

## 東洋航路への蒸汽船の進出と定期航路の開設 (1)

—イギリス定期汽船会社P.&O.社の成立と発展を中心に—

澤 喜 司 郎

### I. はじめに

1830年代末葉のイギリスにおいては国内沿岸蒸汽船航路網が確立され、対岸ヨーロッパ大陸への近海航路も開設されつつあったばかりか<sup>1)</sup>、北大西洋の横断を可能ならしめるまでに蒸汽船は大型化されていたのであった<sup>2)</sup>。しかし、当時の「木造外輪船」という低い技術水準の蒸汽船をもっては北大西洋航路をはじめとする遠洋航路への進出は技術的には可能であったにしても、経済的には全く不可能であったのである。というのは、「蒸汽船が遠洋航路に進出するためには、すくなくとも目的地に到達するために必要な石炭——それは当時の未発達な蒸気機関のばあい遠距離となれば膨大な量となった——を積みこまねばならなかった<sup>3)</sup>」ために、載貨収益能力が著しく低下したからであった。したがって、蒸汽船が自生的に遠洋航路に進出しようするためには、言い換えれば遠洋航路において航海が定期的且つ商業的に営まれるためには、燃料消費量の大幅な減少を可能とするような技術革新を待たねばならなかったのであるが、しかしこれを待たずして蒸汽船は遠洋航路へ進出し、定期航路を開設したのであった。つまり、これを可能ならしめたものは技術革新ではなく、郵便運送制度の改革、すなわち腐敗し時代遅れとなっていた「国営郵便船」<sup>4)</sup>を廃止して、これに代わって民間蒸汽船会社に補助金（以下「郵便補助金」と呼ぶ）を与えて郵便運送業務にあたらせるという制度の採用であったのである<sup>5)</sup>。

この郵便運送制度の改革は、特に東インド航路においては早くから提唱さ

れていたのであった。なぜなら、東インド航路は東インド会社によって独占されていて、郵便運送を含むその航海は東インド会社所属の東インド貿易船 (East Indiaman) によって行われていたのであったが、1820年ごろにおいても同船は喜望峰を迂回するイギリス／インド間の航海に通常4～5ヵ月、時には6ヵ月を要したため、こうした東インド貿易船の絶望的な遅さはインド在住のイギリス商人のみならずイギリス本国の商人にとっても極めて不都合なものであったからである<sup>6)</sup>。特に、1814年に東インド会社のインド貿易における独占権が剥奪されてからはイギリス本国の対インド貿易が著しく増加し<sup>7)</sup>、このことはイギリス本国とインドとの間の密接且つ迅速な交通・通信を必要とするようになったのである。つまり、19世紀の第1四半期を通じてのイギリス工業の発展とインド貿易の構造変化はインドの経済的重要性を増大せしめるとともに<sup>8)</sup>、東インド会社による不規則且つ遅鈍な郵便運送に代わる規則的且つ迅速な郵便運送の確立を必要とするようになったのである。そして、蒸汽船が人々の関心を引きはじめるとともに、インドへの規則的且つ迅速な郵便運送を確立するために蒸汽船によるインドへの郵便運送が本気で考えられるようになったのである。こうした動きはイギリス本国においてのみならずインドにおいても蒸汽船航路の開設へと人々の情熱をかきたて、カルカッタ、マドラス、ボンベイではそこに在住する企業家的なイギリス人によって「蒸汽船委員会」(Steam Committee) が設立され、イギリス／インド間の蒸汽船航路開設計画が推し進められたのであった<sup>9)</sup>。しかし、当時の郵便運送業務を統轄していた海軍省<sup>10)</sup> は、インドにおけるこうした動きを結果的には全く無視したかたちで東洋への蒸汽船の進出と蒸汽船航路の開設をはかったのであった。

こうした状況の中であって、蒸汽船の遠洋航路への進出を可能ならしめたところの郵便運送制度の改革を直接的にもたらし、且つイギリス最初の郵便運送契約を海軍省との間で締結し、「郵便補助金」を受けて定期航路を開設したのが本稿で取り扱わんとする「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」(Peninsular and Oriental Steam Navigation Company) であった。

同社は、1837年にイギリス／ジブラルタル間の郵便運送契約を獲得して以来、1840年にはイギリス／アレキサンドリア間、1842年にはスエズ／カルカッタ間、1845年にはセイロン／ホンコン間に次々と郵便運送契約に基づく定期航路を開設していったのである。また他方で、1839年にはサミュエル・キュナード (Samuel Cunard) が北大西洋航路における郵便運送契約を獲得し、翌1840年に「キュナード汽船会社」(Cunard Steam Ship Company) の前身「ブリティッシュ・アンド・ノース・アメリカン郵便汽船会社」(British and North American Royal Mail Steam Packet Company) を設立してリヴァプール／ハリファックス／ボストン間に定期航路を開設し、<sup>11)</sup> 1841年には「ロイヤル・メール郵便汽船会社」(Royal Mail Steam Packet Company) の前身「ロイヤル・ウェスト・インディア・メール汽船会社」(Royal West India Mail Steam Packet Company) が西インド航路の郵便運送契約を結ぶことに成功したのであった。<sup>12)</sup> さらに、1845年には「パシフィック汽船会社」(Pacific Steam Navigation Company) が南アメリカ太平洋岸航路に、1852年には「アフリカ汽船会社」(African Steamship Company) が西アフリカ航路に、1856年には「アラン・ライン」(Allan Line) がカナダのケベック航路に、そして1857年には「ユニオン汽船会社」(Union Steamship Company) が南アフリカ航路にそれぞれ「郵便補助金」を受けて定期航路を開設したのであった。このように、「郵便補助金」は「定期蒸汽船業」の成立を可能とし、さらにはその発展にも大きな影響をおよぼしたのであって、1860年代末までには郵便蒸汽船航路網は世界的規模において展開されていたのであった。<sup>13)</sup>

さて、かかる郵便運送制度の改革は、基本的には、イギリス植民地への郵便運送を改善するという目的をもって始められ、事実イギリス本国と世界各地のイギリス植民地とが上にみたような「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」や「ロイヤル・メール郵便汽船会社」などの、いわゆる「郵船会社」によって開設された定期航路網で接続され、郵便運送が規則化且つ迅速化されたのであった。そして、このことは同時に「郵船会社」がイギリスの植民地支配において重要な役割を果たすにいたったことを意味するので

ある。つまり、郵便運送制度の改革、言い換えれば郵便運送にあたる民間蒸気船会社に補助金を与えるという制度の採用は、同時にイギリス海軍力の増強という海軍政策として推し進められたのであり<sup>14)</sup> この海軍力の増強こそがイギリスの「植民地帝国としての発展を保証し、植民地支配を強固ならしめるものであったからである。そして、……蒸気船は、軍艦としても帆船よりもはるかに有用であり、したがって蒸気船船隊の強化はただちに海軍力の増強につながるものであった。それゆえ、郵便蒸気船船隊の育成は、海軍力の増強という意義をあたえられることによって、植民地支配の一環としての役割をより一そう果たすことができたのである。かくして、植民地帝国として発展しきったイギリス資本主義にとって、郵便蒸気船船隊の強化は必須の要請であったといえよう。そして、イギリス資本主義が、〈植民地独占〉を基盤として、貿易収支の赤字を海運収入と植民地への資本輸出から生ずる利子収入で補填するという構造をもって……19世紀後半に、寄生的な帝国主義へ転化していったという事実を考慮する時、郵便補助金政策によるイギリス植民地への定期航路網の展開は、そのようなイギリス資本主義の発展にとっての、欠くことのできない布石であった<sup>15)</sup> といえるのである。

そこで、本稿ではこうした認識のもとで、東洋航路において独占的地位を確立するにいたったところの「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」がいかにして成立し、いかにして東洋航路に進出し、定期航路網を完成させていったかを、特に郵便運送制度の改革とそれに伴う定期航路の開設の経緯を中心に、郵便運送契約の内容を検討しつつ明らかにしてゆきたい。

## 〔注〕

- 1) W. S. Lindsay, *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*, 4 vols., 1874, vol. IV, pp. 78-82.
- 2) 1838年に蒸気船4隻、つまりシリウス号(Sirius, 703トン)、グレート・ウェスタン号(Great Western, 1,320トン)、ロイヤル・ウィリアム号(Royal William, 617トン)、リヴァプール号(Liverpool, 1,150トン)が次々に蒸気力のみによって北大西洋横断を成し遂げたのであった。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 170-8.
- 3) 山田浩之「海運業における交通革命——帆船から蒸気船への移行過程について——」(以下「交通革命」と略す)、『交通学研究』, 1958年, 254ページ。

4) イギリスにおける郵便運送制度は、1598年にエリザベス女王がホリーヘッド／ダブリン間において政府の郵便物の運送を始めたことにその起源を有している。同制度は17世紀を通じて改善され、仕向地別にいくつかの運送基地が設置されるようになったのである。例えば、フランス向けにはドーバー、オランダおよびハンブルグ向けにはハーウィッチおよびヤーマス、アイルランド向けにはホリーヘッドおよびミルフォードであった。そして、1688年に諸条件に恵まれたファルマスが郵便運送の本拠地となり、とりわけ同港がスペインおよび西インド諸島方面への基地として理想的な位置にあったため、以来同港を中心にこの制度は一層の展開を見せたのであった。さらに、1762年ごろにファルマスが北米への郵便運送基地となり、ここに「郵便帆船」(sailing post-office packet)は遠洋航路における「定航貿易船」あるいは「定航船」(constant trader; regular trader)として郵便運送をかなり規則的に行うようになったのである。こうしたイギリス政府の「国営郵便船」は当時、“British Government Postal Packet”, “British Postal Office Packet”, あるいは“Falmouth Packet”と呼ばれていた。

そして、「国営郵便船」は当初郵政省によって所有されていたのではなく、例えば東インド会社などの帆船を用船して運航されていたのであり、その帆船の大きさは「北海行き郵便船」(North Sea Packet)でおおよそ60トン、「ファルマス郵便船」でおおよそ200トンであり、「郵便船」はいずれも武装されていたのであった。

また、この当時、東洋方面への郵便運送は東インド会社がその任にあたっていたことは留意しておく必要がある。E. K. Chatterton, *The Mercantile Marine*, 1923, pp. 119-20; David Divine, *These Splendid Ships: The Story of the Peninsular and Oriental Line*, 1960, pp. 45-7.

5) この「郵便補助金」の性格の理解に関して、山田浩之氏によって指摘されるように、二つの異なった見解がある。一つは、「郵便補助金」は郵便運送のコストを支弁するにすぎないものであるとする見解であり、他は「郵便補助金」は国家が「蒸汽船業」保護という観点から支出したところの、まぎれもない補助金であるとする見解である。そして、いずれの見解をとるかによって「郵便補助金」の評価は全く異なったものとなり、前者の見解に従えば「郵便補助金」が「定期蒸汽船業」の成立・発展において果たした役割は極めて小さくなり、「定期蒸汽船業」が自生的発展を遂げたことになる。他方、後者の見解に従えば「定期蒸汽船業」の成立・発展において決定的な役割を果たしたことになるのである。そして、筆者は行論の中で明らかなように後者の見解をとるものである。山田浩之「イギリス定期船業の発達と海運政策(一)——定期船業の発達過程(二)——」(以下「海運政策(一)」と略す)、『経済論叢』(京大), 第87巻第1号, 昭和36年1月, 99ページ。

6) Boyd Cable, *A Hundred Year History of the P. & O.*, 1937, pp. 46-7.

7) これをイギリスからインドへの織物輸出量および輸出額の推移でみると、1814年には817,000ヤード, 201,182ポンドであったが、1819年には7,127,661ヤード, 1824年には23,685,426ヤード, 1832年には51,833,913ヤード, 3,238,248ポンドへと対1814年比で輸出量で63.4倍増, 輸出額で16.1倍増を示しているのである。Halford L. Hoskins, *British Routes to India*, 1966, p. 86.

8) H. L. Hoskins, *op. cit.*, p.86.

9) 1825年には、蒸汽船エンタープライズ号(Enterprise, 479トン)がロンドン商業界

および「カルカッタ蒸気船委員会」(Calcutta Steam Committee)の支援のもとで、喜望峰を迂回してイギリス／カルカッタ間の航海を行ったが、同船はその航海に113日を要し、関係者の期待を裏切る結果に終わったのである。そして、同船の航海の失敗はインドへの蒸気船航海に関するあらゆる企てにおける後退あるいは挫折を意味していたのであった。B. Cable, *op. cit.*, pp. 48-9. また、この間の事情については、H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 89-97 が詳しい。

- 10) 郵便運送の管理権が郵政省から海軍省に移ったのはナポレオン戦争後の1816年のことであり、海軍省は郵政省の反対にもかかわらず「郵便船」をその管理下においたのであった。というのは、一つには「郵便船」の運航によって船員を訓練するために、他には退職士官の失業救済対策として彼らを雇用するために海軍省は「郵便船」の直接的な運航管理を必要としていたのであった。B. Cable, *op. cit.*, pp. 30-1.

しかし、1860年にいたってかかる郵便運送の管理権は海軍省から郵政省に戻され、それ以降の「郵便補助金」はその性格をいくぶんか変えることになるのである。山田浩之「海運政策(-)」, 101ページ, 同「イギリス定期船業の発達と海運政策(-)——定期船業の発達過程(-)——」(以下「海運政策(-)」と略す)『経済論叢』(京大), 第87巻第3号, 昭和36年3月, 42ページ。

- 11) 北大西洋航路における郵便運送契約を海軍省とのプライベートな折衝において獲得して定期航路を開設したキュナードは、当時北大西洋航路において海上覇権を掌握していたアメリカの定期帆船に対して競争を展開し、次第に圧倒していったのである。しかし、蒸気船は規則性と平均速力において帆船に勝っているとはいえ、「木造外輪船」という低い技術水準のゆえに経済性において劣っていたため、先の注2) でみた4隻の蒸気船をもって定期航路を開設していた3社のイギリスの「定期蒸気船会社」が漸次敗退を余儀なくされたことから明らかなように、キュナードがアメリカの定期帆船を圧倒しえたのは「郵便補助金」によってであった。したがって、キュナードに対する「郵便補助金」は帆船に対する運航差額補助としての性格をもっていたものであったと考えることができる。山田浩之「海運政策(-)」, 102-4ページ。
- 12) キュナードと同様に、海運省とのプライベートな折衝において西インド航路における郵便運送契約を獲得した「ロイヤル・メール郵便汽船会社」の場合には、北大西洋航路におけるように帆船との競争はなかったが逆に旅客運送量が少なく、それゆえ郵便以外に貨物の運送によって利益を上げねばならなかった。しかし、成績は上がらず、第1年目に多額の赤字が計上されたため、海軍省は補助金総額はそのままで、総航海距離を引き下げる措置をとり、その結果同社は第2年目から利潤を計上することができ、経営を維持することができるようになったのである。したがって「ロイヤル・メール郵便汽船会社」における「郵便補助金」は赤字補填・利潤補給の手段たる性格を有していたと考えられるのである。山田浩之「海運政策(-)」, 104-6ページ。
- 13) 郵便蒸気船航路網の展開をイギリスの郵便補助金の支出額でみると、以下のように、1840年には170,000ポンドであったが、1860年には932,000ポンドに増大し、1870年には1,047,000ポンドに達したのであった。R. Meeker, *History of Shipping Subsidies*, 1905, p. 41.

1840年	170,000 ポンド	1870年	1,047,000 ポンド
1845年	718,000 ポンド	1875年	797,000 ポンド
1850年	756,000 ポンド	1880年	692,000 ポンド
1855年	743,000 ポンド	1885年	740,000 ポンド
1860年	932,000 ポンド	1890年	910,000 ポンド
1865年	817,000 ポンド	1895年	961,000 ポンド

14) それゆえ、郵便運送に従事する蒸汽船は同時に軍艦としても使用が可能であるように、海軍省はその建造にあたって検査・監督し、艤装についても種々の条件をつけたのであった。したがって、軍艦として使用可能であるように設計・建造・艤装された「郵便船」は、商船としては経済性に欠けるところがあったのである。

15) 山田浩之「海運政策(二)」, 37-8ページ。

## II. 「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会の成立と

### 海運業務の開始

「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の前身「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会 (Willcox and Anderson) は、1822年に B. M. ウィルコックス (Brodie McGhee Willcox) と A. アンダースン (Arthur Anderson) とのパートナーシップによって設立されたところの、小規模な海運代理店 (Shipping Commission) であった<sup>1)</sup>

かかる「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会の設立者の一人、ウィルコックスは1815年にロンドンのライム街において事務所を開設し、小規模なシップ・ブローカーおよびコミッション・エージェントとしての営業を始めた人物であって<sup>2)</sup> 同年その事務所に書記として雇用されたのがアンダースンであった<sup>3)</sup> アンダースンは海軍の船長書記を勤めていた時に培った船舶経營業務の経験を発揮し、この彼の明晰な頭脳と勤勉さには多大の信頼が置かれるようになった。そして、1822年にウィルコックスはアンダースンとパートナーシップを結ぶにいたり、ここに「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会が設立されたのである。同商会は事務所をライム街からセント・マリーアックス街へ移転し、ウィルコックスの事務所の業務を引き継

ぎ且つ拡張して、荷客取扱および用船仲介などの業務を始めたのであった<sup>4)</sup>

また、「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会は、こうした荷客取扱および用船仲介などの業務を行う海運代理店であったほかに、主にイベリア半島との貿易を行う数隻の帆船の持分所有者つまり船主でもあった。ウィルコックスはその事業を始めた1815年にはすでに帆船の持分所有者であったといわれ<sup>5)</sup> アンダースンとパートナーシップを形成した1822年までにはスペインおよびイベリア半島諸港への帆船による「定航航海」(regular sailing)において小規模ながらも有望な業務を確立していたのである。その後、同商会は蒸汽船の所有および定期蒸汽船航路の開設へとすすんでいくのであるが、1829年には持分制によってではあるが、記念すべき最初の木造外輪船ウィリアム・フォーセット号 (William Fawcett, 206トン, 60馬力) を竣工し、蒸汽船船主となったのである。

そして、「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会が蒸汽船船主として本格的に蒸汽船経営に乗り出す契機となったのは、同商会が1826年にヴァーン家<sup>6)</sup> を主たる投資者としてヴァーン家総領リチャード・ヴァーン (Richard Bourne) によって設立された「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」(City of Dublin Steam Packet Company)<sup>7)</sup> のロンドン代理店に指定されたことであった。つまり、「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」は1820年前半には、リヴァプール商人の全面的な財政援助のもとで設立された「ダブリン・アンド・リヴァプール汽船会社」(Dublin and Liverpool Steam Navigation Company) とグラスゴー／ベルファースト間、およびリヴァプール／ダブリン間航路において激しい旅客運賃戦を展開したが、ヴァーン家の財力をもってこの競争相手を凌駕し、また1826年に確立されたリヴァプール／キングズタウン間の郵便運送を担当するとともにダブリン／ロンドン間の蒸汽船航路を開設したのであった。そして、かかるダブリン／ロンドン間航路の開設を契機として、1826年に「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」は当時蒸汽船の運航に関しては極めて経験の浅かった「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会をそのロンドン代理店に指定した



のであった。当時、「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会は堅実且つ確実な企業ではあったが、蒸汽船に関しては用船運航の経験を多少有する程度で、実質的には蒸汽船に関しては確固たる地位を有する企業ではなかったのである。しかし、「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」が代理店として「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会を指定したのは、イベリア半島において多方面にわたる関係を有していた同商会が「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」にとっては経営航路の拡大という企業戦略上非常に有益な企業であったからである。事実、翌1827年には「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」はダブリン／ボルドー間航路への進出を早々に果たしたのであった<sup>8)</sup>

こうして、「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会と「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」(またはヴァーン家)は、急速に密接な関係を結ぶにいたったのである。また、このことは「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会にとっては、「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」が蒸汽船全般にわたっての経営を行っていたため、本格的に蒸汽船経営に乗りだすための多くを修得できる絶好のチャンスであったのである。そして、3年後の1829年に前述のように、「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会はウィリアム・フォーセット号を建造して蒸汽船船主となったのであった。

他方、ポルトガルおよびスペインにおける内乱が「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会の発展に一つの契機を与えることになったのである。つまり、1824—6年にはポルトガルの内乱によってイベリア半島への帆船の定期的運航やポルトガル諸港における積荷の引渡しや帰り荷の引受けが困難且つ危険となり、そのため「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会はポルトガル航路を断念して他の航路を開拓するか、あるいは同航路を維持するためにポルトガルの内乱に際してはっきりとどちらかの味方をするか、の選択を迫られたのである。そこで、同商会はポルトガル航路の維持のために王妃軍につくことを決心して王妃軍に対して援助を与えることにしたのであった。かかる援助の一例として、同商会はドーバー近海で座礁していた

一隻の帆船を買い取り、引き上げ作業の後、軍艦に改造して鉄砲・火薬類のポルトガルへの密輸船に仕立てての運航を行ったのである。さらに、ポルトガルの内乱が終結するかしないうちに、こんどはスペインにおいて内乱が起ったため同商会はポルトガルの内乱の時と同様に王妃軍につき、船舶の用船および運航などにおいて援助を与えたのであった。例えば、同商会はスペイン政府の依頼によって1834年に「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」から木造外輪船ロイアル・タール号 (Royal Tar, 308トン, 260馬力)<sup>9)</sup> を用船し、王妃軍のためのイギリス義勇軍の輸送などにあてたのであった<sup>10)</sup>

結局、この内乱は王妃軍の勝利に終わり、「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会はスペインおよびポルトガルの両王室からその報酬として貿易上の便宜と、王室および政府の特別の引立てを受けることになったのである。そして、内乱時に用船された蒸汽船ロイアル・タール号の航海性能に非常な満足を示したロンドン駐在のスペイン公使は、1835年に「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」の経営者リチャード・ヴァーンを説いてロンドン/イベリア半島間に定期蒸汽船航路を開設せしめ、同航路において12年以上におよぶ経験と実績とをかって「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会を代理店として、その経営を一任することにしたのであった<sup>11)</sup>。そのため、ヴァーンと同商会は上記航路の経営のために「ペニンシュラ汽船会社」(Peninsular Steam Navigation Company) という小海運企業を設立し<sup>12)</sup> 「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」より蒸汽船を用船し、「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会がそのマネジャーとして同定期航路を経営することになったのである<sup>13)</sup>

そして、「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会にとっては、かかる「ペニンシュラ汽船会社」のマネジャーとなったことが後に「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」を設立し、東洋航路に進出していく第一歩となったのである。

## 〔注〕

- 1) 「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の前身またはその起源に関して、Kirkaldy および Thorner はスコットランドのヴァーン家 (Bourne) に求めている。A. W. Kirkaldy, *British Shipping: Its History, Organisation and Importance*, 1914, pp. 72-3; Daniel Thorner, *Investment in Empire: British Railway and Steam Shipping Enterprise in India 1825-1849*, 1977, p. 32.
- 2) ウィルコックスに関してはあまり知られていないが、Lindsay によれば、彼は1783年にオステンドに生まれ、少年時代をニューカッスル・オン・タインで過ごし、そこで主として教育を受けた。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 378n.i.
- 3) アンダースンに関しては以下の伝記等の資料がある。John Nicolson, *Arthur Anderson: A Founder of the P. & O. Company*, 1932; B. Cable, *op. cit.*, Chap. 3, pp. 9-15; C. Jones, *Pioneer Shipowners*, 1935, Chap. VI, pp. 51-60.  
アンダースンは「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の設立および発展において極めて重要な役割を果たした人物であった。彼は1792年にスコットランドの北東海上の孤島シェットランドで生まれ、1808年に16歳でボランティアとして海軍に入隊し、1815年に除隊して彼の伯父ピーター・リッドランド (Peter Ridland) を訪ねてロンドンにきた。求職中であったアンダースンは伯父の義兄弟にあたるスカーバラの船主クリストファー・ヒル (Christopher Hill) によって、その取引関係のあったウィルコックスの事務所を紹介されたのであった。J. Nicolson, *op. cit.*, pp. 22-3.
- 4) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 378-9.
- 5) J. Nicolson, *op. cit.*, p. 22.
- 6) ヴァーン家は、1810—20年代にはアイルランド国内における「郵便馬車」の運行請負業者として確固たる地位を築き、その後郵便物の海上運送にも進出してきたのであった。
- 7) 「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」は、「ジェネラル汽船会社」(General Steam Navigation Company) とともにアイルランドや対岸ヨーロッパ大陸への定期蒸汽船航路の開設において重要な役割を演じたのであった。また、同社の名称についてであるが、同社は「ダブリン郵便汽船会社」(Dublin Steam Packet Company), または「ダブリン・アンド・ロンドン郵便汽船会社」(Dublin and London Steam Packet Company) と称せられることがあった。
- 8) D. Divine, *op. cit.*, pp. 28-30.
- 9) ロイアル・タール号は1832年に「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」によって建造され、ダブリン/ロンドン間航路に就航されていたが、ポルトガルの内乱時の1834年にはドン・ペドロ (Don Pedro) に用船されたこともあった。後に、同船は「ペニンシュラ汽船会社」によって買い取られた。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 379; B. Cable, *op. cit.*, p. 17.
- 10) B. Cable, *op. cit.*, pp. 13-4.
- 11) 「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商會がこの経営を一任されるにいたった理由は、スペイン内乱時における同商會の働きに対してのスペイン王室および同政府の特別の引立てが同商會をマネジャーとして選ぶ時に作用したこともあろうが、当時、業務上の能力および経験を企業基盤とする企業または商會がロンドンに

は他になかったからであった。B. Cable, *op. cit.*, p. 14.

- 12) 「ペニンシュラ汽船会社」の成立に関して一つの問題がある。つまり、同社が何年に設立されたかである。

この問題に関しては従来の諸研究においてもあまり明確にされていないが、そこにはだいたい二つの見解があると考えられる。一つは1835年とするものであり、他は1837年とするものである。前者の見解をとるものとしては D. Divine があげられ、彼は明確に1835年であると述べている訳ではないが、「1835年および1836年、それに1837年にかけてペニンシュラ社は損失をこうむりながら営業していた」という記述から1835年としていると考えられる(D. Divine, *op. cit.*, p. 45)。また、Cable においても同様に考えられる。つまり彼は、「“Peninsular Steam Navigation Company”あるいは“Peninsular and Mediterranean Packets”という名称に変更しての、あるいは単に“Willcox and Anderson”という名称のもとでの最初の1～2年の蒸汽船運航で、同社は損失をこうむった」と述べている(B. Cable, *op. cit.*, p. 23)。他方、後者の見解をとるものとしては Nicolson があげられ、彼は「グレート・ウェスタン号およびシリウス号がこの国からアメリカまで横断する前年、つまり1837年にペニンシュラ汽船会社が形成された」と明確に述べている(J. Nicolson, *op. cit.*, p. 28)。また、山田浩之氏も「1837年に設立されたピー・オーの前身 Peninsular Steam Navigation Co. がピー・オー……」というように1837年とされている(山田浩之「交通革命」, 266ページ, 注1)。

- 13) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 379; B. Cable, *op. cit.*, pp. 14-5.

### III. 「ペニンシュラ汽船会社」と郵便運送契約の獲得

「ペニンシュラ汽船会社」は小企業であったばかりか、組織的にも漠然とした企業であったといえよう。つまり、ウィルコックスやアンダーソンの同社における地位はあいまいであって、彼らは「ダブリン郵便汽船会社のロンドン管理代理人」(managing agents in London for the Dublin Steam Packet Company)と記述されることもあれば、単に「マネジャー」と記述されることもあった。同様に、ヴァーンの厳密な地位も不確かであって、重役として記述されているけれども、本人は初めのころには「パートナー」と記述しているのである。また、同社の名称さえも改称されがちであって、例えば同社は“Her Majesty’s Peninsular and Mediterranean Packets”, “Bourne and Company”, “Bourne and Partners”, あるいは単に“Willcox and Anderson”としても知られているのである。しかし、設立当初にはどち

らかと言えはヴァーンによってその指導権および支配権が握られていたのであり、ヴァーンは同社が設立されると「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」の書記ジェームズ・アラン (James Allan) を「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会に送り込み、船舶経営をアシストさせたのであった<sup>1)</sup>

かかる「ペニンシュラ汽船会社」は、その運航船舶を「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」から用船するとともに、同社のダブリン／ロンドン間支線の経営と「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会固有の用船業務とをあわせて行い、その初年にはウィリアム・フォーセット号、ロイアル・タール号、シティー・オブ・ロンドンデリー号 (City of Londonderry)、リヴァプール号 (Liverpool) の4隻を運航し、翌1836年にはブラガンザ号 (Braganza)、1837年にはタガス号 (Tagus) とドン・ジュアン号 (Don Juan) を建造して、その船隊に加えていったのである<sup>2)</sup>。そして、1836年11月には「ペニンシュラ汽船会社」は6隻の蒸汽船をロンドン・ファルマス／オポルト・リスボン・ジブラルタル・マラガ間に隔週で運航していたが、この隔週運航を毎週運航へと変更する計画をたてて広告したのであった。同社は営業開始以来、隔週運航においてさえも赤字を計上していた状態の中で、かかる毎週運航への変更は当時の同航路における貿易量からしても経済的には全く採算のとれない無謀な計画であったといわねばならなかったが、しかしこれは後にみるように、海軍省の「郵便帆船」によって行われていたイベリア半島向け郵便運送業務を蒸汽船をもって取って代わらんとする同社の計画にとっては必要なことであって、重要な意味を有していたのであった<sup>3)</sup>。つまり、「ペニンシュラ汽船会社」は、当時海軍省の管理下で帆船によって行われていたイベリア半島向け郵便運送業務を引き受け、それに伴って「郵便補助金」を獲得しようとしていたものであり、この計画はこの時すでに実行に移されていたのである。

そして、「ペニンシュラ汽船会社」が蒸汽船をもって取って代わらんとしたところの、当時のイベリア半島向け郵便運送は「風と天候の許すかぎり」毎週リスボンに向ってファルマス港を出帆する「郵便帆船」によって行われて

いたが、それは非常に不規則であつたばかりか、ファルマスからリスボンまでの航海に3週間を要することもしばしばあつたのである。また、カディツおよびジブラルタル向け郵便物は「郵便蒸汽船」(Steam Packet)<sup>4)</sup>によって運送されていて、規則性の点では「郵便帆船」よりもはるかに勝つてはいたが、速力の点では「ペニンシュラ汽船会社」運航の蒸汽船よりもはるかに劣つていたのである<sup>5)</sup>。ここに、「ペニンシュラ汽船会社」が最新且つ大型の蒸汽船をもって割り込まんとする余地があつたのである。そのため、「ペニンシュラ汽船会社」は、同社をして郵便運送においてかなりの改善を成し得る立場にあると考え、政府の「郵便帆船」や「郵便蒸汽船」に代わつて郵便運送業務を引受けたい旨の計画書を作製し、1836年10月(つまり毎週運航を広告する1ヵ月前)に外務省に提出したのであつた<sup>6)</sup>。この計画書の内容は、同社の蒸汽船をもってすれば郵便物のより規則的且つスピーディな運送と、ファルマス／リスボン間の5日以内の航海が保証され、同時に海軍省の「郵便帆船」に支払われている費用よりも少なくすむというものであつた。かかる「ペニンシュラ汽船会社」の計画書は、外務大臣の賛同を得て、リスボンへの郵便物運送の改善を訴えるロンドン商人の請願書とともに外務省から海軍省へ転送されたにもかかわらず、海軍省はこの提案を冷淡に受けとり、全く問題とせず、1836年12月末に目下そうした郵便運送契約をする意志のないことを同社に通知してきたのであつた。しかし、「ペニンシュラ汽船会社」はこの計画の実現のために努力し、同社は政府の「郵便帆船」に対する同社所有の蒸汽船の優秀性を貿易業者や金融業者に説いて回る一方、同社所有蒸汽船と「郵便帆船」との航海所要時間を比較した記録を回覧するなどしたのであつた。

そして、このころには「郵便帆船」による郵便運送の非能率性に対する不満の声が起り、事実またそうした不満はペニンシュラ貿易に従事していた商人によって非常に熱心に且つ執拗に言われていたので、政府は「ペニンシュラ汽船会社」によってなされた提案を何らかのかたちで受け入れざるを得なくなり、同社に対して郵便運送改善に関する計画または提案を公式に諮問してきたのであつた。これをうけて「ペニンシュラ汽船会社」によってなされ

た新しい提案、つまり海軍省の「郵便帆船」または「郵便蒸汽船」の半額の費用でファルマス、ヴィゴ、オポルト、リスボン、カディツ、およびジブラルタル間に郵便運送のために毎週蒸汽船を配船するという提案は即座に採用されたにもかかわらず、同社はこの時この郵便運送契約を締結することができなかつたのである。つまり、政府はこの郵便運送契約を公開の競争に付し、同航路を維持するに必要な金額を入札させることにしたのであった。<sup>7)</sup>したがって、「ペニンシュラ汽船会社」はこの契約を獲得するためには他社と競争せねばならなくなつたのである。

そして、1937年5月26日にファルマス／イベリア半島間の郵便運送を請負う蒸汽船船社が公募され、それには以下のような契約条件が付されていたのである。つまり、「適当且つ丈夫な船舶をもって郵政大臣の指図するところの時間でファルマスからヴィゴ、オポルト、リスボンおよびジブラルタルへ毎週1度郵便物を運送し、且つ同大臣によって定められた期間内に帰港すること。船社は、船舶を寄港地において郵便袋の積み降しに必要とする時間以上に長く碇泊させることによって手間どらせ遅延させてはならない。船舶は郵便物を積み込むや否や出港し、郵便物の迅速な運送を妨げるであろうと思われるような貨物を積み込んではいならない。」というものであった。<sup>8)</sup>応募の切日の7月3日までに2社の蒸汽船船社の応募があり、一社は「ペニンシュラ汽船会社」で、他は「ブリティッシュ・アンド・フォーリン汽船会社」(British and Foreign Navigation Company)であった。<sup>9)</sup>両社は入札後激しい売り込み戦を展開したにもかかわらず<sup>10)</sup>政府は両社の入札を却下し、7月12日までに再度入札を行なうよう通達したのであった。そして、2度目の入札によって、政府は「ペニンシュラ汽船会社」の入札を受け入れることにしたのであった。<sup>11)</sup>

こうして、1837年8月22日に「ペニンシュラ汽船会社」は海軍省とイギリス最初の郵便運送契約を結び、ファルマスからヴィゴ、オポルト、リスボン、カディツ、およびジブラルタルへ原則として毎週1回(最低月1回)の「郵便蒸汽船」の運航に対して年額29,600ポンドの「郵便補助金」を受けること

になり<sup>12)</sup>ここに民間の蒸汽船が「郵便補助金」を受けて郵便運送を行う制度が始まったのである。そして、当時の「木造外輪船」という低い技術水準においても船舶を大型化することによって遠洋航路への進出は技術的には可能であったが、「ペニンシュラ汽船会社」によってその第一歩が踏み出されたこの制度によって蒸汽船の遠洋航路への進出が経済的にも可能になったのである。事実、この「郵便補助金」によって「ペニンシュラ汽船会社」はその収支をこれまでの赤字から黒字に転じることができ<sup>13)</sup>さらには東洋航路への進出のための足掛かりをつかんだのであった<sup>14)</sup>

また、かかる契約が船社公募入札という方法で行われたとはいえ、結果的には「ブリティッシュ・アンド・フォーリン汽船会社」の入札が退けられ、「ペニンシュラ汽船会社」一社と契約が結ばれて「郵便補助金」が与えられることになったため、客観的には同社のイベリア半島航路における独占の確立が擁護されるとともに、同社は大いに保護・育成されることになったのである。さらには、その後の郵便補助航路の展開においても一つの航路においては一社の独占的経営を助長するという、いわゆる「一航路一社主義」の原則が貫かれ、かかる主義にもとづき定期蒸汽船資本の保護・育成がはかれるとともに、とりわけ航路独占にもとづく「郵船会社」の発展が助長されたのであった<sup>15)</sup>

他方、この契約には運送サービスの内容を決定する航路、寄港地、配船回数、それに郵便補助金額などが明示されていた以外に、「同航路に郵便船として就航する船舶は、6ポンド、9ポンドあるいは12ポンドの大砲、小銃20挺、ピストル20挺、剣20振、弾丸・火薬30発分を塔載し、かつ海軍士官1名を乗船せしめるべきこと」という要求事項が含まれていたのであった<sup>16)</sup>つまり、これは「郵便船」が武装することによって郵便物を襲撃から守ることができるようになると同時に、何時でも「郵便船」を軍艦として使用することが可能であるようにしておくことを要求したものであって、海軍省はこのように郵便補助金制度を海軍政策の一環として、言い換えればイギリスの植民地帝国としての発展を保証し、植民地支配を強固ならしめる海軍力の増強につな



がるところの、蒸汽船船隊の強化・育成策として位置づけて展開したのであった。

そして、1837年9月1日に、イベリア半島向け郵便物を積んだ「ペニンシュラ汽船会社」の第1船イベリア号がファルマス港を出港したのであった。<sup>17)</sup>「ペニンシュラ汽船会社」のかかる営業開始に関する政府の告示によれば、「この日(9月1日)を期して、郵便物を積んでロンドンからは毎金曜日に、ファルマスからは毎月曜日にそれぞれ出港し、ヴィゴ、オポルト、リスボン、カディツ、ジブラルタルへ航海し、復航も毎週同じ航路において行われる。また、ペニンシュラ汽船会社の蒸汽船と連絡して、国営郵便汽船がジブラルタル／マルタ間とマルタ／コルフ間において交互に毎週配船され、マルタ／アレキサンドリア間においては紅海経由インド向け蒸汽船と連絡して月1回配船される」ことになっていたのである。<sup>18)</sup>

イベリア半島航路に就航する郵便蒸汽船

船名	建造年	総トン数	船質	推進	機関	馬力
ドン・ジュアン号	1837	800	木材	外輪		300
タガス号	1837	782	木材	外輪	サイドレバー	286
ブラガンザ号	1836	688	木材	外輪		260
イベリア号	1836	516	木材	外輪	ダイレクト・アクティング	180
リヴァプール号	1836	450	木材	外輪		

〔出所〕 B. Cable, *op. cit.*, p. 243 より作製。

〔注〕

- 1) D. Divine, *op. cit.*, pp. 42-3; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 379-81; B. Cable, *op. cit.*, p. 34.
- 2) D. Divine, *op. cit.*, pp. 42-3.
- 3) B. Cable, *op. cit.*, p. 30.
- 4) 「郵便蒸汽船」の運航は、それまで「郵便帆船」によって運送されていたマルタおよびエジプト向け郵便物を1830年2月5日に「郵便蒸汽船」ミーティア号(Meteor)が運送したことに始まり、その後ミーティア号に続き、アフリカン号(African), カーロン号(Carron), コロンビア号(Columbia), エコー号(Echo),

コンフィアンス号 (Confiance), ファイアーブランド号 (Firebrand), ヘルメス号 (Hermes), メッセンジャー号 (Messenger) の8隻の「郵便蒸汽船」が地中海への郵便運送に配船された。当時の地中海航路における「郵便帆船」の平均速力は時速2.7マイルで、平均航海日数はファルマス/マルタ・コルフ間往復で3ヵ月を要した。しかし、これらの「郵便蒸汽船」のファルマス/コルフ間往復航海日数はカディツ、ジブラルタル、マルタでの碇泊日数おおよそ13日間を含めて約47日であり、「郵便帆船」の航海日数のおおよそ半分での航海を成し遂げたのであった。B. Cable, *op. cit.*, p. 31; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 384, n. 1. そして、海軍長官は1836年ごろには全郵便運送を蒸汽船に切替えることを決定したのであった。D. Divine, *op. cit.*, p. 47.

- 5) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 381.
- 6) 「ペニンシュラ汽船会社」が、かかる計画書を最初に郵政省や海軍省ではなく外務省に提出した理由についてみると、同社は時の外務大臣パーマーストン卿 (Lord Palmerston) が迅速な通信網を熱心に確立しようとしていた人物として知られていたことや、特に外務省が他の省庁に比して郵便物の遅延に最もわずらわされていたことを知っていて、さらに一個人による働きかけよりも強力な省庁による働きかけによって政府各省庁はより敏速に反応するであろうと考えて、同社は外務省に最初に働きかけたのであった。D. Divine, *op. cit.*, pp. 47-8.
- 7) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 381-2; B. Cable, *op. cit.*, pp. 31-2; D. Divine, *op. cit.*, pp. 48-9.
- 8) D. Divine, *op. cit.*, p. 49.
- 9) 「ペニンシュラ汽船会社」の応募は、“Richard Bourne for self and Partner” という名称で行われ、ウィルコックスやアンダースンの名前はあげられていなかった。また、同社の提出した船舶リストにはドン・ジュアン号、タガス号、ブラガンザ号、イベリア号 (Iberia), リヴァプール号の5隻の蒸汽船があげられていた。他方、「ブリティッシュ・アンド・フォーリン汽船会社」についてであるが、Divineによれば同社の名称を「コマーシャル汽船会社」(Commercial Steam Company) であると、その船舶リストにはチーフテン号 (Chieftain), モナーク号 (Monarch), エメラルド号 (Emerald), ヴィクトリア号 (Victoria), ウィリアム・ペン号 (William Penn) の5隻があげられていたが、同社の船舶は「ペニンシュラ汽船会社」の船舶に比べて相対的に小さく、最も大きなヴィクトリア号およびウィリアム・ペン号ですら280トンにすぎず、エメラルド号にあっては178トンであった。D. Divine, *op. cit.*, p. 50.
- 10) 例えば、入札後、ヴァーンは政府に長文の手紙を出し、その中で自社の蒸汽船がいかに優秀であるかを述べ、さらに政府がスペインやポルトガルにおける港湾費を免除してくれるならば、入札額を3,432ポンド下げる準備があると述べていた。D. Divine, *op. cit.*, pp. 51-2. また、同社は6月1日に同社所有蒸汽船の航海性能に関する記録を新聞紙上に発表した。それは、“March of Steam” という記事で、「ペニンシュラ汽船会社所属の蒸汽船イベリア号は5月22日にファルマス港を出港し、66時間を要して25日にオポルト港に到着。他方、同社所属のブラガンザ号はイベリア号の乗客の書状を携えて25日にオポルト港を出港し、70時間を要してファルマス港に入港した。したがって、イギリスを出港してポルトガルに安全に到着したという

報告は136時間後、つまり6日を待たずしてイギリスに伝えられた。」というものであった。B. Cable, *op. cit.*, p. 32.

- 11) 入札から「ペニンシュラ汽船会社」が契約を獲得するまでの経緯については、いろいろの説がある。

まず、Divineによれば、政府が1度目の入札を却下した理由は、「ペニンシュラ汽船会社」と「コマーシャル汽船会社」の両社の入札額が前者32,864ポンド、後者33,750ポンドとあまりに似かよっていたので、入札に疑惑をもったためであるし、二度目の入札においても「ペニンシュラ汽船会社」29,600ポンド、「コマーシャル汽船会社」29,560ポンドと同じような結果であったが、「コマーシャル汽船会社」に疑惑の目が向けられ、またチャールズ・ウッド卿の「ペニンシュラ汽船会社」に対する後押しもあって、入札額は若干高かったけれども、「ペニンシュラ汽船会社」が落札したとしている。D. Divine, *op. cit.*, pp. 49-53.

次に、Lindsayによれば、入札に際して「ペニンシュラ汽船会社」と「ブリティッシュ・アンド・フォーリン汽船会社」の2社が応募し、最初は「ブリティッシュ・アンド・フォーリン汽船会社」の入札が受け入れられたが、しかしその後同社に運航能力のないことが判明したので、1ヵ月後に改めて船社が公募されることになった。そして、この公募に対しても同じくこの2社が再度応募したが、この時も「ブリティッシュ・アンド・フォーリン汽船会社」は郵便運送を遂行するに十分な船舶を所有していることを証明し得なかったため、「ペニンシュラ汽船会社」の入札が受け入れられたとしている。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 383.

また、Cableによれば、「ブリティッシュ・アンド・フォーリン汽船会社」の入札が受け入れられる直前になって、同社には要求された諸条件を満たしての運航能力のないことが判明したため、同社に対して適切な証明を用意するための1ヵ月間の猶予が与えられたが、しかしそれは果たされず、結局「ペニンシュラ汽船会社」の入札が受け入れられたとしている。B. Cable, *op. cit.*, p. 32.

そして、Divineは、入札における「ペニンシュラ汽船会社」の競争相手たる「コマーシャル汽船会社」が船舶を所有していないのに入札に応募し、契約を遂行するための船舶を準備するのに1ヵ月の猶予を与えられたという話は全くの嘘であると述べている。D. Divine, *op. cit.*, p. 50.

- 12) 契約の締結日に関して、CableおよびNicolsonにあつては8月22日とし(B. Cable, *op. cit.*, p. 32; J. Nicolson, *op. cit.*, p. 28.)、Lindsayにあつては8月29日としている(W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 383.)。また、Lindsayは、補助金額はその後20,500ポンドに減額されたとしている。

- 13) したがって、「ペニンシュラ汽船会社」に対する「郵便補助金」は赤字補填の手段としての性格を有するものであると考えられるのである。

このように、「郵便補助金」は結果的には赤字を補填するという役割を果たしたのであったが、では「ペニンシュラ汽船会社」が郵便運送業務を引き受け、「郵便補助金」を獲得しようとした目的は何であったかを見ると、中川敬一郎氏によれば「ロンドン—イベリア半島航路を開設してから1—2年にウィルコックス・アンダーソンは可成りの赤字を背負い込んだ。これは当時まだ汽船海運業が全くの私企業として成立しうる段階には全然到達していなかったからであり、そこでウィルコックス・アンダーソンは当時郵政局管理下の帆船によって遂行されていた郵便運送業務を引

受け、それに伴う補助金を獲得して赤字を補填しようとし……」(中川敬一郎「P. & O. 汽船会社の成立——イギリス東洋海運史の一齣——」、『資本主義の成立と発展——土屋喬雄教授還暦記念論文集——』所収, 東京大学経済学会, 昭和34年, 278ページ)とされ, また山田浩之氏は「ウィルコックス・アンド・アンダースン」商会は「1837年はじめには, 6隻の蒸汽船を隔週毎に出航させており, さらに毎週出航させる計画をたてていた。しかし, 同航路においてそのような規模で定期航海を行うことは, 実に非常に冒険であった。つまり, まだその船隊に見合うだけの運送量はなかったのである。したがって, 同社の赤字は累積するばかりであって, その頃には破産寸前にまで達していたのであった。この危機を救うために, ウィルコックス・アンド・アンダースンが企てたのが, 当時海軍省 (Admiralty) の管理下に帆船によって行われていた同航路の郵便運送業務を同社の手に引き受け, それにともなう補助金を獲得することであった。」(山田浩之「イギリス定期船業の成立——定期船業の発達過程(一)——」、『経済論叢』(京大), 第85巻第4号, 昭和35年4月, 48ページ)とされている。

14) B. Cable, *op. cit.*, p. 36.

15) 山田浩之「海運政策(一)」, 109-10ページ。

16) J. E. Saugstad, *Shipping and Shipbuilding Subsidies*, 1932, p. 219; 山田浩之「海運政策(二)」, 33ページ。

17) Divine によれば, 9月1日にドン・ジュアン号がロンドンから最初の遠洋郵便運送航海に出港したとしている。D. Divine, *op. cit.*, p. 54.

18) B. Cable, *op. cit.*, pp. 34-5.

これらの蒸汽船の平均航海時間および航海日数についてみると, ファルマスからヴィゴまで54時間, リスボンまで84時間, ジブラルタルまではリスボンでの碇泊24時間とカディツでの6時間を含めて7日間であった。また, ジブラルタルからマルタまでは約5日間, マルタからコルフまでは2日間, マルタからアレキサンドリアまでは約4日間であった。B. Cable, *op. cit.*, p. 35.

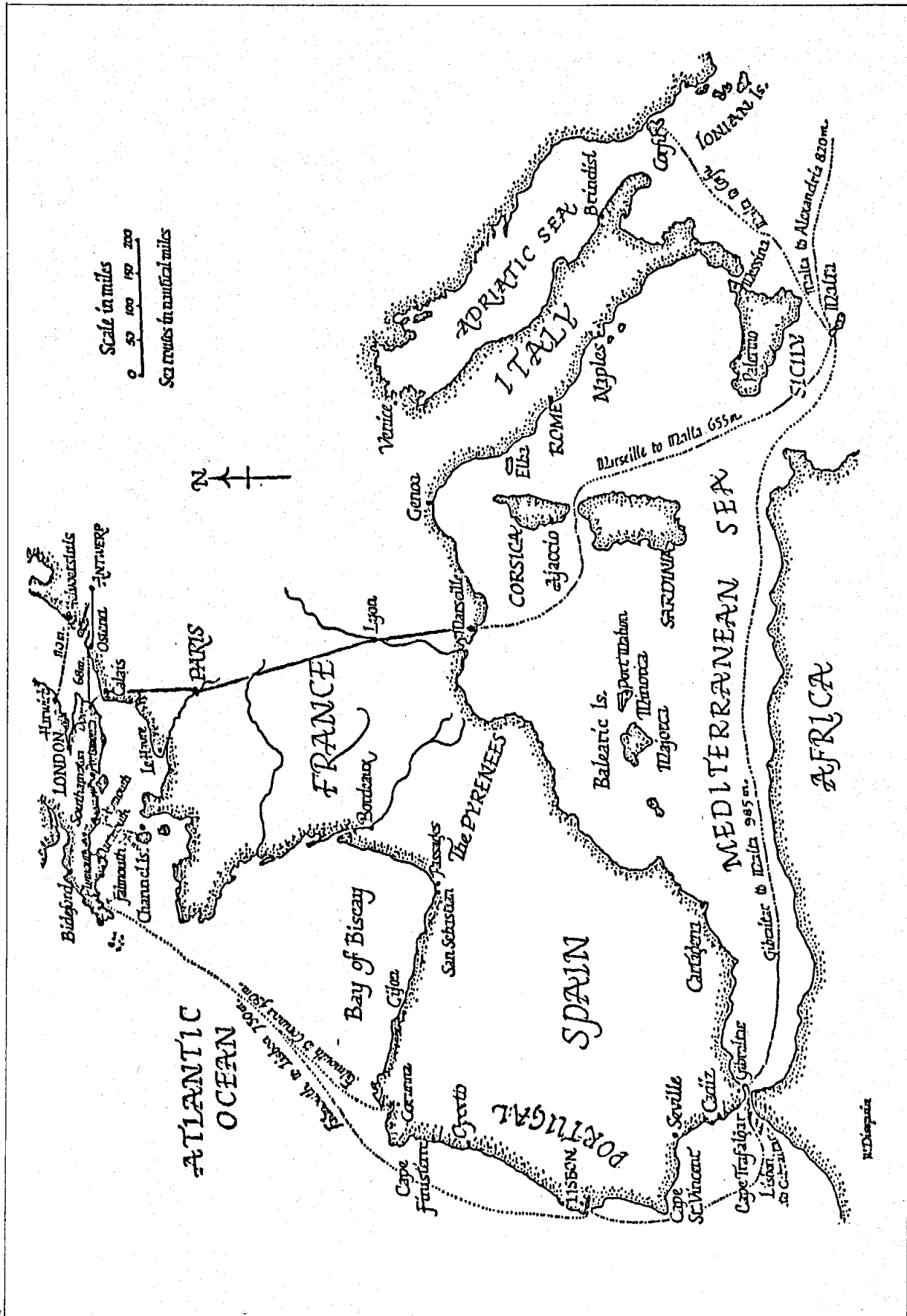
#### IV. 「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の成立と

##### エジプト 航路への進出

「ペニンシュラ汽船会社」のイベリア半島への郵便運送は, インドへの郵便運送の一端を担うことになったのである。つまり, イギリスからインドへ送られる郵便物はまず「ペニンシュラ汽船会社」によってジブラルタルまで運ばれ, そこから政府の「郵便蒸汽船」によって途中マルタでの積み替えの後アレキサンドリアに送られ, そこからスエズ地峡を陸路によってスエズに運ばれ, スエズから東インド会社の蒸汽船によってボンベイまで運送され

たのである<sup>1)</sup>。このように、イギリス／インド間の郵便運送においてはスエズ地狭を通過して蒸汽船による定期運送が一応確立されていたのであった<sup>2)</sup>。

しかし、この連絡運送は極めて長い日数を要したのであった。というのは、イギリス／ジブラルタル間では「ペニンシュラ汽船会社」が1837年の郵便運送契約によってイベリア半島の多くの港に寄港し、またジブラルタル／アレキサンドリア間では政府の「郵便蒸汽船」の速度が極めて遅かったばかりか、途中マルタでの積み替えなどに多くの時間を費やしたからであり、そのためインドへの郵便物はイギリスからアレキサンドリアに到着するまでに3週間から1ヵ月を要したのであった<sup>3)</sup>。こうした郵便運送がしばらくの間は続けられたが、1838年に郵政大臣はイギリス／インド間の迅速な郵便運送を確立するための一つの方策として、イギリス／アレキサンドリア間の海上ルートに代わる「フランス通過ルート」の開設を提案し、翌1839年にその認可を得たのであった。かかる「フランス通過ルート」とは、フランス政府と協定を結び、インドへの郵便物の一部をフランス国内を通過してマルセイユに送り、そこから海軍省の「郵便蒸汽船」によってマルタまで運び、そこで従来のルートたるジブラルタル経由で運ばれてきた郵便物と合わせて他の海運省の「郵便蒸汽船」によってアレキサンドリアまで運送せんとするものであった。そして、同ルートでは海上ルートに比して郵便料金が高額であったために、いわゆるインド向けの軽量の速達便のみが運送されることになり、大半のインド向け郵便物は従来どおり「ペニンシュラ汽船会社」の蒸汽船から海軍省の「郵便蒸汽船」へと引き継いでイベリア半島経由で運送されていたのであった。かくて、イギリス／インド間の迅速な郵便運送の確立のための一つの方策として始められた「フランス通過ルート」による郵便運送は、期待されていたにもかかわらずはなはだ不都合であることが次第に明らかになったのであった。つまり、「フランス通過ルート」による「陸上運送」は「海上運送」よりも速かったけれども、マルセイユでの「郵便蒸汽船」との連絡やマルタでのジブラルタル経由便との連絡が悪く、さらに信書の紛失の危険があったために次第にジブラルタル経由の速い郵便運送制度の確立が望まれるように



Source: Howard Robinson, *Carrying British Mails Overseas*, 1964, p.90.

なってきたのであった<sup>4)</sup>

そのため、政府は「ペニンシュラ汽船会社」に対してエジプトおよびインドまでの航路拡張に関する計画を照会してきたのであった<sup>5)</sup>。同社はかかる照会に応じて早速計画書を作製し、イギリスからジブラルタルおよびマルタのみに寄港してアレキサンドリアにいたる直通航路として、現在の海軍省の「郵便蒸汽船」よりも少額の費用でこの航海を遂行するに十分な馬力の蒸汽船を使用して、「フランス通過ルート」での郵便運送よりも3日以上遅延することなく運送するという計画を政府に申し出るとともに、同業務を引き受けたい旨の申し込みをあわせて行ったのである。政府はかかる計画を綿密に検討した結果その採用を決し<sup>6)</sup>、1837年におけるイベリア半島向け郵便運送契約の場合と同様に同契約を入札に付すことにし、1840年5月始めに船社が公募されたのであった<sup>7)</sup>。かかる入札には「ペニンシュラ汽船会社」をはじめ4社の船社からそれぞれ34,200ポンドから51,000ポンドの入札額での応募があり、その中で最も入札額が低く且つ郵便運送において経験と実績を有する「ペニンシュラ汽船会社」の入札が受け入れられることが同年5月23日に決定されたのであった<sup>8)</sup>。

そして、かかる契約には、当時公式には発表されていなかったけれども、契約後2年以内にインドへの航路の一部たる困難且つ煩瑣な「陸上ルート」を開拓するとともにインドへ蒸汽船航路を延長し、さらに5年以内にイタリア、ギリシャ、それに黒海への支線と、セイロン、マドラス、中国への定期蒸汽船航路の開設が含まれていたのであった<sup>9)</sup>。つまり今回の入札は形式的にはイギリス／アレキサンドリア間直通郵便航路の開設に関するものではあったが、実はそれはインドへの航路拡張における単なる一段階にすぎなかったのである<sup>10)</sup>。したがって、この契約も1837年の契約と同様に船社公募入札制がとられたとはいえ「ペニンシュラ汽船会社」がこの契約を獲得したことによって、同社の航路独占がますます助長される結果となるとともに、インドへの航路延長に対しては何ら財政的援助は約束されていなかったとはいえ同社に東洋航路への独占的進出をはからせる一つの契機となったのである。そして、

「ペニンシュラ汽船会社」は落札の通知を受けるや否や<sup>11)</sup> 関係者を招集して役員会議を開き、今後の展開つまり東洋への蒸汽船航路の拡張に備えるべく討議した結果、同社を発展的解消し、資本金100万ポンド(50ポンド株2万株)の新会社「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の設立を決定したのであった<sup>12)</sup> 同時に、新会社はスエズからインドへの定期蒸汽船航路を確立するために特許状の申請を計画したのであった<sup>13)</sup>

このように、新しい郵便運送契約を獲得し、新会社を設立して将来の東洋への蒸汽船航路の拡張に備えられたのであったが、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は大きな問題に直面したのであった。一つは、イギリス／アレキサンドリア間直通航路に就航させる蒸汽船の準備の問題であった。つまり、この新しい郵便運送契約を遂行するためには2隻の大型で強力な馬力の蒸汽船を必要としたのであった。そして、同社はこの契約の入札に応募した時から、当時の「ペニンシュラ汽船会社」所有の蒸汽船をもってしてはまた「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」所有の蒸汽船をもってしてもこの業務を遂行することはできないことに気づいていたのである<sup>14)</sup>。そのため、同社は適当な2隻の蒸汽船を捜し始め、うち一隻については北大西洋航路における「定期蒸汽船会社」たる「トランス・アトランティック汽船会社」(Trans-Atlantic Steam Ship Company)<sup>15)</sup>を吸収合併することによってその所有蒸汽船リヴァプール号(Liverpool, 1,311総トン、取得後船名をGreat Liverpoolに変更)を獲得し、続いて当時大西洋貿易のために設計され、グラスゴーにおいて建造中であったユナイテッド・ステーツ号(United States, 1,840総トン、取得後船名をOrientalに変更)<sup>16)</sup>を獲得したのであった。

かかる2隻の蒸汽船は海軍省の検査に付され、それにパスしたので、1840年8月26日に年額34,200ポンドの「郵便補助金」を受けてイギリス／アレキサンドリア間の月1回の直通定期郵便航路の開設に関する契約が「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」と海軍省との間で締結されたのであった。そして、同年9月1日に第1船としてオリエンタル号がアレキサン



## エジプト航路に就航する郵便蒸汽船

船名	建造年	総トン数	船質	推進	機関	馬力	平均速力
グレート・リヴァプール号	1837	1,311	木材	外輪		464	8.5 k
オリエンタル号	1840	1,787	木材	外輪	サイドレバー	420	9.0 k

〔出所〕 B. Cable, *op. cit.*, p. 243 より作製。

ドリアに向ってイギリスを出港し、同社はここにイベリア半島向け郵便物とインド向け郵便物を独占的に運送するにいたったのである。

こうした蒸汽船の準備に関する問題の他に、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が直面した他の問題は財政上の問題であった。つまり、「ペニンシュラ汽船会社」が発展的解消されて資本金100万ポンドの企業として「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が設立されたのであったが、同社の計画に対して一般投資家が慎重な態度をとっていたためしばらくの間は同社の株式に対する申し込みはかなり低調であった。そのため、いくつかの財政止の問題についてはグレート・リヴァプール号を獲得するためにとられた方法と同じく、特にインドにおける主要なライバルつまり「コンプレヘンシブス」(=「イースト・インディアン汽船会社」 East Indian Steam Navigation Company) や「プリカーサリッツ」(=「イースタン汽船会社」 Eastern Steam Navigation Company) の吸収合併によって部分的に解決がはかられていったのである。<sup>17)</sup>そして、その当初には、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はインドにおける一般投資者を説いて種々の蒸汽船航路開設計画を断念させ、代わって同社に投資させるべく努め、またインドにおける上述の蒸汽船会社や「蒸汽船委員会」に対しては同社の新しい航路がインドに延長されるので蒸汽船航路開設のために資金を集めたり、集められた寄付金や払込金を蒸汽船航路開設のために使用する必要がなくなるため、同社の株式あるいはオリエンタル号の持分へのその資金の投資を納得させるのに、アンダースンを中心に同社の全能力が傾けられたのであった。しかし、それは最も期待はずれの且つ意気阻喪させられるような困難に直面したのであった。<sup>18)</sup>

しかしながら、「コンプレヘンシブス」にあっては合併が実現する以前にそれを代表するラーペント卿 (Sir George Gerald de Hochepped Larpent)<sup>19)</sup>が「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の重役会会長に、また同じく他に3人の代表者がそれぞれ重要ポストに迎えられたこともあって、1841年に「コンプレヘンシブス」は「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の株式700株に応募し、ここに「イースト・インディアン汽船会社」の合併が実現したのであった。他方、プリカーサー号をもってスエズ／カルカッタ間航路の経営に乗り出していた「プリカーサリッツ」に対して「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は、「コンプレヘンシブス」に対する条件と同じ条件での合併を申し込み、またその所有船プリカーサー号については素価で譲り受けたいとの申し出を行ったけれども、「プリカーサリッツ」は最初それを拒絶したのであった。しかしその後、「プリカーサリッツ」は同船を45,000ポンドで「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」に譲渡し、ここに「イースタン汽船会社」の合併が実現したのである。ただし、「プリカーサリッツ」との合併が実現したのは1844年11月ごろであって、その時にはすでに「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」によってスエズ／カルカッタ間航路が開設されていたのであった<sup>20)</sup>

他方、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」のこうした動きに対する東インド会社の対応をみると、東インド会社は当時同社所有の蒸汽船を就航させていたエジプト／インド間の最短直通航路たるスエズ／ボンベイ間航路の独占を維持し続けるために、つまり「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」がスエズ／ボンベイ間航路に進出してくるのを未然に防ぐために、もし「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」がカルカッタ／マドラス／エジプト間に第1年目には年間4航海、第2年目には6航海、続く3年間には月1回の定期蒸汽船の運航に成功を収めるならば5ヵ年間年額2万ポンドの助成金の支払いを申し出たのであった<sup>21)</sup>

かくて、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は、「ウィルコックス・アンダーソンほか、ダブリン、リヴァプール、インドにわたる広汎な

海運業資本を代表する一大企業<sup>22)</sup>となったのである。そして、同社が設立当初の財政上のいくつかの問題を解決するための手段としてとったところの、こうした一連の合併が一応の成功を収めた背景には、1840年12月31日付の王室特許状によって「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は有限責任制を認められ、ここに名実ともに「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が確立したことがあげられるのである<sup>23)</sup>

## 〔注〕

- 1) 東インド会社における蒸汽船航路開設の経緯をみると、蒸汽船航路開設に関するいろいろの提案は比較的早くから重役会に対してなされてきたが、実際に蒸汽船が運航されるにいたったのは1829年におけるエンタープライズ号のボンベイ／スエズ間の実験航海が最初であった。そして、翌1830年3月20日には新造船ヒュー・リンゼイ号 (Hugh Lindsay, 411トン) がボンベイを出港し、32日と16時間 (うち12日間は燃料炭の積み込みのために碇泊) を要してスエズに到着した。そして、アレキサンドリアでの連絡がうまくいかなかったにもかかわらず、この航海によってボンベイからイギリスまで59日間で郵便物が運送されたのであった。しかし、東インド会社は1830年3月から1833年3月までに4航海を行っただけで同航路における蒸汽船航海を禁じたのであった。というのは、同船の運航費が非常に高額であったばかりか、30年代初めには東インド会社の財政は危機的状態にあったからである。つまり、インド独占の放棄、インドにおける貿易の事実上の停止、それに中国独占の急迫した終末は同社の蒸汽船航路の開設を財政的に全く不可能にしていたのであった。しかしながら、1834年の「インドへの蒸汽船航海に関する下院特別委員会」の決議やインド諸港からの圧力の結果、東インド会社は1835年にアトランタ号 (Atlanta, 614トン) とベアーナイス号 (Berenice, 664トン) をもってボンベイ／スエズ間の航路を開設したのであった。そして、同年には海軍省は地中海における郵便運送の終点をマルタからジブラルタルへ延長し、こうしてインドへの郵便運送航路は従来の喜望峰迂回航路からスエズ地狭経由航路へと変更されたのであった。D. Divine, *op. cit.*, p. 67; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 352-4, 359; H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 108-12; D. Thorner, *op. cit.*, pp. 25-8.
- 2) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 384.
- 3) *Ibid*; B. Cable, *op. cit.*, pp. 40-1; A. W. Kirkaldy, *op. cit.*, pp. 74-5.
- 4) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 385.
- 5) 政府が「ペニンシュラ汽船会社」に航路拡張に関する計画を照会してきたのは、以下のことも関係していると思われる。つまり、インド総督ベンティンク卿 (Lord William Bentinck) は、「インドとの蒸汽船交通に関する調査委員会」 (Commission of Enquiry on Steam Communication with India) においてインドへの蒸汽船航路の開設を政府に強く主張し、且つインドにおいてこうした要望が高まってきていることを説明するに必要な論拠や諸事例の準備・下調べのために、当時蒸汽船

- 航海の規則性とペニンシュラへの郵便運送業務においてその名声を確立していた「ペニンシュラ汽船会社」を訪れた。同社はベンティンク卿の要望に応じてインド／エジプト間の蒸汽船による郵便運送の可能性を徹底的に調査し、同社の知識に基づくすべての資料とインドへの海上郵便運送における蒸汽船投入に関する資料をベンティンク卿に提供した。彼は委員会に臨んで同社より提供された資料に基づいて多くの証言をなし、同時にこうした非常に貴重な資料を提供してくれた「ペニンシュラ汽船会社」を大いに賛辞したのである。また、ベンティンク卿は同社を訪れた時、インドへの蒸汽船航路開設を請負う申し出をするように勧めたが、同社は目下ペニンシュラ業務に忙殺されていて、また現在の所有蒸汽船船隊でその業務を引き受けると一層繁多となるため、その時は辞退したのであった。B. Cable, *op. cit.*, p. 42.
- 6) Lindsay によれば、政府はこの時には種々の有力者によって希望峰迂回のファルマス／カルカッタ間の定期蒸汽船航路を開設し、その補助をすべきだと納得させられていたため、現在就航している非常に多くの帆船にとって代わり且つインドへの郵便物の運送をも意図していたところの、イギリス／アレキサンドリア間の直通航路の開設や蒸汽船によるインドへのスエズ地狭ルートへの開設には当初からあまり関心を示していなかったとしている。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 386.
- 7) この契約が入札に付されるまでの経緯について、Divine によって興味深い指摘がなされている。つまり、2月6日に主要な役人がファルマス／アレキサンドリア間の郵便運送の条件についての提案を求められ、1週間後には会計検査官が「ペニンシュラ汽船会社」への新しい契約に含まれることになる条件に関してその見解を求められた。この記録は今世紀始めに海軍省資料から除去されているが、このことは海軍省がすでにどの船社とその契約を結ぶかを決定していたことを示しているように思われるのである。D. Divine, *op. cit.*, p. 72.
- 8) 「ペニンシュラ汽船会社」の入札に関して、Lindsay によれば、同社の入札額は4社の中で最も低かったばかりか、公用でのすべての役人の乗船についてはその運賃を割引きをする用意がある旨の申し出が含まれていたのであった。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 386.
- 9) B. Cable, *op. cit.*, p. 43.
- 10) このことは誰もが知っていたように思われ、事実、特にインドにおける関係者は1840年の前半つまり船社の公募から決定にいたる時期に活発な陳情や駆引きを繰り返したのであった。D. Divine, *op. cit.*, pp. 70-1.
- 11) 落札の通知は「ペニンシュラ汽船会社」に対して直ちに、つまりそれが決定された5月23日になされ、他の3社に対しては6月2日まで通知されなかった。D. Divine, *op. cit.*, pp. 72-3.
- 12) D. Divine, *op. cit.*, pp. 72-3. この決定の日付は Divine によれば落札の通知を受け取った日つまり5月23日とされているが、他方 Cable は4月23日としている (B. Cable, *op. cit.*, p. 65)。
- 13) *Ibid.* p. 73.

さて、ここで問題となるのは、イギリス／イベリア半島間の郵便運送契約の獲得によって1838—9年にはその財政状態が好転したにもかかわらず、「ペニンシュラ汽船会社」がインドへの蒸汽船航路の拡張において同社の存立を危くするような冒険と危険をなぜあえておこなったかである。この疑問に答えるべく Cable は3つ

の理由をあげている。第一は、「ペニンシュラ汽船会社」は定期蒸汽船がある航路に始めて就航したとき、その船は利益にならないかもしれないが、規則的且つ迅速な交通に誘引された交通はすばやく当初の損失を償い、利益をもたらすという原理、つまり「荷物は輸送力についてくる」(Trade follows facilities)ということを確認していたからである。第二は、インドへの、あるいはインドからの交通はペニンシュラ貿易に利益を与え、さらにイギリス/エジプト間の郵便運送契約を結んでいたためインド/エジプト間の旅客および郵便物の運送量を増大させる必要があり、その増大は延いてはエジプト/イギリス間の交通量を膨張させると確信していたからである。第三は、アンダースン自身が郵便運送を迅速化し且つ安価にすることを切望していたからであった。B. Cable, *op. cit.*, pp. 43-4.

また、こうした蒸汽船運航における経験者としての基本的な確信とは別に、当時の海運ブームを看過してはならない。つまり、アヘン戦争の勃発と穀物輸入の増大が当時の船腹量との関係で一種の海運ブームを引き起こしたのであった。R. C. O. Matthews, *A Study in Trade-Cycle History: Economic Fluctuation in Great Britain*, 1954, pp. 119-20; 中川敬一郎, 前掲論文, 280ページ, 284ページ注(4)。

14) D. Divine, *op. cit.*, p. 71; B. Cable, *op. cit.*, p. 65.

15) 「トランス・アトランティック汽船会社」は1838年に C. W. ウィリアムス (Charles W. Williams) が主となって設立され、I の注 2) でみたロイアル・ウィリアム号とリヴァプール号をもって、「ブリティッシュ・アンド・アメリカン汽船会社」(British and American Steam Navigation Company) および「グレート・ウェスタン汽船会社」(Great Western Steamship Company) とともに北大西洋において定期航路を開設した船社であった。また、「トランス・アトランティック汽船会社」と「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」とは、これ以前から何らかの関係をもっていたと考えられる。つまり、「トランス・アトランティック汽船会社」が1838年の北大西洋横断航海に就航させた上記の2隻の蒸汽船のうち、ロイアル・ウィリアム号は実は「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」所有の蒸汽船であって、「トランス・アトランティック汽船会社」が同船を用船して運航したのであった。C. R. Vernon Gibbs, *British Passenger Liners of the Five Ocean: A Record of the British Passenger Lines and their Liners from 1838 to the Present Day*, 1963, p. 37.

16) 同船は、Gibbs によれば、「トランス・アトランティック汽船会社」によって発注された蒸汽船であった。C. R. V. Gibbs, *op. cit.*, p. 66.

17) 「コンプレヘンシブス」は、インドにおける最も活動的な集団であった。彼らが「コンプレヘンシブス」と呼ばれるのはセイロンをエジプトやアデンへの、あるいはそこからの中心的寄港地とし、セイロンから西方へはボンベイ、東方にはマドラスおよびカルカッタへ直接あるいは支線によって結ぶという計画をもっていたためであった。また、「プリカーサリッツ」はかかる「コンプレヘンシブス」から分派したもので、彼らは「コンプレヘンシブス」よりも早く蒸汽船会社を設立し、また蒸汽船を獲得してカルカッタ/スエズ間の蒸汽船航路を開設せんとしたため、自身を「コンプレヘンシブス」の「先駆企業」あるいは「先駆者」と名乗ったのである。

ここで、両者の成立とその活動についてみると、東インド会社がボンベイ/スエズ間に蒸汽船航路を開設した翌年、1836年10月に C. F. ヘッド (Charles Franklin Head) や何人かのロンドン商人は「ロンドン蒸汽船委員会」(London Steam

Committee)を形成し、「イースト・インディア汽船会社」(East India Steam Navigation Company)の設立にとりかかった。この新会社の計画は、スエズ地狭を通過してイギリスとすべてのインド諸港や中国、それにオーストラリアを結ぶというものであったが、同計画に対するカルカッタでの反応はさまざまで、それを好意的にみる者もいれば、同社の最初の寄港地としてボンベイの名前があげられていたため尻込みをする者もあった。そして、カルカッタは独自にスエズ地狭ルートによってカルカッタを含む3つの主要なインド港をイギリスと結びつけようとする「コンプレヘンシブ・プラン」を提案したのであった。このようにインドからの支援を得られず、また東インド会社の強い反対を受けた「イースト・インディア汽船会社」の計画は挫折してしまった。しかし、同社のスポンサーたる「ロンドン蒸汽船委員会」はその計画を断念せず、カルカッタの支援を得る努力をし、その結果1838年10月にロンドンの主要なインド商社のほとんどによって修正された「コンプレヘンシブ・プラン」が暫定的に受け入れられたため、イングランド銀行総裁 T. A. カーティス(Timothy A. Curtis)に率いられた著名な東インド商人や金融業者によって形成された委員会が新しい蒸汽船会社を設立することを決定したのであった。このように、カルカッタからの支援を得たので、カーティス・グループはその計画のためにイギリス政府や東インド会社から年額10万ポンドの補助金を得ようとし、さらには王室特許状によって有限責任制に関する特権を獲得しようとして計画したのである。というのは、補助金や王室特許状なしにはインドへの蒸汽船航海の費用や危険に対処することが不可能であったからである。

他方、カルカッタでは翌1839年夏に東インド会社に対する憤慨がかつてないほどに高まり、同年10月5日に蒸汽船航海に関する最大の会合が開かれ、東インド会社に対してイギリス／インド間の郵便運送に関して即座にカーティス・グループと協定を結ぶべきことを主張する激しい陳情が採択されたのであった。こうして、1839年10月ごろにはロンドンとカルカッタで統一された行動の新しい段階に達したかに思われた時、「コンプレヘンシブ・プラン」の最も活動的な推進者の一人であったタートン(T. E. M. Turton)が「コンプレヘンシブス」から分派したのであった。つまり、彼は、今や話し合いの時期は過ぎたとし、「コンプレヘンシブス」における一種の先駆者(Precursor)として蒸汽船を獲得し、スエズ／カルカッタ間に年4回の航路を開設することを主張し、「コンプレヘンシブス」の指導者からの激しい非難にもかかわらず、ある程度の支援が得られたのでタートンと彼の仲間たる「プリカーサリッツ」は同年10月に彼ら自身の会社たる「イースタン汽船会社」を設立したのであった。この結果、「プリカーサリッツ」と「コンプレヘンシブス」の対立は激しくなり、両者はその裁定をカーティスに求めたのであった。翌1840年4月にカーティスが「まちがった処置」としてタートンの計画を拒否したため、「コンプレヘンシブス」はこれまでどおりカーティス・グループの支援を続けることにしたのであった。

このように、インドにおいて内部分裂をきたしたさなか、インドへの航路延長を含むイギリス／アレキサンドリア間の郵便運送契約を獲得した「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が「コンプレヘンシブス」および「プリカーサリッツ」に対して参加を求めてきたとき、「コンプレヘンシブス」は強固に拒絶し、1840年7月に彼ら自身の蒸汽船会社「イースト・インディアン汽船会社」を設立して対抗せんとしたのであった。同社の議長に就任したカーティスは、「ペニンシュラ・ア

ンド・オリエンタル汽船会社」を無視して東洋への航路の開設のための基礎となる特許状を獲得するための行動を開始したのであった。また、「プリカーサリッツ」はプリカーサー号を発注し、同船をもってスエズ／カルカッタ間の蒸汽船航路開設に乗り出したのであった。D. Thorner, *op. cit.*, pp. 28-35.

18) B. Cable, *op. cit.*, pp. 65, 68, 70.

19) ラーペント卿は、当時最大の東インド貿易商社の一つたる「コッカレル商会」(Cockerell & Co.)のパートナーであり、当時の最も有名な東インド商人の一人であった。また、彼は「コンプレヘンシブス」の代表者であるとともに「プリカーサリッツ」のロンドン代理商でもあった。D. Thorner, *op. cit.*, pp. 34, 41-2 n.19.

20) D. Divine, *op. cit.*, pp. 71-2 : B. Cable, *op. cit.*, p. 71.

21) B. Cable, *op. cit.*, p. 69.

22) 中川敬一郎, 前掲論文, 282-3ページ。

23) 1840年における「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の重役会の構成をみると、重役会会長には上述のように「コンプレヘンシブス」および「プリカーサリッツ」を代表するラーペント卿、理事は「ペニンシュラ汽船会社」代表のウィルコックスとアンダースン、それにジェームズ・ハートレー (James Hartley), 「ペニンシュラ汽船会社」の中の「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」代表のヴァーン, 「トランス・アトランティック汽船会社」代表のフランシス・カールトン (Francis Carluton) とジョセフ・エワート (Joseph C. Ewart), 「シティー・オブ・ダブリン郵便汽船会社」代表のチャールズ・ウィリアム (Charles Wye William), それにロンドンの銀行家および SHIPPING エージェントたるペドロ・デ・ズルエッタ (Pedro de Zulueta) であった。B. Cable, *op. cit.*, pp. 67-8.

(1982年2月1日脱稿)