

1930年代における台湾小運送業の展開

A Study on Taiwan Stevedore Business in the 1930's

大島久幸

Hisayuki Oshima

はじめに

1. 国際通運の台湾進出と台湾倉庫の再編問題、台湾運輸の成立
2. 大連汽船の台湾進出と丸一組の台頭
3. 三井物産による日東商船組の統合

おわりに

はじめに

本稿では、1930年代にかけて形成された台湾小運送業者の中核企業、台湾運輸（大阪商船系）、日東商船組（三井物産系）、台湾倉庫（糖業連合会系）、国際通運（日本郵船系）、丸一組（大連汽船系）のいわゆる「5大運送会社」の形成過程を検討し、台湾小運送業の特質を考察する。なお、小運送とは大運送たる鉄道・海運の中小末端輸送業者を指し、両大戦間期から戦時体制下にかけてその効率性が社会的に大きな問題となっていた。

近年、戦前期日本および台湾の小運送業に関する研究が活発化している¹。台湾小運送業の展開については、齋藤尚文の一連の研究によって実態解明が進んだ。齋藤（2012b）では、日本による台湾領有以後、後藤回漕店など内地回漕業者を中心に小運送業への進出が見られたことや、これら内地回漕業者が、台湾縦貫鉄道の建設開始と併せて、沿岸航路輸送や港湾荷役業から陸上運送業へと進出し、台湾小運送業の発展がみられたことを明らかにした。台湾では、

明治末から大正初期にかけて後藤組と駅伝社が総督府との結びつきを梃として台湾全島に支店出張所を展開し、台湾小運送業を二分する勢力として成長を遂げていたとされる。

一方、齋藤(2012c)は、内地における小運送業統制の展開に対応する形で、台湾小運送業の統制が進んだ点を明らかにした。1939年には台湾でも小運送業法が施行され、5大運送会社を除く中小業者を各駅で内地合同店1店、台湾合同店1店に集約し、他方で存続を認められた5大運送会社については、中小業者擁護のため中間駅から撤退させる方針が示されたとされる。しかし、これら小運送統合は中小業者の集約という点では一定の成果は見たものの、かえって5大会社の対立を激化させ業界の混乱を招いたとされる。

齋藤の一連の研究は、台湾小運送業の成立から統制までの歴史的な経緯を明らかにした点で研究史上、重要な意義を持つものの、自立的な運送業者の成長がみられた1910年代までの小運送業者が5大会社にとってかわられるまでの経緯が必ずしも十分に明らかにされていないという問題点を有する²。すなわち、5大運送会社の多くは巨大荷主や大手海運会社に従属する存在であり、1910年代に形成された自立的な小運送業者とは異なる性格を持っていたからである。また内地における小運送合同と異なり、台湾では5大運送会社が統合されずに存続し、巨大荷主や大手海運会社の利害を反映して相互の対立を激化させたことが業界の混乱を招いていた。このように中小運送業者の中から成立した中核小運送業者が、巨大荷主・海運会社に従属した存在へと転化する過程を分析することは、台湾の小運送業の性格を規定した要因を解明する上で不可欠な作業であるといえよう。そこで本稿では、1930年代にかけて展開された5大運送会社の動向を巨大荷主や海運業者との関係に注目しながら検討していきたい。

1. 国際通運の台湾進出と台湾倉庫の再編問題、台湾運輸の成立

1930年代にかけて内地では小運送合同に向けた政策的な動きが見られたが、こうした内地小運送業の動向は、1930年代にかけて物流網において急速に緊密の度合いを増していった台湾、朝鮮における小運送業の再編にも大きな影響を

与えることとなり、小運送業の再編が進められていった。他方、1930年代にかけての台湾と満州地域間の経済的関係が強化されるなかで新たな物流網が形成されたことも台湾小運送業に新たな担い手を台頭させることとなった。

1928年には台湾総督府交通局の主導の下、基隆、高雄両港の海陸連絡事業を一元的に合同させようという動きが展開されることとなった。具体的には、港湾関係者の合同を目的として、木下信交通局総長の招集の下、白勢鉄道部長以下、三井物産、台湾倉庫、近海郵船、大阪商船、日東商船組、広通運輸社、台湾運輸、台湾運送荷役、後藤組、柏原運送部、基隆運送店の13社が参加して業者の統合に向けた検討が1928年に進められることとなったのである。木下交通局総長は冒頭の挨拶で次のように説明している。

「是等（基隆・高雄の港湾—引用者）の設備を合理的経済的に利用すること又其の能率を十分に發揮せしむることは官民の責務なり、之れに伴ひ運送荷役の組織経営を合理化せしむること最も肝要ならん、列席の各位に於て大合同成立に賛成せらるゝに於ては、相互の利益を確実にするのみならず、荷主としても便益多し、港湾の管理運用合理的となり、港湾としての価値を高むることゝもなり、是非合同を慫慂したし」³

台湾の港湾荷役業の場合、内地と異なり、交通局主導で荷役業者の統合が進められたのである。その結果、三井物産、大阪商船、近海郵船、台湾倉庫、日東商船組の5社の担当者が実行委員となって、業者の統合に向けた準備が進められた。しかし、荷役業者と倉庫設備の主導権をめぐる大阪商船から反対の意見が持ちあがり、最終的には合同問題は挫折することになった。また、木下自身も1928年には免官となり一時台湾を離れた。

その後1930年代に入って、基隆、高雄の合同問題は新たな進展を見せることとなった。その契機となったのが、国際通運（後の日本通運）による台湾への支店出張所の開設である。同社は、台湾総督府鉄道線と内地省線の間にかかれることになった連帯運輸を前にして、1930年3月、傍系会社であった後藤組及び台湾海陸運輸の2社を買収し、直接的な進出を図ることとなった⁴。こうした動きに対して、当時の文献は次のように説明している。

「昭和5年同社が本島に於いて愈よ表面的に活動を開始するや、朝鮮通運の例もあり本島業界に大なる衝動を与え、台湾に於ける業界の大合同の前提なりとさへ称へらるゝに至った。其の後も昭和12年内地に於いて小運送業法施行せらるゝや…台湾に於いても亦た日本通運株式会社を中心として全島業者の大合同が行はるゝにあらずや等の憶説が専らであった程、衝動を与えたものである」⁵

国際通運に買収された後藤組は、1910年代にかけて自立的な小運送業者として成長を遂げた主力企業であった。この間の経緯を分析した齋藤（2012a）によれば、後藤組とその姉妹会社である台湾海陸運輸は当初は後藤組と台湾海陸運輸の合併によって、国際通運と関係の深い日本郵船系の専属会社としての地位を確保する方針であったとされる。しかし、国際通運が強硬に国際通運を含めた3社の合併を主張し、最終的に後藤組、台湾海陸運輸の従業員の地位保全、後藤組系重役の有給顧問としての処遇を条件に合併に同意することとなったとしている。また、後藤組の母体である内地の後藤回漕店が郵船の専属ステベであったこと、国際通運が日本郵船を大株主とする郵船系の会社であったこと、被合併企業の台湾海陸運輸が後藤組と日本郵船の近海航路会社である近海郵船との共同出資による郵船系ステベであったことから国際通運による後藤組の買収を、「三菱系資本の台湾進出」として位置づけている⁶。国際通運の台湾進出は一面で日本郵船系運送業者の統合という側面を有していたといえよう。

このように国際通運の台湾進出の結果、基隆、高雄の業者の統合に向けた動きが活発化することとなったが、その際、再編の中核の一つとなったのが、台湾倉庫であった。

ここで台湾倉庫の立場を明らかにするため、その設立の経緯を簡単に確認しておきたい。台湾倉庫は、1916年に台湾銀行柳井一義の提唱のもと、台湾総督府、台湾銀行、糖業連合会、運輸業者、貿易商等、広く台湾の関係業者の賛同を募って、資本金100万円（払込資本金25万円）で発足した。その際、同社では倉庫の大半を官設の倉庫群の無料貸下げによって運営することとなった。具体的には、基隆で上屋倉庫1棟（700坪）、仮倉庫1棟（200坪）、打狗で上屋倉庫4棟（1169坪）、仮倉庫12棟（1440坪）の官設倉庫が総督府から無料

で貸下げられた。さらに同社には、払込資本金に対して年額1万8千円の補給利息が台湾総督府から助成されており、半官半民的性格を有する倉庫会社としてスタートすることとなったのである⁷。

その一方で、台湾倉庫の実質的経営に深く関与していたのが製糖メーカーの業界団体である糖業連合会であった。創立の準備作業に当たった実行委員は、糖業連合会メンバーの台湾製糖・塩水港製糖・帝国製糖からの2名と台湾銀行からの3名のほか、大阪商船、三井物産の各1名であり、社長も台湾製糖社長の山本悌二郎が兼任した。そのほか塩水港製糖社長の楨哲（取締役）、明治製糖社長の相馬半治（監査役）も台湾倉庫の役員を勤めるなど製糖会社が深く関わっていた。そして、糖業連合会（製糖会社10社）の持ち株比率は50%と実質的な経営権を行使できる状況にあった⁸。

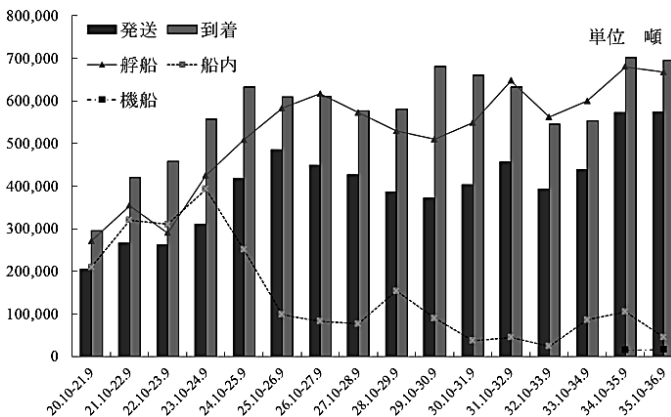
台湾倉庫では、創立当初から小運送業への進出が企図されていた。設立に先立って開催された第一回実行委員会でも「大体ノ方針トシテハ現在運送業者ニ下請セシメ後ニ至リ直営トスル順序ニ依ル可」とされている⁹。そして実際1918年には、同社は、台湾小運送業者で後藤組と勢力を二分していた駅伝社を10万円で買収し小運送業への進出を図ることとなった。駅伝社の買収は小運送業者からの反発を招き、同年、台湾運輸同業組合は臨時総会を開いて駅伝社の除名を決議し、反対運動を展開したが、台湾倉庫による戸前貸の実施、高田民政長官代理の斡旋、台湾倉庫の第4上屋の開放の実施などによって、最終的に台湾倉庫の台湾運輸同業組合への加盟が認められることとなった。

その後、台湾倉庫と総督府の関係は大幅に後退するなかで、1930年に入って漸次新設された官営倉庫の使用に関して、台湾倉庫では上屋を総督府鉄道部が管理し、倉庫を台湾倉庫が管理する方式を改め、上屋と倉庫を一体とした受託を望んでいたが、そうした一括管理に関する方針は得られなかった。そこで、1928年の合同を主導した木下信が1931年に再び台湾総督府に戻り総督府総務長官として着任すると、「一括管理運用を一手に収め得べくば…営業の一部たる運送を抛棄するも、永遠の大業として却って賢明」との判断から、運送部門を分離する代わりに上屋および倉庫の管理全部を総督府から受託する方向で調整を進めることとなった¹⁰。台湾倉庫としては、再び官營的性格を強め官営倉庫

の一括管理を受託する上で、公正性を期すためにも運送業の分離は不可欠と判断したのであり、総督府側でも分離した運送部門を核に多数の業者を合同する方向を示していく。その結果、台湾倉庫は交通局の指示のもと運送分離の方針を決め、広く荷役業者を統合した別会社を設立することとなったのである。

この荷役業者の統合に主導性を発揮したのが、1928年の合同に際しては主導権をめぐって反対意見を表明し挫折のきっかけを作った大阪商船であった。すなわち、台湾倉庫では31年に大阪商船系で基隆を拠点とする台湾運送荷役と、同じく大阪商船系で高雄を拠点とする台湾運輸と合併交渉を進め、台湾倉庫の運送部とあわせて新たに台湾合同運送（資本金 35 万円、全額払込み）を設立させ、10月には発起人総会を開催した。台湾倉庫からは移管する同社運送部の財産として、小蒸汽船、艇船の他、台湾製糖、塩水港製糖、新興製糖の砂糖約 600 万担の陸送・荷役等の権利が移管され¹¹、同社の社員の約半数強が新会社へ移動するという大掛かりなものであった。実際、表 1 にみられるように合同直前の 1931 年 9 月までの 1 年間の台湾倉庫の運送貨物取扱量は、発送貨物は 40 万噸、到着貨物は 66 万噸、海上荷役貨物は 55 万噸と増加傾向にあった。また、この 3 社合同の結果、台北、台中、員林、嘉義、台南を始めとする島内各地の 3 社で重複する支店出張所は協議の上、分担を定めていずれか一つを残して新会社の営業所とし、従来 3 社が支店・出張所のなかった新竹その他の必要箇所には拠点を新設するという方針であった¹²。

表 1 台湾倉庫運送貨物・海上荷役貨物取扱量の推移



備考：台湾倉庫（1936）附録諸表より作成。

ところが、木下総務長官は台湾合同運送に難色を示し、あわせて台湾倉庫自体も増資の上、新たな利害関係者を役員として受け入れるようとの意向を示す。すなわち、運送業の合同問題が一転して台湾倉庫自体のガバナンスのあり方へと進展するに至ったのである。

1931年11月に入って台湾総督府側の提案が具体的な要求となり、台湾倉庫株式3,000株を新たな利害関係者に割り当てること、また新規に役員として国際通運、三菱商事、移出来穀商業同業組合代表者の杉原、台湾運輸業組合代表者の大坪等を念頭に調整を進めることが意向として伝えられた。この結果、台湾倉庫では過半数の株式を保有し、実質的な経営権を持つ糖業連合会との調整が不可欠となった。糖業連合会側も「本件ハ連合会トシテハ重大ナル問題」との判断から台湾倉庫の株式譲渡および新規役員の参画について検討すべく、11月25日に台湾支部において「秘密会」が開催され、以下の3点が確認された¹³。

- ① 新規に関係者に譲渡される株式の譲渡元として台湾銀行株1,600株が想定されており、糖業連合会としては今後も台湾倉庫と台湾銀行との関係が重要と考えていることから譲渡は1,000株に限定すること。
- ② 役員を利害関係者から迎えることについては認めるものの、新規参入者である国際運輸の役員は認めず、荷主関係から役員を迎えること。
- ③ 糖業連合会としては半数の株式を保有する方針に変わりなく、今後も糖業連合会保有株式の譲渡はできないこと。

しかし、こうした糖業連合会の方針に対して、総督府の木下総務長官は再び台湾倉庫株式3,000株の譲渡と国際通運、三菱商事、杉原米穀商業同業組合長の3名の重役への登用、とりわけ国際通運を監査役とすることを強く要望し、「若シ拒否ノ場合ハ総督府トシテ相当ノ考ヘヲ有シ居ルトノ旨」¹⁴を伝えた¹⁵。糖業連合会支部では、木下総務長官の意向を拒否した場合、台湾倉庫が管理している官営倉庫を返還させられる可能性があると考えていた。しかし、その損失までを覚悟した上で、とりわけ国際通運の監査役就任は「絶対ニ拒否スル方得策ナルヘシトノ事ニ会員全体ノ意見ガ一致」¹⁶したものの、ことの重大性や総督府との直接的な対立を避ける意味からも、糖業連合会東京本部での判断を仰ぐこととなった¹⁷。その後、判断を委ねられた糖業連合会本部では1931年

12月に入り2度にわたって協議を重ねた結果、当初の意向通り重役は荷主側から1名を選任し、その際の株式の譲渡は1,000株とし、台湾銀行株はなるべく譲渡しないことを年末に至り決議した¹⁸。しかし、木下総務長官は再度検討を要求し、年明けの1月6日までに確答することと、拒否の場合に官設倉庫の返納の可能性があることを最後通牒として伝達したため、台湾倉庫の経営権をめぐる総督府と糖業連合会の対立は抜き差しならない方向へと発展していく。

結局、糖業連合会は年明けの1932年初めにも会合を重ね、先の糖業連合会決議の決議内容を再確認するとともに、各方面に個別的に了解を求めるべく調整を進めた結果、拓務省でも台湾倉庫の問題を重要視することとなった。この点に関して同時代の記事は「拓務省でも政変直後の事でもあり折が悪いとて堀切拓務次官名を以って長官宛に官設上屋倉庫問題の今日迄の経緯を詳細に報告されたし且つ本件に関しては拓務省よりの何分の指図ある迄処分を見合せられたしとの通牒を発してきた」と伝えている¹⁹。

最終的には、台湾倉庫の問題に対して拓務省は木下総務長官を更迭するという判断を下す。その後、木下総務長官とあわせて同問題に関与していた平山台北州知事が退官し、交通局総長も更迭された結果、一切の事態が白紙に戻され、台湾倉庫は従来通り運送業を兼営することとなった。この結果、新設された台湾合同運送株式会社は、営業を開始することなく32年8月には株主総会で解散が決議されるに至ったのである²⁰。

【大阪商船系ステベの統合】

こうした動きに対して、台湾に大きな地盤を有していた大阪商船では、上記の台湾合同運送の挫折後も、国際通運の進出への対応を進めていった。その結果、「(国際通運に) 対抗するため南北一体となって大阪商船会社の勢力を擁護し、併せて自社の生存を確保せんと機運勃興し」、1933年、台湾運輸(南部)と台湾運送荷役(北部)とを合同して新たに台湾運輸が設立されることとなった。特に同社の設立に当たっては、内地において大阪商船の水上小運送業者の再編の中核会社となっていた富島組が資本金70万円(全額払込)の22%(152,500円)を出資して最大株主となるとともに役員の大半を富島組関係者

で固め「営業上に於ても離る可からざる緊密な関係」のもとで、内地との関連を保ちつつ勢力の拡大につとめていった²¹。

【小運送業者の見解】

「官設上屋倉庫問題」と呼ばれるこれら一連の騒動に際しては深い利害を有する台湾運輸業組合基隆組員や台湾米穀移出商同業組合、台湾肥料輸移入商同業組合からも総督府に向けた各種陳情書が提出され、大きな反発を呼んだ。そこで以下では基隆居住運送業者 31 名の声明書を引用し、中小業者にとって同騒動がどのように受け止められていたのかを確認しておこう。

「基隆運送業者は新岸壁倉庫を台湾倉庫会社に移管経営をなさしめんとする交通局案に対し其内容に於て尤も密接なる利害関係を有する運送業者の生命線に重大なる影響ありとの見解より是が実現阻止の反対意見を表示し業者一団となりて其要望を当路に訴へ…然るに業者代表委員の内には吾等が要望の範囲を超へ台湾倉庫問題の改造に参画せんとするものあり台湾倉庫の組織内容は敢て吾等の関する所にあらず従て代表委員に対し本件に関する限り何等委嘱の事実も亦なし…何となれば吾等同志の反対運動上の勢力を利用し他面大資本主義者の抱懐する深慮遠謀に加担し之を充すの手段とも解し得べく是を直言すれば基隆、高雄両港に於ける官設倉庫の管理者たる台湾倉庫会社乗取策に先ず一指を染めしものと謂ふべく斯くして次に想像し得べき問題は港湾設備の管理者を其手中に握れる大運送業者の活躍にして吾等は鎧袖一触其生命線を蹂躪せらるゝは火を見るより明かなり断じて黙すべきに非ずと思惟す斯く観察し来れば吾らの利害を代表せる委員の内には羊頭を掲げて却て吾等に狗肉を売るものにして詐欺も甚しと云はざるを得ず斯くの如き悪辣なる策謀的行為あるとすれば断じて反対をなさざるを得ず」²²

中小業者の乱立による非効率を解消するため小運送業者を統合し業務の効率性を追求するという本来の趣旨が巨大荷主や大手海運会社間の対立へと転化している矛盾を端的に示しているといえよう。

2. 大連汽船の台湾進出と丸一組の台頭

台湾航路では、1929 年期産糖輸送から旧来、台湾糖輸送を担当した郵・商船、三井物産船舶部等に対抗して辰馬汽船が参入した結果、1933 年 12 月に価格プール制・共通秘密運賃割戻を基調とする 4 社の強調に収斂するまで運賃引き下げ競争が展開された²³。その際、辰馬汽船の参入を梃として台湾航路への参入を企図したのが満鉄傘下の大連汽船であった。1931 年には、辰馬汽船と大連汽船の提携に基づいて、大連から台湾にむけて豆粕、撫順炭を積んだ返荷として辰馬に割り当てられた砂糖と杉原商店の米の積み取りを開始した。主として浅野セメント高雄工場で買い付けられる撫順炭は約 8 万トンにも及ぶため、辰馬汽船と大連汽船の提携による両社の配船の効率化が期待されたのである²⁴。

さらに 1932 年には従来大阪商船・山下汽船が輸送を引き受けてきた金瓜石鉱石輸送に大連汽船が割り込みを図った。基隆から佐賀へ輸送される同鉱石は台湾航路への割り込みに際しての復航貨物としての意味を持つため、台湾航路に多く配船する大阪商船では採算を度外視した運賃で他社の契約を阻止してきた。実際、台湾航路への参入を企図する吾妻汽船が同鉱石輸送を引き受けそうになった際には、更なる低運賃を提示して台湾航路への参入を阻止した経緯を持つ。そうした事情から運賃率がきわめて低位にあった金瓜石鉱石輸送に大連汽船が参入できた理由も往航の豆粕・撫順炭を有するが故であり、台湾航路への積極的な参入を意図したものであったといえよう²⁵。この結果、大連汽船は大連から台湾へ豆粕・石炭を輸送した後台湾から佐賀の精錬所に鉱石を輸送し、さらに内地から大連向けの雑貨を輸送するという三角航路を形成して台湾航路に配船する既存船会社への大きな脅威となった²⁶。

さらに同年には拡大する「台満貿易の発展に順応」²⁷して大連汽船は月 2 回配船の台満直航航路を開設した。すでに台湾と大連を結ぶ航路としては、大阪商船が高雄天津線（高雄を起点に基隆、福州、上海、青島、天津を結び、復航に大連に寄港して上海、福州、基隆、高雄に至る航路で月 3 回配船）、近海郵船が台湾朝鮮満州線（高雄を起点に基隆、長崎、釜山、仁川、鎮南浦、大連を

結ぶ航路で月2回配船)を有していたが、各地を寄港する両航路では台湾から大連までに約10日を有し不便であったことから、両港を3日で結ぶ大連汽船の新航路は既存船会社への大きな脅威となった²⁸。実際、同年の大阪商船の取締役会では「右(台満定期航路)ハ排日ニヨル南支荷物激減、満州海関独立ニ伴フ中華民國ノ課税問題ニヨリ従来ノ対支航路配船変更ノ結果ニ依ルモノト思惟ス 此ノ結果我社(大阪商船)高雄天津線ニ影響スル処大ナリ又当社ガ夏季3ヶ月間臨時配船スル北支青果船ニモ影響スルモノト思フ目下此レガ対策講究中ナリ」²⁹と報告されている³⁰。

大連汽船の台湾航路への積極的参入は同地での専属ステベ業者の成長を促す結果となった。日本郵船系の荷役業者の統合と大阪商船系荷役業者の統合が進んだ段階にあって、大連汽船では独自の業者の育成が不可欠であったと考えられる。実際、大連汽船では定期航路開設と同時に社員松井為次郎を高雄に派遣し、丸一組本店内に高雄代理店の店舗を設置し、34年には台北出張所を丸一台北出張所に開設して、同地における営業地盤の強化をはかっていった³¹。当該期の文献でも同社については、「日満経済ブロックの強化を機会に大連汽船会社の進出を背景として漸次強化拡大し、高雄は勿論基隆に於ても牢固たる地盤の所有者」と評されており³²、台満定期航路の開設によって丸一組の勢力が強まった点を指摘している。

3. 三井物産による日東商船組の統合

国際通運の参入や丸一組(大連汽船)の台頭を契機に展開された台湾運輸(大阪商船)、台湾倉庫(糖業連合会)の4大会社による再編からやや遅れ1930年代後半には三井物産の主導による日東商船組を核とする再編が進んだ。各社の動きに対して1938年には三井物産が日東商船組を介して小運送業への関与を深めていくことになる。

日東商船組は大坪與一が1896年に渡台し、大坪船務社を組織したことに始まり、その後基隆商船組と変更して大阪商船の専属ステベとして営業したが、その後、1905年大阪商船のステベを廃業して陸上運送業を専業とするに至り、

同時に三井物産取り扱いの軍用品を担当するようになった。その後、1910年には日東商船組に改編して事業を拡張、1932年に大坪死去に伴い株式会社へ改組した³³。

その後、1938年には日東商船組は、三井物産と高雄荷役業者である三郵組の直営艇設備を合同して、三井物産の出資を受け入れ、同社の系列の会社として位置づけられることになる。

日東商船組への参画の理由を三井物産取締役会議案では次のように説明している。

「高雄店引受ノ近海郵船代理店業務ハ近来益々発展シ取扱船数年間130/40隻取扱屯数6/70万屯之ガ代理店手数料15万円ヲ下ラズ然ルニ昨今近郵ハ国際通運社ヲ招致シ既ニ基隆ニ於テハ船内人夫、艇船、曳船等一切ノ作業ヲ在来ノ取扱店ノ手ヨリ国際通運ニ移セリ次デ国際通運ハ高雄ニ支店ヲ設置シ種々画策ノ模様ナリ、如斯ハ日東商船組当社等ニ取ツテ容易ナラザル脅威ナル而已ナラズ国際社ガ高雄港ニ於ケル海上荷役ニ確信ヲ得タル際ハ近郵社ガ当社ヨリ離ルル時ナレバ此儘ニ放置シ難ク此レガ対策トシテ商船組、三郵組当社艇小蒸汽船ヲ合併シテ一会社ヲ作り統制強化シコストヲ切詰メサービスヲ向上シ顧客ヲシテ永ク当社系ヨリ離散セシメザル様補強工作ヲ為ス事必要ナ（り）」³⁴

日本郵船系の国際通運が台北において勢力を拡大して近海郵船の港湾荷役の引き受けを獲得し、さらに台南にまでその勢力を拡張しつつある現状に対して、高雄で近海郵船の代理店を引き受けている三井物産では対抗手段として日東商船組を介して荷役業のテコ入れを図り近海郵船の引き留めに策を講じる必要性が生じていたのである。この結果、三井物産ではその所有する艇29隻、小蒸汽船1隻と営業権を現物出資して、日東商船組に18万円の出資を行うこととなった。さらに同年には三井物産と併せて日東商船組に資本参加した三郵組の出資14万円の内、2万円を肩代わりしたため三井物産の投資額は同社の資本金の20%に相当する20万円となった³⁵。その後、同社は43年には日東運輸と改称した³⁶。

おわりに

本稿では、1930年代にかけて形成されたいわゆる5大運送会社について、特にそれら中核5社に深く関与した巨大荷主や大手海運会社との関係に留意しつつその形成過程を分析した。

1910年代にかけて中小業者の中から小運送業者として台頭し、業界を二分する勢力にまで成長した後藤組と駅伝社は、1910年代後半から30年代にかけてそれぞれ日本郵船系の運輸会社の統合を目指す国際通運と、糖業連合会の意向を反映する台湾倉庫の2社によって買収された。また1930年代には国際通運の台湾進出に対抗する形で大阪商船系運送業者の統合が進んだ。さらに新たに台湾航路に進出した大連汽船でも港湾運送業者として丸一組を専門化した結果、海運会社系列の小運送業者が中核企業として台頭した。このように台湾小運送業の場合、陸上小運送の専業会社としての性格が弱く、業者の台頭は港湾荷役に強い関心を持つ大手海運会社の主導の下で進められていった。5大運送会社の一つとなる日東商船組の場合も、近海郵船（日本郵船）の港湾荷役が国際通運に移行することを阻止したいという三井物産の思惑から系列会社としての位置づけが強化された。

他方、官設倉庫の運営主体という特権的性格を持ち、駅伝社を買収して運送業者として一定の地位にあった台湾倉庫は、製糖会社が組織する糖業連合会の支配下にあり、その利害を強く反映する企業であった。このように5大運送会社体制は、1930年代にかけて繰り上げられた専業小運送業者の勢力拡大を望む大手海運会社や巨大荷主間の駆け引きのなかで成立した。台湾で貨物取扱の7割という圧倒的地位を占める5大運送会社間が、相互に激しく対立しつつある状況下においては、内地のような小運送業者の統合は困難であったといえよう。

「官設上家倉庫問題」にみられるように、利害対立する大運送・大荷主の主張は、時に政策側として統合を調整した総督府の意向をも超えて先鋭化し、政治問題化する局面も見られたからである。

【付記】

本稿は2013年12月に開催された国際学術シンポジウム「植民地台湾の社会資本と流通」での報告を基礎としている。シンポジウムにおいて貴重なコメントをくださった方々に感謝申し上げる。

【注】

- 1 日本については、老川慶喜（2000）以後、近年、河村徳士（2010）、老川慶喜編著（2011）と小運送業に関する研究成果が相次いで発表されている。両大戦間期にかけての時期、日本国内では、小運送問題といわれる中小業者を主体とする鉄道・海運の末端輸送の非効率性が大きな社会問題として取り上げられた。その結果、鉄道院・鉄道省では輸送力の向上と流通コストの引下げおよび流通信用の向上に際して、群小の小運送業者の乱立と激しい競争が大きな制約になっているとの認識の下、1919年には運送店の公認制度、1926年には小運送合同に関する声明を発表して小運送合同を進め、1937年には小運送業法と日本通運株式会社のいわゆる小運送二法が施行された。これとは対照的に海上輸送の末端輸送である水上小運送では、港湾協会を中心に政策的な対応を求める動きが活発化したものの十分な成果が見られず、民間業者を主体とする再編が進められ、戦時統制下において一港一社への合同が進んだ。日本では鉄道の末端輸送である小運送業と海運の末端輸送である港湾荷役業が異なる展開を見せることとなった。こうした日本における小運送業の展開との相違についても本論のなかで触れていきたい。
- 2 この点に関して、5大運送会社の1つである日本通運（国際通運）に関しては、齊藤尚文（2012a）において、丸マ後藤回漕店が国際通運に吸収される過程を実証的に明らかにしている。ただし、5大運送会社の形成は業者間の競争関係のなかで展開されており、本稿ではそれら相互の関係性を考慮して、台湾小運送業の展開を検討したい。
- 3 台湾倉庫（1936）52-53頁。
- 4 国際通運の母体となった内国通運では、既に1924年頃、台湾への進出を試み、同地における海陸運輸業の老舗であった後藤組を代理店として、相互に貨物の交換を行っていた。その結果、1926年に後藤組が台湾海陸運輸を設立した際にもその株式の一部を引き受けるなど相互に緊密な関係を構築していた。国際通運も創立に当たってその関係を引き継ぎ、後藤組および台湾海陸運輸の2社を傍系会社としたが、1930年台湾産業の発展や連携輸送等事情を前にして、改めて両社を買収した。買収時の資本金は後藤組50万円、台湾海陸運輸80万円であった（日本通運（1962）264-5頁）
- 5 羽生国彦（1941）467頁。
- 6 齊藤尚文（2012a）17-18頁。
- 7 台湾倉庫（1936）19-20頁。また、同社は総督府からの補助にともなう命令条件として、定款の変更、料金の変更、重役の選任等に関して台湾総督府の認可を受けることとされ（第十三条）、事業報告書の提出（第十四条）なども義務づけられていた（台湾倉庫（1936）「台湾総督府「命令条件」1916年10月24日、指令第12251

- 号)。
- 8 設立に当たって、1916年に開催された第1回実行委員会の席上、台湾製糖の山本悌二郎は次のように述べており、出資は各社独自の判断ではなく、糖連として50%の持株を引き受けることを前提に各社に株式が割り当てられたと判断できる。「目下ノ設立事務トシテハ株ノ割当カ第一ノ問題ナリ、連合会ニテハ半数ヲ引受クル事トシ各会社ニ割当テルカ連合会ニテ持ツカハ未定ナルモ大体各社ノ名義ニテ持ツコトトスベク、兎ニ角半数ヲ引受クルコトトス…」(台湾倉庫(1936)153頁)。
 - 9 台湾銀行の池田常吉の発言。会議では池田の発言に対して「私設倉庫及運送業ニ対スル方針ハ大体以上ノ通り賛成セラル」とあり、同社の方針として共有されていたと考えられる(台湾倉庫(1936)155頁)。
 - 10 台湾倉庫(1936)58-63頁。
 - 11 「三社を主体として合同運送の計画」『台湾日日新報』1931年9月14日。
 - 12 「運送合同の内容」『台湾日日新報』1931年10月8日。
 - 13 糖連「連合会台湾支部幹事平山寅次郎より会長武智直道宛書簡」1931年11月25日(糖業協会所蔵資料)。
 - 14 糖連「連合会台湾支部幹事平山寅次郎より会長武智直道宛書簡」1931年12月5日(糖業協会所蔵資料)。
 - 15 こうした主張の背後に日本郵船の意向が反映していた可能性が指摘できる。その証左として、木下が31年4月に総務長官に就任し「官設上屋倉庫問題」が政治問題化する以前の1930年11月に開催された台湾総督府臨時産業調査会の議事録にある日本郵船安田繁三郎の発言が挙げられる。委員として出席した日本郵船の安田は港湾に関する委員会で「海陸ヲ連絡シテ居ル岸壁、上屋倉庫ノ経営如何ハ港湾ノ能率ト重大ナル影響ガアルカラ、サウ云フ点ニ就テハ特ニ調査会ヲ設ケテ合理的ノ経営方法ヲ研究セラルルコト云フヤウナ意味ノ項目ヲーツ何処カニ付加ヘテ貰ヒタイ」と発言した。これに対し委員長は、項目表記の修正を提案するが、安田は執拗に1項を設けるよう食い下がり、白勢黎吉総督府交通局総長の援護する発言をもあって最終的に「開港ノ港湾設備ノ充実改善ヲ促進シ特ニ岸壁、上屋倉庫等ノ運用ニ付テモ適切ナル方法ヲ講ズルコトヲ要ス」ということでようやく落ち着いた。(台湾総督府「昭和5年11月台湾総督府臨時産業調査会会議録」1931年、303-304、462-464頁)。
 - 16 糖連「連合会台湾支部幹事平山寅次郎より会長武智直道宛書簡」1931年12月5日(糖業協会所蔵資料)。
 - 17 『台湾日日新聞』は「問題の中心は既に内地に移動してあるものの如くである」として三井物産の小寺支店長や松本郵船支店長、竹内商船支店長、木下長官と関係者が12月上旬にかけて次々と上京した様子を生々しく伝えている(「倉庫問題の中心内地に移動」『台湾日日新聞』1931年12月11日)。
 - 18 糖連「第537回協議会決議」1931年12月24日。なお、12月10日の支部からの書状では、台湾倉庫の役員に関して「現在連合会側ヨリ倉庫会社ノ重役ニ選出セラレ居ル会社ハ明治、塩水港、台湾ノ3社ナルガ其ノ内塩水港ノ代表者ハ内地詰メナルニ依リ…会社ノ死活問題ニ関シノ役員会議開催セラル、等ノ場合ニハ往々不便ヲ感スル点アルニ付台湾在住ノ重役ニ変更セラレタキ事…若シ今後会社重役ノ増員ノ場合アリトセバ大株主タル大日本製糖ノ如キ現在代表者ヲ出シ居ラザル会社ヨリモ重役ヲ選出スルコトニ致度」(糖連「連合会台湾支部幹事平山寅次郎より会長武智直道宛書簡」1931年12月5日(糖業連合会所蔵資料))と、台湾倉庫に対

- する役員選出方法についても支部の希望が申し述べられている。以上の点から、台湾倉庫の選出役員も各社の判断ではなく、糖連の総意であったことが理解できよう。
- 19 「倉庫問題の渦中に拓務省も飛び込む」『台湾日日新聞』1932年1月19日。
- 20 以上の経過については、台湾倉庫（1936）64-72頁を参照。
- 21 富島組（1938）584-585頁。大阪商船が、国際通運の台湾進出を早くから懸念していたことが1929年の同社取締役会の議事録あげられた下記の記述からも判明する
「国際運輸会社台湾出張所組織変更の件 国際運輸会社ハ曩ニ内国通運会社ガ◎後藤運送店ヲ併合シ台湾へ進出シタル際之ガ対抗ノ為メ台湾へ出張所ヲ設ケ主トシテ大連汽船、川崎汽船ノ代理店ヲ取扱ヒ来タルモ業績甚ダ不振、殊ニ最近無証荷渡問題ニ関連シ数万弗ノ損失ヲ蒙リ此儘存続不可能トナリサリトモ体面上引上モ困難ニツキ高雄ニ於テ比較的有力ナル社外ステベ◎運送店ト提携甦生ノ方法ヲ講ジ度シト我社ニ諒解ヲ求メ来レリ、然ルニ国際運輸◎両店ノミノ提携ニテハ我社利益ニ反スル行動ニ出ツル場合モ予想セラルベキニツキ吾社ステベ台湾運輸ヲ割込マシメ国際運輸台湾運輸◎三社共同出資ニヨリ新会社ヲ設立セシメ一面我社系機関ヲ補助セシムルコト、セリ」（「重要事項報告」『取締役会書類』昭和4年10月23日、商船三井所蔵史料）
- 22 中山勇次郎編（1932）「基隆港に於ける官設上家倉庫問題資料」85-86頁（東洋文庫所蔵資料）。
- 23 谷ヶ城秀吉（2012）243頁。
- 24 「辰馬汽船と大連汽船交換的に船腹利用」『台湾日日新報』1931年1月14日。
- 25 「金瓜石鉱石積み取りを横取りした大連汽船」『台湾日日新報』1932年8月3日。
- 26 「大連汽船の割り込みは脅威」『台湾日日新報』1932年8月4日。同年10月の記事によれば、三井物産船舶部でも大連、台湾、内地の三角航路への割り込みを企図したとされ、海運業者間の競争は大連汽船の動向によって流動化した（「海運界を衝動させた三井の三角航路割込 大連汽船、郵商船らとの間に巴戦を展開か」『台湾日日新報』1932年10月28日。「大連汽船の大連本島間新航路 長崎寄港の事情」『台湾日日新報』1932年10月31日）
- 27 大連汽船（1935）199頁。
- 28 「大連汽船が本島に航路を開く」『台湾日日新報』1932年10月13日、「大連一本島間の直航路開設と影響」『台湾日日新報』1932年10月14日。
- 29 大阪商船「取締役会書類」1932年10月20日（商船三井所蔵資料）。
- 30 これに対して大阪商船では、満鉄傘下の小運送業者である国際運輸との関係を強め対抗していった。国際運輸では、1930年に清津、雄基の陸運業務を朝鮮運輸に、31年には両地の海運業務を北鮮運輸に譲渡して、北鮮から撤退したが、「満州国交通の整備に伴ひ昭和8年（1933年）秋には、敦図鉄道の終端港として羅津築港並雄羅鉄道の建設が決定せられ、同時に清津以北の朝鮮鉄道及び清津・雄基港に於ける埠頭業務を満鉄に於て委任経営せらるることに決定し、北鮮に於ける羅津・清津及雄基の3港は、満蒙物資の吞吐港として、南満に於ける大連・營口及安東と共に吾社（国際運輸）業務上必要欠くべからざる重要地点となり、営業店所の開設は絶対的必要とな」った（国際運輸（1943）、15頁）。再び北鮮進出を決めた国際運輸では北鮮運輸の親会社である大阪商船と協議を開始し、同社の所有する北鮮運輸株式の過半数を譲渡されるとともに大阪商船の3港代理店を引き受け関係を深めていくこととなった。なお、国際運輸と大阪商船の関係は船車連絡輸送などを通じて大正期から深い関係にあったが、大阪商船の取締役会議における国際運輸に関する

記述は、この台満定期航路の開設のころよりその記述の量を多くしていく。両社の関係については今後の課題としたい。

- 31 大連汽船（1935）200頁。
- 32 羽生国彦（1941）467頁。
- 33 羽生国彦（1941）464-465頁。
- 34 「高雄港日東商船組へ当社小蒸汽船ヲ合併ノ件」『取締役会決議録』1938年1月18日、第3348号、物産2062（三井文庫所蔵資料）
- 35 三郵組では合併に際して内地へ帰還する仲仕その他に対して2万円の支出を余儀なくされ、その資金調達に困り三井物産への肩代わりを懇請したとされる（「三郵組梅谷鐘多へ交附日東商船組株式2万円肩代りノ件」『稟議綴 自昭和13年5月至昭和13年8月』1928年6月14日、物産2410（三井文庫所蔵資料）。
- 36 春日豊（2010）428-429頁。

【参考文献】

- 老川慶喜（2000）「第一次大戦後の東京市貨物集散状況と小運送問題」（老川慶喜・大豆生田稔編著『商品流通と東京市場』日本経済評論社）。
- 老川慶喜編著（2010）『兩大戦間期の都市交通と運輸』日本経済評論社。
- 春日豊（2010）『帝国日本と財閥商社』名古屋大学出版会。
- 河村徳士（2010）「1920年代における小運送合同政策の歴史的背景—料金問題と物価対策」『社会経済史学』76(2)。
- 久保文克編著（2009）『近代製糖業の発展と糖業連合会』日本経済評論社。
- 齊藤尚文（2012a）「丸マ・後藤回酒店の台湾進出と小運送業の展開について」『現代台湾研究』第41号。
- 齊藤尚文（2012b）「日本統治期台湾における小運送業の成立について」『交通史研究』第77号。
- 齊藤尚文（2012c）「小運送業施行をめぐる台湾小運送業界の動向について（1937-1941）」『現代台湾研究』第42号。
- 台湾倉庫（1936）『台湾倉庫株式会社二十年史』。
- 大連汽船（1935）『大連汽船株式会社二十年略史』。
- 富島組（1938）『株式会社富島組五十年史』。
- 日本通運（1962）『社史 日本通運株式会社』。
- 羽生国彦（1937）『台湾の交通を語る』台湾交通問題調査研究会。
- 羽生国彦（1941）『台湾小運送業発達史』台湾交通協会。
- 谷ヶ城秀吉（2012）『帝国日本の流通ネットワーク 流通機構の変容と市場の形成』日本経済評論社。