

【指定テーマ 1 江戸期以降の海上輸送・物流史】

《研究ノート》

辰馬汽船会社の台湾航路への参入

松 浦 章
(関西大学)

目 次

- 1 緒 言
- 2 辰馬汽船会社と海運業
- 3 辰馬汽船会社の台湾航路の開始
- 4 結 語

1 緒言

日本酒の代表的銘柄「白鹿」を醸造する辰馬本家酒造は、江戸時代において製品の清酒を「下り酒」とし、江戸へ樽廻船を用いて輸送する海運業も展開していたことは周知のことである¹⁾。辰馬本家酒造は、1885年(明治18)には辰馬回漕店を創設し、1901年(明治34)に、辰馬回漕店を改組し、合資会社辰馬本家酒造汽船部として海運経営に進出した。その後は、1916年(大正5)に株式会社辰馬汽船とし海外航路も視野に海運業を展開して行く²⁾。

第一次世界大戦後の海運不況により世界の海運市場は大きな変化を求められていた³⁾。辰馬汽船会社も同様に、設立当初からの傭船による経営を世界恐慌の時期を契機に自営配船による経営方針に転換し、大型船による遠洋航路とくに太平洋航路や朝鮮航路、台湾航路の開設を行った⁴⁾。辰馬汽船会社の海外こと日本による植民地時代下の台湾への航路に関して、『辰馬海運百五十年経営史』には「台湾航路の確立」として述べられるが⁵⁾、台湾航路参入の経緯などについては詳細な研究は行われていない。

そこで、本稿は辰馬汽船会社が台湾航路に参入した経緯を明らかにするものである。

2 辰馬汽船会社と海運業

辰馬汽船株式会社が成立したのは1916年(大正5)12月である。1937年(昭和12)の『海事要覧』が辰馬汽船株式会社について紹介し、昭和初期の状況について以下のように

¹⁾ 松本一郎編『辰馬海運百五十年経営史 資料篇』(『海事交通研究』1971年第7集)1971年10月、山縣記念財団、1-90頁。

²⁾ 田村茂編著『海、船、そして海運—わが国の海運とともに歩んだ山縣記念財団の70年—』1-52頁。

³⁾ 中川敬一郎編『両大戦間の日本海運産業』中央大学出版部、1985年2月、14-26頁。

⁴⁾ 『辰馬海運百五十年経営史』(『海事交通研究』1972年第8集)、1972年5月、92-99頁。

⁵⁾ 『辰馬海運百五十年経営史』(『海事交通研究』1972年第8集)98-99頁。

述べている。

沿革 ……明治三十七八年日露開戦に際會するや、辰馬本家汽船部並びに合資會社辰馬本家廻漕部の組織の下に、直接、汽船運航を再開し、明治四十二年には辰馬合資會社を設立して事業を繼承し、明治末年に於ては其所有船十數隻、本邦社外船一方の旗頭として雄飛するに到つた。大正三年歐洲大戦勃發するや我國海運界は未曾有の好況を呈し同社の社業は益々發展するに到つたので、大正五年株式會社組織として辰馬汽船株式會社の社名の下に、經營今日に到つて居る。營業狀況 現在資本金五百萬圓（金額拂込済）所有船十六隻、重量噸一一〇、九一八噸（但し傍系、大連合資會社辰馬商會所有船一隻を含む）。

經營航路（臺灣航路）昭和四年冬より航路を開始し、月五回乃至六回の定期配船を行ひ、現在に於ては大阪商船、近海郵船兩社と協定の下に、業務順調に發展しつゝあり。（朝鮮航路）昭和二年、西鮮諸港内地間の鮮米輸送を始め爾來十年、定航配船を續け、社船、傭船によりて十數萬噸の貨物を輸送して居る。（其他航路）海運市況に應じ、北米、内地、樺太、内地其他不定期配船をなす。

所有船

船名	總噸數	重量噸數	船名	總噸數	重量噸數
悠紀丸	3,168	5,100	白羽丸	5,693	9,600
染殿丸	5,278	8,462	宮殿丸	5,190	8,250
綾葉丸	5,887	8,465	桐葉丸	3,057	5,080
白鹿丸	8,150	11,475	辰羽丸	5,784	9,600
織殿丸	5,305	8,661	桃葉丸	3,097	5,050
喜春丸	1,862	2,594	呉竹丸	5,175	8,950
大新丸	1,722	2,600	白辰丸	6,537	10,760
天長丸	2,608	4,186	歴山丸	1,311	2,085
合計	69,824	110,918 ⁶⁾			

とあるように、辰馬汽船会社は阪神間にある西宮において創設され、約7万噸の汽船を保有する会社となっていた。20世紀の前半の神戸の有力紙『神戸又新日報』1929年（昭和4）11月14日付の記事「各方面に対する社外船の進出猛烈」に、「しかし最近では、辰馬汽船が一万噸型をこの方面に配船した。この方面に対する今後の各社外船の態度は興味ある問題とされている。」⁷⁾と、辰馬汽船会社の動向が日本の各汽船会社の注目の的であった。

1929年（昭和4）当時、辰馬汽船会社は1万噸級の汽船を貨物輸送に投入した。この頃の日本海運業界は、社船と呼称された1884年（明治17）成立の大阪商船会社、1885年（明治18）成立の日本郵船会社の巨大汽船会社に対して、中小の汽船会社は社外船と呼ばれ、主として貨物輸送や傭船などの活動を行っており、辰馬汽船会社もその社外船の一会社であった。その社外船の辰馬汽船会社が、後述のように巨大海運会社である大阪商船会社や日本郵船会社とその傘下の近海郵船会社が1923年（大正12）4月以降において優位な位置を占めていた台湾航路に参入し、社船を圧迫したのである。⁸⁾

⁶⁾ 畝川鎮夫『海事要覧』海事彙報社、1936年（昭和11）12月発行、1937年（昭和12）5月再版、海事興信録（1-476頁）、『海事要覧』59-60頁。

⁷⁾ 神戸大学新聞文庫データベースによる。（ ）は筆者注。

⁸⁾ 松浦章『近代東アジア海域の人と船—經濟交流と文化交渉—』関西大学出版部、2014年12月、369-386頁。

3 辰馬汽船の台湾航路の開始

辰馬汽船が台湾に進出していたことは『海事要覧』にも「(臺灣航路) 昭和四年冬より航路を開始し」⁹⁾と指摘されたように、1929年(昭和4)より開始するが、他方、台湾でも辰馬汽船の台湾来港を認識していた。『臺灣海務協會報』第3号、1938年(昭和13)7月に「辰馬汽船の概要」として掲載される貴重な記録であり以下に全文を掲げたい。

辰馬汽船の沿革

日本海運の歴史を顧みる時、徳川時代の後半江戸、大阪間の海運に活躍した菱垣廻船、樽廻船の事蹟を看過する事は出来ぬ。而して天下に名を謳はるゝ灘の銘酒が此廻船の發達に密接の關係がありし事は周知の所である。

西宮の辰馬本家は代々、銘酒「白鹿」の醸造元として聞え、つとに和船(大和型帆船)を所有し、明治初年には西洋型帆船大平丸其他を新造して活動したが、汽船運航の日々多きを加ふるに及んで、明治二十年盛航會社を設立して之れを譲り、其後十數年、同社(後年攝州灘酒家興業會社を買収併合し、攝津興業會社と稱す)に關係した。而して明治三十七、八年日露開戦に際會するや、辰馬本家汽船部並びに合資會社辰馬本家回漕部の組織の下に直接、汽船運航を再開し、明治四十二年には辰馬汽船合資會社を設立して事業を繼承し、明治末期に於ては其所有船十數隻、本邦社外船一方の旗頭として雄飛するに到つた。大正三年歐洲大戰勃發するや我が國海運界は未曾有の好況を呈し、同社の社業を益々發展するに到つたので、大正五年株式會社組織とし、辰馬汽船株式會社の社名の下に、經營今日に到つて居る。

維新前より海運界に貢献の辰馬汽船會社の業容 内臺自由航路(中見出)

内地、臺灣に就航する船舶の大部分は内地より本島へ移入する貨物輸送に當るに非ずして、本島より内地へ移出する農産物輸送が目的である故に島内農産物の豊饒と否とは直ちに内地貿易船の配船に影響し、且つ農産物は大體搬出期を限られて居るから出盛期と否とにより船舶集散状態を異にして居る。而して本島に來往する汽船の過半は四十年來總督府の補助を受け定期航路に従事して堅き地盤を有する郵、商兩社である。其の後、歐洲戦亂中、山下汽船が加はり、又本島の石炭を取扱つて居る三井船舶部は石炭輸送を主なる目的として配船した。故に此の四社が大體本島海運の中樞を握つて居ると見るべきである。其の後、大正十三年所謂「Kライン」三社の進出運動があつたが現今では僅かに砂糖積取の爲め二三の配船を見るだけである。更らに昭和四年末から砂糖積取に進出した辰馬汽船である。同社は其の後、移出米積取の割込に成功し、現に毎月八隻内外の所有船を廻して居る。

營業現況 現在資本金壹千萬圓(全額拂込済)、所有船二十隻、重量噸十四萬二千二百十六噸、主たる經營航路左の如し。

臺灣航路 昭和四年冬より航路を開始し、月八隻内外の定期及臨時配船を行ひ、現在に於ては大坂商船、近海郵船兩社と協定の下に、業務順調に發展しつつあり。

臺灣航路就航新造船四隻の第一船辰和丸就航

辰馬汽船が臺灣航路へ贈る貨物船四隻は神戸三菱造船所にて建造中であるが、その第一船辰和丸は此の程竣工し、本年二月より就航、辰鳳丸は五月より就航、尚辰和丸型船は總噸數六、二五〇噸、載

⁹⁾ 畝川鎮夫『海事要覧』海事彙報社、1936年(昭和11)12月発行、1937年(昭和12)5月再版、海事興信録、60頁。

貨重量七、六五〇噸、長さ一二五・六七米、幅一七・〇七米、深さ九・三七米、速力一八節、主機關三菱リアクション二段減速装置附タービン汽機一臺、馬力五二〇〇軸馬力の優秀船にてバナナ輸送其他臺灣航路専用に適する様に出来てゐる。尚残り二隻も本年十月迄には全部竣工の豫定で同所にて工を進めてゐる。

朝鮮航路 昭和二年、西鮮諸港内地間の鮮米輸送を始め爾來十年、定航配船を續へ、社船、傭船によりて十數萬噸の貨物を運送してゐる。

其他航路 海運市況に應じ、北米—内地、樺太—内地其他不定期配船をなしてゐる。

會社重役陣 社長 辰馬勇治郎 副社長 山縣勝見 取締役 辰馬吉男 常務取締役 木村貞二 同 山尾敬次郎 同 渡邊徹二 常務監査役川野眞太郎 監査役大塚茂十郎 同 安藤秀三 同 壹岐敏直

所有船舶

船名	重量噸數	船名	重量噸數	船名	重量噸數	船名	重量噸數
悠紀丸	5,100	喜春丸	2,594	染殿丸	8,462	大新丸	2,600
綾葉丸	8,465	天長丸	4,186	歴山丸	2,085	桐葉丸	5,080
白羽丸	9,600	辰葉丸	9,600	宮殿丸	8,250	桃葉丸	5,050
白鹿丸	11,475	呉竹丸	8,950	織殿丸	8,661	白辰丸	10,760
辰和丸	7,824	辰鳳丸	7,824	辰和丸型	二隻建造中	15,684	

總合計 噸數 142,216 噸¹⁰⁾

以上のように辰馬汽船会社の台湾航路への参入は、日本郵船の子会社である近海郵船会社¹¹⁾や大阪商船会社の巨大社船の既存航路に割り込むことになり多くの障壁があったことが、この「辰馬汽船の概要」からも知られる。

辰馬汽船会社の1929年(昭和4)に台湾航路に参入した二年後の1931年(昭和6)に記された吉開右志太の「昭和六年上半期本島海運状況」においても、

過去に於ける山下汽船の割込み、國際、川崎、帝國三社の浸入、吾妻汽船、中村汽船の進出次いで辰馬汽船の割込みをみた臺灣航路は今後、幾多の辰馬を迎えるに違いない。…¹²⁾

と指摘するように、既存汽船会社の既存台湾航路に参入した辰馬汽船会社は多くの障壁をかかえていたことがわかる。

辰馬汽船会社が台湾航路に参入した時期の状況に関して『臺灣日日新報』第10,635号、1929年(昭和4)11月25日付に次の記事が見られる。

突如辰馬汽船と砂糖積取交渉進む 積取量は四十萬噸乃至六十萬噸 他の移出入貨物も積取るか

【大阪特電二十二發】…郵船、商船、山下、三井、國際、川崎六社の聯盟と交渉の折會がつかず決裂に等しい状態であることは既報の通りであるが、聯合會側の委員間では六社聯盟が…¹³⁾

辰馬汽船会社の台湾への輸送及び積卸し、台湾からの貨物積載等の運輸業務の前の障壁は、近海郵船、大阪商船、山下汽船、三井物産船舶部、國際汽船、川崎汽船六社の既存汽

¹⁰⁾ 『臺灣海務協會報』(台北・社団法人臺灣海務協會)第3号、1938年(昭和13)7月23日発行、101-102頁。

¹¹⁾ 松浦章「近海郵船会社の台湾航路について」、松浦章『近代東アジア海域の人と船—經濟交流と文化交渉—』関西大学出版部、369-386頁。

¹²⁾ 吉開右志太「昭和六年上半期本島海運状況」『臺灣通信協會雜誌』第117号、1931年(昭和6)10月17日発行、79頁。

¹³⁾ 『臺灣日日新報』第10,635号、1929年(昭和4)11月25日、2頁。

船会社の寡占状態にあった。その状態に参入することが“割込”と表されたのである。

台湾砂糖の日本への移入に関する辰馬汽船の参入は日本本土でも問題になっていた。『讀賣新聞』第 18,949 号、1929 年（昭和 4）11 月 26 日付の記事「灣糖の積取り 三錢値下に決定 辰馬汽船も加盟し 割當率も六社按分」から、「灣糖積取運賃協定に關し、…從來の近郵、商船、三井、國際、山下、川崎の六社の外に辰馬が加盟する」¹⁴⁾ ことになったのである。近海郵船、大阪商船等 6 社の寡占航路に辰馬汽船会社が参入したのである。

『臺灣日日新報』第 10,638 号、1929 年（昭和 4）11 月 28 日付の記事「新糖積取りに 割込んだ辰馬汽船 所有船以外に傭船が必要 往航荷が取れるや否」でも取り上げられ

【高雄電話】今期の臺灣糖荷積取のため從來の六船會社の外に新に辰馬汽船が割込んで積取數量は三百萬噸に豫定したことは我社東京が報してゐるが、之につき今期の内地積取糖を一千二百二十萬噸と豫定し、この中から辰馬汽船が三百萬噸を積取つた。…¹⁵⁾

と、ここに砂糖積取量の単位を噸とあるが、後述の記事から擔、ピクル (picul、約 60kg) であることがわかる。その新規参入の辰馬汽船会社が、台湾産の新砂糖の移出予定総量 1,220 万ピクルの内の 300 万ピクル、すなわち 24.6% ほぼ 1/4 を積取することに成功したのであった。

また『讀賣新聞』第 18,954 号、1929 年（昭和 4）12 月 1 日付の「灣糖積取數量 辰馬汽船優越」にも同様な内容が見られる。

臺灣新糖積取運賃の契約は既報の如く辰馬汽船の割込の爲め、同盟六社の足元が攪乱され遂にネット二十錢まで値下されるに至つたが、この敗北の原因とされた辰馬汽船の割込は積取數量の點に於ても優秀な立場に置かれ、積取總數量千二百五十萬擔の内、二割五分は一手に引き受け、残りを商船二割五分、郵船、山下各一割二分、三井一割、國際九分、川崎七分の割合である。¹⁶⁾

近海郵船、大阪商船、山下汽船、三井物産船舶部、國際汽船、川崎汽船の既存 6 社に対し、新規参入の辰馬汽船会社が一挙に 25% の台湾積取量を得たのであった。

しかし、難関が待ち構えていた。辰馬汽船が高雄港から台湾砂糖を積載し日本へ輸送するに際し、既存の船会社から多くの抵抗があった。とくに大阪商船の積載量に相当する台湾砂糖を辰馬汽船が荷積みすると予想され、その量を積載する船舶の手配、高雄港における荷役手配など諸問題が噴出した。

『讀賣新聞』第 18,961 号、1929 年（昭和 4）12 月 8 日付の記事「辰馬汽船の 灣糖積取り 難關か」に見られる。

辰馬汽船は灣糖積取りに六社へ割込み、六社の一千万ピクルに對して三百万ピクルを運送することとなり、船腹は傭船其他で解決されてゐるが、高雄の躰、倉庫、船内人夫、代理の使用方面が問題となつてゐるので、これを新設するか或は六社側の既設のものを利用するかに就いて考究中で、…辰馬汽船の交渉に六社が俄に應ずるかとうか注目される。¹⁷⁾

辰馬汽船会社が 300 万ピクルの台湾砂糖の積取を確保したが、その積載業務に関する難題が次に生じたのであった。既存の 6 社も辰馬汽船の積取に積極的に協力するものではなかった。高雄港の運輸業界のみならず、台湾においても名の知られた日東商船組は以下に

¹⁴⁾ 『讀賣新聞』第 18,949 号、1929 年（昭和 4）11 月 26 日、3 頁。

¹⁵⁾ 『臺灣日日新報』第 10,638 号、1929 年（昭和 4）11 月 28 日、5 頁。

¹⁶⁾ 『讀賣新聞』第 18,954 号、1929 年（昭和 4）12 月 1 日、8 頁。

¹⁷⁾ 『讀賣新聞』第 18,961 号、1929 年（昭和 4）12 月 8 日、12 頁。

述べるように日本郵船会社の専属取扱店であった。

株式会社日東商船組 臺灣運輸業界最古の光輝ある歴史を有し、明治 29 年高雄事業界の巨頭大坪與一氏が創設経営したもので、現在資本金は 1,000,000 圓、営業種目は運送業、運送取扱業、通關代辦、倉庫業、立替業、勞力請負業、自動車業等で、日本郵船会社の専属取扱店として貨物取扱量の多きは全島第一である。…¹⁸⁾

この日東商船組は既に日本郵船会社の専属取扱店で、当然日本郵船会社の系列に連なる近海郵船会社の業務を行っていたことは確かであろうから、辰馬汽船会社の参入に諸手を挙げて協力したはずはなかった。

ところが、窮地の辰馬汽船会社に協力する人物が現れたのである。『臺灣日日新報』第 10,652 号、1929 年（昭和 4）12 月 12 日付に次の記事が見られる。

高雄港砂糖積取に 辰馬汽船が割込み 問題の荷役も丸一組が引受けと決り 斯界注視的となる
【高雄電話】辰馬汽船が砂糖積取に割込んだので船内荷役問題は郵商船をはじめ一般の注意の的となつてきたのみか盛んに私議憶測が行われてゐたが、十日夜高雄某所への通電によると基隆港の荷役は丸一組、高雄港のそれは高雄の船業者本地氏の経営する丸一組が直接引受ることに決定した。…¹⁹⁾

辰馬汽船が既存の汽船会社に対抗して、台湾の港湾において台湾砂糖の積載を可能にできたのは台湾側の協力があったからである。その協力者が高雄在住の運輸業であった丸一組の本地²⁰⁾である。『臺灣農林新聞』第 1 号、1935 年（昭和 10）12 月 6 日発行に、丸一組の広告に「丸一組基隆出張所」とあり、「辰馬汽船株式会社代理店、大連汽船株式会社代理店、大同海運株式会社代理店」とある。その丸一組とはどのような業者であつたろうか。杉原隆三の 1939 年（昭和 14）の『典型的熱帯地：高雄州之産業』の「會社」の記述に丸一組が見られる。



丸一組 時代の潮流に棹さし進む高雄第一の事業家本地才一郎氏の個人経営で、大正 6 年に創立以来堅実なる歩み続け、現在船隻 40 隻（4,000 噸）小蒸気 4 隻を擁し、國際通運、臺灣運輸、臺灣倉庫、日東商船の 4 會社によく対抗して華々しい活躍をなしてゐる。同組は辰馬汽船、大連汽船、中村組、大同海運代理店を取扱ひその総輸移出入貨物取扱高は年額 1,000,000 噸以上に上つてゐる。…²¹⁾

丸一組は、本地才一郎が高雄において運輸業を経営した個人会社であつた。1917 年（大正 6）に創業し、高雄の有力輸送会社の一社であつた。本地才一郎に関して、1937 年（昭和 12）版の『臺灣人士鑑』の高雄州、高雄市にその名が見える。

本地才一郎 丸一組々長 辰馬汽船株式會社臺灣總代理店主 山ヨ運送株式會社々長 臺灣海運株式會社々長 高雄興業株式會社々長 高雄商業倉庫信用利用組合長 （現）高雄市入船町一ノ二一

【經歷】明治二十年三月岡山縣淺口郡富田村ノ農家ニ生ル 大正六年渡臺 高雄ニ丸一組ヲ開業シ

¹⁸⁾ 杉原隆三『典型的熱帯地：高雄州之産業』1929 年（昭和 4）2 月 10 日発行 26-27 頁。

¹⁹⁾ 『臺灣日日新報』第 10,652 号、1929 年（昭和 4）12 月 12 日、5 頁。

²⁰⁾ 『辰馬海運五十年経営史』には、「代理店丸一組（店主本地才一郎は大連豆粕の揚荷、船輸送等ら荷を盛んにし、…）」（99 頁）とのみ指摘されている。松浦章「大連汽船会社の台湾航路開設と高雄・丸一組」、『南島史学』第 86 号、2018 年 11 月、28-36（27-57）頁。

²¹⁾ 杉原隆三『典型的熱帯地：高雄州之産業』1939 年（昭和 14）2 月 10 日発行、26 頁。

テ今テハ全島各地ニ支店出張所ヲ置キ 辰馬汽船臺灣總代理店ヲモ引受ケテ内地航路定期貨物船ノ業務ヲ擔當シ 又大連航路ノ貨物船ノ取扱ヲ爲ス…²²⁾

と記されている。1943年（昭和18）版の『臺灣人士鑑』にも本地才一郎の名が見える。

本地才一郎 ホンヂサイイチロウ 高雄州會議員 高雄新報社々長 株式會社丸一組取締役社長 （現）高雄市入船町一ノ二一²³⁾

丸一組の創業者が本地才一郎であった。1887年（明治20）3月に岡山県に生まれ、1916年（大正5）5月、30歳で台湾に渡り、高雄で丸一組を創業し、その後は、辰馬汽船の台湾総代理店ともなり、大連汽船の貨物取扱を行うなど海上輸送に関与したようである。

辰馬汽船会社は、この高雄の丸一組の協力を得て、高雄から台湾砂糖の積取に成功するのであった。辰馬汽船の汽船が台湾から日本へ輸送した物資に台湾産の有名な米穀の蓬莱米²⁴⁾があった。『讀賣新聞』第18,766号、1929年（昭和4）5月26日付の次の記事から、蓬莱米の日本への移入時期がわかる。「蓬莱米の先約は 漸く十五六萬袋 内地不景気が先安か」²⁵⁾の記事から、台湾産の米穀である蓬莱米が日本に移入されていた最盛期の時期は、日本国内の米市場における端境期である春夏の時期に多く輸入された。この時期の台湾から日本への輸送に辰馬汽船会社の貨物船も大いに活躍する余地があったのである。

『大阪時事新報』1930年（昭和5）8月7日によれば、辰馬汽船会社の状況が知られる。その記事「死物狂いの社外船割込に社船側は遂に苦戦 採算無視の荷物争奪 我海運界の内面的危機」に次のように見られる。

…五月初旬には、辰馬汽船が内地台湾航路に割込みたるを最とし、…就中辰馬汽船の如きは、此の不況期に乘じ其大資本を以て、社船側の航権を獲得せんと企図しつつあるため、社船側の防戦も亦將に容易ならざるものがあるのである。即ち本年五月、其台湾航路を開始するや、同社所有船綾葉（八、四六五重噸）、桃葉（五、〇五〇重噸）、桐葉（五、〇八〇重噸）、喜春（二、五九四重噸）、天長（四、一八六重噸）の五隻を配し、往航の材木及雜貨。復航の湾糖及湾米の積取に対し、徹底的挑戦を試み、材木雜貨肥料に対しては社船プール定率の五割引、湾米に対しては内台間社船定率三十三銭（其後二十銭に引下）に対し、十五銭と破天荒の安値を以て臨みたる結果、最近に於ては之等主要貨物を完全にリードし、社船復航船の如きは何れも空船に等しき惨状を呈するに至り、近く亦染殿丸（八、四六二重噸）を増配することに決定したと伝えられる。…²⁶⁾

大阪商船、日本郵船及び近海郵船の社船が寡占する航路に社外船の大連汽船²⁷⁾、辰馬汽船、中村組、川崎汽船、栃木商事、松岡汽船が過剰船舶を使用し割込を始めたのである。

大連汽船は、南滿洲鉄道会社の後援を得て大連と中国沿海を中心に運航していたのに対し、中村組は函館、基隆、香港、マニラ線を運航することになった。中村組は1905年（明治38）2月に朝鮮鎮南浦において海陸輸送業を中心とする個人商店中村組を創設し、その後、1916年（大正5）11月に株式会社、1935年（昭和10）8月には中村汽船株式会社とし

²²⁾ 『臺灣人士鑑』臺灣新民報社、1937年（昭和12）9月、358頁。

²³⁾ 『臺灣人士鑑』興南新聞社、1943年（昭和18）3月、362頁。

²⁴⁾ 林敏容「日本植民地時代における台湾米の関東地方への移出」、『東アジア文化交渉研究』第6号、2013年3月、519-530頁。林敏容「日本植民地時代における台湾米の関西地方への移出」、『東アジア文化研究科開設記念号』、2012年3月、353-367頁。

²⁵⁾ 『讀賣新聞』第18,766号、1929年（昭和4）5月26日、8頁。

²⁶⁾ 神戸大学新聞文庫データベースによる。

²⁷⁾ 松浦章「大連汽船会社の東アジア海域の航運について」、松浦章『汽船の時代 近代東アジア海域』清文堂、2013年3月、157-191頁。

て本店を神戸に設けている。1923年（大正12）以来南洋航路に重点をおき開拓した会社である²⁸⁾。

川崎汽船は福州、温州、上海、天津線を運航することになっていた。川崎汽船は、川崎造船所の船舶部から発展し、1919年（大正8）4月に川崎汽船株式会社として神戸で創立し²⁹⁾ 多角的に活動している³⁰⁾。とりわけ1932年（昭和7）12月末時点で、日満間の貨客が増加したことで、貨物船を横浜・大連間において毎月3回運航していた³¹⁾。

栃木商事の内地北鮮間準定期配船であるが、栃木商事株式会社はもともと栃木順作の個人経営から発展し、1915年（大正4）に株式会社として神戸に拠点を置いて活動し、日本以外の出張所を清津、雄基、羅津³²⁾ といずれも朝鮮半島東北部沿海の港に設けているように、朝鮮半島北部沿海部と日本との航運を重視していた。

松岡汽船は北鮮内地間魚油タンク船の配船を計画し、松岡汽船は1922年（大正11）7月に神戸において松岡汽船株式会社として発足し、自営の貨物輸送や傭船を行っていた³³⁾。

このような社外船に対して、辰馬汽船の優勢がこの記事においても伝えられたのである。とりわけ辰馬汽船会社は、所有船綾葉丸（8,465重噸）、桃葉丸（5,050重噸）、桐葉丸（5,080重噸）、喜春丸（2,594重噸）、天長丸（4,186重噸）の5隻を配船し、往航には材木や雑貨を、復航には台湾産砂糖や米穀を日本に輸送した。材木・雑貨・肥料については、社船のプール定率の5割引、台湾産米穀は、日本と台湾間の社船の1ピクル当たり定率33銭を、15銭と破格の廉価で輸送して、他社の追従を許さなかったのである。

ここで指摘された辰馬汽船会社の所有船綾葉丸（8,465重噸）、桃葉丸（5,050重噸）、桐葉丸（5,080重噸）、喜春丸（2,594重噸）、天長丸（4,186重噸）の5隻であるが、『辰馬海運百五十年経営史』によれば次のようであった。

綾葉丸 8,465重量噸 1917年2月就航 新造船

喜春丸 2,594重量噸 1918年7月就航 新造船³⁴⁾

天長丸 2,608總噸 4,186重量噸 1919年建造 旧名（Le Quesnoy）1922年購入

桐葉丸 3,057總噸 5,080重量噸 1919年建造 旧名（Withington）1928年購入

桃葉丸 3,103總噸 5,050重量噸 1919年建造 旧名（Golden Way）1928年購入³⁵⁾

この5隻各船の重量噸は、『大阪時事新報』の記述と一致し、同記事は正確であった。この5隻は辰馬汽船会社が、1917年（大正6）から1928年（昭和3）に新造もしくは購入して輸送体制を拡充するための船舶であった。

『大阪時事新報』1930年（昭和5）8月10日にも「商船辰馬船合戦」として大阪商船会社と辰馬汽船会社の輸送競争を伝えている。「無名の魔手に操らる湾米買占の大芝居」に、
…財界の好不況には一向没交渉の立場にある関西財閥一方の旗頭たる辰馬汽船が、欧洲戦役で儲けた金に子が子を生んで、今では其金利丈けが一箇年に六十万円、裏の厩舎に繋いだお馬様も、今では黄金の臭を嗅ぎあきて、駄馬の食う大麦大豆を無口に珍重がると云う始末。…内地台湾航路だ。其

²⁸⁾ 畝川鎮夫編『海事要覧』海事彙報社、1937年5月、「海事興信録」89頁。

²⁹⁾ 畝川鎮夫編『海事要覧』海事彙報社、1937年5月、「海事興信録」47-50頁。

³⁰⁾ 川崎汽船株式会社編『川崎汽船五十年史』川崎汽船株式会社、1969年8月。1-841頁。

³¹⁾ 川崎汽船株式会社編『川崎汽船五十年史』77頁。

³²⁾ 畝川鎮夫編『海事要覧』海事彙報社、1937年5月、「海事興信録」74-75頁。

³³⁾ 畝川鎮夫編『海事要覧』海事彙報社、1937年5月、「海事興信録」84頁。

³⁴⁾ 『辰馬海運百五十年経営史』（海事交通研究 1972年 第8集）87頁。

³⁵⁾ 『辰馬海運百五十年経営史』（海事交通研究 1972年 第8集）101-102頁

後の戦績に就ては、過日本欄で御披露申上げた通りで、僅か五隻の辰馬船に追い捲られた近郵及商船の定期船は、正に赤腹を水面にさらして、プロペラの羽音高く、水沫を海面高くハネ揚げて、赤字は日を透うて殖える許りだと云う。…³⁶⁾

辰馬汽船の低廉な輸送運賃に、大阪商船も近海郵船も対抗のすべがない状況であった。続いて『東京日日新聞』1930年(昭和5)10月21日に、「主要三貨物の運賃交渉紛糾 弱味につけこまれた船主側極力防戦につとむ」の記事に次のように見られる。

…荷主側では、何れも一般海運不況をねらい、飽くまで船主を屈服せしめんとし、殊に湾糖は、昨年辰馬汽船の割込により、積取りに大波瀾を起し、一昨年まで郵、商、三井、山下、国際、川崎六社一括して糖業連合会と積取り契約を結んだものが、郵、商、三井一組、国際、川崎一組、山下、辰馬各一社づつ四契約に分散するに至り、本年の船主間下相談にも、辰馬汽船のみは加わず、台湾向け往航において郵、商両社と雑貨の争奪を続けている。…³⁷⁾

台湾から日本への台湾産砂糖の輸送をめぐる、近海郵船、大阪商船、三井物産船舶部、山下汽船、国際汽船、川崎汽船の六社協定に対抗して辰馬汽船が六社とは別に低廉な価格で輸送を行っていた。

『東京朝日新聞』第16,031号、1930年(昭和5)12月18日の「辰馬を圍んで 海運界ごたごた 湾糖運賃低落の波紋」にも、辰馬汽船の台湾砂糖輸送運賃の問題が取り上げられている。

船會社對糖業聯合會の灣糖積取運賃はほとんど正味十七錢に内定の觀があるが、從來山下、川崎、國際等の社外船が積取に割込み、昨年更に辰馬汽船が台湾航路に浸入し來つたのも、もとは同運賃が他の貨物運賃より割がよかつた關係があつた。…一方台湾命令航路を有する近海郵船、商船側は、既に灣糖積取如何よりも、往航運賃の堅持にあるので、そのためには辰馬汽船をプールに入れて灣糖積取のみに従事せしめ、もつて辰馬汽船の台湾準定期航路を中止せしめんと、辰馬汽船に交渉中であるが、成功するや否や疑問とされてゐる。…³⁸⁾

辰馬汽船の台湾航路における砂糖輸送は、社船の大阪商船、近海郵船のみならず社外船の山下、川崎、國際等にも大きな痛手となっていたのである。

『東京朝日新聞』第16,121号、1931年(昭和6)3月19日、「急騰の近海運賃上げ脚鈍る 漸く安定期に入る」の記事中に次のように見られる。

灣糖積取に對しては船會社側の配船不足から高雄港の滞貨はますます激増しつつあるので、糖業聯合會としては同盟六社並びに辰馬汽船に對して配船増加を勧めてゐたが、辰馬汽船では新たに織殿丸(八千八百トン)日出丸(八千三百七十八トン)の二隻を増配する事に決定、尚六社側も郵船のカルカッタ航路の復航を寄港せしめる外、…³⁹⁾

1931年(昭和6)になると、台湾砂糖輸送に従事する船舶が不足し、そこで辰馬汽船はあらたに織殿丸(8,800トン)、日出丸(8,378トン)の二隻を急遽配船することになった。これに對して、郵船側はインドのカルカッタ航路に就航する船舶を、インドからの帰航に際して、台湾に寄港する方法で凌ごうとしていた。なお織殿丸は『辰馬海運百五十年経営史』によれば、8,661重量噸、1917年(大正6)12月に就航した新造船であった⁴⁰⁾。

³⁶⁾ 神戸大学新聞文庫データベースによる。

³⁷⁾ 神戸大学新聞文庫データベースによる。

³⁸⁾ 『東京朝日新聞』第16,031号、1930年(昭和5)12月18日、4頁。

³⁹⁾ 『東京朝日新聞』第16,121号、1931年(昭和6)3月19日、4頁。

⁴⁰⁾ 『辰馬海運百五十年経営史』(海事交通研究 1972年 第8集) 87頁。

そこで近海郵船が、辰馬汽船の廉価輸送の堅持に、折れてきたのである。『東京朝日新聞』第 16,268 号、1931 年（昭和 6）8 月 14 日、「近郵と商船の台湾航路協定 近く細目条件を決定」の記事に次のように見られる。

郵商協約に基く近海郵船と商船との台湾航路協定に關しては（一）定期船として基隆、神戸間及び横濱、高雄間に關しては往復航ともプール計算として、その總目条件並に、（二）兩社の自由船としての協定を遂げる事になり、過般來近郵の安田専務は下阪して商船の岡田専務と協議した結果、いよいよ特別委員を擧げて細目条件を決定する事になり、近郵では林營業課長を任命した。然して、同航路の郵商協定に重大なる障害となるのは兩三年來、同航路に活躍してゐる辰馬汽船で、對郵商船との運賃競争は猛烈を極めてゐるが、これが對策についても郵商側で腹案を練る事になった。⁴¹⁾

台湾航路において近海郵船側にとっての懸案事項であつたのが、辰馬汽船の廉価輸送の堅持であつた。それを打開すべく、近海郵船側は大阪商船と協議して、辰馬汽船との間で運賃協定の協議を行おうとしていた。

その協議の行方に関して、『大阪朝日新聞』1932 年（昭和 7）7 月 22 日に「台湾同盟と辰馬きょう妥協成立 近海運賃に好影響」とある。

一部既報、一昨春、辰馬汽船は近郵商船(山下、國際は商船扱い)の同盟を組織せる台湾航路に割込を敢行し、復港では砂糖、蓬萊米、往航では雜貨の積取に進出し、海運界に多大のセンセーションを惹起したが、その後、兩社の關係は台湾航路に關する限り依然として緩和されず、運賃は低落に低落を重ねつつあつたところ、昨春郵、商協調成立し台湾航路において郵商協調の実をあげるためには、同盟對辰馬汽船の妥協が絶対的に必要となり、爾來兩社間に極秘裏に妥協談が進められていたところ、最近頓に進捗し二十一日朝調印を了した。…⁴²⁾

台湾航路に辰馬汽船が参入し、激烈な競争にあつたが、それを打開する最大の方策が「同盟對辰馬汽船の妥協が絶対的に必要」と言われたように、近海郵船、大阪商船、山下汽船等の同盟と辰馬汽船との間で、運賃や配船、積荷等に関する協定の成立であつた。

『東京朝日新聞』第 16,627 号、1932 年（昭和 7）8 月 10 日付の「灣糖同盟運賃引上」の記事に以下のようにある。

辰馬汽船の割込を承認した台湾航路同盟では、辰馬との競争により極端に亂れてゐる現行運賃を整理するため、目下新率の決定を急いでゐるが、蓬萊米の五、六割引上げ（但し實質運賃）その他大綱の内定を見たので、近く發表の上、九月一日より實施の模様である。⁴³⁾

辰馬汽船と同盟側の協定が成立した結果、台湾産蓬萊米の輸送運賃が 50~60% 値上がりすることになった。

『東京朝日新聞』第 16,661 号、1932 年（昭和 7）9 月 13 日、「蓬萊米の運賃十錢方引上げ」の記事に次のようにある。

台湾航路同盟對辰馬汽船の競争は兩者妥協により遂に終息するに至つたので、その後運賃復活は注目されてつたところ、蓬萊米運賃につき過般來、同盟と荷主の折衝の結果、…この正味運賃は、二十七錢は辰馬汽船と競争當時の運賃實収入十七錢に比べて約十錢の引上となつてゐる。⁴⁴⁾

同盟と辰馬汽船の台湾航路における運賃協定が成立して、従來の台湾産蓬萊米は、辰馬

41) 『東京朝日新聞』第 16,268 号、1931 年（昭和 6）8 月 14 日、4 頁。

42) 『大阪朝日新聞』1932 年（昭和 7）7 月 22 日、4 頁。

43) 『東京朝日新聞』第 16,627 号、1932 年（昭和 7）8 月 10 日、4 頁。

44) 『東京朝日新聞』第 16,661 号、1932 年（昭和 7）9 月 13 日、4 頁。

汽船が輸送していた運賃、蓬莱米 1 ピクル 17 銭が 27 銭と定められたのであった。

ついで『東京朝日新聞』第 17,103 号、1933 年（昭和 8）12 月 3 日、「新年度の灣糖 積取運賃五銭上げ」の記事には次のように見られる。

新年度の灣糖積取運賃契約については過般來、糖業聯合會側と郵船、商船、國際、山下、川崎、三井、辰馬各社の同盟側と折衝中であつたが、二日正式決定を見、明年度一ピクルにつき二十銭（割戻し二銭、正味十八銭）に對し五銭上げの二十五銭（割戻し二銭の正味二十三銭）と發表された。…尚、蓬莱米の運賃も從來一ピクルにつき三十五銭のうち割戻し十銭であつたものを割戻し五銭とし、實質的に五銭の値上をなし、明年一月一日より實施することに決定を見た。⁴⁵⁾

辰馬汽船と同盟側との協定により、台湾産砂糖の輸送価格は 1934 年（昭和 9）度より 1 ピクル 25 銭とされ、蓬莱米は 1 ピクル 30 銭として、同年 1 月から実施された。

その後、『東京朝日新聞』第 17,373 号、1934 年（昭和 9）9 月 1 日、「内台間貨物運賃引上げ斷行」の記事に「【台北發聯合】曩きに總督府の認可を得た内台間移出入貨物運賃引上げにつき商船、郵船、辰馬の三社は反對運動を押し切つて一日より斷行する。」⁴⁶⁾と、台湾産物資の日本への移出の運賃を、商船、郵船に辰馬が加わり三社で決定するのである。

その結果、輸送運賃は『東京朝日新聞』第 17,457 号、1934 年（昭和 9）11 月 25 日付の「灣糖積取運賃四銭引上げ 漸く妥協成る」の記事に次のように見られる。

明年度、灣糖積取運賃問題に關しては、過般來糖業聯合會側の委員は船會社側と交渉中であつたところ、聯合會側の台湾、鹽永、日糖の三委員會社の代表は二十四日近海郵船、大阪商船、三井物産船舶部、辰馬汽船の代表者と協議折衝せる結果、標準運賃横濱、高雄間一ピクルに付二十九銭（割戻し二銭を含む）と四銭引上にて漸く妥協成立するに至つた。新運賃は左の通り（單位銭）

擲地名	高雄積	基隆積	擲地名	高雄積	基隆積	擲地名	高雄積	基隆積
横濱港	29	28	大阪港	27	26	門司港	24	23 ⁴⁷⁾

近海郵船、大阪商船、三井物産船舶部、辰馬汽船の四社が、台湾の聯合會側の台湾、鹽永、日糖と協定し、台湾産砂糖の日本への輸送価格は、横浜・高雄間が 1 ピクル 29 銭とする基準で協定が成立した。

この運賃価格が三年後には、値上げされた。『東京朝日新聞』第 18,495 号、1937 年（昭和 12）10 月 6 日、「灣糖運賃交渉開始 船主側大幅引を要求」⁴⁸⁾に、両三年間維持された台湾産砂糖の輸送価格が大きく高騰し、台湾航路を運航する日本の汽船会社による寡占のため、台湾糖業側も不承知ながら認めざるを得なかつたであろう。

1936 年（昭和 11）10 月には台湾航路の安定のために新型汽船 7,500 トン型高速船である辰和丸、辰鳳丸が、ついで 1937 年（昭和 12）2 月に辰宮丸、辰春丸の建造を發注し⁴⁹⁾、台湾航路における輸送の拡充を企図したのであった。

4 結語

辰馬汽船会社は、1929（昭和 4）年 11 月より台湾航路に参入した。その時期は、第一次

⁴⁵⁾ 『東京朝日新聞』第 17,103 号、1933 年（昭和 8）12 月 3 日、4 頁。

⁴⁶⁾ 『東京朝日新聞』第 17,373 号、1934 年（昭和 9）9 月 1 日、4 頁。

⁴⁷⁾ 『東京朝日新聞』第 17,457 号、1934 年（昭和 9）11 月 25 日、4 頁。

⁴⁸⁾ 『東京朝日新聞』第 18,495 号、1937 年（昭和 12）10 月 6 日、4 頁。

⁴⁹⁾ 『辰馬海運百五十年経営史』（海事交通研究 1972 年 第 8 集）、118-119 頁。

世界大戦後の海運不況の中で、各社が経営努力に尽力し、辰馬汽船会社もその経営を創業以来の傭船経営から自営経営への経営方針を転換した時に相当する。内海航路から漸次に遠洋航路の開拓を行い、太平洋航路、朝鮮航路、台湾航路を開拓したのであった。

とりわけ台湾航路開設の最大の目的は、台湾産貨物の日本への輸送であった。しかし辰馬汽船会社が台湾航路に参入する以前において、すでに社船の大阪商船会社、日本郵船会社やその子会社の近海郵船会社が同航路の旅客輸送と貨物輸送の両面において寡占する状況であった⁵⁰⁾。

そのような状況下に社外船の辰馬汽船会社が台湾航路に参入したことは、日本の海運業界においても注目された。同時に台湾の産業界においても歓迎され強い関心をもたれた。

しかし、台湾の港湾において貨物の荷受けを担当する業者に委託し、貨物の荷卸しを依頼することが困難であったが、台湾高雄を基点に運輸業、港湾業務を行っていた丸一組本地才一郎の個人会社の協力が得られ、台湾産や日本産の貨物の積卸しを可能にし、輸送業務を進めることが可能となったのである。

1929年（昭和4）当時において台湾産砂糖の日本への移入量が1,200万噸にのぼり、大阪商船、山下汽船、近海郵船、三井物産船舶部、国際汽船、川崎汽船の6社でほぼ寡占していたが、そこに辰馬汽船はその砂糖移入輸送に参入し、大阪商船、山下汽船の500万噸輸送に次いで300万噸輸送を行い、既存の汽船会社に大いなる脅威を与えたのであった。

辰馬汽船会社は1929年（昭和4）以降において台湾産の主力農産品である米穀、砂糖の日本への移入輸送に貢献したのである。

⁵⁰⁾ 松浦章『近代日本中国航路の研究』清文堂、2005年6月、113-147頁。