

船舶改善助成施設の成立と三井物産

吉田　ますみ

はじめに

一 船舶改善助成施設の成立

(一) 井上・高橋財政下の海運助成

(二) 第六三議会における反対運動

二 社船増強期における三井物産船舶部の収益構造

(一) 船種

(二) 区域

おわりに

はじめに

一九三一（昭和六）年十二月から三六年二月まで大蔵大臣をつとめた高橋是清によるいわゆる高橋財政は、低為替政策（為替水準が低下した状態の是認）、需要創出政策としての時局匡救事業、赤字公債発行、低金利などを内容とした。^{（一）}このうち海運業にとって大きな意味を有したのが、低為替政策と、時局匡救事業の一つとして実施された船舶改善助成

施設である。前者は、輸出増進、すなわち船舶需要の増加と、外貨建運賃の増収とによって海運業に好況をもたらした。後者は、いわゆる「スクラップ・アンド・ビルド」方式による過剰船腹調節と船質改善、造船業救済を目的とするもので、朝鮮、台湾、関東州を含む国内の古船（一千トン以上、船齢二五年以上）の解撤と、内地造船所における解撤船の三分の一以上の優秀船（四千トン以上、速力一三・五ノット以上）建造に助成金を交付した。これは第一次（三二年九月）、第二次（三五年四月）、第三次（三六年五月）にわたって実施され、解撤船は九八隻、四二万二一六四総トン、新造船は四八隻、三〇万七一五トンにのぼった。同施設は壊滅的な状態にあった造船業を救済するとともに、特に遠洋航路に大型船を走らせる日本郵船、大阪商船、三井物産に自社船隊の増強という恩恵をもたらした。⁽³⁾同施設は業界人にも「大成功」と評され、⁽⁴⁾その後、イギリスなど他の海運国も不況克服策としてこのスクラップ・アンド・ビルド方式を採用した。

ところで、戦間期には海運への金融補助政策が繰り返し議論されたが、そこでは資金調達能力の格差のために大手船主と中小船主が一丸となった海運金融政策の要望をすることができなかったことが明らかにされている。⁽⁵⁾そして船舶改善助成施設の成立過程でも、業態の違いから船主間に不一致があったことが知られている。すなわち、助成案は国内古船の解撤を目的としていることから、並行して古船の輸入関税の引き上げ、あるいは輸入許可制の導入が要望され、安価な古船の購入と貸船を業態とする山下汽船などのオペレーターがそれに強く反発したのである。⁽⁶⁾従来、この対立は助成施設成立後の山下汽船の挑戦的古船大量輸入がハイライトとされてきたが、⁽⁸⁾本稿では、第六三議会における助成施設案の成立直前に突如発生した「怪文書」事件を取り上げ、政党代議士を巻き込んだ船主間の対立とそこで高まった海運業界内の緊張、およびその背景を論じる。

なお船舶改善助成施設については、三井物産船舶部が日本郵船と並んで多くの新造船を発注したことが既に知られて

いる。⁽⁹⁾ 二四年に日本で初めての大型ディーゼル船赤城山丸（四七一五トン）を建造して以来、三井物産は積極的にディーゼル船を建造し、その所有船腹におけるディーゼル比率は日本郵船、大阪商船、川崎汽船と比較して圧倒的に高く、三五年には五〇％を超えた（日本郵船、大阪商船は約三〇％、川崎汽船は二〇％弱）。同社は赤城山丸以来、船舶投資（新造船・購入）の約七五％をディーゼル船に投資しており、この数字も各社に比して突出している。⁽¹⁰⁾ 日本郵船、大阪商船も第一次世界大戦後の不況克服策として優秀船建造を進めたが、三井物産は「優秀船主義者川村貞次郎船舶部長」のもと、二〇年代、三〇年代において最も積極的にディーゼル船を建造、購入した企業であった。⁽¹³⁾ しかし、このような自社船増強路線（とそれに繋がる船舶部独立問題）が研究者によって広く取り上げられてきたにもかかわらず、増強された自社船隊が船舶部の経営にどのような影響を与えたのかという点は、十分には明らかにされていない。すなわち、社史によって同部が新たに建造した優秀船をニューヨーク航路や北米航路、パンコク航路に配船したことは確認できるが、⁽¹⁵⁾ そうした大型高速船の運用と船舶部の収益構造の関係は未だ不明なのである。⁽¹⁶⁾

一八七六（明治九）年に創業した三井物産は、七八年に自社船舶第一号を購入したのを皮切りに、自社船と傭船の双方を活用しながら取扱商品を輸送した。日清戦後の九六年には「海運業」が定款上の営業目的に加えられる。その後、船舶事務を担当する部署は種々変遷し、一九〇三年に船舶部が設置され、以後、同部が取扱商品の海上運搬を担うこととなった。もともと取扱高に対して社有船が圧倒的に不足していた三井物産は、日露戦後前には主要商品である石炭を自社船によって、米や大豆、砂糖、棉花などを傭船によって輸送した。日露戦後には北海道炭の産出増や工業用燃料としての石炭需要の拡大から石炭の取扱量が急増し（船舶部総輸送量の八〇％超）、⁽¹⁷⁾ 石炭も傭船によって輸送することになった。日露戦後の船舶部取扱船腹量の七〇〜八〇％が傭船で、同部は国内船舶（社外船）に対する「最大の傭船主」であった。⁽¹⁷⁾ こうした業態は第一次世界大戦後にも続き、一九〇〇年代から二〇年代前半までの船舶部の船種別運航実績

より「船舶部の業務は、大半が傭船による活動である」と言われている。⁽¹⁸⁾この事象について、後藤伸、前田和利は、船舶部には輸送貨物の六〇七割を定期・臨時傭船に依存していることへの不満があり、社内において自社船（ディーゼル船）の増強を一貫して要求していたことを指摘した。⁽¹⁹⁾実際、船舶部は更に増加する取扱商品量に対応するため、三〇年には所有船腹三三万重量トンを目指す「二十五年社船循環計画」を樹立した（三〇年下期の所有船腹は約一八万重量トン）。⁽²⁰⁾その後、先に述べたように計画に基づきディーゼル船が続々と建造され、三三年に解撤・新造に助成金を支給する船舶改善助成施設が始まると、船舶部は同助成も利用して大型優秀船（高速船）の建造を加速させ、北米航路やニューヨーク航路、バンコク航路に投入した。こうした事実より、後藤、前田のいずれも二〇〜三〇年代の船舶部については脱傭船・社船増強という姿を強調している。また後藤は、自社船拡充によって運賃同盟への加入（定期航化）、社外荷の積極的集荷という戦略の変化がもたらされたと論じた。しかしながら、こうした動きが船舶部全体の収益にどのような影響を与えたのか、増強された社有船の運航は収益全体にどう位置づけられるのかといった点は、前述したように不明である。

以下、第一節では井上財政、高橋財政における海運助成政策を概観したのち、古船解撤・新造船への助成金という海運業界の念願成就のかかった第六三議会中に起きた政府（案）攻撃を、海運業界の重鎮、川村貞次郎（三井物産取締役、船舶部出身）の手元に残された史料から明らかにする。第二節では、これまで船舶改善助成施設を利用した社有船の拡充が強調されてきた三井物産船舶部について、船種別、航行区域別の配船状況を統計から分析し、その収益構造を論じる。

（1）三和良一『戦間期日本の経済政策史的研究』東京大学出版会、二〇〇三、第九章、武田晴人『日本経済史』有斐閣、二

〇一九、二四五～二五〇頁。

(2) 解撤船と新造船の割合を三…一に設定した第一次に対し、船腹需要の回復していた第二次と第三次では一…一に設定した。

(3) ただし、一〇以上の中小汽船会社も助成を利用しており、中川敬一郎は、同施設が政府の社外船主（日本郵船、大阪商船、東洋汽船を除く中小汽船会社）に対する「日本海運史上最初の一般的助成政策」であることに重要な意義を見出す（中川敬一郎『両大戦間の日本海運業』日本経済新聞社、一九八〇、一九九頁）。山下幸夫は、同施設は大船主（社船）だけでなく社外船にも船隊改善の波及的効果があったことを強調し、優秀船建造により社外船主と造船業の間に「唇齒輔車」の関係が成立したとする（山下幸夫『海運と造船業』日本経済評論社、一九八四、一八六～一九九頁）。船舶改善助成施設の造船業における成果については、井上洋一郎『日本近代造船業の展開』ミネルヴァ書房、一九九〇、一八五～一九一頁。その意義については橋本寿朗『戦間期の産業発展と産業組織Ⅰ』東京大学出版会、二〇〇四、一九八～二〇二頁。

(4) 野村治一良『わが海運六十年』国際海運新聞社、一九五五、一四七頁。

(5) 杉山和雄『戦間期海運金融の政策過程』有斐閣、一九九四。

(6) 米田富士雄『現代日本海運史観』海事産業研究所、一九七八、二四五～二四六頁、前掲、山下、一八二～一八六頁。日本は石炭、小麦、外米、木材、砂糖、鉄鉱石、燐鉱石などの低価格・大量貨物の輸送が圧倒的に多かったが、その輸送には優秀船は必要なく、低速の中古船で十分であった。日本経営史研究所編『創業百年史』大阪商船三井船舶、一九七五、一九四～一九五頁。

(7) 厳密には大連汽船が輸入し山下汽船が裸備船することになっていた。

(8) 前掲、米田、二六〇～二六四頁。

(9) 前掲、中川、二〇〇頁。第一次から第三次までの船舶改善助成施設による新造船の合計は、日本郵船が八隻（五万七千七五トン）、三井物産が八隻（五万二千八〇九トン）。なお次点は東洋汽船の五隻（三万五八〇四トン）、大阪商船の五隻（二万五千二百九トン）。

- (10) 以上、牧野文夫「戦間期日本海運業のエネルギー転換」『社会経済史学』五五（四）、一九八九・一〇、三七～三九頁。
- (11) 前掲、山下、一四一～一五六頁。
- (12) 前掲、中川、二〇〇～二〇一頁。
- (13) ディーゼル船はレシプロ船やタービン船に対して、稼働率と速度の向上（航海実績の向上）、燃料消費量の節減、それに応じた貨物積載量の増加、船員数の減少という強みを持っており、それが高額な船価や燃料価格（重油）の割高性というデメリットを超えて高い利潤率を実現していた（前掲、牧野、四一、五〇～五三頁）。田付茉莉子「不定期船マーケットの変貌とオーナー船主」『経営史学』三七（四）二〇〇三・三も参照。三井物産におけるディーゼル船とレシプロ船の成績比較（二四年）については、前掲、日本経営史研究所、二五四～二五五頁。
- (14) 杉山和雄『海運業と金融』日本経済新聞社、一九八一、後藤伸「両大戦間期日本不定期船業経営の一特質」『経営史学』一八（四）、一九八三、前田和利「戦前期三井物産の組織問題覚書」『駒大経営研究』一八（二）、一九八六。またこれらの研究の基礎には三井船舶編『創業八十年史』同、一九五八があり、前掲、日本経営史研究所に繋がっている。
- (15) 前掲、三井船舶、一六五～一六七、一九四～一九五頁。
- (16) 杉山和雄は、船舶増強によって総資産に占める船舶・造船工場代価の割合が上昇したこと、しかし有価証券の著しい伸びのために固定資産中の割合は減少したことを指摘している。前掲、杉山（一九八一）、一七七～一七八頁。
- (17) 以上、前掲、中川、五六～五七、六四～六五頁。前掲、日本経営史研究所、三四～五五、六五～六八頁（執筆・中川）、前掲、三井船舶、第一章、斎藤尚久「三井物産会社における海運業」安岡重明編『財閥史研究』日本経済新聞社、一九七九も参照。
- (18) 大島久幸「三井物産における輸送業務と備船市場」中西聡・中村尚史編『商品流通の近代史』日本経済評論社、二〇〇三、二二三頁。三井物産は第一次世界大戦前には国内最大の備船主であり、一二年五月には二六隻、約八万八〇〇〇トン定期備船し、海運業全体の定期備船の約三割を占めた。大戦中には備船市場の拡大により全体における割合こそ一割程度まで下げたが、第一位の座にあった。大島久幸「第一次大戦期における備船市場」『高千穂論叢』三五（四）、四七～五

一頁。

(19) 前掲、後藤、前掲、前田。

(20) 前掲、三井船舶、一六六、五五〇頁。

(21) なお、三〇年代の船舶部は社内に対して船舶部船舶を利用するよう重ねて依頼しており、社内荷の積取増を目指していた。ゆえに、社外荷の積極的集荷への戦略転換という後藤の見方は必ずしも適当ではない。三井物産船舶部「船舶部の機能と使命」(物産四七四、三井文庫所蔵)。

一 船舶改善助成施設の成立

(一) 井上・高橋財政下の海運助成

張作霖爆殺事件の処理に失敗した田中義一内閣(政友会)の総辞職ののち、一九二九(昭和四)年七月に浜口雄幸内閣(民政党)が発足する。蔵相・井上準之助は、周知のように金解禁論者であると同時に、国際收支改善のための海運業奨励を以前から唱えていた人物でもあった。¹⁾二六年五月の講演において井上は、国際收支改善のためには受取勘定を三億円増やす必要があるが、日本の輸出増・輸入減は不可能であり、外資輸入の抑圧も適切でない、海運業の奨励以外に採るべき道はないと論じている。ただし、その内容は豊富な船腹と船員の低賃銀、外国間貿易への進出余地をもって日本海運業の競争力を強調するものであって、造船業のための古船輸入制限のほかに政策を提案することはしていない。船舶金融についても、それが不十分であることはその特殊性よりやむを得ないしながら「海運業、造船業の奨励を国是と致しますことになりますれば、船舶金融のことに付きましても、是非とも考慮せざるを得ぬことになります」と述

べるにとどまっている⁽²⁾。また造船業については、既に厚く保護されており助成金は不要である、「造船所に仕事をあてがうと云ふことが一番有効な保護方法」であるとして、政府としての保護政策には明確に否定的であった⁽³⁾。それでも浜口内閣が発足直後に設置した国際貸借審議会では、井上を委員長とする特別委員会において船質改善を目的とする船舶金融案が審議された⁽⁴⁾。しかしながら、第五八議会を経て三〇年七月から実施された「大蔵省所管造船金融制度」、いわゆる造船資金貸付制度は実態に即したものになり得ず、ほとんど実績をあげなかった⁽⁵⁾。浜口内閣は一七（大正六）年九月に離脱していた金本位制への復帰（金解禁）を公約としており、井上は金本位制の自動調節機作用が国際貸借の均衡をもたらすことをもって金解禁が絶対必要であると考えていた⁽⁶⁾。そのための財政緊縮は、海運業発展による国際収支改善よりも優先されたのであった⁽⁷⁾。日本船主協会は、二〇年代以来、遠洋航路補助、船舶金融、船腹調節の3つの必要を協議してきたが、そうした支援政策が十分に展開されることはなかった。浜口内閣の後を継いだ若槻礼次郎が総辞職し井上財政が終わると、海運業界は「井上前蔵相は平素野にあって海運立国策を強調したが実際の政策は遂に之に即し無かった⁽⁹⁾」と評した。

以上のように支援政策が限定されているなかで、海運業にとって大きな打撃となったのが三〇年一月の金解禁である⁽¹⁰⁾。実のところ海運業界は、その実施前には銀行業など同様に金解禁を望んでいた。浜口内閣成立時、日本郵船の各務謙吉社長は金解禁実行を「切望」しており、大阪商船の村田省蔵専務も二八年六月に行われた関西実業家の懇談会で一年位内の解禁を持論としている⁽¹¹⁾。しかしながら、三〇年一月というタイミングでの金解禁は海運業に大規模な繋船を伴う不況をもたらした。すなわち、旧平価での金解禁は為替相場を割高としたため、運賃収入は為替変動と貿易縮小の二重の要因により大幅に減少したのである（二九→三二年で約三割減⁽¹²⁾）。加えて、三一年九月にはイギリスが金本位制を離脱し、対外運賃収入の七割をポンド建てで受け取っていた日本海運業は更に打撃を受けた⁽¹³⁾。二九年に約二億三〇〇〇万円

あった海運収入は、三〇年には約一億九〇〇〇万円、三一年には約一億六〇〇〇万円まで落ち込んだ。⁽¹⁴⁾ 三一年一月の繋船は三〇万トン、三二年一月の繋船は三三万トンにのぼり、海員の失業問題も深刻となった。⁽¹⁵⁾

この深刻な不況に対し、通信省は三〇年八月に遠洋航路補助案を構想し、これに対する日本船主協会、日本海員組合、海員協会の実現要望を受けて「臨時海運調査会」を設置した。調査会は航路補助案を支持、答申したが、大蔵省がこれを受け入れず、その後、船主協会は「海運不況対策委員会」を設置するなどして不況対策を協議、三二年七月に改めて遠洋航路補助、そして解撤・新造への助成金支給を政府に陳情した。三二年四月に通信省内に設置されていた「海事審議会」⁽¹⁶⁾は、船主協会の陳情書と、同趣旨の日本造船連合会の建議書をもとに主に解撤・新造への助成を検討した。審議会は「船舶素質改善助成施設要綱」と「船舶素質改善助成機関要綱」を通信大臣に対して答申したが、これは船齢二五年以上の古船六五万トンを解体し、解体船の三分の一から二分の一トンの新造船に対し六〇円／トンの助成金を交付する、というものであった。通信省はこれをもとにはほぼ同内容の政府案（助成金総額二〇〇〇万円）を作成したが、またも大蔵省が立ちばかり、解撤は四〇万トン、建造は二〇万トン、助成金は約五〇円／トンにまで縮小された。⁽¹⁷⁾

この間、三一年十二月に大養毅政友会内閣が成立すると、高橋是清蔵相は即座に金輸出を再禁止した。これによる円の下落とその後の為替低位安定政策は、日本海運業を回復のフェーズに移した。低為替のもたらした輸出増加による船舶需要の拡大は、備船料と運賃の上昇を招いた。⁽¹⁸⁾ また、円安は運賃がドル建であった北米航路では額面で二割程度の運賃増収をもたらし、運賃がポンド建であったそれ以外の主要な遠洋航路、そして銀貨建ての中国方面航路でもまた、運賃収入は増加した。⁽¹⁹⁾ 加えて為替低落による物価上昇が実需のほか思惑商品の荷動きを活発にし、品々の運賃負担力の増加も更なる運賃の上昇へ繋がった。海運業にとって金輸出再禁止は、まさに「干天に慈雨」であった。⁽²¹⁾ しかしながら、既に述べた通り深刻な不況のダメージを負っていた海運業、造船業は政府支援を必要としており、三二年夏の海事審議

会の答申へ辿り着いたのであった。

井上財政、高橋財政における海運界、造船界救済の壁は大蔵省であった。もともと第一次大戦中の記憶から政府は海運業に対して冷淡であったが、井上は船主協会の遠洋航路補助と船舶金融に対する陳情を失業者の救済ではなく「船主救済案」であるとして却下し、高橋も政府が支援した国際汽船の失敗、あるいは海運界の分断を理由に海運業の直接的支援に極めて消極的であった。積極財政下でも「船屋」嫌いの高橋のいる大蔵省は「船関係の者にとってはまさしく鬼門」であり、高橋は「海事金融に同情を有たぬ」とされていた。⁽²⁵⁾

他方で、犬養内閣では海運業界の望みとなる人事が行われていた。内田信也の通信政務次官就任である。よく知られているように、内田はいわゆる「船成金」として第一次世界大戦中に名を馳せた船主であり、六十割の配当を出したことは海運史において繰り返し語られてきた。⁽²⁷⁾内田は大戦期に原敬と懇意になり、二〇年の第一四回衆議院議員選挙の際には経済に通じた実業家として実業家の山本条太郎、馬越恭平と並んで原に総選挙への出馬を勧められたという。⁽²⁸⁾内田は事業多忙のため辞退したというが、原の死後、二四年五月の第一五回選挙に政友会から出馬（茨城五区）、当選して神戸に移住した。⁽²⁹⁾内田の通信政務次官就任に対し、海運業界では「之れからの通信省への陳情は楽だ〔中略〕船屋の窮状、銀行の態度、保険の圧迫、労働問題一辺に君の脳裡に印する」と「陳情係り」が喜んだという。⁽³⁰⁾

その内田は、まず官民での助成案の作成に尽力した。解撤・新造案の実現に向けた海運業界と政府間の意思統一の場を用意し、各務らと共に代わるがわる高橋蔵相と面会しては説得を試み、ついに助成への賛同を得たという。⁽³¹⁾そうして先に述べたように、海事審議会は古船解撤・新造船を骨子とする助成案を決議し、大蔵省の査定と縮小を経ながらも、二ヶ年半、解体四〇万総トン、新造二〇万総トン、約五〇円／トン、総額一一〇〇万円の政府案が完成した。

（二）第六三議会における反対運動と海運業

こうして海運業、造船業にとって念願の助成案は、時局匡救を目的とする追加予算案に組み込むかたちで三二年夏の第六三臨時議会で提出された。⁽³²⁾ところが八月二十三日の議会開会直後、解撤・新造船への助成金交付を内容とする「補助政策主義」の政府案に対して、「政党方面」より「金融政策主義」（融資案）が現れる。臨時議会での助成案の成立を見込んでいた通信省管船局および船主協会だったが、融資案の登場によって突如事態は「前途樂觀を許さざる形勢」⁽³³⁾となった。「金融政策主義」の融資案は、新造船に対して船価の九〇%までを興業銀行から金利三%で長期融資する（二年据置、一三年償還）、解撤費用はその内から船主が自弁する、というものであった。⁽³⁴⁾以下に見るように、これは船主協会の主流とは根本的に異なる考えであった。

政府の助成施設案の元となった答申案を作成した海事審議会において、通信省、海運業、造船業の間で意見が対立した点の一つが、解撤に対する助成金額であった。⁽³⁵⁾管船局案の五円／トンに対し、船主協会案では二〇円／トン、造船連合会案では一五円／トンを要望していた。船主協会も当初は一五円／トンとしていたが、輸入古船ではなく国内の過剰船舶を解撤するために二〇円に引き上げた経緯があった。これは「能フ限り助成金ヲ多額ニ交付シテ解体希望者ヲ多カラシムル案」（佐藤国一・佐藤商店）であり、船主協会は必要トン数を自主的に解撤させるためには「助成金交付方法ニ依リテ促進スルノ方途ヲ採ルノ外ナシ」（谷口茂雄・明治海運）と考えていた。船主協会案と大きな懸隔のある管船局案に対し、黒川新次郎（日本郵船、船主協会会長）、川村貞次郎（三井物産）、石田貞二（大同海運）、佐藤といった船主協会幹部は重ねて、解撤トン数確保のためには二〇円／トンが必要であることを強調した。特に四三万トンに上る「二杯船主」（所有船舶一隻の船主）に解撤を申し出させるに足る助成金額が必要であった。また石田曰く、「優秀貨物船ノ新造ニ対スル利子補給案」についても、井上蔵相時代の案（大蔵省所管造船金融制度）では実績は挙がらなかった

ことから、今回は「充分効果アルベキ案タル船主協会案」を採用すべきであった。船主協会幹部は、船腹調節、船質改善のためには、あくまで融資ではなく解撤・新造への助成金が必要と考えていたのである。結局、助成金の解撤・新造の区別は解消され、解撤・新造を行う者（主に船主）に対して新造船一トンあたり平均六〇円を助成することになったが、谷口、石田は「過剰船腹調節ヲ主眼トスル者」として最後まで解撤に対する二〇円／トンの固定額助成を要求した⁽³⁶⁾。「金融政策主義」は、助成金の支給ではなく融資である点において海事審議会答申に至るまでの協議を根底から覆すものであり、古船解撤を直接の助成対象としていない（促すものではない）点において船主協会主流の考えとは相反するものであった。

驚くべき融資案登場の情報を受けて、谷口、石田はすぐに船主協会で会合し、補助案を潰した融資案への変更には「絶対反対」であることを確認するとともに、「問題ハ内閣反対ノ政治問題」にもなり得るとして「一層内田氏ノ助力ヲ借り東京ニ於テ黒川氏トノ間ニ充分善後策打合せ願フ外ナシ」との結論を出した。直後、その内田から政府案への反対運動が「政友会急進派」と共同しており「事態容易ナラス」との情報⁽³⁷⁾がもたらされる。

五・一五事件ののち三二年五月に成立した斎藤内閣実は非政党内閣であったが、政友会から蔵相（高橋是清）と文相（鳩山一郎）、鉄相（三土忠造）が、民政党から内相（山本達雄）と拓相（永井柳太郎）が入閣し、兩党に支えられた政権であった。同時に、政友会、民政党いずれの主流派も斎藤内閣後の単独内閣組閣（政権授受）を目指しており、特に三〇〇超の議席を有していた政友会は、第六二臨時議會、第六三臨時議會において政府提出の重要法案に反発すること⁽³⁸⁾で政権運営に自党の協力が不可欠であることを内閣に知らしめ、次期政権の円満接受を確保しようとしていた。ただ、政友会も党内に派閥と分裂の可能性を抱えており、久原房之助の一派は鈴木総裁をはじめとする党幹部に反発し、第六三議會では米穀法（米穀需給調節特別会計法）における率勢米価（基準価格）を中心⁽³⁹⁾に首脳部の意向を超えて政府を攻

撃した。⁽³⁹⁾ その中心は久原派の「代議士一年生」であったというが、⁽⁴⁰⁾ 当選一年目だった河野一郎は、当時政府に対して米穀法問題、負債整理問題のほか船舶問題を批判したと回顧している。⁽⁴¹⁾ それが久原派としての行動であったのかは不明だが、すぐあとに述べるように融資案は山下亀三郎から出てきたものであり、山下と久原には実業家同士一定の付き合いがあったことから、⁽⁴²⁾ 両者が連携した可能性もある。またその後、内田の調べにより大阪鉄工所の鮎川義介が山下および政友会議員と協働していることも判明した。⁽⁴³⁾ よく知られるように、鮎川は久原の義兄であり、二〇年代には経営難にあった久原鋳業を支援、救済（自身の戸畑鋳物と久原財閥を合併させ日本産業を設立）し、久原の政治的野心も支えていた。⁽⁴⁴⁾ 山下と連動する「政友会急進派」が「内閣反対」に積極的な久原派周辺であった可能性は十分にあるだろう。

内田の情報を受けて集まった船主協会常務理事および理事らの協議の場では、⁽⁴⁵⁾ 融資案を政友会議員に吹き込んだのが「山下一派」であるらしいとの話が浮上した。融資案を唱えているのも砂田重政、河上哲太（従来山下氏ト密接ノ関係ニアル由）という、山下亀三郎（山下汽船）と関係の近い政友会議員であった。⁽⁴⁶⁾ 新造船ではなく輸入古船の運輸を主とし、またトランパーとして高速ディーゼル船よりも経済的レシプロ船を必要とする山下汽船は、古船の輸入規制を伴うであろう現案の成立に強く反対していた。⁽⁴⁷⁾ また、貸付限度を船価の七〇%弱とした大蔵省所管造船金融制度についても、海運業（船主）は民間金融機関から極度に警戒されているため貸付限度の引上げが必要であると主張していた。⁽⁴⁸⁾ 船価の九〇%を貸付限度とした融資案は、日本郵船や大阪商船のような資金力を持たない山下汽船などの船主に、新造船の道を開くものであったと言える。⁽⁴⁹⁾

こうした情勢において、船主協会内では各務と堀啓次郎（大阪商船）に「山下氏ノ策動ヲ押ヘテ頂ク」よう川村および黒川から依頼する案が出たが、「炎ハ既ニ政党ニ燃ヘ拡カリタル以上〔中略〕効果少カル可シ」との意見もあった。⁽⁵⁰⁾ 各務、堀は業界では重鎮であったが、政界への影響力は限られていたようである。⁽⁵¹⁾ やはり、頼れるのは内田であった。

この時、助成案の作成を主導してきた三井物産の川村は、大陸視察のためまさに門司港を出発するところであったが、船舶部および本店業務課からの報告電信を受け、「融資案ハ次期通常議會迄二更ニ研究スベキ大問題ナリト思フモ、此臨時議會ニ提出サレテハ政府案ヲ根底ヨリ覆ス事トナリ事態面倒ニ付是非未然ニ抑圧運動願ヒタシト内田並ニ黒川ニ御伝ヲ乞フ」と、すぐさま内田、黒川に融資案を潰すよう依頼した。⁽⁵²⁾内田は「御指図ノ通り承諾アリ、直チニ活動」を開始し、「当局初メ方々歴訪大馬力ノ奔走」をなした。⁽⁵³⁾内田は融資案を唱える砂田が衆議院での予算審議に委員として出席する予定であったところ、「形勢悪シ」と見て予算委員に加わり、砂田の予算委員会出席を防いだほか、山下らが議員に配布した政府案への反駁書を「機敏ナル奔走」により入手すると、船主らに説得された砂田を動かして反対派議員（河上、河野、木暮武太夫）の対政府質問を封じるとともに反駁書の反駁書を作成し通信省へ提供するなど、文字通り縦横無尽に運動した。⁽⁵⁵⁾こうした動きと並行して、神戸船主会や個別の海運業者は、融資案を支持していた砂田に政府案通過への尽力を電話で依頼し、また板谷順助（政友会、小樽、板谷商船）、中井一夫（政友会、兵庫選出）、濱野徹太郎（民政党、兵庫選出）、野田文一郎（民政党、兵庫選出）ら神戸選出代議士、関係代議士にも同様に政府案通過への尽力を求めた。当初、融資案は「少壮議員ノ一角ニ物議ヲ醸ス」程度であり「議會ノ波瀾ハサザ浪程度位ノモノニテ大勢ハ通過疑無」と見ていた通信省も、徐々に原案の維持・通過に危機感を抱いていく。⁽⁵⁸⁾

融資案の登場と政友會議員の策動に当局や海運業者が動揺するなか、三井物産も強い危機感を抱き対策を急いでいた。⁽⁵⁹⁾業務課の橋爪準一郎は、二十四日には「政策主義變更論ニ対スル数学的觀察」なる融資案への反論資料を作成して黒川と川村へ送付し、⁽⁶⁰⁾ドイツ政府が四〇万トンの解撤を決めたとの情報ハンブルク支店から本店へ入ると、「異説排除ノ資料トシテ此際唯一ノ武器」としてすぐに黒川と広幡忠隆管船局長へ伝達した。⁽⁶¹⁾注目すべきは、船舶部ではなく業務課が融資案への反論を準備していることであり、三井物産として政府案の成立を強く望んでいたことが分かる。船舶部が

要求する船舶増強に対しては社内でも意見が割れていたが、助成を利用した解撤・新造については社内でも一致していたようである。⁽⁶³⁾

その後、通信省と有力船主、そして内田の情報収集と対応が功を奏したのか、当初は中枢の見えなかった「暗中飛躍組」も、その正体が絞られるにつれて助成案成立後の発言権への影響を懸念しはじめ、大勢が政府案賛成である状況にも押されて「漸次萎縮二帰シ」た。⁽⁶⁴⁾ また八月二十八日の新聞記事において海軍が反対説に対する憤激を表明すると、⁽⁶⁵⁾ 「暗中飛躍組」の長たる山下は海軍省、通信省など方々を「異説二関シ毛頭知ル処ナシ」と弁明して回った。⁽⁶⁶⁾ 山下と組んでいた鮎川も、形勢不利となるや、自社には大量造船計画が必要であると関係者へ釈明した。⁽⁶⁷⁾ こうして山下一派と政友会の一部の策動は終わりを迎え、船舶助成を含む時局匡救予算案は三十一日に衆議院を、二日に貴族院を通過し、⁽⁶⁸⁾ 「画期的海運振興」政策の実現が約束された。⁽⁶⁹⁾ 古川虎三郎船舶部長曰く、政府案の通過は「勿論東京方面巨頭連ノ御努力、黒川会長、内田氏ノ熱烈ナル御奔走ニ因ル」が、加えて米穀法問題、負債整理問題をめぐる政府と政友会の対立から三度延期されたとはいえ、会期の短い臨時議会であったこと、助成案が「時局匡救予算案ノ殆ンド末項ニ加ヘラレタル為メ視聴ヲ引カザリシ事」も、政府案成立の「幸運ナリシ一因」であった。⁽⁷⁰⁾ 政友会の一部の反対運動は、議会全体から見れば局地的なものであった。ただし、海運業と通信省にとって騒動のインパクトは大きく、またその理由は政府案通過が危ぶまれたためだけではなかった。

騒動中、政府案の行方と併せて問題であったのが「暗中飛躍組」、「怪文書一派」⁽⁷¹⁾の扱いである。事態收拾にあたった黒川は、「主謀筋ノ社名氏名ヲ公ニスル如キハ頗ルデリケートノ問題ヲ発生スル惧有之」と考え、「怪文書」（融資案）を内密に筆写させた書類も側近の町田均以外には見せないほど厳に秘置した。⁽⁷²⁾ 三井物産（すなわち川村）に対しても「異端議員又ハ之ニ賛スルオペレーター筋ノ人名ハ憚リテ不申上」と、明らかにしていない。⁽⁷³⁾ 管船局も、融資案の内容

がメディアに漏れることを防ぎ、同案に対する反駁説明書も議員限りの配布として嚴重に取り扱った。⁽⁷⁴⁾ また町田は、「或ル一派」が反論を持ち出した真相を質されても、「明言ヲ避ケ恐ラク一派ハ原案ニテハ自己ニ利益ナキ為ナラントイフ口吻ヲ漏」すに留めていた。⁽⁷⁵⁾ 黒川や管船局は、融資案の内容および首謀者の氏名が公になることを強く忌避していた。他方で管船局は、「怪文書一派」、すなわち山下の反対運動に激怒し、「海運業者ノ統制上ヨリシテモ如此不徳義者ハ将来ノ為メ嚴重ナル制裁ヲ加フベシ」と黒川に処置を迫った。しかしながら、船主協会における協議では、「最大制裁タル除名」は「事情上容易ノ事ニ非ズ」とされた。そこで山下に福本貞喜（山下汽船代表取締役常務）の引退と関係者への謝罪を行わせて「将来ヲ自重セシムル様ノ方法ヲ採ル外無カルベシ」との考えで一致するも、「今直ニ表面的ノ具體策ヲ取ル事ハ暫ク見合セ」ることに決定した。⁽⁷⁶⁾

黒川や黒川を筆頭とする船主協会が「非常ニ秘密ヲ厳守シテ揉消ヲ行」おうとしたのは、助成案の成立基盤が必ずしも安定していないことを背景としたものと考えられる。政府案の原案である答申案を決議した海事審議会は、政府・当業者間だけでなく、業種間あるいは船主間の不一致が明確になった場でもあった。⁽⁷⁸⁾ すなわち、船主協会は過剩船腹を主因とする不況への対策として第一に船腹調節、第二に船質改善を助成目的としていたが、通信省管船局は船質改善を第一の目的としており、⁽⁷⁹⁾ 先述した解散助成金をめぐる両者の相違もこの違いに起因していた。また船主は輸送能力の増加を避けるため新造トン数を「能フ限り少ナクセラレンコトヲ望」んだが、失業問題を抱える造船業はできる限り多くの新製造船を望んだ。⁽⁸⁰⁾ また海員団体は不況克服のための航路補助と船主統制問題（過当競争）の優先を要望したが、⁽⁸¹⁾ 船主の中にも、遠洋航路補助こそが「一番急務」であると主張する者もいた。⁽⁸²⁾ その他にも、製鉄業との関係の深い石原広一郎が古鉄価格の上昇という点から古船輸入税に反対し、佐藤、川村と対立する、⁽⁸³⁾ 積極案として解散・新造比率を一対一にすべきと主張する鮎川と黒川が対立するなど、⁽⁸⁴⁾ 助成をめぐる立場、意見の不一致が複数存在し、かつ審議会の中では

その解消に至っていないことは明らかであった。議会議場中の融資案の登場は、ひとまず答申案に押し込めた対立を呼び起こすものであり、その詳細が漏れれば、ようやく助成獲得のために一枚岩となった海運業、造船業の連帯が失われるおそれがあった。既に触れたように、井上財政、高橋財政ともに海運業、造船業の救済には消極的であり、業界はこれまで政府に支援を要請しては幾度も挫折していた。また海運業は船質改善のための補助と合わせて遠洋航路補助を長く政府に要望してきたが、これは現下の為替下落、低金利によって「論拠甚ダ薄弱」となり、遠洋航路も好況であることから、「本年（三二年）ノ通常議會ノ議題トスル見込無クナルヘキ事」とも見られていた。⁽⁸⁵⁾ 助成政策が成立するチャンスが再び訪れる保証はない。助成案の成立まで粉骨碎身してきた船主協会幹部らは、ようやく手にした千載一遇の機会を逃すまいと、融資案の漏洩を絶対に防ごうとしたのであった。

結局、政府案成立後、山下汽船には業界において内々の処分が行われた。山下汽船の福本は今岡純一郎（浦賀船渠）からの勧告により海事審議会委員を辞任し、山下汽船（磯村正之）は自主的に船主協会理事を辞任することになった。⁽⁸⁶⁾ 加えて山下本人は内田、樺本幹雄（日本郵船、船主協会常務理事）へ陳謝し、広幡、内田、黒川はこれらをもって「事件解決ト致シ差支無カルベシ」とした。⁽⁸⁷⁾ 山下一派による突発的かつ政治的反対運動は、こうして幕を下ろした。

なお、この間における三井物産の動きとして、助成施設による最初の新規造船を目指していたこと、またそれについて通信省と事前に交渉していたことが注目される。議会で予算案審議が続いていた八月三十一日、『船舶運輸時報』は七月中の造船状況を管船局情報として報じた。このとき同紙は、既に起工された船舶部の二隻の七六〇〇トン型船舶のうち一隻が八月になっても竜骨据付を行っていない状態のままであることを指摘し、「或は船舶助成案の実施を望むせるもの、如く観られてゐる、代行機関が未だ決定してゐないので何れとも判明しないが諸種の点から恐らく同船が新造補助を受ける第一船となるのではなからうかと観られる」と書いた。⁽⁸⁸⁾ 実際、新造助成金は竜骨据付の際と竣工の際の

二度に分けて支給される予定であり、竜骨据付の手前で建造が止まっている三井物産の船舶は、助成金との関係を読み取るに足る状態であった。⁽⁸⁹⁾

実はこれ以前に、三井物産の「鈴木」（造船部参事兼部長代理・鈴木蒨か）は「Under Construction ノモノモ包含セシムベシトノ建前」にて野村、佐藤、松本、黒川らに了解を求め三井物産の船舶を助成第一号にすることを試みていた。当時、日本郵船、大阪商船も既に解撤船を選定し助成金取得の準備を整えていたが、三井物産はその中で助成第一船を指していたのである。しかし、他船主らの了解を得た鈴木が管船局を訪れた際には、既に助成代行機関（船舶改善協会）の細則が完成しており、その時は「第一船ノ均霑ハ望無シ」との結論に至ったのであった。⁽⁹¹⁾

このような状況で出た『船舶運輸時報』の記事に、業務課は即座に反応した。橋爪は大連の川村に、記事の切抜きを添えて「情報出所ハ那边ナルヤヲ疑ハレ候、果シテ通信省ガ其点迄漏シタルシタルモノトスレハ過般鈴木君カ当局ト折衝相成候節ノ報告ト大分ニ異ル処有之不審ニ存候ヘトモ当局カ第一船ニ対シテモ所報ノ如キ態度未定ノモノトスレバ未タ遽ニ絶望視スルハ早計トモ見ラルルニ非サヤト被存候、何レニシテモ斯克発表サレテハ世上ノ注意ヲ喚起シタルタケノ不利ハ免レ申間敷遺憾ニ存居候」と伝えた。⁽⁹²⁾ 橋爪は記事の内容から、鈴木の記事から一度は「望無シ」と思われた第一船獲得の可能性に希望を見出すと同時に、三井物産と助成案の関係に対して世間の注目が喚起される「不利」を懸念した。橋爪が同記事に触れる前段で「愈々予定ノ進行ヲ見ル場合ノ当社直接利害ニ生スル件ハ未タ世間ノ噂ヲ聞カス候為メ安心致居候処」と述べているように、造船助成の即時（第一船）適用は三井物産にとって利であると同時に、そのための通信省との申合せは、助成案が官民の海事審議会で練られてきた経緯上、助成金支給における官民の癒着、利益誘導として非難され得るものであった。⁽⁹³⁾

以後の三井物産と管船局の折衝の詳細は不明だが、九月十二日に助成案が貴族院を通過すると、三井物産は十六日に

助成施設第一船となることについて通信省より了解を得、すぐに助成金下附申請書を提出する流れとなった。⁽⁹⁴⁾ こうして助成施設の第一船は、建造中だった三井物産の吾妻山丸（七六一三トン）となった。⁽⁹⁵⁾ 三井物産は建造中船舶に助成を適用させ、助成第一船の座を獲得することに成功したのであった。

なおこの間、広幡は川村に対し、助成事業の実行機関たる船舶改善協会の理事長への就任を重ねて懇願したが、川村は「船舶改善協会理事長ノ件ハ予メ就任シタト同様協会ノ為メ努力スルニ依リ表面ニ立ツテ名ヲ出ス事断リ度シ」と固辞した。結局、川村は理事長に就任するが、⁽⁹⁶⁾ 解体船の価格調節、造船資金調達の幹旋、解体船主と新造船主間の助成金配分の決定などを事業とする船舶改善協会⁽⁹⁷⁾の代表になることは、助成をめぐる三井物産と政府の關係に疑義を持たれ得る点からも避けたかっただろう。

建造中の船舶への助成適用要求が「建前」であったことから、三井物産は助成第一船の座の獲得それ自体に利を見出していたと考えられる。耳目を惹き会社の宣伝となることは期待されたであろうが、⁽⁹⁸⁾ それ以上のことは史料からは明らかでない。なお、船舶改善協会が十月一日に始動するが、鉄材等の高騰から船主は新規造船を躊躇い、十一月に入っても助成申請は三井物産の一隻と東洋汽船の一隻の二件のみであった。⁽⁹⁹⁾ また川村が「融資案ハ次期通常議會迄二更ニ研究スベキ大問題ナリト思フ」と述べていたように船主協会は融資（造船資金貸付）を不要としていた訳ではなく、船舶改善協会はその後、造船資金貸付条件の緩和、海事専門金融機関（日本海事銀行）設立を政府に陳情している。⁽¹⁰⁰⁾ また山下汽船は三四年、三六、三七年と、他の中小汽船会社とともに興業銀行の船舶抵当借入を利用しており、助成施設を利用できない中小規模の船主が興銀の融資を受けていたと言えよう。⁽¹⁰¹⁾

その後のことはよく知られるように、三井物産は第一次船舶改善助成施設で五隻、第二次で一隻、第三次で一隻を建造し、それ以外にも優秀船を建造し自社船隊を増強した。次節では、二〇年代以来求め続けてきた自社船増強を実行し

た船舶部の、三〇年代における収益構造を統計から読み解きたい。

- (1) 前掲、橋本、一五八頁、前掲、杉山（一九九四）、七七、一〇九頁。
- (2) 以上、井上準之助『我国際金融の現状及改善策』岩波書店、一九二六、二四〇～二四三頁。二八年五月に自由通商協会主催の講演会で講演した際も、国際収支改善のための海運業保護の必要は認めているが、その方途の具体化はされていない。滝口剛「民政党内閣と大阪財界（一）」『阪大法学』五七（四）、二〇〇七、六〇八頁。
- (3) 前掲、井上、二四四～二五〇頁。
- (4) 前掲、杉山（一九九四）、第二章。
- (5) 前掲、橋本、一五九頁。同制度は融資予定額が少額（五〇〇万円）であり、また年六％の金利は深刻な不況下にあった海運企業には高利であった（実績は一件、約一〇〇万円のみ）。そして貸付限度が船価の七〇％弱であったために海運企業は興業銀行以外の民間金融機関からも資金を調達せざるを得なかったが、貸付を警戒されている社外船にとってそれは非常に困難であった。
- (6) 中村政則『昭和の恐慌』小学館、一九八八、二二九～二二九頁。
- (7) ただし三和良一は、むしろ緊縮財政下で造船金融制度が実現したことを、井上の海運政策への積極性として評価する。三和良一『日本近代の経済政策史的研究』日本経済評論社、二〇〇二、五三三頁。
- (8) 前掲、杉山（一九九四）、七九頁。
- (9) 高野進「内田新通信政務次官を歓迎す」『海運』一二六、一九三二・一、一二四頁。
- (10) 金解禁、再禁止については大蔵省昭和財政史編集室編『昭和財政史』第一〇巻、東洋経済新報社、一九五五、第二章。金解禁と海運不況については前掲、橋本、一四三～一五〇頁。
- (11) 日本銀行調査局編『日本金融史資料』第二三巻、大蔵省印刷局、一九六九、五七〇、七〇七頁。

- (12) 前掲、橋本、一四三―一四五頁。三〇年十月、日本郵船副社長の大谷登は「日本の事業を潰して仕舞ふつもりなら、旧平価を持続すべく、さもなくば、新平価解禁出直はしの外ならん」と述べ、再禁止までは求めないものの、円の切上げを望んだ。前掲、日本銀行調査局、七六〇頁。
- (13) 船舶部調査課「関東大震災より昭和六年頃に至る三井船舶部」（物産四八五、三井文庫所蔵）。
- (14) 大蔵省百年史編集室編『大蔵省百年史』別巻、大蔵財務協会、一九六九、二二七頁。
- (15) 船舶改善協会編『社団法人船舶改善協会事業史』同、一九四三、四九七頁。
- (16) 通信省、海運業者（船主）、造船業者、海員団体の関係者が出席した。
- (17) 以上、前掲、橋本、一五六、一九八―二〇〇頁、前掲、中川、一九五―一九六頁、前掲、船舶改善協会、四九七―五〇〇頁。
- (18) 前掲、橋本、一九五頁。
- (19) 『海運』一一七、一九三一・二、「資料」欄各記事。
- (20) なお金輸出再禁止後の物価上昇は、再禁止直後と、思惑輸入の増加による物価低落を挟んだ三二年七月以降の二段階に分けられる。橋本寿朗『大恐慌期の日本資本主義』東京大学出版会、一九八四、二二二―二三頁。
- (21) 「金輸出再禁止に更生する本邦海運界」、前掲、『海運』一一七。
- (22) 二三年、日本郵船社長の伊東米治郎は、海運業における各種問題が政策により解決されない状況の要因には「欧州大戦中一部当業者の間に不謹慎なる行動があったため幾分世間の同情を失った傾向」があると述べている。伊東米治郎「国策上より観たる我が海運」（一九二三年五月）、『昭和財政史資料第五号第一六八冊』（平15財務00718100、国立公文書館所蔵）。「国立公文書館デジタルアーカイブ」にて閲覧。
- (23) 国際汽船は、第一次大戦後の過剰船舶を消化するために、各社の余剰船舶を集め、大蔵省の融資を受けて設立された汽船会社。高橋は同社設立時の蔵相であり、その設立には反対していた。広幡忠隆『頭陀袋』日本海事振興会、一九六一、六七頁。広幡は三〇五月から三二年九月まで管船局長をつとめた。

(24) 海運業界には古船主義と優秀船主義の相反する立場があり論争を繰り返していたことが、高橋が海運業の不況対策に乗り出さない理由のひとつであったという。前掲、野村、一四二頁。

(25) 前掲、広幡、六八頁。海運救済を求める通信省の説明に対しても「船屋は大うそつきだ」の一点張りであったという。

(26) 前掲、杉山（一九九四）。二二〇頁。

(27) 内田信也『風雪五十年』実業之日本社、一九五一、二三頁。

(28) 山本条太郎翁伝記編纂会『山本条太郎伝記』同、一九四二、四五〇～四五二頁。同選挙については、玉井清「第一四回衆議院議員選挙における政友会の積極方針」『法学研究』七〇（二二）、一九九七・一一。

(29) 前掲、内田、七四～七五頁、年譜。以後、内田は田中義一内閣で海軍政務次官、犬養内閣で通信政務次官、海軍審議会委員、岡田内閣で鉄道大臣、東条内閣で農相大臣をつとめ、公職追放、解除ののち再び議員となり第五次吉田内閣の農林大臣の職に就いた。戦後には明治海運会長として海運界に戻っている。有竹修二編『内田信也』内田信也追想録編集委員会、一九七三、内田信也略年譜。

(30) 前掲、高野、一四五頁。

(31) 前掲、船舶改善協会、五〇〇頁。前掲、野村、一四三～一四五頁にも同様の記述がある。広幡（当時管船局長）の回想では、陸軍は保有船の減少する助成に反対していたという。前掲、広幡、六九～七〇頁。

(32) 三二年八月二十五日、第六三回帝国議会衆議院本会議。以下帝国議会議事録は、国立国会図書館が提供する「帝国議会議録検索システム」にて閲覧した。

(33) 以上、三二年八月二十三日業務課橋爪準一郎発川村貞次郎常務取締役宛、同二十四日古川虎三郎船舶部長発川村宛、『昭和七年八月二二日東京発同二三日神戸発（ハルピン丸）途中各地受取書類』（川村三三、三井文庫所蔵）。橋爪は本店業務課部商品掛（業務課は「本部二於ケル一切ノ商務ヲ処理」する部局。三井文庫編『三井事業史』本篇第三卷上、同、一九八〇、二五一頁）。部商品掛は商品輸送に関する事務も担っていたと考えられるが、橋爪が川村との連絡役になっていた経緯は不明である。なお以下、特に注記しない限り資料『昭和七年八月二二日東京発同二三日神戸発（ハルピン丸）』

途中各地受取書類』による。本史料には同日の電報等が多く綴じられているが、それぞれに号等が記されていないため、引用ではやむをえず日付のみ表記した。

(34) 八月二十四日古川発川村宛。

(35) 以下、海事審議会第二回特別委員会（三二年七月十四日）、通信省管船局『海事審議会議事録』六五～六九頁（川村五一〇、三井文庫所蔵）。なお同史料は第一回総会、第一～三回特別委員会、第二回総会の議事録を収録するが、助成施設開始後の第三回総会、特別委員会、第四回総会を収録した続編が昭和財政史資料に残っている。『昭和財政史資料第三号第六六冊』（平15財務00317100、国立公文書館所蔵）。

(36) 海事審議会第三回特別委員会（三二年七月十五日）、前掲『海事審議会議事録』七七～八〇頁。議事録上、意見対立が解消され政府案である六〇円／トンに落着いた経緯は不明である。またこれに伴い造船業（今岡純一郎、浦賀船渠）が解体業者、造船業者に対する助成金を要求したが、解体発注者（船主）を経由して両者にも助成金が配分されるものとして却下された。同前、九五～九九頁。

(37) 以上、八月二十四日古川発川村宛。

(38) 以上、佐々木隆『挙国一致内閣期の政党』『史学雑誌』八六（九）、一九七七、村井良太『政党内閣制の展開と崩壊』有斐閣、二〇一四、二三三～二三六頁。

(39) 前掲、佐々木、五五頁、前掲、村井、三〇四頁、注七〇。政友会内の派閥対立については伊藤隆『昭和初期政治史研究』東京大学出版会、一九六九、第四章、奥健太郎『昭和戦前期立憲政友会の研究』慶應義塾大学出版会、二〇〇四、第一部。

(40) 前掲、佐々木、五五頁、原田熊雄述『西園寺公と政局』第二卷、岩波書店、一九五〇、三六二頁。

(41) 伝記刊行委員会編『河野一郎自伝』徳間書店、一九六五、九九頁。

(42) 山下亀三郎『沈みつ浮きつ』四季社、一九五一、二九四～二九五頁。

(43) 八月二十六日古川発川村宛。

(44) 井口治夫『鮎川義介と経済的国際主義』名古屋大学出版会、二〇一二、一二～一四頁。

(45) すぐに召集されたのは、常務理事のほか、東京の谷口、石田、阪神地方の佐藤、野村治一郎（摂津商船、元大阪商船）であった。八月二十四日古川発川村宛。当時の常務理事は、中瀬精一（日本郵船）、牧野元（大阪商船）、古川虎三郎（三井物産）、荒木忠雄（国際汽船）、谷口（明治海運）、山本源吉（山本商事）の六社である。日本船主協会編『日本船主協会沿革史』同、一九三六、九五～九六頁。川村に届けられた諸情報からすると、その後の対応を主導したのは内田、黒川、野村ほか数名のようである。

(46) 以上、八月二十四日古川発川村宛。砂田は兵庫県選出、河上は山下と同郷（愛媛）であった。また砂田は三年の時点では党内の特定の派閥には属していないが、四〇年には久原派の一名に数えられている。砂田と河上も親しかった。大木操『激動の衆議院秘話』第一法規出版、一九八〇、二三〇～二三四、二五二頁。なお、二十四日業務課橋爪発川村宛電信も、「山下筋ノ人」が「政党派ノ金融政策論」を支持し陳情に動いていることを伝えている。

(47) 前掲、米田、二四五～二四六頁。

(48) 前掲、橋本、一五九頁、注四九。

(49) 興業銀行、普通銀行の船舶金融への消極性や船舶金融の限界については、前掲、杉山（一九九四）、八一～八三頁も参照。

(50) 八月二十四日古川発川村宛。

(51) その後、川村のもとには各務、堀が関わったという情報は届いていない。

(52) 八月二十四日門司支店発古川宛。

(53) 二十四日業務課橋爪準一郎発川村宛および二十〇日橋爪発川村宛（綴じのためノドの日付部分が見えない）。

(54) 八月二十六日古川発川村宛。

(55) 九月三日古川発川村宛。

(56) 中井は京都地方裁判所、神戸地方裁判所の判事をつとめたのち二〇年に神戸で弁護士業を開業するが、それが砂田との

共同事務所であった。中井一夫『百年を生きる』中井一夫伝編集委員会、一九八五、年表。

(57) 八月二十五日橋爪発川村宛。

(58) 通信省は「暗中飛躍組ニヨル低利政策説」を排撃すべく、あらゆる論拠を連ね追加に重ねた菟藟版「急造説明書」を作成した。八月三十一日橋爪発川村宛。

(59) 八月二十四日橋爪発川村宛。

(60) 八月二十四日橋爪発黒川・川村宛。

(61) 八月二十五日橋爪発川村宛。八月三十一日橋爪発川村宛も参照。

(62) 門司、大連、清津と移動する川村の元へ船舶部と業務課のそれぞれから同じ情報を含む電信が矢継ぎ早に飛んでいることから、業務課が船舶部の対応を待たず事態にに応じていたことが分かる（速報性は業務課の電信のほうが高く、業務課が川村に送った電信は船舶部へも送られている）。

(63) 前掲、前田、後藤。

(64) 八月三十日橋爪発川村宛。

(65) 「商船改造反対に海軍省怒る」『時事新報』一九三二年八月二十八日。岡田啓介海相が造船職工の失業防止と有事対応の点から助成案を支持した。また海軍は憤慨の意を正確に伝えるため、記者に口頭で話すのではなく通信社へ直接情報を与えたという。八月三十日橋爪発川村宛。

(66) 八月三十一日橋爪発川村宛。

(67) 九月三日古川発川村宛。

(68) 八月三十一日衆議院予算委員会、九月二日貴族院予算委員会。ただ、原案に対して大蔵省の希望により新造船は通信大臣の許可がなければ他に譲渡する事を得ざる旨の規定が追加された。

(69) 九月一日古川発川村宛。

(70) 九月三日古川発川村宛。

- (71) 九月三日橋爪発川村宛。
- (72) 九月三日橋爪発川村宛。
- (73) 八月二十七日橋爪発川村宛。
- (74) 八月三十一日橋爪発川村宛。
- (75) 日時・差出人・宛名不明（川村宛カ）。
- (76) 以上、九月三日古川発川村宛。
- (77) 八月三十日橋爪発川村宛。
- (78) 審議会における議論の詳細については、前掲、杉山（一九九四）、第三章第一節。
- (79) 谷口、小野の発言（第二回特別委員会）、前掲『海事審議会議事録』七二頁。
- (80) 谷口、佐藤、濱田國太郎（日本海員組合長兼海事協同会会長）、今岡の発言（第二回特別委員会）、同前、六〇～六二頁。
- (81) ただしその前段として、濱田は海員内の反対論を抑え、解撤を伴う不況対策への海員組合としての協力をまとめあげており、海事審議会では海運業、造船業より重ねて謝辞を伝えられている。たとえば、第二回総会における奥山義一（川崎汽船代表取締役）発言、同前、一三一頁。また前掲、米田、二三六～三三九頁、前掲、広幡、七二頁。
- (82) 濱田および奥山の発言（第一回総会）、前掲『海事審議会議事録』三四、五一頁。
- (83) 同前、二六～二七、三〇～三一、三八～四二頁。
- (84) 同前、一三三頁。
- (85) 九月一日橋爪発川村宛。
- (86) ただし、日本船主協会の沿革史によると磯村は三四年まで理事を務めており、以後も山下汽船の理事枠は確保されている。前掲、日本船主協会、八六頁。
- (87) 九月八日古川発川村宛。山下の助成案への反対について、広幡は戦後の回想において「山下亀三郎さんがしきりと暗躍しておられたのは、こういう魂胆であったのか、なにか思わくがあったにちがいないが、とうとう読みとることができな

かった」と記している。前掲、広幡、七〇頁。

(88) 「三井の七千噸型新造補助の第一船か」『船舶運輸時報』八月三十一日。

(89) 八月三十日橋爪発川村宛。実際の運用も、竜骨据付の際に助成金の二分の一以内を、竣工の際に残りを支給することになった。一九三二年九月二十七日付通信省告示第一七八六号、前掲、船舶改善協会、九五―一〇一頁。

(90) 「解撤予定船既に十萬噸に達す」『大阪毎日新聞』一九三二年九月一日、神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫・交通―船舶（第九卷六二）。以下、新聞記事文庫は「神戸大学附属図書館デジタルアーカイブ」にて閲覧。

(91) 八月二十七日橋爪発川村宛。このとき、橋爪は落胆する鈴木に対し「唯一ノ途ハ模様換ヘトスルニ存リ」と述べたが、鈴木は「同法〔助成法〕実施迄ノ間ニ於ケル職工賃金ノ上ヨリ不可能論」の立場にあったという。現時点ではこの部分に対する適当な解釈を見つられていない。

(92) 九月一日橋爪発川村宛。

(93) 同前。

(94) 九月十六日古川発川村宛。

(95) 前掲、船舶改善協会、二〇二頁。同型の天城山丸（七六二三トン）は助成第四号となった。なお、前掲、三井船舶では吾妻山丸、天城山丸の起工は三三年十一月、十二月とされているが（五四五頁）、昭和戦前期において三井物産が取得した七六〇〇トン型船舶はこの二隻のみであることから、前述の『船舶運輸時報』（三三年八月）が報じた建造中の三井物産船舶は吾妻山丸、天城山丸であったと断定できる。

(96) 前掲、船舶改善協会、三頁。

(97) なお、橋本寿朗は船舶改善協会のカルテル的機能を指摘し、船舶改善助成施設の運用においては「独占的造船資本」と「独占的海運資本」の結合、独占体制の本格化が生じたと見る。前掲、橋本、二〇二、二二二―二二三頁。

(98) 前掲、三井船舶では「吾妻山丸は助成法適用第一船となり、当時的高速優秀貨物船として内外の注視を浴びたものであった」と記している（五三九頁）。

(99) 「造船費暴騰に船質改善進まず」『報知新聞』一九三三年十一月九日、神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫・交通―船舶（第九卷七六）。

(100) 前掲、杉山（一九九四）、一八九―一九三頁。

(101) 前掲、橋本、二〇三頁、表六・一〇。

(102) 助成施設下の中小汽船会社の苦境については、前掲、杉山（一九九四）、第三章第二節。

二 社船増強期における三井物産船舶部の収益構造

表1は、昭和期（日中戦争勃発まで）における船舶部の建造・購入船舶の一覧である。助成施設を利用して建造した八隻のうち、五隻がニューヨーク航路に、二隻がバンコク航路に、一隻が北米航路に利用され、それ以外にも三〇年代後半には北米およびニューヨーク航路に新造した大型船を配船している。⁽¹⁾二〇年代に建造した六六〇〇トン型の白馬山丸、箱根山丸がニューヨーク航路からインド等に転用されているのは、三〇年代の新造船のニューヨーク航路への配船に伴うものであろう。三〇年代は、まさに高速ディーゼル船の増強期と呼ぶことができる。また三〇年代の所有船腹量の推移（表2）を見ると、隻数、総トン数ともに解撤・新造により上下しつつ、総トン数は着実に増加したことを確認できる。⁽²⁾

「はじめに」で述べたように、二〇年代、三〇年代の船舶部の特徴として脱傭船・自社船増強という点が強調されてきたが、自社船増強と収益の関係は明らかにされていない。また、三〇年代の船舶部が二〇年代よりも傭船を増加させているという事実も指摘されており、脱傭船と自社船増強の関係についても詳細を検討する余地が残されている。⁽³⁾

表1 建造・購入船舶一覧

船名	総トン数	主機	建造・取得年月	備考
高野山丸	1,996	D	1927.3	中国／内地，九州／京浜定期航路に使用
鞍馬山丸	1,996	D	1927.6	中国／内地航路に使用
信貴山丸	4,726	D	1928.9	北米定期航路ののち NY 定期航路に使用
高見山丸	1,992	D	1928.6	近海不定期船（内地／中国沿岸／揚子江）として使用
龍田山丸	1,992	D	1928.7	近海不定期船（内地／中国沿岸／揚子江）として使用
白馬山丸	6,650	D	1928.12	北米定期航路ののち NY 定期航路に使用，その後インド定期航路および遠洋不定期船として使用
箱根山丸	6,674	D	1929.5	北米定期航路ののち NY 定期航路に使用，その後インド定期航路および遠洋不定期船として使用
那岐山丸	4,393	D	1931.4	室蘭／川崎（石炭・木材）航路に使用
那須山丸	4,401	D	1931.9	室蘭／川崎（石炭・木材）航路に使用
那智山丸	4,434	D	1931.12	バンコク定期航路に使用
吾妻山丸*	7,622	D	1933.7	自社船舶4隻を解撤，NY 定期航路に使用
天城山丸*	7,620	D	1933.12	自社船舶1隻，他社船舶3隻を解撤，吾妻山丸の剰余トン数を割当，NY 定期航路に使用
第七平榮丸	4,396	R	1934.1	
菊桐丸	5,218	R	1934.12	
銀泉丸	4,186	R	1934.2	
富丸	5,444	R	1934.3	
阿蘇山丸*	8,812	D	1934.12	他社船舶2隻を解撤，天城山丸および他社船舶2隻の剰余トン数を割当，NY 定期航路に使用
大島丸	970	D	1935.1	石炭部専用船として若松／大阪（石炭）航路に使用
青葉山丸*	8,812	D	1935.3	他社船舶4隻を解撤，阿蘇山丸の剰余トン数を割当，NY 定期航路に使用
朝日山丸*	4,550	D	1935.4	他社船舶3隻を解撤，青葉山丸および他社船舶2隻の剰余トン数を割当，バンコク定期航路に使用
明石山丸*	4,541	D	1935.6	他社船舶1隻を解撤，朝日山丸剰余トン数を割当，バンコク定期航路に使用
音羽山丸* （タンカー）	9,205	D	1936.3	解撤船なし，北米太平洋岸／内地航路に使用
金城山丸	3,262	R	1936.9	
御室山丸 （タンカー）	9,205	D	1937.1	北米太平洋岸／内地航路に使用
金峰山丸	3,261	R	1937.2	
有馬山丸*	8,697	D	1937.7	解撤船なし，NY 定期航路に使用
浅香山丸	8,709	D	1937.9	NY 定期航路に使用
熱田山丸	8,663	D	1937.12	NY 定期航路に使用

注1) 太字が建造船

注2) *は船舶改善助成施設適用船

注3) R=レシプロ，D=ディーゼル

出典) 三井船舶編『創業八十年史』同，1958，538～548頁，日本経営史研究所編『創業百年史』大阪商船三井船舶，1985，332頁

表2 所有船腹推移

年	隻数	総トン数
1928	32	107,302
1929	33	113,976
1930	33	113,976
1931	36	127,204
1932	35	124,194
1933	33	122,712
1934	35	137,749
1935	32	128,626
1936	34	141,093
1937	35	163,209
1938	34	150,403
1939	32	155,928
1940	31	153,936

注) 各年12月31日現在
 出典) 日本経営史研究所編
 『創業百年史資料』大阪商
 船三井船舶, 1985, 118頁

らかにすることは現時点では困難である。

以下、各種図表とともに、船種別、航行区域別の収益の特徴を論じる。⁽⁵⁾ 船種には自社船、遼東汽船、定期傭船、臨時傭船、運転引受船がある。遼東汽船は三井物産が一年に大連に設立したペーパーカンパニーであり、船舶輸入税節税のために五隻の大連置籍船を所属させた。⁽⁶⁾ 同社は船舶改善助成施設の利用に伴う船舶撤撤により所有船舶がゼロとなり解散したため、三四年上期より数値が無くなる。定期傭船(期間傭船)は、傭船者が船主に対して傭船料を支払い一定期間船舶を借りて運航するもので、契約期間は通常数ヶ月から一年のものが多く、対して臨時傭船(航海傭船)は、航海ごとに傭船契約を行うもので、貸主である船主が船舶を運航する。運転引受船は、いわゆる運航委託船を指すものと見られ、船主から委託された受託者が船舶を運航する。定期傭船とは船費(船員費、修繕費、保険料等)に加え運航費(燃料費等)も船主が負担する点で異なる。⁽⁷⁾ 航行区域には遠洋、近海があり、近海は日本に近い順に一区、二区、三区に分けられるが、史料上、三三年上期までの区分は「遠洋・東洋・近海」で、各表の「近海二区」には三五年上期より近海三区が含まれる。⁽⁸⁾

では、社有船増強期の船舶部の収益構造における自社船と傭船の関係および自社船と傭船それぞれの運用について、三井物産の事業報告書から可能な範囲で論じたい。ただし、ここで明らかにできるのはあくまで収益(運賃収入)であり、そこから航海船費や経常費用を差し引いた利潤は史料の限界から確認できない。⁽⁴⁾ 運送業による利潤は表3の通り増加を続けるが、その具体的内容を明

表3 三井物産粗利益内訳

単位：円

	商品	造船業	運送業	代理業	雑勘定	合計
28 上	14, 614, 508	315,351	730, 261	557, 284	3, 827, 815	20, 045, 219
28 下	14, 454, 744	315,042	747, 488	648, 705	5, 195, 972	21, 361, 951
29 上	13, 200, 096	338,308	847, 528	595, 118	4, 899, 169	19, 880, 219
29 下	13, 303, 159	336,135	676, 289	587, 637	4, 023, 892	18, 927, 113
30 上	11, 191, 353	317,925	501, 127	492, 521	3, 538, 836	16, 041, 761
30 下	10, 887, 388	300,715	555, 079	466, 667	6, 160, 181	18, 370, 030
31 上	9, 065, 643	322,593	578, 689	396, 017	5, 295, 584	15, 658, 525
31 下	11, 189, 431	308,784	340, 354	461, 236	3, 708, 943	16, 008, 747
32 上	12, 815, 375	294,548	455, 528	556, 996	530, 587	19, 473, 034
32 下	15, 738, 710	355,903	525, 956	638, 775	2, 520, 217	19, 779, 561
33 上	15, 541, 309	401,941	775, 923	583, 298	9, 562, 078	26, 864, 548
33 下	16, 262, 389	457,574	1, 001, 500	657, 359	2, 854, 034	21, 232, 855
34 上	16, 066, 313	448,465	790, 545	674, 774	2, 810, 606	20, 790, 702
34 下	16, 816, 911	570,859	758, 693	857, 209	3, 443, 772	22, 447, 445
35 上	15, 895, 367	503,840	1, 152, 805	853, 355	7, 215, 273	25, 620, 639
35 下	15, 345, 995	544,078	935, 292	743, 783	1, 955, 353	19, 524, 501
36 上	14, 850, 084	699,515	888, 082	812, 845	7, 351, 878	24, 602, 404
36 下	23, 116, 679	555,725	1, 621, 050	932, 932	7, 127, 152	33, 353, 538
37 上	19, 778, 401	730,946	2, 238, 159	1, 003, 618	6, 706, 107	30, 457, 231
37 下	21, 723, 487	—	3, 753, 569	1, 123, 848	5, 829, 258	32, 430, 162
38 上	24, 934, 664	—	4, 636, 650	1, 142, 353	▲1, 592, 697	29, 121, 969

出典） 日本経営史研究所編『創業百年史資料』大阪商船三井船舶，1985，144頁。ただし，三井物産『営業報告書・貸借対照表・財産目録・損益計算書・利益金処分案』各期（物産161-1～9）を参照し出典元から1期ずつ繰り上げている。

（二） 船種

表4-1、表4-2は船舶部の運輸船舶について輸送貨物トン数と運賃収入を船種別に整理したものである。表4-1によると、二〇年代末から日中戦争前までの間、世界恐慌による貿易量縮小のなかにおいても、船舶部の輸送量は一・三倍程度に増加している。そしてこの間には、貨物輸送における船種構成が大きく変化していることも確認できる。すなわち、自社船の輸送量はほぼ横ばいであると同時に、三三三下から全体における比率を徐々に低下させている。これに対して定期傭船の輸送量は三三三上期に激減したのちに三三三上期に再び急激に増加し、以後もかなりの伸び率をもって増え続け、三三三下期には臨時傭船の、三三三上期には自社船のそれを抜くに至っている。この変化を構成比率で見ると、三三三上期までは自社船と臨時傭船で七〇八割を占め定期傭船の比率は極め

単位：総トン、%

臨時備船			運転引受船			合計	
トン数	指数	比率	トン数	指数	比率	トン数	指数
939, 417	97	41. 7	—	—	—	2, 250, 937	86
867, 707	90	38. 4	—	—	—	2, 260, 646	86
969, 362	100	37. 1	38, 879	100	1. 5	2, 616, 109	100
1, 000, 059	103	36. 1	33, 488	86	1. 2	2, 773, 016	106
985, 374	102	39. 1	32, 735	84	1. 3	2, 519, 505	96
858, 219	89	39. 2	37, 284	96	1. 7	2, 189, 176	84
1, 084, 295	112	49. 1	25, 632	66	1. 2	2, 207, 538	84
1, 176, 976	121	47. 0	110, 238	284	4. 4	2, 501, 616	96
699, 094	72	30. 9	136, 734	352	6. 0	2, 263, 002	87
787, 035	81	33. 9	92, 871	239	4. 0	2, 318, 219	89
744, 804	77	29. 5	108, 721	280	4. 3	2, 523, 363	96
704, 518	73	23. 7	117, 925	303	4. 0	2, 973, 461	114
533, 539	55	17. 6	129, 297	333	4. 3	3, 037, 846	116
667, 171	69	21. 1	195, 472	503	6. 2	3, 157, 512	121
663, 348	68	19. 9	129, 505	333	3. 9	3, 340, 667	128
727, 091	75	20. 6	126, 279	325	3. 6	3, 527, 269	135
492, 565	51	15. 8	119, 902	308	3. 8	3, 125, 406	119
727, 511	75	20. 5	94, 769	244	2. 7	3, 551, 447	136
687, 671	71	17. 7	76, 669	197	2. 0	3, 878, 859	148
738, 469	76	19. 7	79, 398	204	2. 1	3, 739, 313	143
637, 387	66	17. 9	101, 388	261	2. 8	3, 565, 399	136

て低かったが、三二年上期から定期備船の比率が増加し、三五年上期には四割を超える。自社船の割合は三三年上期には四割を、三六年度下期には三割を切り、臨時備船は三四年上期以降二割程度に固定される。三〇年代の船舶部は、集荷の半数近くを定期備船によって輸送していた。なお三五年上期には五五隻、三八万二四六三重量トン、下期には四一万四六八五重量トンの定期備船があったことが判明している。⁽⁹⁾

収益はどうであろうか。表4-2を見ると、合計の運賃収入は為替下落の影響を受けて三二年下期より好転し、日中戦争前には二〇年代末の倍に至っている。船種別では、輸送量が横ばいであった自社船もその運賃収入を着実に増加させているが、やはり三二年上期より定期備船が突出した増加率をもって急増しており、三六年度上期には金額、比率の両方に

表 4-1 船種別輸送貨物トン数

	社船			遼東汽船			定期傭船		
	トン数	指数	比率	トン数	指数	比率	トン数	指数	比率
1928 上	765, 514	86	34. 0	159, 417	97	7. 1	386, 589	69	17. 2
1928 下	742, 422	84	32. 8	126, 740	77	5. 6	523, 777	94	23. 2
1929 上	885, 319	100	33. 8	164, 144	100	6. 3	558, 405	100	21. 3
1929 下	1, 105, 967	125	39. 9	161, 814	99	5. 8	471, 688	84	17. 0
1930 上	971, 446	110	38. 6	146, 619	89	5. 8	383, 331	69	15. 2
1930 下	1, 022, 843	116	46. 7	153, 354	93	7. 0	117, 476	21	5. 4
1931 上	902, 480	102	40. 9	166, 100	101	7. 5	29, 031	5	1. 3
1931 下	1, 008, 084	114	40. 3	159, 637	97	6. 4	46, 681	8	1. 9
1932 上	986, 944	111	43. 6	144, 226	88	6. 4	296, 004	53	13. 1
1932 下	966, 708	109	41. 7	144, 240	88	6. 2	327, 365	59	14. 1
1933 上	1, 003, 570	113	39. 8	85, 904	52	3. 4	580, 364	104	23. 0
1933 下	1, 100, 166	124	37. 0	85, 879	52	2. 9	964, 973	173	32. 5
1934 上	1, 195, 712	135	39. 4	—	—	—	1, 179, 298	211	38. 8
1934 下	1, 195, 104	135	37. 8	—	—	—	1, 099, 765	197	34. 8
1935 上	1, 124, 119	127	33. 6	—	—	—	1, 423, 704	255	42. 6
1935 下	1, 148, 072	130	32. 5	—	—	—	1, 525, 827	273	43. 3
1936 上	951, 354	107	30. 4	—	—	—	1, 561, 585	280	50. 0
1936 下	1, 035, 280	117	29. 2	—	—	—	1, 693, 887	303	47. 7
1937 上	1, 374, 626	155	35. 4	—	—	—	1, 739, 893	312	44. 9
1937 下	1, 032, 349	117	27. 6	—	—	—	1, 898, 097	340	50. 8
1938 上	720, 350	81	20. 2	—	—	—	2, 106, 274	377	59. 1

注） 11 年上期は決算期変更のため 10 年 11 月より 11 年 3 月に至る 5 ヶ月分の数字
出典） 三井物産「事業報告書」各期（物産 615-26～46、三井文庫所蔵）

において自社船のそれを抜き最多となった。船舶部は、市況の好転を捉えて定期傭船による配船を増加させており、その三〇年代半ばの収益は、自社船だけでなく定期傭船の運航に大きく支えられていたと評価できる。二〇年代の戦隊増強は自社船の取扱高の増加に繋がり、船舶部全体の取扱高および運賃収入における自社船比率も上昇した⁽¹¹⁾。こうして二〇年代末には「船舶部は用船への強い依存から脱皮した経営体制をつくりあげていった⁽¹²⁾」とされているが、三〇年代にはそれと真逆の現象が起きたのである。そして、三〇年代の自社船増強の成果（運賃収入）は定期傭船の急増のために著しく相対化されるのである。

またもう一つの変化として、臨時傭船から定期傭船の移行を指摘することができる。船舶部は第一次大戦末期より運賃市況の下落を見通して定期傭船を手控え、自社船と臨時傭

単位：千円、%

臨時傭船			運転引受船			合計	
運賃	指数	比率	運賃	指数	比率	運賃	指数
3,151	96	34.3	—	—	—	9,187	90
3,024	92	34.1	—	—	—	8,863	87
3,298	100	32.3	381	100	3.7	10,212	100
3,800	115	33.2	301	79	2.6	11,431	112
3,076	93	33.9	242	64	2.7	9,086	89
2,431	74	35.0	258	68	3.7	6,955	68
3,334	101	46.1	164	43	2.3	7,232	71
3,293	100	44.0	614	161	8.2	7,486	73
1,645	50	24.9	656	172	9.9	6,601	65
2,238	68	26.6	641	168	7.6	8,412	82
2,184	66	21.5	1,274	334	12.6	10,136	99
1,927	58	15.3	1,331	349	10.6	12,591	123
1,939	59	15.7	1,225	322	9.9	12,340	121
2,790	85	16.9	1,832	481	11.1	16,490	161
2,367	72	14.2	1,340	352	8.0	16,704	164
3,157	96	17.3	889	233	4.9	18,257	179
1,892	57	10.9	1,286	338	7.4	17,419	171
2,665	81	13.8	1,071	281	5.6	19,283	189
2,376	72	11.6	677	178	3.3	20,449	200
4,573	139	16.9	705	185	2.6	27,122	266
4,801	146	14.4	1,546	406	4.6	33,454	328

船を中心に運航し、二三年以降には臨時傭船中心方針を強化、堅持した。⁽¹³⁾ 商況に応じて船腹を調整するこの「機動的運航体制」が、二〇年代の特徴であった。⁽¹⁴⁾ これに対して三〇年代の傭船の中心は臨時から定期へ移った。定期傭船の増加については、定期航路の拡充（定航化）に伴う現象とされている。しかし、この点については後述するように再検討の余地がある。なお、のちの区域別表でも示されるが、全体に対する臨時傭船の比率は貨物量のそれよりも運賃収入のそれが低く、主に低運賃貨物の輸送に割り当てられている。こうした臨時傭船は、主に単一貨物の時々々の需要に応じて配船される不定期航路に利用されたと考えられる。⁽¹⁵⁾ また三三上期より積極的に運航されている運転引受船は、のちに見るようにいずれの区域でも一貫して高運賃貨物を輸送しているが、その実態は現時点では明ら

表 4-2 船種別運賃収入

	社船			遼東汽船			定期備船		
	運賃	指数	比率	運賃	指数	比率	運賃	指数	比率
1928 上	3,750	110	40.8	825	131	9.0	1,459	59	15.9
1928 下	3,336	98	37.6	498	79	5.6	2,004	81	22.6
1929 上	3,417	100	33.5	630	100	6.2	2,483	100	24.3
1929 下	4,698	137	41.1	630	100	5.5	1,999	81	17.5
1930 上	3,835	112	42.2	554	88	6.1	1,376	55	15.1
1930 下	3,344	98	48.1	496	79	7.1	424	17	6.1
1931 上	3,119	91	43.1	515	82	7.1	98	4	1.4
1931 下	3,047	89	40.7	425	67	5.7	106	4	1.4
1932 上	3,258	95	49.4	328	52	5.0	713	29	10.8
1932 下	3,873	113	46.0	360	57	4.3	1,298	52	15.4
1933 上	4,235	124	41.8	362	57	3.6	2,080	84	20.5
1933 下	5,246	154	41.7	286	45	2.3	3,799	153	30.2
1934 上	5,111	150	41.4	—	—	—	4,064	164	32.9
1934 下	6,552	192	39.7	—	—	—	5,315	214	32.2
1935 上	6,493	190	38.9	—	—	—	6,503	262	38.9
1935 下	7,901	231	43.3	—	—	—	6,308	254	34.6
1936 上	6,532	191	37.5	—	—	—	7,708	310	44.3
1936 下	6,546	192	33.9	—	—	—	9,000	362	46.7
1937 上	8,731	256	42.7	—	—	—	8,664	349	42.4
1937 下	8,131	238	30.0	—	—	—	13,711	552	50.6
1938 上	9,259	271	27.7	—	—	—	17,846	719	53.3

注） 11 年上期は決算期変更のため 10 年 11 月より 11 年 3 月に至る 5 ヶ月分の数字
出典） 三井物産「事業報告書」各期（物産 615-26～46、三井文庫所蔵）

かにできていない。⁽¹⁶⁾ 三六年頃の船舶部の定期備船、運転引受船の主な船主は東洋汽船、松岡汽船、乾汽船、板谷宮吉、板谷商船、国際汽船、明治海運、樺太汽船、菅谷株式会社、内田汽船などであった。⁽¹⁷⁾

次に、表 5-1、表 5-2、図 1、図 2 より自社船の区域別配船を概観し、自社船収益の内訳を明らかにしたい。輸送貨物量を示した表 5-1、図 1 では、三一年下期から三三年上期までの近海二区航路の増加を除くと、区域別比率について明確な傾向は見出し難く、構成比に大きな変化は生じていなかったと言える。そこでは輸送貨物の五割～六割が近海一区航路に集中しており、三三年以降の自社船増強の時代も輸送貨物量の比重は近海一区にあった。なお、近海一区の二八年期以降の伸びは、二五から二八年にかけて行なった小型船舶の補充の⁽¹⁸⁾成果と見られる。

えられる。また、船舶部の定期航路への配船の特徴に、北米航路だけでなく南洋航路、インド（・イラン）航路への自社ディーゼル船の導入がある（以下、いずれも三〇年代後半の自社船の数字）。北米航路へのディーゼル船の積極的投入は、日本郵船、大阪商船、川崎汽船も共通するところであるが、南洋航路では船舶部はディーゼル船一万四〇〇〇ト

表 5-1 社船による区域別輸送貨物トン数

単位：総トン、%

	遠洋		近海二区		近海一区		合計
	トン数	比率	トン数	比率	トン数	比率	
1928 上	159,008	20. 8	252, 616	33. 0	353,890	46. 2	765, 514
1928 下	151,008	20. 3	139, 447	18. 8	451,967	60. 9	742, 422
1929 上	141,483	16. 0	154, 384	17. 4	589,452	66. 6	885, 319
1929 下	211,189	19. 1	131, 897	11. 9	762,881	69. 0	1, 105, 967
1930 上	185,477	19. 1	174, 776	18. 0	611,193	62. 9	971, 446
1930 下	157,507	15. 4	153, 653	15. 0	711,683	69. 6	1, 022, 843
1931 上	209,343	23. 2	250, 688	27. 8	442,449	49. 0	902, 480
1931 下	144,182	14. 3	295, 617	29. 3	568,285	56. 4	1, 008, 084
1932 上	191,032	19. 4	316, 302	32. 0	479,610	48. 6	986, 944
1932 下	135,988	14. 1	325, 467	33. 7	505,253	52. 3	966, 708
1933 上	163,221	16. 3	290, 900	29. 0	549,449	54. 7	1, 003, 570
1933 下	195,379	17. 8	193, 773	17. 6	711,014	64. 6	1, 100, 166
1934 上	156,817	13. 1	348, 547	29. 1	690,348	57. 7	1, 195, 712
1934 下	242,942	20. 3	99, 184	8. 3	852,978	71. 4	1, 195, 104
1935 上	233,562	20. 8	273, 179	24. 3	617,369	54. 9	1, 124, 119
1935 下	259,845	22. 6	255, 918	22. 3	632,309	55. 1	1, 148, 072
1936 上	186,069	19. 6	241, 081	25. 3	524,204	55. 1	951, 354
1936 下	183,492	17. 7	208, 364	20. 1	643,424	62. 1	1, 035, 280
1937 上	354,356	25. 8	326, 761	23. 8	693,509	50. 5	1, 374, 626
1937 下	244,266	23. 7	271, 362	26. 3	516,721	50. 1	1, 032, 349
1938 上	202,978	28. 2	120, 787	16. 8	396,585	55. 1	720, 350

注) 11 年上期は決算期変更のため 10 年 11 月より 11 年 3 月に至る 5 ヶ月分の数字
出典) 三井物産「事業報告書」各期（物産 615-26～46、三井文庫所蔵）

他方で、表 5-1 2 が示すように、運賃収入では、二〇年代末には遠洋航路と近海一区航路がともに四割前後を占めていたのが、三二
年上期以降の遠洋航路の伸び（図 2）に伴い、
遠洋航路が五割前後、近海二区航路が二割前
後、近海一区航路が二割～三割という構成へ
と変化する（三四年上期を除く）。船舶部は
三二年五月にニューヨーク航路（フィリピン
／内地／ニューヨーク）、三三年八月にマド
ラス航路（内地／コシチャン¹⁹／インド各
地）、三六年七月にボンベイ航路（内地／ボ
ンベイ／カラチ）といった遠洋定期航路を
続々と開設したほか、不定期船についても新
たな航路を開拓しており、²⁰ こういった活動が
遠洋航路での運賃収入を押し上げたものと考え

表 5-2 社船による区域別運賃収入

単位：千円、%

	遠洋		近海二区		近海一区		合計
	運賃	比率	運賃	比率	運賃	比率	
1928 上	1,844	49.2	1,048	27.9	857	22.9	3,750
1928 下	1,434	43.0	621	18.6	1,280	38.4	3,336
1929 上	1,413	41.4	626	18.3	1,377	40.3	3,417
1929 下	1,976	42.1	694	14.8	2,028	43.2	4,698
1930 上	1,749	45.6	879	22.9	1,207	31.5	3,835
1930 下	1,228	36.7	716	21.4	1,399	41.8	3,344
1931 上	1,586	50.8	795	25.5	737	23.6	3,119
1931 下	1,010	33.1	886	29.1	1,150	37.7	3,047
1932 上	1,653	50.7	937	28.8	667	20.5	3,258
1932 下	1,866	48.2	1,095	28.3	910	23.5	3,873
1933 上	2,336	55.2	1,006	23.8	892	21.1	4,235
1933 下	2,901	55.3	840	16.0	1,503	28.7	5,246
1934 上	2,381	46.6	1,346	26.3	1,382	27.0	5,111
1934 下	3,580	54.6	390	6.0	2,580	39.4	6,552
1935 上	3,499	53.9	1,460	22.5	1,533	23.6	6,493
1935 下	4,461	56.5	1,759	22.3	1,679	21.3	7,901
1936 上	3,699	56.6	1,608	24.6	1,223	18.7	6,532
1936 下	3,299	50.4	1,528	23.3	1,718	26.2	6,546
1937 上	4,361	49.9	2,644	30.3	1,725	19.8	8,731
1937 下	4,188	51.5	2,272	27.9	1,670	20.5	8,131
1938 上	5,393	58.2	1,461	15.8	2,404	26.0	9,259

注） 11 年上期は決算期変更のため 10 年 11 月より 11 年 3 月に至る 5 ヶ月分の数字

出典） 三井物産「事業報告書」各期（物産 615-26～46、三井文庫所蔵）

用し（四万トン）、「東洋航路」（沖縄、朝鮮、台湾、中国、樺太）ではレシプロ船のみを用いた（一万トン²¹）。表 5-2 の数字には上記の定期航路のほか不定期航路も含まれておりと想定されるが、運賃収入の急増は、他社とは異なるディーゼル船の戦略的配船が功を奏したものと考えられる。

ともあれ、三〇年代の自社船による収益は、市況の変化による浮沈はありながらも、遠洋航路でのそれに牽引されるかたちで増加した。ただし留意したいのは、船舶部全体の収益（表 4-2）に対する自社船の遠洋航路収益の比率を見た場合、それは三二年上期に二五

ン、レシプロ船を八〇〇〇トン投入しており、これはディーゼル船を一隻も投入せず四万一〇〇〇トンすべてレシプロ船であった日本郵船とは大きな違いであった。ただし大阪商船はディーゼル船一万一〇〇〇トン、レシプロ船四〇〇〇トンを運航しており、船舶部よりも若干ディーゼル船の比率が高かった。これに対し、インド航路における利用船舶が日本郵船（五万九〇〇〇トン）、大阪商船（二万九〇〇〇トン）、川崎汽船（六〇〇〇トン）はすべてレシプロ船であったところ、船舶部は一万一〇〇〇〇トンすべてディーゼル船であった。なお船舶部は北米航路でもディーゼル船のみを利用

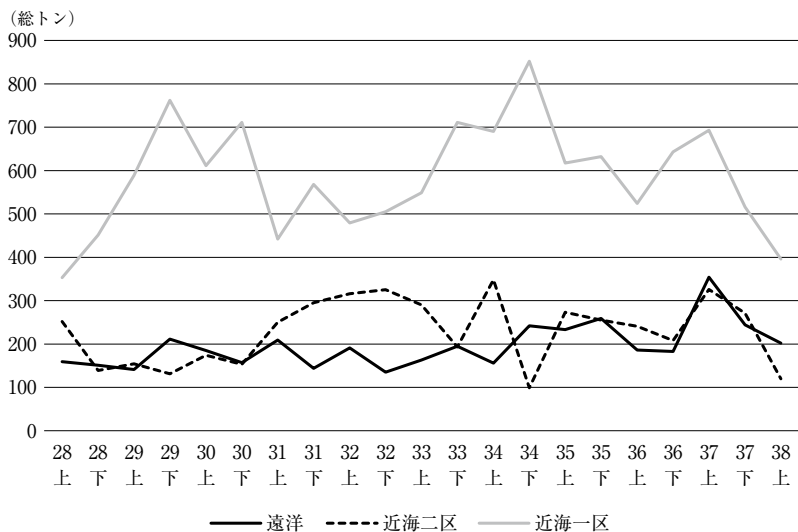


図1 社船による輸送貨物トン数 (単位：総トン)

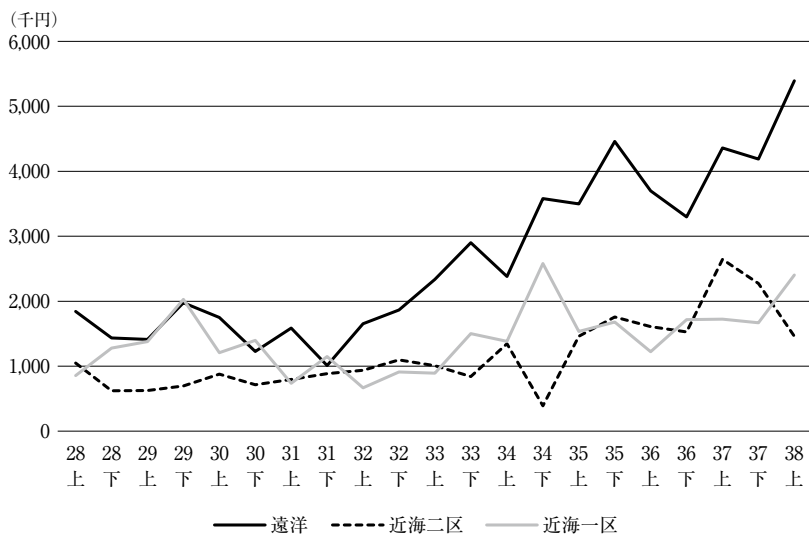


図2 社船による運賃収入 (単位：千円)

%まで上がったのちは二〇%前後で推移していることである。同収益は船舶部の収益構造において最大の種別ではあるものの、三〇年代の収益全体の増加を主導したとまでは評価できないであろう。

なお、図1に明らかなように、近海一区における輸送量は遠洋、近海二区と比べて上下幅が非常に大きい。また、三四年下期が最も明瞭であるが、傾向として近海一区への配船と近海二区への配船は対照的な関係にある。一般に船舶は市況に応じて近海一区・二区の間を移動するが、自社船も市況に応じた柔軟な配船が行われていたことが数字からも確認できる（一区と二区で輸送量の上下幅が異なるのは、航行距離・日数の違いから一定期間の輸送可能貨物量が異なることに起因すると考えられる）。

（二）区域

以下では、船舶部の収益構造をより詳細に明らかにするため、航行区域ごとに船種の構成を分析したい。表6-1、表6-2は遠洋航路を、表7-1、表7-2は近海二区を、表8-1、表8-2は近海一区を対象とした船種の構成を示している。図3、図4、図5は各区域における船種別の運賃収入の変動を示している。

遠洋

表6-1、表6-2における自社船トン数、運賃収入は既に（一）で確認したが、他船種と並べるとどちらも三六年以上期より比率が下がっており（三七年上期を除く）、同時に定期傭船の比率がよりそれまでより大幅に上昇している。定期傭船の増加に伴い臨時傭船が減少している点も合わせて、変化のおおよその傾向は全体のそれと重なる。ただし仔細に見ると、定期傭船の比率は三六年以上期以降、全体（表4-2）のそれより高くなっており、遠洋航路での定期傭船の増加が全体における定期傭船の増加傾向における押し上げ要因になっていることが分かる。三六年七月のボンベイ航

路開設、北米航路復航の好調が背景として考えられる。⁽²²⁾ なお、北米航路往航は三五年には三隻のみの運航にまで縮小さ

れ、そのままほぼ運航停止となっている。⁽²³⁾ また表 6-2 よりトンあたり運賃を比較すると、自社船のそれが特に高く、自社船による運賃収入の伸びが為替下落だけでなく運賃負担率の高い貨物（生糸など）の獲得を要因とするものであったことが確認できる。また定期傭船が運んだ貨物の運賃は自社船のそれよりも低いが、その内容として大豆輸送の例が挙げられる。例えば、船舶部は三井物産が扱う欧州向け満州特産物、大豆・雑穀等六〇～七〇万トン／年（三二年下半期には大豆・小麦の運賃が高騰した）⁽²⁴⁾ を、ブルー・ファンネル、北ドイツロイド、ハンブルク・アメリカ、日本郵船、大阪商船等の船舶を傭船して輸送した。⁽²⁴⁾ 運転引受船のトンあたり運賃も自社船と同水準であり、高運賃貨物の輸送を行っていたようである。

近海（二区・一区）

近海二区においても、変化のおおよその傾向は全体のそれと同じである。ここ（表 7-2）での最大の特徴は、トンあたり運賃の差にもかかわらず、運賃収入で早い時期（三三年下期以降）から定期傭船が自社船を抜き最も多くなる点

単位：総トン、%

運転引受船		合計
トン数	比率	
—	—	333,987
—	—	253,433
38,879	9. 1	427,619
33,488	8. 6	389,006
32,735	9. 6	342,292
37,284	13. 6	274,791
25,632	5. 5	462,073
78,704	20. 2	389,882
63,024	16. 3	386,379
67,806	19. 4	349,949
62,612	14. 9	420,752
76,426	19. 4	393,056
72,727	16. 9	430,237
85,226	12. 4	687,955
71,561	10. 7	669,576
70,166	9. 6	733,070
83,177	10. 1	824,992
48,475	7. 0	697,184
47,853	6. 1	779,214
29,625	3. 2	939,359
63,771	6. 9	922,837

である（運賃収入で定期傭船が自社船を抜くのは、遠洋航路では三六年期、近海一区では三六年期である）。全体の傾向に現れた定期傭船の積極的な利用は、近海二区において先行して行われたと言える。例えば、大連／ジャワ間の大豆一〇万トン／年は J C J L (Java China Japan Lijn) 船舶によって運ば

表 6-1 遠洋航路における船種別輸送貨物トン数

	社船		遼東汽船		定期備船		臨時備船	
	トン数	比率			トン数	比率	トン数	比率
1928 上	159,008	47.6	17,509	5.2	32,492	9.7	124,978	37.4
1928 下	151,008	59.6	—	—	23,204	9.2	79,221	31.3
1929 上	141,483	33.1	—	—	115,249	27.0	132,008	30.9
1929 下	211,189	54.3	—	—	53,605	13.8	90,724	23.3
1930 上	185,477	54.2	—	—	22,655	6.6	101,425	29.6
1930 下	157,507	57.3	—	—	7,023	2.6	72,977	26.6
1931 上	209,343	45.3	—	—	—	—	227,098	49.1
1931 下	144,182	37.0	—	—	—	—	166,996	42.8
1932 上	191,032	49.4	—	—	21,736	5.6	110,587	28.6
1932 下	135,988	38.9	—	—	63,332	18.1	82,823	23.7
1933 上	163,221	38.8	11,673	2.8	91,953	21.9	91,293	21.7
1933 下	195,379	49.7	—	—	97,895	24.9	23,356	5.9
1934 上	156,817	36.4	—	—	129,013	30.0	71,680	16.7
1934 下	242,942	35.3	—	—	254,758	37.0	105,029	15.3
1935 上	233,562	34.9	—	—	295,831	44.2	68,622	10.2
1935 下	259,845	35.4	—	—	243,178	33.2	159,881	21.8
1936 上	186,069	22.6	—	—	494,906	60.0	60,840	7.4
1936 下	183,492	26.3	—	—	411,280	59.0	53,937	7.7
1937 上	354,356	45.5	—	—	321,267	41.2	55,738	7.2
1937 下	244,266	26.0	—	—	545,208	58.0	120,260	12.8
1938 上	202,978	22.0	—	—	561,132	60.8	94,956	10.3

注 1) 11 年上期は決算期変更のため 10 年 11 月より 11 年 3 月に至る 5 ヶ月分の数字
出典) 三井物産「事業報告書」各期（物産 615-26～46、三井文庫所蔵）

れた。⁽²⁵⁾

近海一区では、輸送量、運賃収入ともに三
五年上期まで自社船が最大であり、定期備船
が双方で自社船を超えるのは三五年下期であ
る。近海一区の船種別の運賃収入の多寡は、
運賃単価（貨物の種別）よりも輸送量に規定
されたと考えてよいだろう。ここにはセメン
トや八幡製鉄所の鉄鉄を輸送した九州／京浜
航路（三三年五月開設）、そして「満洲国」
建国により需要の増加した大連航路（三五年
下期より月三回配船）などが含まれる。⁽²⁶⁾ただ
し興味深いのは、期間を通してトンあたり運
賃における傾向として定期備船のそれが自社
船よりも高い点である。ここでは石炭や燐鉱
石、大豆などのバルクカーゴには自社船と臨
時備船を、それ以外には定期備船を割り当て
たものと思われる。⁽²⁷⁾また、運航は下期に活発
となり上期には荷動きが減少することも確認

単位：円、%

臨時備船			運転引受船			合計	
運賃	運賃/ トン	比率	運賃	運賃/ トン	比率	運賃	運賃/ トン
1, 166, 408	9. 33	33. 1	—	—	—	3, 520, 806	10. 54
735, 096	9. 28	30. 8	—	—	—	2, 387, 822	9. 42
1, 338, 915	10. 14	31. 5	381, 537	9. 81	9. 0	4, 252, 159	9. 94
943, 958	10. 40	25. 6	301, 083	8. 99	8. 2	3, 690, 242	9. 49
926, 813	9. 14	30. 1	242, 535	7. 41	7. 9	3, 082, 998	9. 01
519, 344	7. 12	25. 0	258, 477	6. 93	12. 4	2, 078, 382	7. 56
1, 655, 099	7. 29	48. 6	164, 216	6. 41	4. 8	3, 406, 229	7. 37
1, 366, 917	8. 19	47. 0	529, 076	6. 72	18. 2	2, 906, 821	7. 46
730, 230	6. 60	24. 0	523, 732	8. 31	17. 2	3, 048, 951	7. 89
630, 840	7. 62	17. 0	574, 272	8. 47	15. 5	3, 705, 118	10. 59
875, 436	9. 59	16. 4	1, 151, 298	18. 39	21. 6	5, 322, 313	12. 65
167, 906	7. 19	3. 1	1, 181, 344	15. 46	21. 9	5, 385, 382	13. 70
726, 868	10. 14	13. 4	996, 421	13. 70	18. 4	5, 404, 872	12. 56
1, 124, 042	10. 70	13. 0	1, 366, 287	16. 03	15. 7	8, 674, 860	12. 61
658, 118	9. 59	8. 1	1, 090, 389	15. 24	13. 4	8, 131, 081	12. 14
1, 350, 538	8. 45	15. 2	682, 979	9. 73	7. 7	8, 883, 141	12. 12
562, 832	9. 25	5. 7	1, 115, 561	13. 41	11. 2	9, 935, 391	12. 04
539, 179	10. 00	5. 7	835, 989	17. 25	8. 8	9, 500, 027	13. 63
507, 692	9. 11	5. 6	492, 296	10. 29	5. 4	9, 108, 086	11. 69
2, 290, 812	19. 05	15. 4	442, 502	14. 94	3. 0	14, 840, 263	15. 80
2, 035, 648	21. 44	11. 6	1, 249, 754	19. 60	7. 1	17, 486, 864	18. 95

できる。これは南樺太／太平洋岸の北洋材が夏場（下期Ⅱ五～一〇月）の大宗貨物として大きく、近海二区の船舶が近海一区へ移動したことが要因の一つと思われる。⁽²⁸⁾

最後に、定期備船による運賃収入の割合を区域別に比較すると（図6）、ここでも近海二区と近海一区の増減が季節的な荷動き（上期・下期）とは関係なく対応しており、市況に応じて柔軟に配船されていたことが分かる。実際、三三年六月時点の定期備船・「受託船」（運転引受船）二八隻のうち一七隻が、次の航海が「未定」となっている。⁽²⁹⁾すなわち、定期備船は不定期航路での利用が多かった。三〇年代の定期備船の増加について、社史では、定期航路の拡充と紐付けて「定航化政策は定期備船に強く依存することによって実施された」と強調されており、実際に三六年時点の定期航路における使用船舶の自社船と備

表 6-2 遠洋航路における船種別運賃収入

	社船			遼東汽船			定期備船		
	運賃	運賃/ トン	比率	運賃	運賃/ トン	比率	運賃	運賃/ トン	比率
1928 上	1,844,444	11.60	52.4	216,671	12.37	6.2	293,283	9.03	8.3
1928 下	1,434,099	9.50	60.1	—	—	—	218,627	9.42	9.2
1929 上	1,413,851	9.99	33.3	—	—	—	1,117,856	9.70	26.3
1929 下	1,976,088	9.36	53.5	—	—	—	469,113	8.75	12.7
1930 上	1,749,678	9.43	56.8	—	—	—	163,972	7.24	5.3
1930 下	1,228,573	7.80	59.1	—	—	—	71,988	10.25	3.5
1931 上	1,586,914	7.58	46.6	—	—	—	—	—	—
1931 下	1,010,828	7.01	34.8	—	—	—	—	—	—
1932 上	1,653,446	8.66	54.2	—	—	—	141,543	6.51	4.6
1932 下	1,866,720	13.73	50.4	—	—	—	633,286	10.00	17.1
1933 上	2,336,010	14.31	43.9	100,366	8.60	1.9	859,203	9.34	16.1
1933 下	2,901,855	14.85	53.9	—	—	—	1,134,277	11.59	21.1
1934 上	2,381,594	15.19	44.1	—	—	—	1,299,989	10.08	24.1
1934 下	3,580,999	14.74	41.3	—	—	—	2,603,532	10.22	30.0
1935 上	3,499,109	14.98	43.0	—	—	—	2,883,465	9.75	35.5
1935 下	4,461,834	17.17	50.2	—	—	—	2,387,790	9.82	26.9
1936 上	3,699,942	19.88	37.2	—	—	—	4,557,056	9.21	45.9
1936 下	3,299,388	17.98	34.7	—	—	—	4,825,471	11.73	50.8
1937 上	4,361,586	12.31	47.9	—	—	—	3,746,512	11.66	41.1
1937 下	4,188,923	17.15	28.2	—	—	—	7,918,026	14.52	53.4
1938 上	5,393,761	26.57	30.8	—	—	—	8,807,701	15.70	50.4

注） 11 年上期は決算期変更のため 10 年 11 月より 11 年 3 月に至る 5 ヶ月分の数字
出典） 三井物産「事業報告書」各期（物産 615-26～46、三井文庫所蔵）

船のトン数割合はそれぞれ四三％、五七％である。³⁰⁾ただし、不定期航路における備船の割合は七一％と非常に高く、また定期航路の自社船・備船、不定期航路の自社船・備船の四つのうち不定期航路における備船の利用船腹が最も多い。³¹⁾定期備船のうちでは、定期航路における利用船腹は一〇万三〇〇〇トン、不定期航路におけるそれは一四万七〇〇〇トンと、不定期航路の方が四割ほど多い。³²⁾三〇年代の定期備船の急増は、不定期航路での利用に牽引されたと見てよいだろう。

不定期船活動に関連して加えると、自社船と定期備船の運賃収入が期によって大きく上下することは三区域に共通するが、臨時備船については、近海二区では上下の変動が他の二区域よりも小さいことを指摘できる。この特徴から、近海二区では市況と需要に左右される不定期かつ単発的な輸送契約を抑制して

単位：総トン、%

運転引受船		合計
トン数	比率	
—	—	801, 124
—	—	668, 559
—	—	765, 108
—	—	799, 340
—	—	890, 279
—	—	661, 973
—	—	715, 378
18, 238	2. 3	779, 906
33, 697	3. 8	895, 327
—	—	787, 288
37, 417	3. 9	957, 741
17, 993	1. 9	964, 335
46, 757	4. 3	1, 099, 484
60, 792	9. 5	638, 126
52, 233	4. 5	1, 151, 422
36, 257	3. 5	1, 028, 548
32, 202	3. 7	866, 684
21, 920	1. 9	1, 134, 610
23, 692	1. 8	1, 295, 294
40, 773	3. 3	1, 234, 794
7, 851	0. 8	1, 024, 186

表 7-1 近海二区航路における船種別輸送貨物トン数

	社船		遼東汽船		定期備船		臨時備船	
	トン数	比率	トン数	比率	トン数	比率	トン数	比率
1928 上	252, 616	31. 5	131, 037	16. 4	189, 029	23. 6	228, 442	28. 5
1928 下	139, 447	20. 9	164, 908	24. 7	184, 165	27. 5	230, 039	34. 4
1929 上	154, 384	20. 2	164, 144	21. 5	227, 141	29. 7	219, 439	28. 7
1929 下	131, 897	16. 5	155, 239	19. 4	218, 702	27. 4	293, 502	36. 7
1930 上	174, 776	19. 6	146, 619	16. 5	248, 041	27. 9	320, 843	36. 0
1930 下	153, 653	23. 2	149, 381	22. 6	82, 818	12. 5	276, 121	41. 7
1931 上	250, 688	35. 0	159, 690	22. 3	29, 031	4. 1	275, 969	38. 6
1931 下	295, 617	37. 9	139, 138	17. 8	—	—	326, 913	41. 9
1932 上	316, 302	35. 3	94, 761	10. 6	203, 973	22. 8	246, 594	27. 5
1932 下	325, 467	41. 3	113, 352	14. 4	130, 472	16. 6	217, 997	27. 7
1933 上	290, 900	30. 4	70, 166	7. 3	303, 625	31. 7	255, 633	26. 7
1933 下	193, 773	20. 1	59, 901	6. 2	451, 895	46. 9	240, 773	25. 0
1934 上	348, 547	31. 7	—	—	460, 146	41. 9	244, 034	22. 2
1934 下	99, 184	15. 5	—	—	276, 302	43. 3	201, 848	31. 6
1935 上	273, 179	23. 7	—	—	582, 714	50. 6	243, 296	21. 1
1935 下	255, 918	24. 9	—	—	471, 445	45. 8	264, 928	25. 8
1936 上	241, 081	27. 8	—	—	360, 509	41. 6	232, 892	26. 9
1936 下	208, 364	18. 4	—	—	873, 002	76. 9	31, 324	2. 8
1937 上	326, 761	25. 2	—	—	633, 406	48. 9	311, 435	24. 0
1937 下	271, 362	22. 0	—	—	599, 606	48. 6	323, 053	26. 2
1938 上	120, 787	11. 8	—	—	604, 127	59. 0	291, 421	28. 5

注） 11 年上期は決算期変更のため 10 年 11 月より 11 年 3 月に至る 5 ヶ月分の数字

出典） 三井物産「事業報告書」各期（物産 615-26～46、三井文庫所蔵）

単位：円、%

臨時備船			運転引受船			合計	
運賃	運賃/ トン	比率	運賃	運賃/ トン	比率	運賃	運賃/ トン
773, 259	3. 38	24. 5	—	—	—	3, 162, 105	3. 95
871, 702	3. 79	32. 3	—	—	—	2, 702, 159	4. 04
750, 039	3. 42	26. 0	—	—	—	2, 890, 235	3. 78
1, 143, 718	3. 90	34. 5	—	—	—	3, 318, 032	4. 15
991, 739	3. 09	29. 3	—	—	—	3, 380, 005	3. 80
790, 478	2. 86	34. 3	—	—	—	2, 301, 547	3. 48
746, 812	2. 71	34. 7	—	—	—	2, 149, 587	3. 00
779, 630	2. 38	37. 4	45, 459	2. 49	2. 2	2, 085, 517	2. 67
493, 429	2. 00	22. 3	66, 759	1. 98	3. 0	2, 215, 458	2. 47
615, 402	2. 82	26. 6	—	—	—	2, 317, 829	2. 94
700, 044	2. 74	23. 7	100, 823	2. 69	3. 4	2, 951, 895	3. 08
685, 931	2. 85	20. 6	74, 386	4. 13	2. 2	3, 334, 294	3. 46
822, 852	3. 37	21. 0	207, 890	4. 45	5. 3	3, 926, 762	3. 57
730, 397	3. 62	30. 5	247, 376	4. 07	10. 3	2, 395, 985	3. 75
890, 671	3. 66	18. 5	196, 772	3. 77	4. 1	4, 812, 005	4. 18
1, 071, 486	4. 04	21. 9	149, 173	4. 11	3. 0	4, 900, 418	4. 76
912, 271	3. 92	21. 5	158, 941	4. 94	3. 8	4, 236, 073	4. 89
792, 891	25. 31	15. 1	116, 169	5. 30	2. 2	5, 247, 438	4. 62
1, 139, 609	3. 66	16. 9	167, 572	7. 07	2. 5	6, 748, 947	5. 21
1, 318, 771	4. 08	18. 9	263, 306	6. 46	3. 8	6, 975, 156	5. 65
1, 651, 948	5. 67	21. 6	98, 925	12. 60	1. 3	7, 652, 327	7. 47

表 7-2 近海二区航路における船種別運賃収入

	社船			遼東汽船			定期備船		
	運賃	運賃/ トン	比率	運賃	運賃/ トン	比率	運賃	運賃/ トン	比率
1928 上	1,048,757	4.15	33.2	560,858	4.28	17.7	779,231	4.12	24.6
1928 下	621,524	4.46	23.0	455,316	2.76	16.9	753,617	4.09	27.9
1929 上	626,671	4.06	21.7	630,819	3.84	21.8	882,706	3.89	30.5
1929 下	694,497	5.27	20.9	615,964	3.97	18.6	863,853	3.95	26.0
1930 上	879,169	5.03	26.0	554,878	3.78	16.4	954,219	3.85	28.2
1930 下	716,488	4.66	31.1	490,641	3.28	21.3	303,940	3.67	13.2
1931 上	795,437	3.17	37.0	509,062	3.19	23.7	98,276	3.39	4.6
1931 下	886,107	3.00	42.5	374,321	2.69	17.9	—	—	—
1932 上	937,002	2.96	42.3	258,688	2.73	11.7	459,580	2.25	20.7
1932 下	1,095,509	3.37	47.3	293,823	2.59	12.7	313,095	2.40	13.5
1933 上	1,006,248	3.46	34.1	255,468	3.64	8.7	889,312	2.93	30.1
1933 下	840,809	4.34	25.2	240,414	4.01	7.2	1,492,754	3.30	44.8
1934 上	1,346,795	3.86	34.3	—	—	—	1,549,225	3.37	39.5
1934 下	390,098	3.93	16.3	—	—	—	1,028,114	3.72	42.9
1935 上	1,460,582	5.35	30.4	—	—	—	2,263,980	3.89	47.0
1935 下	1,759,628	6.88	35.9	—	—	—	1,920,131	4.07	39.2
1936 上	1,608,829	6.67	38.0	—	—	—	1,556,032	4.32	36.7
1936 下	1,528,363	7.34	29.1	—	—	—	2,810,015	3.22	53.6
1937 上	2,644,257	8.09	39.2	—	—	—	2,797,509	4.42	41.5
1937 下	2,272,786	8.38	32.6	—	—	—	3,120,293	5.20	44.7
1938 上	1,461,947	12.10	19.1	—	—	—	4,439,507	7.35	58.0

注) 11 年上期は決算期変更のため 10 年 11 月より 11 年 3 月に至る 5 ヶ月分の数字
 出典) 三井物産「事業報告書」各期（物産 615-26～46、三井文庫所蔵）

単位：総トン、%

運転引受船		合計
トン数	比率	
—	—	1,115,826
—	—	1,338,654
—	—	1,423,382
—	—	1,584,670
—	—	1,286,934
—	—	1,252,412
—	—	1,030,087
13,296	1.0	1,331,828
40,013	4.1	981,296
25,065	2.1	1,180,982
8,692	0.8	1,144,870
23,506	1.5	1,616,070
9,813	0.7	1,508,125
49,454	2.7	1,831,431
5,711	0.4	1,519,669
19,856	1.1	1,765,651
4,523	0.3	1,433,730
24,374	1.4	1,719,653
5,124	0.3	1,804,351
—	—	1,565,160
29,766	1.8	1,618,376

表 8-1 近海一区航路における船種別輸送貨物トン数

	社船		遼東汽船		定期備船		臨時備船	
	トン数	比率	トン数	比率	トン数	比率	トン数	比率
1928 上	353,890	31.7	10,871	1.0	165,068	14.8	585,997	52.5
1928 下	451,967	33.8	11,832	0.9	316,408	23.6	558,447	41.7
1929 上	589,452	41.4	—	—	216,015	15.2	617,915	43.4
1929 下	762,881	48.1	6,575	0.4	199,381	12.6	615,833	38.9
1930 上	611,193	47.5	—	—	112,635	8.8	563,106	43.8
1930 下	711,683	56.8	3,973	0.3	27,635	2.2	509,121	40.7
1931 上	442,449	43.0	6,410	0.6	—	—	581,228	56.4
1931 下	568,285	42.7	20,499	1.5	46,681	3.5	683,067	51.3
1932 上	479,610	48.9	49,465	5.0	70,295	7.2	341,913	34.8
1932 下	505,253	42.8	30,888	2.6	133,561	11.3	586,215	49.6
1933 上	549,449	48.0	4,065	0.4	184,786	16.1	397,878	34.8
1933 下	711,014	44.0	25,978	1.6	415,183	25.7	440,389	27.3
1934 上	690,348	45.8	—	—	590,139	39.1	217,825	14.4
1934 下	852,978	46.6	—	—	568,705	31.1	360,294	19.7
1935 上	617,369	40.6	—	—	545,159	35.9	351,430	23.1
1935 下	632,309	35.8	—	—	811,204	45.9	302,282	17.1
1936 上	524,204	36.6	—	—	706,170	49.3	198,833	13.9
1936 下	643,424	37.4	—	—	409,605	23.8	642,250	37.3
1937 上	693,509	38.4	—	—	785,220	43.5	320,498	17.8
1937 下	516,721	33.0	—	—	753,283	48.1	295,156	18.9
1938 上	396,585	24.5	—	—	941,015	58.1	251,010	15.5

注) 11 年上期は決算期変更のため 10 年 11 月より 11 年 3 月に至る 5 ヶ月分の数字
出典) 三井物産「事業報告書」各期（物産 615-26～46、三井文庫所蔵）

単位：円、%

臨時備船			運転引受船			合計	
運賃	運賃/ トン	比率	運賃	運賃/ トン	比率	運賃	運賃/ トン
1, 211, 865	2. 07	48. 4	—	—	—	2, 504, 356	2. 24
1, 418, 153	2. 54	37. 6	—	—	—	3, 773, 845	2. 82
1, 209, 514	1. 96	39. 4	—	—	—	3, 069, 667	2. 16
1, 713, 225	2. 78	38. 7	—	—	—	4, 422, 926	2. 79
1, 157, 625	2. 06	44. 1	—	—	—	2, 623, 076	2. 04
1, 121, 262	2. 20	43. 5	—	—	—	2, 575, 380	2. 06
932, 454	1. 60	55. 6	—	—	—	1, 676, 615	1. 63
1, 147, 297	1. 68	46. 0	39, 715	2. 99	1. 6	2, 494, 518	1. 87
421, 493	1. 23	31. 5	66, 183	1. 65	4. 9	1, 337, 216	1. 36
992, 301	1. 69	41. 5	67, 187	2. 68	2. 8	2, 389, 272	2. 02
609, 155	1. 53	32. 7	22, 013	2. 53	1. 2	1, 862, 662	1. 63
1, 073, 369	2. 44	27. 7	75, 940	3. 23	2. 0	3, 871, 829	2. 40
390, 231	1. 79	13. 0	20, 720	2. 11	0. 7	3, 008, 847	2. 00
936, 429	2. 60	17. 3	219, 324	4. 43	4. 0	5, 420, 134	2. 96
818, 293	2. 33	21. 8	53, 517	9. 37	1. 4	3, 761, 659	2. 48
735, 591	2. 43	16. 4	57, 634	2. 90	1. 3	4, 473, 948	2. 53
417, 868	2. 10	12. 9	11, 566	2. 56	0. 4	3, 247, 767	2. 27
1, 333, 345	2. 08	29. 4	119, 348	4. 90	2. 6	4, 536, 101	2. 64
728, 962	2. 27	15. 9	17, 166	3. 35	0. 4	4, 592, 649	2. 55
963, 517	3. 26	18. 2	—	—	—	5, 307, 306	3. 39
1, 113, 492	4. 44	13. 4	197, 885	6. 65	2. 4	8, 315, 158	5. 14

表 8-2 近海一区航路における船種別運賃収入

	社船			遼東汽船			定期備船		
	運賃	運賃/ トン	比率	運賃	運賃/ トン	比率	運賃	運賃/ トン	比率
1928 上	857, 550	2. 42	34. 2	47, 519	4. 37	1. 9	387, 422	2. 35	15. 5
1928 下	1, 280, 746	2. 83	33. 9	42, 875	3. 62	1. 1	1, 032, 071	3. 26	27. 3
1929 上	1, 377, 089	2. 34	44. 9	—	—	—	483, 064	2. 24	15. 7
1929 下	2, 028, 407	2. 66	45. 9	14, 911	2. 27	0. 3	666, 383	3. 34	15. 1
1930 上	1, 207, 039	1. 97	46. 0	—	—	—	258, 412	2. 29	9. 9
1930 下	1, 399, 212	1. 97	54. 3	6, 184	1. 56	0. 2	48, 722	1. 76	1. 9
1931 上	737, 431	1. 67	44. 0	6, 730	1. 05	0. 4	—	—	—
1931 下	1, 150, 420	2. 02	46. 1	50, 941	2. 49	2. 0	106, 145	2. 27	4. 3
1932 上	667, 939	1. 39	49. 9	69, 390	1. 40	5. 2	112, 211	1. 60	8. 4
1932 下	910, 862	1. 80	38. 1	66, 911	2. 17	2. 8	352, 112	2. 64	14. 7
1933 上	892, 811	1. 62	47. 9	6, 892	1. 70	0. 4	331, 791	1. 80	17. 8
1933 下	1, 503, 830	2. 12	38. 8	46, 205	1. 78	1. 2	1, 172, 485	2. 82	30. 3
1934 上	1, 382, 631	2. 00	46. 0	—	—	—	1, 215, 265	2. 06	40. 4
1934 下	2, 580, 971	3. 03	47. 6	—	—	—	1, 683, 410	2. 96	31. 1
1935 上	1, 533, 972	2. 48	40. 8	—	—	—	1, 355, 877	2. 49	36. 0
1935 下	1, 679, 852	2. 66	37. 5	—	—	—	2, 000, 871	2. 47	44. 7
1935 上	1, 223, 289	2. 33	37. 7	—	—	—	1, 595, 044	2. 26	49. 1
1936 下	1, 718, 351	2. 67	37. 9	—	—	—	1, 365, 057	3. 33	30. 1
1937 上	1, 725, 720	2. 49	37. 6	—	—	—	2, 120, 801	2. 70	46. 2
1937 下	1, 670, 212	3. 23	31. 5	—	—	—	2, 673, 577	3. 55	50. 4
1938 上	2, 404, 142	6. 06	28. 9	—	—	—	4, 599, 639	4. 89	55. 3

注) 11 年上期は決算期変更のため 10 年 11 月より 11 年 3 月に至る 5 ヶ月分の数字
 出典) 三井物産「事業報告書」各期（物産 615-26～46、三井文庫所蔵）

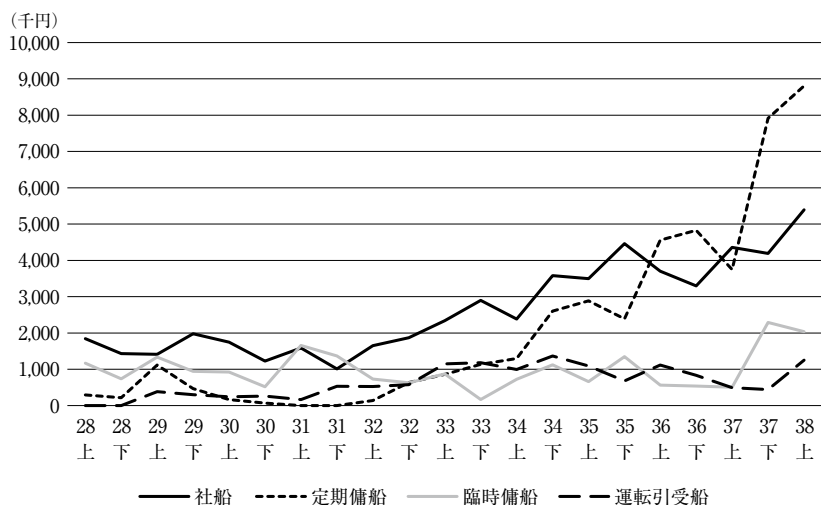


図3 遠洋航路における船種別運賃収入 (単位: 千円)

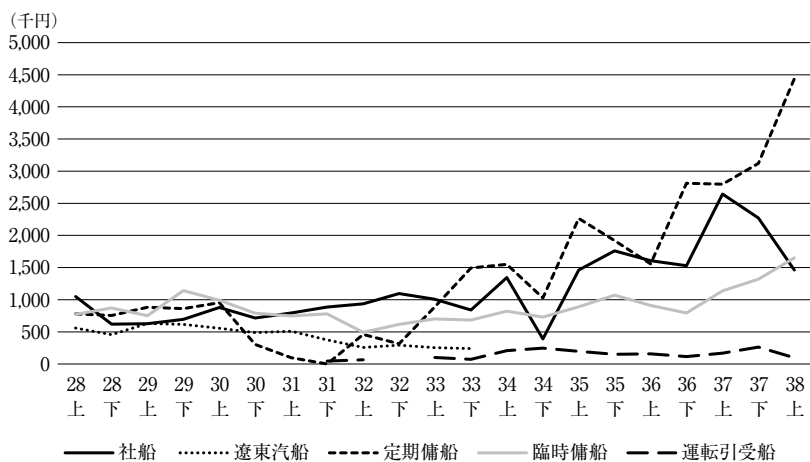


図4 近海二区航路における船種別運賃収入 (単位: 千円)

船舶改善助成施設の成立と三井物産（吉田）

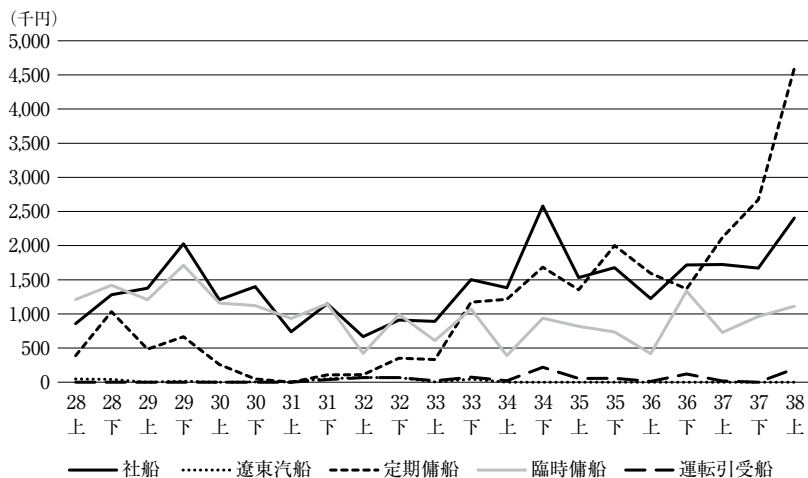


図5 近海一区航路における船種別運賃収入（単位：千円）

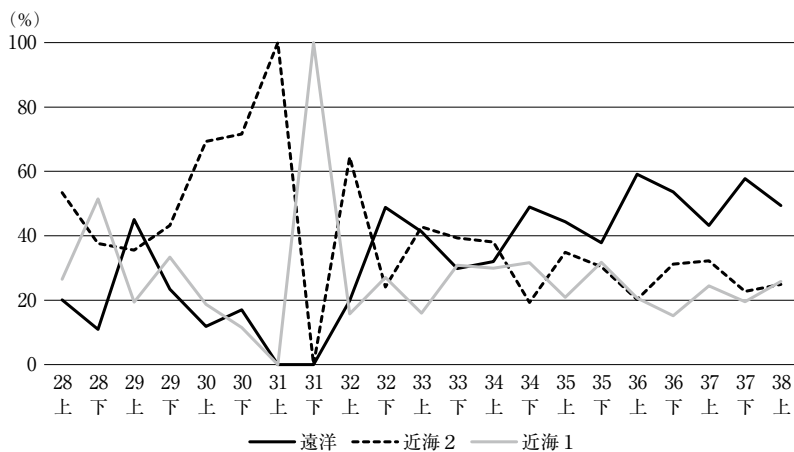


図6 定期備船による区域別運賃収入割合（単位：%）

いたのではないかと推測される。

- (1) 詳細は前掲、日本経営史研究所、二四九～二五三頁。
- (2) なお、船舶部の新造船は「屯数の増減を打合せればよい」とされていた。余語光「回顧録」、前掲、三井船舶、八二一頁。佐々木周一は「三井は優秀船を建造し、従つて保有の隻数並びに屯数を犠牲にした」と述べている。佐々木「八十年史に寄す」、同前、八〇一頁。余語、佐々木ともに元船舶部所属。
- (3) 二六年十月に五隻、約三万トンの船舶を備船していた三井物産は、三三年十月には三二隻、約二万トンを備船しており、山下汽船（八〇隻、約六二万トン）、大同海運（四五隻、約三二万トン）に次いで備船主第三位に位置していた。前掲、田付、六頁、表四。
- (4) 大阪商船の北米航路、豪州航路における利潤獲得については田付茉莉子が大阪商船三井船舶（現商船三井）所蔵史料から詳細に論じている。田付茉莉子「海運不況と定期船の合理化」『社会経済史学』五二（三二）、一九八六・八。
- (5) なお、数字は三井文庫所蔵の三井物産『事業報告書』によると、日本経営史研究所編『創業百年史資料』（大阪商船三井船舶、一九八五）の数字とは若干異なる箇所がある。
- (6) 一区は東経一七五度から同一一三度の北緯二一度から同六三度、二区は東経一三〇度から同一〇二度の北緯四度から同二七度、三区は東経一七五度から同九四度の南緯二一度から北緯二一度を指す（佐原壽美雄「近海大量貨物の移動と配船」『海運』一七〇、一九三六・七、一頁）。すなわち一区は日本全域と台湾、朝鮮半島、中国沿岸（上海～広東あたりまで）、仏印東部、沿海州・カムチャッカ半島を含み、二区は中国沿岸南部、東南アジア（フィリピン西部からスマトラ島中部まで）、三区は東西は西太平洋（フィジー）からビルマ、南北は広東省からジャワ島までを含んでいる。
- (7) 住田正一編『海事大辞書 上巻』海文堂書店、一九二五、五一五～五一六、六五九～六六〇頁。
- (8) 前掲、日本経営史研究所編『創業百年史』、三三〇～三三一頁。定期備船の取扱高の増加は、社史においても指摘され

ている。

(9) 前掲、三井船舶、五五二頁。なお日本海運一般の動向として、たとえば三四年には前年以來の軍拡インフレによる貿易の増加、国内における軍需工業の資材輸送の増加のために日本船舶が十分に消化され、近海航路では中国船舶を、海外航路では外国船舶を傭船して運航していたという。前掲、野村、一六八頁。

(10) 前掲、杉山（一九八一）、一七六頁。

(11) 前掲、日本経営史研究所編『創業百年史』、二四二頁。

(12) 同前、一九四、二三六、二四〇～二四一頁。

(13) 同前、二四一頁。

(14) 例えば、小麦・麦粉を積取った濠州航路では、下期には端境期のため日本への輸入が減少し日本からの製粉輸出も限られるため、臨時傭船を上期に配船した。また濠州航路では鉄鉱石も積取ったが、これも主として臨時傭船を利用していた。前掲、三井船舶、一八九～一九一頁。

(15) 船舶部は一九三四（昭和九）年十二月より東洋汽船から七隻、約七万トンの船舶の長期傭船（引受）を開始しており、九下期以降の「運転引受船」にはこれが含まれると考えられるが、九上期以前、あるいは他の引受については明らかにできていない。東洋汽船との提携については、前掲、日本経営史研究所編『創業百年史』、三三三～三三四頁。

(16) 同前、三三四頁。

(17) 同前、二五六頁。

(18) ホーチミン（旧サイゴン）地域。

(19) 前掲、三井船舶、一六一～一六二、一八三～一八六、一八九頁。

(20) 以上、前掲、牧野、四二頁、表2。

(21) 前掲、日本経営史研究所編『創業百年史』、三二五、三二七～三二八頁。ボンベイ航路の配船船種は不明だが、「開設当初は船舶不足に悩む状態」（三二五頁）であったことから、定期傭船の利用も多かったのではないかと推測される。また

同時期にはイラン航路も開設されている（三十五年十一月）が、山下汽船など先発企業に押され集荷に難があったようで、定期備船の投入は多くなかったと思われる。同前、三二六頁。

(22) 同前、三二七頁。

(23) 前掲、三井船舶、一八六～一八七頁。

(24) 同前、一八七頁。

(25) 前掲、日本経営史研究所編『創業百年史』、三三〇～三三二頁。なお三十七年九月には天津航路が開設される。

(26) なお、満州の内地向け貨物（無煙炭、マグネサイト、粘土など）に自社船のほか定期備船があてられていたことが分かっている。同前、二四六～二四七頁。

(27) 同前、二四七頁。

(28) 「社船及定期備船発着表」（川村四一八、三井文庫所蔵）

(29) 前掲、牧野、四四頁、表四。

(30) 多い順に、不定期航路備船が一四万七〇〇〇トン、定期航路備船が一〇万三〇〇〇トン、定期航路自社船が七万八〇〇〇トン、不定期航路自社船が六〇〇〇〇トン。同前。

(31) 同前。

おわりに

第一次世界大戦中に船腹量を急増させた日本は終戦とともに過剰船腹を抱えることとなり、二〇年代の慢性的不況とそこに加わった金解禁による打撃によって海運業は深刻な不況に陥った。日本船主協会は政府による海運業の保護救済を重ねて要望していたが、井上財政、高橋財政はいずれも海運業、造船業の保護に消極的ないし否定的であり、逓信省

が海運業保護に積極的であっても大蔵省によって実行を阻まれるという構図が定着していた。こうしたなか、三二年夏に、海運業、造船業、海員団体が一体となり政府と不況対策を協議した海事審議会を経て、大蔵省によって圧縮されながらも漸く海運業および造船業の救済を目的とした船舶解撤・新造を内容とする政府案が成立するに至った。しかしながら、同案を含んだ追加予算案がかけられた第六三臨時議会において、政友会の一部議員と山下亀三郎、鮎川義介の連携による反政府案運動という全く予想外の事態が発生する。これは、斉藤実内閣に対する政友会久原派の政府攻撃と、業態の違いを起因とする山下の解撤・新造助成へ反発が結びついたものと見られる。船主協会幹部および通信省は、海運業出身の内田信也通信政務次官の力を借りながら山下らの策動を潰すことに成功するが、その間、反政府案（融資案）の内容や首謀者の情報は注意深く秘匿された。政府案の元となった海事審議会答申案は、複数の利害や要求の不一致について関係各人（各社）が妥協することによってかろうじて成立したものであり、山下らの動きが海運業者、造船業者の連携を解体させる事態は、業界全体の救済のために防がなければならなかった。従来、海運業、造船業の救済策については大蔵省との関係がひとつのネックであったことが指摘されてきたが、船舶改善助成施設の成立過程では、業界が抱えていた不一致と対立が最終段階において政党を巻き込むかたちで先鋭化し、その反政府案運動は海運政治家・内田や船主協会・黒川、通信省管船局の水面下の動きによって収束させられたのであった。

政府案通過にも協力しながら船舶改善助成施設の成立を待ち望んでいたのが、三井物産であった。かねてより積極的にディーゼル船を建造していた同社船舶部は、助成施設第一船の適用を獲得し、以後同助成により八隻、約五万トン的高速ディーゼル船を建造した。船舶部はこれらを含め二〇年代末から三〇年代末にかけて二〇隻あまりのディーゼル船を建造・購入しており、従来はこうした所有船隊の増強のインパクトが、それまでの傭船体質からの脱却と合わせて強調されてきた。ところが、実際には三〇年代半ばより定期傭船による収益が自社船のそれを超えており、船舶部全体の

運賃収入は定期備船にも大きく支えられていた。定期備船は定期航路よりも不定期航路に割り当てられていたが、三〇年代前半より近海二区で活発に利用され、三〇年代後半には遠洋航路にもかんりの数が投下されていたものと思われる。また、近海一区では低運賃のバルクカーゴには自社船を、それ以外には定期備船を割り当てていた傾向を読み取ることができ、この運用には石炭に自社船を、雜貨に備船を利用していた明治初期のスタイルとの共通性を指摘することができる。その近海一区での自社船の輸送貨物量は自社船全体のその半分以上を占めたが、運賃収入では半分以上が遠洋航路において獲得されていた。既に知られている北米航路、ニューヨーク航路への配船と合わせて、他社がレシプロ船のみを運航させているインド航路へのディーゼル船の積極的投下といった、集中的な競争力向上という戦略が、遠洋航路での運賃収入の急増を支えたものと見られる。ただし、三〇年代に社有船が遠洋航路で獲得した運賃は、船舶部全体の運賃収入の二割前後であり、自社船隊増強が画期的事業であったことは確かだが、収益構造においてはその評価は一定程度相対化される。同時に、レシプロ船の利潤率が二一・一六%、ディーゼル船の利潤率が一六・二一%であること（二八年時点の値⁽¹⁾）を踏まえると、船舶部の利益構造は収益構造とは異なるものになることが予測され、三井物産の海運部門における利潤獲得、資本蓄積については、前述した定期備船のディーゼル率⁽²⁾も推定しながら考察する必要がある。

(1) 前掲、牧野、四八頁、表六。

(2) 二四～三八年の進水船舶（千総トン以上）のうち、五九・二%がディーゼル機関船であった（同前、三六～三七頁）。

本文中で山下汽船について触れたように、貸船を行う社外船間にもディーゼル船建造は進んでおり、船舶部が近海二区、遠洋航路に利用した定期備船にも一定数のディーゼル船が含まれていたと考えるのが妥当であろう。