

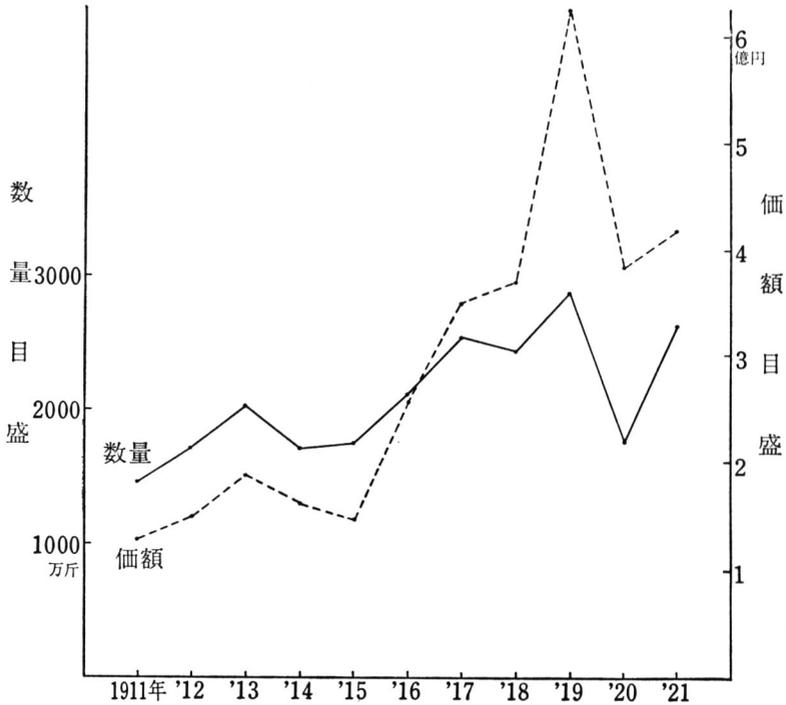
三年間は、毎年四〇〇〇万斤前後の量にのぼった。銅価格は高騰し、銅輸出価額は、一九一五年二〇八九万円、一六年二七二五万円、一七年二九六〇万円と画期的な額となり、横浜輸出に占める割合も、一五年に六・八割と史上第二の記録的数値となった（史上最高は一八九〇年の九・四割）。ところが、大戦終了とともに世界の銅需要は縮小して国際価格は暴落するにいたり、日本産銅の輸出は激減した。そればかりか、生産費の安いアメリカ銅・オーストラリア銅が、国際銅市場を制圧し、一九一九年以降は、日本国内市場にも外国産銅が流入し、日本は銅輸出国から銅輸入国へ転化する有様となった。こうして、横浜からの輸出銅は、大戦期の華々しい活況を最後に、こつ然として重要輸出品から姿を消してしまったのである。

大戦という特殊事情によって輸出が拡大したものに、機械類・鉄類・豆類がある。機械類といっても、汽船が大部分であり、戦時海上輸送の活況と船腹の戦時損耗のために、船舶需要は巨大になり、新造船・中古船をとわず、船舶輸出が急増した。船舶輸出は、関西諸港の取扱い高が多かったが、横浜からも、一九一七年に五隻、一六九〇万円、一八年に一四隻、三六三二万円が輸出された。鉄類も、関西諸港からの積出しが多かったが、一九一七年から一九年には横浜からも、多少の輸出がおこなわれた。豆類はやはり軍需物資として、大戦勃発直後から輸出が拡大し、一九一八年には、二二二四万円にまで輸出額は伸びた。

雑貨の内容は多種であるが、この時期には真田、とくに麻真田が多い。明治末期から横浜の地場産業として発達した麻真田工業は、輸入マニラ麻を原料に、帽子製造材料としての麻真田を製織製反する工業であった。麻真田輸出は、関東大震災後には不振となるから、この時期が最盛期であり、ピークは一九一五年の二七四万束、八七三万円であった。玩具は、大戦中に急増して以後安定した輸出品となったもののひとつであり、電球も同様である。

水産物も、関東大震災以降は横浜輸出が激減する商品のひとつであり、この時期が、最盛期で、輸出額ピークは一九一九年

図4-5 横浜からの生糸輸出（1911—1921年）



注 『大日本外国貿易年表』の数値。『横浜市史』資料編2 85ページによる。

の四〇四万円である。

生糸・絹織物の輸出 横浜輸出の基軸である生糸の輸出の出高の推移を図示すると、図四

一五のとおりである。前述したように、この時期の生糸市況は激動したわけであり、輸出価格変動の激しさは、この図の数量線と価額線の動きのズレからも読みとることができる。生糸輸出は、大戦勃発後しばらくは減退したが、一九一六（大正五）年から急増し、大戦終結の一八年に一時停滞するが、一九年には再度急増し、二〇年に激減するという推移を示している。輸出数量は、開戦年の一九一四年の一七一一〇万斤から一九年には二八六二万斤、約一・七倍に増えるが、二〇年には一七四五万斤と開戦初期の水準に落ちてしまう。価額では、一九一四年の一・六億円から一九年には約三・九倍の六・二億円に拡大し、激落した二〇年でも三・八億円と開戦初

期の約二・四倍の高水準にある。一九一九年の輸出額六・二億円は、もちろんそれまでの最高値であり、それ以降も、一九二二、二五年にこれを上回る輸出額をみるのみで、横浜港輸出額としては、史上第三位の記録的数値である（全国輸出額では、震災後神戸港輸出が加わるので、一九一九年輸出額は史上第八位である）。

生糸の輸出先としてはアメリカが圧倒的に大きい。大戦中でも西部戦線の戦闘が激化した一九一八年を除いて、フランス向けがなおかなりな量を持続している。一九一七年を例にとると、総輸出価額を一〇〇として、アメリカ向け八六、フランス向け一〇、イギリス向け二、ロシア向け一の割合となっている（『横浜市史』資料編二一六六ページ）。なお、一九一七年の革命後は、ロシア市場は消滅する。アメリカ市場における日本生糸のシェアは、大戦の影響でヨーロッパ産生糸が減退した時期（一九一七、一八年）には八二割に達したが、その前後の時期にはほぼ七〇割程度である（『横浜市史』第五卷下 第二八表、一七五ページ）。

生糸輸出が、一九一二年以降、日本輸出商を中心におこなわれるにいたったことは、前に述べたとおりであり（第三編第三章 第一節参照）、その後も、日本商社の取扱いは拡大して、一九二〇年には、日本商社取扱割合は八〇割近くに達した（同上書 第三四表、一九三ページ）。日本商社の力が弱かったヨーロッパ向けでも、一九二〇年以降は、日本商社の取扱割合が五〇割を超える年があらわれるようになり、アメリカ向けでは、二〇年以降ほぼ八〇割以上を日本商社が取り扱うようになった。このように、内外輸出商の力関係は変化したが、産地製糸業者・産地商人と輸出商を媒介する生糸売込商の立場には、この時期には大きな変化はみられない。茂木合名の破綻など、生糸売込商のなかで浮沈はあったが、依然として生糸金融の要をにぎる生糸売込商が、横浜入荷生糸の大部分を取り継ぐ体制が続いていたのである。

絹織物の輸出は、羽二重が中心であるが、大戦末期ごろから縮緬・縞子の伸びが目立ちはじめ、さらに一九二〇年ごろから

表4-32 横浜主要輸入品（1912—1920年）

年次	綿織物	毛織物	綿花	羊毛	米	小麦	豆類	砂糖	鉄鋼
1912年	1.8%	1.8%	15.0%	5.3%	6.1%	0.9%	1.5%	2.8%	9.6%
1913	1.8	2.2	12.8	4.9	6.0	2.5	1.5	7.7	10.3
1914	1.3	2.3	14.8	5.6	5.7	1.7	2.4	5.2	9.4
1915	1.7	1.1	17.0	8.9	0.4	0.0	2.0	4.6	9.8
1916	0.8	1.4	15.6	7.3	0.1	0.0	1.0	2.0	18.6
1917	0.5	1.2	13.2	5.8	0.4	0.0	1.2	1.1	28.1
1918	0.4	1.2	18.9	5.1	6.1	0.5	1.0	1.9	21.1
1919	0.5	1.0	14.8	4.6	11.1	2.6	1.4	2.5	13.0
1920	1.1	2.1	14.5	6.1	1.0	1.4	2.5	2.5	14.3

年次	機械	染料	薬品	石油	紙	皮革	油粕	その他	輸入総額
1912年	5.6%	1.7%	6.8%	1.8%	2.8%	1.5%	3.9%	31.1%	21,537万円
1913	5.7	1.8	6.3	1.5	2.9	1.2	5.7	25.2	23,510
1914	4.4	1.6	8.4	1.3	2.7	1.4	6.8	25.0	17,878
1915	2.7	1.3	8.7	1.7	2.9	2.2	9.5	25.5	14,035
1916	2.9	1.1	11.6	0.7	3.4	2.2	6.2	25.1	20,974
1917	4.2	1.1	8.7	0.6	1.4	1.1	5.5	25.9	28,727
1918	5.6	1.7	6.0	0.7	1.7	1.0	4.3	22.8	51,868
1919	6.1	1.3	7.5	1.1	2.3	1.0	4.8	24.4	68,943
1920	7.0	1.6	7.4	1.2	2.2	1.6	5.9	27.6	71,004

注 『大日本外国貿易年表』の数値。総額は1,000円位で4捨5入。「その他」は、表出数値の残差として計算した。『横浜市史』資料編2 106, 108, 110—112, 114, 116—118, 120, 123, 125, 129, 131ページによる。

は、ポンジー・富士絹も登場して、絹織物輸出は多様化する傾向を示すようになった。横浜の絹織物輸出額は、一九一二年の二八五四万円から、一九年には一億五〇五三万円へと激増し、二〇年、二一年と減少して、二一年は八〇七七万円となった。この時期には、横浜が絹織物の独占的輸出港の地位を維持し、全国輸出額の九〇%以上を取り扱っていた。

絹織物の中心である羽二重の輸出先は、一九一二年ごろはフランスが第一位であったが、大戦期以降はアメリカが第一位、イギリスが第二位という順位に変わった。一九二〇年の羽二重輸出先構成比（価値）は、アメリカ二九、イギリス二三、フランス九、インド七、オーストラリア六、カナダ四である（『横浜市史』資料編二一八ページ）。羽二重以外の絹織物を含めた絹織物全体の輸出先構成比は、

一九二〇年で、アメリカ二六、イギリス一九、オーストラリア二二、インド八、フランス六、カナダ六、中国二となっている（同上書 一八〇ページ）。

輸入品の構成

一九一二（明治四十五・大正元年から二〇（大正九）年までの時期の横浜の重要輸入品の構成比をみると、表四―三二のとおりである。綿花が、ほぼ毎年輸入第一位を占めているが、一九一六年から一八年までの三年間は、鉄鋼が第一位になっている。輸出の場合と同じように、大戦という特殊事情が、横浜輸入の姿をかなり変化させているわけである。

綿花輸入額は、一九一二年の三二二九万円から一九二〇年には一億〇二八八万円と約三・二倍に拡大しているが、これには、綿花の国際価格が高騰したことの影響が大きく、実際の綿花輸入量は、同じ期間に九二・三万ピクルから九三・五万ピクルに微増したにすぎない。大戦期に綿糸布の内外需要は拡大したが、供給をイギリスにたよっていた紡績機械の輸入が大戦の影響で制限されたために、日本紡績業の生産設備の拡張は思うにまかせず、結局、綿花消費量もそれほど伸びなかったわけである。綿花の全国輸入では、この期間中インド綿が第一位であったが、大戦後のアメリカ綿の拡大は著しく、一九二一年には、一時、インド綿をこえる輸入額を示した。横浜輸入では、すでに一九〇〇年代末からみられた原料高級化の傾向が、大戦後は全国的にあらわれたといつてよい。全国綿花輸入額に占める横浜輸入の割合は、大戦中やや低下して、一九二〇年で四割程度であり、やはり、日本綿業の地理的配置関係を反映して、地位は低い。

同じ繊維原料の羊毛も、毛織物（ラシャ）が軍需品でもあったために、国際価格騰貴が激しく、輸入額（全国）は一九一二年から二〇年に八倍近くに拡大したが、数量はそれほどなく、同じ期間に三倍近くに拡大した程度である。横浜輸入額は、同じ期間に価額で三・八倍、数量で一・五倍になった。軍需物資としてイギリスが一時羊毛輸出を規制したので、イギリス・オ

イストラリアからの輸入が縮小し、その穴を、南ア連邦・アルゼンチン産の羊毛が埋めるといふ輸入先の変化も生じた。

一時輸入第一位を占めた鉄鋼類の横浜輸入は、鋼材が中心であり、銑鉄の横浜輸入は少ない。鋼材の全国輸入額のなかで横浜輸入の占める割合は、一九一二年で四八割、一九二〇年で四三割と、かなり大きな値を示している（『横浜市史』第五卷上第一六二表、四九九ページ）。大戦をきっかけとして、京浜工業地帯の形成が急速に進められたことが、鋼材需要を拡大させ、横浜輸入高を増大させたわけである。鋼材輸入は、大戦前はイギリス・ドイツ・ベルギーなどヨーロッパからが大きかったが、大戦中は、ヨーロッパ鋼材輸入はほとんど途絶し、アメリカからの輸入に依存するかたちになり、戦後もしばらくはその姿が続いた。

機械類は、大戦中はむしろ輸入困難のために輸入額が減退し、大戦終了とともに大量に輸入されるにいたった。横浜輸入に占める割合も、一九二〇年には七割に達している。これも、京浜工業地帯の発展と深い関係を持っていることは言うまでもない。輸入先は、鋼材と同様、大戦中・大戦後はアメリカが主であった。

かなり輸入量の変動が激しいのが、米穀である。大戦中は、むしろ日本産米の輸出がはかられたほどであり、輸入高は激減したが、シベリア出兵等による米価騰貴が、米騒動をひき起こす事態となった一九一八年とその翌一九一九年には、ラングーン米とサイゴン米の大量輸入がおこなわれたのである。砂糖の輸入は、一九一一年の関税改正による粗糖輸入税の引上げ以後、台湾粗糖移入の増大におされ気味であった。しかし、ジャワ粗糖を原料として中国向け輸出精糖を製造するという、戻税制度を活用した加工貿易も発達したので、粗糖輸入は増加傾向を示している。砂糖の全国輸入に占める横浜貿易の割合は、一九一〇年代末で三〇割程度になっている。

第二節 大戦前後の海運業

一 大戦中の海運

海運業の好況

大戦直前の海運業は、明治末年以来沈滞していた。第一次世界大戦が始まってしばらくの間は戦争の見通しがつかず、気迷い状態がつづいたが、一九一五（大正四）年後半から戦争の本格化とともに戦争景気が急速に訪れてきた。戦争遂行のための海上輸送量の増大や、ドイツ潜水艇の攻撃による連合国側船腹の喪失の増加などのため、世界的に船舶は不足し、外国船も日本へ来航するものが激減した。一方、日本の対外貿易は連合国への軍需品の輸出や、ヨーロッパ諸国製品の代替品として日本商品への需要が増大したことなどから急速に伸び、船舶の需要は急増したので、海上運賃や用船料は暴騰をつづけ、海運業者はばく大な利益を得た。そして、事業の規模を大きくし航行範囲を広げ、海運国日本の地位を高めたのである。

運賃の上昇ぶりを、業界のパロメーターである若松・門司と横浜間の石炭一トン当たりの運賃でみると、一九一四年七月六三銭、一五年十月一円五〇銭、一六年五月三円、一七年三月六円、同九月一〇円九五銭というようにとどまるところを知らない。ボンベイ航路の雑貨一トン当たり運賃は戦前一円が一七年十二月四〇円、米国航路では戦前の六ドル五〇セントが同じ期間に九ドルへと上昇し、臨時航路あるいは自由航路では一〇倍、二〇倍という例も多かった（日本銀行「欧州戦争と本邦金融界」『日本金融史資料 明治大正編』第二二巻）。

海運市況の好景気に応じて日本商船隊は船腹量を増やし、一九一四年一八五万トンが一八年に二四八万トンへと發展した。内外諸航路や遠洋航路が盛況になると、用船の需要増加により用船料も騰貴し、戦前中型船一トン一円七五銭であったが、一五年八円、一六年一四円、一七年二六円をつけ、一八年五月には三五〇〇トン級で四三円、五〇〇〇トン級で四七円の高値を呼んだ。

こうした海運界の好況は、社外船業者の比重を高めた。社外船は、一九一四年七月三四隻一四万トンが、一六年十一月末には三一七隻八三万トンに達し、活動区域も戦前の近海航路中心から開戦後は欧米航路をはじめ南米・南阿航路へと全世界へ乗り出し、著しい發展をとげた。日本を戦前世界第六位から戦争終了時にイギリス・アメリカにつぐ第三位の海運国へと押し上げたのは、社外船業者の活躍に負うところが大きい。日本郵船・大阪商船に加えて東洋汽船の三社をふつう社船業者に分類しているが、社外船は社船を上回る船腹量を占めるに至り、日本の海運業界は明治期の社船中心時代から社外船時代へと変化したのである。

こうして日本海運業は、空前の隆盛期を迎え、造船界にも大きな影響を与えた。運賃・用船量ともに高騰したので、海運業者の収入増加は支出の増加をはるかに越え、船舶の収益力は増大したので、船舶需要を旺盛にし、ひいては船舶の売買価格を上昇させた。たとえば新造船は一六年一月トントン当たり一三六円が同年末三〇四円、一七年末七二五円、一八年六月一二〇〇円に激騰した（日本銀行調査局編「世界戦争終了後ニ於ケル本邦財界動揺史」『日本金融資料 明治大正編』第二巻）。

船主は、船舶の購入に腐心したが、戦前のように外国から購入できなくなったので、需要船舶を内地の造船所に求めるようになった。日本の造船業にとっては、願ってもない大きな市場を一举に与えられ、繁栄の機会を得て急速に發展したのである。

船成金の誕生

このような船舶の短期間の高騰や海運市況の活況は、他面では思惑と投機を誘った。わずかの資金で、大もうけをした百万長者が続出した。戦争景気でいち早く金持になった人を、将棋で「歩」が敵陣にはいると「金」に「成」ることにたとえ、世間では成金と呼んだ。この言葉には羨望と軽蔑の気持が含まれていて、またもとの「歩」に戻ることを暗示している。大戦中には各分野で、多くの成金が生まれたが、きわだったのが海運業で巨万の富をつかんだ船成金であった。成金の多くは、事業を拡張しすぎて戦後の不況を乗り切れず、あわのように消え、「歩」に逆戻りしたが、成金の基礎をうまく固め、本物の「金」になった人も少数ではあるがみられた。内田汽船を創設した内田信也や山下汽船をつくった山下龜三郎などの人である。

内田信也は、三井物産船舶部に一〇年間勤めたのち、第一次世界大戦が始まった一九一四（大正三）年七月に退職して独立し、神戸で汽船売買業を始めた。内田は船舶不足に乗じて大もうけをし、翌一五年に内田汽船を創立し社長におさまり、買船と用船の二本建てで順風満帆の収益をあげ、六〇割配当という日本企業史上例をみない新記録をうちたてた。船成金の面目が躍如としている。三十歳代の若さで、数千万円の資金を得た。一七年には横浜へ進出し、本編第一章第一節で述べたように一八年に内田造船所を設立するなど幅広い活動をしたのち、政界へ転じるに至った。

山下龜三郎は、明治二十年代の終わるところから横浜で石炭商を営んだ。石炭の価格のうちで、海上運賃が大きな割合を占め、石炭を売っても金をとるまでに時間がかかるのに対し、海運業は運賃を支払われたのち物を運ぶか、あるいは前払いでなくとも着港して運賃を払わない限り商品を渡さないというように、現金が早く入手できる固い商売であることに山下は着目し、自分で海運業を経営しようと考えた。一九〇三（明治三十六）年に、横浜にあったイギリス系のサミエル・サミエル商会の世話で外国の古船を一隻購入した。資金は、左右田銀行から三万円借り、第一回の手付金一万円を渡して船を引きとり、船主になっ

た。翌年に日露戦争が始まり、海軍の用船に使用され大きな利益をあげ、さらに第二船を買い、横浜の社外船主として一時は活躍したが、戦後の不況でついに破綻してしまった。山下は横浜の店を閉じ、一九〇八年に東京へ移り、神戸へ店を持ち、一九一一年山下汽船を設立して再挙をはかった。運よく大戦に遭遇し大きく伸び、早くも数隻の古船を連合国に提供して巨額の用船料を獲得し、その利益をもとに海運ブームにうまく乗り、内田と並ぶ船成金になった。

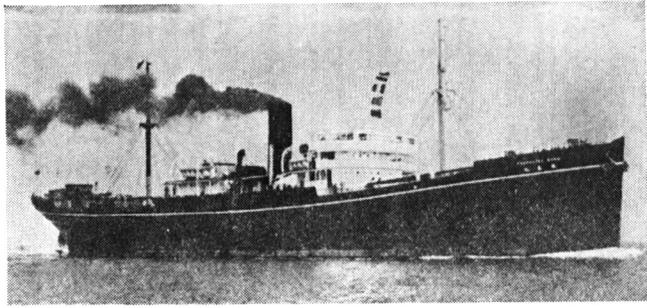
山下龜三郎は、有能な人材を多数採用し、若い社員に戦時ブームを利用して積極的な運航を任せ、遠洋航路へ進出し、本格的な不定期船の運航業者に成長した。山下汽船は、社外船主の代表的企業として海運界に確固とした地盤をつくった。船主として成功した山下は、事業の本拠を神戸と東京に置いたが、横浜にはついに戻ってこなかった。そのため山下が初めて船を持った場所は横浜であり、左右田銀行が金融を助け、サミエル・サミエル商会が最初の古船輸入を仲介するなど、横浜を舞台にしてできかけていた海運事業へ展開するきっかけの取引ルートが消えてしまった。山下の失敗以後、数十年の間、横浜の人で船主になったり、あるいは横浜を本拠として成功した船主は存在しない。横浜は大貿易港で、多くの船舶がここを起点として出入りしているにもかかわらず、横浜で船主が成長しないのは不思議である。同じ貿易港の神戸では、明治時代の終わりに船を持つ人が増え、第一次世界大戦に便乗して、多くの船成金が生まれ、日本の海運業、とくに社外船は神戸を活動の中心地として発展した。大正時代の海運の盛況に際して、横浜はなんらの役割を果たすことができなかった。なぜ横浜で船主が育たなかったのか、考えられる理由は、横浜が定期航路の中心港であり、アメリカあるいはヨーロッパの定期航路の出入貨物が集散する性格をもち、社外船主の対象とする荷物は横浜では動かなかったことがあげられる。さらに横浜を本拠にする日本郵船や東洋汽船の規模が大き過ぎるので、これらの大会社と張り合っただけで船を自分で持とうという意欲を起さなかったのである（脇村義太郎「横浜財界の人々」『神奈川県史研究』第一号）。

日本郵船
の 発 展

日本郵船は一八八五(明治十八)年十月開業以来一九一五(大正四)年九月までの三〇年間に、所有船舶は六万七〇〇〇トンから四二万八〇〇〇トンへ、航海海里数は一四〇万八〇〇〇海里から四〇〇万五〇〇〇海里へ、資本金は一〇〇万円から四四〇〇万円へと著しく伸びた。大戦中は外国船舶が東洋市場より撤退した好機をとらえ、航権をさらに世界へ拡張し、大きな利益をあげた(『日本郵船株式会社五十年史』)。

欧州航路は交戦区域にはいり、危険ではあったが、航海を継続した。ドイツの巡洋艦エムデン号がインド洋に出撃し連合国の船舶を襲ったので、日本郵船の欧州線・ボンベイ線・カルカタ線・濠州線は、危険に陥り、エムデン号が一九一四年十一月撃沈されるまで、滞泊日数の増加を余儀なくされ、右四線で約二〇〇日に達する損害をうけた。欧州航路では地中海・北海などドイツ潜水艇の封鎖区域を通過するので、さらに危険であった。一五年十二月、大阪丸が地中海で無警告撃沈の災難に遭ったので、それ以後、欧州航路の経由は地中海を避け、南アフリカ喜望峰回りに変更し、十二月三十一日横浜出帆の三島丸から実行した。一七年一月ドイツは潜水艇の無制限活動を宣言し、いよいよ危くなつたため、欧州航路船は同年三月横浜出帆の宮崎丸から武装を加え、船体にカムフラージュを施し、さらに八月からは連合国軍艦の護衛のもとに就航を続けた。

日本郵船は戦前に純貨物船の将来を研究し、イギリスで最新式経済的貨物船の徳島丸や鳥取丸を建造した。これをさらに改良し、T級船(七三〇〇トン級、船名に鳥羽丸のようにローマ綴りでTから始まることによる)を国内の造船所へ発注していたが、戦争が激化し船舶不足が著しいときに順次竣工し、配船ができるようになり輸送力の増強に大いに役立った。戦前の日本とロンドン間の雑貨運賃トン当たり四〇シリングが一八年には一〇〇〇シリングを唱える有様であり、日本郵船は命令線のほかに新造のT級貨物船を臨時船として欧州航路に回し、軍需品や食糧を満載して連合国側に提供するとともに空前の運賃収入を収めたのである。



徳島丸

『日本郵船株式会社五十年史』より

日本郵船は新船を投じて新航路をつぎつぎに開設し、遠洋航路を二三線、近海航路を三線新設し、航路網を世界に広げた。主なものをあげると、まず第一に世界一周線がある。一九一四年八月パナマ運河が開通していたので、欧州臨時船の徳島丸はロンドンからの帰途をドイツ艦の出没するインド洋を戻らずに、大西洋を横断し、パナマ運河を経て、同年十二月横浜へ帰った。徳島丸が日本船のパナマ通過の第一船であり、記念すべき世界一周をなしたげたのである。以後、欧州定期命令線は往復とも南アフリカ経由であったが、臨時船の往路は南アフリカを迂回し復路はパナマ経由で、大西洋・太平洋を横断し横浜へ着くという雄大な航路を運営した。

つぎにパナマ経由の東航ニューヨーク線を一九一六年六月から開き、香港とニューヨークを両端港としてフィリピン・上海・神戸・横浜・サンフランシスコに寄港した。

また、一七年五月イギリス西岸へ達するリバプール線を開いた。同方面はイギリス船主の強固な海運同盟があり、通常では進出する見込みはなかったが、大戦中の船舶不足に苦しむイギリス政府は、日本郵船に配船するよう要望してきたので、極東とイギリス西海岸を結ぶ交通を担当することになった。戦後、イギリスは船腹充実を理由に、この航路からの撤退を迫ったが、日本郵船は応じないで既得権を守った。

ドイツ諸港は、ドイツ船主の地盤が固くて戦前では定期寄港はできなかったが、休戦直後、ドイツはもとより欧州諸国は船腹が足りず、配船ができなかったもので、日本郵船はいち早く貨物船をハンブルクとブレーメンに寄港する方針をとり、一九年

十月横浜出帆のデラゴア丸を第一船としてハンブルク線の定期航海を始めた。

インドの当時の首府で、商工業の中心地であるカルカタとの間の航路開設を希望した日本郵船は一九一一年（明治四十四）年九月、神戸出帆の仁川丸を第一船として就航を行っていたが、英印社らの海運同盟線の範囲にあったため、劇甚な競争が起り、運賃引下げや積荷の妨害など泥試合の有様であった。日本郵船は配船を増やし、神戸止まりを横浜まで延長して屈しなかったが、大戦が始まると、同じ連合国側の船主の競争は好ましいものではなく、また、海運同盟側の力は長年の競争で衰えたことにより、日本郵船へ妥協を申し出てきた。ついに一八年三月ロンドンで新同盟規約が結ばれ、六年余の競争に勝った日本郵船は同盟に参加することになって、インドにおける航権を伸ばしたのである。

このように、戦時中もしくは休戦直後にかけて、世界各国の定期船が撤退した空白を埋めるようにして、日本郵船は続々と新航路を開いたし、また主要海運国が戦争に忙殺された隙間を縫って巧みに浸透したので、一時は世界主要定期航路を独占した観があった。

日本郵船は一九一五年資本金を四四〇〇万円に倍額増資したが、一七年十一月さらに五六〇〇万円を増資し、新資本金を一億円にした。また、戦前の配当はほぼ一割に終始していたが、一五年後期九割、一七年前期七割、同後期五割、一八年前期五割、同後期一一割という法外な、大会社としては驚くべき高率配当を実施した。大戦中のめざましい躍進は、資本金の増大・配当率の上昇に、はっきり表れていた（『日本郵船株式会社五十年史』）。

大阪商船の躍進

大阪商船は遠洋航路の拡張をはかり、一九〇九（明治四十二）年七月、香港―タコマ間の北米航路を開いたのち、インド綿花が阪神地方に大量に輸入されていることに着目し、ボンベイ航路の開設を計画した。日本の紡績業の中心は大阪であり、綿業関係者の支持のもとに、一九一一年ボンベイ航路同盟への加入あっせんを日本郵船に依頼した。日

本最大の産業である綿紡績業を背景にした大阪商船の申し入れを日本郵船は断ることはできず、同盟参加を認知したので、一九一三年彼阿汽船を盟主とする同盟も、大阪商船の加入を承認した。大阪商船は神戸ーボンベイ間（一九一八年から横浜ボンベイ間に延長）に配船を重ね、大戦勃発後は外国船が撤退したので積取貨物も増大した。北米とボンベイ両航路の好調に自信を抱き、一四年九月資本金を一六五〇万円から二四七五万円へと半額増資を行い、その払込金と社内積立金をもって新船を大量に建造し、両航路に就航させ競争力を増した。

一九一五年十月からサンフランシスコ線（門司起点、神戸・横浜寄港、一九一七年六月廃線）、一六年十月濠州航路・南アフリカ經由南米東岸航路とあいついで新航路を開いた。多年の希望であった欧州航路への進出をめざしたが、航路同盟の加入を初めは認められなかったので、一八年四月から盟外船としてボンベイーマルセイユ線、五月ボンベイーゼノア線を、十二月から横浜ーロンドン線を開始し、世界海運の桤舞台へ登場したのである。盟外船としての競争期間も長くならず、一九年一月には航路同盟に加入が認められた。

このように拡大した諸航路は、大きな収益をもたらし、さらに大増資を可能にするものであった。一七年八月、一挙に資本金を五〇〇〇万円へと倍額増資を断行し、ひきつづき払込金で船舶の増加をはかった。好況の絶頂である一八年の総収入額は一億六八〇〇万円、利益金八七二〇万円に達し、年六割の高率配当を記録した（『大阪商船株式会社五十年史』）。

大戦中の船腹不足で欧米船主の配船が困難になり、在来の航路が休廃になったりして手薄になったことも大きな支援助材料となつて、大阪商船の遠洋航路進出は各航路同盟の抵抗はみられたにせよ、日本郵船が長年かかって参加できた各同盟航路へつぎつぎとごく短期間で割込みに成功した。明治時代に日本郵船が、最初の日本船主として遠洋航路へ進入し、厳しい競争にさらされながら、やがて同盟参入を認められていったいばらの道に比べると、二番手の大阪商船は先輩格の日本郵船が同盟参加



東洋汽船ポスター『明治大正図誌』より

をあっせんしてくれることを期待できたし、事実、日本郵船は日本海運業の王者としての鷹揚な経営方針から、多くの場合大阪商船の加盟に積極的に関与した。こうして大阪商船は、大戦中に容易に遠洋航路を拡張し、経営基盤を固め、往年の内地航路経営の一汽船会社の域を脱し、世界的な海運会社へ飛躍的に成長した。そして、営業の中心も阪神地方にのみ局限されることはなくなり、横浜港へも根をおろすようになった。

東洋汽船の活況

明治末期に損失を生じ、無配へ転落した東洋汽船は、大戦が勃発しても苦しい経営を続けた。ドイツ軍艦が太平洋上に出没し襲撃のおそれがあったため、北米航路・南米航路の就航船は途中で数一日の停船や、または航行の中止を余儀なくされた。荷主は戦時保険料の安い中立国船舶に託送したし、戦争により日本へ向かう観光客は皆無となったので、経営は赤字であった。ところが一九一五(大正四)年にはいり、世界的な海上運賃高騰の影響と、サンフランシスコ航路で競合していたアメリカの太平洋郵船会社が同航路から撤退したことが、東洋汽船に好況をもたらした。太平洋郵船はパ

ナマ運河の開通とアメリカ海員法発布により、アメリカ内地の鉄道貨物はその大半が運河を経由するに至り、兼営している鉄道と海運業とも従来のような多量の貨物と高運賃を得られないと予測して手を引いたのである。実際は予想が外れ、日米貿易量は増大し、いっそう船腹が不足し、東洋汽船の船客と積荷は倍増した。社長浅野総一郎は病気を押し渡米し、太平洋郵船からペルシャ丸を一八万ドルで買い入れたほか、さらに他社からも三隻を用船したが、同社の不足船舶の半ばも補充できなかった。一九一六年後期は特別配当三分を加え、一割

五分の配当を行い、苦境を脱した（『資料編』18 近代・現代⑧ 元丸・三〇〇）。

一九一六年には東洋汽船がサンフランシスコ航路をほぼ独占したので、盛況になった。天洋丸の姉妹船である地洋丸が三月三十一日、香港沖で座礁し放棄されたので、船腹はさらに不足した。新船七五〇〇トン級二隻を浦賀船渠へ、三隻を浅野造船所へ発注し、太平洋郵船の就航船であったサイベリア号とコレア号を購入して配船を増やした。海運界の好況は、とどまるどころを知らず、ペルシヤ丸はわずか二回の航海で船価を償却したほどであるから、東洋汽船も積極的に船舶の獲得に努めたのである。これまで天洋丸などの巨船には、外人船長を採用してきたが、地洋丸の遭難で外人の操船技術が必ずしも信用できないとして、東洋汽船は以後から日本人船長に切り替えた。大阪商船はタコマ線にすでに外人船長を排し日本人を使っていたので、大手船主では日本郵船のみがなお外人船長に依存するだけになった。日本海運の操船技術の自立化として注目されよう。

一九一六年後期は、船腹量の増加に貨物運賃の上昇が加わり、増収は著しく二割配当をしたほどである（『資料編』18 近代・現代⑧ 三二・三三・三四）。

一九一六年六月臨時株主総会で、資本金一三〇〇万円を一挙に三二五〇万円へと二・五倍に達する増資を敢行した。一七年後期には配当五割を決め、一八年さらに増収益を重ね、社運は急伸長した。海運市況が今後とも好調であることに自信を抱いた浅野は、東洋汽船の基盤が十分固まったことに満足せず、すすんで四七五〇万円を投じて新船一三隻を発注し、一挙に海運界を制覇しようとした。しかし、大戦が終わるとともに海運市場は軟化し、ふたたび不況に沈むようになり、浅野の野望は空しくつぶれ、船代金の不足額二二五〇万円の調達は、東洋汽船に重くのしかかってきた。浅野は、また安田善次郎の経営する安田銀行に社債一〇〇〇万円を引き受けてもらい、危機を越えたが、社運の低下は免れなかったのである。

二 戦後の海運

海運 大戦中天井知らずの好況に恵まれた海運は、一九一八年十一月の休戦後は深刻な打撃を被った。海運市況は悪況の化し、運賃や用船料は暴落し、収益は激減した。用船料は、一トン当たり大型船が一八年七月四七円の高値から

一九一九年三月一〇円に低落し、小型船でも同じく二八円から七円に下がった。若松―横浜間の石炭運賃は一トン当たり一八年六月の一〇七〇銭から一九一九年七月五円二〇銭、二〇〇年四月四円二〇銭へ激落した。欧州航路の雑貨トン当たり運賃は、一八年六月八〇〇シリングが一九一九年七月四〇〇シリング、二〇〇年四月一三〇シリングへと暴落した。休戦直後の反動不況を経て一九一九年四月ごろから一時的な戦後好況が到来したものの、二〇〇年三月の株式暴落に端を発して本格的な戦後恐慌が襲い、海運は衰退するばかりであった。

大戦中、社船業者の命令航路は運賃率が逓信省の認可が必要なため自由に上げることができず、低率に押さえられていたのに対し、輩出した社外船業者はその自由な地位を利用して、用船や、所有船の売買、あるいは自由航路で高い運賃を稼ぎ、巨利を得、めざましい活動をしただけに、戦後の反動の打撃は大きく、多数の「成金」はまたもとの「歩」に戻ったのである。戦時中に一二〇〇万トンの大商船隊を擁するまでに拡大したアメリカは、採算を無視して太平洋上に配船し、運賃の低下に拍車をかけた。戦後は一転して世界的な船腹過剰の状態となり、さらに大戦末期に大量に建造に着手した新船が、戦後に至り竣工し、海運市況をますます圧迫した。運賃が暴落したので、船主は多数の係船のやむなきに至り、暗雲にとざされた。

過剰船舶を抱えこんだ造船所あるいは海運業者を救済する一策として、政府は日本興業銀行を動員して一九一九年七月資本金一

億円の国際汽船会社を神戸に設立した。手持船を多数所持していた川崎造船所をはじめ、東洋・山下・内田などの汽船会社が新会社の創立に参加し、計六〇隻五〇万重量トンの船舶を現物出資した。国際汽船は、二一年十一月川崎造船所や川崎汽船の過剩船腹を一手に集め、いわゆるKラインを組織して共同運営に乗り出すなど、整理や統合の動きがみられた。各船主は不況を切り抜けるため、二二年には日本郵船や大阪商船との社船業者間にとどまらず山下汽船・国際汽船・川崎汽船など社外営業者の間にも航路の協定をはかり、無益な競争を回避する動きがみられた。

海運業者は、経営難を打開するために、経費の節約・航路の調節あるいは従業員の整理などを行ったが、船舶機関の改良もその一つであった。戦時中は粗製濫造に流れ、造船技術にあまり進歩はなかったが、不況下では船質の改善によって優秀船を使って競争力を強化する動きが生じ、石炭燃料から重油燃料へと移り、さらに推進機関として効率のよいディーゼル機関を装置するようになった。一九二三年大阪商船は日本最初のディーゼル船音戸丸を建造し、さらに遠洋航路用大型ディーゼル貨客船を建造して内燃機関の進歩に先鞭をつけた。

日本郵船 驚くべき高収益をあげて発展した日本郵船は、戦後恐慌の波に洗われ大きな影響をうけ、営業収益は年を追いの一の八九〇万円にまで落ち込み、同年後期は二割にとどまった。急坂をこるるように、二二年五四〇万円の利益に減り、一割五分の配当に甘んじたが、二五年には利益は三〇七万円に減少し大正年間の最低を記録し、同年前期一割、後期八分に減配するのやむなきに至った。日本最大の海運会社といえども、恐慌でじんだな損害を被り、前途の予測を許さない実情であった(『日本郵船株式会社五十年史』)。

恐慌に苦しみながらも、日本郵船は航権の維持に努力し、外国船主と激しい競争に耐えていた。戦時中こそ、外国の有力汽

船会社は船舶を本国の軍事輸送に徴発され、太平洋から姿を消したので、太平洋航路は日本海運の掌中に帰したが、戦争が終わるとすぐにイギリス船はあいついで復帰し、二万トン級のエムプレス型二隻を加えて競争力を増大したし、アメリカ船も一万四〇〇〇トン級の優秀客船プレジデント型一〇隻を配置するに至り、日本郵船はもとより日本船主は一段と苦境に陥った。英米船が快速を利用して一〇日内外で太平洋を横断するのに対し、本邦船は一日ないし一六日を要する鈍足ぶりで、著しい劣勢が明らかであった。

日本郵船は、このまま放置すれば船客ならびに優良貨物は英米船に独占され、政府が長年補助金を与えて経営してきた北太平洋航路が崩壊することを怖れたので、一九二三年七月、社長名で政府へ長文の稟^{ひん}申書を提出し、対策として快速優秀船を建造するよう訴えた。新船は一万七〇〇〇トン級、速力一八ノットを要し、シアトル線、サンフランシスコ線にそれぞれ四隻計八隻を配船する必要がある、これらの建造費はばく大な資金がかかり、当然に一海運会社の負担を越えるものである。日本海運の使命および、さらには国防上の一助となる観点からも低利資金の融資と運航補助を政府に期待したのである。ついで翌二四年八月、日本郵船は同じ趣旨を首相以下関係各大臣と、統帥部の参謀総長と軍令部長にあて、建議を繰り返した。それだけに苦境が深刻であったといえよう。

政府も通信大臣を会長とする海事委員会を設け、海運情勢を検討し、優秀船建造とその前提として、低利資金融通や国際競争力を高めるための海運業の合同整理を行うようにとの建議をうけたが、会社合同問題に世上の論議が百出してまとまらず、空しく業界の不況を見守っているのみであった。

日本郵船は、社業全般にわたって整理刷新を断行し、諸経費を節約に努力した。遠洋航路に経営の重点を置く方針をとり、沿岸および近海航路は経営を分離独立させ、一九二三年近海郵船会社を設立した。さらに大戦中に多く開設した遠洋航路を不

況対策として整理したり、または廃止したので、創業四〇周年にあたる二五年九月では、遠洋命令航路はつぎの八線に縮小され、うち四線が横浜を起点もしくは寄港地とした。すなわち欧州線（横浜―ロンドン間）、米國線（香港―シアトル間、神戸―シアトル間）、濠州線（横浜―メルボルン間、横浜―上海線、神戸―上海線、日中連絡線（神戸―長崎―上海間）、大阪―青島線である。ほかに横浜から大戦後日本の委任統治領となった旧ドイツ領の南洋群島へ向かう南洋庁命令航路として、リパプール線（横浜―リパプール間）、ハンブルク線（横浜―ハンブルク間）、南米東岸線（横浜―南アフリカ經由南米東岸間）、ボンベイ線（横浜―カルカッタ間）などの航路を維持したのである（『日本郵船株式会社七十年』）。

大阪商船の整備 大阪商船は戦後も積極的経営をとり、航路をつぎつぎに伸ばした。一八年十二月開いた横浜―ロンドン線を、アントワープ、ロッテルダム、さらにはハンブルクまで延航した。一九年六月東洋各地とアメリカの東南部お

よびキューバを結ぶ香港―ニューオリズ線を開き、翌年にはカルカッタまで延長した。

戦時中にわが国最初のブエノスアイレスに至る南米直通航路を始めていたが、戦後はさらに充実させた。ブラジル行き開拓移民のほかに南米渡航者も増加したし、この航路は南アフリカを経由したので、東アフリカ行きの貨物を積み込むこともできた。日本の綿製品や雑貨が、大半は直航路で南米へ輸出され、帰路もそのまま往復したが、往航は荷客満載にかかわらず帰航は閑散としていた。その対策として帰航をサントスから北米へ向け、ブラジル産コーヒーをニューオリズへ運び、陸揚げしたのち、テキサス綿花や銑鉄をパナマ経由で日本へ輸送する計画をたて、しばらく試航をしたところ成績がよかったので、一部の船舶の復航を北米経由にして運航した。二〇年二月から就航船を増やし年七航海から一〇航海にし、復航は全面的に北米経由に切り替え、スケールの大きい世界一周航路を開拓した。この航路は収益はあがり、同年政府の命令航路に指定され、ますます安定した。起点を横浜から神戸に変え、横浜は往復航とも寄港地になった。綿花を大阪の紡績業者に供給する便宜の