



〈雑録〉本邦汽船會社ノ參加セル海運同盟(2)

田崎, 慎治

(Citation)

經濟學商業學國民經濟雜誌, 16(5):823-842

(Issue Date)

1914-05

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00052209>



本邦汽船會社ノ參加セル海運同盟（其二）

商學士 田 崎 愼 治

第五 Bombay, China Japan Conference 通稱孟買プール (Bombay Pool)

本航路同盟ノ船舶ハ彼阿、日本郵船、「オーストリアン、ロイド」及大阪商船ノ四社アリ合併計算ヲ行ヘリ、其ノ方法ハ

（一）合併基金ノ構成 各社トモ定期及臨時兩種ノ船舶アリ、而シテ各社トモ此ノ兩種船舶ノ航海度數ヲ協定セリ、尤モ使用船舶ノ大サハ制限無シ、或港ト港トノ間ノ總運賃^{グロスフレート}ノ一定ノ歩合（但此ノ歩合ハ港ト港トノ間ニ依リテ差アリ、換言セバ甲港ト乙港間ノ歩合ハ乙港ト丙港間ノ歩合ト同ジカラズ）ヲ吐出ス。

（二）分配法 各社ノ分取スベキ割合^{シェア}ハ初メヨリ一定セリ。此ノ合併計算方法ニ依レバ大型船舶ヲ使用スレバ小型ノモノヲ使用スルニ比シテ使用者ニ利アリ、何トナレバ一定歩合ヲ吐出シテ留保スベキ部分ニ據リ利益ヲ受クルノ餘地アルナリ。

本同盟ノ航路ハ往航（日本ノ汽船ヨリ見テ）ニ於テ香港以西ノミヲ限リ而シテ貨物ハ石炭ヲ除キ其以外ノ總テノ貨物ニ對シテ「プール」ヲ行フト謂フ。

本同盟ノ航路ハ果シテ往航ノミナルヤ、又往航中香港以西ノミナルヤハ筆者今之ヲ詳ニセズ、今

參考ノ爲メ英國ノ調査報告書ヲ摘記セン (Report of Royal Commission on Shipping Rings, 1909, Vol. IV P. 269 及 P. 272) ニ彼阿汽船會社社長ノ覺書ニ依レバ

『阿片ヲ除キ(阿片ハ彼阿「メー」船ノ獨占ニ屬ス)他ノ積荷ニ對シテハ各會社ノ航海度數ヲ一定シ其度數ニ應ジテ合併計算ヲ行ヘリ。然ルニ本同盟ノ一員ナル「オー」ストリアン、ロイド」ハ實際少シモ貨物ヲ運送セズシテ配當ニ與カルコトノ却テ利益ナルヲ考ヘ、數年ニ涉リテ其考ヘヲ實行シタリ、此ノ弊害ヲ防禦スル爲メニ他ノ同盟員ハ積載報酬 (Carrying rate) ヲ大ニシ合併基金トシテ吐出スベキ部分ヲ小ニセント主張シタリ、普通ノ「ブール」ニ於テハ積載報酬ハ七割ニ過ギザレドモ本同盟ノ場合ニ於テハ之ヲ九割ニ引揚ゲ僅カニ一割ノミヲ「ブール」ニ向テ支拂フコトニ改ムルノ不得已ニ至レリ』

以上彼阿社長ノ陳述ハ印度ヨリ極東ニ至ル航路即本邦ヨリ見レバ復航ノ同盟ニ關スルモノナリ。猶同社長ノ陳述ニ依レバ、極東ヨリ印度ニ至ル貨物ハ極メテ少量ニ過ギザレドモ同一ノ仕組ニヨリテ同盟セリ云々トアリ。

抑モ日印間ノ航路ハ彼阿汽船ノ專有ニ屬シ、棉花運賃ノ如キモ同社ノ意ノマ、ニ之ヲ定メタリ、然ルニ明治二十六年十月大日本紡績聯合會ト日本郵船會社トノ間ニ棉花積取リニ關スル約定書締結セラレ、同年十一月ヨリ日本郵船會社ノ孟買航路ヲ開始セラル、ニ至レリ。彼阿獨占時代ニハ一噸十七留ナリシモ、日本郵船ト聯合會トノ最初ノ契約ニ依レバ、十七留ヨリ四留ノ割戻ヲ行フコトニ

定メタリ。

日本郵船ハ初メ孟買商人「タ、エンド、サンス」商會ト合同シテ回漕事業ニ從事シタルモ明治二十八年二月ニ至リテ之ヲ辭シ爾後獨力經營シテ二十九年五月ニ及ビシガ、同月其ノ競爭者タル彼阿「オーストリアン、ロイド」及伊太利郵船ノ三者トノ間ニ聯合契約ヲ爲シ、七月一日ヨリ之ヲ實行シ、紡績聯合會員ハ四社ノ汽船何レニモ搭載スルコト隨意ナルヲ得テ貨物ノ停滯ヲ免カレタリト云フ。

當時(即一八九六年五月)結バレタル契約ニ依レバ航海ノ度數ニ應ジテ共同金ヲ分配スルモノニシテ例ハ

P. and G. $\frac{30}{100}$, N. Y. K. $\frac{10}{100}$, Aust. L. $\frac{9}{100}$, N. G. Ita. $\frac{8}{100}$ 等

トセルガ如シ。而シテ此ノ一八九六年五月ニ結バレタル孟買「ブール」ノ契約ハ一八九九年(明治三十二年)六月三十日滿期トナリタレバ、更ラニ四社間ノ會議ヲ開キ多少ノ變更ヲ加ヘテ繼續セラレタリ。如此滿期後屢々繼續セラレテ遂ニ今日ニ至レリ。尤モ伊太利郵船(Societa Nazionale di Servizi Maritimi)ハ一九一三年六月本同盟ヨリ脱退セリ。伊太利郵船ハゼノアヨリ孟買ヲ經由シテ香港ニ至リ、猶臨時ニ之ヲ神戸ニ延長スル航路ヲ有シタルモ、此航路中香港及其以東ノ部分ヲ廢棄シタル結果トシテ自然本同盟ヲ脱退スルニ至レルナリ。而シテ大阪商船會社ハ同年初メ(大正二年)ニ本同盟ニ加入シタリ。

孟買「ブール」同盟ノ内部ノ關係ハ以上ノ如クナルガ、孟買航路ノ主要貨物タル棉花ノ日印間ノ輸

送ニ關シテハ、日本郵船會社ト大日本紡績聯合會トノ間ニ契約アリテ。聯合會社ニ於テ孟買チユチ
コリン或ハ古倫母ヨリ日本ニ輸入スル棉花ノ運送ハ之ヲ郵船會社ニ委託スベシ(約定書第一條)郵
船會社ニ於テハ聯合會社ヨリ委託セラレタル棉花ヲ可成速カニ運送スベシ。但同社ノ船舶ヲ用フル
ト内外傭船ヲ用フルトハ同社ノ適意タルベシ。總テ船舶ノ發着日時、發航地、寄港地ニ就テモ亦同
ジ。郵船會社ニ於テハ豫メ孟買東洋間ニ航通スル他會社ノ航線ヲ指定シテ其船舶及傭船ヲ前條棉花
ノ積取リニ充ツルコトアルベシ(同第二條)トセリ(所謂下請運送ニ該當スルガ如シ)。

聯合會ノ會員ハ紡績業者タル正會員(約三十三會社)、及棉商業者タル準會員(約七八十名)ヨリ成
ル、印度ヨリノ棉花ノ荷送人ハ本邦棉商業者ノ孟買代理人ニシテ荷受人ハ本邦棉商業者(即準會員)
ナリ。

棉花積取運賃ノ割合ハ上記約定書中ノ重要項目ニシテ、毎年末マデニ其翌年中ノ輸送運賃ヲ約定
ス(日本郵船大阪支店ト聯合會トノ間ニ協定スルナリ)。例ヘバ大正二年一月ヨリ同年十二月マデ滿
一箇年間ニ於ケル棉花一噸ノ運賃(本船受渡ニテ)孟買ヨリ大阪神戸橫濱門司或ハ長崎マデ印度貨幣
十七留ニシテ孟買積入ノ際其全額ヲ支拂ヒ、其積入船ニ對スル運賃全部收入次第孟買ニ於テ代理人
ニ六留五〇〇ノ割戻ヲ爲ス(約定書第五條)。

聯合會ト日本郵船トノ間ニ約束セル船舶以外ニ孟買ヲ出帆セシムル船舶ニ對シテハ、其傭船料ガ
協約運賃率ヲ超過スル部分ノ半額ヲ聯合會社ニ於テ負擔スルコト通常ナリ、尤モ時トシテ其ノ三分

一等ヲ負擔スルコトアリ。

第六 太平洋運賃同盟 (Trans-Pacific Tariff Bureau)

本同盟ニ參加セルハ九會社ニシテ其線路次ノ如シ。

1. Canadian Pacific Railway Company's Royal Mail S. S. Line 此航路ハ Vancouver ニテ C. P. R. Co. ト連絡ス、現今マデハ本鐵道ハ加奈陀唯一ノ橫貫鐵道ナレドモ近キ將來ニ於テ次ノ二鐵道ヲ加フルニ至ルベシ、即一ハ Grand Trunk Railway ト稱スルモノニシテ、其ノ太平洋側ノ出口ハウアンクーパーヨリ六百哩ノ北方ニ當ル Prince Rupert ナルベク、本年中ニ貫通ノ豫定ナリト云フ。他ハ Canadian Northern R. Co. ト稱スル橫貫鐵道ニシテ、太平洋側ノ出口ハウアンクーパーナルベシ、二三年後ニ完成ヲ見ルベシ。此二大橫貫鐵道ニ接續スベキ連絡船ハ未定ナルガ如シ。

2. N. Y. K. (日本郵船) シアトルニ於テ Great Northern R. Co. 及 Northern Pacific R. Co. ト連絡ス(二週一回)此ノ二大鐵道ハ Hill Line ニシテ何レモセント、ポールニ達ス猶ホ日本郵船ノ船舶ハ Chicago M. and St. P. R. Co. ノ貨物ヲ積取ル爲メニタコマニ寄港ス。

3. Great Northern S. S. Co. (大北汽船) 日本郵船ト同一ノ連絡ヲ有セリ。(三月一回)

4. O. S. K. (大阪商船) タコマニテ C. M. and St. P. R. Co. ト連絡ス、(二週一回)本鐵道ハシカゴニ達ス。

5. Ocean S. S. Co. (Blue Funnel Line, Alfred Holt) シアトルニテ G. N. R. 及 N. P. R. ト連絡ス、

(四週一回)

6. Royal Mail S. S. Co. シアトルニテ G. N. R. 及 N. P. R. ト連結ス(四週一回)。猶本汽船ハボル
 トラントニ寄港シテ小麥、小麥粉類ヲ積取ルモボルトラントニテハ特別ノ鐵道ト連絡セルニアラズ。
 7. Hamburg American Line シアトルニテ G. N. R. 及 C. P. R. ト連絡ス。(四週一回)猶タコマ及
 ボルトラントニ寄港ス(以上第六及第七ノ兩航路ハバナノ開通ヲ見込ミテ殊更ラニ昨年春頃ヨリ
 開始セラレタルモノナリ)

8. Pacific M. S. S. Co. 桑港ニテ Southern Pacific R. Co. ト連絡ス。

9. T. K. K. (東洋汽船) 桑港ニテ Western Pacific R. Co. ト連絡ス。

米國ノ法律ニ據レバ、船舶ト汽車トガ獨占的連絡 (sole connection) ヲ爲シテ他ノモノヲ參加セシ
 メザル行爲ハ違法ナリ、故ニ米國ニ於テハ汽車ハ何レノ船舶ノ運ビ來ルモノニテモ引受ケ運搬セザ
 ルベカラズ、又米國ニ於テ船舶ハ何レノ汽車ノ貨客ニテモ之ヲ受繼ギテ輸送セザルベカラズ。又米
 國法ニ據レバ鐵道ガ相互ニ運賃ヲ協定スルハ違法ナリ。尤モ米國ニ於テ Trans-Continental Freight
Bureau ナルモノアレドモ是レハ各汽車會社相互ニ其運送賃ヲ發表シテ「タリフ」ヲ調製スル機關タル
 ニ止マリ、運賃同盟ト稱スベキモノニアラズ。又米國法ニ從ヘバ汽車ノ運賃ハ何レモ之レヲ Inter-
state Commerce Commission ニ届出ヅベシ。

以上米國法ノ三點ニ由リテ觀レバ、例ヘバ、本邦ヨリ「マツチング」ヲ米國ニ輸送シ或汽車ニ委託

スレバ、何レノ汽船ノ積荷トシテ來リタルヲ問ハズ其汽車ハ之ヲ引受ケザルベカラズ。而シテ本邦ヨリ米國內地（overland common points）ヘノ「マツチング」ノ通運賃ハ百封度ニ付一弗三十一仙ニシテ其内汽車ノ取分ハ一弗ナレバ何レノ汽車モ一弗ニテ之ヲ引受ケザルベカラズ。

斯ル法律ノ下ニ於テハ所謂船車ノ獨占ツール・コンチンションの連絡ハ存在セザル道理ナレドモ、事實ニ於テハ、斯ル法律ニ拘ラズ、從來ノ連絡ノ特約ハ依然存続セリ、是レ蓋シ不得已コトナルベシ。

太平洋航路ニ於テハ往航ニ於テノミ運賃割戻制ヲ採用セリ（合併計算ヲ行ハズ明治四十四年二月以降割戻制ヲ採用セリ）。本航路ニ於テ復航ニハ小麥、小麥粉、棉花、木材等ノ大量貨物充分ナリ、且定期船外ニ「トラムプ」ガ復荷トシテ此等ノ貨物ヲ低率運賃ニテ引受クルモノモ少カラズ。之レニ反シテ往航ハ茶、生絲等ノ小量品ニシテ而カモ復荷ノ如ク充分ナラズ。

太平洋往航同盟ノ割戻ハ次ノ如シ。

(A) 日本各港（長崎、門司、神戸、四日市、清水、横濱ノ六港）ヨリ加奈陀若クハ北米合衆國ノ太平洋岸ニ位スル各港ニ至ル貨物ニ於テハ重量又ハ容積ノ一噸ニ付米貨一弗ヲ割戻ス。但生絲、絹織物ハ「チツト」(net)ニシテ米、落花生ハ「オープン」(open)トス。

(B) 日本各港ヨリ加奈陀若クハ北米合衆國ノ内地ニ至ル貨物即船車連絡ニ依ルモノニ就テハ通運賃中ノ船舶ノ取分（ocean proportion of through rate）ノ二割ヲ拂戻ス

船車連絡運賃ハ百封度ニ付米貨若干ト表ハサル、而シテ一人ノ荷送人ヨリ發送サレ一枚ノ船荷證ビシ、エ

券ヲ使用シ、一人ノ荷受人ニ仕向ケラレタル貨物ノ分量ガ一貨車ニ充滿スル程度ニ達スルトキハ之レヲ一貨車積切貨物(carload)ト稱ヘ一貨車未滿ノ貨物(less than carload)ニ比シテ通運賃中ノ鐵道運賃ノ部分易シ。

猶(B)ニ付注意スベキコトハ、日本各港ヨリ合衆國又ハ加奈陀ノ内地(overland points)ニ至ルモノハ之レヲ二ニ分チ(一) overland common points ニ至ルモノ(二)其以外ノ地點ニ至ルモノトニ區別セリ前者ハ Trans-Continental Freight Bureau ト接續關係ヲ有スル地域内ノ停車場ニ至ルモノニシテ此ノ common points ニ至ル貨物ハ距離ノ遠近ニ拘ラズ總ベテ同一ノ協定運賃ヲ課セラル然ルニ後者即 common points 外ニ至ルモノハ協定セル接續線以外ノ鐵道ニ依ルニアラザレバ到達地ニ至ルコト不能ノモノニシテ此等ニ對シテハ nearest common points ヨリ到達地マデノ所謂「ローカル、チャージ」ハ荷受人ヨリ取立テラル、ナリ。

第七 濠洲航路同盟 本航路ニ於テ北獨「ロイド」、Eastern and Australian S. S. Co. 日本郵船及彼阿ノ四會社間ニ運賃ヲ協定シ又宣誓檢量制ヲ採用セリ。
以下東洋近海航路及日本沿海航路ニ於ケル同盟ヲ説明ス可シ。

第八 日滿連絡輸送 (Manchurian-Japanese Through Traffic)

日魯兩國委員ノ間ニ協定サレ、本年一月一日ヨリ實施サレタル連絡輸送ニ付少シク述ブル所アルベシ。本邦ノ鐵道院、大阪商船會社及南滿鐵道ノ代表者ハ魯國東清鐵道ノ代表者ト屢次會合ヲ重キ

連絡輸送ノ條件及連絡通運賃ヲ協定シタリ、蓋シ協定ノ目的ハ、魯國側ハ浦鹽ニ、本邦側ハ釜山大連方面ニ貨客ヲ引クコトヲ努ムルニ因リテ生ズベキ利益ノ衝突ヲ緩和シ競争ヲ避ケンガ爲メニシテ此ノ目的ヲ以テ東清鐵道、「ウスリ」鐵道、南滿鐵道、朝鮮鐵道、鐵道院線及大阪商船、魯國義勇艦ノ間ノ連絡運賃ニ付協定シタリ。連絡輸送ノ行ハル、通路ハ次ノ如シ。

A 東清鐵道ト日本鐵道院線トノ間ノ連絡輸送

敦賀浦鹽 ポグラニチナヤ Pogranichnaya 經由線

門司(神戸)大連寬城子(但長春ノ魯國側ノ停車場名)經由線

門司、釜山、安東、寬城子經由線

B 敦賀浦鹽ヲ經由シテ「ウスリ」鐵道及日本鐵道院線間ノ連絡輸送

C 安東寬城子ヲ經由シテ東清鐵道及朝鮮鐵道間ノ連絡輸送

D 安東寬城子 Pogranichnaya ヲ經由シテ「ウスリ」鐵道及朝鮮鐵道間ノ連絡輸送

海上運送ハ次ノ汽船ニ依リ行ハル、敦賀浦鹽經由ノ場合ハ魯國義勇艦及大阪商船。門司(神戸)大連經由ノ場合ニハ大阪商船。門司釜山經由ノ場合ニハ日本鐵道院船ニ依ル。

日魯兩國代表者間ニ定メタル運送ノ條件 (conditions of conveyance) ニ依レバ、第十一條ニ連絡各運送人ノ合意ニ依ルニアラザレバ協定運賃ノ割引ヲ許サズトセリ猶又第二十七條ニ依レバ連絡輸送ニ與カリタル各鐵道及汽船ハ連帶責任ヲ負フベキコトヲ規定セリ。又第四十七條ニ於テ連帶責任者

間ノ相互ノ求償權ヲ規定セリ。

本年一月ヨリ行ハレタル貨物直通運送ハ本邦滿洲里ノ間ナレドモ（現今最モ多キハハルビン往キノ貨物ナリト云フ）今後ハシベリヤ鐵道ヲ通ジテ歐洲マデノ連絡輸送ノ途開カル、ニ至ルベシ（現今日本ヨリ歐洲ニシベリヤ經由ノ小包郵便ヲ發送スルヲ得レドモ歐洲ヨリハ來ラズ是レ魯國ガ餘リニ高率ノ料金ヲ要求スル爲メニ協議纏マラザルニ因ルナリ。先ヅ差當リ絹物ニ對シシベリヤ連絡輸送ノ議成立スルニ至ルベシト謂フ。

初メ日魯兩國委員ノ協定シタル所ニ依レバ大連ヲ經由スルモ浦鹽ヲ經由スルモ何レモ直通運賃ヲ同一ナルモノトシテ競争ヲ避ケ得ルモノト考ヘタルガ如シ然ルニ魯清ノ條約ニ依リテ浦鹽經由貨物ハ普通輸入税ノ三分ノ一減税サルベキガ故ニ同一賃率ヲ採用セバ大連ヲ經由スルモノナキヲ發見シ茲ニ於テ他ノ案ヲ採用セリ即地理的分界ニ依リテ通路ヲ決定シ以テ競争ヲ避ケントシタリ即大阪ト京都トノ間ニ地域ヲ分割シ大阪以西ノ貨物ハ大連經由京都以東ノ貨物ハ浦鹽經由トスベキコト、セリ。本年一月ヨリ行ハレタル直通運賃ハ此主義ニ據リテ協定セラレタルモノナリ。然ルニ新ニ朝鮮經由線加ハルニ至リタレバ（朝鮮經由ハ浦鹽經由ト同ジク三分一減税ノ恩惠ニ浴スルコトヲ得ルナリ）次回ノ會議ニ於テハ地域分割ヲ除キテ更ニ他ノ方法ヲ採用スルニ至ルベシ。

既ニ述ベタルガ如ク日魯ノ協約ハ彼我ノ連絡輸送ニ限ルモノナレバ地方的ノ輸送上ニハ何等ノ關係ヲ有セズ從テ魯國ハハルビン長春ノ間ニ於テハ輸送距離ノ遠キホド却テ運賃ヲ易クシ（魯國人ハ

之ヲ「セムシ」運賃ト稱セリ）以テ其地方ニ產スル貨物（主トシテ大豆）ノ吸收ヲ策セリト謂フ。

第九 楊子江航路同盟

本同盟ニ屬スルモノ四社アリ。

（一）招商局（China Merchants S. N. Co., Ltd.）ハ其ノ資本及經營共ニ支那人ノ手ニアリ、今ヤ三十餘艘ノ汽船五萬餘噸ヲ有スルモ營業ハ毎年缺損ヲ示セリ株主ハ政府ノ干涉ヲ免カレ經營ノ方法ヲ改善セント努力シツ、アリ。長江ニ於テ招商局ノ使用セル船舶ハ八艘一萬七千五百噸ナリ、長江上ノ水陸設備完全セリ。

（二）支那航業會社（China Navigation Co.）本店倫敦ニアリ長江航路ニ使用セル船舶九艘一萬九千六百噸ニ達ス此外同社ハ南北支那沿岸航路ニ從事ス、又英國ヨリ濠洲海峽殖民地浦鹽黑龍江邊ニモ航海セリ其ノ所有汽船總數六十餘艘ニシテ十二萬噸ニ達セリ。支那ニ於ケル航運ノ經營ハ一切之レヲ太古洋行（Butterfield and Swire）ニ一任セリ支那航業會社ノ長江ニ於ケル營業ハ近年多少ノ損失ヲ示セリト云フ。

（三）印度支那航業會社（Indo-China S. N. Co. Ltd.）本店倫敦ニアリ、長江上ノ汽船七艘一萬九千噸ナリ。外ニ三十八艘九萬噸ヲ有シ南北支那ノ沿岸及カルカッタ日本等ノ定期航路ヲ經營セリ印度支那航業會社ノ大株主タル怡和洋行（Jardine Matheson）之レガ經營ノ任ニ當レリ此ノ汽船會社ノ長江航路モ近年損失ヲ示セリト云フ。

(四) 日清汽船會社 本會社ハ明治四十五年四月ヨリ向フ三年間毎年七拾六萬圓ノ保護金ヲ日本政府ヨリ受クルモノニシテ其ノ命令航路ハ

航路	船數	噸數
上海漢口線	六艘	一八、五五七噸(總噸數)
漢口宜昌線	二艘	三、七七二噸(總噸數)
漢口湘潭線	二艘	二、三九三噸(總噸數)
漢口常德線	一艘	九三五噸(總噸數)
內河諸線	小汽船一七艘 客船一二艘	五一四噸 六三一噸

以上四會社ハ積荷並ニ乘客ノ運賃ヲ協定シ積荷ニ對シテハ上航下航トモ現金割引ノ外六箇月毎ニ延期割戻ヲ與フ(日清汽船ニ對スル特別ノ割引アリ)。

長江ニ於テハ由來競爭盛ナリ、支那航業、印度支那航業及招商局等ノ汽船ハ同盟シテ營業シ日清汽船ハ之ニ對シテ激烈ニ競爭シ來リタリ從テ運賃率ハ甚シク低下スルニ至レリ(佛國ノ東方輪船公司ト稱スル汽船會社ハ本國政府保護ノ下ニ一九〇六年ニ長江ニ表ハレタルモ競爭ニ破レテ明治四十四年九月解散セリ)然ルニ大正二年三月ニ上記四社ノ間ニ荷客運賃ノ協定成立シ荷物ニ對シテハ延期割戻制ヲ實施スルニ至レリ。協定運賃ハ支那人ニハ三月二十日ヨリ日本人及外國人ニハ五月一日ヨリ(何レモ大正二年)實施スルコトニ定メタリ、之レニ對シテ上海ニ於ケル四川湖南湖北江西等ノ支那商人ハ其賃率ヲ不當ナリトシ且新運賃實施期ニ關シ支那人ト外國人トヲ區別シタルハ理由ナシト

テ我日清汽船會社ニ對シテ「ボイコット」ヲ開始セリ、同盟四者ニ對シテ「ボイコット」ヲ爲サズ單ニ日清汽船ニ向テ爲シタル理由ハ太古怡和ノ兩洋行及招商局ノ三者ハ長江航路以外ニ多クノ航路ヲ有スレドモ日清汽船會社ノ營業區域ハ單ニ長江航路ノミナレバ其ノ營業ノ盛衰ハ一ニ繫リテ長江航路ノ貨物輸送ニアリ故ニ今日清ニ對シテ「ボイコット」セバ同社ノ被ムル損害ハ莫大ニシテ到底其ノ苦痛ニ堪ヘズ遂ニ協定率ヲ破ブリテ貨物ノ吸收ニ努ムベク然ルトキハ他ノ三者モ賃率ヲ引下ゲ協定ハ破壊セラル、ニ至ルベシト考ヘタルニ因ルナリ猶又「ボイコット」ノ表面上ノ理由ハ新協定ノ發起者ハ日清汽船ニシテ又協定ニ依リテ利益ヲ受クルコトノ最大ナルモノハ日清汽船會社ナリト云フニアリ。此ノ「ボイコット」ヲ避クル爲メニ四社合議ノ上、綿布綿絲燐寸砂糖及昆布ノ五品ニ限り支那貨主ニ對シテモ協定新率ノ實施期ヲ五月一日ニ延期シ落着ヲ告グルコトヲ得タリ、從テ現在ハ協定率ニテ運送セリト云フ。

以上同盟四社ノ外長江航路ニ於テハ北獨「ロイド」汽船アリ現今上海漢口線三艘五萬噸ヲ數フ美最時洋行 (Metcars Co.) が其代理店トシテ營業セリ損益勘定明瞭ナラズ猶鴻安公司トテ主トシテ廣東人ヨリ成ル所ノ株式會社アリ(各港英租界ニ繫船ノ便宜上英國國旗ノ下ニ營業ス)上港漢口線二艘三千噸ヲ有ス毎年壹萬兩以上ノ損失ヲ爲セリト云フ。此ノ二者ハ協定外ニ立テリ。

長江ニ於テ最重要ナルハ碼頭、堆棧(倉庫) 躉船駁船等ノ水陸ノ設備ナリ各汽船會社中招商局ハ最良ノ設備ヲ有ス又太古怡和ノ如キモ多ク之レニ讓ラザルノ設備アリ日清汽船ハ最モ後レテ長江ニ着

手シタルノ故ヲ以テ其ノ水陸設備最モ劣惡ナリ協定ノ成立以前ニ於テハ其多數ナル船舶ト低廉ナル運賃トヲ以テ貨主ヲ吸集シタルモ昨年ノ協定後ハ斯ル政策ヲ執ルノ餘地ナキニ至レリ。日清汽船ノ利益ヨリ云ヘバ單ニ協定ノミニ止マラズ進ンデ合併計算ヲ行フ方可ナルベキモ、他會社ハ同一條件ノ下ニ日清汽船ト合併計算ヲ行フノ愚ヲ敢テセザルベシ。

第十 關西汽船同盟 關西汽船主同盟ト稱スルモノ明治十二年大阪ニ設立セラル其ノ目的ハ政府ノ命令ヲ同盟員ニ取次ギ又同盟ノ決議ヲ政府ニ上申スルノ機關タルニアリキ、大阪府ノ命令ニ依リ大阪港入出船舶ハ必ズ此同盟ニ加入スベキコト及ビ大阪市ニ船籍ヲ有スルト否トニ拘ラズ公務處辨人ヲ大阪市ニ住居セシメ一ノ事務所ヲ置クベキコトヲ命ゼラレタリ。當時關西各港ノ航運ニ從事セル數十ノ小船主間(當時船舶百餘艘ニシテ其船主七十餘名ナリシト謂フ)ニ於ケル競争ノ弊極端ニ達シタルメ其ノ根本的救済策トシテ同盟船舶ヲ悉ク纏メテ以テ一團トシタルモノガ現今ノ大阪商船株式會社ノ濫觴ニシテ其創立ハ實ニ明治十七年五月ナリキ。

然ルニ其ノ後小船主尙ホ續興シテ止マズ關西汽船主同盟ナルモノハ再ビ發生スルニ至レリ。

次デ明治二十三年ニ關西汽船同盟合併計算組ト稱スルモノ別ニ出來タリ是レハ關西汽船主同盟ニ屬スル一部ノ船主ノ申合セニ成リタルモノニシテ其ノ事務所モ獨立シテ之レヲ設ケタリ、其ノ事務所局ニ當リタルハ最初ハ小幡氏(モト水上警察署警部)ナリシガ三十八年同氏死去ノ後ハ石原氏大阪商船ヲ辭シテ其ノ任ニ就キ遂ニ今日ニ及ベリ抑モ此ノ合併計算組ハ荷客運賃ノ合併計算ノ施行ニ依

リテ「分立競争ノ流弊ヲ防ギ事業ノ發達利益ノ増進」ヲ圖ル目的ヲ以テ起レリ。

即チ明治二十三年以來ハ關西汽船主同盟ト關西汽船同盟合併計算組トノ二組合存在シタリシガ何時ノ間ニカ此ノ兩組合ハ合シテ一ノ組合トナリテ關西汽船同盟ト稱セラル、ニ至レリ其ノ合シテ一トナリタル時期ハ何時ナリシヤ今之レヲ知ルニ由ナシ此二ノ組合ガ一トナリタル理由ハ元來關西汽船同盟合併計算組ノ方針トシテ新ニ船舶ガ合併計算ニ加入スルコトハ可成之レヲ許可セザル主義ヲ採リ來リタルモ計算ニ加入スル船舶次第ニ増加シ從テ合併計算組以外ノ船主ハ甚シク減少シタル爲メ兩同盟ガ何時ノ間ニカ事實上同一ノモノトナリ次デ形式上ニ及ビタルモノ、如シ。

事情如此ナレバ現今同盟船主タル二十七船主ノ所有ニ係ル所ノ百三十二艘ノ同盟汽船中ニハ同盟航路以外ニ使用セラレ全ク合併計算ニ關係ナキモノアリ（現今三十二艘ニシテ船主總代船ト稱セラル）又同盟航路ニ使用セラレ合併計算ニ加入セルモノアリ（現在九十四艘ニシテ權利船ト稱ス、就中大阪商船所屬船五十四艘尼崎所屬船二十三艘宇和島運輸所屬船七艘其他所屬十艘アリ）猶本同盟ノ契約ニ依レバ同盟航路ニ初メテ加盟シタル船舶ハ航海ヲ開始セシヨリ一年間ハ一ノ完全ナル資格ヲ以テ合併計算ニ入ル能ハズ（同盟契約書第三十條）此ノ期間ハ半分ノ配當ヲ受ケ得ルノミ（同第三十一條）尤モ一年ヲ經過セバ權利船トシテ完全ナル配當ヲ受ケ得ルニ至ル（斯ル半額配當船現在六艘アリ）猶本同盟ノ契約ニ依レバ同盟船主ガ合併計算ニ加入セシメ得ル船舶ノ數ハ明治三十年八月二十六日ノ現在ヲ以テ之ヲ定メ之レヲ船數權利ト稱セリ（同第四條）第一項其ノ權利船ガ賣却セラレ

或ハ不堪航トナリタルトキハ同盟船主ハ之レニ對スル權利ヲ留保シ置キ(遺存權利船ト稱ス)他日他船ヲ以テ之レヲ補充スルコトヲ得ベク而シテ遺存權利船ノ補充船ハ直チニ完全ナル配當ニ與カルコトヲ得ベシ(第四條第二項)。

次ニ本同盟ノ採用セル船客運賃合併計算法ヲ説明スベシ。合併計算ハ乘客運賃ニ付テハ明治二十三年以來引續キテ行ハル、現今ノ方法ニ從ヘバ總收入運賃ヨリ舩船賃、歩金及食料ヲ控除シタル殘額ヲ配當金 (pool fund) トシテ吐出ス配當金ハ總運賃ノ約四割ニ當ル而シテ船舶ノ配當定率ニ依リ之レヲ分配ス(契約書第三十八條)。

歩金及食料ノ割合ハ次ノ如シ。

運送取扱業者ノ手數料	七 步
(即仲次人手數料)	七 步
代理店手數料	五 步
同盟本支部費用	五 步
歩金合計	一割七步

總收入運賃ヨリ舩船賃ヲ控除シタル殘額×17%..... 歩 金
 總收入運賃×40%..... 食 料

關西汽船同盟合併計算組ガ創立セラレタル當時ニ於テハ總運賃ヨリ食料金トシテ一定ノ割合ヲ控

除シ其ノ餘ハ悉ク吐出サシメタリト謂フ而シテ食料金トシテ控除ヲ許スベキ割合ハ屢次變更セラレタリ例ハ總運賃ノ二割ノ控除ヲ許シ二割五歩トナリ三割ニ増加シ遂ニ現今ハ四割ニ達セリ如此シテ配當金トシテ提供サルベキ部分ハ次第ニ減少シ現在ハ僅カニ四割位ヲ吐出セバ足ルナリ。

右ノ如クシテ決定シタル配當金 (pool fund) ハ之レヲ各船舶ノ配當定率ニ配當サルベシ但乘客總定員ヲ三等人員ニ改算シ之レニ登簿噸數ヲ加算シタルモノヲ以テ其船舶ノ配當定率トスルナリ(第四十條) 猶詳說スレバ配當定率トシテ加算スベキ登簿噸數ハ次ノ如キ算式ニ依リ計出ス。

(1) 登簿噸數_四 + 登簿噸數_五以上ノ船舶

$$\text{登簿噸數} + (400 - \text{登簿噸數}) \times \frac{50}{400 - 100} = \text{定率}$$

(2) 登簿噸數_四 登簿噸數_五 未満ノ船舶

$$\text{登簿噸數} \times 1.5 = \text{定率}$$

今實例ヲ以テ配當ノ順序ヲ示セバ次ノ如シ。

大阪商船大井川丸(大正三年二月十日尾道支部發本部宛報告ニ依ル) 乘客三五_人 收入運賃四二_円 四

一ナル場合ニ於テハ歩金五_円 七五、食料一六_円 九六、解船賃二_円 八四(但一人ニ付八錢ナリ) トナル

ルベク從テ合併金トシテ吐出スベキ金額ハ一六_円 八六ナリ、次ニ

尼崎汽船船連丸(同上報告) 乘客九_人 五、收入運賃一〇_円 五三ナル場合ニ於テ歩金一_円 六八、食料四_円 二

一、解船賃〇_円 七六(客一人ニ付八錢ナリ) トナルベク從テ吐出スベキ金額ハ三_円 八八ナリ。

以上ノ場合ニ於テ

	登源噸數	配當定率	合併金	配當金額	差 引
大井川丸	四〇五、〇六	八六一	一六、八六	一二、五一	四、三五(支拂フベキ分)
船 運 丸	二五五、七四	五六七	三、八八	八、二三	四、三五(受取ルベキ分)
合 計		一、四二八	二〇、七四		

即四圓參拾五錢ヲ大井川丸ヨリ船運丸ニ支拂フベキ勘定トナルナリ。

總運賃ノ四割ヲ食料トシテ控除ヲ許セドモ食料トシテ船主ノ現實ニ支出スル割合ハ其半ニ達セザルベク從テ船主間ニハ競争ノ餘地尙ホ甚大ナリ。

貨物運賃ニ關シテハ關西汽船同盟ハ其最下限ヲ協定スルニ止マレリ尤モ合併計算組ノ創立當初ニ於テハ貨物ニ付テモ合併計算ヲ行ヒタレドモ約半年ノ後廢棄セラレタリ其理由ハ乘客ニ付テハ乗船券取扱手續ニ基キ各汽船ノ收入ヲ嚴密ニ監督スルコトヲ得レドモ貨物ニ付テハ共同取扱所ヲ設クル等多クノ手数ト費用トヲカクルニアラザレバ各船舶ノ收入ヲ充分ニ取締ルコト甚困難ナル事情アルガ爲メナリト云フ。

關西汽船同盟航路ノ數ハ約十二三ヲ數フ、中ニ就テ其ノ中樞ヲ爲スモノハ蓋シ阪神ヨリ高松多度津宇品等ヲ經テ關門ニ至ル所ノ中國航路ト稱スルモノナリ而シテ此ノ航路ニ從事セルハ關西汽船ノ二大勢力タル大阪商船及尼崎汽船ナリ蓋シ現今ノ狀態ニテハ關西汽船同盟ニ於テ此ノ二者以外ノ船舶ハ微々タルモノニ過ギズシテ關西汽船同盟ハ大阪商船ト尼崎汽船ノ二者ノ同盟ナリト見ルモ不可

ナキナリ。

此ノ二大船主ハ此ノ中國航路ニ於テ貨物ニ就テハ勿論又乗客ニ就テモ競争ヲ繼續シ（既ニ述ベタルガ如ク食料金トシテ控除スベキ部分ニ付キ幾分競争ノ餘地アルナリ）從テ兩船舶出帆時間接近シ或ハ不規則トナル等貨主乗客等ニモ不尠少カラズ山陽鐵道ノ爲メニ漁夫ノ利ヲ占メラル、傾向ヲ生ジタリシカバ明治四十五年七月十五日ヨリ向フ一年間ヲ期シ此ノ兩船主間ニ次ノ如キ契約ヲ設クルニ至レリ。

（一）中國航路ニ於テ貨物運賃ノ合併計算ヲ行フコト、其ノ配當ノ方法ハ總收入運賃ヨリ歩金及積載報酬ヲ控除シ殘金ヲ pool fund トシ船舶ノ配當定率ニ依リテ分配ス歩金及積載報酬ノ割合ハ次ノ如シ。

歩金即代理店及運送取扱業者手数料運賃ノ

一割五歩

積載報酬即積荷ニ對スル船主ノ費用但コレハ乗客ノ場合ノ食料ニ相當スル運賃ノ

一割五歩

合計運賃ノ

三割

即荒運賃中ヨリ三割ヲ引去リ殘七割ヲ合併基金ニ提供シ各船ニ配當ス（備考積荷ノ調査及監視ノ制度ヲ設ケザルガ故ニ此等ノ費用ヲ控除セズ尤モ合併計算ハ同盟ノ本支部ニ於テ行フモ無報酬ナレバ之レヲ控除セザルナリ）荷物運賃ノ配當ハ各船其ノ登簿噸數ヲ以テ定率トス（第七十一條參照）登簿噸數四百噸未滿ノモノハ前掲乗客運賃配當定率ト同一方法ニヨリ算出ス。

（二）乗客運送ニ付出帆時ヲ協定セリ即大阪關門兩港ノ出帆時ニ關シテ毎日二回ノ發航ヲ甲乙二種

便ニ區別シ甲便ハ朝出帆乙便ハ午後出帆トシ甲船主ガ今日甲便ヲ出セバ乙船主ハ同日ニ乙便ヲ出ス其ノ次日ニハ乙船主ガ甲便ヲ出シ甲船主ガ乙便ヲ出スト云フガ如ク交互ニ出帆セシムルコト。

(三)從來荒運賃ノ四割ヲ食料トシテ控除シタルモノヲ改メテ一割五歩ヲ控除スルコト、シニ船主間ニ合併計算ヲ行フコト。

此ノ協定ニ依レバ各船主ハ食料ノ控除ニヨリテ利スル所存セズ全ク競争ノ餘地ナキナリ此ノ協定ハ比較的快速船ヲ有シ乗客ノ多キ大阪商船側ノ不利益トナリシガ如シ而シテ大阪商船ハ之ノ協定ニ満足セザリシモノカ一年ノ契約期間滿了ヲ待テ舊態ニ復シ而カモ激烈ナル競争トナリテ今日ニ及ベリ。

猶近海航路ニ於ケル小同盟ヲ列舉スレバ

(第一)敦賀浦鹽航路ニ於テ大阪商船(鳳山丸一週一回)及魯國義勇艦(汽船二艘一週二回)トノ間ニ共同檢量制ヲ採用シ運賃ヲ協定セリ是レハ既ニ述ベタル日滿連絡ノ一部分トナルニ至レリ。

(第二)臺灣航路ニ於テ日本郵船大阪商船トノ間ニ荷客ノ運賃ヲ協定セリ共同檢量制ヲモ採用ス猶本航路ニ於テ復航ノ砂糖鹽ニ付三井、大商及日郵間ニ運賃ヲ協定シ延期割戻ヲモ採用セリト謂フ。

(第三)大連航路ニ於テ日郵ト大商トノ間ニ乗客運賃ヲ協定セリ。

(第四)北朝鮮航路ニ於テ日郵大商及互光商會ト貨物運賃ヲ協定セリ。

(第五)天津航路ニ於テ貨物運賃ヲ日郵ト大商トノ間ニ合併計算セリ。

猶以上ノ外二三ノ小同盟アルモ今之ヲ略ス(終)。