

ブリティッシュ・インディア 汽船会社の成立と発展

——東洋航路への蒸汽船の進出と定期航路の開設(2)——

澤 喜司郎

I はじめに

東洋航路への蒸汽船の進出は、1837年のファルマス／イベリア半島間の郵便運送契約の獲得を契機として東洋航路への進出の足掛りをつかみ、1840年のイギリス／アレキサンドリア間の直通航路の郵便運送契約によってその独占的進出のための具体的契機をつかんだ「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)が「郵便補助金」という一種の特権的処遇によって保護・育成されつつ独占的に進出を達成したのであった。そして、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はその初期には当時の蒸汽船が未発達であるがゆえに競争企業の抬頭をみず、「郵便補助金」による「航路独占」の上に安住し、「先駆的独占企業」としてさまざまな困難を経験する反面で多くの利益を独占的に享受していたが、1860年代にいたって蒸汽船の技術的進歩や1869年のスエズ運河の開通とともに「ブリティッシュ・インディア汽船会社」(British India Steam Navigation Company)や「オーシャン汽船会社」(Ocean Steam Ship Company)、それにフランスの「帝国郵便汽船会社」(Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiale)という競争企業が抬頭し、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の「先駆的独占」は崩れさること

になったのである。¹⁾

そこで本稿では、かかる競争企業のうちその当初には「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の主要幹線に接続する支線を経営し、その後インド政府の「郵便補助金」を受けて航路を伸張し、特にスエズ運河の開通の後にはイギリス／インド間に直通航路を開設するなどして「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」と激しい競争を展開するにいたった「ブリティッシュ・インディア汽船」をとりあげ、同社の東洋航路への進出と定期航路の開設過程を跡付けることによって東洋航路における本格的な競争時代の幕あけと「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」における「先駆的独占」の崩壊過程の一つの背景を明らかにしたい。²⁾

II W・マッキノンと「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の成立

「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の創設者ウィリアム・マッキノン (William Mackinnon) は、1823年にスコットランドのキンタイア半島にある小さな海港都市カンベルタウンに生まれた。マッキノンは就学の後、カンベルタウンで小さな店の経営に着手し、企業家としての第一歩を踏み出したが、かかる商店経営においては成功を収めるにはいたらなかったのである。そのため、産業革命によって急速な成長を遂げつつあった近隣の大都市グラス

1) 「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の成立および東洋航路への進出については詳しくは、拙稿「東洋航路への蒸汽船の進出と定期航路の開設——イギリス定期汽船会社 P.&O.社の成立と発展を中心に——」、『東亜経済研究』(山口大), 第48巻第3・4号, 昭和57年11月および第49巻第1・2号, 昭和59年1月を参照されたい。

2) 本稿において主として使用した参考文献は、George Blake, *B.I. Centenary 1856-1956*, 1956; W.S. Lindsay, *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*, 4 vols., 1874; Boyd Cable, *A Hundred Year History of the P.&O., 1837-1937*, 1937; David Divine, *These Splendid Ships: The Story of the Peninsular and Oriental Line*, 1960; C.R.V. Gibbs, *British Passenger Liners of the Five Oceans: A Record of the British Passenger Lines and their Liners from 1838 to the Present Day*, 1963; Halford L. Hoskuis, *British Routes to India*, 1966, などである。

ゴーへ行き、ポルトガルの東インド商人の事務所に勤めることになり、しばらくの後にその有能さをかわれて同事務所のパートナーとなった。しかし、同事務所での仕事を通し貿易業務の知識を深めるとともに東インド貿易によって多額の収益が即座に得られることを知ったマッキノンにはグラスゴーでのその有望な仕事を辞し、1847年にインドに渡ったのである。インドに着いたマッキノンはカルカッタからフーグリ川を数マイル溯ったところのコシポールの砂糖工場に就職し、しばらくの後に同じスコットランド人である東インド商人ロバート・マッケンジー (Robert Mackenzie) と親交をもつにいたった。³⁾そして、マッケンジーとマッキノンは1847年12月にパートナーシップを結び、ここに「ブリティッシュ・インディア汽船会社」が成立する母体となった貿易商社「マッキノン・マッケンジー会社」(Mackinnon, Mackenzie & Co.) が設立されたのである。⁴⁾

「マッキノン・マッケンジー会社」はジェネラル・マーチャントとしてのその事業の大いなる成功をみて、1849年には同社のアシスタントとしてスコットランドからマッキノンのカンベルタウン時代の友人ジェームズ・マカリスター・ホール (James Macalister Hall) とマッキノンのいとこピーター・マッキノン (Peter Mackinnon) などを招いたのであった。⁵⁾こうして、人材の拡充をはかった「マッキノン・マッケンジー会社」は同社の一層の発展を期するために「自己の取扱い商品は自己の船舶で運送し、同時に他の商人の取扱い商品も運送する」ことによって一層多くの利益が得られるとして汽船および帆船の用船および運航業務を開始するにいたったのである。⁶⁾つまり、「マッキノン・マッケンジー会社」はここにマーチャント・キャリアー (merchant carrier) として海運業務に着手したのであった。「マッキノン・

3) Blake によれば、マッケンジーもマッキノンと同じカンベルタウンの生まれで、その家族同志親交があったとされている。G. Blake, *op. cit.*, p.19.

4) G. Blake, *op. cit.*, pp.17-9 ; D. Divine, *op. cit.*, p.169.

5) 他にネイル・マクミカエル (Neil Macmichael) など数人が同社のアシスタントとなった。G. Blake, *op. cit.*, p.19.

6) G. Blake, *op. cit.*, pp.19-20 ; D. Divine, *op. cit.*, p.169.

マッケンジー会社」によって用船された汽船や帆船は同社の貿易商会としての利益のためにグラスゴー・リヴァプール／カルカッタ間やカルカッタ／オーストラリア間あるいはカルカッタ／中国間航路に配船され、またイギリス／アメリカ合衆国間の北大西洋航路にも数隻が用船され配船されていたのであった。こうした用船業務に成功し、かつそれを通じて汽船経営においてその実力をつけてきた「マッキノン・マッケンジー会社」は実際に船舶を所有することを勧められ、ついに数隻の旧型の汽船を購入して汽船船主となったのである。かくして、「マッキノン・マッケンジー会社」は自ら汽船を所有し運航するにいたったが、その海運経営形態は基本的には「自己運送形態」であって、その船舶は主として同社のカルカッタ／オーストラリア間貿易のために不定期運送形態において運航されていたのである。⁷⁾

パートナーシップの形成以来順調な発展を遂げてきた「マッキノン・マッケンジー会社」は1853年に大きな苦難に直面することになったのである。つまり、事業の拡大をはかるために1852年の終わりごろにオーストラリアに渡ったマッケンジーがカルカッタに戻る途中の1853年5月15日に乗船していたオーロラ号の難波によって死去したのであった。⁸⁾かかるマッケンジーの死去はマッキノンにとって非常に大きな打撃ではあったが、マッキノンは多くの有能なアシスタントに助けられて「マッキノン・マッケンジー会社」の責任者としてその事業を継承し経営していくことになったのである。

その頃、インドは新しい鉄道によって徐々に開かれつつあったが、クモの巣のように敷設された交通網は数千マイルの長さを有する海岸線に沿って点在する多くの小都市にとっては決して満足のいくものではなく、また東洋海域においては汽船は相対的に目新しいものであった。そして、このことを知っていたマッキノンに一つの着想が生まれたのである。⁹⁾それは汽船によるインド沿岸の定期航路網の創設であり、事実、後年のその創設によって「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は近代のインドの沿岸貿易を確立すると

7) G. Blake, *op. cit.*, p.20.

8) Ibid ; D. Divine, *op. cit.*, p.169.

9) G. Blake, *op. cit.*, p.23.

ともに、東インド会社以降のインドの発展に大きな役割を果たすことになるのである。¹⁰⁾こうしたマッキノンの計画を実現するための機会が早くも1854年におとずれたのであった。つまり、これまで東インド会社がエンタープライズ号をもって経営していたカルカッタ／ビルマ間の汽船による郵便運送を請負う船社が東インド会社によって公募されたのである。¹¹⁾かかる郵便運送は収入を保証するとともに請負う船社に高い名声を与え、就航する船舶は一団の不定期汽船や帆船とは異なる定期汽船となり、これは正しくマッキノンが想像していたものであったのである。¹²⁾そこで、マッキノンは郵便運送を請負う船社を設立する資金を調達するためにイギリスに戻り、ロンドンやグラスゴウの友人の間で十分な資金を得て、1856年9月24日に「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の海運企業としての直接の前身たる「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」(Calcutta and Burmah Steam Navigation Company)を資本金35,000ポンドをもって設立したのであった。¹³⁾

そして、翌1857年にかかる郵便運送契約を獲得したマッキノンは郵便運送における規則性を維持するために2隻の汽船つまりバルティック号(Baltic, 535総トン)とケープ・オブ・グッドホープ号(Cape of Good Hope, 500総トン)を購入し、¹⁴⁾インドに急ぎ回航せしめたのであった。¹⁵⁾かかる両船を

10) D. Divine, *op. cit.*, p.169.

11) G. Blake, *op. cit.*, p.24 ; B. Cable, *op. cit.*, p.202.

この船社の公募に関して、Lindsay によればその年は1855年とされている。W.S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p.457.

12) G. Blake, *op. cit.*, p.24.

13) *Ibid.*, pp.24-5 ; D. Divine, *op. cit.*, p.169 ; B. Cable, *op. cit.*, p.203 ; C.R.V. Gibbs, *op. cit.*, p.119.

14) マッキノンが、かかる郵便運送において「マッキノン・マッケンジー会社」が所有し、主としてオーストラリア航路の貿易運送に就航せしめてした船舶を使用せず、新たに汽船を購入するにいたったのは、以下の理由によるものであろう。つまり、海上郵便運送において必要不可欠なことは船舶を時間通りに運航することつまり規則性であり、それは同時に旅客運送にとっても要求されることであると考えたマッキノンは、とりわけ有益な旅客運送の可能性を見越していたからであろう。G. Blake, *op. cit.*, pp.26-7.

15) ケープ・オブ・グッドホープ号が12週間を要して先にインドに到着し、次いでバルティック号が途中荒天のためケープ・オブ・グッドホープ号のほぼ2倍の日数を要してインドに到着した。G. Blake, *op. cit.*, p.27.

もって「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」は同1857年にカルカッタ／アキャブ(現在のシトウェー)／ラングーン／モールメイン間に隔週の定期航路を開設し、郵便運送を開始したのである。¹⁶⁾

しかし、定期航路を開設してまもなくケープ・オブ・グッドホープ号はインドでの反乱の勃発に際して軍隊を運送するためにインド政府によって徴用されることになり、¹⁷⁾ここに「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」が後に一大発展を遂げるにあたってその重要な要因となった軍事輸送との関わりが始まったのである。¹⁸⁾そのため、軍事輸送に従事するケープ・オブ・グッドホープ号の代わりに郵便運送を遂行するための汽船としてバーマ号 (Burmah, 787総トン) が発注され、1858年にカルカッタに回航されたのであった。さらに、「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」はカルカッタ／ビルマ間の郵便運送のための定期航路の維持とは別に、カルカッタ／マドラス間の沿岸航路を確立せんがためにガバナー・ヒジソン号 (Governor Higginson, 599総トン) を1860年に購入したのであった。¹⁹⁾こうして2隻の汽船が「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」の船隊に加えられた反面1859年にはケープ・オブ・グッドホープ号がフーグリ川で「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の所有船ネメシス号 (Nemesis) と衝突・沈没し、またケープ・

16) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p.455 ; B. Cable, *op. cit.*, p.203 ; H.L. Hoskins, *op. cit.*, p.412 ; D. Divine, *op. cit.*, p.169.

17) かかる徴用は、バルティック号やケープ・オブ・グッドホープ号がともに郵便運送には不向きであったばかりか、カルカッタへの回航に巨額の費用を要したため、「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」にとっては極めて有益なものであったと思われる。

W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p.457 ; B. Cable, *op. cit.*, p.203.

18) D. Divine, *op. cit.*, p.169.

インド政府が「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」の汽船を軍事輸送のためにすばやく徴用したことは、注目すべきことであった。つまり、これはインド政府が東洋海域において軍事物資や軍隊を輸送するために「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」をあてにし、また同社が緊急時における軍事輸送と通常の業務における甲板船客——そのほとんどがビルマやマラヤ、それにアフリカにおいて仕事を捜している過剰なインド人——の輸送をかなり平均的に営むようになりつつあったことを意味しているのである。

G. Blake, *op. cit.*, p.28.

19) G. Blake, *op. cit.*, pp.28, 29. ; W.S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p.457 ; D. Divine, *op. cit.*, p.169 ; B. Cable, *op. cit.*, p.203.

オブ・グッドホープ号に代わる新船がクライドの造船所に発注され、カルカッタ号 (Calcutta, 527総トン) が進水したが、同船は進水後数時間で処女航海途上ウィックロー沖で難波してしまったのである。そのため、カルカッタ号にかけられていた保険金をもってラングーン号 (Rangoon, 498総トン) が購入されたのであった。²⁰⁾

このように、「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」は所有船の喪失という不運に見舞われたばかりか、ガバナー・ヒジソン号の購入によって明らかなように、マッキノンが大きな期待をよせていたインド沿岸貿易が期待通りの発展を示さず、そのため同社は赤字となり、破産に近い状態にまで追い込まれることになったのである。²¹⁾そこで、マッキノンはインド沿岸航路の確立のために補助金をインド政府から獲得せんとする一方で、増資によってこの危機を乗り切らんとしたのであった。そして、1861年に「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」は資本金を200,000ポンドに増資するとともに、コリンガ号 (Coringa, 584総トン) とモールメイン号 (Moulmein, 323総トン) の2隻を船隊に加えたのであった。²²⁾かかる増資と船隊の拡充を物的背景として、マッキノンは1862年に既得の郵便運送契約の更新に関する計画とインド沿岸航路の確立に関する計画をもってインドに戻り、インド政府に対してもし補助金が支給されるならばカルカッタからセイロンを経由してカラチまでのすべてのインド沿岸諸港に寄港する汽船航路を開設することを提案したのであった。²³⁾かかる提案に対してインド政府は当初種々の理由によってその受入れをしりごみしていたが、「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」が試験的な運航サービスを開始したことや、特にインド政府最高会議メンバーの一人である H・B・E・フレア (Henry Bartle Edward Frere) によって絶大なる支援を与えられたことによって、1862年にインド政府は「カ

20) G. Blake, *op. cit.*, pp.29-30 ; W.S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p.457 ; D. Divine, *op. cit.*, pp.169-70 ; B. Cable, *op. cit.*, p.203.

21) G. Blake, *op. cit.*, p.30 ; H.L. Hoskins, *op. cit.*, pp.412-3.

22) G. Blake, *op. cit.*, pp.30, 32 ; B. Cable, *op. cit.*, pp.203-4.

23) B. Cable, *op. cit.*, p.204 ; D. Divine, *op. cit.*, p.170 ; G. Blake, *op. cit.*, p.31.

ルカッタ・インド・バーマ汽船会社」と一つの契約を締結したのであった。つまり、その契約はマイル計算による軍隊および軍事物資の輸送と郵便運送に関するものであって、「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」はいわゆる軍需品輸送を受命するとともに、ペナン／マラッカ／シンガポールへの延長を含むカルカッタ／ラングーン／モールメイン間の隔週、ボンベイ／カラチ間の月2回、ペルシャ湾諸港への年8回の郵便運送契約を締結し、²⁴⁾ここに「郵便補助金」を受けてペルシャ湾からシンガポールにいたる東洋海域において定期航路を開設することになったのである。²⁵⁾

そして、マッキノンとホールは増資によってかかる郵便運送契約の完遂を期さんとしてイギリスに戻り、資金を調達するとともに、1862年10月28日に

24) かかる郵便運送契約の獲得によって「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」は商業上の大きな冒険に乗り出すことになったのである。G. Blake, *op. cit.*, pp.32-3.

25) G. Blake, *op. cit.*, p.32. また、カルカッタ／マドラス／コロマンデル海岸諸港／マラバル海岸諸港／ボンベイ間の右回り航路における郵便運送については、まだ交渉中であつた。G. Blake, *op. cit.*, p.32.

なお、かかる郵便運送契約の内容について、例えば Lindsay は既得のカルカッタ／アキャブ／ラングーン／モールメイン間の隔週の郵便運送契約を更新し、加えてカルカッタ／ラングーン／モールメイン／ペナン／マラッカ／シンガポール間の月1回、カルカッタ／チッタゴン／アキャブ間の月1回、カルカッタ／アングマン諸島間の月1回、ボンベイ／カラチ間の隔週、マドラス／ラングーン間の月1回、ペルシャ湾諸港への年8回の郵便運送契約を新規に締結したとしている。W.S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 458. Divine は Blake と同様にボンベイ／カラチ間の隔週の郵便運送契約と、ペルシャ湾諸港への年8回、ラングーン／モールメイン／ペナン／マラッカ／シンガポール間の航路延長に関する契約を締結したとしている。D. Divine, *op. cit.*, p.170. Hoskins は、「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」はイギリス政府の補助金の獲得には失敗したが、アラビア海域やペルシャ湾海域において非常に重要なサービスを確立し、また当初ボンベイ／ペルシャ湾諸港間航路は6週1回であつたが、1864年にインド政府によって補助され、月1回に改正されたとしている。H.L. Hoskins, *op. cit.*, p.413.

26) G. Blake, *op. cit.*, p.33 ; W.S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp.455-6 ; C.R.V. Gibbs, *op. cit.*, p.119 ; D. Divine, *op. cit.*, p.170 ; B. Cable, *op. cit.*, p.205.

なお、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の設立年について、Hoskins は1863年の終わりごろに「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」は汽船17隻と建造中の汽船4隻をもって「ブリティッシュ・インディア汽船会社」に改称されたとしている。H.L. Hoskins, *op. cit.*, p.413. これは、1863年の終わりごろに有限会社になったことによるものであろう。

資本金 400,000 ポンドをもって「カルカッタ・アンド・バーマ汽船会社」を「ブリティッシュ・インディア汽船会社」に改称したのであった。²⁶⁾

Ⅲ スエズ運河の開通とイギリス／インド間直通航路の用設

1862年のインド政府との郵便運送契約によって経営航路を拡大した「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は、翌1863年には同じくインド政府との郵便運送契約によってカルカッタ／ラングーン(直通)／モールメイン／ペナン／マラッカ／シンガポール間に月1回、カルカッタ／チッタゴン／アキャブ／ラングーン／モールメイン間に月1回、カルカッタ／ビムリパトナム／ビシャカパトナム／コカナダ／マドラス／ネガパッチナム／ツチコリン／マスリパトナム／コチン／ベイポール／カンナノール／カンガロール／シェダスガー／ボンベイ間に月1回(カルカッタ、ボンベイ同時出航)の定期航路を開設し、経営航路の一層の拡大をはかったのである。さらに、1864年にはインド政府との取決めによって主として軍事輸送を中心としたマドラス／マスリパトナム／コカナダ／ビシャカパトナム／ビムリパトナム／ラングーン間の月1回の定期航路を開設し、翌1865年にはインド政府によってカルカッタ／チッタゴン／アキャブ間の月2回の定期航路の開設が再び強要されるとともに、マドラス／ラングーン間の軍事輸送とは別個の郵便運送航路の開設・維持が命じられたのであった。そして、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」はこうしたインド政府との郵便物や軍隊・軍事物資の運送に関する一連の契約を独占的に獲得したことによって、1860年代前半に東洋海域において確たる地位を占めるにいたったのである。²⁷⁾

また、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の設立を契機としたこうした定期航路の開設は、インドにおいて商業の新しい分野を開くとともに従来の分野を発達させ、あるいは失業者に新しい仕事を提供するなど、極めて大きな恩恵を与えることになったのである。²⁸⁾そして、定期航路の開設という交

通の改善は経済の発展に大きな効果を有していたばかりか、かかる経済の発展が同時に交通を一層発展させ、しいては「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の企業活動を一層活発にさせる要因ともなったのである。例えば、ペルシャ湾航路を開設した「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は、シリア海岸からユーフラテス・チグリス流域を経てペルシャ湾にいたるルート上において河川航路を経営していた「ユーフラテス・アンド・チグリス汽船会社」(Euphrates and Tigris Steam Navigation Company)の河川用汽船とのバスラでの連絡を確立し、²⁹⁾また1865年ごろにオランダ政府よりオランダ領東インド(ジャワ)の沿岸汽船航路の開設を要請され、その際に就航汽船にはオランダ国旗を掲揚しなければならないという条件を「ネザーランズ・

27) G. Blake, *op. cit.*, pp.52-3, 60.

「ブリティッシュ・インディア汽船会社」にとって郵便運送はその事業の主要部分を成すと同時に事実上必要なものであって、同社の初期の発展はもっぱら郵便運送契約に伴う収入に依存していたのであった。つまり、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」がインド海域における汽船の運航において成功をおさめ、他の企業が収支に大きな損失をきたしたのは当時の船用機関が未発達であるがゆえに大量の燃料たる石炭を消費するとともに、かかる石炭が貨物スペースの多くを占有してしまつたために載貨能力が低下し、さらに機関そのものが高価であつたために、汽船の運航が極めて高価となつたのであり、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」にあつてはかかる支出を「郵便補助金」が補填していたのであった。B. Cable, *op. cit.*, p.203.

また、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」にとって軍事輸送は財政上その初期には郵便運送よりも魅力的なものであつたばかりか、事実1857年のインドでの反乱における軍事輸送や1862年の軍事輸送契約の締結は同社の発展に大きな意味を有していたのであつた。そして、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」設立後では、1868年のアビシニア戦争に際して汽船9隻が徴用されるとともにイギリス兵の輸送において大功を樹てたのであつた。その後も、1885年にはビルマへ、1898年にはエジプトへの軍事輸送に従事したのであつた。G. Blake, *op. cit.*, pp.60, 63, 64.

28) W.S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p.458.

29) 19世紀初頭に、イギリス政府と荷主たちはインドとの交通においてスエズ／アレキサンドリア・ルートとシリア／ペルシャ湾ルートのいずれがより有益であるかの判断を迫られたが、イギリス政府は戦略的理由により両ルートを支持したのであつた。そのため、1831年にチェスニー遠征隊に対して2,000ポンドもの巨額の補助金が与えられ、同遠征隊は2隻の小型汽船を用いてシリア／ペルシャ湾ルートによる東洋への接近を行い、かかるルートが実利であることを証明したのであつた。そして、これが後の「ユーフラテス・アンド・チグリス汽船会社」による河川航路サービスの起源となつたのである。G. Blake, *op. cit.*, pp.55-6.

インディア汽船会社」(Netherlands India Steam Navigation Company)の設立によって克服・解消し、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」が汽船2隻を用船に出し、「ネザーランズ・インディア汽船会社」の実質的な経営権をもって1866年に定期航路を開設せしめたのであった。³⁰⁾さらに、1868年にはフランスの定期汽船会社「帝国郵便汽船会社」と共同で中国航路を開拓し、また「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」とアデンでの乗客の乗換えに関する協定を締結したのであった。³¹⁾

他方、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の設立当時、同社は9隻5,429総トンの汽船を運航し、6隻以上の汽船をイギリスで建造中であったが、同社の船隊は例えば1862年建造のインディア号 (India, 1,059総トン) から1861年建造のモールメイン号 (Moulmein, 323総トン) までその大きさや馬力の点で多種多様であった。というのは、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の経営航路がさきにみたように極めて多岐にわたり、暗礁や台風の影響を受ける危険な航路においてはそこに最も適した汽船を使用せねばならなかったためである。³²⁾その後の「ブリティッシュ・インディア汽船会社」における船隊は、同社の企業活動の一層の発展を受けて、同社が設立された1862年の4隻2,890総トンの建造に続き、1863年には9隻7,826総トン、1864年の4隻3,635総トン、1865年の3隻2,836総トン、1866年の1隻1,301総トン、1867年の3隻4,567総トン、1868年の3隻3,429総トンと、特に1863年の大建造を中心に1863年から1868年のあいだに23隻23,594総トンが建造され船隊に加えられたのであった。そして、ここで注目すべきは1866年のヒマラヤ号 (Himalaya, 1,301総トン) 以来その大型化に着手されたことであった。³³⁾ 反面、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は以前に経験したと同様な汽船

30) G. Blake, *op. cit.*, p.50 ; H.L. Hoskins, *op. cit.*, p.413 ; W.S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p.416.

31) G. Blake, *op. cit.*, p.79.

32) *Ibid*, pp.34, 35.

33) ただし、これ以前においても1,000総トン以上の汽船は6隻建造され、その中には1863年建造のオーストラリアン号 (Australian, 1,401総トン)、その姉妹船たるシドニー号 (Sydney, 1,401総トン) があった。

の喪失という不運にも見舞われ、例えば1863年にはバルティック号が暗礁で難波し、翌1864年にはペルシャ号が同年の台風によって沈没し、またバーソラ号(Bussorah, 622総トン)がインドへの回航途上ノース海峡で難波するなど船隊の減少をみたが、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は1868年現在24隻22,735総トンを保有・運航する船社へ成長していたのである。³⁴⁾

さて、このころヨーロッパと東洋を結ぶ重要な接続地たるスエズ地狭においては1858年にイギリスによってアレキサンドリア／スエズ間に鉄道が敷設され、³⁵⁾スエズ地狭における連絡輸送に大きな改善をみたが、他方でフランスによってスエズ運河の建設計画がおしすすめられていたのであった。かかるスエズ運河の建設にあたって、イギリス政府はスエズ運河の開削によって自国の海運の優位が脅かされ、また運河建設を積極的におしすすめていたフランスによってスエズ運河が建設されたならば、東洋への重要な要地であるエジプトをフランスによって支配されてしまうことを懸念し、スエズ運河の建設に強い反対を示していたのであった。³⁶⁾しかし、1854年11月にエジプト大守メフメット・サイドによってフランス人フェルディナント・ド・レセップスに運河開削の特許権が与えられたのである。³⁷⁾これに対して、イギリスは妨害に出たが、レセップスの権利は1856年1月に当時のエジプトの宗主権者であっ

34) G. Blake, *op. cit.*, pp.42, 45, 49 ; W.S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p.458.

35) アレキサンドリア／スエズ間の鉄道は、1851年にまずアレキサンドリア／カイロ間140マイルの建設が始まり、1854年に完成し、次いでカイロ／イスマイル／スエズ間が1858年に完成した。

36) イギリス政府はスエズ運河の建設に対して反対の態度をとったが、イギリス人の中には運河開削の必要を認め、それを望む声も極めて高かったのである。例えば、1841年には東インド会社と「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はスエズ運河開削の必要を認め、その計画をたて綿密な調査を行ったのである。

37) レセップスが運河開削の特許権を獲得する以前において、フランスはスエズ運河の開削を極めて積極的に働きかけていたのであった。例えば、サン・シモン派の社会主義者たるアンファンタンと技術者数名がスエズ運河開削計画をたて1833年にエジプトに渡り、翌1834年にその中の一人フルーネがエジプト大守メフメット・アリにスエズ運河開削の特許を申請したが、アリはスエズ運河の建設がエジプトの独立維持を不可能にし、またナイル河でのダム建設を優先せんとしてかかる申請を拒否したのであった。その後、1846年にアンファンタンは「スエズ運河調査協会」(Société d'Etudes pour le Canal de Suez)を設立し、運河の開削を具体的に研究したのであった。

たトルコ皇帝によっても確認されたため、レセップスは1858年に「万国海洋運河会社」(Compagnie Universelle du Maritime de Suez)を設立し、翌1859年4月に着工したのであった。工事は数万のエジプト人の奴隷的強制労働によって進められ、1863年には強制労働などを問題としたイギリスの抗議によって一時中断されたが、ほどなく再開され、同時に60台のバケット浚渫機が導入されるなどして1869年11月17日に総工費1,600万ポンドを要して完成し開通するにいたったのである。³⁸⁾

かかるスエズ運河の開通はヨーロッパと東洋のあいだの時間距離を、例えばロンドン／シンガポール間についてはケープタウン経由の24,500kmから15,027kmに、ロンドン／ボンベイ間については21,400kmから11,472kmに短縮することになったのである。そして、そのことはインド沿岸航路をほぼ独占していたもののどちらかと言えばその航路が「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の経営航路つまりイギリス／東洋間という幹線航路の支線にすぎなかった「ブリティッシュ・インディア汽船会社」に、同社自らがイギリスからインドあるいはインド以東への幹線航路を開設するための一つの機会をあたえることになったのである。しかし、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」はそれ以前に一つの問題に直面したのであった。つまり、1866年にA・ホルト(Alfred Holt)が連成機関を塔載した汽船をもってケープタウン経由イギリス／中国間の定期貨物船航路を開設したことによって、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」はこの新しい経済的な汽船との競争に対処しなければならないために同社の全船隊を事実上改装せねばならなくなったのである。そのため、まずインディア号がイギリスへ回航されることになり、同船はインドの貨物を積みスエズ運河を通過してイギリスに向かったのである。以来、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の船隊は順次改装されるとともに、新しい大型の汽船が建造されることになったのであ

38) スエズ運河について詳しくは、例えば今尾登『スエズ運河の研究——外交史的・政治的・経済的地位——』、有斐閣、昭和32年； Charles W. Hallberg, *The Suez Canal*, 1931, を参照されたい。

る。³⁹⁾

こうして船隊の更新を徐々に終えつつあった「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は1872年に東アフリカへの郵便運送契約をイギリス政府とのあいだで締結し、イギリスから「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」によって運ばれてきた郵便物をアデンで積換え東アフリカへ運送すべくアデン／ザンジバル間に4週1回の定期航路を開設することになったのである。⁴⁰⁾また、翌1873年にはインド政府と新たに10年間の郵便運送契約を締結し、かかる契約に基づいて「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は既往のほとんどのインド沿岸定期航路に関してその汽船の運航回数を倍増することになり、これによって同社の年々の航海距離は、1,100,000マイルに達したのであった。⁴¹⁾さらに、1874年に「ブリティッシュ・インディア汽船会社」はスエズ運河を通るイギリス／東洋間の月1回の直通航路をロンドン／リスボン／アルジェ／ポートサイド／スエズ／エンボ／ジッダ／ホダイダ／アデン／カラチ／バンダルアップス／ブシール／バスラ間に開設し、⁴²⁾同社はこれによってイギリス／東洋間の幹線航路の経営に着手し、同航路におけるイギリス最大の定期汽船会社「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」に対して真向から競争を挑むことになったのである。そして、1876年に後の「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の最重要航路の一つとなるころの、ロンドン／コロombo／マドラス／カルカッタ間に隔週の直通定期航路が開設され、かかる幹線航路からいくつかの支線が接続して経営されることになったのである。⁴³⁾

このように、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は60年代前半に大発

39) B. Cable, *op. cit.*, p.205; H.L.Hoskins, *op. cit.*, pp.419-20; C.R.V. Gibbs, *op. cit.*, p.120; W.S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p.459.

40) W.S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p.459; C.R.V. Gibbs, *op. cit.*, p.120; G. Blake, *op. cit.*, p.81.

41) G. Blake, *op. cit.*, p.82; W.S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p.459.

42) H.L. Hoskins, *op. cit.*, p.420; G. Blake, *op. cit.*, pp.82, 103; D. Divine, *op. cit.*, p.171.

43) G. Blake, *op. cit.*, p.81; C.R.V. Gibbs, *op. cit.*, p.120; H.L. Hosknis, *op. cit.*, p.420.

展を遂げた後、スエズ運河開通直前には船隊の改装を迫られという極めて重大な局面を迎え、それによって財政的にも苦しい事態においこまれたが、スエズ運河の開通を契機とした新しい郵便運送契約の獲得や同社独自の幹線航路の開設を通してかかる苦難を乗り越るとともに、大企業への発展の道を歩み始めたのである。

IV オーストラリアおよび東アフリカ航路への進出と航路網の拡大

「ブリティッシュ・インディア汽船会社」が設立される以前において、「マッキノン・マッケンジー会社」は前述のように用船した船舶をイギリス／カルカッタ間やカルカッタ／オーストラリア間あるいはカルカッタ／中国間航路に配船し、なかでもオーストラリア航路においてはそれらの船舶をもって大規模な貿易を営んでいたのであった。また、船主となった後においても「W・マッケンジー会社」(W.Mackenzie & Company) 名で登録したアンターティック号 (Antartic, 800トン) やクィーン号 (Queen, 800トン)、ベシー・ヤング号 (Bessie Young, 348トン)、オーロラ号 (Aurora, 526トン)、ケート号 (Kate, 904トン) など少なくとも7隻の保有帆船を就航させていたのである。このように、オーストラリア航路においてはかなり大規模な貿易と海運が営まれていたが、1853年のマッケンジーの死去を契機としてインド沿岸貿易やペルシャ湾貿易の開拓に同商会の経営の重点が移されたために、オーストラリア航路は忘れ去られた状態となったのである。⁴⁴⁾

そのころ、オーストラリアへの蒸汽船航路の開設が他方で着々とすすめられ、1853年には「郵便補助金」を受けて「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」がシンガポール／シドニー間に隔月の定期航路を開設すると

44) G. Blake, *op. cit.*, pp.109-10.

しかし、定期航路の開設を目ざしていたマッキノンは1856年にオーストラリアの「ロー・ドッド会社」(Law Dodd & Company) という代理店の持分3分の1を獲得すべく10,000ポンドをオーストラリアへ送金しているのである。G. Blake, *op. cit.*, p.24.

ともに、「オーストラリア・ロイヤル・メール汽船会社」(Australian Royal Mail Steam Navigation Company)が喜望峰を迂回するイギリス／オーストラリア間に同じく隔月の定期航路を開設したのであった。しかし、「オーストラリア・ロイヤル・メール汽船会社」は1年にも満たないうちに運航を中止したため、代わって1854年からは「ジェネラル・スクリュー・蒸気海運会社」(General Screw Steam Shipping Company)が往航は喜望峰、復航はホーン岬を経由する定期航路を開設したのであった。こうして、東洋／オーストラリア間およびイギリス／オーストラリア間に蒸汽船による定期航路が開設されたが、クリミア戦争の勃発によって両航路に就航していた汽船が徴用されることになり、両航路とも運航の中止を余儀なくされたのであった。そのため、臨時の措置としてリヴァプールの2社の帆船会社がイギリス／オーストラリア間に「郵便補助金」を受けて定期帆船航路を開設し、終戦後の1856年に新ためてスエズ／オーストラリア間に定期航路を開設すべく汽船船社が公募され、翌1857年に「ヨーロッパ・アンド・オーストラリアン汽船会社」(European and Australian Steam Navigation Company)が月1回の定期航路を開設することになったのである。しかし、「ヨーロッパ・アンド・オーストラリアン汽船会社」は開業1年にして多額の損失を被り、運航を中止せざるを得なくなったために政府は一時的な緊急の措置として同社と幾分の関係を有していた「西インド・ロイヤル・メール汽船会社」(West Indian Royal Mail Steam Packet Company)に同航路の引き継ぎを要請するとともに、1858年に再度船社の公募を行ったのである。そして、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が同契約を獲得し、1859年にモーリシャスを経由するイギリス／オーストラリア間の月1回の定期航路を開設したのであった。しかし、1861年にいたって「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はかかる航路を廃止して、同社の幹線航路の一つたるボンベイ／カルカタ／ホンコン間航路に接続した月1回のセイロン／シドニー間航路の開設を許可されたのであった。⁴⁵⁾このように、目まぐるしい変化を経ながらも東洋／オーストラリア間に蒸汽船航路が開設されつつあったことは、マッキノン

オーストラリア航路の開設から遠ざける一つの要因ともなったのである。

しかし、1862年に軍需品輸送を受命するとともにインド沿岸航路における郵便運送契約を獲得した「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は、オーストラリア航路への進出を果たすべく1864年にシドニーへの延長を含むマカッサル経由シンガポール／モアトン間の郵便運送契約の締結を再度クィーンズランド政府に要望し、⁴⁶⁾スエズ運河の開通した1869年にいたってこの問題が初めて本格的に論議されるようになったが、⁴⁷⁾それが実現したのは1880年のことであった。つまり、1880年に「ブリティッシュ・インディア汽船会社」はクィーンズランド政府と郵便運送契約を締結し、翌1881年2月に年額55,000ポンドの「郵便補助金」を受けてトレス海峡を通るロンドン／コロombo／ジャカルタ／北クィーンズランド諸港／ブリスバーン間に月1回の定期航路を開設したのである。⁴⁸⁾同航路は「クィーンズランド・ロイヤル・メール・ライン」(Queensland Royal Mail Line)と呼ばれ、70年代にこの日のことを見込んで設立された共同企業たる「ブリティッシュ・インディア連合汽船会社」(British India Associated Steamers)として知られるグループに属する汽船が配船されたのであった。⁴⁹⁾そして、ここによく開設されたオーストラリア航路においては輸送すべき旅客や貨物が少なく、そのためかかる共

45) 拙稿「東洋航路への蒸汽船の進出と定期航路の開設 (II・完) ——イギリス定期汽船会社P.&O.社の成立と発展を中心に——」(前掲), 97—108ページを参照。

46) G. Blake, *op. cit.*, p.50.

マッキノンは、「オーストラリア・ロイヤル・メール汽船会社」がイギリス／オーストラリア間航路の経営のために建造し、同社が運航を中止した後にインド政府に売却された2隻の汽船オーストラリア号とシドニーをインド政府より購入し、1863年の戦争に際してはニュージーランドへの軍需品の輸送のための用船をとりつけたのであった。しかし、終戦後、両船をインド沿岸貿易において運航するにはあまりに大型であったために1～2年以内にエジプト政府に売却したのである。G. Blake, *op. cit.*, p.111.

47) G. Blake, *op. cit.*, p.79.

48) *Ibid.*, pp.112-3 ; C.R.V. Gibbs, *op. cit.*, p.120 ; B. Cable, *op. cit.*, p.205 ; H.L. Hoskins, *op. cit.*, p.420.

49) C.R.V. Gibbs, *op. cit.*, p.120 ; G. Blake, *op. cit.*, p.115.

なお、「ブリティッシュ・インディア連合汽船」は「ブリティッシュ・インディア汽船会社」を中心に「オーストラリア汽船会社」や「デュカル・ライン」(Ducal Line)によって構成されていた。C.R.V. Gibbs, *op. cit.*, p.120.

同企業において中心的な位置を占めていた「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は当初その経営に苦慮させられたが、規則的運航を維持し低運賃を設定したことによって同航路の経営は次第に改善されていったのである。⁵⁰⁾

しかし、1880年代中頃には新たな問題に直面したのであった。つまり、それはイギリス／オーストラリア間あるいは東洋／オーストラリア間の航路を経営している船社が非オーストラリア船社であることに対するオーストラリアでの不平や不満であって、かかる問題に対処するために「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は1886年にまず「オーストラリア汽船会社」(Australian Steam Navigation Company)の株式を取得し、次いで同航路において密接な利害関係を有していたところのクィーンズランド近海の有力船主「クィーンズランド汽船会社」(Queensland Steam Shipping Company)と「オーストラリア汽船会社」の合併を実現し、翌1887年に「オーストラリア連合汽船会社」(Australasian United Steam Navigation Company)を設立したのであった。そして、「オーストラリア連合汽船会社」は「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の傍系としてその後太平洋航路等において指導的企業に成長していったのである。⁵¹⁾

他方、東アフリカ航路についてみると、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は前章でみたように1872年にイギリス政府と東アフリカへの郵便運送契約を締結し、年額6,000ポンドの「郵便補助金」を受けてアデン／ザンジバル間に定期航路を開設したのであった。しかし、マッキノンやそのパートナーはアデンからポルトガル領東アフリカを經由しケープタウンにいたる航路の郵便運送契約の獲得を希望していたので、かかる郵便運送契約はマッキノンやパートナーが希望していたものとはかなりかけはなれたものであったばかりか、同航路に配船された「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の小型汽船はアデンにおける「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」とザンジバルにおける「ユニオン汽船会社」(Union Steam Shipping Company)

50) B. Cable, *op. cit.*, pp.205-6.

51) *Ibid.*, p.206.

の汽船にサンドウィッチにされるという状態におかれたのであった。⁵²⁾けれども、東アフリカ貿易の発展によって東アフリカにおいてその地歩を次第に固めていった「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は1877年に同社の東アフリカにおける代理店として「スミス・マッケンジー会社」(Smith, Mackenzey Company) を設立するとともに、その頃には「ユニオン汽船会社」のザンジバル以南における独占が崩壊しつつあったために「スミス・マッケンジー会社」はザンジバル以南のいくつかの港においてその代理店業務を引き継ぎ、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の船舶がモザンビクやその他のポルトガル領東アフリカ諸港に寄港するようになったのである。また、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」はインド洋を中心に年々その支線を拡大し、次第に東アフリカ東岸のセーシェルやモーリシャス、それにレユニオン島などを同社の航路網の中に組み入れていくとともに、例えば1874年に開設されたコロモ島経由のザンジバル／マダガスカル間航路は7年後の1881年にはボンベイ／アデン間、アデン／ザンジバル間、ザンジバル／モザンビク／デラゴア湾間航路へと伸張・拡大されたのであった。⁵³⁾

こうして、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」はこのころにはその航路網を特にインド洋においてはクモの巣のように複雑に開設するとともに、カルカッタを起点とする海運に関してはベンガル湾を征覇し、今やボンベイを起点とする航路を伸張して同社の汽船をスエズ以南のあらゆる航路に就航させていたのであった。⁵⁴⁾そして、東アフリカ航路においては1887年に設立された特許会社たる「イギリス帝国東アフリカ会社」(British Imperial East African Company) への出資を契機に、⁵⁵⁾「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は1890年にロンドン／アデン／モンバサ／ザンジバル間に直通航路を

52) G. Blake, *op. cit.*, pp.143, 145.

53) *Ibid.*, pp.148-9.

54) *Ibid.*, p.149.

55) 「イギリス帝国東アフリカ会社」の資本金は240,000ポンドであり、そのうち例えばマッキノン個人で25,000ポンドを出資し、「スミス・マッケンジー会社」は5,000ポンド、その二人のパートナーはそれぞれ5,000ポンドを出資していた。G. Blake, *op. cit.*, p.151.

開設し、これによって同社はかつて「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」によつて運ばれてきた郵便物や貨物などをアデンで積換えて東アフリカへ運送するという、いわば「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の支線経営たる性格から脱し、東アフリカ航路を同社の幹線航路として経営するにいたつたのである。それはとりもなおさず「ブリティッシュ・インディア汽船会社」と「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」のあいだの競争の激化を意味するものにほかならなかつたのである。⁵⁶⁾

V おわりに

「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の成立および発展過程においては、以上みてきたように「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の場合と同様に郵便運送契約の獲得が極めて大きな意味を有し、かかる郵便運送契約の獲得が同社の成立・発展のための前提あるいは経済的基礎となつたのである。つまり、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は「郵船会社」として成立・発展したのであって、同じ「郵船会社」として成立・発展した「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」と比較すると、その初期の経営航路が一方はイギリス本国を起点とする外国（植民地）航路であり、他が植民地沿岸航路であるという違いがあるものの、こうした成立・発展形態は1840年代以降のイギリスにおける蒸汽船船社の顕著な成立・発展形態であつたのである。また、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の成立・発展過程において郵便運送契約の獲得と同様の、あるいはそれ以上の大きな意味を有していたのが軍事輸送の受命であつて、それは財政的には特にその初期には郵便運送契約の獲得よりも魅力的なものとなつていたのである。

こうした郵便運送契約の獲得や軍事輸送の受命を基礎として成立・発展した「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は、その当初には1860年代前半

56) G. Blake, *op. cit.*, pp.149-160.

に獲得した一連の郵便運送契約によって明らかなように、インド沿岸航路を中心に航路網を独占的に拡大するとともに東洋海域において確固たる地位を占めるにいったが、同社の経営は基本的にはイギリス／東洋間に幹線航路を開設する「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の支線経営にすぎなかったのである。しかし、そうしたなかで「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は「ネザーランズ・インディア汽船会社」の設立やフランスの「帝国郵便汽船会社」と共同して中国航路の開拓に着手するなど、着実に大企業への成長を遂げていったのである。

かかる成長を遂げつつあった「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は1860年代後半に極めて重要な問題に直面する反面で、同社の一層の発展にとって絶好の機会に恵まれたのであった。つまり、1866年にA・ホルトが連成機関を搭載した汽船をもってケープタウンを経由するイギリス／中国間に定期貨物船航路を開設したため、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」はその新しい経済的な汽船との競争上、全船隊の改装を断行せざるを得なくなり、それによって同社の財政事情が極めて悪化するにいたったのである。他方、ヨーロッパと東洋を結ぶ重要な接続たるスエズ地峡において1859年にその建設が着工されたスエズ運河が1869年に開通したことによって、ヨーロッパと東洋との間の時間距離が短縮されるとともに、かかるスエズ運河の開通は「ブリティッシュ・インディア汽船会社」が自らの幹線航路としての直通航路を開設する一つの機会となったのである。そこで、船隊の改装を終えつつあった「ブリティッシュ・インディア汽船会社」は1874年にロンドン／リスボン／アルジェ／紅海諸港／カラチ／バスラ間に、また1876年にロンドン／コロombo／マドラス／カルカッタ間に直通航路を開設し、同航路におけるイギリス最大の定期汽船会社「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の支線経営という性格を脱し、幹線航路の経営において真向うから「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」と競争するにいたったのである。このように、「ブリティッシュ・インディア汽船会社」と「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の競争が体現するにいたったことは、すなわち「ペ

ニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の「先駆的独占」の崩壊を意味するものであって、その契機となったのがスエズ運河の開通であり、またイギリス／東洋間の直通航路の開設を可能ならしめた蒸汽船の技術的進歩、特に連成機関船の出現であった。

そして、スエズ運河の開通を契機とした「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の「先駆的独占」の崩壊、つまり「ブリティッシュ・インディア汽船会社」との競争はその後も「ブリティッシュ・インディア汽船会社」が1881年にロンドン／コロombo／ジャカルタ／北クイーンズランド諸港／ブリスバートン間に、また1890年にロンドン／アデン／モンバサ／ザンジバル間に直通定期航路を開設したことによって競争航域を拡大しつつ一層の進展をみたのである。さらに、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の「先駆的独占」の崩壊は、こうした「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の成長・発展によるのみならず、先にみたホルトによる「オーシャン汽船会社」の設立や、スエズ運河の開通を契機とした「ジョージ・スミス父子商会」(George Smith Sons＝「シティー・ライン」の前身) および「サン海運会社」(Sun Shipping Company＝「ホール・ライン」の前身) などによるイギリス／東洋間の定期航路の新設、それにその後の「ケイザー・アーヴィン会社」(Cayzer, Irvine & Company) および「ビッビィ汽船会社」(Bibby Steam Ship Company) などによる東洋航路への進出によって決定的なものとなったのである。かかる事情について、詳しくは次稿に譲りたい。

(1984年3月6日 脱稿)