

第一次世界大戦前における

不定期船船腹量および輸送能力の概算

澤 喜 司 郎

(I)

かつて、「イギリス不定期汽船業の成立」と題する小稿において、われわれは1912/13年現在におけるイギリスの著名な「不定期汽船船主」を抽出してその成立過程を考察し、それに基づく類型を試みた。そしてそこでは、「不定期汽船船主」は一般に、当初帆船をもって成立した「不定期帆船船主」が1870年代および80年代前半に「帆船から蒸汽船へ」の転換に着手して成立した「移行型不定期汽船船主」と、帆船船主以外の人々が1870年代中葉以降に新規に、しかも当初から蒸汽船をもって成立した「新興型不定期汽船船主」に類型されることを明らかにした。さらに、これらの「不定期汽船船主」によって初めて建造あるいは取得された汽船は「鉄製連成機関船」であり、それは1880年代末以降に漸次「鋼製三連成機関船」へと転換されていき、不定期汽船のかかる転換つまり発達が「鉄製連成機関船」をもって成立した「沿岸不定期汽船船主」の「遠洋不定期汽船船主」への発展を可能ならしめるものであるとした¹⁾。

また、かかる研究とこれを補完するところの「イギリスにおける不定期汽船会社の設立」と題する小稿において、これら「不定期汽船船主」における旧来の船舶所有形態たる個人所有、個人会社所有あるいは64株制所有から会社制所有への転換と、それに伴って設立された「不定期汽船会社」の設立形

1) 拙稿「イギリス不定期汽船業の成立」、『海運経済研究』(日本海運経済学会研究年報), 第15号, 1981年9月。

態についてその考察を試みた。そして、「不定期汽船会社」は大別して三つの形態、つまり第一は1880年代初めからみられたところの汽船1隻ごとに小規模な有限責任の株式会社たる「不定期汽船会社」を設立するという形態、第二に1890年ごろからみられたところの旧来の船舶所有形態から会社制所有形態への全面的あるいは部分的段階的移行に伴って汽船数隻をもって比較的規模の大きな「不定期汽船会社」を設立するという形態、第三に同じく1890年以降にみられたところの当初から汽船を会社制の下で所有するために最初の汽船の建造あるいは取得と同時に比較的規模の大きな「不定期汽船会社」を設立するという形態、のいずれかにおいて設立されたことを明らかにし、「不定期汽船船主」は「不定期汽船会社」の設立を通じてその経営規模を拡大・拡充し、真に遠洋航路におけるバルキ・カーゴの運送に対応すべく発展していったのであるとした²⁾

さらに進んで、「20世紀初頭におけるイギリス不定期汽船会社の発展」と題する小稿においては、第一次世界大戦までの時期におけるイギリス不定期汽船会社の一般的経営事情と5社の著名な「不定期汽船会社」の財政状態および経営成績あるいは経営効率といったものの考察を試みた。そしてそこでは、1900年をピークに造船過剰と貿易不振とによって漸次運賃が低落して進んだ海運不況によって多くの「不定期汽船会社」は財政事情の悪化をきたし、収支を償うことが不可能になり、決算時には無配をしいられたのであったが、かかる海運不況の影響を痛烈に受けつつもこの時期を通じて「不定期汽船会社」においては船隊の拡大・拡充と企業規模の拡大が達成されたことを明らかにした³⁾

そして、これらのイギリス不定期汽船船主あるいは不定期汽船会社の成立・発展に関する一連の研究において残された最も重要な課題の一つは、イ

2) 拙稿「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——」、『山口経済学雑誌』、山口大学、第31巻3/4号、1981年11月。

3) 拙稿「20世紀初頭におけるイギリス不定期汽船会社の発展——海運不況と航海利益の分析を中心として——」、『海外海事研究』（海事交通文化研究所）、73号、74号、1981年9月、11月。

ギリス海運業に占めるそのシェアを明らかにすることである。つまり、具体的には、一つにはイギリス保有汽船船腹量に占める不定期船船腹量を明らかにし、その発展過程を跡付けることであり、さらにはこれら不定期船が提供しうる輸送能力とイギリスの輸出入貿易に占める不定期船の輸送量を明らかにすることである。しかし、「吾々は、不幸にして、世界商船腹としての定期船並びに不定期船が幾何の隻数噸数就航度等をもつかについては統計数字を有し得ない。海運については Lloyd's Register, Lloyds' Calender, Chamber of Shipping of the United Kingdomの Annual Report 等の多くの統計書や統計報告があるけれども、定期船、不定期船の項目のもとに数字の示されているを知らない。何故にそうであるかといえ、元来、定期船と不定期船とは、人のよく知るやうに、それぞれ典型的なものに於ては確然たる区別があるけれども、一々の船舶について見るに果してそれ何れに属するや判断に苦しむ場合が多いからである。例へば、最近まで不定期船としてA荷主の貨物を輸送していた船舶も今後よりはB定期船主に定期傭船せられて定期船として就航するという場合がある。また、反対に、最近まで定期船として一定航路に従事していた船舶もその航路に於ける貨物出廻りの閑散のために明日よりは不定期船として傭船市場に姿を現はすという場合もあり得る。また、或る船舶が或る航海に従事していたが、その航海を定期航海というべきかまたは不定期航海というべきか、はっきりした区別のつかない場合もある。従って、定期船または不定期船としての隻数噸数就航度等について数字や統計の存在しないことは寧ろ当然であると言へる」⁴⁾のである。そのため、イギリス保有汽船船腹量に占める不定期船船腹量を明らかにすることは、不定期船業の確立をもって近代海運業構造が完成されたとする上に極めて重要な意味をもつので、これまでになされた諸研究における不定期船船腹量の概算およびその方法を検討しつつ、本稿ではイギリス不定期船船腹量の独自の概算を中心にその発展過程の跡付を試みたい。しかし、不定期船そのものの

4) 佐波宣平「不定期船衰頹の諸原因に関する基本的考察」、『経済論叢』(京大)、第39巻第4号、昭和9年10月、76—7ページ。

発達、例えば船体構造などについては本稿では扱わないことにし、いずれ稿を改めて論ずることにする。

(II)

第一次世界大戦前におけるイギリス不定期汽船船腹量を概算するにあたっては、以下の二つの研究資料がその手掛かりとなる。一つは、イギリス商務局「戦後の海運業および造船業の地位に関する報告書」⁵⁾（以下「報告書」と略す）であり、他はイギリス海運会議所によって1933年になされたところの1914年に関する船舶分類調査⁶⁾（以下「調査」と略す）である。

前者の「報告書」からみると、まずイギリス帝国保有汽船船腹量は1914年6月30日現在12,440千純トンで世界汽船船腹量の47.9パーセントとほぼ半分を占め、「イギリス商船は現在まで世界の全商船隊のなかで最大規模を誇り、且つ最も有能である」⁷⁾とした後、「イギリス本国の船舶は外洋航海に十分な大きさの船舶によって構成され、もし外航船と内航船の境界線を1,000純トン（あるいは1,600総トン）にもとめるならば、イギリス本国の船舶のうち90パーセントは外航船から成る」⁸⁾と述べ、表1にみられるように、1913年末現在におけるイギリス本国登録汽船船腹量12,602隻11,273千純トンのうち、1,000純トン未満の汽船船腹量は8,855隻1,100千純トン、1,000純トン以上の

5) *Reports of the Departmental Committee appointed by the Board of Trade to consider the Position of the Shipping & Shipbuilding Industries after the War*, 1918.

6) 同資料は、L. Isserlis, "Tramp Shipping, Cargoes and Freights", *Journal of the Royal Statistical Society*, Vol. CI, Part I, 1938, に集計収録されている。

7) *Reports*, p. 91.

同年における主要海運国の汽船保有量は以下の通りである。

| | | |
|----------|--------------|-------|
| ドイツ | 3,096,000純トン | 11.9% |
| 合衆国(航洋船) | 1,195,000純トン | 4.6% |
| ノルウェー | 1,153,000純トン | 4.4% |
| フランス | 1,098,000純トン | 4.4% |
| 日本 | 1,048,000純トン | 4.0% |

8) *Ibid*, p.92.

表1 イギリス本国における1913年末現在の船型別汽船船腹量

| | 隻 | 純トン | (%) |
|-----------------|--------|------------|---------|
| 1,000純トン未満の全船腹量 | 8,855 | 1,100,000 | (9.8) |
| 1,000純トン以上の全船腹量 | 3,747 | 10,173,000 | (90.2) |
| 合計 | 12,602 | 11,273,000 | (100.0) |

出所: *Reports*, p. 92 より作製。

汽船船腹量は3,747隻10,173千純トンであって、これが外航船であるとしている⁹⁾

次いで、「イギリス海運業者は、限定された航路でスケジュール通りに船舶を運航する定期船船社と、一般の貿易に従事する船主あるいはしばしば第三者に船舶を賃貸しまたは貨物が見つけれられる所ならばどこへでも船舶を運航する不定期船船主に分けられる」¹⁰⁾ と不定期船船主および不定期船を定義しているが、「しかし、一定の時点で定期船と不定期船のあいだで船腹量がどのように割り当てられているかを述べることは不可能であり、定期船船社は旅客船または普通の不定期船よりも一般的に高級且つ高速の貨物船を運航するが、定期船と不定期船とのあいだの境界線上には必要に応じていずれの形態においても運航されるところの船舶が常に存在している」¹¹⁾ と指摘している。しかしながら、「定期船船腹量についての重要且つ有用な指標となるものは船舶の速度である」¹²⁾ とし、表2にみられるように、1914年6月30日現在イギリス帝国保有の100総トン以上の汽船船腹量9,649隻20,424千総トンのう

9) *Ibid.*

また、1,000純トン以上の汽船船腹量の船型別内訳は以下の通りである。

| | | | |
|----------------|--------|--------------|---------|
| 1,000—2,000純トン | 1,134隻 | 1,751,000純トン | (17.2%) |
| 2,000—3,000純トン | 1,599隻 | 4,001,000純トン | (39.4%) |
| 3,000—5,000純トン | 804隻 | 2,975,000純トン | (29.2%) |
| 5,000純トン以上 | 210隻 | 1,446,000純トン | (14.2%) |

10) *Ibid.*, p.93.

11) *Ibid.*

12) *Ibid.*

ち、1,609隻7,240千総トン (35.4%) が「12 ノット以上の速度を海上で維持する能力を有し、この速度を有する全船舶がおそらく定期船であり、第一次世界大戦前にはイギリス帝国保有船腹量のうち60パーセントが不定期船で40パーセントが定期船であったと概算される」¹³⁾ としている。

表2 イギリス帝国における1914年現在速度別汽船船腹量

| | 隻 | 総トン | (%) |
|--------------------|-------|------------|---------|
| 12ノット以上の速度を有する全船腹量 | 1,609 | 7,240,000 | (35.4) |
| 12ノット未満の速度を有する全船腹量 | 8,040 | 13,184,000 | (64.6) |
| 合 計 | 9,649 | 20,424,000 | (100.0) |

出所：Reports, Appendix D, Table III, p. 255 より作製。

このように、「報告書」においては12ノット以上の速度を有する汽船を定期船とし、その誤差を約5パーセント見込んで定期船船腹量はイギリス帝国保有汽船船腹量の40パーセントを占めると概算している。つまり、その残りの60パーセントが不定期船船腹量であるとしているのである。¹⁴⁾ しかし、かかる概算にはいくつかの問題が残されていると言わねばならない。つまり、12ノッ

13) *Ibid*, pp.93, 255.

12ノット以上の速度を有する汽船船腹量の速度別内訳は以下の通りである。

| | | | |
|----------|--------|--------------|---------|
| 12—15ノット | 1,163隻 | 5,025,000総トン | (69.4%) |
| 15—20ノット | 381隻 | 1,890,000総トン | (26.1%) |
| 20ノット以上 | 65隻 | 325,000総トン | (4.5%) |

14) かかる概算はその後の諸研究において広く引用されている。例えば、C. Jones は「イギリス外航汽船、言わば1,000純トン以上あるいは1,600総トン以上の船舶のうちおおよそ3分の1が定期船であり、3分の2が不定期船であった」と述べ (Clement Jones, *British Merchant Shipping*, 1922, p.81), E. W. Zimmermann は「12ノットの速度を維持することができる船舶は定期船に属し、戦前にはそうした船舶はイギリス商船の35パーセントを占めていた。それには低速船も加えられるべきであり、それゆえ戦前にはイギリス商船のうち60パーセントが不定期船で40パーセントが定期船であったと概算される。これは、隻数について言う時にはわずかに変更される。つまり、1913年に1,000純トン以上のイギリス船隻数は3,675隻であり、これらは外国貿易に従事する船舶である。このうち、約1,200隻が定期船であり、残りが不定期船である。さらに、定期船のうち2

ト以上の速度を有する汽船の所有者つまり船主は確かにそのほとんどが定期船船社および船主ではあるが、これらの船社によって所有・運航される汽船すべてが12ノット以上の速度を有するとは限らないということ、または12ノット以上の速度を有する汽船を1隻も保有していない定期船船社も存在しているということであり、したがって見込まれたその誤差分5パーセントが果たして適切であるかどうかである。¹⁵⁾

次に、イギリス海運会議所の船舶分類調査結果をみると、¹⁶⁾ 1914年6月30日現在での調査結果は同年にイギリス本国において保有された100総トン以上の汽船船腹量の67.7%に相当する船舶についての回答集計ではあるが、表3にみられるように就航航路別つまり内・外航船別では、合計3,450隻12,791,871総トンのうち内航船が807隻659,221総トン(5.2%)、外航船が2,595隻12,118,411総トン(94.7%)、それにその他船舶(非商船)が48隻14,239総トン(0.1%)であった。内航船および外航船の就航航路の内訳をみると、内航船では沿岸航路就航船が452隻334,973総トン、近海航路就航船¹⁷⁾が175隻184,451総トン、沿岸・近海航路就航船が180隻139,797総トンであり、外航船では外国航路就航船¹⁸⁾が2,465隻11,798,776総トン、外国・近海航路就航船が130隻319,635総トンであった。さらに、これを船種別にみると表4にみられるよ

分の1が外国航路客船として正式に証明されている」としている(Erich W. Zimmermann, *Ocean Shipping*, 1924, p. 273)。また、ベルリン景気研究所『海運に於ける競争』においては「イギリス商務局(Board of Trade)に拠れば、イギリス商船は第1次世界大戦前その60パーセントが不定期航海に従事していた」とある(Institut für Konjunkturforschung, *Der Wettbewerb in der Seeschifffahrt*, 1940: 佐波宣平訳『海運に於ける競争』, 昭和19年, 200ページ)。

さらに、同書において世界商船腹に占める定期船の割合について以下のように述べられている。つまり、「1913年現在に於ける定期船の世界商船腹に対する割合は、オイケン(Walter Eucken)に拠れば、3分の1を余り出ない由であるが、チェバレン(E. T. Chamberlain)は、船舶の速力並びに船型の増大を考慮に入れて、この割合を3分の2以上と見ている。両者の推定の間には随分大きな懸隔あるが、これは、不定期海運と定期海運との間の限界線がはっきりしないためである。高速旅客船・豪華船・特殊貨物運送船の如き典型的なものを別とすれば、一般に、商船は不定期航海にでも定期航海にでも使用出来るものであって、その何れかに固定していることは少ない。但し、……主要海運国の状態を参考にして見ると、オイケンの方の概算の方が事実に近いやうである。」(『海運に於ける競争』, 198ページ)。W. Eucken, *Verbandbildung in der Seeschifffahrt*,

表3 イギリス本国における1914年央現在の就航航路別汽船船腹量

| | | 隻 | 総トン | (%) |
|-------------|------------|-------|------------|---------|
| 内 航 船 | 沿岸航路就航船 | 452 | 334,973 | (2.6) |
| | 近海航路就航船 | 175 | 184,451 | (1.4) |
| | 沿岸・近海航路就航船 | 180 | 139,797 | (1.1) |
| | 小 計 | 807 | 659,221 | (5.2) |
| 外 航 船 | 外国航路就航船 | 2,465 | 11,798,776 | (92.2) |
| | 外国・近海航路就航船 | 130 | 319,635 | (2.5) |
| | 小 計 | 2,595 | 12,118,411 | (94.7) |
| そ の 他 船 舶 | | 48 | 14,239 | (0.1) |
| 合 計 | | 3,450 | 12,791,871 | (100.0) |

出所：L. Isserlis, op. cit., p. 96 より作製。

うに、定期客船が74隻774,793総トン、定期貨客船が680隻3,559,718総トン、定期貨物船が1,214隻4,613,077総トンであり、合計1,968隻8,947,588総トンと定期船船腹量が69.9パーセントを占めているのである。他方、不定期船は1,319隻3,284,642総トンで25.7パーセントを占め、タンカーが115隻545,402総トンで4.3パーセントを占めているのである。

1914, S. 12; E. T. Chamberlain, *Liner Predominance in Transoceanic Shipping*, 1927, p. 2. この2資料については筆者未見。

また、“The Shipping World”誌 (Aug. 10, 1932) は1914年央において世界商船腹について、定期客船・定期貨客船410万総トン、定期貨物船750万総トン、合計定期船を1,160万総トン (26%)、不定期船2,180万総トン (48%)、タンカー150万総トン (3%)、その他船舶1,050万総トン (23%) と概算している。伊坂市助「海運経営規模の国際比較——総説と英・米・日の海運経営者——」, 『経済系』(関東学院大), 第38輯, 昭和33年5月。なお、“The Shipping World”誌については筆者未見。

15) 同年における主要海運国の速度別汽船船腹量は以下の通りである。 *Reports*, pp. 255-6.

| | 12ノット以上 | | 12ノット未満 | |
|--------|---------|--------------|---------|--------------|
| | 隻 | 千総トン(%) | 隻 | 千総トン(%) |
| ド イ ツ | 160 | 1,149 (22.5) | 1,921 | 3,949 (77.5) |
| ノルウェー | 39 | 42 (2.2) | 1,499 | 1,881 (97.8) |
| フ ラ ンス | 175 | 790 (41.2) | 828 | 1,128 (58.8) |
| 日 本 | 78 | 406 (24.7) | 749 | 1,236 (75.3) |

表4 イギリス本国における1914年央の船種別汽船船腹量

| | | 隻 | 総トン | (%) |
|-------|-------|-------|------------|---------|
| 定期船 | 定期客船 | 74 | 774,793 | (6.1) |
| | 定期貨客船 | 680 | 3,559,718 | (27.8) |
| | 定期貨物船 | 1,214 | 4,613,077 | (36.1) |
| | 小計 | 1,968 | 8,947,588 | (69.9) |
| 不定期船 | | 1,319 | 3,284,642 | (25.7) |
| タンカー | | 115 | 545,402 | (4.3) |
| その他船舶 | | 48 | 14,239 | (0.1) |
| 合計 | | 3,450 | 12,791,871 | (100.0) |

出所：L. Isserlis, op. cit., p. 96 より作製。

みられるとおり、外航船船腹量の比率に関しては「報告書」の概算とさほど大差はないが、不定期船船腹量に関しては同「調査」結果がイギリス本国の67.7パーセントに相当する船腹量についてであるとは言え、大きな差異が見られるのである。つまり、「調査」では定期船船腹量がその70パーセントを占めているのに対して、不定期船船腹量は25.7パーセントであり、それにタンカー船腹量を含めても30パーセントにすぎないとしているのである。そし

みられるとおり、「ノルウェーでは12ノット以上の速度を有する汽船の割合が非常に低い、ノルウェーの定期船の多くは小型船であることは知られているし、またドイツでは汽船保有量の22.5パーセントだけが12ノット以上の速度を有する汽船であるけれども、ドイツの貿易は著しく定期船貿易であって、不定期船貿易は極めて少ないのである。」(Reports, p. 15)。したがって、少なくともノルウェーとドイツにおいてはこの基準をもって定期船船腹量を割り出し、不定期船船腹量を概算することは不相当であると言わねばならない。事実、1913年現在にはドイツ商船船腹量の約80パーセントが定期航海に従事していたと概算されているのである(ベルリン景気研究所、前掲書、200ページ)。

16) 同調査の概略をみると、これは1933年の第1回調査としてイギリス本国の各船主に対して1914年6月30日現在、1929年6月30日現在、それに1933年10月1日現在でのその所有する船舶の分類つまり船舶のタイプと、その船舶が通常従事する貿易の種類を調査したものである。L. Isserlis, op. cit., pp. 58-9.

17) 近海航路就航船とは、エルベからブレスト間の港へ航海する船舶を示す。

18) 外国航路就航船とは、エルベからブレスト間の港を除く他の外国諸港へ航海する船舶を示す。

て、仮にこの「調査」での未調査船腹量（不明分）約6,000千純トンのすべてが不定期船であったとしても、不定期船の占める割合は50パーセント弱であって、やはり「報告書」におけるそれに比べて低く概算されるのである¹⁹⁾。かかる「調査」にも問題は残る。例えば、L. Isserlis によって指摘されるように、かかる「調査」に対する回答はそのほとんどが不十分なものであることと、回答が自己選択によるところの危険があったことである²⁰⁾。しかし、本稿ではこの問題は扱わないことにし、主として「報告書」における問題の検討というかたちで不定期船船腹量の概算を次章において試みたい。

かかる二つの研究資料のほかに、リヴァプール汽船船主協会 (Liverpool Steam Ship Owners' Association) の書記 Norman Hill の研究も一つの手掛かりとなる。同研究を引用している E. S. Gregg によれば、「1913年に外国貿易に従事するイギリス定期船は1,200隻4,200千純トン、不定期船は2,400隻5,760千純トンとなる。言い換えれば、定期船は隻数で3分の1、トン数でイギリス商船腹量の42パーセントを占めている」²¹⁾としているのである。また、「報告書」所収の1917年10月の「リヴァプール汽船船主協会覚書」によれば、

19) 参考までに、1929年6月30日現在および1933年10月1日現在での調査結果をみると、1929年にはイギリス本国保有汽船船腹量の83.9パーセントに相当する3,632隻16,819,032総トンのうち不定期船船腹量は1,333隻3,889,597総トンで23.1パーセントを占め、同じく1933年には汽船船腹量の86.2パーセントに相当する3,468隻15,845,650総トンのうち不定期船船腹量は1,366隻3,902,529総トンで24.6パーセントを占めていたのであった。そして、1933年の調査は13.8パーセントの不明船腹量についての一層の調査や Shipping Directories などの使用によって同調査はほぼ完成され、それによれば不定期船船腹量は1,670隻4,395,327総トンでイギリス保有汽船船腹量の23.9パーセントを占めたのであった。L. Isserlis, op. cit., pp. 59, 97-8, 100-1.

20) L. Isserlis, op. cit., p. 58.

21) E. S. Gregg, "The Decline of Tramp Shipping," *Quarterly Journal of Economics*, Vol. XL, Feb. 1926, p. 339.

Norman Hill の研究については未見であるが、「報告書」における概算と同様な結論を導き出している。また、同研究を引用したと思われる C. E. Fayle は「1914年現在、イギリス不定期船は、イギリス本国登録航洋蒸気船のうち、隻数において約3分の2を、噸数において約60パーセントを占めている」としている (C. E. Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, 1933. p. 269: 佐々木誠治訳『世界海運業小史』, 日本海運集会所, 1957年, 297ページ)。

「大戦前におけるイギリス本国の定期船舶船腹量はおおよそ1,200隻7,000千総トンであったと推定され、このうち900隻5,500千総トンがイギリス本国の輸出入貿易に、300隻1,500千総トンが外国間貿易に従事していた」²²⁾と述べているのである。

(III)

「報告書」における不定期船舶船腹量の概算に関しては、先に指摘したようにいくつかの問題が残されていた。本章では、この問題の検討を通して資料の都合上1912年央におけるイギリス不定期船舶船腹量の概算を試みたい。

まず、1912年における内航船舶船腹量および外航船舶船腹量を「沿岸および外国貿易に従事するイギリス本国登録船舶」²³⁾によってみると、総船腹量11,144千純トンのうち沿岸航路および近海航路(エルベからブレスト間)に就航する船舶は657千純トンで5.9パーセントを占め、外国航路に就航する船舶は10,042千純トンで90.1パーセント、それにこの両航路に就航する船舶が445千

22) *Reports*, Appendix 13, Memorandum by the Liverpool steam Ship Owners' Association, p. 246.

23) "Vessels Registered in the United Kingdom engaged in the Home and Foreign Trades," William Page (ed.), *Commerce and Industry: Table of Statistics for the British Empire from 1815*, 1919, p. 157.

また、「外国貿易に従事するイギリス本国汽船船腹量の1911年4月3日現在での貿易別分類」(Distribution on the 3rd April, 1911, of the Steam Tonnage of the United Kingdom engaged in the Foreign Trade)によれば、以下にみられるように、その79.3パーセントがいわゆる遠洋貿易に従事し、13.0パーセントが地中海貿易、4.5パーセントがヨーロッパ貿易、3.2パーセントが国内沿海貿易に従事していたのである。*Reports*, p. 141.

| | | | |
|---------|--------|--------------|----------|
| 国内沿岸 | 1,565隻 | 296,000純トン | (3.2%) |
| ヨーロッパ | 708隻 | 419,000純トン | (4.5%) |
| 地中海 | 717隻 | 1,192,000純トン | (13.0%) |
| アフリカ | 145隻 | 291,000純トン | (3.2%) |
| アメリカ | 1,334隻 | 3,502,000純トン | (38.1%) |
| オーストラリア | 266隻 | 943,000純トン | (10.3%) |
| 東洋 | 978隻 | 2,543,000純トン | (27.7%) |
| 合計 | 5,713隻 | 9,186,000純トン | (100.0%) |

純トンで4.0パーセントを占めるのである。つまり、外航船（両航路就航船舶を含む）がその94パーセントを占め、内航船が6パーセントを占めているのであって、先にみた「報告書」や「調査」とほぼ同じ結果を示しているのである。そこで、同資料に基づいて外航船の発展過程をその船腹量の推移によって跡付けてみると、表6にみられるように、1850年には内航船船腹量が54千純トン（51.9%）、外航船船腹量が50千純トン（48.1%）であって、同年にはまだ内航船船腹量が外航船船腹量を上回っていたが、1852年には内航船船腹量が67千純トン（40.6%）、外航船船腹量が98千純トン（59.4%）と逆転しているのである。その後、外航船船腹量は著しい増大を示し、1860年には307千純トン（76.9%）、1870年には869千純トン（83.6%）、1876年には1,623千純

表5 イギリス本国における内航船および外航船の船腹量の推移（単位：1000トン）

| | 内航船 | 外航船 | | | 合計 |
|------|-----|--------|-----|--------|--------|
| | | (A) | (B) | 小計 | |
| 1850 | 54 | 5 | 45 | 50 | 104 |
| 1860 | 92 | 277 | 30 | 307 | 399 |
| 1870 | 171 | 760 | 109 | 869 | 1,040 |
| 1876 | 247 | 1,489 | 134 | 1,623 | 1,870 |
| 1881 | 239 | 2,619 | 64 | 2,683 | 2,922 |
| 1890 | 325 | 4,563 | 134 | 4,697 | 5,022 |
| 1900 | 508 | 6,696 | 202 | 6,898 | 7,406 |
| 1910 | 658 | 9,233 | 518 | 9,751 | 10,409 |
| 1912 | 657 | 10,042 | 445 | 10,487 | 11,144 |
| 1913 | 685 | 10,156 | 611 | 10,767 | 11,452 |
| 1914 | 742 | 10,435 | 606 | 11,041 | 11,783 |

出所：W. Page, *op. cit.*, p. 157 より作製。

備考 (1) 内航船は沿岸・近海航路就航船。

(2) 外航船(A)は外国航路就航船

(3) 外航船(B)は沿岸・近海航路および外国航路就航船

トン(86.8%), 1881年には2,683千純トン (91.8%), 1890年には4,697千純トン (93.5%) を示すに至ったのである。

次に、1912年央現在のイギリス本国における12ノット以上の速度を有する汽船船腹量 (100総トン以上) をロイズ・レジスターによってみると、表6にみられるように、Commissioners of Northern Lighthouses や Pacific Cable Board などの所有船つまり非商船を除いて、合計で1,446隻6,416,839総トンで、それは同年におけるイギリス本国保有汽船船腹量 (100総トン以上) の36.2パーセントを占めたのである。その内訳をみると、沿岸・近海航路就航船が468隻495,468総トン (7.7%)、外国航路就航船が978隻5,921,371総トン (92.3%) であった²⁴⁾。そして、これらの船舶を所有する船社および船主は合計で160社をかぞえ、かかる船社および船主は確かに Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. や Cunard Steam Ship Co., Ld. などの定期船船社や、Cairn Line of Steamers, Ld. (Cairns, Noble & Co.) や Philipps, Philipps & Co., Ld (King Line, Ld.) などの定期不定期兼営船社、それに London & North Western Railway Co. や London & South Western Railway Co. などの船車兼営船社であったが、問題はこれらの船社および船主によって所

表6 イギリス本国における1912年央の12ノット以上の
汽船船腹量

| | 船社数 | 隻 | 総トン | (%) |
|----------|-----|-------|-----------|--------|
| 沿岸・近海定期船 | 71 | 468 | 495,468 | (2.8) |
| 外航定期船 | 89 | 978 | 5,921,371 | (33.4) |
| 合計 | 160 | 1,446 | 6,416,839 | (36.2) |

出所：Lloyd's Register 1912-13, Alphabetical List of Companies and Firms, showing the Speed and Tonnage of those of their Vessels which have a speed at sea of twelve knots and above より作製。

24) 沿岸・近海船社と外航船社の分類では、経営航路の不明な船社および船主については、その船隊の平均船型が1,600総トン以下のものを沿岸・近海船社に、1,600総トン以下のものを外航船社にそれぞれ分類した。

有・運航された船舶は必ずしもそのすべてが12ノット以上の速度を有する船舶とは限らなかったことである。つまり、Orient Steam Navigation Co., Ltd. や Shaw, Savill & Albion Co., Ltd. のようにその所有船のすべてが12ノット以上の速度を有していた場合もあるが、その大半の船社および船主においては、特に外航定期船船社および船主においては12ノット未満の速度の船舶が多く所有・運航されていたのである。例えば、British India Steam Navigation Co., Ltd は12ノット以上の速度を有する船舶を64隻261,331総トン所有・運航し、これ以外に12ノット未満の速度の船舶を42隻189,044総トン、また Furness, Withy & Co., Ltd は12ノット以上の速度を有する船舶を7隻24,145総トン所有・運航するほかに、62隻178,831総トンの船舶を所有・運航していたのである(表7参照)。そこで、12ノット以上の速度を有する船舶を所

表7 イギリス本国における1912年央の12ノット以上の速度を有する船舶を所有する主要船社

| 船 社 名 | 12ノット以上の船隊 | | 全 船 隊 | |
|--|------------|---------|-------|---------|
| | 隻 | 総トン | 隻 | 総トン |
| Allan Line Steamship Co., Ltd. | 16 | 135,801 | 24 | 166,375 |
| Anchor Line (Henderson Brothers), Ltd. | 17 | 107,197 | 19 | 112,214 |
| British India Steam Navigation Co., Ltd. | 64 | 261,331 | 106 | 450,375 |
| Cayzer, Irvine & Co., Ltd. | 33 | 155,288 | 56 | 238,135 |
| Charente Steam Ship Co., Ltd. | 53 | 278,477 | 55 | 279,909 |
| Cunard Steamship Co., Ltd. | 15 | 238,935 | 26 | 267,115 |
| Ellerman Lines, Ltd. | 45 | 231,590 | 87 | 355,956 |
| Lamport & Holt, Ltd. | 23 | 134,746 | 33 | 173,680 |
| Leyland, F., & Co., Ltd. | 31 | 202,273 | 37 | 227,931 |
| Nelson, H. & W., Ltd. | 16 | 107,732 | 19 | 118,437 |
| Ocean Steamship Co., Ltd. (A. Holt & Co.) | 36 | 248,503 | 41 | 172,322 |
| Pacific Steam Navigation Co., Ltd. | 17 | 101,305 | 39 | 167,340 |
| Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. | 61 | 443,860 | 66 | 451,331 |
| Royal Mail Steam Packet Co. | 25 | 181,196 | 50 | 254,142 |
| Union-Castle Mail Steamship Co., Ltd. | 36 | 286,980 | 47 | 314,822 |

出所：Lloyd's Register 1912-13, List of Ship Owners and Managers より作製。

有・運航しているところの、先にみた160社の船社および船主について12ノット未満の速度の船舶保有量をみると、沿岸・近海船社では71社のうち51社が235隻175,670総トン、外航船社では89社のうち73社が706隻2,137,914総トン、合計で160社のうち124社が941隻2,313,584総トンを所有しているのであつて、それは同年のイギリス本国保有汽船船腹量の13.0パーセントに相当するのである。²⁵⁾そして、かかる船舶もすべてが定期船として運航されているとするならば、これら160社の船社および船主によって所有・運航される定期船船腹量は、表8にみられるように、沿岸・近海定期船703隻671,138総トン、外航定期船1,684隻8,059,285総トン、合計2,387隻8,730,423総トンとなり、それは同年におけるイギリス本国保有汽船船腹量の49.2パーセントを占めることになるのである。

表8 12ノット以上の汽船を有する船社および船主の総汽船船腹量

| | 船社数 | 隻 | 総トン | (%) |
|----------|-----|-------|-----------|--------|
| 沿岸・近海定期船 | 71 | 703 | 671,138 | (3.7) |
| 外航定期船 | 89 | 1,684 | 8,059,285 | (45.5) |
| 合計 | 160 | 2,387 | 8,730,423 | (49.2) |

出所：Lloyd's Register 1912-13, List of Ship Owners and Managers より作製。

さらに、定期船船社および船主のなかには当時12ノット以上の速度を有する船舶を1隻も所有していない船社もあった。例えば、沿岸・近海船社ではGlen & Co., 外航船社では Ellerman 系の Wescott & Laurunce Line や Furness, Withy 系の Norfolk and North American Steam Shipping Co., Ltd., それに Houlder Bros 系の Empire Transport Co., Ltd. などで、これらの船社はそれぞれ12ノット未満の速度の定期船を所有・運航しているだけであつた。したがって、こうした船社および船主におけるその所有船腹量をみると、沿岸・近海定期船は260隻222千総トン、外航定期船は320隻1,123千総

25) ただし、定期不定期兼営船社における不定期船船腹量は判明する船社に関しては除外した。

トン、合計580隻1,345千総トンで、それはイギリス本国保有汽船船腹量の7.6パーセントを占めると概算されるのである。かくて、1912年央には120社の沿岸・近海定期船船社および船主が960隻893,000総トン、150社の外航定期船船社および船主が2,010隻9,183,000総トン、合計270社の定期船船社および船主が2,970隻10,076,000総トンの定期船を所有・運航していたと概算されるのであり、それは同年におけるイギリス本国保有汽船船腹量の56.8パーセントを占めることになるのである。

このように、定期船船腹量を概算すると残りの船腹量が不定期船船腹量ということになるのであるが、このなかには漁船やタグボートなどの非商船が約1,630隻427,000総トン含まれているため、不定期船船腹量はそれゆえ3,930隻7,228,000総トンで、イギリス本国保有汽船船腹量の約41パーセント、イギリス本国商船船腹量の約42パーセントを占めると概算されるのである（表9を参照）。そして、かかる不定期船船腹量のうち隻数ではその半分の1,890隻が、またトン数ではその88パーセントを占める6,343,000総トンが1,600総トン以上の、いわゆる外航不定期船であったのである。

表9 イギリス本国における1912年央現在の船種別汽船船腹量

| | | 船社数 | 隻 | 総トン | 純トン | % |
|----------|----------|-------|-------|------------|------------|-------|
| 定期船 | 沿岸・近海定期船 | 120 | 960 | 893,000 | 543,000 | 5.0 |
| | 外航定期船 | 150 | 2,010 | 9,183,000 | 5,585,000 | 51.8 |
| | 計 | 270 | 2,970 | 10,076,000 | 6,128,000 | 56.8 |
| 不定期船 | | 1,520 | 3,930 | 7,228,000 | 4,396,000 | 40.8 |
| その他(非商船) | | 260 | 1,630 | 427,000 | 260,000 | 2.4 |
| 合計 | | 2,050 | 8,530 | 17,731,000 | 10,784,000 | 100.0 |

出所：Lloyd's Register 1912-13, List of Ship Owners and Managers より作製。

(注) 純トンでの船腹量は、100純トン=164総トンでの単純換算による。

(IV)

1912年中央現在におけるイギリス本国の不定期船船腹量は、前章でみたように約3,930隻7,228,000総トンであり、それはイギリス本国保有汽船船腹量の約41パーセントを占めると概算した。次に、かかる不定期船船腹量の推移をみることによって不定期船の発展過程を跡付けたい。そのために、まず、前章でみた270社の定期船船社および船主における1912年以前の保有船腹量と、Inman Steam Ship Co., Ltd. や West India & Pacific Steam Ship Co., Ltd. などのように1912年中央現在には存在していないが過去において定期船を運航していた船社および船主における保有船腹量をみると、それは表10にみられるように、1876年には1,120隻1,019,000純トン、1881年には1,350隻1,270,000純トン、1890年には1,890隻2,073,000純トン、1900年には2,290隻3,532,000純トンであったと概算される。そして、これらの船舶がすべて定期船として運航されていたとすれば、それぞれの年におけるイギリス本国保有汽船船腹量からかかる船腹量と非商船船腹量を差し引いた残りが不定期船船腹量となる。つまり、この概算方法によって不定期船船腹量は1876年には1,560隻852,000純トン（商船船腹量の45.5%）、1881年には2,540隻1,541,000純トン（54.8%）、1890年には3,610隻2,728,000純トン（56.8%）、1900年には3,820隻3,406,000純トン（49.2%）であったと概算されるのである²⁶⁾

そして、かかる概算結果から1876年には不定期船はすでに船腹量において商船船腹量（2,680隻1,872,000純トン）の約46パーセントを占めて定期船と比肩しうるまで発展しているかにみえるのである。しかし、その船腹構成をみると、そこにはいくつかの問題が残されていたのであった。つまり、一つは1912年中央には不定期船船腹量の88パーセントを占めた1,600総トン（1,000純トン）以上の汽船が1876年には160隻203,000純トンであって、それは同年の不定期船船腹量の24パーセント、商船船腹量の11パーセントを占めたにす

26) ここに概算した定期船船腹量および不定期船船腹量の合計つまり商船船腹量は、表5にみられた船腹量とは必ずしも一致しない。

表10 イギリス本国における定期船船腹量および不定期船船腹量の推移

| | 定 期 船 | | | | 不 定 期 船 | | | |
|------|-------|-------|-----------|------|---------|-------|-----------|------|
| | 船社数 | 隻 | 純トン | % | 船社数 | 隻 | 純トン | % |
| 1876 | 130 | 1,120 | 1,019,000 | 54.5 | 700 | 1,560 | 852,000 | 45.5 |
| 1881 | 150 | 1,350 | 1,270,000 | 45.2 | 1,030 | 2,540 | 1,541,000 | 54.8 |
| 1890 | 180 | 1,890 | 2,073,000 | 43.2 | 1,190 | 3,610 | 2,728,000 | 56.8 |
| 1900 | 240 | 2,290 | 3,532,000 | 50.9 | 1,210 | 3,820 | 3,406,000 | 49.2 |

出所：Lloyd's Register 1876-77, 1881-82, 1890-91, 1900-01, List of Owners of Ships, List of Ship Owners and Managers より作製。

ぎなかったということ、言い換えれば当時の不定期船の大半が1,000純トン以下の小型船であって、遠洋航路におけるバルキ・カーゴの積取りを可能とする船型の船舶ではなかったのである²⁷⁾ 事実、隻数で約5分の1を占める300隻が100純トン未満の小型船であったばかりか、かかる1,560隻282,000純トンの不定期船船腹量のなかには非常に載貨能力の低い木造汽船および木鉄交造汽船が100隻12,000純トン含まれていたのであった。また、船社数で約4分の1を占める170社の船社および船主が汽船・帆船兼営船主（つまり「移行型不定期汽船船主」のなかで「帆船から蒸汽船へ」の転換過程にある船主）であって、その保有船腹量は490隻336,000総トンで不定期船船腹量の約40パーセントを占めていたということであった。このように、確かに不定期船船腹量は商船船腹量の約46パーセントを占めると概算されたが、実際には十分な輸送能力を提供しうる船舶は、例えばそれを1,000純トン以上の船型とするならば、商船船腹量の11パーセントを占めたにすぎず、不定期船が確固たる地位を築いていたとは言えないのである。

27) 1,000純トン以上の船型の不定期船は、船型的には遠洋航路への進出が可能な大きさではあったが、当時の不定期船は「鉄製連成機関船」であって、かかる技術水準にあった不定期船をもっては遠洋航路におけるバルキ・カーゴの積取りは未だ採算に合うものではなかったのである。しかし、この船型の不定期船は沿岸および近海航路においては大きな輸送能力を提供しうる船舶であったと考えられる。拙稿「イギリス不定期汽船業の成立」、88—9ページ参照。

こうした事実を踏まえて不定期船の発展過程を、一つには当時のバルキー
 カーゴの運送における主たる担い手であった帆船に十分に対抗しうる船型と
 しての、また外国航路への就航が可能な船型としての1,000純トン以上の船型
 の不定期汽船船腹量がいかに増大していったか、他には汽船・帆船兼営船主
 における汽船船腹量の不定期船船腹量に占める割合がいかに減少していった
 か、言い換えれば「移行型不定期汽船船主」における「帆船から蒸汽船へ」
 の転換がいかに完了していったか、という2つの点から跡付けたい。

まず、1,000純トン以上の船型の不定期船船腹量の推移をみると、先にみた
 ように1912年中央現在には1,890隻6,343,000総トン(3,857,000純トン)であっ
 て、それは同年の不定期船船腹量の88パーセントを占めていたのであったが、
 1876年にはわずか160隻203,000純トン、不定期船船腹量の24パーセント、商
 船船腹量の11パーセントにすぎなかったのである。しかし、1881年には表11
 にみられるように、500隻646,000純トンへと増大し、同年の不定期船船腹量
 の42パーセント、商船船腹量の23パーセントを占めるに至り、1890年には1,
 260隻1,750,000純トンとなって同年の不定期船船腹量の64パーセント、商船
 船腹量の36パーセントを占め、1900年には1,570隻2,793,000純トンと不定期
 船船腹量の82パーセント、商船船腹量の40パーセントを占めるに至ったので
 ある。そして、われわれはかかる1,000純トン以上の船型の不定期船が帆船と

表11 イギリス本国における船型別不定期船船腹量の推移

| | 1,000純トン以上 | | | 100—1,000純トン | | | 100純トン未満 | | |
|------|------------|-----------|------|--------------|---------|------|----------|--------|-----|
| | 隻 | 純トン | % | 隻 | 純トン | % | 隻 | 純トン | % |
| 1876 | 160 | 203,000 | 23.8 | 1,100 | 631,000 | 74.1 | 300 | 18,000 | 2.1 |
| 1881 | 500 | 646,000 | 41.9 | 1,620 | 873,000 | 56.7 | 420 | 22,000 | 1.4 |
| 1890 | 1,260 | 1,750,000 | 64.1 | 1,740 | 946,000 | 34.7 | 610 | 32,000 | 1.2 |
| 1900 | 1,570 | 2,793,000 | 82.0 | 1,270 | 564,000 | 16.6 | 980 | 49,000 | 1.4 |

出所：Lloyd's Register 1876-77, 1881-82, 1890-91, 1900-01, List of
 Owners of Ships, List of Ship Owners and Managers より作製。

の競争に対応でき、さらには遠洋航路におけるバルキ・カーゴの積取りを可能にしたと考え、この船型の不定期船の発展こそが不定期船の実質的な発展を示すものであるとし、その発展過程を不定期船の発展過程として捉えるのである²⁸⁾

次に、汽船・帆船兼営船主における汽船船腹量の推移をみると、表12にみられるように、1876年には170社の船主によって490隻336,000純トンが所有され、それは同年の不定期船船腹量の約40パーセントを占めていたのであった。1881年には190社の船主によって670隻449,000純トンが所有され、絶対量において増大し、「帆船から蒸汽船へ」の転換が一層進められたことを示しているのであるが、不定期船船腹量に占める割合は逆に29パーセントに低下しているのである。1890年には150社によって450隻289,000純トンが所有されていて、絶対量およびその割合においても減少・低下し、1900年には70社によ

表12 イギリス本国における汽船・帆船兼営船主における船腹量の推移

| | 船社数 | 汽 船 | | | 帆 船 | | |
|------|-----|-----|---------|------|-----|---------|------|
| | | 隻 | 純トン | % | 隻 | 純トン | % |
| 1876 | 170 | 490 | 336,000 | 39.4 | 610 | 344,000 | 8.3 |
| 1881 | 190 | 670 | 449,000 | 29.1 | 520 | 381,000 | 10.7 |
| 1890 | 150 | 450 | 289,000 | 10.6 | 530 | 398,000 | 13.8 |
| 1900 | 70 | 290 | 161,000 | 4.7 | 230 | 235,000 | 11.8 |

出所：Lloyd's Register 1876-77, 1881-82, 1890-91, 1900-01, List of Owners of Ships, List of Ship Owners and Managersより作製。

28) 不定期船の遠洋航路におけるバルキ・カーゴの積取りが採算に合うようになったのは、「鉄製連成機関船」から「鋼製三連成機関船」への転換によってであり、かかる転換は一般に1880年代末から次第に行われるようになったのである。例えば、いくつかの不定期船船主における「鋼製三連成機関船」の導入年代をみると、Watts, Ward & Co., T. Dunlop & Son, H. Hogarth, R. Ropner & Co. が1887年, E. Hain & Son が1888年, W. Runciman & Co. が1889年などであった。また、かかる転換と同時に船舶の大型化がはかられたのであって、主要不定期汽船船主における1890年ごろの「鋼製三連成機関船」はそのほとんどが2,000総トン以上の船型であった。拙稿「イギリス不定期汽船業の成立」, 89-91ページ参照。

て290隻161,000純トンが所有されていただけであって、不定期船船腹量に占める割合は約5パーセントにすぎなくなったのである²⁹⁾

かくて、以上にみた2つの点において船腹量の上で実質的に不定期船が確立したと考えられる時期は1890年ごろであって、1890年には1,000純トン以上の船型の不定期船が不定期船船腹量の64パーセント、商船船腹量の36パーセントを占めるに至り、他方では汽船・帆船兼営船主における汽船船腹量が不定期船船腹量の11パーセントに減少していたのであった。よって、1890年ごろに不定期船は確立したと捉えることができるのである³⁰⁾ また、こうした不定期船の発展をかつてのバルキ・カーゴの主たる担い手であった帆船の船腹量の推移との関係でみておくと、1876年における商船としての帆船船腹量は4,126,000純トンであったが、1881年には3,570,000純トンへ、さらに1890年には2,893,000純トン、1900年には1,990,000純トンへと著しく減少しているのである。特に、不定期汽船が1880年代を通して著しい船腹量の増大をはかり、実質的に確立したと考えられる1890年以降1900年にかけて帆船船腹量は急激な減少を示しているのであった。

29) 「帆船から蒸汽船へ」の転換を果たして成立した「移行型不定期汽船船主」はその移行過程によって「短期移行型」船主と「長期移行型」船主に分けられた。特に、「長期移行型」船主にあっては1910年ごろまで帆船の所有・運航が続けられ、彼らは大型の鉄製帆船および鋼製帆船を建造・購入したのであった。したがって、表12にみられるように、汽船・帆船兼営船主における帆船の平均船型は1876年には560純トンであったが、1900年には1,020純トンを示しているのである。拙稿「イギリス不定期汽船業の成立」、83—86ページ参照。

30) 1890年ごろは、(I)で述べたように、旧来の船舶所有形態から会社制所有形態への全面的あるいは部分的段階的移行に伴って汽船数隻をもって比較的規模の大きな「不定期汽船会社」が設立されはじめた時期である。したがって、このことと先の注28)でみた「鋼製三連成機関船」への転換を鑑みると、一般的に1890年までを不定期船業の成立期として、1890年以降を発展期としてそれぞれ位置づけることができよう。

表13 主要不定期船船主における汽船船腹量の推移

| 船主名 | 1876年 | | 1881年 | | 1890年 | | 1900年 | |
|--------------------------------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
| | 隻 | 純トン | 隻 | 純トン | 隻 | 純トン | 隻 | 純トン |
| F. Bolton & Co. | — | — | — | — | 2 | 2,482 | 7 | 10,085 |
| J. & J. Denholm | — | — | — | — | 3 | 1,038 | 4 | 2,102 |
| T. Dunlop & Sons | — | — | — | — | 3 | 4,864 | 8 | 16,200 |
| E. Hain & Son | — | — | 3 | 2,566 | 19 | 20,855 | 22 | 35,923 |
| H. Hogarth | — | — | 1 | 917 | 6 | 7,259 | 8 | 14,562 |
| Hunting & Son | — | — | 4 | 5,246 | 8 | 11,748 | 9 | 16,869 |
| Maclay & McIntype | — | — | — | — | 15 | 13,977 | 54 | 84,064 |
| Philipps, Philipps & Co., Ltd. | — | — | — | — | 1 | 717 | 6 | 11,049 |
| Raeburn & Vével | — | — | 4 | 3,604 | 13 | 13,864 | 7 | 15,275 |
| J. Robinson & Sons | 7 | 6,113 | 10 | 10,728 | 16 | 18,249 | 11 | 17,376 |
| R. Ropner & Co. | 4 | 2,938 | 13 | 12,641 | 31 | 39,963 | 31 | 53,045 |
| W. Runciman & Co. | — | — | — | — | 9 | 8,388 | 22 | 40,795 |
| J. W. Squance & Co. | — | — | — | — | — | — | 3 | 5,681 |
| Watts, Watts & Co., Ltd. | 9 | 11,795 | 14 | 13,741 | 21 | 27,379 | 26 | 40,474 |
| West Hartlepool S.N.Co., Ltd. | 6 | 2,909 | 9 | 5,549 | 13 | 10,202 | 20 | 29,535 |

出所：Lloyd's Register 1876-77, 1881-82, 1890-91, 1900-01, List of Owners of Ships, List of Ship Owners and Managers より作製。

(V)

第一次世界大戦前におけるイギリス不定期船の輸送能力の概算にあたっては、先にみた E. S. Gregg と L. Isserlis の研究がその手掛かりとなる。

Gregg によれば、「定期船は通常不定期船よりも高速であり、もし平均速度を不定期船8ノット、定期船16ノットと仮定するならば、1913年にはイギリス定期船は同船が就航する航路で荷主に対してその有用とするスペースの60パーセントを提供する」³¹⁾と述べている。つまり、1913年にイギリス商船船腹量の純トンで42パーセントを占める定期船は高速であるがゆえに不定期船の年間航海距離の2倍の航海が可能であるため、輸送能力の点ではその約60

31) E. S. Gregg, op. cit., p. 339.

パーセントを占め、不定期船が約40パーセントを占めることになるとしているのである。確かに、定期船と不定期船における速度差のため、船腹量の差をそのまま輸送能力の差とすることはできないので輸送能力の概算にあたっては、定期船と不定期船とのあいだの速度の差による年間航海距離の差（または年間航海数の差）を織り込むことが必要であるが、Gregg においてはその計算のもとになる定期船船腹量および不定期船船腹量が純トンで概算されている点には問題が残ると言わねばならない。ここでは、純トンよりも重量トンで計算されるべきであろう。例え純トンで同じ大きさの船舶であっても貨物積載量の点では定期船と不定期船とでは大きな差があるからである。

そこで、1933年の船舶分類調査に基づいて1914年央における100純トン当たりの船種別総トン数および重量トン数を算出している Isserlis の研究によってその換算率をみると、表14にみられるように、内航船および外航船の平均で定期客船は100純トン=132重量トン、定期貨客船165重量トン、定期貨物船247重量トン、不定期船263重量トン、タンカー234重量トンであるとされる。

表14 1914年央におけるイギリス本国船100純トン当たりの船種別総トン数および重量トン数

| | 内航船 | | 外航船 | | 平均 | |
|-------|-----|------|-----|------|-----|------|
| | 総トン | 重量トン | 総トン | 重量トン | 総トン | 重量トン |
| 定期客船 | 269 | — | 178 | 134 | 180 | 132 |
| 定期貨客船 | 206 | 166 | 163 | 165 | 165 | 165 |
| 定期貨物船 | 201 | 225 | 157 | 247 | 158 | 247 |
| 不定期船 | 180 | 257 | 160 | 264 | 161 | 263 |
| タンカー | 219 | 235 | 157 | 234 | 157 | 234 |
| 平均 | 195 | 217 | 161 | 223 | 162 | 222 |

出所：L. Isserlis, op. cit., pp. 63, 96 Table I より作製。

これに基づき、先にわれわれが概算したところの1912年央における定期船船腹量および不定期船船腹量の輸送能力を定期船16ノット、不定期船8ノット

の平均速度で計算すると、定期船が約69パーセント、不定期船が約31パーセント提供しうると概算できるのである³²⁾

しかし、かかる輸送能力の概算にあっても問題は残る。それは、定期船の場合船舶が就航する航路の距離によって年間航海数が著しく異なるということである。例えば、近海航路において載貨トン2,000トンの船舶が週1回配船される場合と、遠洋航路において載貨トン4,000トンの船舶が月1回配船される場合とでは速度が同じであって前者は後者の2倍の輸送能力を提供しうることになるのである。そして、定期船にあつては航路や航海回数がある程度限定されているためそれに基づく輸送能力を算出することはある程度可能であるが、不定期船にあつては航路および航海回数が全く限定されていないためにその算出は不可能に近い。それゆえ、輸送能力の概算においては、上にみたように単に定期船と不定期船とのあいだの速度差のみを考慮し、重量トンで算出するにとどめた。

次に、イギリス本国の輸出入貿易における不定期船の貨物輸送量を概算するにあたって、まず1913年におけるイギリス本国の貿易量をみると、輸入量は約55,000千トン、輸出量は約100,000千トンと推定される³³⁾ その商品構成をみると、その正確な数値は不明であるが、輸入量については55,000千トンのうち51,200千トンについては以下の通りである。穀物および小麦粉10,900千トン、その他食料品6,000千トン、鉄鉱石およびその他鉱石9,200千トン、木材11,600千トン、石材その他2,800千トン、織物原料1,800千トン、油産品1,800千トン、石油1,700千トン、金属および機械2,900千トン、その他商品2,500千トンである。輸出量については約100,000千トンのうち76,200千トンが

32) 総トン数における定期船船腹量および不定期船船腹量の重量トン数への換算にあつては、特に定期船の場合、定期客船と定期貨物船とでは表14にみられるように換算率が大きく異なるため、「調査」結果にみられる定期船の船種別構成比をもって(表4を参照)、つまり定期船船腹量の8.7パーセントを定期客船、39.8パーセントを定期貨客船、51.5パーセントを定期貨物船としてそれぞれ換算した。また、不定期船に関してはその14.4パーセントをタンカーとして換算した。その結果、定期船船腹量は12,765,000重量トン、不定期船船腹量は11,661,000重量トンとなる。

33) *Reports*, p. 133.

石炭であったのである³⁴⁾ また、地域構成を同じく51,200千トンの輸入量についてみると、ヨーロッパ28,800千トン、地中海2,000千トン、アメリカ15,000千トン、アフリカ400千トン、東洋3,600千トン、オーストラリア1,400千トンであり、76,200千トンの石炭輸出についてはヨーロッパ49,700千トン、地中海15,900千トン、アメリカ7,800千トン、アフリカ1,900千トン、東洋900千トンであった³⁵⁾

さて、輸出入量は上にみたように合計で155,000千トンに達するが、このすべてがイギリス船によって運送されたわけではなく、外国船によっても輸入されあるいは輸出されているのである。そこで、イギリス本国諸港の載貨出入港船腹量に占めるイギリス船の割合をみると、表15にみられるように、入港船腹量は48,940,000純トンのうち32,280,000純トンで66パーセント、出港船腹量は67,810,000純トンのうち40,100,000純トンで59パーセント、合計で116,750,000純トンのうち72,380,000純トンで62パーセントを占めているのである³⁶⁾ したがって、イギリス船はイギリス本国の輸入量のうち約36,000千トン、輸出量のうち約59,000千トン、合計約95,000千トンを運送したと概算されるのである。このうち、不定期船によってどれだけの量が運送されたかを概算するまえに、定期船や不定期船によって運送される主な貨物をみてお

表15 1913年におけるイギリス本国諸港の出入港船腹量

| | 入 港 | | 出 港 | | 合 計 | |
|-------|--------|-------|--------|-------|---------|-------|
| | 千純トン | % | 千純トン | % | 千純トン | % |
| イギリス船 | 32,280 | 66.0 | 40,100 | 59.1 | 72,380 | 62.0 |
| 外 国 船 | 16,660 | 34.0 | 27,710 | 40.9 | 44,370 | 38.0 |
| 合 計 | 48,940 | 100.0 | 67,810 | 100.0 | 116,750 | 100.0 |

出所：Reports, pp. 26 275, 277.

34) Ibid, pp. 133-4.

35) Ibid, p. 272.

36) Ibid, pp. 275, 277.

くと、例えば「報告書」によれば、定期船は輸出では植民地産品や積み換え貨物、それに石炭、銑鉄、ピッチ、鋳滓、塩、鉄鋼製品や製造品、化学製品やアルコールを運送し、輸入ではヨーロッパからの砂糖、練乳、マーガリン、チーズ、果実、野菜、ワイン、ポッタース、セメント、アマ、ボール紙、ガラス、鉄鋼、亜鉛、オイルなど、バルティックからの木材、穀物、アマ、バター、卵など、スペインおよびモロッコからの果実、野菜、ワイン、鉛、穀物、皮革、卵、羊毛、製紙製品、ワックスなど、地中海からの大麻、大理石、オリーブ・オイル、皮革、果実など、エジプトからの綿花、穀物、羊毛、卵、玉ネギなど、黒海からの穀物、果実、鋳石、羊毛などを運送した。他方、不定期船は輸出においてはもっぱら石炭を輸送し、輸入においては木材、鉄鋳石、硫化鉄鋳のような原材料や黒海、バルティック、レヴァントからの穀物を運送し、³⁷⁾ またアメリカからは小麦、砂糖、綿花、硝石、アフリカからは羊毛、東洋からは小麦、米、砂糖、オーストラリアからは小麦、羊毛などを運送したのである。³⁸⁾ みられるとおり、現在では一般に不定期船によってのみ運送されている貨物であっても、この当時にはまだ定期船によっても運送されていたことを留意する必要があるだろう。

そこで、不定期船によるこれら貨物の運送量を概算するにあたっての一つの指標となるのが、1935年における不定期船補助委員会の不定期船貨物運送量に関する資料である。³⁹⁾ かかる資料によると、1935年にはイギリスの不定期船は11,766航海を行い、45,282,082トンの貨物を輸送したのであった。このうち、イギリス本国の輸出入貿易に関するものが27,638,394トン(61.0%)、イギリス植民地輸出入貿易(植民地/植民地、植民地/外国)に関するものが8,234,212トン(18.2%)、外国間貿易に関するものが9,409,476トン(20.8%)であった(表16を参照)。また、その商品別内訳をみると、石炭およびコークが20,604,432トンで45.5パーセントを占め、次いで穀物が9,279,007トンで

37) *Ibid.* pp. 135-6.

38) A. Hurd, *Triumph of the Tramp Ship*, 1922, pp. 169-70; C. Jones, *op. cit.*, pp. 257-72.

39) 同資料は、L. Isserlis の前掲論文に紹介・収録されている。

表16 1935年における不定期船貨物輸送量

| | 航海数 | 輸送トン数 | % |
|------------|--------|------------|-------|
| イギリス本国輸出貿易 | 5,706 | 15,669,218 | 34.6 |
| イギリス本国輸入貿易 | 3,349 | 11,969,176 | 26.4 |
| 植民地輸出入貿易 | 1,183 | 8,234,212 | 18.2 |
| 外国間貿易 | 1,528 | 9,409,476 | 20.8 |
| 合計 | 11,766 | 45,282,082 | 100.0 |

出所：L. Isserlis, op. cit., p. 81, Table L より作製。

20.5パーセント、鉱石3,668,537トンで8.1パーセント、木材2,466,804トンで5.5パーセントと、かかる4商品で全体の80パーセントを占めている(表17を参照)。特に、石炭についてイギリス本国から外国への輸送量をみると、4,969航海13,081,453トンであって、それはイギリス本国から外国への不定期船輸送量の96.7パーセント、またイギリス本国からの全輸送量の83.5パーセントを占めているのである。⁴⁰⁾

表17 1935年における不定期船商品別貨物輸送量

| | 航海数 | 輸送トン数 | % |
|------------|--------|------------|--------|
| 石炭およびコーク | 6,172 | 20,604,432 | 45.50 |
| 穀物 | 1,616 | 9,279,007 | 20.49 |
| 穀物および木材 | 105 | 892,500 | 1.97 |
| 木材 | 573 | 2,466,804 | 5.45 |
| 木材およびその他貨物 | 19 | 110,484 | 0.24 |
| 鉱石 | 721 | 3,668,537 | 8.10 |
| 化学肥料 | 434 | 1,820,709 | 4.02 |
| 砂糖 | 222 | 1,434,167 | 3.17 |
| その他 | 2,009 | 5,005,442 | 11.06 |
| 合計 | 11,766 | 45,282,082 | 100.00 |

出所：L. Isserlis, op. cit., p. 83, Table M より作製。

40) L. Isserlis, op. cit., pp. 79-86.

かかる数値に基づき不定期船船腹量を1,771隻4,563,266総トン（1936年6月30日現在）として、⁴¹⁾ 1935年における不定期船1総トン当たりの貨物輸送量を算出すると、輸出貿易においては3.4トン、輸入貿易においては2.6トンとなる。そして、1936年当時の不定期船と1913年当時の不定期船のあいだの速度差および船型差を考慮して、つまり1936年当時の不定期船の平均速度を10ノット、1913年当時の不定期船の平均速度を8ノットとして、また1936年当時の不定期船の100純トン当たりの重量トンを280重量トン、1913年当時の不定期船の100純トン当たりの重量トンを先にみたように263重量トンとしてみると、1913年当時における不定期船1総トン当たりの貨物輸送量は輸出貿易においては2.5トン、輸入貿易においては1.9トンと概算される。

これによって、先に概算したところの1912年央における不定期船船腹量での貨物輸送量を算出すれば、輸出貿易では約18,070,000トンとなり、それはイギリス船による貨物輸出量と概算される59,000千トンの約31パーセントを占め、また輸入貿易では13,734,000トンとなり、それはイギリス船による輸入量36,000千トンの約38パーセントを占め、合計で31,804,000トンとなり、イギリス船による輸出入量約95,000千トンの約33パーセントを占めると概算されるのである。そして、その概算結果は、先に不定期船の輸送能力を約31パーセントと概算したが、それとほぼ同じ結果を示しているのである。しかし、かかる概算においてもいくつかの問題が残されているとの指摘は免れないであろうし、それは今後のわれわれの重要な研究課題となるのである。

(VI)

1912年央におけるイギリス本国の100総トン以上の汽船船腹量8,524隻17,730,940総トン(10,784,104純トン)のうち、3,930隻7,228,000総トン(4,396,000純トン)が不定期船船腹量であり、それは同年のイギリス本国保有汽船船腹量の約41パーセントを占めると概算した。

41) Ibid. p. 103.

そして、かかる不定期船船腹量の推移をみた結果、1876年には不定期船船腹量は1,560隻852,000純トンと概算され、それは同年のイギリス本国商船船腹量の約46パーセントを占めていたのである。しかし、その船腹構成をみると、1,000純トン以上の船型の船舶は160隻203,000純トンで不定期船船腹量の約24パーセント、商船船腹量の11パーセントを占めたにすぎず、その大半が1,000純トン未満の小型船であって、なかんずく隻数で約5分の1を占める300隻が100純トン未満の船舶であったのである。

そのため、十分な輸送能力を提供しうる不定期船として、また遠洋航路におけるバルキ・カーゴの積取りが可能であって当時のバルキ・カーゴの輸送における主たる担い手であった帆船に十分に対抗しうる不定期船として、1,000純トン以上の船型の不定期船を捉え、かかる船型の不定期船の発展こそが不定期船の実質的な発展を示すものであるとして、その発展過程を跡付けた。つまり、1,000純トン以上の船型の不定期船船腹量は1876年には不定期船船腹量の24パーセント、商船船腹量の11パーセントを占めたにすぎなかったが、1881年には不定期船船腹量の42パーセント、商船船腹量の23パーセント、1890年には不定期船船腹量の64パーセント、商船船腹量の36パーセントを占めるに至った。そして、その年にはみられるとおり、かかる船型の不定期船は不定期船船腹量の約3分の2、商船船腹量の約3分の1を占めたため、ここに不定期船は船腹量の上で実質的にその地位を確立したと捉えることができたのである。その後、1900年にはかかる船型の不定期船は不定期船船腹量の82パーセント、商船船腹量の40パーセントを占め、その地位を確固たるものにしていったのである。

他方、1876年には不定期船船社および船主約700社のうち約4分の1を占める170社の船社および船主が汽船・帆船兼営船主であって、つまり「移行型不定期汽船船主」における「帆船から蒸汽船へ」の転換過程を意味し、その汽船船腹量は490隻336,000純トンと不定期船船腹量の約40パーセント、商船船腹量の18パーセントを占めていたのであった。こうした兼営船主における汽船船腹量の推移を同様に跡付けると、1881年にはまだ不定期船船腹量の29

パーセント、商船船腹量の16パーセントを占めていたが、1890年には不定期船船腹量の11パーセント、商船船腹量の6パーセントに減じ、ほぼ「帆船から蒸汽船へ」の転換が完了されたと考えられるのである。そして、この点からも1876年当時には不定期船業はまだ確立過程にあり、それは1890年ごろに確立したと考えられるのである。

そして、こうして発展してきた不定期船が提供しうる輸送能力は、定期船と不定期船における速度差のために船腹量の差をそのまま輸送能力の差とすることができないために速度差を考慮して、1912年には荷主が有用とするスペースの31パーセントと概算したのである。一方、イギリス輸出入貿易に占める不定期船の貨物輸送量は、輸出ではイギリス船による輸出量59,000千トンのうち18,070千トン(約31%)、輸入ではイギリス船による輸入量約36,000千トンのうち13,734千トン(約38%)、合計31,804千トンでイギリス船による輸出入量約95,000千トンの約33パーセントを占めると概算されたのである。

このように、本稿において試みたところの不定期船船腹量および輸送能力、それにイギリス輸出入貿易に占める不定期船貨物輸送量の概算においてはいくつかの問題が残されているが、みられたようにかかる不定期船船腹量の概算によって不定期船および不定期船業の発展過程がその一端において明らかにされた。また、それは他方では定期船および定期船業の発展過程をも明らかにするものであるために、今後残された問題を中心に一層の研究をすすめたい。