



神戸の海運業

國領, 英雄

(Citation)

海事博物館研究年報, 48:21-25

(Issue Date)

2021-03-31

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/81012850>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/81012850>



神戸の海運業

海事博物館顧問 國領 英雄

本稿は昭和62（1987）年度神戸商船大学公開講座「120年を迎えた神戸港」の講演で、往年の日本海運の盛衰を振り返ったものである。

I 近代日本海運の歩み

—集中助成による急速な膨張—

明治維新によってわが国は新しい政治と経済体制に入ったが、時はまさに世界的な木造帆船時代から鋼製蒸気船時代へ移らんとする重大な時期にあたり、わが国の海上運送活動にとって船腹の増強と近代化は緊急を要した。その主導的役割を演じたのは明治政府であったが、政府の集中助成により、のちに船社と呼ばれる日本郵船や大阪商船は船隊を拡充して航権を広げた。

—いわゆる「社外船」勢力の台頭—

一方で、幕末の廻船時代からの民間海運資本を引継ぎ、貿易商社の輸送部門から発達し、あるいは戦争前後における好景気に刺激されて多くの海運会社が成長し、いわゆる「社外船」を形成してきた。

—明治末の日本海運—

日清・日露の両戦争、わけでも日露戦争はわが国にとって空前の海上輸送需要をまきおこし、輸入船と新造船によって戦後の保有船腹は戦前に比べて40万総トンも増加し100万総トンを越えた。この戦争でふくれ上がった船腹のうち、社船系は定期航路の開拓へ、また、社外船系は大陸の新しい海運市場である大連に殺到した。このように海運会社の創設が相次ぎ、この時代になってようやくわが国でも海運企業の層が厚くなった。海運の厚みが増すにつれて造船業の発達を促し、明治の終りには建造能力と造船技術の両面でほぼ国際水準に到達した。

—第一次世界大戦と日本海運—

第一次世界大戦でわが国は連合国側に立って参戦したが、戦争による被害は少なく、むしろ海運業の側から見れば未曾有の好景気に恵まれた。米国、西欧諸国の海運が戦争目的に動員され、世界

の船腹需給はいちじるしく逼迫した。日本海運はこの間、無人の境をゆくがごとく法外な運賃収入をあげ、また、中古船を海外に売って大きな利益をあげ、船成金ということばさえ流布した。ともかく日本海運はこの5年にわたる世界大戦を通じて船腹量を約2倍に膨張させ、定期航路網も不定期船活動の範囲も全世界に広げ、かつ海運資本も大いに蓄積することができた。わが国の船腹量（100総トン以上の鋼船）は、大正9（1920）年に300万総トンを越え、英米に次いで世界第3位の海運国にまで成長した。

—戦間期から第二次世界大戦まで—

第一次世界大戦の戦後不況にもかかわらず、大正9年から昭和5（1930）年の間にわが国船腹量は42%も増加し、4万総トンを数えるまでになった。しかし、それらの多くは低性能船であって、1930年代の初期に深刻な世界的経済恐慌が海運界にも襲いかかり、不況の嵐に呻吟する時代となるや、不況対策と日本海運の体資改善をねらってスクラップ・エンド・ビルド政策が採られることになった。昭和7（1932）年から昭和11（1936）年まで3次にわたる措置で約50万総トンの老朽船を解体し、約30万総トンの15~20ノットの高速優秀船を建造した。このことにより近海市場の船腹需給の不均衡がある程度是正されるとともにニューヨーク航路における高速定期船の整備など、遠洋定期航路の開拓が充実した。しかし、この頃すでにつぎの世界大戦の影が忍び寄っていた。

第二次世界大戦突入当時のわが国保有船腹量は610万総トンであったが、この戦争によって、多数の商船隊と明治以降に伸ばしてきた航権を一度に二つながら喪失することになった。昭和20（1945）年8月に第二次大戦が終ったとき、わが国の残存商船隊は、引き揚げ可能な沈船や擱坐船を含めても130万総トンで、そのうち実際に稼働できる船舶量は75万総トンにすぎなかった。しかもこれらの大部分は戦時中に急造した標準船であった。

—海運復興と計画造船—

第二次世界大戦によって大部分の船腹と海運資本を喪失したわが国の海運企業はきわめてきびしい環境のもとで戦後の海運復興に着手しなければならなかった。海運復興の主軸となったのは計画造船と利子補給制度であった。昭和22（1947）年に発足した計画造船での割当ては、当初総花的であったが、昭和25（1950）年以降、外国航路への就航が認められるにつれて定期航路を充実するために定期船中心、あるいは重化学工業の発達とともにこれに必要なエネルギー原材料を輸送するためのタンカーやバルクキャリアなどの船舶に重点が移り、海運企業のなかでもオペレーターに偏りをみせていった。ともかく、これによってわが国商船隊の急速な回復が達成され、量的には昭和35（1960）年に戦前の水準にまで回復したのであった。しかし、急速な船隊整備が主として借入金によってまかなわれてきたため、昭和26（1951）年の朝鮮動乱、昭和31（1956）年のスエズ動乱による一時的なブームはあったものの、わが国海運企業の経営は長く低迷した。

—海運企業の再建整備—

このような海運企業の窮状を打開し、かつ所得倍増計画にもとづく高度経済成長を達成するために必要な商船隊の増強を図るため、昭和39（1964）年に海運企業の再建整備、いわゆる海運集約が実行された。海運集約は6中核体を中心とする企業グループ制であるが、わが国外航海運企業88社、外航船腹量の90%が参加する画期的なものであった。（集約グループと非集約グループとの形成）

海運集約は折からの世界的な高度成長も幸いして順調に進捗し、6中核体は目標年度内に自立計画を達成して定期船分野におけるコンテナリゼーションにもうまく適応することができた。しかし、系列や専属会社と中核体との格差という問題は解決されないまま、部分的には拡大する方向にすら進んでいった。

—石油危機以降の長期低速—

高度成長期を通じてわが国海運は船腹量で実質的に世界第1位の地歩を築くまでになった。しかし、昭和48（1973）年と昭和54（1979）年の2度にわたる石油危機によって世界経済は低成長に移行し、産業構造が省資源の方向に転換されるにともない、海運需要は量より質へと移行し、需給の

不均衡が拡大した。日本船のコスト高という内部要因とソ連・東欧諸国海運や発展途上国海運の伸張という外部要因とが重なり、わが国海運の競争環境はますます厳しさを増している。海運界では定期船、不定期船及びタンカーの3営業部門の同時不況といわれているが、当分、これらの改善は望み薄との観測がある。

II 神戸の海運業あるいは神戸船主の群像

前述のような日本海運の歩みの中で、神戸に活動の拠点を置く船主その他の海運業者の盛衰に迫ってみる。

1. 明治期二つの戦争と神戸の海運業者

日本海運が戦争とともに膨張してきたことはすでにみたところであるが、明治期の海運史はまさにそのとおりである。

日清戦争前において神戸付近で活躍した海運業者は、摂州灘興業株式会社、八馬兼介のみ（「神戸海運五十年史」）といわれるが、これに盛航株式会社を加えることができよう。船舶代理店業を片野喜助（兵庫）、田中組（神戸）－明治21（1888）年に解散－、増倉繁次郎、三上豊夷（各独立）が始めているし、後年著名な佐藤勇大郎が明治22（1889）年に神戸で海運ブローカーとしてデビューしている。

日清戦争に際し、軍需輸送により多数の船舶が徴発されたことから、欠乏した船腹を補充するために外国船の購入が盛んになる。日清戦争後社外船の増加は著しく、一時は社船を凌ぐとする勢いを示した。彼らは神戸を中心に活動した。

★日清戦争前後の社外船主中主要なもの（「神戸海運五十年史」）

廣海二三郎、浅野総一郎、馬場道久、濱中八三郎、右近権左衛門、大家七平、岸本五兵衛、八馬兼介*、藤岡庄一郎、菅野傳右衛門、高木七五郎、神谷傳兵衛、岡崎藤吉*、緒明菊三部、藤野四郎兵衛、南島間作、原田十次郎、山本藤助

摂州灘興業株*、盛航会社*、摂津航業株*、辰馬商会*、中越汽船株、尼崎汽船会社、深川運輸株、日本汽船株*、土佐商船株、宇和島運輸株、函館汽船株、神田汽船株、共立汽船株、伊豫汽船株（*神戸関係）

日露戦争における徴発船舶は最大266隻、67万総トンにも達した。これに対応して輸入外国船も多数にのぼり、124隻、251,298総トンを数えた。「日清・日露の両戦役を経て、本邦海運は飛躍的な発展を示し、明治の未頃には神戸地方に船主が簇生し……」（「甲斐緑海運論文集」）

「阪神地方は地勢上わが国産業の中枢に位し、内外物資集散の要路に当り、古より他の地方に先んじ海運業を営む者多く、とくに近年外国貿易の隆盛に乗じ、日露戦争を経て形勢一変し、東洋の海運中央市場は上海、香港より転じて神戸に移れり。」（「神戸海運五十年史」）

★神戸における社外船主の主要なもの

乾新兵衛、川崎芳太郎、辰馬半右衛門、辰馬吉左衛門、八馬兼介、岡崎藤吉、三上豊夷、摂津航業株式会社等々

明治37（1904）年3月、三井物産船舶部が神戸に活動の本拠を据えたが、「三井船舶部は日露戦争中わが国貿易総額の半ばを一手に占める大荷主三井物産会社を背景とし、一面には船主と傭船者とを兼ね、事実、社外船の先駆者たるべくこれを神戸に迎う。恰も大洋中に燈明台を築くが如く、炳然として異彩を放てり。」（「神戸海運五十年史」）

明治末期における総トン数500トン以上の船主は143社にのぼるが、「神戸ならびに付近にあるものは、ひとり神戸における海運業の中枢を形成せるのみならず、実にわが国における斬業中興の船主と謂うべし。」（「神戸海運五十年史」）

また、神戸におけるその他の海運業者も日露戦争後ますます発展し、佐藤勇太郎の合資会社である佐藤商店、三上豊夷の三上合資会社、勝田銀次郎の勝田商会などをはじめとして38社を数えた。

2. 第一次世界大戦ブーム

「大正3（1914）年の第一次世界大戦の頃になると山下汽船が本店を神戸に移し、勝田銀次郎、内田信也、上西亀之助、増田合名、鈴木商店船舶部等の大小船主が続出し、神戸は本邦海運市場の中心地たるの観を態し……」（「甲斐緑海運論文集」）

大正3（1914）年に勃発した第一次世界大戦では、特に1917年4月に米国が連合国に参加して以来、船腹の欠乏が一層甚だしく、運賃・傭船料お

よび船価の暴騰をまねいた。海外航路では僅か1トンまたは2トンのスペースを得ることさえ難しくかしく、いわゆる一夜造りのスペース・ブローカーが続出し、「神戸は世界海運中央市場として海運策源地となり、一時全世界にわたり海運を支配するに至った。」（「神戸海運五十年史」）

この大戦ブームに便乗して、法人企業の利益配当5割、6割は普通で、明治海運20割、内田汽船60割という高配当のレコードを作った。いわゆる「船成金」と呼ばれる船主が出たのはこの頃のことであり、この間に神戸船主を主とするいわゆるオーナー筋が著しく成長した。また戦前は30名であった神戸における海運ブローカーは戦時中に急増して115名の多きに達し、彼らの多数は船主同様空前の大収益を得た。しかし、戦後は80名に減少した。なお、彼らは大戦直前の大正3（1912）年に神戸海運業組合を結成している。

★第一次世界大戦直後の神戸船主

三井物産船舶部、三菱商事(株)船舶部、辰馬汽船(株)、橋本汽船(株)、八馬兼介、岡崎汽船(株)、乾合名会社、松本船舶部、山下汽船(株)、日下部汽船(株)、明治海運(株)、帝国汽船(株)、勝田汽船(株)、野口汽船(株)、内田汽船(株)、上西汽船(株)、(株)互光商会、東和汽船(株)、豊崎汽船(株)、太洋海運(株)、村尾汽船合資会社、神戸棧橋(株)、神戸商船(株)、松田汽船(株)、新田汽船(株)、岩城商会、大正汽船(株)、日本汽船(株)、神戸汽船(株)、山地汽船(株)、高野汽船(株)、神港汽船(株)、合資会社英和商会、古河(株)、(株)浜根商店、(株)甲斐商会、太洋汽船(株)、橋谷(株)、菅谷(株)、佐藤国汽船(株)、津田(株)、三上(株)（「神戸海運五十年史」）

3. 両大戦間期における海運業

両大戦間期という時期は、第一次世界大戦の戦後不況、1930年代初期の経済恐慌、後期からの準戦時体制で彩られていた。この間の神戸船主の活動は様々であるが、概括すれば、遠洋航路あるいは近海航路の自営、自営業と貸船業との併営、貸船業ということになる。いま、大戦後現われた主な船主をあげると、つぎのとおりである。

大正8（1919）年：川崎汽船、国際汽船

大正11（1922）年：大王汽船、松岡汽船

大正12（1923）年：嶋谷汽船**

大正13（1924）年：甲南汽船

大正14 (1925) 年：八馬汽船^{*}、武庫汽船
大正15 (1926) 年：中村組^{**}
昭和4 (1929) 年：旭汽船、扶桑海運
昭和5 (1930) 年：大同海運
昭和7 (1932) 年：玉井商船
昭和8 (1933) 年：会陽汽船 (第一汽船)、
乾汽船^{*}
昭和9 (1934) 年：沢山汽船^{**}
昭和10 (1935) 年：東興海運
昭和12 (1937) 年：共栄タンカー
昭和13 (1938) 年：宮地汽船、江口汽船、協成
汽船

* 株式会社に組織変更 ** 本社を神戸に移転

戦間期における社外船オペレーターの活動として注目すべきことは、彼らが不定期船活動から漸次定期船活動に力を傾注していったことである。すなわち、大戦末期から遠洋航路に進出していた山下汽船、太洋海運が大戦後も引き続き遠洋航路での定期船貨物の運航に乗り出し、社船企業の定期航路への大胆な挑戦を試みた。しかもこれらの社外船主は他の社外船主の船腹を傭船して自ら遠洋航路に運航する新しいタイプの「社外船主」であった。三井物産船舶部は彼らよりも早くから傭船運航を行っていたが、これも後続の川崎汽船、国際汽船などと同じように不定期船運航から定期船運航へと進出していった。後には大同海運が太洋海運に代って傭船主義により定期・不定期航路で活躍した。

大正10 (1921) 年9月、神戸において英国のポールティック海運取引所を範とした株式会社神戸海運集会所が創立された。

4. 第二次世界大戦と神戸船主

太平洋戦争に突入するや、昭和17 (1942) 年4月1日に戦時海運管理令によって船舶運営会が結成され (同年4月30日海運中央統制輸送組合 (1940年設立) 解散)、船舶は一元的に管理され、その配船は中核運航実務者 (日本郵船、大阪商船、三井船舶、辰馬汽船、川崎汽船および山下汽船) を中心として運航実務者に委ねられ、純船主の多くは統合合併、買収された。

5. 戦後の神戸船主

戦後の日本海運にみられる著しい特色の一つは「オペレーターとオーナーの系列関係の強化である」といわれる (『現代日本海運史』)。戦前の社船対社外船の関係はなくなり、代ってオペレーターとオーナーの関係が生まれた。外航海運が復活した後、遠洋オペレーターとして神戸に本社を置く主要な企業は、川崎汽船、大同海運、新日本汽船 (辰馬汽船の後身) の3社であって、山下汽船は昭和21 (1948) 年に本社を東京に移している。近海オペレーターを除けば、ほとんどの船主がオーナー (貸船を主とする) であった。これらオーナーの浮沈は、計画造船の割当てを受けるチャンスに恵まれるかどうかにより、資産力、政治力の優秀な会社が有利な地歩を占めた。しかし、計画造船においてオペレーター優先主義がとられるや、割当てを受けるオーナーは次第に減少していった。第5次 (1949年) から第19次 (1963年) までの計画造船で適格となった神戸船主をあげるとつぎのとおりである。() 内は回数

明治海運 (11)、八馬汽船 (5+1^{*})、乾汽船 (4)、太洋海運 (4)、玉井商船 (4)、松岡汽船 (2)、沢山汽船 (3+1^{*})、菅谷汽船 (2)、中村汽船 (2)、浜根汽船 (1+1^{*})、日豊海運 (1+1^{*})、日本汽船 (1)、嶋谷汽船 (1)、内外海運 (1)、神港海運 (1) (* 共有)

6. 海運集約とその後

海運集約によってオーナーは中核体の系列・専属会社として次のようにグループ化した。

日本郵船：

八馬汽船^{*}、千代田汽船 (浜根汽船+八千代汽船)

大阪商船三井船舶：

沢山汽船、明治海運、乾汽船、松岡汽船、嶋谷汽船、和洋汽船 (菅谷汽船+隆昌海運)

川崎汽船：

扶桑海運^{*}、日本汽船^{*}、(神戸汽船^{*}、旭汽船^{*})、太洋海運、(日豊海運、宮地汽船、国洋海運)

山下新日本汽船：

玉井汽船^{*}、(中村汽船^{*}、山下近海汽船、山友汽船、樽本汽船)

ジャパン・ライン：

（日東商船+大同海運）

昭和海運：

（日本油槽船+日産汽船）

*系列会社、（）内は整備計画非提出会社

これにより海運活動の東京集中が促進された。
また、オペレーターとオーナーとの格差が決定的
になった。