

# イギリスにおける不定期汽船会社の設立

—— その船主別設立形態の考察を中心に ——

澤 喜司郎

## (I)

イギリスにおける著名な「不定期汽船船主」は、そのほとんどが19世紀後半に成立したものであり、ある船主は当初帆船をもって「不定期帆船船主」として成立した後に、「帆船から蒸汽船へ」の転換を果たして「不定期汽船船主」へと移行し、またある船主は新規に、しかも当初から蒸汽船をもって「不定期汽船船主」として成立したのであった。そして、これら「不定期汽船船主」によって運航された蒸汽船はその初期にはそのほとんどが64株制にもとづいて所有されていたが、次第に有限責任の株式会社つまり「不定期汽船会社」が設立され「会社の形態」において所有されるようになったのである。

本稿は、かかる「不定期汽船会社」がいかなる経済的経緯において、またいかなる形態において設立されたかを究明することを直接の課題とし、*Fair-play* 誌における“New Shipping, etc., Companies”記事に依拠しつつ、著名な船主における「不定期汽船会社」の設立形態について考察せんとするものである!

## (II)

定期船の運航サービスを維持するためにはある船型の船隊と、定期船が

1) また、本研究ノートは、拙稿「イギリス不定期汽船業の成立」(『海運経済研究』, 日本海運経済学会年報, 第15号, 1981年)における不定期汽船所有形態の変化と不定期汽船会社の設立に関する論述を補完せんとするものでもあることを一言付記しておきたい。

寄港する外国の港にだけでなく内陸の都市にさえ海外支店あるいは代理店の設置を必要とするため、その初期においてさえ巨額の資本を必要とした「定期船会社」は、企業形態的には、極めて富裕な資本家の商会(firm)か、あるいは国王の特許状にもとづいて法人組織化されたジョイント・ストック・カンパニー(joint-stock company)のいずれかであった<sup>2)</sup>

特に、ジョイント・ストック・システムの海運への適用によって、船舶所有者層は全投資者にまで拡大されたが、株主の責任が無限であったために投資者層の範囲は相当に制限されていたのである。しかしながら、1862年に「会社法」が制定され、これによって「投資する金のある人たちは、海運会社の株式を取得することができ……大定期船企業がその商船隊を建造するための資本をひき出し得る投資者層は、もはや比較的少数の富裕者階級に限定されなくなり、金額の大小にかかわらず、自分が貯蓄したり相続したりした金をもつ国中のあらゆる男子・婦人にまで、その範囲を拡大することができるようになった」<sup>3)</sup>のである。つまり、「1862年の(有限責任)会社法の制定によって、始めて、海運の近代的発展が可能になった」<sup>4)</sup>のであり、こうして「定期船会社」は必然的に巨大な株式会社へと発展していったのである。

これに対して、「不定期船船主」にとっては、一つ一つの航海がそれぞれ別個の事業であり、各々の不定期船が一つの独立した競争単位であったために不定期船の運航に際しては定期船の場合のような精緻な組織は必要とされず、ただ海底電信会社の事務所や、不定期船の用船やバルキ・カーゴの販売の世界的中心地であるボールティック海運取引所(Baltic Shipping Exchange)のような海運市場への接近が必要とされただけであった<sup>5)</sup>したがって、その初期においては、ほとんどの不定期船は64株制にもとづいて所有されていて、1862年における会社法の制定後も長くかかる形態において所有されてい

2) C. E. Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, London, 1933, p. 267

; 佐々木誠治訳『世界海運業小史』, 日本海運集会所, 1957年, 295ページ。

3) *Ibid.*, p. 261; 同上, 288—9ページ。

4) *Ibid.*, 同上, 288ページ。

5) *Ibid.*, pp. 266—7; 同上, 264—5ページ。

たのである。例えば、サンダーランド港においてみると、同港を本拠とする不定期汽船は1885年には235隻で、その大半が未だ64株制にもとづいて所有されていたのである<sup>6)</sup>

しかしながら、競争上の効率を高めるための船舶の大型化や高速化などに伴う船舶建造費の高騰のために、あるいは所有汽船の「鉄製連成機関船」から「鋼製三連成機関船」への転換と、それにもとづく遠洋不定期貨物運送市場への積極的な進出のために、「不定期汽船船主」は次第に有限責任の株式会社つまり「不定期汽船会社」を設立して、「会社の形態」において船舶を所有するようになったのである<sup>7)</sup>換言すれば、旧来の64株制所有から会社制所有への船舶所有形態の転換に伴って「不定期汽船会社」が設立されたのであった。

### (III)

「不定期汽船会社」は、企業形態的には上述の歴史的経済的背景のもとで、まず1880年ごろから、汽船1隻だけを所有もしくは所有・運航するところの「小規模な有限責任の株式会社」(以下これを「小不定期汽船会社」と呼ぶ)として設立され始め、次いで1890年ごろから、汽船数隻をもってあるいはそれを目的として当該船主における「主力会社としての比較的規模の大きな有限会社の株式会社」(以下これを「主力不定期汽船会社」と呼ぶ)として設立されたのであった。

本章では、まず、「小不定期汽船会社」の設立を、「J・アンド・J・デンホルム商会」(J.&J. Denholm)と「マクレイ・アンド・マッキンタイヤー商会」(Maclay & McIntyre), それに「E・ヘイン父子商会」(Edward Hain & Son)などの「不定期汽船船主」において考察する。

6) *Fairplay : Weekly Shipping Journal*, Apr. 17, 1885, p. 540. また, A. Hurd によれば, 1885年以前には不定期汽船を所有する有限会社は12社もなかったと指摘している (A. Hurd, *The Triumph of the Tramp Ship*, London, 1922, p. 167.).

7) C. E. Fayle, *op. cit.*, p. 266 ; 佐々木, 前掲訳書, 295ページ

「J・アンド・J・デンホルム商会」においては、1881年に Carron Park 号(388総トン)の建造に際して「キャロン・パーク汽船会社」(“Carron Park” Steamship Company, Limited) が設立されたのを始めとして、1884年に「マウント・パーク汽船会社」(“Mount Park” Steamship Company, Limited) 1888年に「ウェル・パーク汽船会社」(“Well Park” Steamship Company, Limited) などが設立され、同船主のもとで運航された汽船はすべて「小不定期汽船会社」によって所有されたのであった。例えば、1893年の「グレン・パーク汽船会社」(“Glen Park” Steamship Company, Limited) の設立についてみると、同社は「Glen Park 号(860総トン)と命名される予定の汽船一隻を購入し、あるいは違った形態で取得し、船主業を営む」ことを目的として、資本金12,000ポンドをもって設立され、<sup>8)</sup>また1900年の「ガーベルパーク汽船会社」(“Garvelpark” Steamship Company, Limited) は、「Garvelpark 号(927総トン)と命名される予定の汽船1隻を取得し、グリーンノックのスコット商会(Scott & Co.) とグリーンノックの船舶ブローカーJ・アンドJ・デンホルム商会とのあいだで結ばれた協約を採択する」ことを目的として、資本金8,000ポンドをもって設立されたのであった。<sup>9)</sup>

こうした「小不定期汽船会社」の設立は次第に広く行われるようになり、特にカディフ港とグラスゴー港においては顕著な発展を示したのであった。<sup>10)</sup>そして、時にはかかる形態において数社の「小不定期汽船会社」が同一船主によって同時に設立されることもあったのである。<sup>11)</sup>また、こうして設立された「小不定期汽船会社」は「J・アンド・J・デンホルム商会」における上

8) *Fairplay*, Aug. 18, 1893, p. 397. なお、同社の設立における最初のサブスクライバーは、James Fulton (iron merchant, Greenock), John S. Nicol (coal merchant, Greenock), Alexander Morrison (shipowner Greenock), Alexander Menzies (shipowner, Greenock), Albert Miller (Greenock), John Denholm (shipowner, Greenock), Duncan Nicol (coal merchant, Greenock) の7名であった。

9) *Fairplay*, Jan. 3, 1901, p. 32. なお、同社の設立における最初のサブスクライバーは、J. Denholm, J. S. Nicol, A. Menzies, James M. Denholm (shipbroker, Greenock), James D. Morrison (shipowner, Greenock), D. Nicol, Robert Miller (engineer, Greenock) の7名であった。

10) A. Hurd, *op. cit.*, p. 168.

述の「グレン・パーク汽船会社」や「ガーベルパーク汽船会社」などにみられたように、当該船主におけるオーナーとして、つまり「持船会社」として設立される場合と、「小不定期汽船会社」が自ら船舶を所有・運航するオーナー・オペレーターとして、つまり「運航会社」として設立される場合とがあり、例えば「ハイダーネス汽船会社」(Steamship “Hydarnes” Company, Limited) は1889年に「リヴァプールのR・P・ハウストン商会(R. P. Houston & Co.)」に属する汽船 Hydarnes 号を購入し、運航する」ことを目的として資本金35,000ポンドをもって設立された「運航会社」であった<sup>12)</sup>

次に、「マクレー・アンド・マッキンタイヤー商会」は、こうした「小不定期汽船会社」を数多く設立したところの船主であり、同船主は1887年に Craighedoran 号(1,471総トン)の所有を目的として「クライゲンドラン汽船会社」(Steamship “Craigendoran” Company, Limited)を設立して以来、1888年に「キャロリック汽船会社」(Steamship “Caloric” Company, Limited), 1889年に「ニアッサ汽船会社」(Steamship “Nyassa” Company, Limited)など、相次いで「小不定期汽船会社」を設立し、その数は1890/1年には10社(10隻17,835総トン), 1900/1年には34社(34隻82,051総トン)を数えたのであった。例えば、そのいくつかについてみると、1893年には「汽船 Ivanhoe 号(2,282総トン)の6持分を取得し、船主業を営む」ことを目的として資本金7,040ポンドをもって「アイバンホー汽船会社」(Steamship “Ivenhoe” Company, Limited)が設立され<sup>13)</sup>また1898年には「あらゆる分野において船主業を営む」ことを目的として資本金42,500ポンドをもって「ア

11) 例えば、1898年にポート・グラスゴーにおいて建造された汽船 Comeric 号, Foreric 号, Gymeric 号をそれぞれ取得し、船主業を営むことを目的として、「カムリック汽船会社」(Steamship “Comeric” Company, Limited), 「フォアリック汽船会社」(Steamship “Foreric” Company, Limited) および「ギムリック汽船会社」(Steamship “Gymeric” Company, Limited) の3社が同時に設立されたのであった (*Fairplay*, Sep. 15, 1898, p. 459.)。

12) *Fairplay*. May 31, 1889, p. 949.

13) *Fairplay*, May 5, 1893, p. 1031. また、同社の設立と同時に、同様にして、「ペベリル汽船会社」(Steamship “Peveril” Company, Limited), 「インバーレイス汽船会社」(Steamship “Inverleith” Company, Limited), 「ベヘラ汽船会社」(Steamship “Behera”

ンゴラ汽船会社」(Steamship “Angola” Company, Limited) が設立され、同社は同年 Angola 号 (4,307総トン) を建造・取得したのであった<sup>14)</sup>

「E・ヘイン父子商会」においては、1878年の最初の汽船 Trewidden 号 (1,205総トン) の建造以来、1883年に至るまでに建造された汽船はすべて64株制にもとづいて所有・運航されてきたが、持分所有者の要求により1883年以降に建造される汽船は、その一部が「小不定期汽船会社」によって所有されることになり、1883年に「トレバイダー汽船会社」(Trevider Steamship Company, Limited)、1884年に「トレロスク汽船会社」(Treloske Steamship Company, Limited) と「トレベロー汽船会社」(Trevelløe Steamship Company, Limited) が設立され、また1896-9年に6社の「小不定期汽船会社」が設立されたのであった。例えば、1898年の「トレライオン汽船会社」(Trelyon Steamship Company, Limited) は、「E.Hain, jun., R. A. Foster, それに R. S. Read との協約を採択し、汽船船主、運送業者および海上保険業者の業務を営む」ことを目的として資本金30,200ポンドをもって設立され<sup>15)</sup> また1899年の「トレベッサ汽船会社」(Trevessa Steamship Company, Limited) は「E.Hain, R. A. Foster, それに R. S. Read との協約を採択し、同時に新会社が汽船1隻だけを所有するという条件で、汽船あるいはその他の船舶を取得・運航し、もしくはその船舶の株式を取得する」ことを目的として、資本金37,000ポンドをもって設立されたのであった<sup>16)</sup>

かかる「E・ヘイン父子商会」と同様に「ラエバン・アンド・ベレル商会」

---

Company, Limited) の3社が設立された。なお、かかる4社の設立における最初のサブスクライバーは、Duncan Sillars (merchant, Glasgow), J. P. Maclay (shipbroker, Glasgow), W. M. Mackinlay (shipbroker, Glasgow), R. J. Hamilton (civil engineer, Glasgow), W. Harvie (lamp-maker, Glasgow), A. J. Emden (draper, Glasgow) の6名であった。

14) *Fairplay*, Apr. 14, 1898, p. 636. なお、同社の設立における最初のサブスクライバーは、W.G.Maclay (shipowner, Glasgow), T.W. McIntyre (shipowner, Glasgow), W. M. Mackinlay, W. P. Maclay (merchant, Glasgow), John Houston (cashier, Glasgow), James Baird (accountant, Glasgow), R. D. French (clerk, Glasgow) の7名であった。

15) *Fairplay*, Feb. 3, 1898, p. 209.

16) *Fairplay*, Sep. 14, 1899, p. 473.

(Raeburn & Verel) においても一部の汽船が「小不定期汽船会社」によって所有され、1895年には「ミラマー汽船会社」(Steamship Miramar Company, Limited) や「バッキンガム汽船会社」(Steamship Buckingham Company, Limited) など、6社の「小不定期汽船会社」が設立されていたのであった。

#### (IV)

1880年代における「小不定期汽船会社」の設立に次いで、1890年ごろからは、汽船数隻をもって、あるいはそれを目的として当該船主における「主力会社としての比較的規模の大きな有限責任の株式会社」つまり「主力不定期汽船会社」が設立されたのであった。しかしながら、かかる「主力不定期汽船会社」の設立においては、これを設立する船主によって、つまり当初帆船をもって成立した「不定期帆船船主」が「帆船から蒸汽船へ」の転換を果たして「不定期汽船船主」へと移行し成立したところの「移行型不定期汽船船主」と、帆船船主以外の人々が新規に、しかも当初から蒸汽船をもって成立したところの「新興型不定期汽船船主」とでは、その設立形態が異なっていたのである<sup>17)</sup>

本章では、「移行型不定期汽船船主」における「不定期汽船会社」の設立を、「H・ホガース父子商会」(Hugh Hogarth & Sons) と「T・ダンロップ父子商会」(Thomas Dunlop & Sons)、それに「J・ロビンソン父子商会」(Joseph Robinson & Sons) などの「不定期汽船船主」において考察する。

1878年に Mary Hogarth 号 (588純トン) など帆船4隻 (2,448純トン) をもって「不定期帆船船主」として成立した「H・ホガース父子商会」は、1881年に汽船 Baron Ardrossan 号 (1,451総トン) の建造をもって「帆船から蒸汽船へ」の転換に着手し、1895/6年には帆船5隻 (7,540純トン)、汽船7隻 (16,590総トン) を所有・運航するに至ったのであった。そして、同船主に

17) 「移行型不定期汽船船主」および「新興型不定期汽船船主」の成立などについては、拙稿「イギリス不定期汽船業の成立」(前掲) を参照されたい。

においては、1898年に「汽船 Baron Ardrossan 号 (2,823総トン), Baron Belhaven 号 (2,255総トン), Baron Cawdor 号 (3,192総トン), Baron Douglas 号 (2,700総トン), Baron Elibank 号 (1,790総トン), Baron Fairlie 号 (3,593総トン), Baron Glamis 号 (2,432総トン), および Baron Innerdale 号 (3,344総トン) の持分所有者間での協約を採択・遂行し、船主業を営む」ことを目的として、資本金225,000ポンドをもって「ホガース・ SHIPPING 会社」( Hogarth Shipping Company, Limited) が設立されたのであった<sup>18)</sup>つまり、同社は「H・ホガース父子商会」(当時は「H・ホガース商会」)の所有に係わる汽船9隻(23,527総トン)のうち、上記の8隻(22,129総トン)をもって同船主の「持船会社」として設立されたのであった<sup>19)</sup>

	H. Hogarth & Sons		Hogarth Shg. Co.	Kelvin Shg. Co.
	(帆 船)	(汽 船)	(汽 船)	(汽 船)
	( 1878年設立 4隻 2,448純トン )			
1881/2年	6隻 3,939純トン	1隻 1,451総トン		
1890/1年	5隻 6,780純トン	6隻 11,312総トン	( 1898年設立 8隻 22,129総トン )	
1900/1年	5隻 7,540純トン	1隻 1,398総トン	7隻 21,344総トン	( 1903年設立 1隻 1,591総トン )
1912/3年	—	—	12隻 52,428総トン	6隻 9,996総トン

次に、1868年に帆船 Wye 号 (348純トン) の購入をもって「不定期帆船船主」として成立した「T・ダンロップ父子商会」は、1883年に汽船 Clan

18) *Fairplay*, Dec. 1, 1898, p. 934. なお、同社の設立における最初のサブスクリイバーは、H. Hogarth (shipowner, Glasgow), S. Crawford Hogarth (shipowner, Glasgow), H. Hogarth, jun. (clerk, Glasgow), O. L. Murphy (marine superintendent, Glasgow), Thomas Greenlees (manufacturer, Glasgow), Thomas Davidson (merchant, Glasgow), Hugh Wylie (retired master marine, Saltcoats) の7名であった。

19) この時、「H・ホガース商会」のもとに残された汽船 Baron Huntly 号 (1,398総トン) と帆船5隻 (7,540純トン) は、その後もこれまで通り、64株制のもとで所有されていたが、Baron Huntly 号を除き (同船は1904年に後述の「ケルビン・SHIPPING 会社」へ移転される), 5隻の帆船は1910年の Ochtertyre 号 (1,354純トン) を最後にすべて処分さ



Davidson 号 (1,326総トン) の建造をもって「帆船から蒸汽船へ」の転換に着手し、1895/6年には帆船 8 隻 (13,914純トン)、汽船 6 隻 (17,347総トン) を所有・運航するに至ったのであった、そして、同船主においては、1899年に「汽船 Queen Adelaide 号 (2,832総トン)、Queen Christina 号 (3,596総トン)、Queen Louise 号 (3,385総トン)、Queen Margaret 号 (2,678総トン)、Queen Olga 号 (3,347総トン)、Queen Eleanor 号 (3,574総トン) および Queen Mary (3,564総トン) を取得し、且つグラスゴウの船主兼マネージャーたる T・ダンロップ父子商会との協約を遂行する」ことを目的として、資本金220,000ポンドをもって「ダンロップ汽船会社」(Dunlop Steamship Company, Limited) が設立されたのであった。<sup>20)</sup>つまり、同社は「T・ダンロップ父子商会」の所有に係わる汽船 8 隻 (25,297総トン) のうち、上記の 7 隻 (22,976総トン) をもって同船主の「持船会社」として設立されたのであった。<sup>21)</sup>

T. Dunlop. & Sons		Dunlop S.S.Co.		Merio Shg. Co.	
(帆 船)	(汽 船)	(汽 船)	(帆 船)	(汽 船)	(汽 船)
( 1868年設立 1隻 348純トン )					
1881/2年	5隻 4,072純トン				
1890/1年	7隻 10,673純トン	3隻 7,506総トン	( 1899年設立 7隻 22,976総トン )		
1900/1年	7隻 13,091純トン	1隻 2,321総トン	7隻 22,976総トン	( 1907年設立 5隻 9,020総トン )	
1912/3年	—	—	9隻 38,450総トン	—	1隻 4,225総トン

れたのであった。また、1903年には「船主業およびマネージャー業を営む」ことを目的として、資本金40,000ポンド (非公開) をもって「ケンビン・ SHIPPING 会社」(Kelvin Shipping Company, Limited) が設立されたのであった。なお、同社の設立における最初のサブスクライバーは、H. Hogarth, H.Crawford Hogarth, H. Hogarth, jun, J. B. Henderson (mercantile clerk Glasgow), Thos. Davidson, Thos. Greenlees, James Alexander (coach builder, Glasgow) の7名であった (*Fairplay*, Mar. 12, 1903, p. 419.)。

20) *Fairplay*, Apr. 6, 1899, p. 611. なお、同社の設立における最初のサブスクライバーは、Thomas Dunlop (shipowner, Glasgow), R. J. Dunlop (shipowner, Glasgow), W. B.

また、1846年に帆船 Stag 号 (182純トン) の建造をもって「不定期帆船船主」として成立した「J・ロビンソン父子商会」は、1871年に汽船 Stephanotis 号 (1,042総トン) および Nymphaea 号 (1,055総トン) の建造をもって「帆船から蒸汽船へ」の転換に着手し、1890/1年には16隻 (27,828総トン) の不定期汽船を所有・運航するに至り、1896年にその全所有汽船15隻 (25,777総トン) をもって「スタッグ・ライン会社」(Stag Line, Limited) を設立したのであった。同様に、1885/6年に13隻 (21,414総トン) の不定期汽船を所有・運航するに至った「ワッツ・ワード商会」(Watts, Ward & Company) においては、1890年に同船主の所有に係わる汽船18隻 (34,554総トン) のうちの7隻 (15,906総トン) と、新たに建造された汽船3隻 (7,833総トン) をもって「ブリテン汽船会社」(Britain Steamship Company, Limited) が設立されたのであった。

	J. Robinson & Sons		Stag Line	
	(帆船)	(汽船)	(汽船)	(汽船)
	(1846年設立 1隻 182純トン)			
1870/1年	7隻 2,158純トン	2隻 2,097総トン		
1881/2年	—	—	11隻17,466総トン	
1890/1年	—	—	16隻27,828総トン	(1896年設立 15隻25,777総トン)
1900/1年	—	—	—	11隻27,547総トン
1912/3年	—	—	—	11隻34,017総トン

Galbraith (C. A., Glasgow), T. Greenlees (manufacturer, Glasgow), John Raeside (merchant, Glasgow), John Ritchies (provision merchant, Glasgow), James M'kirn (miller, Glasgow) の7名であった。

21) この時、「T・ダンロップ父子商会」のもとに残された汽船1隻 (2,321総トン) と帆船7隻 (13,091純トン) はその後もこれまで通り、64株制のもとで所有されていたが、1907年までに汽船と帆船2隻が処分され、同年に残る帆船5隻 (9,020純トン) をもって「メリト・ SHIPPING 会社」(Merito Shipping Company, Limited) が設立された。また、同社においても「帆船から蒸汽船へ」の転換が行われ、1911年に最後の帆船 Clan Graham 号 (1,983純トン) を売却して完了されたのであった。

このように、「移行型不定期汽船船主」においては、64株制などにおいて所有されてきた既存の汽船のすべてを、あるいはその大部分をもって、また時には新造船を加えて、これらの汽船の会社制所有への移行に伴って「不定期汽船会社」が設立されたのであった。

(V)

「新興型不定期汽船船主」は、帆船船主以外の人々が新規に、しかも当初から蒸汽船をもって成立したところの船主であり、かかる船主は一般的に1890年ごろを境にして、それ以前に成立したところの船主（以下これを「初期新興型不定期汽船船主」と呼ぶ）と、それ以降に成立したところの船主（以下これを「後期新興型不定期汽船船主」と呼ぶ）に、さらに二分されるのである。

本章では、「初期新興型不定期汽船船主」における「主力不定期汽船会社」の設立を、「W・ランシマン商会」(Walter Runciman & Company)と「R・ロプナー商会」(R. Ropner & Company),それに「ケイアン・ノーブル商会」(Cairn, Noble & Company)などの「不定期汽船船主」において考察する。

「W・ランシマン商会」は、1885年に中古の汽船 Dudley 号 (812総トン) の購入をもって「不定期汽船船主」として成立し、翌1886年には Hare Field 号 (924総トン), 1887年には Elington 号 (1,034総トン) を購入し、船隊を拡充していった。そして、同船主においては、1889年に「数隻の汽船およびその他の船舶を購入によって、もしくは違った形態によって取得する」ことを目的として、資本金150,000ポンドをもって「サウス・シールズ汽船会社」(South Shields Steam Shipping Company, Limited; 1897年に Moor Line, Limited に改称) が設立され、<sup>22)</sup> 同社は同年 Buteshire 号 (1,368総トン) およ

22) *Fairplay*, Jul. 5, 1889, p. 27. なお、同社の設立における最初のサブスクライバーは、W. Runciman, J. Elliott, J. C. Maudlen, C. H. Brown, H. Baird, J. Wilson, R. Greay の 7 名であった。

び Hopetoun 号 (2,048総トン) を新規に購入したのであった。また、1897年には「数隻の汽船もしくはその他の船舶を取得・所有・用船および運航し、且つニューカッスルもしくはその他の所で船主、運送業者、商人、海上保険業者、倉庫業者、渡し船船主、船用雑貨商、船渠所有者の業務を営む」ことを目的として、資本金100,000ポンドをもって「ノース・ムーア汽船会社」(North Moor Steamships, Limited) が設立され、同社は「W・ランシマン商会」によって64株制のもとで所有されていた汽船10隻 (23,772総トン) のうち、6隻 (14,422総トン) をもって成立したのであった<sup>23)</sup> 他方、「W・ランシマン商会」は、これらの「不定期汽船会社」の設立後も、依然として64株制のもとで汽船を所有し、1912/3年には5隻 (16,301総トン) の不定期汽船を所有・運航していたのであった。

	W. Runciman & Co.	Moor Line	North Moor S. S.	Novocastria Shg. Co.
	( 1885年設立 1隻 812総トン )	( 1889年設立 2隻 3,416総トン )		
1890/1年	6隻 7,227総トン	3隻 5,821総トン	( 1897年設立 6隻 14,422総トン )	
1900/1年	5隻 16,482総トン	12隻 35,168総トン	4隻 10,041総トン	( 1902年設立 1隻 3,753総トン )
1912/3年	5隻 16,301総トン	24隻 85,620総トン	— —	1隻 3,753総トン

次に、「R・ロブナー商会」は1874年に汽船6隻をもって「不定期汽船船主」

23) *Fairplay*, Oct. 7, 1897, p. 624. なお、同社の設立における最初のサブスクライバーは、W. Runciman (shipowner, Newcastle), W. Runciman, jun. (shipowner, Newcastle), John G. Humble (accountant, North Shields), James Rutherford (clerk, Newcastle), Thomas Brough (cashier, Newcastle), James Mather (accountant, Newcastle), John Young (accountant, near Newcastle) の7名であった。また、同社は1906年に「ムーア・ライン会社」に吸収合併されたのであった。

他方、1902年には「6,150トンの汽船1隻およびその他数隻の船舶を取得し、またサンダーランドのウィリアム・ドックスフォード会社 (William Doxford & Co., Ltd.) との協約を採択し、さらには船主および運送業者の業務を営む」ことを目的として、資本金25,000ポンドをもって「ノボカストリア・ SHIPPING 会社」(Novocastria Shipping Company, Limited) が設立されたのであった (*Fairplay*, Nov. 3, 1902, p. 749.)。

として成立し、1900/1年には31隻（60,899総トン）の不定期汽船を所有・運航するに至ったのである、そして、1903年までは同船主によって運航された汽船はすべて64株制にもとづいて所有されていて、特に同船主における成功と、ヨークシャーやランカッシャーの毛織物・綿織物業者の熱心な申し込みによって、64株に対する申し込み不足というものは決してなかったのであった。しかし、1903年に有限責任会社方式による経営が導入されることになり、<sup>24)</sup>「プール・ SHIPPING 会社」(Pool Shipping Company, Limited) が設立されたのであった。つまり、同社は「数隻の船舶を建造あるいは取得し、もしくはそれらの船舶における株式を取得するために、3隻の新造貨物汽船をR・ロプナー商会が購入することに関するストックトン・オン・ティーズのロプナー父子商会 (Ropner & Sons) とのあいだの三つの協約を採択し、且つ船主業を営む」ことを目的として、資本金250,000ポンドをもって設立され、3隻の新造汽船 Herouspool 号 (3,276総トン)、Troutpool 号 (3,281総トン) および Hartlepool 号 (4,409総トン) を取得したのであった。<sup>25)</sup> 他方「R・ロプナー商会」は「プール・SHIPPING 会社」の設立後も、64株制のもとで汽船を所有し、1912/3年には42隻 (123,826総トン) の不定期汽船を所有・運航していたのであった。

	R. Ropner & Co.	Pool Shg. Co.
1881/2年	14隻 20,761総トン	
1890/1年	31隻 60,899総トン	
1900/1年	33隻 90,123総トン	( 1903年設立 3隻10,966総トン )
1912/3年	42隻 123,826総トン	11隻46,181総トン

24) A. G. Course, *The Deep Sea Tramp*, London, 1960, p. 87.

25) *Fairplay*, May. 7, 1903, p. 738. なお、同社の設立における最初のサブスクライバーは、Sir R. Ropner (shipowner, West Hartlepool), J. H. Ropner (shipowner, West Hartlepool), Wm. Ropner (Shipowner, West Hartlepool), R. Ropner, jun. (shipbuilder, Stockton-on-Tees), L. Ropner (shipbuilder, Stockton-on-Tees), Mrs. M. A. Ropner (London, E. C.), Walter Ropner (shipbuilder, London, E. C.) の7名であった。

また、「ケイアン・ノーブル商会」は1883年(当時は「T・ケイアンズ商会」)に汽船 Cairngowan 号(1,181総トン)の建造をもって「不定期汽船船主」として成立し、1890/1年には2隻(2,485総トン)の不定期汽船を所有・運航していたのであった。そして、同船主においては、1892年に新造汽船 Cairnavon 号(1,562総トン)をもって「ケイアン・ライン汽船会社」(Cairn Line of Steamships, Limited)が設立されたのであった<sup>26)</sup>

このように、「初期新興型不定期汽船船主」においては、これまで64株制などにおいて所有されてきた汽船についてはその形態での所有を継承しつつ、新たに1隻もしくは数隻の汽船を建造あるいは取得して、これらの汽船についてのみ会社制所有を採用するに伴って「不定期汽船会社」が設立されたのであった。

他方、先にみた「ラエバン・アンド・ベレル商会」や「マクレー・アンド・マッキンタイヤー商会」(両船主とも「新興型不定期汽船船主」に属する)においても「小不定期汽船会社」とは別個に「主力不定期汽船会社」が設立されたのであり、「ラエバン・アンド・ベレル商会」においては1902年に「ポート・グラスゴーのラッセル商会(Russell & Co.)によって目下建造中の汽船 British Monarch 号(3,912総トン)を取得し、運航する」ことを目的として、資本金24,000ポンド(非公開)をもって「モナーク汽船会社」(Monarch Steamship Company, Limited)が設立され<sup>27)</sup>「マクレー・アンド・マッキンタイヤー商会」においては1896年に「船主業を営み、マクレー・アンド・

26) また、1897年には同船主(当時は「ケイアンズ・ヤング・アンド・ノーブル商会」)の所有にかかわる汽船1隻と新規に購入された中古汽船1隻、計2隻(2,939総トン)をもって「ケイアングレン汽船会社」(Cairnglen Steamship Company, Limited)が設立され、翌90年には「ガエリック汽船会社」(Gaelic Steamship Company, Limited)が設立されたのであったが、両社とも1912年に「ケイアン・ライン汽船会社」に吸収合併されたのであった。

27) *Fairplay*, Jul. 3, 1902, p. 12. なお、同社の設立における最初のサブスクライバーは、William H. Raeburn (shipowner, Glasgow), John B. Verel (shipowner, Glasgow), W. R. Danskin (cashier, Glasgow), William Black (clerk, Glasgow), John Thomson (superintendent, Glasgow), Alphe A. Verel (merchant, Glasgow), George B. Young (writer, Glasgow) の7名であった。

マッキンタイヤー商会との協約を採択する」ことを目的として、資本金150,000ポンドをもって「グラスゴー・ナビゲーション会社」(Glasgow Navigation Company, Limited) が設立され、同社は翌1897年に Sahara 号 (4,089 総トン) および Basuta 号 (2,876 総トン) を新規に建造・取得したのであった。<sup>28)</sup>

## (VI)

次に、1890年ごろを境にして、それ以降に成立したところの「後期新興型不定期汽船船主」における「不定期汽船会社」の設立を、「J・W・スクワアンス商会」(J. W. Squance & Company) と「フィリップス商会」(Philipps & Company), それに「ハルディンステイン会社」(Haldinsein & Company, Limited) の三船主において考察する。

「J・W・スクワアンス商会」(1906年に Common Bros. に改称) は、1893年に J. Squance と F. J. Common とのパートナーシップによって設立され、同年「ヒルトンのオズボーン・グラハム商会 (Osbourne, Graham & Co.)」によって建造された汽船 Hindustan 号 (2,421 総トン) を購入し、船主業を営むことを目的として、資本金60,000ポンドをもって「ヒンダスタン汽船会社」(Hindustan Steam Shipping Company, Limited) を設立したのであった。<sup>29)</sup> また、「フィリップス商会」は1889年に設立されるや、新造汽船 King Alfred 号 (1,137 総トン) を所有することを目的として「キング・アルフレッ

28) *Fairplay*, Aug. 27, 1896, p. 38. なお、同社の設立におけるサブスクライバーは、J.P. Maclay (shipowner, Glasgow), T. W. McIntyre (shipowner, Glasgow), W. M. Mackinley (shipowner, Glasgow), James Baird (accountant, Glasgow), John Houston (cashier, Glasgow), R. D. French (clerk, Glasgow), J. W. Maclay (merchant, Glasgow) の7名であった。

29) *Fairplay*, Aug. 11, 1893, p. 331. なお、同社の設立における最初のサブスクライバーは、J. Squance (shipowner, Sunderland), T. Patterson (shipbuilder, Sunderland), J. B. Dixon (shipowner, Sunderland), G. Newton (shipowner, Sunderland), F. J. Common (iron merchant), C. W. Harrison (merchant, E. C.), D. W. Stobart (shipowner, E. C.) の7名であった。

「ド汽船会社」(King Alfred Steamship Company, Limited; 1892年に King Line, Limited に改称) を設立し,<sup>30)</sup>「ハルディンステイン会社」は1905年に設立されるや、新造汽船 Arlington Court 号 (4,346総トン) を所有することを目的として「コート・ライン会社」(Court Line, Limited) を設立したのであった。<sup>31)</sup>

このように、「後期新興型不定期汽船船主」においては、不定期汽船の所有・運航を開始するにあたって、新規に建造あるいは取得される汽船つまり最初の汽船を当初から会社制のもとで所有するために「不定期汽船会社」が設立されたのであった。

	King Line (Philipps & Co.)	Hindustan S. Shg. Co. (Common Bros.)	Court Line (Haldinstein & Co, Ld.)
設立時	1隻 1,137総トン	1隻 2,421総トン	1隻 4,346総トン
1890/1年	1隻 1,137総トン	— —	— —
1900/1年	5隻 11,706総トン	3隻 8,989総トン	— —
1912/3年	11隻 38,149総トン	4隻 13,918総トン	6隻 25,985総トン

(VII)

「主力不定期汽船会社」は、1890年ごろから種々の船主によってそれぞれ異った形態において設立されてきたのであったが、さらにこれらの形態とは異なる別の形態においても「主力不定期汽船会社」は設立されたのであった。つまり、それは「小不定期汽船会社」を設立した船主（特に「移行型不定期汽船船主」に属する船主）による「小不定期汽船会社」の合併あるいはそれに付随する形態における「主力不定期汽船会社」の設立であった。例えば、

30) また、同船主は1896年に新造汽船 King Edgar 号 (2,552総トン) を所有することを目的として、「スコティッシュ汽船会社」(Scottish Steamship Company, Limited) を設立したのであった。

31) また、同船主は1911年に新造汽船 Framlington Court 号 (4,153総トン) を所有することを目的として、「フレイムリングトン・シンジケート会社」(Framlington Syndicate, Limited) を設立したのであった。



「E・ハイン父子商会」のもとでは、先にみたように、1883年以降1900年までに「トレバイダー汽船会社」や「トレロスク汽船会社」など、9社の「小不定期汽船会社」が設立されたのであった。しかしながら、1901年に至って「22隻の汽船およびその他の資産の取得に関する E. Hain, Richard A. Foster, それに Robert S. Read と新会社に参加する他の人々とのあいだの協約と、新会社の経営に関する両者のあいだの協約を採択し、船主業を営む」ことを目的として、資本金500,000ポンド（非公開）をもって「ヘイン汽船会社」(Hain Steamship Company, Limited) が設立されたのであった<sup>32)</sup>つまり、同社は「E・ヘイン父子会社」の所有に係わる汽船16隻（36,481総トン）と現存する6社の「小不定期汽船会社」<sup>33)</sup>の所有汽船6隻（19,561総トン）、計22隻（56,042総トン）をもって成立したのであった。

	E. Hain & Son		Single-Ship Co.	Hain S. S. Co.
	(帆 船)	(汽 船)	(汽 船)	(汽 船)
	( 1826年設立 ) ( 1隻 135純トン )			
1870/1年	4隻 688純トン	—	—	
1881/2年	5隻 906純トン	3隻 3,812総トン	( 1883年第1社設立 ) ( 1社1隻 1,538総トン )	
1890/1年	—	—	17隻30,303総トン	3社3隻 4,640総トン
1900/1年	—	—	16隻36,481総トン	6社6隻19,561総トン ( 1901年設立 ) ( 22隻 56,042総トン )
1912/3年	—	—	—	— 30隻 102,052総トン

32) *Fairplay*, Sep. 26, 1901, p. 505. なお、同社の設立における最初のサブスクライバーは、E. Hain (shipowner, Cornwall), E. Hain, jun. (gentleman, Cornwall), R. S. Read (shipowner, Cornwall), J. D. Veal (accountant, Cornwall), W. Cogar, jun. (accountant, Cornwall), R. A. Foster (shipowner, Chepstow), G. A. Faulks (accountant, Cardiff), T. A. Robertshaw (clerk, Cardiff) の8名であった。

33) かかる6社は、「トレキープ汽船会社」(Trekieve Steamship Company, Limited), 「トレライオン汽船会社」, 「トレベッサ汽船会社」, 「トレビリー汽船会社」(Trevillery Steamship Company, Limited), 「トレシリアン汽船会社」(Tresilian Steamship Company, Limited), 「トレボーズ汽船会社」(Trevose Steamship Company, Limited) であった。

また、「J・アンド・J・デンホルム商会」においては、1881年以来、建造された汽船はすべて「キャロン・パーク汽船会社」や「マウント・パーク汽船会社」などの「小不定期汽船会社」によって所有されてきたのであった。しかしながら、1909年に至って「カスカート汽船会社 (Cathcart Steamship Company, Limited), マウントパーク汽船会社 (Mountpark Steamship Company, Limited), ウェルパーク汽船会社 (Wellpark Steamship Company, Limited), グレンパーク汽船会社 (Glenpark Steamship Company, Limited), ガーベルパーク汽船会社 (Garvelpark Steamship Company, Limited), ディアパーク汽船会社 (Deerpark Steamship Company, Limited) の業務および資産を取得し、船主業を営む」ことを目的として、資本金50,000ポンドをもって「デンホルム・ライン汽船会社」(Denholm Line Steamers, Limited) が設立されたのであった<sup>34)</sup>つまり、同社は上記の6社の所有汽船6隻(5,829総トン)をもって成立したのであった。

こうした「小不定期汽船会社」の合併による「主力不定期汽船会社」の設立は、この他にも多くの船主においてみられ、例えば1897年には「アーガス汽船会社 (Argus Steamship Company, Limited), カラン汽船会社 (Curran Steamship Company, Limited), ノース・デボン汽船会社 (North Devon Steamship Company, Limited), ロッチフォート汽船会社 (Rochfort Steamship Company, Limited), の所有する汽船およびその他の資産と、Shamrock 号を取得する」ことを目的として、資本金70,000ポンドをもって「シャムロック汽船会社」(“Shamrock” Steamship Company, Limited) が設立されたのであった<sup>35)</sup>

34) *Fairplay*, Oct. 21, 1909, p. 572. なお、同社の設立における最初のサブスクライバーは、John Denholm (shipowner, Greenock), James D. Morrison (shipowner, Greenock), Duncan Hicol (coal merchant, Greenock), Alex. Menzies (shipowner, Greenock) の4名であった。

35) *Fairplay*, Dec. 16, 1897, p. 1084.

## (VIII)

「不定期汽船会社」は、以上みてきたように、さまざまな形態において設立されたのであったが、基本的且つ歴史的にはその設立形態を以下の三つの形態に類別することができるのである。

第一は、「J・アンド・J・デンホルム商会」や「マクレー・アンド・マッキンタイヤー商会」、それに「E・ヘイン父子商会」などにおいてみられたところの、汽船1隻ごとに小規模な不定期汽船会社(=「小不定期汽船会社」)を設立するというのである。例えば、「J・アンド・J・デンホルム商会」においては、上述のように、「グレン・パーク汽船会社」や「ガーベルパーク汽船会社」など、同船主のもとで建造された汽船のすべてについてそれぞれ「小不定期汽船会社」が設立され、また「E・ヘイン父子商会」においてはその一部ではあったが、「トレライオン汽船会社」や「トレベッサ汽船会社」など、9隻の汽船について「小不定期汽船会社」が設立されたのであった。

第二は、「H・ホガース父子商会」や「T・ダンロップ父子商会」、それに「W・ランシマン商会」や「R・ロプナー商会」など、すでに64株制において不定期汽船を所有していた船主においてみられたところの、船舶所有形態における64株制所有から会社制所有への全面的あるいは部分的段階的な移行に伴って、数隻の汽船をもって、あるいはそれを目的として比較的規模の大きな不定期汽船会社(=「主力不定期汽船会社」)を設立するというものである。例えば、「不定期帆船船主」から「不定期汽船船主」へと移行し成立した「H・ホーガス父子商会」や「T・ダンロップ父子商会」などの「移行型不定期汽船船主」においては、64株制において所有されてきた既存の汽船の会社制所有への全面的移行に伴って「ホガース・ SHIPPING 会社」や「ダンロップ汽船会社」などの「不定期汽船会社」が設立され、他方、新規に、しかも当初から蒸汽船をもって成立した「W・ランシマン商会」や「R・ロプナー商会」などの「初期新興型不定期汽船船主」においては、64株制において所有されてきた既存の汽船についてはその形態での所有を継承しつつ、新たに

1隻もしくは数隻の汽船を建造あるいは取得して、これらの汽船についてのみ会社制所有を採用するという部分的段階的な移行に伴って、「サウス・シールズ汽船会社」や「プール・ SHIPPING 会社」などの「不定期汽船会社」が設立されたのであった。

第三は、「J・W・スクワンス商会」や「フィリップス商会」、それに「ハルディンステイン会社」など、「後期新興型不定期汽船船主」においてみられたところの、不定期汽船の所有・運航を開始するにあたって、新規に建造あるいは取得される最初の汽船の当初からの会社制所有の採用に伴って、数隻の汽船をもって、あるいはそれを目的として比較的規模の大きな不定期汽船会社(=「主力不定期汽船会社」)を設立するというものであり、例えば「J・W・スクワンス商会」においては「ヒンダスタン汽船会社」が、また「フィリップス商会」においては「キング・アルフレッド汽船会社」がそれぞれ設立されたのであった。

かくて、1910年ごろには、ほとんどの不定期汽船は「不定期汽船会社」によって所有されるようになったのである。また、この時期における有限会社の設立は「不定期汽船船主」に限らず、多くの「不定期帆船船主」や「曳船船主」などにおいても見られたのである。

(脱稿：昭和56年6月8日)