台湾銀行，1955，p. 23，により作成。

ールを通じる間接的なものである。蘭領インド内およびシンガポールとの間の航路は政府の命令航路で、オランダ帝国郵便汽船会社(K. P. M.) が航行している。現在ヨーロッパでは、貨物のシンガポール接続の不便を唱え、直通航路の増加の議が盛んであるという。

<サンダカン>

香港・濠州間航路の中央にあたり、マニラとも近いので便利な良港である。植民地が開ければ将来性がある。

<マカッサル>

蘭領群島中、有数の良好な港湾である。

柴原の復命書からわかることは、このころ、日本の東南アジアに対する輸出品としては石炭とマッチぐらいしかないということである。図2からもうかがえるように、このころ

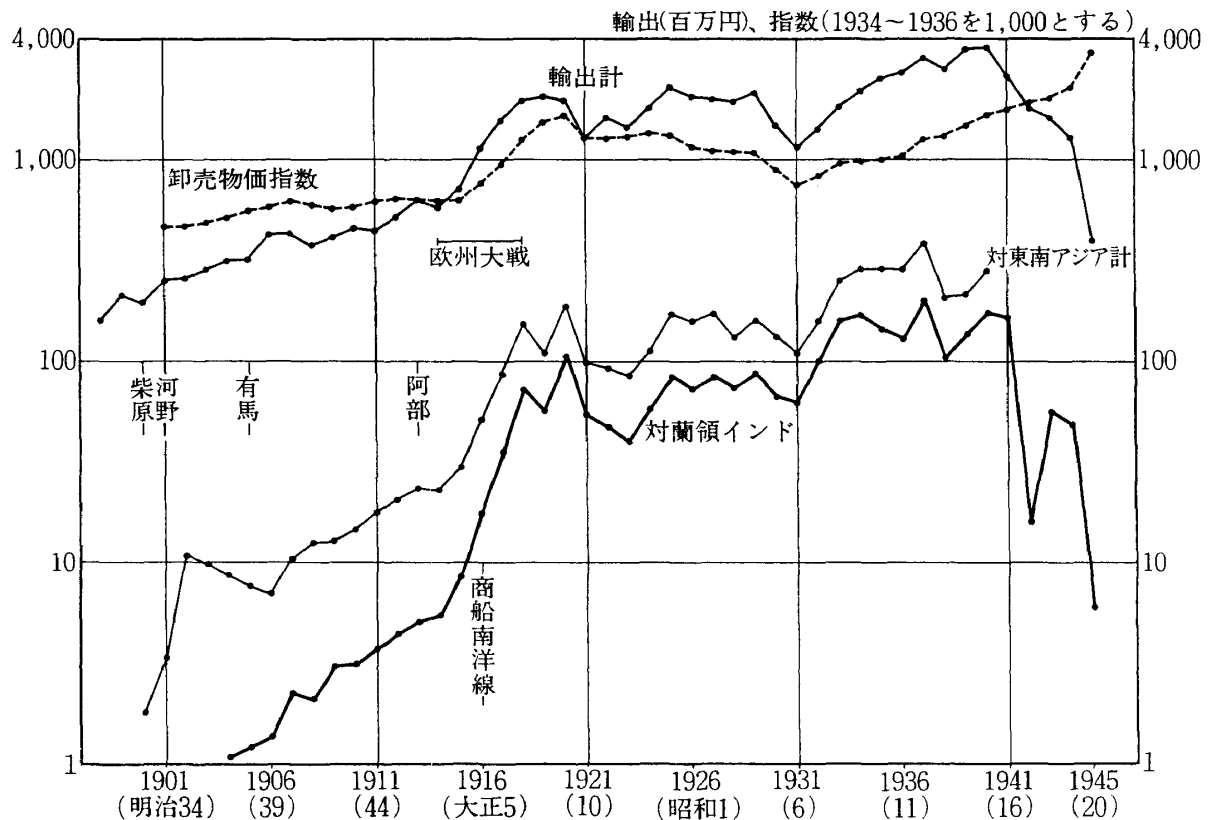


図2 わが国の輸出金額および日銀卸売物価指数*

* 日本銀行統計局『明治以降本邦主要経済統計』1966，および，山澤逸平；山本有造『貿易と国際収支』東洋経済新報社，1979，により作成。

は、わが国の輸出において東南アジアの占める比率はのちの時代に比べて低い。また、図3からわかるように、大幅なわが国の輸入超過となっている。さらに、上にわが国のマツチが香港を通じて輸出されていることが指摘されていた。図4、5をみても、この当時、東南アジア諸国に比べて香港の占める比重のいちじるしいことがわかるであろう。

海運における南進の目的を経済的見地からみるなら、わが国の東南アジアとの貿易の助長、あるいは、東南アジアにおける三国間輸送への進出による外貨の獲得であろう。なお、柴原は、帰国後まもなく死亡する。旅行中伝染病にかかったものである。中橋徳五郎は、南洋航路拡張に一大頓挫を来したと、くやみを述べている。

2. 河野文一のジャワ視察と台湾総督府

柴原の復命書は、仏領インドシナをのぞく南洋の各地方における経済事情および海運事情を一般的に述べているもので、具体的な航路の計画を考察したものではない。しかし、次にあらわれた河野文一の爪哇航路視察復命書は、ジャワ航路開設の可能性について具体的に検討している。この視察は明治34年9月から12月にかけて行われているが、あとで述べるように明らかに総督府の意向にもとづいて行われたものと思われる。次に、復命書の目次をかかげておこう。

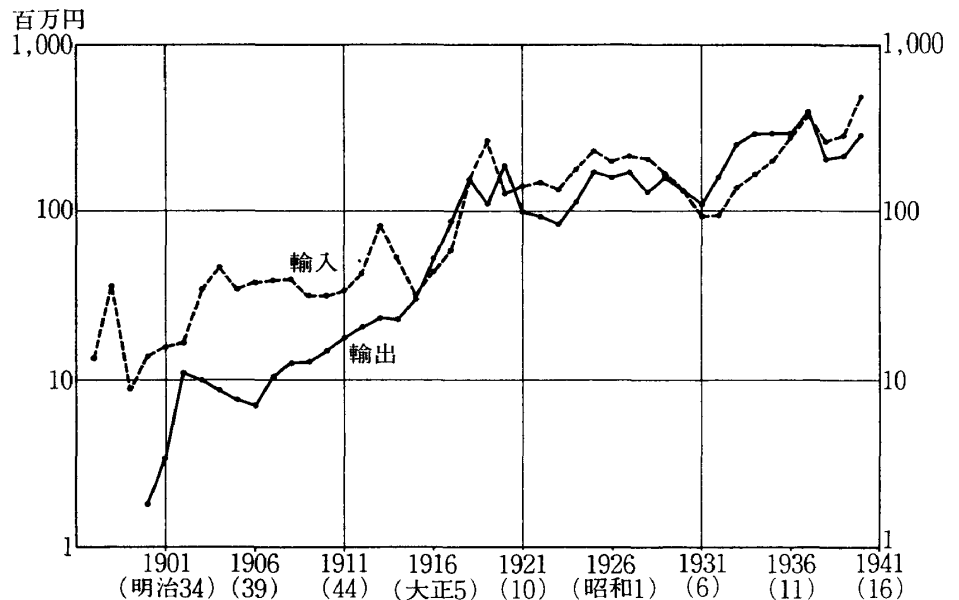


図3 日本の対東南アジア貿易*

* 日本銀行統計局『明治以降本邦主要経済統計』1966, および, 山澤逸平; 山本有造『貿易と国際収支』東洋経済新報社, 1979, により作成。

爪哇航路視察復命書目次

- 第一 南洋出稼人ノ運搬
- 第二 南清ト新嘉坡比南間貨物ノ現況
- 第三 南清各地ト爪哇間ノ旅客
- 第四 爪哇ノ外国貿易額
- 第五 爪哇ニ於ケル輸入品ト各地ノ関係
- 第六 爪哇ニ於ケル輸出品ト各地ノ関係
- 第七 香港ニ砂糖ノ輸出
- 第八 西貢米ノ輸入
- 第九 本邦爪哇間ノ貿易
- 第十 福州爪哇線
- 第十一 香港爪哇線
- 第十二 厦門スラバヤ線
- 第十三 臨時線
- 第十四 神戸爪哇線
- 第十五 結論

附 ブレンダー・キャブレン氏書簡

第一から第九までは考えられる輸送対象の現状を検討しているものである。第十から第十四までは、第九までの輸送対象の現状を前提に、いくつかの航路の可能性を検討したも

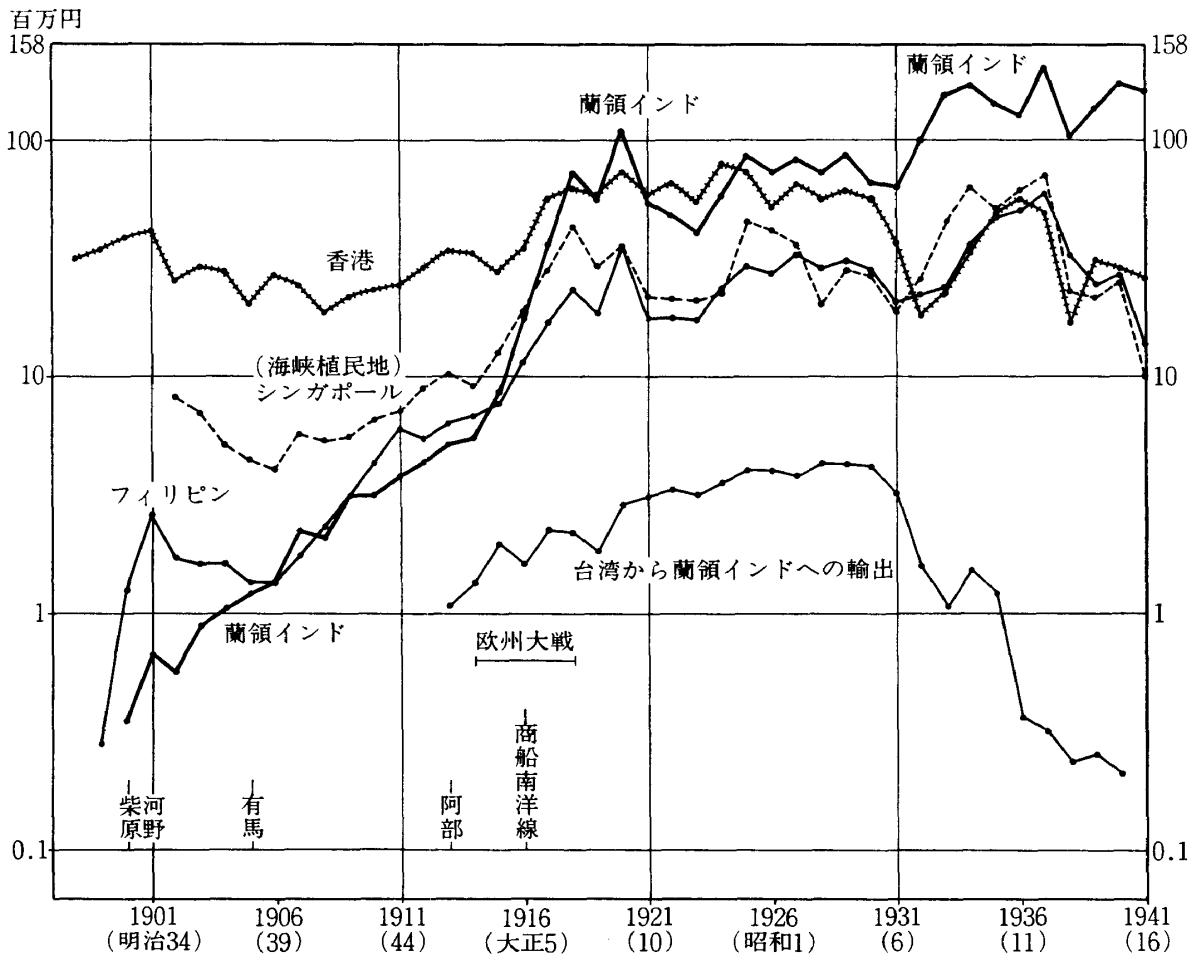


図4 日本の輸出額*

*『日本貿易精覧』東洋経済新報社、1975、により作成。

のである。河野の見解はきわめて悲観的で、ジャワ線はいかなる起点をとろうとも営業的に見込みなしとされている。台湾起点のジャワ航路は初めから問題にされていない。第十五の結論において河野は、仮に政府の保護によるものとして、次の三つの航路、

第一 本邦爪哇線ヲ香港ニ寄港セシメ名義上、南清トノ接続ヲナスコト(傍点片山)

第二 香港ヨリ新嘉坡ヲ経テ「バタビヤ」ニ至リ復航同処ヨリ新嘉坡ヲ経テ香港ニ帰着ス但シ往航厦門汕頭ニ寄港シ又往復共西貢磐谷ニ寄港スルコトヲ得

第三 香港ヨリ新嘉坡ヲ経テ「バタビヤ」「チェリボン」「サマラン」「スラバヤ」ニ

向ヒ復航「スラバヤ」ヨリ新嘉坡ヲ経テ香港ニ直航ス

を検討し、

第一ノ航路ハ……当社ノ営業ヨリ論スレハ……充分見込立ツヘキモ総督府ノ目的トシテハ余リ有利ナル航路ニハアラサルヘシ第三ノ航路ハ爪哇南清間ノ交通ヲ達シ總督府ノ希望ニ最モ能ク適合シ補助ヲ要スル額第二航路ト大差ナシト雖モ将来貿易著シク発達シテ二千噸大ノ船舶ニ絶ヘス相当ノ貨物ヲ供給スル迄ノ進歩ハ覚束ナシト信ス第二ノ航路ハ南清ト爪哇トノ交通ヲ達スルト同時ニ出稼人運搬西貢米ノ積取等有利ナル事業ヲナス機会アリテ当社之レヲ経営スル

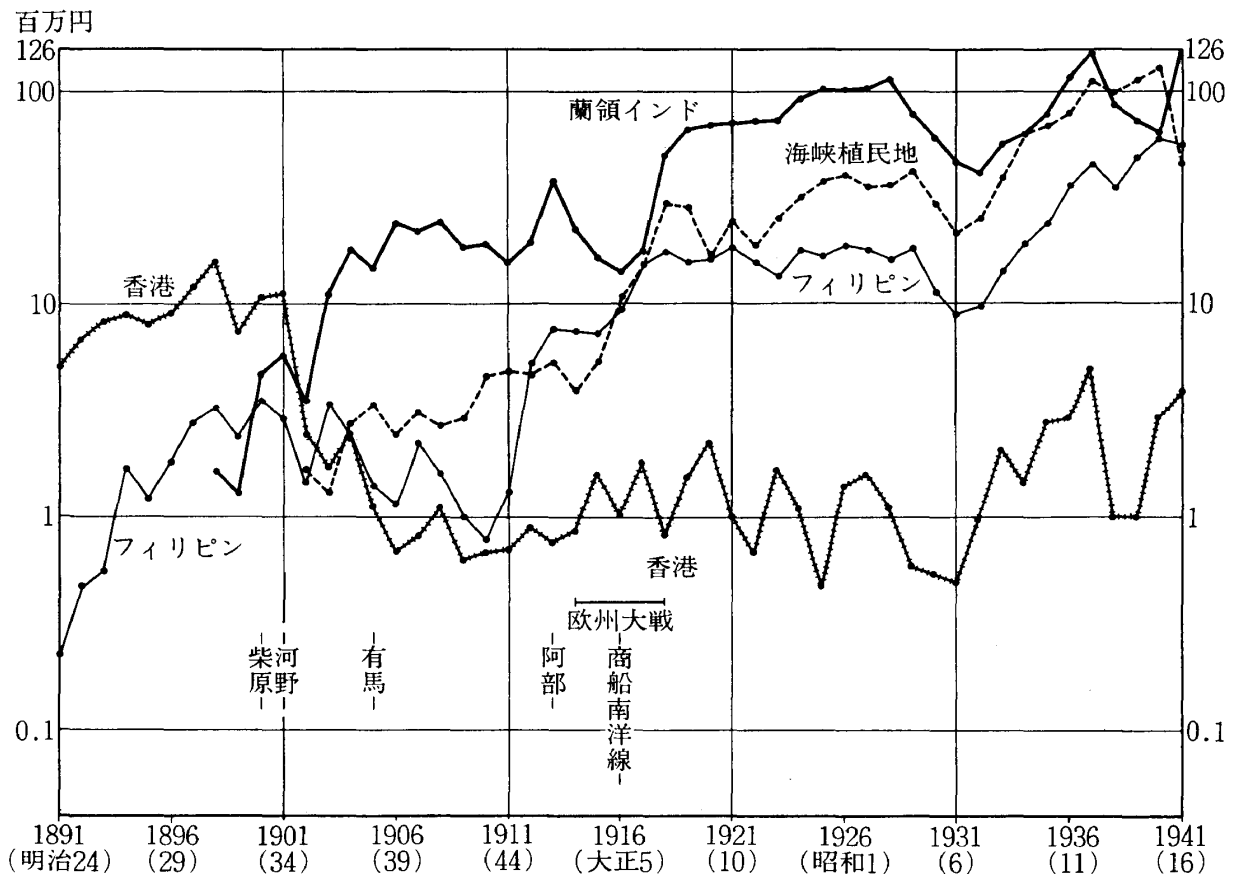


図5 日本の輸入額*

*『日本貿易精覧』東洋経済新報社、1975、により作成。

ニ及ハ補助金ト相待チ相当ノ収益ヲ挙げ得ヘシト信ス然リト雖モ何レモ營業的定期航路ニアラス他日保護ヲ離レテ独立ニ經營スヘキ迄発達ノ見込アル航路ナリトハ思考セサルナリ (傍点片山)

と結論している [河野 1902: 39-40]。上に傍点をほどこしたところからもわかるように、河野の爪哇航路視察は、台湾総督府の要請に応じて行われたものであることはまちがいない。河野の視察の前年、柴原の視察の直後、北清事変のさ中に厦門事件が起こっている。鶴見祐輔の『後藤新平』に引用されるところによれば、時の台湾総督児玉源太郎は「厦門事件ノ顛末及対岸将来ノ政策」なる覚書の中で、

聞ク所ニ拠レハ、厦門附近ノ紳士ニシテ、

南洋諸島ニ所有スル財産ハ、二億円乃至四億円ナリトイフ。而シテ彼等ハ支那人トシテ外国政庁ノ下ニ非常ノ虐待ヲ蒙リ、非常ノ重税ヲ課セラル、今日ニ在テハ、寧ロ日本帝国臣民ト為リ洋人同様ノ保護ト權利ヲ希望シ居ルモノノ如シ。抑モ南清ハ寒瘠ノ地タリト雖、其形勢本島ト至大ノ関係アリテ、実ニ南清政策ノ策源地タリ。是故ニ南清政策ハ単ニ南清ニ止ラスシテ、又タ南洋ノ政策タリ

と述べている。鶴見は、厦門事件の挫折のため政治的・軍事的進出に望みを失った台湾総督府の対岸方針が、再び経済的經營にたちもどったものとみている [鶴見 1965: 489]。

台湾総督府は当初より台湾を南清、南洋進出の策源地として自負していた。まず、対岸

福建省への進出策が試みられた。大阪商船の南清航路はその一つの例である。ところで、南清からは、厦門、汕頭、香港を通じて年間20万人をこえる出稼人が南洋へ向かっていた[柴原 1901: 61-62]。そこで、台湾総督府の南洋進出の政策の論理は次のようなものであったと考えられる。すなわち、日本は台湾を策源地として福建に進出する。福建省からは南洋に多数の出稼人が行っている。³⁾ 福建に進出した日本は、南洋の福建出身者と連携を強めることによって、日本の南洋進出を容易にすることができる。

南清とジャワを結ぶ定期航路は、以上の論理にもとづいて兎玉、後藤の台湾総督府によって構想されたとみることができる。台湾銀行もまた、南洋における華僑との取引を強めるために努力するが、同様の背景をもっていた[台湾銀行 1939: 258-259]。もっとも、河野は、大阪商船の定期航路による出稼人の輸送の可能性について否定的である。理由は、時期的に量の波動がはげしく定期船に適さないこと、出稼の船客を集めるには有力な換手人（乗客問屋）が必要であり、飛入りの営業は容易でないこと、ジャワの中国人はいわゆる出稼人でなく、商人として定住しており、南清間との往来は量的に少ないこと、などである。

次に興味あることは、河野復命書の附言には、バタビアの李興廉氏より台湾銀行の藤堂大蔵氏に書を送り、セレベスのキャプレン氏のジャワ航路に関する意見書を加封してきた

3) 蘭領インドにおける1930年の国勢調査によれば、ジャワおよびマドゥラの華僑人口は582,431人で、そのうち福建人は379,611人である。すなわち、65.18%は福建人である。外領においては華僑人口607,583人、うち福建人175,370人、比率は28.86%である。蘭印全体の華僑人口は1,233,214人、うち福建人554,981人で比率は45%となる。なお、ジャワ華僑の職業人口では、約60%が商業従事者であった[大蔵省管理局 1948: 10-11]。

こと、李氏へは愛久沢氏より回答あるはずであるという意味のことが書かれていることである。愛久沢といえば、マレーでゴム園を経営した三五公司の愛久沢直哉が著名である[矢野 1975: 105-106]。愛久沢直哉は、日本郵船を経て台湾総督府の嘱託となっている。愛久沢直哉は明治33年、後藤新平の命を受けて、台湾総督府の対岸経営を担当し、その実行機関である三五公司の首脳者となったのである[鶴見 1965: 489-491]。したがって、河野復命書の附言にあらわれる愛久沢は、愛久沢直哉であるにちがいない。とすれば、大阪商船のジャワ航路の具体的な検討は愛久沢の要請によったものかと思われる。また、上に李興廉という華僑とおぼしき人、セレベスの西欧人実業家とおぼしきキャプレンなる人、台湾銀行の藤堂大蔵の名前があがっているところをみると、総督府の南洋研究の根の浅くないことがうかがわれる。のちの王子製紙社長高島菊次郎が大阪商船の淡水出張所長をしていた時、愛久沢は中橋社長に高島の割愛を懇望したといわれる[高島 1959: 8]。このことも、愛久沢と大阪商船の関係の深いことをうかがわせるものである。

IV 南洋線開設の障害

1. 営業上の問題

以上のような総督府の熱心さにもかかわらず、この時ジャワ線は実現していない。この理由としては、河野自身が述べているように、第1に営業上の問題があるであろう。まず、清国南部よりシンガポール、ペナンに向かう南洋出稼人は、1900年において20万人をこえ、絶好の輸送対象であるが、先に述べたごとく英系をふくむ香港船主の金場湯池とするところであった。次に、貨物としては、サイゴン米のジャワへの輸入、ジャワ糖の香港への輸出が大量のものであった。いうまでもなく、香

港には、怡和洋行(ジャーディン・マセソン)および太古洋行(バタフィールド・アンド・スワイヤ)が製糖場を設けていた。そこで、ジャワに深く根をおろす建源(黄仲涵)などは、太古、怡和の所有する船舶を賃借りし、香港からの往航において南洋出稼人を輸送し、あるいはサイゴン米を積み取り、復航ジャワ糖を香港へ輸送し太古、怡和両社に供給した。もとより、海運においては、往航復航とも十分の輸送対象のあることが理想であり、このいわゆるジャバ・トレードは、まさに、その理想をめざしたものであった。南洋出稼人に関し、良き換手人を得ることの困難な日本船主として、この理想を実現し競争力をもつことは困難であった。もう一つ、日本もこのころジャワ糖の輸入を始めていたが、これには

三井物産の船舶が従事していた。三井物産は、往航、九州炭をシンガポール、ジャワへ輸送し、復航ジャワ糖を積み取り、日本製糖、大阪製糖へ供給していたのである。いずれにしても、以上のものは不定期船向きのものであり、台湾総督府が当然願ったところの定期航路向きのものではなかった。次に、香港・シンガポール間には定期、不定期をとわず、多数の船舶が航行し、すでに競争にははげしいものがあつた。シンガポール・ジャワ間においては、蘭領インドの海運を担当する K. P. M., フランスの M. M. (仏国郵船), 海峡汽船, その他中国系の船舶など多数が往来していた。日本・ジャワ間においては、先に述べた三井の扱う石炭、砂糖のほか、ほとんどめぼしいものはなかった。日本からの輸出品では、ほ

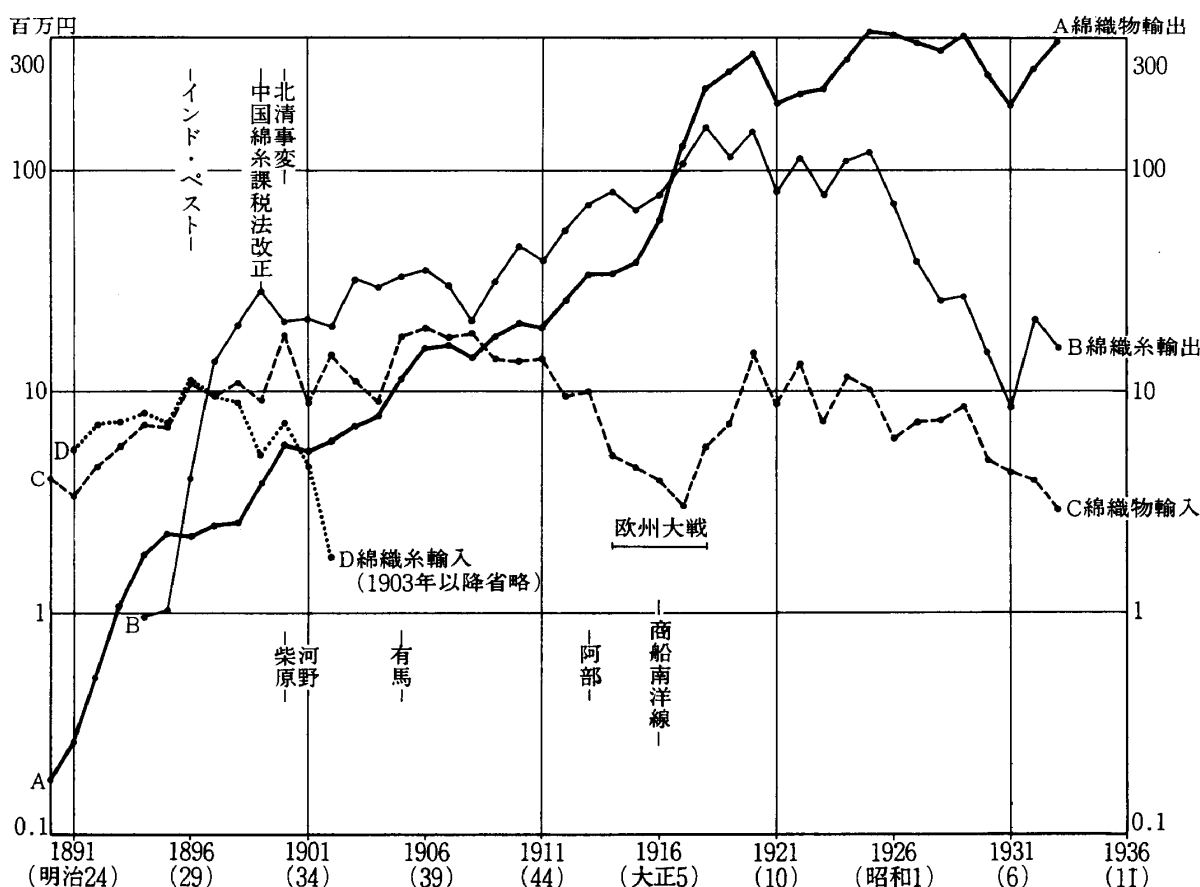


図6 日本の綿糸、綿織物貿易*

*『日本貿易精覧』東洋経済新報社、1975、により作成。

かにマッチがあったが、定期船の主体貨物にはとうていなれなかった。ジャワのマッチ輸入額は1898年において約250万ギルダーであり、先に述べたように、シンガポール、香港を通じて日本製も入っていたが、スウェーデン製におされ気味であった[柴原 1901: 76]。

明治以降、太平洋戦争前において、わが国の主要輸出品としては、まず、生糸、絹織物があげられる。これの市場は主としてアメリカ合衆国であった。綿織糸は、当初大幅な輸入超過であったが、日清戦争の結果、朝鮮、中国市場へ急激に浸透し、明治30年には輸出超過となる(図6参照)。日本海運の朝鮮、中国航路への進出がこれにともなっていたことはいうまでもない[加地 1951: 79]。綿織物の輸出も順調にのびてはいるが、河野のジャワ視察のころはまだ大幅な輸入超過であり、輸出超過になるのは明治もおしつまって42年のことである。ところで、ジャワにおいて最大の輸入品は、綿織物であり、金額約3,000万ギルダー、うちオランダより45%、イギリスより40%、シンガポールより10%となっている[柴原 1901: 75]。綿糸は約300万ギルダーで綿織物の10分の1である。うちシンガポールより50%、オランダ、イギリスより25%ずつとなっている。結局のところ、当時ジャワにおいては製造業は未発達であり、急成長していた日本綿糸に対する需要は少なかったとみてよいであろう。柴原は

爪哇ノ富ハ一ニ土壤ノ豊饒ヨリ生スルモノト云フ可ク地味ハ頗ル茶、砂糖、珈琲、洋藍ニ適シ米ノ如キハ毫モ肥料ヲ施サスト云フ然レドモ製造業ニ至リテハ国民ノ生計平易質素ナルヨリ自然其必要ヲ感スル薄キト共ニ製造術ニ関スル智識発達セス唯土民日用ノ股引(サルン)ノ染方ヲ知ルノミと述べている[同上文書: 74]。また、日本の綿織物は、豊田織機による小幅物などが朝鮮、満州に出ていたが、競争力強化は日露戦争を

またねばならなかった[林 1967]。さらに、綿織物に関しては、本国たるオランダ、全盛期にあるイギリスのジャワ市場把握の強力さは当然であると推測される。

2. 台湾総督府航路補助の削減

以上のごとく、営業上からみれば、大阪商船がジャワへの定期航路を開くのはかなり困難であったと思われる。しかし、河野自身第2の航路に関し、政府の補助金10万円が与えられれば可能であると述べている。さらに、条件は異なっているであろうが、河野復命書の出されたすぐあとに、オランダ側は、補助を与えて、J. C. J. L. のジャワ・日本線を開始している。したがって、台湾総督府が、長く補助を継続する覚悟であたれば不可能ではなかったと思われる。蘭領インド政府と異なり、台湾総督府はこの時点では、ジャワ航路開設を決断できなかった。注目されるのは、表3にみられるごとく、台湾総督府の航路補助総額が、明治33、34年と80万円であったものが、35年に64万円に減っていることである。これは、明治35年2月の衆議院予算委員会において台湾総督府航路補助予算についてかなりもめ、後藤長官の病欠欠席もあってか、政府委員の答弁不十分ということで、2割減額の動議が可決されたからである[吉開 1941: 37-38]。第1次桂内閣のころである。⁴⁾ 36年度、37年度も減額のままであった。したがって、予算面からもジャワ航路の新設は困難であったと思われる。なお、表3の35年度予算は、減額の結果組み替えられたものであるが、若干補足的に説明しておこう。まず、日本郵船の基隆・神戸線のほかはすべて大阪商船の

4) 航路補助案がもめることは、これが初めてのことでない。明治33年2月の帝国議会においても、大阪商船の申請した中国北部への航路、すなわち、神戸・牛莊線などへの補助が星亨の強硬な反対によってつぶされている[大阪商船 1934: 259]。

線である。すなわち、台湾総督府の航路補助のうち大阪商船に与えられたものは、34年度において93.7%、35年度において90.7%であった。35年度の予算の減額の結果、台湾・内地間航路が整理され、補助が大きく減っている。沿岸線は若干増大している。台湾・中国間航路補助は安平・香港線をのぞいて減額されているが、新たに厦門・内湾線が設けられた。淡水・香港線および安平・香港線は台湾と南清を直接結ぶ航路で

あり、このころにはほぼダグラスの排除に成功していた[台湾総督府交通局通信部 1930: 5]。香港・福州線は南清沿岸におけるダグラスの線に対する挑戦であった。福州・三都澳線および福州・興化線は福州近海の航路で、香港・福州線の培養線である。厦門・内湾線も同じ目的で新設されている。台湾総督府はダグラスを台湾から追うのみでなく、南清沿岸からも追い、さらには潰滅させることを企図していたのである[吉開 1941: 290-299]。南洋線進出はならなかったが、予算削減にもかかわらず厦門・内湾線が新設されたことは、南清においては未だその進出意図は消極化していないことのあらわれであろう。

3. オランダの J. C. J. L. 設立

次に、先に述べたごとく、河野の復命書の出された直後、J. C. J. L. がジャワ・日本線

を開始している。このことが、大阪商船の南洋線進出の意欲に影響したのではないかと思われる。すなわち、オランダ側に先手をとられたのである。

当時オランダ海運はイギリス海運に対し失地回復の意気にもえていた。1870年ネーデルランド汽船が、1883年にはロイヤル・ロッテルダム・ロイドが設立され、これらが欧州とジャワの間の航路を担当する。しかし、蘭印水域では、シンガポールを拠点とするイギリス海運の優位が続いていた。これに対抗するため、N. H. M. (ネーデルランド商会) の提唱のもとに上記2社の参加を得て、1888年 K. P. M. が設立され、蘭印において13の命令航路を経営した。河野復命書によれば、当時 K. P. M. の所有船舶は37隻、総トン数48,225トンとなっている。明治36年末において大阪商船の所有船舶は、81隻、66,429トンであった[大阪

表3 明治35年度台湾総督府航路補助予算*

款	補助費	35年度予算額	前年度予算額	比較増減
項	航海費補助	640,000円	800,000円	△160,000円
第1目	台湾内地間航路補助	243,279	394,213	△150,934
	基隆神戸線(郵船)	59,208	50,350	8,858
	基隆神戸線(商船)	59,207	84,480	△25,273
	打狗横浜線	124,864	—	124,864
	宇品経過基隆神戸線	—	191,183	△191,183
	沖縄経過打狗神戸線	—	68,200	△68,200
第2目	台湾沿岸航路補助	148,825	131,687	17,138
	沿岸線	143,825	126,687	17,138
	淡水塗葛窟線	5,000	5,000	—
第3目	台湾支那間航路補助	247,896	274,100	△26,204
	淡水香港線	93,937	110,700	△16,763
	安平香港線	61,028	60,000	1,028
	香港福州線	52,353	64,970	△12,617
	福州三都澳線	11,700	18,120	△6,420
	福州興化線	13,942	20,310	△6,368
	厦門内湾線	14,936	—	14,936

* 出所：吉開右志太『台湾海運史』台湾海務協会，1941，pp. 38-39.

商船 1934: 393]。総トン数においては大阪商船が上まわっているが、1隻の平均トン数は、大阪商船が820トンに対し、K. P. M. は1,303トンで、これに関してはK. P. M. が上まわっている。台湾総督府ならびに大阪商船が南洋に関心を強めていたころ、蘭領インド政府側も極東航路に関心を強め、ネーデルラント汽船、ロイヤル・ロッテルダム・ロイド、K. P. M., N. H. M. を主要メンバーとする中国委員会が結成され、1902年（明治35年）9月J. C. J. L. の発足となったのである。海運業に対しオランダ政府が低利貸付を行なった最初の例といわれる。重役の任命は蘭印政府の許可制であり、国策会社であった。⁵⁾

J. C. J. L. の航路および寄港地は次のようなものであった[吉開 1941: 368-369]。

甲 ジャワ・日本線

(イ) 往航 バタビア(起点), チェリボン, スマラン, スラバヤ, マカッサル, 香港, 神戸(終点), 横浜(時々)
復航 門司(または三池), 香港, マントック(バンカ島), タンジョンパンダン(ビリトン島)

(ロ) 航海度数 4週1回, 年13回

(ハ) 航海日数(バタビア発, 同地帰着まで) 68日

往航(スラバヤ発, 神戸着まで) 25日ないし28日

復航(神戸発, スラバヤ着まで) 40日ないし37日

(ニ) 使用船舶 3隻, ほかに臨時船1, 2隻

乙 ジャワ・中国線

(イ) 往航 スラバヤ(起点), スマラン, チェリボン, バタビア(時々バンカ島およびビリトン島に寄港), 香港, 厦門, 上海, 門司または三池(終点)

復航 門司または三池, 厦門, 香港, バンカ島, ビリトン島, バタビア, チェリボン, スマラン

丙 ジャワ・香港線(自由航路)

(イ) 起点 スラバヤ, 終点 香港

寄港地 マカッサル, サイゴン

J. C. J. L. の航路を河野の想定した航路と比較すると、J. C. J. L. の航路ではシンガポールが寄港地となっていないことに気づく。逆に、河野はなぜ、シンガポールを寄港地とする航路を想定したのであろうか。一つには、南清・シンガポール間の南洋出稼人輸送、また、九州炭のシンガポール輸送が河野のジャワ線の構想の柱となっていたからであろう。もう一つは、ジャワ・シンガポール間の輸送をめざしていたからであろう。ジャワ・シンガポール間にはK. P. M. が航路をもっていたから、オランダ側としてはJ. C. J. L. がこれに参入する必要はないわけである。もちろん、河野復命書が大阪商船社内の唯一の考え方ではなかったであろう。次に紹介する復命書の著者有馬も、「ジャワ航路に愚見を開陳したることあり」と述べている。

このJ. C. J. L. のジャワ・日本線の開設について大阪商船側がどのような感想をいだいたかを物語る資料はない。しかし、大阪商船にとって競争上不利であったのではないかと思われるのは船舶である。J. C. J. L. はジャワ・中国線、ジャワ・日本線のため、4,000ないし5,000トンクラスの船舶を8隻使用している[同上書: 369]。明治36年末において、大阪商船の所有する船舶で、総トン2,000トンをこえるものは10隻しかなく、それらは当時、大阪商船が全力をそそいでいた台湾航路、揚子江航路へ配船されている。内台航路に投入されていた大阪商船にとって最大の船舶である台中丸、台南丸も3,300トンクラスではないのである[大阪商船 1934: 389]。公平にみて、当時の大阪商船は、やっと国際航

5) 以上のオランダ海運に関する事項は、加地[1943], 日本海事振興会[1943], 日本郵船[1959: 219-269]によった。

路に進出したばかりであり、朝鮮、台湾、中国航路の整備に手一杯であり、南洋線進出は経営的にも危険が大きすぎたとみてよい。

V 日露戦争後の南洋航路視察

1. 有馬唯一のインド航路視察

明治 37, 8 年の日露戦争にあたっては、大阪商船の船舶も大半は御用船として戦争に従事した [同上書: 68]。バルティック艦隊も潰滅し、講和をひかえた明治 38 年 7 月 25 日、大阪商船香港支店長の有馬唯一が、海峡地を経てインドへの視察の旅に立ち、講和条約の調印も終わった 9 月 26 日に帰着している。調査対象は、サイゴン、シンガポール、ペナン、ラングーン、カルカッタ、ボンベイで、航路新設の可能性が検討されている。バンコク、ジャワはのぞかれている。ジャワがのぞかれているのは戦前、河野の調査があるからである [有馬 1905: ロノ 1]。むしろ、航路について、まず、ジャワが単独に検討されたという事実注意到注意を払うべきであろう。以下、有馬の各航路に対する所見の結論をまとめておこう。

<ボンベイ・日本間>

P & O その他の欧州船と日本郵船の海運同盟があり、これに加入し、さらに日本紡績連合会との協約をなさなければ実行困難である。

<ベンガル湾における諸航路>

カルカッタ・海峡地・香港間は、Apcar と Indochina の連合線がきわめて強力で、その範囲は侵しがたい。インド沿岸、ビルマ・海峡地間、ビルマ・海峡地・香港・中国間は B. I. (英領インド汽船) の独占であるが、きわめて不評判で進入できる見込みがある。

<シンガポールからジャワあるいはバンコクあるいはベトナムへの線>

オランダ、独、仏、華僑系の定期船、不

定期船があり、見込みなし。

<香港・サイゴン間>

サイゴン米中心で定期航路の見込みなし。

<ラングーン・日本間>

現在定期航路がないが、ラングーン米を中心として臨時船、あるいは準定期化の可能性はある。

<ラングーン・海峡地・香港・中国間>

この間の貿易はほとんど中国人によって行われている。絶えず多少の入出貨があり、定期航路に適する。B. I. が現在独占しており、ダグラスの比でない大敵であるが、中国人商人の歓心を得れば、この間の航海権を奪うことは至難でないであろう。

<中国 (厦門、汕頭)・香港と海峡地間>

競争がはげしく低運賃であるが、中国人労働者の旅客の収集ができれば有利である。

<ペナン・マドラス間>

貨物およびインド人労働者の輸送が多量であるが、日本との関係が少なく、かつ遠隔の地区であるので、当分実行は見合せ、しばらく記憶にとどめるべきである。

有馬の視察は、一見、政治的ふくみはなく日露戦争後の飛躍に備えた純経営上のものと思われる。しかし、台湾の対岸である厦門、汕頭との関係には常に注意が払われている。検討されている航路のほとんどが、日本と直接、関係をもたない三国間航路であることは一つの特徴である。図 2 にみるごとく、明治 35 年から 39 年にかけて日本の東南アジア輸出はかなり大きく後退している。したがって、日本の輸出を背景に東南アジアへの航路進出を期待するのは困難な状況である。自国の貨物をあてにしない三国間航路こそ、その海運企業の強さを示すものといえる。ここに大阪商船の発展のための野心がうかがえるのである。また、これは当然ヨーロッパの海運に対

する挑戦でもある。特に有馬の B. I. に対する見方は興味深い。B. I. は 1862 年インド政府とインドおよびペルシア沿岸航路契約を結び、インド中心の航路に独占的ともいふべき地位をきづいていた[日本海事振興会 1943: 62-65]。有馬は「何レノ航路ニテモ B. I. 船ノ土人待遇残酷ナレバ印度人ノ不平甚シク常ニ敵意アルモノノ如シ」と述べ、日本船進出の可能性の根拠としている[有馬 1905: 166]。

有馬が有望としたのは、ラングーンを中心とした航路であったが、その後実現をみていない。三国間航路、特にヨーロッパの植民地である地域のそれは、欧州大戦中に一時的に可能なものであった。

以上のごとく、日露戦争後も、南洋への定期航路の開設はならなかった。しかし、営業報告書によれば、明治40年下期にはジャワへ砂糖積取りに配船している。同期にラングーン、カルカッタへも航行しているが、これは成績不良であった[大阪商船 1934: 293]。41年上期、下期にも主としてジャワ糖の積取りのため南洋へ配船している。42年には記録がないが、43年下期にはサイゴン、ジャワに臨時船を配している。図5によってもわかるとおり、このころ蘭領インドよりの輸入は高い水準に達している。その後しばらく営業報告書に南洋の記事はみられないが、図2にみられるとおり、日本の東南アジアへの輸出はしだいにのびている。これは日露戦争後の経済発展を背景とするものである。

さて、日本郵船の動きにもここで若干ふれておこう。日本郵船は明治39年5月、香港・バンコク航路を開始した。アジアにおける三国間航路をめざすものであったが、ここにはすでに北ドイツ・ロイドが存在し、猛烈な競争となり、41年に日本郵船は撤退している[日本郵船 1935: 233-234]。明治44年9月にはカルカッタ航路を開始した。神戸を起点とし、門司、香港、シンガポール、ペナン、ラング

ーンを経てカルカッタに至る航路で汽船5隻を使用した。在来の B. I., Apcar, Indochina との妥協はならず競争が開始されたが、日本郵船はそれに耐えている[日本郵船貨物課 1932: 197-202]。

2. 南洋郵船組の設立

明治43年には、竹越與三郎の『南国記』が刊行され、大きな反響をよんだ[矢野 1979: 47]。それかあらぬか、翌44年通信省は南洋航路の開始を計画した。すなわち、通信省は、近海航路の補助金を整理し、それによって得た剰余金を以て各船主に南洋航路の経営を募ったのである。結局、緒明圭造、原田十次郎、板谷宮吉の船主が応じ、合資会社南洋郵船が設立された。補助金は、明治45年度7万5,000円、大正2年、3年度は各15万円、4年度は7万5,000円であった。航路に関する命令は、往航 神戸、門司、基隆、香港、シンガポール、バタビア、スマラン、スラバヤ、復航 スラバヤ、香港、神戸であった。使用船は北都丸(3,282総トン)、旅順丸(4,805総トン)、萬里丸(3,231総トン)の3隻であった。第1船は、萬里丸で大正元年10月22日、雑貨1,200トンとシンガポール行き石炭を満載し、神戸を出帆した[神戸海運業組合 1923: 208-212]。

南洋郵船組が発足したのは、日本の蘭印への輸出が順調にのびていたこと、通信省の補助が与えられたことがあるが、さらに、当時わが国で船腹過剰が問題になり、船舶の運用先が求められていたことも一因である。日露戦争期にわが国の船舶量は増大するが、42、3年ごろ社外船主⁶⁾により盛んに船舶輸入が行われ、船腹過剰を激化させたのである。というのは、明治44年にわが国の関税自主権が完全に回復され、船舶輸入税があがることを

6) 海運においては、日本郵船、大阪商船を社船とよび、他の不定期航路船を社外船とよぶ慣習があった[神戸海運業組合 1923: 79]。

見越して外国船の輸入が行われたのである[畝川 1927: 365]。

この南洋航路に関しては、逓信省は初め日本郵船および大阪商船に勧めたが、両社は引き受けなかった。補助額の点で折合いがつかなかったのである[同上書: 712; 吉開 1941: 340]。

初期において、南洋郵船組の船舶は、日本より雑貨、石炭を積み、さらに基隆で包種茶を積み、シンガポールで石炭をおろし、ジャワに至り、ジャワで砂糖を積んで帰航するものであった。南洋郵船組は、わが国初のジャワ航路開設の栄誉を担っており、のちには大阪商船などと協力して J. C. J. L. と対抗している。しかし、発足そのものは、上に述べたごとく難産であり、初期においては J. C. J. L. に対等の戦いを挑むほどの力量に欠けていた。元日蘭商業新聞の金子光邦は、回顧談として、「大正二年には日本と東印度間に南洋郵船会社のバンリ、旅順、北^ツ斗の諸ボロ汽船が就船するに至り、日本人の東印度に関する認識はいやが上にも昂揚されたが、何分日本とスラバヤの間の定期が四十五日とは恐れいった遅足なものだ」と述べている[金子 1940: 261]。発足まもないころの批評では、南洋郵船の欠点は、船体が古いこと、職員が日本沿岸航路に従事していたもので経験に不足すること、経営方式が砂糖積取り中心で、一般商人の需要に応じないことであった[清水 1914]。これは、結局、経験の深い社船が引き受けず、船腹過剰に悩んでいた社外船主たちが逓信省の要請のもとにかなり無理をして引き受け、組織に問題が出たのである。したがって、開業後も他会社の営業に影響するほどの力はなく、その結果、諸外国の会社も南洋郵船の存在について何ら注意を払わない状態であった[同上文書]。

大阪商船は日露戦争中、明治38年1月旅順開城とともに大阪・大連線を開設し、39年4月

逓信省の命令航路の指定を受け大連航路を掌握し[大阪商船 1934: 243-244; 浅原 1978: 81-82]、42年7月香港・タコマ線を開設し北米航路に進出した。翌年1月にはこれも逓信省の命令航路となっている[大阪商船 1934: 308-312]。かくして、大阪商船は遠洋航路をも担当する隆々たる定期船会社へと成長し、わずかな補助しか与えられない南洋線はあまり魅力のないものであったかと思われる。しかし、大正元年下期以降、南洋への臨時船の配船が毎期行われている。有馬の調査以来懸案となっていたボンベイ航路も、明治44年から計画され、大正2年1月には国際海運カルテルであるボンベイ同盟に加入し、神戸・ボンベイ線を開始した。寄港地は、香港、シンガポール、ポートスウェッテンハム、ペナン、コロomboであった[同上書: 293-297]。同年、再びジャワ航路の視察が行われている。

3. 阿部萬平のジャワ航路視察

大正2年4月14日、大阪商船運輸課員阿部萬平は大阪を立ち、ジャワ航路視察に赴き、7月7日神戸に帰着している。復命書の目次のうち章名だけを次にかかげよう。

- 第一章 爪哇ノ外国貿易
- 第二章 爪哇ノ海運
- 第三章 新嘉坡ノ外国貿易
- 第四章 新嘉坡ノ海運
- 第五章 南洋航路問題
- 第六章 爪哇各港誌

もともとジャワへの貨客輸送はシンガポールでの接続が多く、明治末期から定着し始めた日本人商人[矢野 1977]の場合も、日本から商品を仕入れる場合、日本郵船やその他の会社の欧州航路あるいはボンベイ航路の船舶に商品を搭載し、シンガポールで接続輸送するものが多かった[阿部 1913: 72]。ところで、シンガポールを中心とする海運は、イギリス、オランダ、および新興ドイツなどに

よる海運同盟が強力で、わが国の船舶が入りこむことはきわめて困難であった [大阪商船 1934: 282]。また、ジャワを中心とする航路も急激に発達し始めていたが、欧州、インド、濠洲に関する航路に関しては、同様に海運同盟が形成された [阿部 1913: 71-72]。特に、表4によってもわかるように、インド、濠洲に関する航路の発展は目立っている。表5を

表4 ジャワを中心とする航路
(各復命書により作成)

	河野 (明治34年)	阿部 (大正2年)
欧 州	和蘭汽船 ロッテルダム・ロイド汽船 ヤーシャンスチーム シップ 濠洲クキンスランド 汽船 *米国風帆船	子デルランド汽船 ロッターダム・ロイド 汽船 オーション汽船 独濠汽船 東亜汽船
イ ン ド		子デルランド 汽船 ロッテルダム ・ロイド汽船 B.I. 亜細亜汽船 支那印度航海会社 ハンザ線 合同 合同
濠 洲	濠洲クキンスランド 汽船	ローヤル・パケット (K.P.M.) バーン・フキリップ 線 アーチボルド・カリ ー線 西濠洲汽船 オーション汽 船 独濠汽船 合同
東 洋	*三井物産 *豊源 *太古 *怡和 *建源	爪哇支那日本線 南洋郵船組 爪哇暹羅線(K.P.M.) *建源号 *太古 *怡和

注) *印は不定期。

みると、インドは別としても、オーストラリアが蘭領インドの貿易に占める比率は輸出入計で3%程度にすぎないが、早くも海運同盟が結成されたのである。明治35年の河野復命書は、ジャワ航路の将来性に関して悲観的であったことは先に述べたごとくであるが、12年後に視察した阿部は、

爪哇其他蘭領印度地方ハ地熱帯ニ位シ天産物ニ富ムヲ以テ其文化ノ程度ニ比シテ輸出入金額比較的多額ニシテ且毎年ノ発達著シキモノアリ

と述べている [同上文書: 1]。蘭領インドの輸出入合計額は1907年に6,120万ギルダーであったものが、1911年には9,220万ギルダーに増大している [同上文書: 1-2]。年率8.6%の成長ということになる。欧州諸国のジャワ航

表5 蘭領インド輸出入額国別比率* (単位: %)

国 別	輸 入		輸 出	
	1910年	1911年	1910年	1911年
オ ラ ン ダ	27.9	27.4	19.7	24.8
イ ギ リ ス	11.8	13.8	2.9	3.4
ド イ ツ	3.6	4.0	2.5	2.6
フ ラ ン ス	0.6	0.6	5.0	5.4
ベ ル ギ ー	1.0	1.2	0.4	0.3
イ タ リ ア	0.6	1.0	0.5	0.5
ア メ リ カ	1.5	1.4	3.8	3.8
エ ジ プ ト	—	—	4.6	8.1
イ ン ド	10.1	10.8	12.8	9.7
ペ ナ ン	3.0	3.1	3.2	3.6
シンガポール	18.2	16.6	16.7	14.3
シ ャ ム	1.0	1.1	0.2	0.2
サ イ ゴ ン	5.0	1.1	0.0	0.1
香 港	2.1	2.2	6.4	4.1
中 国	1.5	1.5	1.8	1.7
オーストラリア	1.6	2.1	1.5	1.1
日 本	0.9	0.9	3.7	2.2
そ の 他	9.6	11.1	14.3	14.0
計	100.0	100.0	100.0	100.0

* 阿部萬平「爪哇視察復命書」大阪商船株式会社、1913, p.5 により作成。

路増設も、この成長性を買ったものであろう。阿部もまたジャワを中心とする航路を有望とみなしている。ただ、欧州、インド、濠州への航路は海運同盟が存在するので困難である。同盟の存在しないジャワ・東洋航路に関して阿部は、その有望なる理由をあげている [同上文書：112-125]。それをまとめてみれば次のようになる。

(1) ジャワおよびその他蘭領インドは69万8,000平方マイル (181万平方キロメートル) と広大であり、人口も1905年 (明治38年) の調査によれば3,760万人と多い。

(2) 中国政府の調査によれば、ジャワ (蘭領インド?) に180万人、マレー半島に80万人の中国人が居住しており、バタビアには広東人が多く、スマランおよびスラバヤには福建人が多い。そして、現今、中国人は日本人に近づかんとする傾向を有する。

(3) 南清・南洋間の中国人旅客は多数であり、「若シ南清ト南洋方面トヲ接続スルニ良好ナル定期船ヲ以テセバ船客ヲ吸集スルニ困難ナラザルヲ信ズル也何トナレバ爪哇ニ於ケル支那人間ノ歓心ヲ得バ蘭船始メ他ノ欧州線ヲ凌駕スルコト困難ナラザルベケレバナリ (同シキコトナレバ日本船ニ乗ラントハ一般支那人ノ声也)」 [同上文書：118]。

(4) ジャワ、シンガポール、香港、南清、日本の間の貨物も有望である (阿部の考えている輸送市場は図にすれば図7のごときものである)。

(5) 現在は、日本、南清、南洋間における旅客も貨物もシンガポール接続が多いが、良好な直通航路があれば一層の発展が期待でき

る。たとえば、南洋の福建人は商人が多く帰省にあたっても手荷物が多く、シンガポールにおける乗換えは不便である。

(6) マカッサル、メナドは、いまのところ交通不便であるが、将来有望の地である。

(7) 南洋航路は、航路如何によっては、南清地方航路の接続線、欧州航路の培養線として大きな価値を有す。

(8) シンガポールへの中国移民輸送に関しては、海峡植民地政府の規制が学士号をもつ船医を乗せることを要求しているので困難があるが、将来この問題が解決すれば有望である。

阿部復命書において興味深いのは、まず、西欧人に手ひどく扱われている中国人に親切にすべきことを述べ、日本人と中国人の提携を示唆していることである。また、ジャワの人々に関しても、

爪哇人ハ先天的ニ愚昧野蛮ノ人種ナルヤト考フルニ其然ラザルモノヲ覺ユ想フニ天然物ノ豊富ナルコト并ニ和蘭政府ノ政策上今日ノ如キ状態ニ終リナルベシと述べ [同上文書：113]、さらに、ジャワ人が

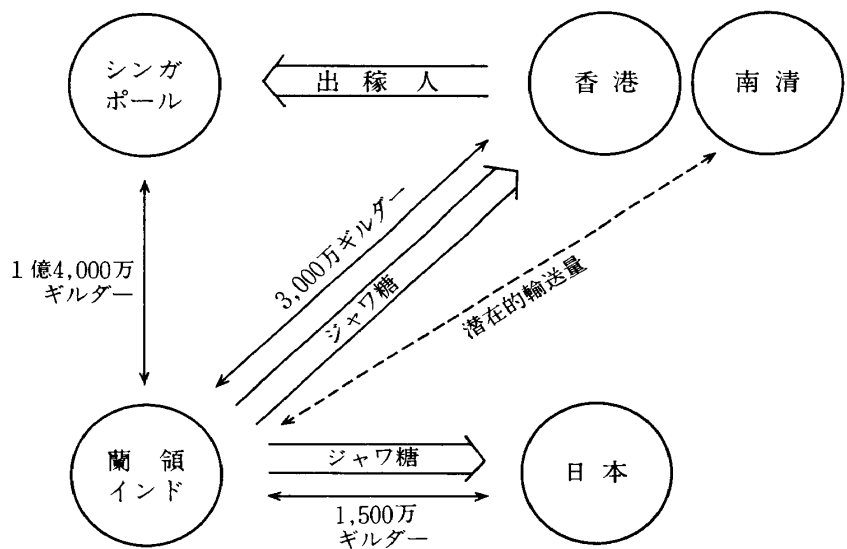


図7 ジャワ東洋航路の輸送市場*

* 数値は1911年の輸出入計。

教育面および労働面においても権利に目覚めつつあることを指摘し、将来におけるジャワ人の購買力の増大を予想している。

ここには、日本の南方への進出にあたって、西欧人のやり方を批判し、中国人、ジャワ人、インド人などアジア人と結ぼうとする思想のパターンがみられる。しかも、この思想がビジネスと結びつけられて考えられているところに興味がもたれる。

阿部の南洋航路観は河野とうって変って楽観的である。しかし、河野の時代に南洋線進出の障害となっていたことがすべて解決されたわけではない。とりわけ、日本の対蘭印輸出は、わずかなものであった。蘭印からみて、日本よりの輸入は、1911年においても輸入総額の0.9%にしかあたらなかった（表5）。日本からみても、蘭印への輸出は、日本の輸出総額の0.8%にしかあたらなかった。⁷⁾ 商品ではジャワの場合、輸入総額中において綿織物が22.2%で圧倒的な大きさであった。⁸⁾ また、日本にとってもこのころには図にもみられるように綿織物は、有力な輸出商品として成長しており、輸出総額の4.4%を占めていた。⁹⁾ しかし、相変わらず、ジャワの市場はヨーロッパにおさえられていた [同上文書：12]。そして、日本より蘭領インドに輸出される最重要品は、河野の視察のころと同じくマッチであった。しかし、

我国ノ燐寸ハ本数不揃製品粗悪ナル等種ノ欠点アリ甚不評判ニシテ瑞典燐寸ノ為ニ盛ニ販路ヲ蚕食セラレツツアリ
といわれている [同上文書：28]。日本人商人は中国商人またはインド商人に圧倒されている [同上文書：30] ばかりでなく、

蘭領印度政府ハ日本人ヲ視ルコト非常ナ

ル疑心ヲ以テシ、普通商人ヲモ軍事探偵ト見做スモノ多シ

といわれるありさまであった [同上文書：138]。

他面、大阪商船自体の変化があった。前節で述べたように、不定期船による南洋における運航に関しては習熟していた。また、香港・タコマ線、ボンベイ航路の開設は、大阪商船を完全に国際定期船会社にした。所有する船舶は、大正2年末において109隻17万7,000総トンに達し、1隻平均1,624総トンであった。3,000総トン以上の船舶だけで20隻所有していた [大阪商船 1934：403-408]。国内航路からやっと近海航路へ進出した河野のジャワ視察のころに比べて、企業規模において大きな成長がみられたのであった。このような企業の成長が、阿部のジャワ航路への積極的見解の背景である。

なお、残された復命書によっては、阿部がどのようなジャワ線の径路を考えていたのか明確でないが、シンガポール寄港と、そうでない、J. C. J. L. の径路と似たものの両方を考えているように推測される。

VI 欧州大戦と南洋線の開設

1. 台湾と南洋航路

兎玉、後藤の台湾総督府が福建へ進出をはかり、さらに南洋における福建人と連携を深めることによって日本自身の南洋進出を実現しようとしていたことを述べた。しかし、この計画は台湾と日本の関係が深まることによって困難に直面した。すなわち、元来福建との関係の深かった台湾は、日本の領有後、日本との関係を深め、福建との関係は相対的にうすらぐ結果となったのである [片山 1981：286]。しかし、そのことは台湾総督府の南洋に対する関心が失われたことを意味するものではない。たとえば、南洋郵船のジャワ航路は、当

7) 東洋経済新報社編纂『日本貿易精覧』東洋経済新報社、1975、により計算。

8) 阿部 [1913：1, 12] により計算。

9) 東洋経済新報社編纂『日本貿易精覧』東洋経済新報社、1975、により計算。

初基隆寄港の予定はなかったが、台湾総督府は通信省に交渉し、基隆寄港を実現している[吉開 1941: 340]。台湾は包種茶というジャワ向け輸出商品をもっていたのである。包種茶はジャワの華僑のみならずジャワ人に需要された。従来、台湾の茶商は、大阪商船の船舶によって茶を厦門に送り、それは中国商社の手によりシンガポールを経てジャワに送られていたものである[阿部 1913: 120]。包種茶を厦門の中国商人を通さずジャワへ直接輸出することは、日本側のかねがねの懸案であった。これに取り組んだのは台湾銀行である。台湾銀行は、台湾の茶商に、包種茶を南洋郵船組の船舶へ積みこむことを熱心に勧誘し、これに成功する。そして、台湾銀行が茶輸出の金融を大部分取り扱うようになる[台湾銀行 1939: 186-189]。この台湾銀行もまた初期より、南洋進出の計画をもち努力を続けた。欧州大戦勃発の直前、頭取柳生一義の命により書記清水孫乗が南洋に出張し、その復命書は、先に若干引用したごとく、海運についてもふれている。清水は南洋郵船組の問題点をいくつかあげているが、航路について、南洋に最も密接な関係のある厦門、汕頭に寄港しないこと、比較的無用なシンガポールに寄港するのにマカッサルに寄港しないことを問題にし、当路者は一考すべきだとしている[清水 1914]。このような考え方は、既存の通信省命令航路である南洋郵船組のジャワ航路を批判することによって、台湾側の立場を示している。特に、厦門、汕頭の強調は台湾側の伝統である。

2. 大阪商船南洋線の開設

大阪商船では欧州大戦直前に再度のジャワ航路視察が行われ、阿部はジャワ航路開設に積極的な判断を下していた。大正3年3月の大戦勃発は、日本海運に大いなる機会を与え、南洋航路に関しても例外ではなかった。

台湾総督府は、大戦による南洋の海運事情

の変化に着目し、9月には保木利吉海事官を蘭領インドへその貿易および海運を調査させるために派遣した。その復命書において保木海事官は南洋線の新設を強く主張しているが、その理由としてあげられているのは次の4点である[吉開 1941: 348-352]。

(1) 蘭領インドへの日本人植民の可能性がある。すなわち、ジャワ以外の外部領地であるスマトラ、ボルネオ、セレベス、ニューギニア、リオおよびリンガ群島、バンカ島、ピリトン島、モラッカ群島、サンダ諸島は人口稀薄である。人口多数の日本が、北米、南米、濠州への移民が圧迫されている際、蘭印への可能性を考えるべきだ。

(2) 台湾中継により、日本・南洋間貿易を誘発し、台湾の南進策源地たる意義を発揮すべきだ。

(3) ジャワ対中国・日本航路がオランダのJ. C. J. L. と通信省命令航路の南洋郵船組だけであるのは手薄である。

(4) 大戦の結果、船舶不足などにより南洋方面の欧州船が引きあげられており、わが国産品の販路をこの方面に拡張する絶好の機会である。

保木海事官の第1点は、阿部も指摘していた、蘭領インドの広大さという点に、日本の移民問題が付加され論じられている。ここでは日露戦争後のころよりアメリカで排日運動がはげしくなっていることを思いおこすべきであろう。第2点の南進策源地としての台湾という見方は、台湾領有直後からのものであったことはいうまでもない。第3点も阿部や清水によって指摘されていた点である。第4点は、大戦という新事態を強調するものであり、その後の経過は、まさにこの点が、信じられないような日本海運の南方進出を許すのであった。

台湾内においては、新航路より、まず南洋郵船航路および日本郵船濠州線の改正を先と

する慎重論 [佐藤 1915] もあったが、総督府は大正5年度、大阪商船に南洋線の開設を次の要件で命令した [吉開 1941: 353]。

往航 基隆，厦門，汕頭，香港，マニラ，
サンダカン，ラブアンまたはブルニー，
クーチン，シンガポール，バタビア，ス
マラン，スラバヤ
復航 マカッサル，バリクパパン，サンダ
カン，香港，打狗（高雄），基隆
使用船 総トン数3,000トン以上，平均速
力10海里以上
航海数 月1回以上，年12回以上
補助金 10万円

航路に関しては、『大阪商船株式会社五十年史』によれば吉開の記述と異なっている。『五十年史』では、南洋線は甲線と乙線に分けられている。上に示した吉開による航路は乙線にあたるが、ラブアンまたはブルニー，クーチン，バリクパパンの寄港はない。甲線はサンダカンからシンガポールへ先行せず，マカッサルに先行し，ジャワ3港を東からスラバヤ，スマラン，バタビアの順に寄港し，シンガポールへ向かい，サンダカンへもどるという逆まわりである。なぜこのような記述の相違があるか，また，いずれが真実であるかは分明でない。

この台湾総督府の命令航路である大阪商船の南洋線は，台湾において包種茶，セメント，米，雑貨を積み取り，また，日本内地からの接続貨物を搭載し，さらに対岸の南中国の貨物をも加えて，フィリピン，蘭領インドにおろし，蘭領インドからは砂糖，貝殻，籐，パラフィン，雑貨を積み，マニラにおいては砂糖および雑貨を積んで，香港，台湾，日本内地におろそうというのが目的であった。なお，これにともない，南洋郵船の基隆寄港は廃止された。

大戦の深刻化にともない，大阪商船の南洋進出はさらに拡大されていくのであった。

VII 要約と結論

大正15年，外務省の主催で南洋貿易会議が開かれ，日本郵船も大阪商船も出席した。その時，大阪商船の説明をきき，その南洋航路の築成ぶりに日本郵船はおどろいたといわれる [浅原 1978: 140]。大阪商船の南洋線進出は欧州大戦中に台湾総督府の命令航路により始まった。これは，単に大戦ブームに便乗したかのように見受けられる。また，台湾総督府の南進意図は初期より明白であるが，その実行は大戦中初めて実質化したといわれる [東 1941: 103]。しかし，欧州大戦前の準備期というべき時代に関しては知られるところが少ない。本稿においては，日本海運の南進の前史ともいうべき時代をみるため，大阪商船の四つの南洋視察復命書を台湾との関連において紹介した。なお，大阪商船の本格的な南洋調査は，大戦前においては，柴原，河野，有馬，阿部の四つに限られると思われる。なぜなら，最後の阿部が参考にしたとしてあげている復命書が，前三者のものだけであるからである。

日本の海運は，戦争のたびごとに飛躍している [佐々木 1980]。日清戦争前においては，日本海運の南方関与としては日本郵船のマニラ線，ボンベイ航路の開設があげられる。そのほかは主に不定期船の活動にかぎられていた。

日清戦争後，大阪商船は台湾へ進出し，総督府と特別な関係をつくりあげる。大阪商船は総督府の要請のもとに，イギリス系のダグラス汽船を台湾から追い，南清沿岸においてなおも戦い続ける。明治33年には早くも柴原の南洋インド航路視察が行われる。これは，政治，経済，運輸全般にわたるもので，仏印をのぞいて，南洋に関する基本的資料となったものと思われる。翌34年には，ジャワ航路の可能性の検討が河野の調査によって行われる。

これは明らかに、総督府の指示によるものである。総督府の南進策実行の指揮をとった愛久沢の名前も河野復命書にあらわれることは注目に値する。台湾総督府の南進策の一つのプランは、台湾と福建の關係に依拠し、南洋における福建人との連携を強め、それによって日本の南洋進出をはかるものであった。南洋航路もこの一環として構想されたものと推定される。しかし、河野の結論は南洋線の営業的可能性について悲観的である。その理由は、当時、南清・南洋間の航路においては、出稼人輸送に関しても貨物輸送に関しても中国系およびイギリス系の海運の地盤がかたく、飛入りが容易でないこと、またこれらは不定期船向きであることであった。シンガポール・ジャワ間は定期船向きであったが、同様にヨーロッパ系の海運ならびに中国系の海運が強力であった。そして、これら三国間輸送のみならず、日本・ジャワ間の航路にも問題は大きかった。日本の輸出品としては三井の扱う石炭以外はマッチ程度しかなく、しかも、それはシンガポール、香港からの再輸出の形態をとるものが多かったのである。ジャワの綿織物市場は蘭英におさえられていた。また、日本の競争力もまだしの段階であった。台湾総督府もまた、このころ、議会において航路補助予算を2割削減され、ジャワ線に補助をつける余裕はなかったとみられる。明治35年にはオランダの国策会社 J. C. J. L. が設立され、ジャワ・日本線を開設する。船舶を比較してみても、大阪商船が対抗することは困難であった。

日露戦争も実質的に終りポーツマス条約も締結されようとするころ、有馬のサイゴン、シンガポール、ラングーンなどの視察が行われる。有馬はラングーン中心の航路を有望とみている。有馬の考え方には欧州海運に対する対抗心、インド人との提携の思想がふくまれている。大正元年には、逓信省の後援のもとに社外船主によって南洋郵船組が設立され

る。わが国初のジャワ航路経営の栄誉を担うが、台湾側からは組織の弱体が問題視されていた。大正2年、阿部が、大阪商船としては河野につぐ2度目のジャワ航路視察を行う。河野と異なり、阿部はジャワ航路の開設に積極的であった。このころまでに大阪商船は国際定期船会社としての経験を積み、また、南洋にも臨時船をたびたび配していたのであった。阿部の場合にも、中国人、ジャワ人との提携の必要性が強調されている。

このころ、台湾においても南洋航路への関心がたかまっていた。欧州大戦が勃発すると総督府でも南洋航路調査を行い、大正5年には大阪商船の南洋線（ジャワ線）が総督府命令航路として開始されるのである。

最後に、以上のことから導かれる注意すべき事実および結論をまとめておこう。

第1に、逓信省のみならず台湾総督府もまた、その成立の初期から海運の南方進出に関与しており、その役割の小さくないことである。

第2に、欧州大戦勃発前に大阪商船には南洋進出の機運があったことである。

第3に、欧州大戦前ジャワに対する日本の輸出は微々たるものであったにもかかわらず、南洋線への積極的見解が示されていることである。

第4に、大阪商船の復命書においても欧州海運への対抗心と、インド人、ジャワ人、中国人との連帯が言及され、南洋進出を可能にする一つのよりどころとされていることである。

大阪商船の南洋進出は、他の多くの船主のように大戦ブームに便乗した飛入りの営業ではなかったといえる。大戦後の不況にもジャワ線は維持される。そのあと、ジャワ線は、石原産業の参入、日蘭会商から派生した日蘭海運会議、国策会社南洋海運の成立と、昭和史につながる波瀾をみせるのである。

参 考 文 献

〔大阪商船関係〕

- 阿部萬平. 1913. 「爪哇視察復命書」
有馬唯一. 1905. 「印度地方視察復命書」
河野文一. 1902. 「爪哇航路視察復命書」
大阪商船株式会社. 「大阪商船株式会社營業報告書」
各年度, 各期.
———. 1934. 『大阪商船株式会社五十年史』
大阪商船三井船舶株式会社. 1966. 『大阪商船株式
会社八十年史』
柴原讓吉. 1901. 「南洋印度航路視察復命書」

〔日本郵船関係〕

- 日本郵船株式会社. 1921. 『現代日本海運史年表(開
国以後大正八年迄)』
———. 1935. 『日本郵船株式会社五十年史』
———. 1956. 『七十年史』
———(調査部). 1959. 『世界定期船会社』
———(貨物課)(編). 1932. 『我社各航路ノ沿革』

〔単行本〕

- 浅原丈平. 1978. 『日本海運発展史』潮流社(復刻).
神戸海運業組合. 1923. 『神戸海運五十年史』神戸.
三井船舶株式会社. 1958. 『創業八十年史』東京.
中橋徳五郎翁伝記編纂会. 1944. 『中橋徳五郎(上・
下)』東京.
大蔵省管理局. 1948. 『日本人の海外活動に関する
歴史的調査, 南方篇第四分冊(各論, 蘭印編)』
黄昭堂. 1981. 『台湾総督府』教育社.
台湾銀行. 1939. 『台湾銀行四十年誌』東京.
台湾総督府交通局通信部. 1930. 『台湾の海運』台
北.
鶴見祐輔. 1965. 『後藤新平, 第二卷』勁草書房(復
刻).

- 畝川鎮夫. 1927. 『海運興国史』大阪: 海事彙報社.
矢野 暢. 1975. 『「南進」の系譜』中央公論社.
———. 1979. 『日本の南洋史観』中央公論社.
吉開右志太. 1941. 『台湾海運史』台北: 台湾海務
協会.

〔論文, 冊子, その他〕

- 林 英夫. 1967. 「織物」『日本産業百年史(上)』有
沢広巳(監修), 160-168ページ所収. 東京: 日
本経済新聞社.
加地照義. 1943. 「和蘭の対東印度海運政策の沿革」
『国際経済研究』3月号: 313-330.
———. 1951. 「日本資本主義の成立と海運(六)」
『海運』2月号: 75-79.
金子光邦. 1940. 「蘭印に於ける邦人発展史」『蘭領
印度叢書(下)』蘭印事情講習会(編), 247-264
ページ所収. 東京: 愛国新聞社出版部.
片山邦雄. 1981. 「大阪商船の台湾総督府命令航路」
『商大論集』32(3): 264-295.
日本海事振興会. 1943. 「各国の植民地海運政策と
植民地海運の資本関係」
佐々木誠治. 1980. 「近代海運業の生成と戦争・軍
事」『(神戸大学) 経済経営研究年報』30号: 1-
23.
佐藤四郎. 1915. 「南洋航路策」台北.
清水孫秉. 1914. 「南洋出張復命書補遺」台湾銀行
総務部調査課.
高島菊次郎. 1959. 「九鼎社」『村田省蔵追想録』大
阪商船株式会社(編), 6-8ページ所収. 大阪:
大阪商船株式会社.
東嘉生. 1941. 「統制化以前の台湾経済」『台湾経済
年報, 昭和16年版』台湾経済年報刊行会(編),
57-112ページ所収. 東京: 国際日本協会.
矢野 暢. 1977. 「堤林数衛の精神的『回心』」『東
南アジア研究』15(3): 307-333.