

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—

澤 喜司郎

V. スエズ地狭「陸上部」輸送の改良と

「エジプト東洋輸送会社」の設立

1498年にヴァスコ・ダ・ガマがアフリカ南端喜望峰を回ってインドに至る航路を発見して以来、ヨーロッパのインド貿易はほとんどが希望峰を回航する「海上ルート」によって営まれるようになった。つまり、かかる「海上ルート」の発見によって陸上輸送を不必要にし、さらには低廉に大量の貨物を輸送し得るようになって、アジアへのルートはこの「海上ルート」がこれまでの「陸上ルート」に取って代わったのである。けれども、アラビアおよび小アジアを通り紅海沿いに進むルートや、メソポタミア渓谷とユーフラテス河を通過してペルシャ湾に至るルートはヘロデテス (Herodotus, ギリシャの歴史家) の時代から決して絶えることのなかったルートであった。事実、エリザベス治世下において、あるいはその後においても多くのイギリス商人は「海上ルート」よりもユーフラテス・ルートを好み、同ルートによって商品の輸送を行っていたのであった¹⁾。

また、ヨーロッパとインドの間の「陸上ルート」は大昔から維持されていたものの、同ルートにおいてイギリス/東洋間に輸送サービスが確立されたのはかなり近年のことであった。ただし、東インド会社が初めてインドにおける地主になってからは、コンスタンチノーブル/バグダード間の月1回の定期的な輸送がタタール人によってインド政府の費用で創出されたため、東

インド会社はしばしばかかるペルシャ湾ルートによって同社の報告書や私信を輸送し、さらには特別の報告書などを同ルートによって臨時に輸送していたのであった。そして、東インド会社に関する限り、同ルートはその初期のものではあったが、当時の唯一の公式な陸上交通路であり、それはエジプトを通るルートに取って代わられるまで利用されていたのであった。²⁾

そして、従来ユーフラテス・ルートほどの頻繁な交通のなかったエジプトを通るヨーロッパ／インド間のルートが³⁾商業路としてあるいは報告書の輸送のためのルートとして新たに認識され改良されはじめたのは19世紀に入ってからのものであり、それはイギリス／インド間における蒸汽船航路の開設、特に東インド会社におけるスエズ／ボンベイ間の蒸汽船航路の開設と平行して進行していったのである。例えば、スエズ地狭を通過してインドからイギリスに至るルートが商業路あるいは報告書の輸送のためのルートとして改良され得るかどうかの検証は、信ずるに足るものとしては、1819年に当時ボンベイ海軍の総司令官であったマイルズ・ナイチンゲール卿 (Sir Miles Nightingall) によって初めてなされ⁴⁾、次いで1823年には報告書や郵便物の規則的な輸送を実現するための最初の明白な公式の提案がボンベイ総督であったマウント・ステュアート・エルフィンストーン (Mount-Stuart Elphinstone) によってなされた⁵⁾。また、エルフィンストーンの後任者たるジョン・マコーム卿 (Sir John Malcolm) は在任期間中に海事調査や石炭庫の建設を行い、スエズ地狭ルートによるボンベイ／イギリス間の蒸汽船航海の達成可能性を初めて具体的に証明し、1828年には「蒸汽船計画書」および報告書を「陸上ルート」によってロンドンの重役会に逡送したばかりか、翌1829年にはボンベイ／スエズ間の蒸汽船航海の実験を行ったのである⁶⁾。

そして、1830年には新造船ヒュー・リンゼイ号 (Hugh Lindsay, 411トン) がボンベイ／スエズ間を32日16時間 (うち12日は燃料炭の積み込みのために碇泊) で航海し、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日間で郵便物が輸送されたのであった。しかし、東インド会社はこの航海を含め1833年までに4

航海を行ったが、運航費が非常に高額となったことに加え、30年代初めには同社の財政は危機的状態にあり、蒸汽船航海の開発が財政的に全く不可能となったために、同航路における蒸汽船航海を禁止したのであった。しかしながら、蒸汽船航路の開設を望む声は依然として強く、議会には商人によってイギリス／インド間の蒸汽船航路の補助を求める請願などが寄せられていた。そうした中で、「1834年のインドへの蒸汽船航海に関する下院特別委員会」(House of Commons' 1834 Select Committee on Steam Navigation to India) は、「紅海経由のインドとの蒸汽船交通は実利的であり、適当な取り決めの下で初期の支出は大いに減少されるであろうし、また定期航路は開設されるべきであり、その費用はイギリス政府と東インド会社によって等しく支出されるべきである」と決議したのであった。同時に、同委員会は紅海経由つまりスエズ地狭ルートの他にシリア沿岸のアレクサンドレッタから陸路でユーフラテス河まで行き、そこからペルシャ湾まで1,000マイルほどユーフラテス河を下り、インドに至る他のルート、つまりユーフラテス・ルートをも支持したのであった。⁹⁾ というのは、かつて喜望峰ルートを主唱した東インド会社の一部の人々やインドとの貿易に従事する商人の多くがユーフラテス・ルートを支持していたからであり、そのためここに「蒸汽船によるインドとの交通を促進する方法に関する研究」として両ルートの有益性や有効性が比較・検討されることになったのである。⁹⁾ その結果、1835年に郵政省はインドへの郵便物をエジプトを通して輸送することを決定し、それを受けて海軍省は地中海における郵便運送の終点をマルタからアレキサンドリアへ延長し、⁹⁾ さらに同年には東インド会社がアトランタ号 (Atlanta, 614トン) およびベアーナイス号 (Berenice, 664トン) をもってボンベイ／スエズ間の蒸汽船航路を開設し、¹⁰⁾ ここにインドへの郵便運送は従来の喜望峰を迂回するルートからスエズ地狭ルートへと変更されることになったのである。¹¹⁾

こうして、スエズ地狭がイギリス／インド間の郵便物および旅客輸送における正規のルートとなったが、当時のスエズ地狭ルートおよびそこでの輸送方法は極めて前近代的なものであった。つまり、郵便物および旅客はインド

からエジプトまでの航海の後、ロバあるいはラクダで砂漠を横断してナイル河に至り、船でナイル河を地中海まで下っていたのであった。この時、砂漠の横断には二つのルートがあり、一つはクセイルに上陸してルクソル近くのナイル河まで砂漠を横断し、カイロあるいはアレキサンドリアまでナイル河を下るというものであり、他はスエズに上陸してカイロまで砂漠を横断し、そこからナイル河を下るというものであった。そして、クセイルからスエズまでの海路による250マイルはしばしば逆風に悩まされ、余分の航海日数を必要としたため、インドからイギリスに向かってはクセイルから砂漠を横断し、カイロまでナイル河を下る方がその要する時間は短く、逆にイギリスからインドに向かってはルクソルまでのゆっくりとした遡航よりもカイロからスエズまで砂漠を横断し、紅海を下った方が容易且つ迅速な輸送が可能であったのである。いずれにしても、かかるスエズ地狭ルートは困難且つ煩瑣なルートであったことには変わりはない¹²⁾

また、イギリス／インド間の蒸汽船交通においてスエズ地狭部の輸送がどの程度改良されるかが大きな要因となっていたにもかかわらず、イギリス政府も東インド会社もともにエジプトとトルコとの間の政治的紛糾にまきこまれることを懸念し、かかる重要な接続部が公式ルートとなるに及んでもその改良を個人企業に任せていたのであった。事実、1835年以前には、エジプトを通る郵便物や報告書などは2、3の例外を別として、ロンドンの大規模なビジネス・ハウスか、あるいはエジプトにおけるイギリス領事の保護の下でボンベイ政府によって雇用された私的メッセンジャーによって輸送され、スエズ地狭ルートが正規の郵便運送ルートとなった1835年以降もその輸送は個人企業に依存していたのであった¹³⁾

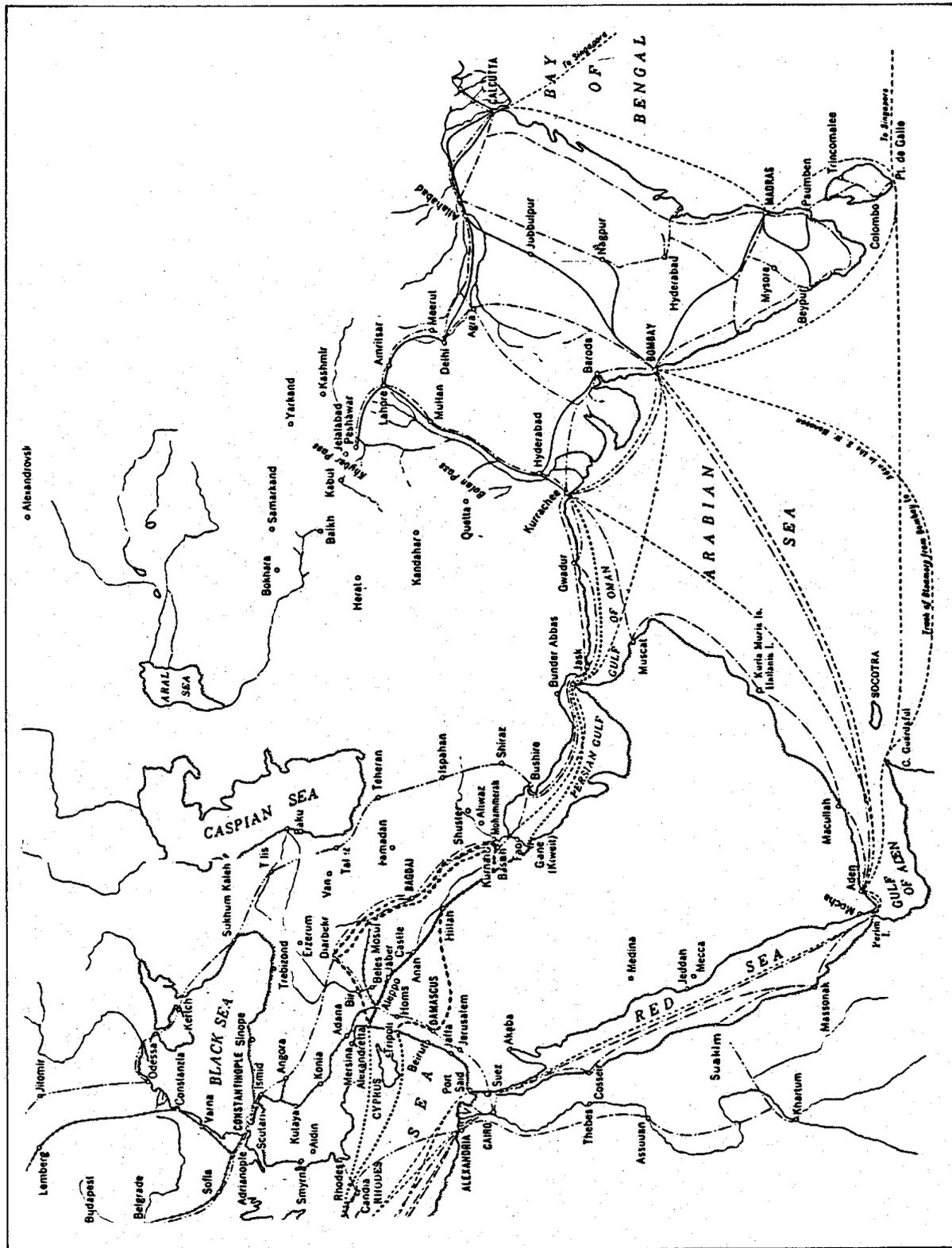
そして、こうしたスエズ地狭における輸送を組織化し、エジプト横断輸送を迅速化したのがトーマス・ワグホーン(Thomas Waghorn)であった¹⁴⁾。ワグホーンはスエズ航路用の蒸汽船が新造されるという発表を聞いて数週間内にエジプトにおもむき、アレキサンドリア／カイロ／スエズ間の郵便物、商品および旅客の輸送に携わるエージェントとなり、イギリス／インド間の輸

送スケジュールの厳守に資す旨を明らかにしたのであった。ワグホーンの計画によれば、預けられた郵便物は特別のメッセンジャーによってエジプトを
通って輸送され、スエズでインド海軍の蒸汽船に積み込まれるか、あるいは
地元の船でモカ、アデンあるいはソコトラに運ばれ、そこからインドへ輸送
されるというものであった。¹⁵⁾ また、ワグホーンは、先にみたようにナイル河
と紅海の間沙漠の横断には二つのルートがあったが、その選択を顧客にま
かせ、クセイルあるいはスエズのいずれのルートによる輸送についてもそれ
に必要な処置を講じていたのであった。¹⁶⁾ こうしたワグホーンの輸送エー
ジェントとしての事業は独占的に営まれたわけではなく、2人のイギリス人
「ヒル・アンド・レイブン」(Messrs. Hill and Raven) がすでにカイロで陸
上交通における旅客のためのホテルを建設していたし、まもなくそのサー
ヴィスを拡大すべくカイロ／スエズ間の沙漠横断における旅客とその荷物の
輸送を始める準備をし、さらにはスエズでホテルを建築し始めたために、ワ
グホーンは彼らとの競争に直面したのであった。つまり、1836年に「ボンベ
イ蒸汽船委員会」はエジプトを通る陸上交通の改良のためにその基金110,907
ルピーの使用を決定し、¹⁷⁾ その運用を「ヒル・アンド・レイブン」に委託した
のであった。それによって、つまり「ボンベイ蒸汽船委員会」の資金援助に
基づいて「ヒル・アンド・レイブン」はサービスを拡大すべく旅客馬車や荷
物車など必要な施設を備える一方で、沙漠横断路上の休憩所の建設にも着手
し、また「ヒル・アンド・レイブン」は1,000ポンドの契約金をもって5カ年
間同委員会のエージェントを勤めることになったのである。そのため、「ボン
ベイ蒸汽船委員会」の公式代理人 (official agent) たる「ヒル・アンド・レイ
ブン」とイギリス郵政省の信任代理人 (accredited agent) たるワグホーン
の間に輸送競争が展開されるに至ったのである。そして、かかる競争は別とし
て、1836年以降にはカイロ／スエズ間の8マイル余りの沙漠の横断は「ボン
ベイ蒸汽船委員会」の努力によってその快適性が大いに増大し、1838年ごろ
には沙漠の横断は約24時間でなされるようになったのである。¹⁸⁾

ワグホーンと「ヒル・アンド・レイブン」の競争は、「ヒル・アンド・レイ

ブン」が一層の財政的援助を受けた1841年まで続いたが、結局ワグホーンは独立の輸送エージェントとしての事業を断念せねばならなくなったのである。つまり、両者は合併し、「J・R・ヒル会社」(J. R. Hill & Co.)¹⁹⁾が設立されたのであった。同社は、「ヒル・アンド・レイブン」の砂漠横断ルートにおける経営とワグホーンのエジプトを通るすべてのルートにおける経営を継承するとともにそのサービスの改善に乗り出し、その手始めに小型鉄製汽船ジャック・オブ・ランターン号(Jack o' Lantern)をイギリスから回航し、ナイル河での最初の蒸汽船としてボウラック/カイロ/アトフェ(ナイル河とマハムヂエ運河の接続地)間の輸送に就航せしめたのであった。そして、1842年にはアトフェ/アレキサンドリア間の運河で馬引きトラック・ポートを経営していた小規模の会社を買収し、ここに同社はアレキサンドリアからスエズまでの全ルートを完全に支配するに至ったが、その独占的支配は「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の出現によって長くは続かなかったのである²⁰⁾

さて、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」が設立された後(1841年)に、インドへの航路の一部たる困難且つ煩瑣な「陸上路」の改良には何を為すべきかを調べるために急拠エジプトに渡った。その調査の結果、「水路輸送」の改良の必要性が明らかとなったために、アンダースンはカイロ号(Cairo)とロータス号(Lotus)の2隻の大型優秀蒸汽船がすでにアトフェ/カイロ間のナイル河輸送のために回航されていたが²¹⁾新たにマハムヂエ運河(Mahamoudieh Canal)²²⁾に就航させるための2隻の郵便蒸汽船と2隻の貨物蒸汽船を発注し、さらに「馬による曳航輸送」の「蒸気曳航輸送」への切り換えに着手する一方で、エジプト太守を説いてカイロ/スエズ間の砂漠横断道路の改修と²³⁾その輸送にかかわる商品および旅客への特別の保護に関する約束を太守からとりつけたのであった²⁴⁾同時に、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は輸送サービスのためにあらゆる種類の乗物を使用することや、車庫や倉庫を建設すること、さらにはナイル河とマハムヂエ運河の両方において蒸汽船に英国旗を掲げて就航させる



Source: H. L. Hoskins, *British Routes to India*, 1966.

ことを許可されたのであった。²⁵⁾

そして、1844年までに「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は、大守の免許状の下での蒸汽船の運航と砂漠横断輸送および休憩施設の譲り受けに関する取り決めと、「エジプト東洋輸送会社」(Egyptian Oriental Transit Company)という名称の補助機関の設立に関する取り決めに締結したのであった。その結果、1844年ごろには陸上路による旅客輸送において大きな改良がみられたのであった。つまり、同社の蒸汽船によるマハムヂエ運河での輸送や快速蒸汽船によるナイル河での輸送が快適且つ迅速化されたばかりか、砂漠横断ルートも広範に改良されたのであった。例えば、休憩施設は増築されるとともにより堅固に建築され、さらには馬の交換や旅客の休養のための駐車場の数が増大されたのであった。²⁶⁾

その後、1847年に大守がナイル河での蒸汽船輸送を政府事業として接收せんがためにナイル河に就航している蒸汽船を売り渡すべく強要した時、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は接收された後にかかる輸送が効果的に運営されるかどうかについて少なからぬ疑問を有していたために、当初はその申し出に応じなかったが、後に申し出に応ずることが好ましいと判断し、ついに蒸汽船を大守に譲渡したのであった。こうした変化とは別に、他方ではナイル河とマハムヂエ運河が水門によって連絡され、運河用船舶が水門を通過してナイル河用船舶の碇泊する棧橋まで直航したため、直接の旅客の乗り換えや荷物の積み換えが可能となったのである。そして、このことによって運河用船舶から荷物を降ろし、それをラクダに積み、再びそれを降ろして蒸汽船に積むという4度に及ぶ荷扱いが簡略化され、それに伴って荷物の破損や損傷が減少したのであった。²⁷⁾

こうした改良によって旅客輸送量は増大し、例えば「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が水路輸送の改良に着手する以前の1838年および1839年にはスエズからインドへの輸送は未だ東インド会社によって営まれ、それはあまり満足のいくものでもなく快適なものでもなかったけれども、その輸送人員はおおよそ250名(単純年平均125名)前後を記録していたが、

「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」がスエズ地狭においてその経営を開始した最初の年つまり1841年には573名に急増し、さらに翌1842年には800名を超えたのであった²⁸⁾

他方、スエズ地狭ルートによる貨物輸送については、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」のその開拓努力によって絹、インディゴ、スパイスという高い運送費を負担し得る商品の輸送が堅実に増大し、こうした貨物は陸路をロバあるいはラクダを乗り継いで蒸汽船から蒸汽船へと引き継がれ、かかる砂漠横断に関しては旅客よりも短時間でなされたのであった²⁹⁾しかし、旅客輸送に比して、郵便物および貨物の短時間での輸送は、当初、スエズにおける郵便物と旅客の到着時間差を発生させ、旅客がスエズに到着する以前に郵便物のみを積んで東インド会社の「郵便蒸汽船」が出航し、そのため旅客は次の船便までエジプトで待たされるという問題を引き起こしたのであった。けれども、こうしたはなはだしい不都合は「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が直航航路を開設した時にはなくなったけれども、当時は容易には解決されず、そのため「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は一つの方法としてボンベイ向けのイギリスからの郵便物を東インド会社の蒸汽船が積み込んだ後24時間蒸汽船の出航を見合わせるという約束を東インド会社から取り付けたのであった。また、郵便物を輸送する蒸汽船の船長は航海時間などすべてのことを同乗している海軍省の代理人によって統轄されていたため、そうした取り決めを結ぶためには一層多くの取り決めを必要としたのであった³⁰⁾

そして、エジプトを通る交通が一層改良されるのは、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」がスエズ地狭の両端に同社の蒸汽船航路を確立することに成功した後のことであり、事実同社がヒンダスタン号 (Hindustan 2,017 総トン) をもってスエズ航路の経営を開始した後には貨物輸送量は着実に増大していったのである³¹⁾

〔注〕

- 1) ユーフラテス・ルートとは、シリアあるいは小アジアを通過してビルに至り、そこで年中輸送のために用意された一団の小型船によってユーフラテス河をヒッラまで下るか、あるいはモスルを通過して中世の商業の中心地であったバグダードまで下り、そこからチグリス河をバスラまで下った後、インドの主要貿易港まで帆船によって航海するというものであった。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 337.
- 2) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 337-8.
エジプトを通るルートについてみると、1802年およびその後しばらくの間は郵便物はスエズ、カイロ、アレキサンドリアを経由して、またバスラおよびシリア砂漠を経由してインドからイギリスに輸送されていた。しかし、このエジプトを通るルートは紅海の航海に対するオスマン帝国政府の反対やエジプトにおける不隠な政治状況のために廃止され、他方シリアおよびメソポタミアを通るルートは西アジアの至る所の無秩序な状況のために衰退した。H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 188-9, 188n. 26.
- 3) 紅海は長い航行可能な水路ではあったけれども、航行にはあらゆる種類の障害と危険があった。例えば、その岸には突起した岩石があり、その海底はある所では錨を下ろしても役に立たないほど深く、また他の所では珊瑚礁や岩棚が突き出ていたし、そこを吹く風は非常に変わり易かったばかりか、モンスーンのために1年のうち少なくとも4ヵ月間は船を航行させることが不可能であった。こうした自然的障害や危険に加えて、エジプトを通るルートやメソポタミアおよびシリアを通るルートのいずれかの規則的な使用にとっての一つの大きな妨げは、ほとんど毎年夏には西アジアやエジプトを疫病が襲うということであった。H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 105 ; D. Divine, *op. cit.*, p. 63.
- 4) ナイチンゲール卿は妻を同行して東インド会社のクルーザーによってボンベイを出発し、いくつかの困難を経験した後にスエズに上陸し、そこから母国に向かった。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 344.
- 5) エルフィンストンはボンベイ総督に就任してまもなく、紅海を通る蒸汽船航路に関して新局面を開いた。つまり、彼はカルカッタが喜望峰ルートを支持しつつあった1823年5月に東インド会社の重役会に対して「すべての宿泊を含め34日でその交通がなされるかもしれない」と述べ、蒸汽船による紅海航路の開設を提案した。しかし、重役会がかかる提案に注意を払わなかったために、彼は1825~6年におけるイギリスからカルカッタへのエンタープライズ号の航海の後の1826年に同様の提案を行ったが、当時の東インド会社の財政状態は極めて悪く、また当時の重役会のメンバーは変化をあまり好まない人々であったために、やはりその提案は受け入れられなかった。そのため、彼はスエズ地狭ルートの価値を実際に例証して重役会に示すのが賢明であると考え、任期が終わる1827年に実行したのであった。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 344-5, 345 n. 1 ; H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 103-4 ; D. Divine, *op. cit.*, pp. 65-6.
他方、エルフィンストンが公式な提案を行った年の前年、つまり1822年にイギリス海軍士官 J. H. ジョンストン (James Henry Johnstone) はエジプトを通る陸上ルートに依存するイギリス/インド間の蒸汽船航路に関して記録されているところの、最初の明白な計画を立て、かかる計画はイギリスで財政的支持を獲得することができたばかりか、カルカッタの多くの企業家的市民によっても検討され支持されたのであった。H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 89-90 ; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 338-9 ; D. Divine, *op.*

cit., pp. 63-4.

- 6) マコームはインド政府の同意を得て、ボンベイ／スエズ間のエンタープライズ号の運航実験を1829年に行うことを計画し、インドから輸送されてきた旅客および郵便物のイギリスへの輸送のためにアレキサンドリアに1隻の蒸汽船を回航しておくことを重役会に要求した。彼はその計画に賛同が得られるものと期待して、アラビア沿岸のモカに石炭庫を建設し、またアデン、エッド、クセイル、スエズにも石炭庫を建設するために多量の石炭を運ぶ僚船たるインド海軍のセティス号 (Thetis) と雑多な補給品を積載した1隻の船舶をボンベイから出航させた。そして、しばらくの後、ボンベイからの蒸汽船の出航日を11月5日とすることと私信の郵便料が発表され、他方ではかかる計画に好意をよせていたエジプトの総領事ジョン・バーサー (John Balcer) によってイギリスの郵便物および旅客がエジプト大守の領土を通ることに関してその認可が受けられたのであった。しかし、この計画は失敗した。というのは、重役会はアレキサンドリアで待機させておくべき適当な大きさと馬力の蒸汽船の用船を試みたが、その用船料が極めて高かったためにかかる計画から一方的に手を引き、そのためアレキサンドリアでエンタープライズ号と落ち合うはずの蒸汽船がロンドンから回航されてきておらず、結果エジプトから当時のイギリス政府の郵便蒸汽船の終点であったマルタへの郵便物および旅客輸送のための準備が講じられなかったからであった。H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 106-7 ; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 345.
- 7) D. Thorner, *op. cit.*, p. 26.
- 8) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 355-9.
- 商館は一般的にユーフラテス・ルートを冷淡にみていた。というのは、同ルートは紅海ルートよりもはるかに粗悪であったからである。また、イギリス政府と東インド会社は1835~7年にユーフラテス河で蒸汽船の運航を試みたが、成功はしなかった。D. Thorner, *op. cit.*, p. 27.
- 9) こうして、インド向け郵便物は毎月1日にまとめられ、ファルマスからマルタまで海軍省の「郵便蒸汽船」で輸送され、マルタから別の「郵便蒸汽船」によってアレキサンドリアに送られることになった。そして、この実施に際して困難が予測されたために海軍省は6隻の蒸汽船の新造を決定し、発注したのであった。H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 211.
- 10) 1835年に東インド会社とイギリス政府の間で、インド海軍 (India Navy : 1830年以前はボンベイ海軍 Bombay Marine という名称を使用) の艦隊に2隻の新造船を加えることに関して一つの取り決めがなされ、かかる2隻の蒸汽船がボンベイ／スエズ間航路においてのみ使用されることになったのである。D. Thorner, *op. cit.*, pp. 27-8.
- 11) 拙稿「東洋航路への蒸汽船の進出と定期航路の開設(1)」, 『東亜経済研究』(山口大) 第48巻第3・4号, 昭和57年11月, 81ページ注1を参照されたい。
- 12) B. Cable, *op. cit.*, p. 81 ; D. Divine, *op. cit.*, p. 77.
- 13) H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 226-7.
- 14) スエズ地狭ルートの改良に着手する以前のワグホーンはベンガル水先案内人サービスにおける航海士であり、エンタープライズ号がカルカッタに到着した時に水先案内人を勤めた人物であった。その時、インドへの蒸汽船航路に伴う利益をみとめたワグホーンは、1827年にイギリスとの蒸汽船交通の実行のためにカルカッタにおいて結成された委員会に参加し、喜望峰迂回航路の開設を主唱した。そして、彼はエンタープライズ号の

- ボンベイ／スエズ間航路での実験航海の機に紅海ルートの迅速性を自覚するに至ったが、同ルートを公に支持することはしなかった。しかし、後に彼は喜望峰迂回ルートの支持から離れ、スエズ地狭ルートの支持にまわり、活発にそれを主唱したのであった。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 346-8; D. Divine, *op. cit.*, p. 64-5.
- 15) H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 227; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 360; D. Divine, *op. cit.*, p. 78.
- 16) B. Cable, *op. cit.*, p. 81.
- 17) かかる決定の後、ボンベイ政府の提案で、「ボンベイ蒸汽船委員会」はエジプトの砂漠の中で旅客が休憩する施設の建設を取り決めるために、バー (Col. Barr) をエジプトに派遣し、後日イギリス総領事パトリック・キャムベル (Col. Patrik Campbell) の支持を得た。そして、総領事キャムベルは砂漠を通るハイウエー計画の完遂のための施設を建設する許可を要求する長い公式文書を、エジプト大守に提出したのであった。H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 228; D. Divine, *op. cit.*, p. 80.
- 18) H. L. Hoskins, *p. cit.*, pp. 228-9.
- 19) 同社は、「ワグホーン会社」(Waghorn & Co.)あるいは「ワグホーン・アンド・ヒル会社」(Waghorn and Hill)とも呼ばれていた。B. Cable, *op. cit.*, p. 86.
- 20) H. L. Hostion, *op. cit.*, p. 230.
- 「J・R・ヒル会社」は1843年に買収されてしまった。
- 21) ナイル河ですでに就航していたロータス号を補助するために、1841年に回航されたカイロ号は、ナイル河航行のために建造された特殊な船型の船舶で重さ100フィート、幅14フィートで船体は船室と機関室から成り、非常に軽量の鉄製汽船であった。また、ロータス号は時速12マイルの速力を有し、当時としてはかなりの高速船であったばかりか、その船客設備等も非常にすぐれていた。そして、両船によるアトフェ／カイロ間の航海時間はおおよそ15～20時間であった。B. Cable, *op. cit.*, pp. 85-6; H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 237 n.4.
- 22) マハムゼエ運河は1819～1837年の間にエジプトの独裁的支配者アリ (Mehemet Ali) によって20万人におよぶ奴隷的強制労働を用いて開削・改良され、同運河によってアレキサンドリア／アトフェ間40マイルの水陸交通が可能となった。しかし、当初、そこに就航していた船舶はロバによって引かれる小型のトラック・ボートであった。H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 237; D. Divine, *op. cit.*, p. 78.
- 23) 陸上旅客のすべてがスエズからカイロまで砂漠を横断するわけではなかった。そのためワグホーンにみられたと同様に、紅海のクセイルとナイル河のセベス間100マイルにわたっては代替路線が準備されていた。「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の蒸汽船はしばらくの間、スエズに向かうものであろうとし、スエズからきたものであろうと、クセイルで碇泊したのであった。しかし、かかる代替線は重要ハイウエーとはならず、クセイルでの碇泊は数年後には中止されたのであった。H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 236.
- 24) B. Cable, *op. cit.*, p. 85; H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 237-8.
- 25) H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 238.

なお、こうした大守の譲歩の謝礼として、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はそのエジプト代理人たる「ブリッグス会社」(Messrs. Briggs and Co.)を通してエジプトを通して運ばれるすべての商品を記録し、その価格に従って0.5%の通過税を

年々大守に支払ったのである。

26) B. Cable, *op. cit.*, p. 88.

また、1842年に「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は、郵便物および旅客の輸送に要する時間を発表した。それによると、郵便物はロバやラクダを乗り継いでアレキサンドリアからカイロまで輸送され、砂漠を横断してスエズに到着するのに平均64時間を要し、スエズで蒸汽船が24時間待っているために郵便物はスエズに到着し蒸汽船に積み込むために88時間を与えられていた。他方、旅客はアレキサンドリアからナイル河まで運河用蒸汽船から河川用蒸汽船への手荷物の積み換え時間を含めて12時間、カイロまで蒸汽船で30時間（うち12時間が休息と観光にあてられた）、砂漠横断に12時間の休息と軽い食事を含めて36時間を要し、全体で地中海から紅海までの250マイルの旅程に78時間を要したのであった。B. Cable, *op. cit.*, p. 91.

27) B. Cable, *op. cit.*, p. 89.

さらに、1850年までにはアレキサンドリアや運河近くに倉庫が建設され、またアレキサンドリア付近には波止場や貨物倉庫、それに貯炭所が設置されるとともに、貯炭用の廃船やはしけ、それに荷役機械が設備されるようになったのである。B. Cable, *op. cit.*, p. 90.

28) B. Cable, *op. cit.*, p. 92.

29) ロバやラクダによって輸送された商品は高額の運賃を負担し得る高級品ばかりでなく、紅海航路における蒸汽船の燃料炭もラクダでエジプトを横断して輸送された。というのは、帆船による東洋方面の貯炭所への積み出しはモンスーンのためにスエズや紅海では行われなかったからである。B. Cable, *op. cit.*, p. 92 ; D. Divine, *op. cit.*, pp. 80-1.

30) B. Cable, *op. cit.*, pp. 90-2.

31) H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 230.

VI. インドおよび中国航路への進出と

東インド会社経営航路の買収

「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は1840年12月31日付の王室特許状によってその有限責任制が認められたが、他方でその特許状には「特許状の日付から2年以内にイギリスとインドの至る所との間に改善された蒸汽船交通を開設すべし」という条件が付されていたのであった¹⁾。また、イギリス／インド間の蒸汽船航路の開設はかかる特許状においてその交付の条件とされていたばかりでなく、同じく1840年のイギリス／アレキサンドリア間直通郵便運送航路の開設に関する郵便運送契約においても、当時公式に発

表されては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し且つインドへ蒸汽船航路を延長することが含まれていたのであった²⁾。そして、これらには財政的援助については何ら約束されていなかったけれども、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はスエズ／インド間の蒸汽船航路を開設すべく新しい蒸汽船の建造³⁾や給炭施設および船渠の準備、それに前章でみたエジプトを通る輸送つまりスエズ地狭「陸上路」輸送の改善にその2年という期間を費やしたのであった⁴⁾。そして、1842年初秋に第1船ヒンダスタン号(Hindustan, 2,017総トン)の建造および艤装が政府の監視の下で完了したため、同船が喜望峰を迂回してインドに回航されることになったのである。かかる回航は、ジブラルタルを除いて給炭の可能な港がなく、また莫大な燃料炭と水を必要とする極めて困難なものであったため、「運炭帆船」が石炭を積んで蒸汽船の到着を待つべく給炭予定港へ送り出されたばかりか、同社の代理人が乗組員の食糧や飲料水を準備すべく同様に予め派遣されたのであった⁵⁾。

こうして喜望峰を迂回しての回航の準備が十分且つ確実に進められる一方で、当時東インド会社がすでにボンベイ／スエズ間において蒸汽船による郵便運送を行っていたにもかかわらず、海軍省はカルカッタ／スエズ間の蒸汽船航路の確立の必要性を認め、1842年9月に公開の入札に付すことなしに「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」と1840年当時何ら約束のなかったカルカッタ／マドラス／セイロン／スエズ間の郵便運送契約を締結し、1845年1月1日より月1回の定期蒸汽船航路の開設にあたって年額115,000ポンド(1マイル当たり20シリング)という極めて高額な「郵便補助金」が与えられることになったのである⁶⁾。かかる「郵便補助金」の支給額が過去のあるいはこの後の「郵便補助金」の支給額に比して1マイル当たり20シリングと極めて高額であったのは、おおよそ以下のような事情によるものであろう。つまり、当時の未発達で燃料消費量の極めて大きい蒸汽船は、東洋各地などへのいわゆる長距離航海をなすにあたっては載貨収益能力を著しく低減させるにもかかわらず、船内に莫大な量の燃料炭を積載せねばならな

かったのである。したがって、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は燃料炭の積載量を減らし載貨収益能力をわずかでも増大させるために東洋各地に貯炭所の建設を行ったが、貯炭所への石炭の補給が喜望峰を迂回して多数の帆船によって担われねばならなかったために、燃料費を増大させる結果となったのである。が同時に「10年間にわたるこの高額の補助金の支給によって始めて、ピー・オーは東洋航路に確固たる基礎を築きあげることができた」⁷⁾のであった。

こうして、1842年9月24日にヒンダスタン号がカルカッタ／スエズ間に蒸汽船航路を開設すべくインドに向けてサザンプトンを出航し、途中ジブラルタル、セント・ビンセント、アセンション、ケープ・タウン、モーリシャス、ポアン・ド・ガル（セイロン）を経て蒸気機関と帆を併用しながら91日を要してカルカッタに到着し⁸⁾、続いて1843年8月24日に姉妹船たる第2船ベンティンク号 (Bentinck, 1,974総トン) がカルカッタに向けてサザンプトンを出航し、ほぼ同日数を要してカルカッタに到着した。さらに、1844年11月ごろに「プリカーサーリッツ」との合併が実現したためにプリカーサー号 (Precursor, 1,817総トン) がカルカッタに回航され、ヒンダスタン号およびベンティンク号に合流し⁹⁾、こうしてスエズ／インド間の1845年よりの蒸汽船航路の正規の経営のための蒸汽船船隊の陣容が整えられていったのである。しかし、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はヒンダスタン号がカルカッタに到着するやカルカッタ／マドラス／セイロン／アデン／スエズ間に月1回の航路の開設にとりかかり、1844年には1842年に締結した郵便運送契約には明記されていなかったが同航路を契約実効以前に「定期的」に営むに至ったのである。¹⁰⁾

また、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はヒンダスタン号をカルカッタ／スエズ間航路に就航させた結果、当時ボンベイ／スエズ間航路において東インド会社によって運航されていた250馬力の「武装郵便蒸汽船」に比してヒンダスタン号がその航海においてはるかに勝れ、さらには低速にもかかわらず高額の支出を必要とする東インド会社の蒸汽船に比して低

インド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
ヒンダスタン号	1842	2,017	木材	外輪	ダイレクト・アクティング	520
ベンティンク号	1843	1,974	木材	外輪	サイド・レバー	520
プリカーサー号	1841	1,817	木材	外輪	サイド・レバー	500

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

コストで良質のサービスを提供し得るとして、1843年8月にイギリス本国政府の後押しもあってボンベイ航路の接收を東インド会社に申し入れたのであった。¹¹⁾つまり、東インド会社の「武装郵便蒸汽船」はボンベイ／スエズ間の月1回の航路を維持するために必要な費用として年額110,000ポンドを支出していたが、¹²⁾「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は30,000ポンドを節約し、年額80,000ポンドで同航路における郵便運送を引き受けんとしたのであった。¹³⁾かかる申し出に対して、東インド会社は郵便運送を私的企業の手に移さんとする本国政府の意向に反し、自らがボンベイ／スエズ間航路を保持する重要性を示すとともに、その申し出を拒否し、その後東インド会社は1854年まで同航路を維持したのであった。¹⁴⁾

こうして、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」による東インド会社経営航路の買収計画は失敗に終わったが、この代わりに同社はベンガル政府によって散漫な方法で経営されていたホンコン航路を引き受け、同社の定期蒸汽船航路を拡張することをイギリス政府のあるメンバーによって勧められたのである。¹⁵⁾「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はこれを受け、すぐさま詳細な計画書を作成し提出したのであった。しばらくの交渉の後、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」への同航路の経営権の移譲が決定され、1844年に同社は公開の入札の下で競争することなくホンコン航路の郵便運送契約を海軍省との間で締結し、これにより「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は1845年1月1日よりセイロン／ペナン／シンガポール／ホンコン間に400馬力以上の蒸汽船をもって月1回

の定期航路を開設することになり、年額45,000ポンド（1マイル当たり約12シリング）の「郵便補助金」を受けることになったのである¹⁶⁾ かかるホンコン航路の郵便運送に際しては、セイロンがカルカッタ／スエズ間航路との連絡・接続港となり、郵便物はセイロンで積み換えられた後にセイロン／ペナン間を140時間、ペナン／シンガポール間を45時間、シンガポール／ホンコン間を170時間で運送されることになったのである¹⁷⁾

そして、ホンコン航路のためにレディー・メアリ・ウッド号 (Lady Mary Wood) が、同航路用にイギリスで建造されている大型蒸汽船が到着するまでその航海を担うためにイギリスから回航されることになり¹⁸⁾ 同船は郵便物を積載して1845年8月4日にシンガポールに到着した。また、ペニンシュラ航路に就航していたブラガンザ号が改修の後1846年にホンコン航路に配転され、レディー・メアリ・ウッド号のパートナーとしてともに大型蒸汽船が到着するまでの間ホンコン航路に就航することになったのである¹⁹⁾ そして、同年にはこの中国航路用に建造されていた大型蒸汽船ポティンガー号 (Pottinger, 1,401総トン) が進水し、翌1847年にはペキン号 (Pekin, 1,182総トン) が進水し、順次中国航路に回航されて同航路における主力蒸汽船としてセイロン／ホンコン間航路に就航したのであった。こうして、セイロン／ホンコン間航路に正規の大型蒸汽船が就航するや、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は1848年に郵便運送契約なしにホンコン／マカオ／広東間の支線航路を開設し、「小型武装蒸汽船」カントン号 (Canton, 348総トン) を回航し就航せしめ²⁰⁾ さらに翌1849年には同じく郵便運送契約による財政的援助を受けることなくホンコン／上海間に航路を開設し、実験的にレディー・メアリ・ウッド号を就航せしめたのであった²¹⁾ このように、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は1845年のセイロン／ホンコン間航路の開設を契機に急速に極東水域においてその航路を拡張していったのである。

しかし、セイロン／ホンコン間航路やホンコン／広東間航路、ホンコン／上海間航路など、いわゆる中国航路の開設および維持には極めて困難なものがあつた。つまり、中国航路においては、元来、オウピウム・クリッパー

中国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
レディー・メアル・ウッド号	1842	553	木材	外輪	サイド・レバー	250
ブラガンザ号(改修前) (改修後)	1836	688	木材	外輪		260
	1844	855	木材	外輪		
ポティンガー号	1846	1,401	鉄	外輪	オシレイティング	450
ペキン号	1847	1,182	鉄	外輪	ダイレクト・アクティング	430
カントン号	1849	348	鉄	外輪	ワンサイド・レバー	150

[出所] B. Cable, *op. cit.*, pp. 243-4 より作製。

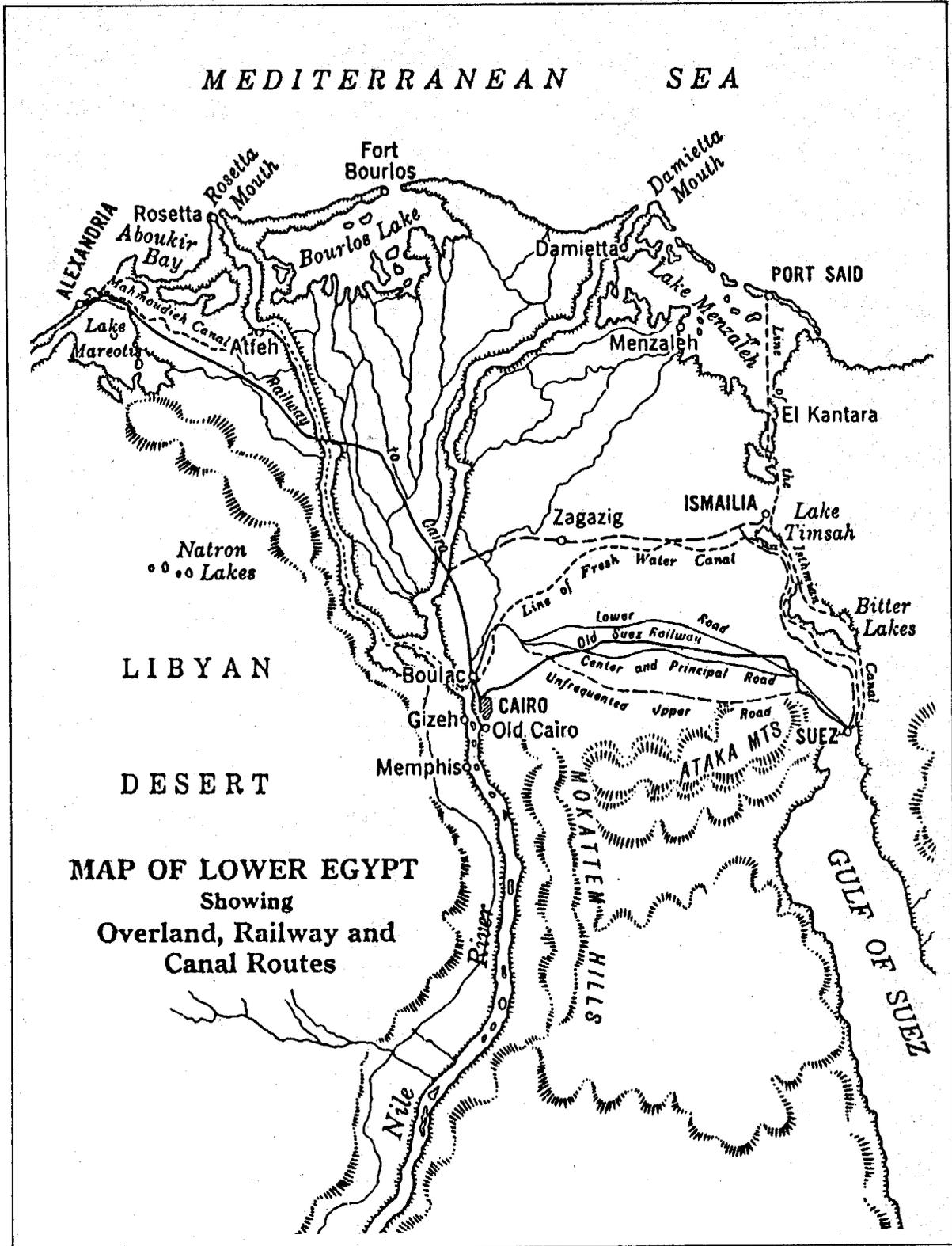
(Opium Clipper) やイギリス系商人の私的な蒸汽船、つまりマーチャント・キャリアーが絹やアヘンの輸送に従事し、そこから大きな利益をあげていたため、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が同航路に進出するに当たってはこうした船主による猛反対に直面したのであった。そのため、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の蒸汽船はこうした船主によって運航される帆船や蒸汽船の間を縫って航路を開設し、その維持をはからねばならなかったのである。さらに、ホンコン／上海間航路が開設された1849年にはイギリス航海条例が廃止され、それと同時にスピード等においてイギリス帆船に勝るアメリカのクリッパー船が中国／イギリス間の茶運送に進出してきたため、イギリス帆船とアメリカ帆船との間で茶運送をめぐる激しい競争が展開されるとともに、ここに蒸汽船を加えた三つどもえの抗争の様を呈するに至ったのである。そうした結果、レディー・メアリ・ウッド号は実験的に開設されたホンコン／上海間航路から引き揚げざるを得なかったのである。²²⁾

さて、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」のカルカタ／スエズ間航路の開設によって、イギリス／インド間に二つの郵便運送航路が設置されることになった。つまり、東インド会社がスエズ／アデン／ボンベイ間航路において主として郵便物を運送し、他方「ペニンシュラ・アンド・オ

リエントナル汽船」がスエズ／アデン／セイロン／マドラス／カルカッタ間航路において郵便物および旅客を輸送し、同航路によって輸送されてきたボンベイおよび中国向けの郵便物についてはセイロンで下ろされ、支線航路用蒸汽船によってセイロンからそれぞれの目的地に輸送されていったのである。かかる両社によってそれぞれ月1回の輸送がなされるため、特にイギリスとインドの間の商業に大きな利益がもたらされるであろうことは明らかであったが、しかし両社の蒸汽船が統一的に運航されず、両社のあいだに蒸汽船の航海表および時間表における相互関係が欠除していたことによって、その運航事情は決して満足のいくものではなかったのである。²³⁾ 特に、ヨーロッパ水域およびヨーロッパ地域における郵便運送取り決めが複雑であったことや、海軍省および東インド会社によって運航された蒸汽船には規則性がかなり欠除していたことなどによって、速達便の頻繁な遅延が生じたのであった。²⁴⁾

こうした状況を改善するために、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が1845年にイギリス／コンスタンチノーブル／黒海間の航路と東インド会社の蒸汽船に接続したマルタ／アレキサンドリア間の航路の新規の経営に関連して、海軍省によって維持されていたマルタ経由のイギリス／アレキサンドリア間航路を年当たり10,000ポンドの節約をもって接収したため、地中海蒸汽船サービスはかなり改善されたのであった。²⁵⁾ しかし、しばらくして海軍省はかかる契約を破棄してその運航を再開し、その海軍省の「郵便蒸汽船」は従来通り郵便物以外には商品や小包、その上旅客を輸送しなかったために、海軍省の「郵便蒸汽船」に対してイギリスとインドの両地において激しい憤慨が持ち上がったのである。こうしたことや、他方ではオーストラリア貿易の増大に伴う郵便運送の確立の必要性、さらには既存の東洋航路の見直しの必要性などによって、海軍省の「郵便蒸汽船」によるそうした運航は数年内に政府契約の下で私企業による郵便物および旅客運送へ切り替えられることになり、同時に既存の東洋航路の再編が行われることになったのである。²⁶⁾

つまり、1851年3月27日に下院特別委員会は東洋との郵便運送における既



Source: H. L. Hoskins, *British Routes to India*, 1966.

存のシステムに関する調査とインド／オーストラリア間の蒸汽船交通の確立のための最良の方法に関する研究を命ぜられ、同年7月にその報告書を取りまとめた²⁷⁾。かかる報告書によれば、郵便航路は五つの航路、つまり第1航路はイギリス／アレキサンドリア間の月1回の航路²⁸⁾、第2航路は第1航路と同様のイギリス／アレキサンドリア間の月1回の航路²⁹⁾、第3航路はスエズ／カルカッタ／ホンコン間の月1回の航路³⁰⁾、第4航路は第3航路と同様のスエズ／カルカッタ／ホンコン間の月1回の航路³¹⁾、第5航路はシンガポール／シドニー間の隔月の航路³²⁾に分けられ、同報告書はその確立を勧告していたのであった³³⁾。

そして、同委員会の勧告をうけて翌1852年にこの五つの航路に関してそれぞれ郵便運送を請負う蒸汽船船社が公募されることになったのである³⁴⁾。かかる公募に2社の蒸汽船船社が応募し、1社が「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」で、他が「イースタン汽船会社」(Eastern Steam Navigation Company)であった。「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は今回公募されていないボンベイ／ポアン・ド・ガル間航路を加えて全航路で年額199,600ポンド(スエズ地狭横断鉄道完成後には20,000ポンド減額)を要求し、「イースタン汽船会社」はイギリス／カルカッタ／ホンコン間の月1回の航路に年額110,000ポンド、シンガポール／シドニー間航路に年額166,000ポンド、両航路で276,000ポンドを要求したのであった³⁵⁾。入札では明らかに「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の方が「イースタン汽船会社」よりも有利ではあったが、決定に至るまでに「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は種々の困難や妨害に直面した。しかし、結局は五つの航路のすべての入札に勝ち、1853年1月1日に郵便運送契約を締結したのである³⁶⁾。これによって、イギリス／アレキサンドリア間に月2回、スエズ／カルカッタ／ホンコン間に月2回、マルセイユ／マルタ間に月2回、シンガポール／シドニー間に隔月の郵便運送が実施されることになったのである³⁷⁾。

こうして、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はオーストラ

リア支線航路を含むイギリス／インド／中国間の郵便運送を一手に行うに至り、東洋水域においてその独占的地位を維持するとともに一層強固なものにすることに成功したのであった³⁸⁾

他方、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は1848年に、東インド会社の下で衰退しつつあるボンベイ／スエズ間の旅客および貨物輸送の両方を速やかに増大することができると確信して、1843年には実現できなかった東インド会社経営航路の接收を再び申し出たのであった³⁹⁾ かかる申し出はオーストラリアやニュージーランドの植民地へのイギリス移民が次第に増大し、「それに伴って英／濠間の貿易量も増大しはじめたため、シンガポール／濠州間汽船航路の開設が、ニュー・サウス・ウェルズの議会および本国政府によって考慮されはじめ、P&O会社もこの航路の開設がイギリス／極東航路の交通量の増大をもたらすことを期待して⁴⁰⁾」なされたものであって、1843年における接收とは異なり「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は東インド会社がボンベイ航路だけで受けていると同額の「郵便補助金」でシンガポール／オーストラリア間航路とボンベイ／スエズ間航路を一括して引き受けた旨を政府に申し出たのであった⁴¹⁾ かかる申し出は好意をもって検討に付されることになり、ロンドン商人や議会メンバーから成る強力な代表団が政府に対して陳情を行ったりしたけれども、当の東イ

P. & O. 社の東洋船隊の推移

	木造外輪船		鉄製外輪船		鉄製スクリュー船		合 計	
	隻	総 ト ン	隻	総 ト ン	隻	総 ト ン	隻	総 ト ン
1845	6	8,087	—	—	—	—	6	8,087
1850	6	8,208	5	6,586	—	—	11	14,794
1855	4	6,800	4	4,939	9	10,893	17	22,632
1860	2	3,991	4	5,664	22	29,405	27	39,060
1865	—	—	3	4,314	24	33,706	27	38,020

〔出所〕 C. R. V. Gibbs, *op. cit.*, pp. 67-78; B. Cable, *op. cit.*, pp. 243-5 より作製。

ンド会社は1843年における申し出に対すると同様に「その郵便船の非能率性を暴露しながらも容易にそのボンベイ航路を手離さず⁴²⁾」、またボンベイ航路の経営については下院委員会と東インド会社の間でかなりの討論がなされたが膠着状態が続き、そのため議会にまでもちこまれて論議されたが、結局は議会の結論も白紙に終わった⁴³⁾。そのため、先にみた1851年の委員会報告書はボンベイ航路を「政治的理由」により東インド会社の手に残すことを勧告したのであった⁴⁴⁾。

しかし、政府は東インド会社がボンベイ／スエズ間航路の経営を維持することになったにもかかわらず、先にみたように、1852年に東洋への郵便航路の再編を断行し、その結果1853年には「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が東インド会社の蒸汽船よりも大型且つ高速の蒸汽船をもって新たな郵便運送を開始したのであった。そのため、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」との間の郵便運送をめぐる競争は、東洋における政治的困難とともに東インド会社の後退、つまり東インド会社経営航路の崩壊に導き、翌1854年の7月7日の契約によってボンベイ／スエズ間航路は「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」に譲渡されることになり⁴⁵⁾、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は年額24,700ポンドの「郵便補助金」を受けてボンベイ／スエズ間航路を経営することになったのである⁴⁶⁾。

そして、ここに「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は独占的海運業者として東洋航路における郵便運送を一手に独占し、その完全な支配を確立したのであった。

〔注〕

- 1) こうした条件の他に、同社によって建造される400馬力以上のすべての蒸汽船は戦時に陸下の軍艦として使用されるために、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は大口径の大砲を搭載し且つ発砲することができるようにかかる蒸汽船を堅固に建造し艤装しなければならないこと、またそれらの蒸汽船が航海に適する条件において有益且つ効果的に維持されるために政府にその検閲権を与えるべきこと、さらには政府に買い

入れの先買い権を与えてはじめてその蒸汽船を売却し得ること、などが付されていたのであった。H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 250.

- 2) B. Cable, *op. cit.*, p. 43; 拙稿「東洋航路への蒸汽船の進出と定期航路の開設(1)」, 77ページ。

また、1940年の郵便運送契約はマルタ／イオニア島間の月2回の航路の開設をも条件としていたが、運航に多額の費用がかかることが判明したため、1842年に「ペニンシュラ・オリエンタル汽船会社」はその義務を免除された。B. Cable, *op. cit.*, p. 94; D. Divine, *op. cit.*, p. 96.

- 3) 特に、かつて東洋海域において就航したことの無い新しい大型の蒸汽船の建造と高馬力を有する特殊なエンジンの製造は、実験という意味合いを含め、東洋航路の開設において非常に重要な問題であった。B. Cable, *op. cit.*, p. 74.

- 4) H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 250; B. Cable, *op. cit.*, p. 74.

- 5) B. Cable, *op. cit.*, p. 74.

- 6) *Ibid.*, p. 78; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 388; H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 253.

- 7) 山田浩之「海運政策(-)」, 108ページ。

- 8) B. Cable, *op. cit.*, pp. 75,76; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 388.

なお、Hoskinsによれば、1842年9月24日にサザンプトンを出航したヒンダスタン号は87日を要してカルカッタに到着したとしている。H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 252.

また、91日(あるいは87日)という航海日数は、同船が非常に厳しい嵐や荒海を通り航海したので、十分に満足のいくものであったと考えられていた。B. Cable, *op. cit.*, p. 78.

- 9) D. Divine, *op. cit.*, pp. 95-6.

- 10) H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 251.

- 11) Cableによれば、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が東インド会社に対してかかる申し込みを行ったのは、「プリカーサーリッツ」を合併した後の1844年であるとしている。B. Cable, *op. cit.*, p. 101.

- 12) Lindsayによれば、同航路を維持するのに年当たり105,200ポンドが支出されていたとしている。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 388.

- 13) H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 252-3; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 388; B. Cable, *op. cit.*, p. 101; D. Divine, *op. cit.*, p. 96.

- 14) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 388-9; B. Cable, *op. cit.*, p. 101.

- 15) カルカッタ／シンガポール間航路(「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が引き受けんとした航路)は、1842年に設立されたカルカッタの「マッケイ会社」(Mackey & Co.)によって育成された全くの私企業によって担われていた。H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 253 n. 61.

- 16) H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 253; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 388; B. Cable, *op. cit.*, p. 101.

かかる「郵便補助金」の支給額について Gibbs および Robinsonによれば、年額160,000ポンドであったとしている。C.R.V. Gibbs, *op. cit.*, p. 50; H. Robinson, *Carrying British Mails Overseas*, 1964, p. 166.

- 17) B. Cable, *op. cit.*, p. 101.

- 18) H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 253.

19) B. Cable, *op. cit.*, pp. 101-2.

20) カントン号が武装されていた理由は、海賊船たるジャンクに対して自身を防禦するためであった。B. Cable, *op. cit.*, p. 104.

21) B. Cable, *op. cit.*, pp. 103-4.

ホンコン／上海間航路におけるレディー・メアリ・ウッド号の就航は、起こり得るであろういくつかの不利益が予測されるが、十分な貨物が提供され、また「郵便帆船」や運航時間に支配されない場合、あるいはそうした所では同船の運航によって利益を享受することができるであろうとの予測の下になされたのであった。B. Cable, *op. cit.*, p. 104.

22) B. Cable, *op. cit.*, pp. 103-5; 中川敬一郎, 前掲論文, 286~7ページ。

23) イギリス郵政省によって採用された時間表によれば、まずボンベイおよびインド内陸部諸都市向け郵便物は毎月3日および7日にサザンプトンおよびロンドンからそれぞれ航送された。このうち、3日発の郵便物はマルタまで海路によって輸送され、そこで7日発のマルセイユ経由便と一緒にされた後、アレキサンドリアまで海軍省の郵便蒸汽船によって輸送され、スエズからボンベイまでは東インド会社の蒸汽船によって輸送された。他方、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の蒸汽船はインド向け郵便物をもって毎月20日にサザンプトンを出航し、マルタで毎月24日にマルセイユ経由でロンドンを発した郵便物の到着を待った。そして、一緒にされた郵便物はマルタからアレキサンドリアまで、またスエズからセイロンまで同社の蒸汽船によって輸送され、セイロンでボンベイおよび中国向け郵便物を積み換えた後に、マドラスおよびカルカッタ向け郵便物はそのまま続けて輸送された。同様な時間表が西航航海についても取り決められていたが、こうした時間通りに輸送されることは少なく、例えば、マルセイユ経由のロンドン向け郵便物がしばしばジブラルタル経由で輸送されることもあった。H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 254.

24) H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 253-4.

25) 地中海航路においてはフランスやオーストリアの船社が高速且つ最新の蒸汽船をもって郵便運送に従事し、特にフランスの「郵便蒸汽船」はマルセイユから東地中海諸港まで頻繁に運航され、それはイギリス船に比して高速であるばかりか効率的でもあった。1847年にはフランスはマルセイユ／アレキサンドリア間の月3回のサーヴィスを含む地中海航路のためにおよそ40隻の「郵政省所属郵便蒸汽船」を保有していた。また、オーストリアの「オーストリア・ロイズ社」(Austrian Lloyd's Co.)は1847年には25隻の大型蒸汽船を保有し、東洋へは毎週蒸汽船を出航させ、オリエントへ行くイギリス人やオリエントから来るイギリス人はこの「オーストリア・ロイズ社」の蒸汽船をもっぱら利用していたのである。そして、イタリア、ギリシャ、イオニア諸島、シリアの各港へのイギリス蒸汽船の配船はフランスおよびオーストリアがこれらの国々の地域的な貿易を獲得したため、全く終わることになったのである。H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 263.

26) H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 254-5.

1848年1月6日に、政府は翌年1月18日をもってサザンプトン／アレキサンドリア間の契約を満期とすることを「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」に通告し、その後まもなくかかる契約を公開の入札によって締結せんことを公告した。しかし、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」以外の申し込みは要求額が高額であったため、同年にかかるサザンプトン／アレキサンドリア間の新しい郵便運送契約が同社と

締結され、3年間の期限付きで年額24,000ポンド(1マイル当たり6シリング9ペンス)の「郵便補助金」が支払われることになったのである。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 390.

- 27) H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 258; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 390.
- 28) 同航路では郵便船は毎月初めにイギリスを出航し、ジブラルタルおよびマルタに寄港するというものであった。そして、同航路はフランスを通過して運ばれる郵便物のマルセイユ/マルタ間の輸送のためにマルセイユ/マルタ間の支線航路を含むことになっていた。
- 29) 同航路では郵便船は毎月半ごろに出航するというものであった。そして、同航路は、第1航路と同様に、ジブラルタルおよびマルタに寄港するとともにマルセイユ/マルタ間の支線航路も含むことになっていた。
- 30) 同航路では郵便船は毎月初めにイギリスを出航し、アデンおよびポアン・ド・ガルに寄港し、それに接続してある蒸汽船がマドラスを経由してカルカッタに進み、他の蒸汽船がペナンを経由してシンガポールおよびホンコンに進むというものであった。
- 31) 同航路では郵便船は毎月半ごろにイギリスを出航し、同様にポアン・ド・ガルに進み、それに接続してある蒸汽船がマドラスを経由してカルカッタに進み、他の蒸汽船がペナンを経由してシンガポールおよびホンコンへ進むというものであった。
- 32) 同航路では郵便船は隔月半ばごろにイギリスを送り出される郵便物のシンガポール到着を待って出航し、またシドニーからは2ヵ月が経過した後にイギリスに向けて中国を出航する郵便船とシンガポールで接続できるように出航し、いずれの場合でもバタビア、スワン・リバー、アデライデ、ポート・フィリップに寄港するというものであった。
- 33) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 390-1 n. 1.
- 34) かかる郵便運送契約は、もし必要ならば5社の船社が別個に締結することができるようにも、また1社がすべてを締結することができるようにも計画されていた。B. Cable, *op. cit.*, p. 121; D. Divine, *op. cit.*, p. 118.
- 35) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 391-2.
- 36) Cableによれば、同契約の締結は1852年とし(B. Cable, *op. cit.*, p. 105), またGibbsによれば1852年2月としている(C. R. V. Gibbs, *op. cit.*, p. 154)。
- 37) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 393; D. Divine, *op. cit.*, p. 119.

また、Cableによれば、同契約はイギリス/エジプト間、エジプト/カルカッタ/中国間、エジプト/ボンベイ間、マルセイユ/マルタ間(イギリス/エジプト間航路に接続)、シンガポール/オーストラリア間、の五つの航路について船社が公募され、結果「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」がサザンプトン/カルカッタ間月2回、イギリス/アレキサンドリア間航路に接続してマルセイユ/マルタ間月2回、ボンベイ/セイロン/シンガポール/中国間月1回、カルカッタ/シンガポール/中国間(ボンベイ・サーヴィスを加え、インド/中国間は月2回になる)、シンガポール/キング・ジョージ・サウンド/アデライデ/メルボルン/シドニー間隔月の郵便運送契約を締結したとしている。B. Cable, *op. cit.*, pp. 121-2.

- 38) この郵便運送契約においては、就航させる蒸汽船の速力が規定され、例えば主要航路に就航する蒸汽船は時速10ノット以上(試走では12ノット)、シンガポール/シドニー間の支線航路では8.5ノット以上(試走では10.5ノット)が要求され、また天候や政府の承認なしに蒸汽船が出入港に遅延をきたした場合には罰金が課せられることが明記されて

いたのであった。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 393-4.

39) B. Cable, *op. cit.*, p. 106.

40) 中川敬一郎, 前掲論文, 287ページ。

41) B. Cable, *op. cit.*, pp. 106, 119 ; H. Robinson, *op. cit.*, pp. 190-1.

42) 中川敬一郎, 前掲論文, 287ページ。

43) B. Cable, *op. cit.*, pp. 106-7.

44) H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 260.

ボンベイ航路を東インド会社の手に残すことにした「政治的理由」の一つには、東洋海域において真に独占者形態において運航を行っている「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が同航路の経営を接収するならばその独占が助長されることになることに対する大衆の批難があった。H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 260.

45) H. Robinson, *op. cit.*, p. 191 n. 2.

46) H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 260-1 ; B. Cable, *op. cit.*, p. 107.

Ⅶ. オーストラリア航路への進出

オーストラリアおよびニュージーランドは、イギリス本国との規則的な郵便運送航路の開設が最も遅れた地域であった。そのため、19世紀初頭においては郵便物の運送は商人の保有する貿易船や移民輸送船、それに捕鯨船によってもっぱらシドニーへの直航運送という形態において行われていたのであった。つまり、個人の船舶への運送委託という形態がとられていたのである。かかる形態における郵便運送においては、郵便物を委託された船舶が本来的に商船や漁船であって郵便船として運航された船舶ではなかったために、その運送に非常に長い時間を要し、¹⁾また郵便物を委託された船舶の船長には慣習上少額の謝礼が支払われていたけれども船長はその委託をあまり好まなかったために、その運送は極めて不規則とならざるを得ないという困難と問題を露呈していたのであった。²⁾

こうした郵便運送を改善するために、1844年に、オーストラリアおよびニュージーランドへの郵便運送に関する取り決めをイギリス本国郵政省の管轄下に置くための条例の改正と、郵便運送の現状を調査するための2名の委員の派遣が行われたのであった。しかし、これ以前にイギリス郵政省によっ

てオーストラリアへの規則的な郵便運送を確立するために、一つの方策が講じられていた。つまり、海軍省は1843年10月3日に「ヘンリー・アンド・カルバート・トウルミン」(Henry and Calvert Towlmin)との間で帆船による月1回の郵便運送に関する契約を締結し³⁾、かかる郵便運送契約によって「郵便帆船」が翌1844年初頭から毎月初めにシドニーに向けてリバプールを出航し、それぞれの往航郵便運送に対して100ポンドが支払われることになっていたのである⁴⁾。そして、1844年2月初めに第1船メリー・シャープ号(Mery Sharpe, 328トン)が出航し、131日を要してシドニーに到着し、翌3月にはジョージタウン号(Georgetown, 412トン)、4月にはセイロン号(Ceylon, 374トン)が出航し、それぞれ113日を要してシドニーに到着したのであった⁵⁾。

しかし、こうした「郵便帆船」の運航においては、帆船であるがゆえに出航についてはある程度の規則性を確保することが可能であったが、目的地への到着については自然力による航海のためにその時間的規則性は確保され得ず、そのため「定期性」は厳密な意味では達成されなかったばかりか、特に「ヘンリー・アンド・カルバート・トウルミン」の「郵便帆船」は運航費を償うための貨物の集荷に手間どったことによって他の多くの商船に比してその航海に長時間を要したのであった。さらに、その航海に長時間を要するがゆえに、「郵便帆船」による旅客輸送では多量の飲食料品を必要とするために運賃は相対的に高額とならざるを得なかったのである。そのため、こうした不平・不満と、それを解決する一つの方法としての就航船舶の「帆船から蒸汽船へ」の転換、つまり蒸汽船航路の開設の気運の高まりによって、「ヘンリー・アンド・カルバート・トウルミン」との契約は1848年には更新されず、ここにオーストラリア航路への「郵便帆船」の運航は一応終わることになったのである⁶⁾。

さて、オーストラリアとの蒸汽船交通に関する論議は、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」がカルカタ／スエズ間の郵便運送契約を締結した1842年ごろから行われるようになった。例えば、1843年に蒸汽船交通の問題がオーストラリアで議題にのせられるとともに、シドニーやその他多

くの所で種々の公開の会合が開かれ、1844年にはニュー・サウス・ウェールズの立法府に対して一つの具申がなされて有望な決議が満場一致で採択されたのであった。⁷⁾ また、1845年には植民地の立法府によって本国政府に対してインドや中国におけると同様にこの植民地にも蒸汽船による郵便運送航路を拡張してほしい旨の請願がなされ、⁸⁾ その一方でシドニーでは蒸汽船熱狂者によって「蒸汽船協会」が形成されたのである。⁹⁾ さらに1846年11月には、1845年に「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」によって開設されたセイロン／ホンコン間航路に接続した蒸汽船航路の開設を望む嘆願書が政府に提出され、¹⁰⁾ 他方ロンドンでは1846年4月に「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の会長ジョージ・ラーペント卿や他の人々によってロンドン・タバーンで一つの公開の会合がもたれ、その席上蒸汽船によるオーストラリアとの連絡の最も便宜な方法に関する調査を実施すべきことを本国政府に主張することが決議されたのであった。¹¹⁾

こうして、1847年にイギリス本国政府（海軍省）によってシンガポール／シドニー間の郵便運送を請負う船社が公募されることになったのである。これに対して多くの応募があり、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」もその中の1社であった。しかし、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の場合には、それは応募というよりもむしろ逆提案というべき性格のものであって、それは前章でみたように、もし東インド会社はその経営航路たるボンベイ／スエズ間航路を自社に譲渡するならば、東インド会社が同航路の経営に対して受けていると同額の「郵便補助金」つまり年額50,000ポンドでボンベイ／スエズ間航路およびシンガポール／シドニー間航路の両航路における郵便運送を引き受けんとするものであった。しかし、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の入札は、東インド会社はその航路を手離さなかったこともあって結局は却下されたのであった。¹²⁾ そして、多くの入札者の中で最低額の申し出を行った船社の入札が受託されたが、数ヵ月間の交渉の後に同社には契約を実行する能力のないことが判明し、かかる計画は全くの水泡に帰してしまっただのである。¹³⁾

とかくするうちに、オーストラリアへのゴールド・ラッシュが最高潮に達し、多くの移民によって人口が急速に増大した結果、オーストラリアへの規則的な郵便運送は必須の要件となり、その確立が緊急の課題として取りざたされるようになったのである。そこで、1851年に下院特別委員会がイギリスとインド、中国、オーストラリアおよびニュージーランドとの間の交通を確立する最良の方法を調査することを命ぜられ、同委員会はオーストラリアに関する調査をその緊急性のゆえに優先して取り扱い、同年6月15日に最初の報告書をまとめた。かかる報告書の中で、同委員会はオーストラリアへの定期的且つ迅速な蒸汽船航路の確立の緊急性を指摘するとともに、オーストラリアへの3大ルートのそれぞれの性格とメリットについて言及していたのであった。¹⁴⁾つまり、同委員会はエジプトを通りポアン・ド・ガルへ行き、そこからシンガポール、バタビア、ルーイン岬を経由するルートを郵便運送や旅客輸送の観点から最も有益ではあるが、特に旅客輸送については熱帯の熱さが船客の快適性を低下させるためにあまり好ましいものでないとし、また喜望峰迂回ルートは商品輸送に特に適したものであり、それは大衆に最小の費用で最大の利益を与えるものであるとし、単に一つの論理的な推薦をしていたのであった。¹⁵⁾

そして、1852年に前章でみたようにかかる委員会の勧告をうけて五つの航路において郵便運送を請負う蒸汽船船社がそれぞれ公募されたものであるが、海軍省はオーストラリア航路については同委員会の推薦に制約されることなく、喜望峰を迂回する航路で郵便運送を請負う船社とエジプトを経由してシンガポールを通る航路で郵便運送を請負う船社を同時に公募したのであった。¹⁶⁾そして、「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／シドニー間の郵便運送契約を獲得し、同社は同航路の航海日数を28日とし、またロンドンからの総所要日数70日を超えないものとして1853年より隔月に蒸汽船を就航させることになったのである。¹⁷⁾そこで「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は実際の契約が始まる以前に、シンガポール／シドニー間の航海ルートについて出来るかぎりの知識を修得せんが

ために実験的に蒸汽船を就航させるべく直ちに2隻の蒸汽船を回航することにしたのであった。そして、新しく建造されたチューサン号 (Chusan, 699総トン) が第1船として5月15日にサザンプトンを出航し、¹⁸⁾ 84日を要して8月3日にシドニーに到着し、第2船フォーモサ号 (Formosa, 675総トン) が11月23日にアルバニーに到着したのであった。¹⁹⁾

他方、「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／シドニー間の郵便運送契約を獲得した時に、「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／オーストラリア間の郵便運送契約を獲得し、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の蒸汽船と交互に就航させるべく同じく隔月で年額26,000ポンドの「郵便補助金」を受けて蒸汽船を運航することになったのである。そしてオーストラリア号 (Australia, 1,170トン)、メルボルン号 (Melbourne, 496トン)、アデライデ号 (Adelaide, 432トン) の3隻が順次運航を開始したのであった。²⁰⁾ しかし、オーストラリア号は2度目の航海において船体に損傷を受けて母港に引き返したため、同船に積載されていた郵便物は一時的に南アフリカ向けは「ジェネラル・スクリュウ蒸汽海運会社」 (General Screw Steam Shipping Company)、オーストラリア向け小包は「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」にそれぞれ依託

オーストラリア航路に就航する郵便蒸汽船

船名	建造年	総トン数	船材	推進	機関	馬力	就航年
チューサン号	1852	699	鉄	スクリュウ	オシレイティング	80	1852-3
フォーモサ号	1852	675	鉄	スクリュウ	4ピストンロッズ	80	1852
シャンハイ号	1851	546	鉄	スクリュウ	オシレイティング	100	1852-3
ボイベイ号	1849	1,195	木	外輪		450	1853-4
ユドラス号	1852	1,185	鉄	スクリュウ	ギア付ビーム	754	1853-
ノーナ号	1853	969	鉄	スクリュウ	スティブル・ギア	624	1854-

〔出所〕 B. Cable, *op. cit.*, p. 244.

され運送されるように取り図られたが、かかる事故を契機に「オーストラリア・ロイヤル・メール汽船会社」は運航開始以来1年にも満たないうちに同航路における郵便運送を中止するに至ったのである²¹⁾。そのため、喜望峰を迂回するオーストラリア航路における「郵便蒸汽船」の運航の即座の復興が嘆願され、1854年初めに「ジェネラル・スクリュウ蒸気海運会社」が「オーストラリア・ロイヤル・メール汽船会社」に代わって同航路における郵便運送契約を締結し、手紙半オンス当たり6ペンスの率での「郵便補助金」を受けて、往航は喜望峰、復航はホーン岬を經由して往復航とも67日で郵便物を運送することになったのである²²⁾

かくて、1854年には政府との契約の下で「郵便補助金」を受けた2社の船社によってオーストラリアへの郵便運送が行われることになったが²³⁾ クリミア戦争によってかかる郵便運送は中断を余儀なくされるに至ったのである。つまり、黒海およびバルチックへの兵士の輸送のために民間蒸汽船および帆船が大量に徴用されることになり、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はオーストラリア航路の中止とボンベイ／中国間航路の月2回の配船から月1回の配船への変更を強いられ、同様に「ジェネラル・スクリュウ蒸気海運会社」にあってもオーストラリア航路の中止を強いられたのであった²⁴⁾。こうした「郵便蒸汽船」の運航の中止に対して深く遺憾の意を表した政府は、しばらくの後に、「郵便帆船」の復興によってサービスを再開せんとしたのであった。そのため、海軍省によってオーストラリアへの移民輸送に従事していたリバプールの2社の帆船会社、つまりジェームズ・ベインズ (James Baines) の「ブラック・ボール・ライル」(Black Ball Line) とウィルソン (Wilson) の「ホワイト・スター」(White Star) との間で郵便運送契約が締結され、両社の「郵便帆船」が毎月5日と20日に交互に出航し、往航では喜望峰を迂回し、復航ではホーン岬を經由して郵便物を運送することになったのである²⁵⁾

クリミア戦争が終わった後に、オーストラリアとの蒸汽船による毎月の郵便運送のスピーディーな復興が緊急の課題とされ、海軍省は1856年5月にス

エズ／オーストラリア間の毎月の直航且つ独立した「郵便蒸汽船」の運航を請負う船社を公募したのであった。これに応じて4社の船社の応募があったが、かかる公募に際して種々の条件が付されていたためその条件を満たしていた「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」と「ヨーロピアン・アンド・オーストラリアン汽船会社」(European and Australian Steam Navigation Company)の入札のみが検討に付されることになったのである。²⁶⁾

「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は、ポアン・ド・ガルで主要航路に接続するセイロン／シドニー間の月1回の航路に対して140,000ポンドを要求し、契約条件に含まれる罰金については承諾しかねる旨を明らかにしたのに対して、「ヨーロピアン・アンド・オーストラリアン汽船会社」はスエズ／シドニー間の月1回の航路に対して入札額を185,000ポンドとしながらも、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が拒絶していたその条件についてはそれをすべて了承するとともに、イギリス／アレキサンドリア間にも月1回の独立の蒸汽船航路を開設し、スエズ／メルボルン間を往航39日、復航35日で行うとしていたのであった。そして、入札額が185,000ポンドと極めて高額であったにもかかわらず、「ヨーロピアン・アンド・オーストラリアン汽船会社」の入札が受諾されることになり、²⁷⁾「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はその入札額が競争者よりも低額であったにもかかわらず、敗退を喫してしまったのである。²⁸⁾

「ヨーロピアン・アンド・オーストラリアン汽船会社」は同年10月にかかる郵便運送契約を締結し、翌1857年3月からの運航に備えるべく大西洋横断郵便運送のために近年建造された3隻の大型蒸汽船、つまりヨーロピアン号(European, 2,379トン)、コロンビア号(Columbia, 2,189トン)、オネイダ号(Oneida, 2,285トン)を回航した。そして「ヨーロピアン・アンド・オーストラリアン汽船会社」の「郵便蒸汽船」の就航によってオーストラリアの植民地はやっとのことで満足したかに思われたが、同社の「郵便蒸汽船」は遅延がはなはだしく、そのためオーストラリアは再度失望させられたばかりか、「ヨーロピアン・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、倒産に追いこまれ、運航を中止せざるを得なくなったこと
によって一層失望させられたのであった。²⁹⁾ かかる「ヨーロッパ・アンド・
オーストラリアン汽船会社」の同航路からの撤退によって、オーストラリア
への蒸汽船による郵便運送が途絶えてしまったために、海軍省は一時的な緊
急の措置として同社と幾分かの関係性を有していた「西インド・ロイヤル・
メール汽船会社」(West Indian Royal Mail Steam Packet Company)に「郵
便蒸汽船」の運航を要請し、「西インド・ロイヤル・メール汽船会社」はこの
海軍省の要請に応じて8ヵ月間185,000ポンドの「郵便補助金」を受けて「ヨー
ロピアン・アンド・オーストラリアン汽船会社」の航路を引き継いだのであつ
た。³⁰⁾

こうして、「西インド・ロイヤル・メール汽船会社」によってオーストラリ
アへの蒸汽船による郵便運送が一時的に再開されたため、政府はその間に正
規の郵便運送を確立すべく、1858年9月に再びマルセイユ／マルタ間の支線
航路を含むイギリス／オーストラリア間の月1回の郵便運送を請負う船社を
公募したのであった。³¹⁾ これに応じて2社の船社の応募があり、1社が今や同
航路において一時的に「郵便蒸汽船」の運航を請負っている「西インド・ロ
イヤル・メール汽船会社」であり、他が「ペニンシュラ・アンド・オリエン
タル汽船会社」であった。「西インド・ロイヤル・メール汽船会社」はエジプ
トを通る月1回のサービスに250,000ポンドを要求し、「ペニンシュラ・アン
ド・オリエンタル汽船会社」はモーリシャスを通る月1回のサービスに
180,000ポンドを要求し、³²⁾ 結果「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船
会社」と郵便運送契約が締結されることになり、同社は1859年2月1日から
その運航を開始することになったのである。³³⁾ ここに、「ペニンシュラ・アン
ド・オリエンタル汽船会社」はクリミア戦争によってかつてのオーストラリ
ア航路から退いて以来5年ぶりに正式にその失地を回復したが、³⁴⁾ これに至
るまでに同社はかつてなかった諸困難を経験したのであった。それは、あた
かも来たる60年代に同社が競争企業の台頭などによって経験することになる
一層の諸困難を暗示するかのようであった。

〔注〕

- 1) 例えば、1815年9月23日にオーストラリアの植民地の新任の郵便局長ロバート・ミッチェル (Robert Mitchell) はロンドンの郵政省書記フランシス・フリーリング (Francis Freeling) に手紙を書き、それをロンドン籍の捕鯨船ジェファーソン号の船長に託した。同船はロンドンへ向かう途中で捕鯨を行ったためにその手紙がフリーリングに届けられたのは翌1816年5月6日であって、実にその輸送に225日を要したのであった。H. Robinson, *op. cit.*, p. 186.
- 2) H. Robinson, *op. cit.*, pp. 184-6.
- 3) Hoskins によれば、定期的な交通へのアプローチは1841年になされ、この時以来かなり規則的な間隔において帆船がクライドからオーストラリアに向けて航海を始め、その後同種の他の規則的な帆船の運航が行われるようになって喜望峰経由のイギリス／オーストラリア間航路においてはかなり十分なサービスが供給されるに至ったとしている。H. Hoskins, *op. cit.*, p. 256.
- 4) また、復航航海については当時はまだ何ら取り決めはなされていなかったし、「ヘンリー・アンド・カルバート・トゥルミン」は1片道航海100ポンドという少額の「郵便補助金」を補うために貨物輸送を期待していたのであった。H. Robinson, *op. cit.*, p. 187.
- 5) H. Robinson, *op. cit.*, pp. 186-8.
- 6) *Ibid.*, pp. 188-9 ; H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 256-7.
- 7) B. Cable, *op. cit.*, p. 118.
- 8) H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 257.
- 9) 同協会はインドにおいて形成されたものと同様に、蒸汽船会社の設立と政府援助のための宣伝を行う資金の調達をその目的としたものであった。H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 257.
- 10) しばらくの後、立法府の特別委員会は「郵便蒸汽船」がトレス海峡を通るルートによってシドニーと「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」を接続することや、年額6,000ポンドの補助金を与えることを特別に推薦した。このルートは、シドニーからまっすぐ北へ向かうルートで、ブリスバークおよびバタビアに寄港し、シンガポールで合流することを意味するものであって、同委員会がルーイン岬やメルボルンを経由するルートよりもこのルートを選んだ理由は、かかるルートでは小型小馬力の蒸汽船の使用が可能であったことやシドニーが最初に郵便物を受け取るという便宜をシドニーに与えんがためであった。H. Robinson, *op. cit.*, p. 189.
- 11) B. Cable, *op. cit.*, pp. 118-9 ; H. Robinson, *op. cit.*, p. 190.
また、その席上ではオーストラリアへの特定の航路を推薦するということとはなされなかった。
- 12) B. Cable, *op. cit.*, p. 119 ; H. Robinson, *op. cit.*, pp. 190-1.
- 13) B. Cable, *op. cit.*, p. 119.
- 14) H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 258 ; H. Robinson, *op. cit.*, p. 191.
- 15) *Ibid.*, p. 259 ; *Ibid.*

こうしたオーストラリアへのルートについての言及は、すでに1850年にニュー・サウス・ウェールズの立法府によって任命された委員会の報告書にみられ、それは Hoskins によれば後に本国政府の決定にかなりの影響を及ぼしたとしている。つまり、かかる報

告書においてすべての可能なルートの利益が検討され、そこではトレス海峡ルートが支持されていた。喜望峰迂回ルートは商業上の迅速なルート、つまり蒸汽船によると同様に帆船によって十分に担われるルートであるとし、他方パナマ地狭ルートは特殊な利益がもたらされるため慎重に検討されていた。そして、パナマ経由のプリマス/シドニー間の見積距離は12,572マイルで航海に64日を要し、シンガポール経由は12,710マイルで66日、喜望峰迂回ルートは13,162マイルで71日を要するとされていた。H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 257-8, 258 n. 78.

16) これは、海軍省が両航路で郵便運送を実施することによって自ずと良い航路が決定されるにちがいないと信じてのことであった。H. Robinson, *op. cit.*, p. 191.

17) H. Robinson, *op. cit.*, p. 191.

18) Divine によれば、チューサン号の出航は1852年1月15日としている。D. Divine, *op. cit.*, p. 119.

19) B. Cable, *op. cit.*, pp. 122, 124, 129, 132 ; H. Robinson, *op. cit.*, p. 192.

チューサン号およびフォーモサ号の2隻の蒸汽船はしばらくして大型高馬力の蒸汽船に取って代わられた。つまり、1852年中にカルカッタ/中国間航路に就航していたシャーンハイ号 (Shanghai, 546総トン) がフォーモサ号にとって代わり、1853年にはボンベイ号 (Bombay, 1,186総トン) とマドラス号 (Madras, 1,185総トン) がこの2隻に代わり、1854年にはノーナ号 (Norna, 969総トン) がボンベイ号にとって代わったのである。B. Cable, *op. cit.*, p. 132.

20) 「オーストラリア・ロイヤル・メール汽船会社」の蒸汽船は、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の蒸汽船チューサン号に比して、大きさが2倍、馬力で4倍であったが、チューサン号がイギリス/オーストラリア間を84日で航海したのに対して、「オーストラリア・ロイヤル・メール汽船会社」の蒸汽船は95日を要し、また復航には113日を要したのであった。H. Robinson, *op. cit.*, p. 193.

21) H. Robinson, *op. cit.*, pp. 191-3.

22) *Ibid.*, p. 194.

「オーストラリア・ロイヤル・メール汽船会社」に代わって「ジェラル・スクリュース蒸気海運会社」が郵便運送契約を締結するに至ったのは、同社は南アフリカやインド方面に船舶を配船するかたわら1853年にオーストラリア航路においてすぐれた航海を行い、その時南アメリカを迂回する航路によって郵便物をイギリスまで運送した実績等が買われたものと思われる。H. Robinson, *op. cit.*, p. 194.を参照。

23) オーストラリア航路を経営する蒸汽船会社は、「郵便補助金」を受けていた「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」と「ジェネラル・スクリュース蒸気海運会社」の他にもあったが、旅客輸送についてはいずれもそのシェアは大きくはなかった。つまり、高額な蒸汽船運賃を支払えない者や多くの移民はグリーン (Messrs. Green), スミス (Messrs. Smith), ウィグラム社 (Messrs. Wigram & Co.) によって運航された大型のゆったりとした帆船によってオーストラリアまで航海した。これらの帆船船主および帆船会社は東インド会社の商業独占の終結後には帆船航路を開拓し、喜望峰を迂回するインド貿易においては特に顕著であった。H. L. Hoskins, *op. cit.*, pp. 259-60.

24) H. Robinson, *op. cit.*, p. 194 ; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 395 ; B. Cable, *op. cit.*, p. 136.

「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」のオーストラリア航路からの引き揚げは、貿易や植民地に関係したイギリス商人に大きな不満をつのらせた。また、同社は同航路からの引き揚げによって年額17,457ポンドの「郵便補助金」を放棄することになったが、同社の蒸汽船に対する徴用費が郵便運送に関わる収入の減少を補償する以上のものであったため、それによって損失を被ることはなかったのである。H. Robinson, *op. cit.*, p. 195.

25) H. Robinson, *op. cit.*, p. 195.

この時、郵便運送に従事した帆船の中で、特にジェームズ・ベインズ号 (James Baines) やライトニング号 (Lightning), それにドナルド・マッケイ号 (Donald Mckay) のような快速クリッパー船は、1856年に往航は平均84日、復航は93日で航海した。

26) 応募の条件には、例えば、就航させる蒸汽船は2,200トン以上の高馬力のスクリュー船たること、とされていた。そのため、応募した中のジェームズ・マッキーン (James McQueen) の入札は使用蒸汽船が外輪船であり、その建造にしばらくの時間を要することなどから却下されたのであった。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 396 ; H. Robinson, *op. cit.*, p. 196.

27) 「ヨーロッパ・アンド・オーストラリアン汽船会社」の入札額が185,000ポンドと極めて高額であったため、議会などでかなり審議されたが、それが受け入れられることになったのは、一つには政府の「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」に対する反感もあるが、財政的には財務省の見解にそってオーストラリアの植民地が「郵便蒸汽船」の維持費の一部を負担することになったためであろうし、またこの財政的裏付けに基づいて今回の公募が行われたのであった。H. Robinson, *op. cit.*, p. 195.

28) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 396-7 ; H. Robinson, *op. cit.*, p. 196 ; B. Cable, *op. cit.*, p. 137.

また、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はこの入札が公募される以前に年額84,000ポンドの「郵便補助金」でセイロン／キング・ジェームズ・サウンド／メルボルン／シドニー間の月1回の郵便運送を引き受けたい旨を申し出たが、かつてのクリミア戦争に伴う郵便航路の中止に由来する同社に対する毛嫌いや、同社が「本線」あるいは「幹線」としてオーストラリア航路を開設しないことに対する不満、それに植民地人自身の手による郵便運送の実施に対する願望などによって増額された「郵便補助金」がしばしば支払われている状況の中にあっても、かかる申し出は断固として断わられたのであった。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 395-6.

29) H. Robinson, *op. cit.*, p. 196 ; B. Cable, *op. cit.*, p. 140 ; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 399 ; D. Divine, *op. cit.*, p. 124.

30) H. Robinson, *op. cit.*, p. 196 n. 2 ; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 401-2.

「西インド・ロイヤル・メール汽船会社」は「郵便補助金」を受けて西インドおよびメキシコ航路において郵便運送を行っていたが、同社は1852年に試験的にパナマ／オーストラリア間に航路を開設し、その経営を始めたのであった。そして、同航路は先にみた「オーストラリア・ロイヤル・メール汽船会社」によって発展させられたのであった。H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 261.

31) Divine によれば、かかる入札の公募は1858年10月としている。D. Divine, *op. cit.*, p. 124.

32) 「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はかかる入札以前に、年額24,000

ポンドの「郵便補助金」を受けてモーリシャス／アデン間に月1回の郵便運送航路を開設し、その契約の中でオーストラリア向け郵便運送はモーリシャスを経由すべきことが取り決められていた。そのため、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の入札はモーリシャスを経由することになっていたのである。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 402.

- 33) H. Robinson, *op. cit.*, pp. 196-7 ; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 402 ; B. Cable, *op. cit.*, p. 140.

「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」が受けることになった180,000ポンドの「郵便補助金」の中にはアデン／モーリシャス間の「郵便補助金」も含まれていた。W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 402.

- 34) 「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はモーリシャス経由航路を開設してまもなく航路の変更を申請し、1861年にボンベイ／カルカッタ／ホンコン間航路に接続した月1回のセイロン／シドニー間航路への変更を許可された。それに伴って「郵便補助金」は134,672ポンドへと減額されたが、この航路は同社が1853年に初めて「郵便補助金」を得て開設したオーストラリア航路であるとともに、1856年の「ヨーロッパ・アンド・オーストラリアン汽船会社」に敗れた入札時に申し出た航路でもあった。つまり、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は提示された条件でのオーストラリアへの郵便運送契約を正式に獲得するや、自社の航路網に適合させるべく改編していったのである。H. Robinson, *op. cit.*, p. 197 ; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, p. 402 ; B. Cable, *op. cit.*, p. 140. を参照。

VIII. 東洋における蒸汽船航路網の確立と「先駆的独占」

——むすびにかえて——

「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は、以上みてきたように、1854年までにスエズ地狭を通るイギリス／東洋間に定期蒸汽船航路を開設するとともに、その航路をオーストラリアにも延長したのであった。こうした「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の定期蒸汽船航路の開設および拡張はそのほとんどが「郵便補助金」を前提としてなされたものであって、その意味から同社は当時のイギリスにおける典型的な「郵便蒸汽船会社」（あるいは「郵船会社」）であったといえよう。例えば、1853年現在には郵便運送契約に基づき郵便運送業務に関与した8社の「郵便蒸汽船会社」によって91隻125,368トンの「郵便蒸汽船」が運航され、そのなかで「ペニン

「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は33隻38,249トン（トン数で全体の30.5%）を運航する最大の船社であったばかりか¹⁾、1858年現在39隻49,416トンの「定期蒸汽船」を運航する世界最大の船社でもあった²⁾。そして、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」がこのように一大海運企業へと成長し得たのは「郵便補助金」によるところが大きく、例えば1837年のファルマス／イベリア半島間の郵便運送契約を獲得したことによって同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たばかりか、東洋航路への進出のための足掛かりをつかみ、また1840年のイギリス／アレキサンドリア間直通航路の郵便運送契約によって同社の「航路独占」がますます助長されたばかりか、同社は東洋航路への独占的進出をはかる具体的契機をつかんだのであった。つまり、特にその初期的段階においては一つの航路においては1社の独占的経営を助長するという、いわゆる「1航路1社主義」の原則に基づいた「郵便補助金制度」によって、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の保護・育成と同社の「航路独占」の確立がはかれるとともに、とりわけ「航路独占」に基づいて「郵便蒸汽船会社」としての発展が助長されたのであった³⁾。

そして、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」にみられたかかる「航路独占」は、自由競争の必然的結果としての独占ではなく、それは「郵便補助金」という一種の特権的処遇に支えられた「先駆的独占」であった。つまり「郵便補助金」は、単に郵便運送のコストを支弁するものではなく、まぎれもない補助金であって、それは赤字補填や利潤補給、あるいは運航差額補助というようにさまざまに運用されていたが、より基本的にはイギリス海軍力の増強という海軍政策として展開されると同時に、それは蒸汽船が未発達であるがゆえにその経済的運航が困難とされていた航路における定期蒸汽船航路の開設を、言い換えれば「定期蒸汽船」の経済的運航を可能ならしめるための「財政援助」であった。したがって「定期蒸汽船」の運航を経済的に可能とする造船技術の進歩をみるまでは「郵便補助金」に代わる「財政援助」か、あるいはそれに類似する「財政援助」を得ない限り本来的に定期

蒸汽船航路の開設を不可能とされた航路において他の企業が定期蒸汽船航路を開設すること（つまり競争企業の台頭）はあり得なかったのである。そのため、こうして創出された「航路独占」によって「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は「先駆的独占企業」として競争前夜における多くの利益を独占的に享受したが⁴⁾、その反面「先駆的企業」としてさまざまな困難を経験せねばならなかったのである。例えば、かかる困難の一つに石炭補給に関する困難があった。つまり、当時の船用機関は未発達であったがゆえに多量の石炭を消費したため、蒸汽船が給炭設備の貧しい東洋航路のような長距離航路を航海せんとするならば船内に莫大な量の石炭を積載しておかねばならなかった。それは他方で貨物の積載能力を減殺し、載貨収益能力を著しく低下させたために「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は各地に貯炭所を設置して幾分でも燃料炭の積載量を減少せんとしたのであった。しかし、貯炭用の石炭がイギリス本国から喜望峰を迂回して輸送されねばならなかったために、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は石炭を輸送するために多くの帆船を用船しなければならなかったのである⁵⁾。

こうした石炭補給に関わる困難は1840年代における東洋航路への進出の開始と同時に経験され、それ以降基本的には「高圧蒸気機関」が発明され船用機関として改良されるまで「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」を悩まし続けたのであった。これに加えて、1850年代には「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はクリミア戦争の勃発を契機として創立以来の難局を迎えることになったのである。つまり、イギリスでは産業用石炭の需要の増大によって石炭価格が高騰し、またクリミア戦争の勃発によって多くの帆船が軍用船として政府に徴用された結果船舶不足をきたし、石炭輸送のための帆船の用船が困難となったばかりか用船料の高騰をみたのであった。そのため、かかる石炭価格と用船料の高騰は「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の燃料費関係の支出を激増させることになったのである。また、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」自身の蒸汽船も政府に徴用され、前章でみたように、オーストラリア航路サービスの中止

と中国航路サービスの半減を強いられたばかりか、オーストラリア航路サービスを再開するための郵便運送契約の入札においては「ヨーロピアン・アンド・オーストラリアン汽船会社」に敗れ、クリミア戦争以前に有していたそのシェアを回復することができなかつたのである。⁹⁾ さらに、かかる業績不振期に「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の経営に重圧をかけ、同社の財政をはなはだしく圧迫したのが船隊の更新に伴う巨額の支出であった。つまり、蒸汽船はこれまでの「木造外輪船」時代に代わって1850年代には「鉄製スクリュー船」時代を迎え、こうした蒸汽船の建造技術の進歩に対応すべく「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」も「木造外輪船から鉄製スクリュー船へ」の船隊の転換に着手しなければならなかつたのである。そのため「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は1850年代に46隻60,417総トンの新船を建造し（うち「鉄製スクリュー船」は39隻56,698総トン）、また5隻9,126総トンを改造し、その結果1859年には同社の保有定期蒸汽船55隻のうち38隻をスクリュー船が占めるようになった。また、船質についてはその大部分がすでに「木造船」から「鉄製船」へ転換されていたのであったが、⁷⁾ かかる「木造外輪船から鉄製スクリュー船へ」の船隊の転換が同社の財政を著しく圧迫し、その結果同社はこの時期に創業以来初めて無配を余儀なくされたのであった。⁸⁾

とかくするうちに、エジプト横断鉄道の開通によってスエズへの石炭輸送が容易になり、他方では「ヨーロピアン・アンド・オーストラリアン汽船会社」が開業1年にして多額の損失を被り倒産したため、1858年にイギリス／オーストラリア間の郵便運送契約の入札が改めて行われ、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は同契約を獲得することによって5年ぶりにオーストラリア航路におけるその失地を回復することができたのであった。こうしたことによって「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は、東洋航路における「航路独占」に基づいた「先駆的独占企業」としての地位を回復し堅持するかに思われたが、特に1860年代には競争企業が台頭し、同社の「先駆的独占」は崩れさるとともに東洋航路においては本格的な競争時

代を迎えるに至ったのである。例えば、1856年に設立され当初は「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の主要定期航路に接続する支線を中心として経営していた「カルカッタ・バーマ汽船会社」(Calcutta & Burmah Steam Navigation Company)が、1862年に「ブリティッシュ・インディア汽船会社」(British India Steam Navigation Company)へ改組された後にインド政府からの補助金を受けて航路を拡張し、特にスエズ航路においては「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ようになったのである⁹⁾。また、それぞれ高額の「政府補助金」を得たフランスやオーストラリアなどの外国の蒸汽船会社がスエズ航路に進出し始め、特に

P. & O. 社の新造および改造船腹量の推移

	木造外輪船		鉄製外輪船		鉄製スクリュー船		新造船合計		改 造	
	隻	総トン	隻	総トン	隻	総トン	隻	総トン	隻	総トン
1845			1	479			1	479		
1846			6	6,824			6	6,824		
1847			4	5,219			4	5,219		
1848			2	1,565			2	1,565		
1849	2	1,988					2	1,988	1	1,350
1850			2	2,380			2	2,380		
1851					1	546	1	546		
1852					4	3,745	4	3,745	1	1,950
1853	2	1,673	1	303	8	11,265	11	13,241		
1854					6	9,651 ¹⁾	6	9,651		
1855	1	125			9	14,396	10	14,521	1	1,125
1856					2	2,459	2	2,459		
1857					2	2,579	2	2,579	1	1,982
1858					5	7,249	5	7,249	1	1,942
1859			1	1,618	2	2,428	3	4,046	1	2,127
1860			1	1,640			1	1,640		
1861					1	2,257	1	2,257		
1862					2	3,928	2	3,928	1	1,908
1863			1	1,932	2	3,685	3	5,617		
1864			1	2,082	3	4,383	4	6,465		
1865					3	5,791	3	5,791		

[出所] B. Cable, *op. cit.*, pp. 243-5 より作製。

[注] 1) これには、木鉄混造スクリュー船1隻 340総トンが含まれる。

1861年にインド洋に進出してきたフランスの「帝国郵便汽船会社」(Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperiale)は「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」よりも大型優秀汽船を運航することによって旅客輸送において著しくそのシェアを拡大し、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の強力な競争企業となったのである¹⁰⁾さらに、1866年にはイギリスの「オーシャン汽船会社」(Ocean Steam Ship Company)が「鉄製連成機関船」をもって「補助金」を受けずに喜望峰経由のイギリス／中国間に定期貨物船航路を開設し、貨物輸送において市場を開拓するとともに大きなシェアを獲得するに至ったのである¹¹⁾

こうした競争企業の台頭に加え1869年におけるスエズ運河の開通は東洋航路を大きく変化させるとともに、「先駆的独占企業」たる「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」に大きな影響を及ぼすことになったのである。つまり、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」は激しい競争によって一時危機的状态に陥ったが、80年代半ばには東洋航路における巨大独占企業へと成長し、その地位を確立していったのである。この間の事情については、次稿において「ブリティッシュ・インディア汽船会社」の成立と発展との関係において、論ずる予定である。

〔注〕

- 1) G. H. Preble, *A Chronological History of the Origin and Development of Steam Navigation*, 1883, p. 432.
- 2) *Ibid.*, p. 437.
- 3) 山田浩之「海運政策(-)」, 109～10ページを参照されたい。
- 4) 「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の発展は一般に順調であったといえよう。例えば、同社の資本金についてみると、1840年の100万ポンドから1849年には150万ポンドへ、1854年には250万ポンドへとそれぞれ増資され、また配当については創業以来6～8%が堅持されていたのであった。B. Cable, *op. cit.*, p. 134, p. 284.
- 5) スエズ運河開通後のことであるが、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」はアデンに20,000トン、ポアン・ド・ガルに12,000トン、ホンコンに10,000トン、ボンベイ、シンガポールにそれぞれ8,000トンなど、合計約90,000トンの石炭を常時貯炭所に貯蔵しておくために、かかる貯炭所への石炭補給に年間170隻もの帆船を用船していたのであった。W. S. Lindsay, *History of the Merchant Shipping, 1816-1874*, vol. II, pp.

408-9.

なお、「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」の創業期における諸困難については、中川敬一郎、前掲論文、289～297ページに詳しい。

6) 郵便運送契約に基づく独占力の高圧的且つ強欲な使用によって莫大且つ不法な利益を得ているという非難が起こり、郵便運送契約時に「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」との郵便運送契約のシステムに関して政府が調査することになり、同社は政府から繰り返しその業績調査を受けねばならなかったのである。B. Cable, *op. cit.*, p. 133; H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 260.

7) B. Cable, *op. cit.*, p. 140, pp. 243-5.

「ペニンシュラ・アンド・オリエンタル汽船会社」における鉄製船の建造は1842年における第1船たるパチャ号(Pacha, 592総トン)に始まるが、本格的な建造は1846年からで、それ以降は2, 3の例外を除いて建造された船舶はほとんどが鉄製船であった。またスクリー船については、1851年以降のことであった。

8) *Ibid.*, p. 139.

9) *Ibid.*, pp. 169, 202-5; H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 413; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 455-60; G. Blake, *B. I. Centenary, 1856-1956*, 1956, chp. I～II. を参照。

10) W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 422-6; H. L. Hoskins, *op. cit.*, p. 414 を参照。

11) F. Hyde, *Blue Funnel: A History of Alfred Holt and Company of Liverpool from 1865 to 1914*, 1957, chp. II; W. S. Lindsay, *op. cit.*, vol. IV, pp. 331, 434-7 を参照。

(1982年2月1日脱稿)