

日本郵船・紡績聯合会のインド棉輸送契約の 推移 1893～1894年

—推移的な「組織化された企業者活動」の一例—

後 藤 伸

1. はじめに

1893（明治26）年10月に日本郵船と紡績聯合会¹との間で結ばれたインド棉輸送契約は、日本郵船にとっては同社初の遠洋航路の開設と維持を可能としたものとして、また紡績聯合会に結集した紡績企業にとっては原棉の安定的かつ低廉な輸送手段を提供するものとして、それぞれ位置づけられる。またこの契約を成立させた両者の結束は、後進工業国が国際競争のなかで自国産業を確立する際に広範にみられたという、業種を超えた企業間の相互支持関係——「組織化された企業者活動」の一典型ともみられている。²

筆者は、郵船と聯合会との相互支持関係の存在を否定するものではないが、それははじめから確固たるものとして存在したわけではないこと、両者の支持関係は国際競争の展開のなかで形成され変化していったもの、つまり一言でいえば推移的なものと考えている。そのような推移的な両者の支持関係をみるために、本稿では1893年契約とその前後の契約素案や契約改定との比較検討を試みることにしたい。これまで93年契約については、その条文を掲載したうえでの簡単な内容の紹介がなされてきた。³しかし、93年にいたる素案段階での内容と93年契約との比較対照、あるいは93年以後の契約との異同などについては、詳細な検討がなされてこなかった。したがって、さきの支持関係の推移的な性格が見過ごされてきたと思われる。

1893年の契約成立の前段階における素案としては、1893年8月に開かれた紡績聯合会臨時総

会の席上にだされた議案がある。第2節ではこれを検討したい。第3節では、1893年契約を取り上げ、その内容を紹介する。さらに第4節では、1894年に追加された契約の成立事情とその内容をみていく。最後に、郵船と聯合会の契約の推移にみられる特徴をまとめることで、本稿の結論とする。

2. 聯合会臨時総会における契約素案

1893年5月に来日したインド綿業者J・N・タタと日本側関係者との話し合いは、兜町の渋沢栄一の私邸で開かれた第4回会談（6月某日）で、日本郵船とタタとの共同事業としてボンベイ航路を開設するという基本的な了解に達した。⁴ただし、この開設は既存の配船船社——ボンベイ航路において海運同盟という定期船会社間のカルテル組織を結成している欧州3船社⁵——との激烈な競争を惹起するであろうこと、それゆえ荷主からの積極的な支援の確約なくしては新事業の維持存続が困難であることは関係者間で当然に予期された。このためさきの兜町会談に同席した鐘淵紡績会社の朝吹英二は、渋沢に対してその関係する2大紡績企業の大阪紡績と三重紡績へ協力を要請するよう求めるとともに、みずからは新設航路事業に対する紡績業者の全面支援を確保すべく紡績聯合会に臨時総会を開かせて、支援策を正式な議題に上げることを確約した。⁶

このようなお膳立てを経たうえで、1893年8月5日、大阪にて紡績聯合会の臨時総会が開か

れた。⁷ 同総会でかけられた議案はつぎのとおりである。⁸

第一項 日本郵船会社ハタ、氏ト結合シテ式
艘ノ船ヲ孟買ヘ回航セシムルコト

第二項 繰棉一噸ノ運賃拾七「ルーピー」ナ
ルヲ引下ケ拾三「ルーピー」トスルコ
ト

第三項 前二項ヲ実行スルニ於テハ他汽船会
社ト競争ノ結果ニ依リ拾三「ルーピー」
以内ニ引下ケサルヲ得ザルトキハ其減
額ニ対シ聯合会ハ之ヲ補給スルコト

この議案内容を簡単に補足しておこう。第一項は、ボンベイ航路を郵船とタタ家との共同運航事業として開設するというものである。ここでいわれている2隻の運航隻数（による就航頻度）がインド棉の日本への回漕に十分であるかどうかは、のちに総会でも問題となった。第二項は、インドから積み出される繰棉（実棉を乾燥させ綿毛と種とを分離したもの）1トンの運賃を17ルピーから13ルピーへ引き下げるというものである。ここでいう1トンとは容積40立方フィートのことを指し、棉花の重量ではない。また「ルーピー」はインドの通貨単位（Rupee）をあらわす。17ルピーはボンベイ航路における当時の海運同盟運賃であり、計画中の共同運航事業ではこれを13ルピーにまで引き下げ、というのが第二項の内容である。最後の項でいう「他汽船会社ト競争」というのは、ボンベイ航路で同盟を結成している欧州3船社との競争を意味しよう。その競争の結果、運賃が13ルピー以下の水準にまで下がった場合、第二項でいう13ルピーとの差額について「聯合会ハ之ヲ補給スル」、というのが第三項の意味であろう。つまり、運賃13ルピーは聯合会が郵船（およびタタ）に支払いを保証する運賃水準であった。

聯合会の臨時総会でも、第三項の補給の是非や方法について疑義がだされた。⁹ だが、この大要だけを示した議案に対しては詳細を詰める必要があるとして、調査委員を選出してかれら

に詳細議案の取りまとめを依頼することになった。¹⁰ かくして選出された調査委員会はさっそうに原案を取りまとめ、総会二日目にこれを提出した。この全17条からなる調査委員会原案の内容は、付録Iに示したとおりである。聯合会の臨時総会はこの原案を審議し、必要な加除修正をくわえて8月10日に採択決議した。この全22条からなる総会での決議要領は、付録IIのとおりである。

最初の委員会原案と総会の決議要領との異同を一覧して示せば、第1表のとおりである。同表において、委員会原案の該当条項は丸付きの算用数字で、また決議要領の条項はそのまま漢数字の順番で示している。

第1表に掲げた委員会原案や決議要領で言われている棉花取引およびその運賃について、若干の説明を加えておこう（第1図を参照のこと）。

インド棉の買付けは「同盟綿商」が行うことになっているので（④および第四）、日本郵船に運賃を支払うのはさしあたりこの同盟綿商ということになる。¹¹ 綿商が日本郵船に支払う運賃をここでは市場運賃と呼んで、記号 f_m で表すことにしよう（添え字の m はmarketを表記）。綿商は聯合会の紡績業者にインド棉を日本で引き渡すが、そのインドからの棉花輸送の運賃は契約上棉花1トン（40立方フィート）当たり委員会原案では13ルピー（③）、決議要領では17ルピー（第三）に設定されていた。この契約に定められた運賃をここでは約定運賃と呼んで、記号 f_a で表すことにする（添え字の a はagreementを表記、また a の上に引いてあるバーは一定を意味）。綿商が日本郵船に支払う市場運賃と紡績業者が綿商に支払う約定運賃とが一致している場合、つまり $f_m = f_a$ の場合、なにも問題がないことになる。しかし、この市場運賃と約定運賃とが一致しない場合、どう処理するかが委員会原案および決議要領に盛り込まれた。

まず、市場運賃が約定運賃よりも低くなった場合、つまり $f_m < f_a$ の場合である。その場合、紡績業者が綿商に支払う約定運賃 f_a には変更がないため（⑤および第六）、市場運賃と約定

第1表 調査委員会原案と総会決議要領との異同

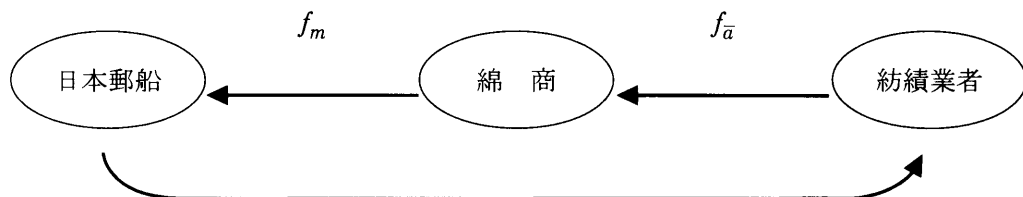
事 項	委員会原案	決議要領
日本郵船との契約者	常務委員3名 (①)	同左 (第一)
契約期間	1ヵ年 (②)	同左 (第二)
契約上の運賃	1トン当たり13ルピー (③)	1トンにつき17ルピー、郵船の特別割引4ルピー (第三)
印棉の購入	同盟棉商からのみ (④)	同盟棉商からのみ。ただし、盟外購入の場合は納付金と報告の義務 (第四)
棉商の同盟外販売控え	規約なし	規約あり (第五)
運賃水準<契約上の運賃の場合の支払運賃	契約上の運賃支払い義務 (⑤)	同左 (第六)
上記の場合の差金処理	同盟棉商が積置金として保管 (⑥)	同左 (第七)
運賃水準>契約上の運賃の場合の差金の支弁方法	積置金から支弁 (⑦)、積置金ない場合は棉商が立替 (⑧)	同左 (第八、九条)
最初から市場運賃>約定運賃の場合の支弁方法	規定なし	棉商が立替 (第十条)
剰余金の処理方法	棉花買入高に応じて紡績業者に分賦 (⑨)	同左 (第十一)
同盟への新規加入処理	常務委員が担当 (⑩)	同左 (第十二)
同盟事務費の負担処理	棉花買入高に応じて賦課 (⑪)	同左 (第十三)
同盟外棉商から購入の場合の罰則	違約金の支払い (⑫)	300斤1俵に付2円50銭の違約金支払い (第十四)
違約監視の奨励	規約なし	報告者に違約金の半額を支給 (第十五)
孟買回漕事務所	同盟棉商をもって組織 (⑬)	同左 (第十六)
郵船及棉商との交渉責任	選出の相談員5名 (⑭)	同左 (第十七)
執行事務の取扱い場所	联合会事務所 (⑮)	同左 (第十八)
船舶調整	郵船との契約に挿入 (⑯)	同左 (第十九)
運賃以外の費用項目水準	外国汽船会社と同一 (⑰)	外国汽船会社よりも高くないこと (第二十)
施行細則	規約なし	実行細則の規定作成 (第廿一)
加盟会社による認証手続きの必要性	規約なし	規約あり (第廿二)

資料：付録Ⅰおよび付録Ⅱより作成



第1図 素案段階における棉取引と運賃

資料：付録Ⅰおよび付録Ⅱより作成



4ルピーの特別割引

第2図 決議要領における運賃と特別割引

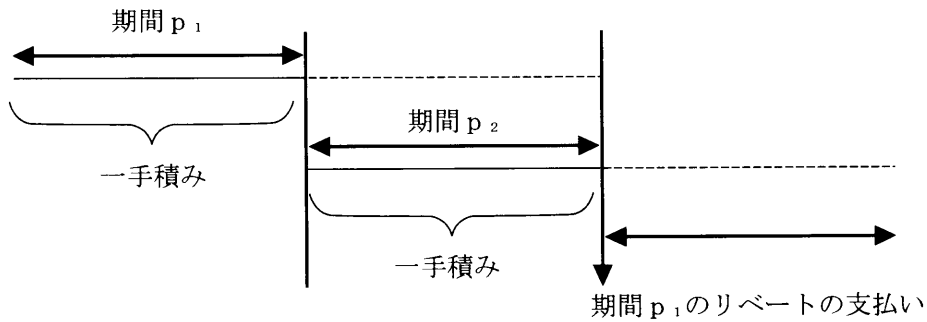
運賃との間には差額 $f_{\bar{a}} - f_m (> 0)$ が生じる。このプラスの「差金」は「積置金」として、さしあたり同盟綿商が保管することとした（⑥および第七）。また反対に市場運賃が約定運賃よりも高い場合、つまり $f_m > f_{\bar{a}}$ の場合、¹² $f_{\bar{a}} - f_m < 0$ となってマイナスの「差金」が生じる。この「差金」はさきの「積置金」から支弁するか（⑦および第八）、「積置金」がない場合は同盟綿商が立て替え、半期ごとに棉花買入高に応じて紡績業者に賦課した徴集金によって清算することとした（⑧および第九）。そしてネットの「積置金」残高がある場合には、半期ごとに棉花買入高に応じて紡績業者に返金することにした（⑨および第十一）。

このような条項で示される仕組みは、つぎのようなことを前提に考案されたと思われる。つまり、日本郵船は約定運賃 $f_{\bar{a}}$ をそのまま自社の市場運賃 f_m とすることはできない。競争の展開によっては、約定運賃以下に市場運賃を下げて対抗しなければならないこともある。また、競争のありようによっては、市場運賃を約定運賃水準にまで下げなくてすむこともありうる。いずれの場合にも、市場運賃の設定は日本郵船

の裁量下であり、その運賃設定によっていかなる得失が生じようともそれは日本郵船の責に帰すという前提である。この前提のもとで、紡績業者は、市場運賃が約定運賃を下回った場合、積置金の積み増しとその還付という形で運賃引下げのプラス効果を獲得し、逆に市場運賃が約定運賃にまで下がらなかった場合は、「賦課徴集」という形で運賃高止まりのマイナス効果を負担することになった。それゆえ、約定運賃は市場運賃という変動する運賃との関連で正（還付）と負（徴収）のいずれかの効果を生み出す運賃であり、その意味では紡績業者が実質的に負担する運賃を割りだす際の基準運賃であったといえよう。

ここで、委員会原案にはなく、決議要領にあらたに盛られた契約上の運賃と特別割引の関係について言及しておこう。いま一度同じ記号をもちいて決議要領での運賃と特別割引との関係を図示すれば、第2図のとおりである。

決議要領で契約上の運賃が委員会原案の13ルピーから17ルピーに変更されたが、これは運賃の引上げを意味するわけではない。日本郵船が「特別割引」として4ルピーを戻すことになっ



第3図 海運同盟の運賃延戻し制

資料：後藤 [1990] より作成

ているから（第三）、紡績業者が負担する運賃は委員会原案と同じ13ルピーとなる。それでは、決議要領ではなぜわざわざ17ルピーの約定運賃と4ルピーの特別割引という規定を設けたのであろうか。

すでに触れたように、もともと17ルピーという運賃は、同盟の外国船社がボンベイ／日本航路で掲げていた雑貨（綿糸・棉花を含む）1トン当たりの運賃水準であった。同盟船社はこの運賃水準で同盟船に一手積みした荷主に対して15%の延戻しをおこなっていた（第3図を参照）。¹³ この「延戻し（deferred rebate）」というのは、一手積みに同意した荷主に対して一定期間（期間 p_1 、通常は6ヶ月）の積荷運賃への割引（リベート）を、つぎの一定期間（期間 p_2 ）についても荷主が一手積みをおこなった場合にかぎり後で（延べて）支払う（戻す）という仕組みであり、もしつぎの期間（ p_2 ）に同盟外の船社に積荷を依頼するケースがあればその期間（ p_2 ）の割引はもちろんのこと、前の期間（ p_1 ）の運賃割引も取り消される。¹⁴

さきの決議要領での約定運賃17ルピー、特別割引4ルピーという規約は、紡績联合会メンバーに一手積みを履行させるためにとられた、同盟の運賃延戻しと同じ仕組みであったのだろうか。そうとは考えられない。日本郵船と同盟綿商との間に一手積み契約を規定する条項や、また郵船以外の船社に積荷を積み込んだ場合「特別割引」が取り消されるとの条項も、ともに決議要

領で設けられているわけではなかった。おそらく、この特別割引の導入は、日本郵船との約定運賃が同盟の運賃延戻しを考慮したうえでもなお同盟運賃よりも安いことを、目に見える形（「17ルピー」マイナス「4ルピー」）で示すことにその狙いがあったというべきであろう。さらに付けくわえれば、運賃を受け取ったあと特別割引をおこなうまでの期間、日本郵船は1トン当たり4ルピーのキャッシュフローを紡績業者からえていることになる。この無利子のキャッシュフローが一定期間利用可能となるという便益は、同盟運賃以下に引下げをもとめる紡績業者の郵船への譲歩ともみなせよう。

ところで、このような運賃スキームは、総会で最初に提出された議案の第三項——联合会による運賃補給とくらべるとどのような位置づけとなるのだろうか。総会議案の第三項は、繰り返せば、競争により運賃が繰棉1トン当たり13ルピー以下に下がった場合、13ルピーとの差額を联合会が日本郵船に「補給スル」という内容であった。いわばインド棉の輸送を担当する郵船に13ルピーという確定運賃を保証しようとするものであった。これに対して委員会原案や決議要領は、このような確定運賃の保証をおこなってはいない。さきに述べたように、約定運賃 f_a は日本郵船に対して支払いが保証された運賃ではなく、联合会の紡績業者が同盟綿商に支払う運賃であった。その綿商が郵船に実際に支払う運賃は市場運賃 f_m であり、それは内外船社と

の競争によって決定され変動する運賃であった。 f_a と f_m が一致しない限り、プラスまたはマイナスの差額が発生し、それに応じて紡績業者が実質的に負担する運賃は変動する。同盟船社との競争は運賃引き下げ圧力として作用し、それゆえ市場運賃は約定運賃を下回る可能性が強いと予想された。にもかかわらず、委員会原案および決議要領とともに運賃の補給を規約には盛りこまなかった。それゆえ聯合会は、総会決議の時点では、当初議案に盛られた運賃保証のスキームからは後退した、といえよう。

問題は確定運賃の保証からの後退だけではなかった。積荷についても未解決の問題を残したのである。なるほど、委員会原案および決議要領ともに紡績業者に対してインド棉花購入を同盟綿商からおこなうよう義務付けていた(④および第四)。しかし、決議要領の第四の但し書きにあるように、「三百斤一俵ニ付金五十銭ヲ(…)同盟へ納付シ其旨聯合会へ通告」すれば、同盟綿商以外からの購入が可能であった。同じように同盟綿商が、納付と通告を条件に同盟外の紡績業者に売ることも可能であった(第五の但し書き)。それゆえ、競争の展開によって外国船社が日本郵船の運賃水準よりも充分低い運賃を提示した場合、紡績業者あるいは同盟綿商が罰則的な納付金を支払ってまで、それぞれ同盟以外の綿商から購入したり聯合会非加盟の紡績業者に売れば、十分な利益をあげられる場合が想定される。これに対して日本郵船が積荷獲得をめぐる外国船社との競争のため外国船社の運賃水準にまで市場運賃を引き下げるとは、両素案に盛られたさきのスキームからして同社の欠損を拡大することになる。これを避ける手段としては、市場運賃を約定運賃に近づけながら、その運賃水準で運搬できる確定積荷数量を聯合会から保証してもらうことであった。聯合会は素案に盛られた約定運賃(ならびに特別割引)で日本郵船にどれほどの積荷数量を保証するのか、これこそが両者の「相互支持関係」の要となる問題であった。

しかしながら、この積荷数量保証については

さきの聯合会の臨時総会では統一した結論を出すことはできず、ひとまずは各社とも宿題としてこれを持ち帰り、聯合会にあらためて回答を寄せることにした。¹⁵ だが、日本郵船への返答期限の8月25日になっても聯合会の意見はまとまらず、さらに8月末日まで回答を留保することを願いでる始末であった。しかし8月末が近づいても返答はできず、しかも聯合会はインド棉花の積出最盛期における船便追加の件を持ちだして事態を紛糾させた。¹⁶ 郵船側では返答期限を再延長しても聯合会側から積荷保証の確約はえられないと判断し、9月上旬、聯合会との交渉をひとまず打ち切ることにした。¹⁷ 事実上の交渉決裂である。

日本郵船のこのような決断の背景には、つぎの二つの事情があったと考えられる。一つはインド側の事情であり、ボンベイ航路の共同事業主であるタタ家がすでにインドで綿業者からの積荷契約の獲得に奔走しており、¹⁸ また棉花の出荷時期が間近に迫っていた。¹⁹ タタ家との協同配船準備に要する時間や棉花の出廻時期を考えると、8月末前後が交渉のタイムリミットであったといえる。もう一つの事情は、日本郵船が紡績聯合会所属の有志数社との間でインド棉積取に関する協議を進めており、その協議のほうに郵船の望む条件での契約内容でまとまる可能性が高かったことである。積荷保証について態度を保留する聯合会メンバーの意思統一を待つよりは、大手荷主との確実な契約を締結するほうが得策という判断が郵船側にあったとおもわれる。この大手荷主とは、大手紡績の3社(大阪紡績、三重紡績、鐘淵紡績)および棉商の2社(内外綿、日本綿花)であり、1893年9月9日、これら5社との間でインド棉積取に関する契約がまとまった。²⁰ この5社との契約がいわば引き金となって、いままで様子見を決めこんでいた他の聯合会メンバーも積取契約に参加する決意をかためた。この結果、1893年10月28日、日本郵船と聯合会との間で、インド棉運送契約が締結されることになる。さきの1893年9月9日に郵船と5社からなる組合会社との間

で結ばれた約定書と、この10月に联合会との間で結ばれた約定書は、こまかな語句の違いを除いて基本的に同じ内容であった。そこで、本稿では联合会との間で取り交わされた約定書を取りあげ、その内容を次節でみていくことにしたい。

3. 1893年契約

1893年の約定書の条文は付録Ⅲに掲げたとおりである。そのおもな内容を項目立てて紹介し補足すれば、つぎのようである。

取引条件 約定書の第六条に示されているように、ボンベイから積みだされる棉花は「本船受渡シ」で日本に回漕されることになっていた。つまり、棉花の売り手ではなく買い手が手配した本船に棉花を積み込み、日本までの運賃も買い手が負担するという、いわゆるFOB (free on board) 条件による船積みであった。この場合の買い手とは、日本の棉花商ないし紡績業者であり、かれらが船積みする本船の決定権を持ち、また運賃を支払うことになった。

棉花運賃 容積1トン(40立方フィート)につき17ルピーに設定されたが、日本郵船はそのうち4ルピーを联合会に割り戻すことになっていた(第六条)。これは、さきにみた联合会臨時総会での決議要領(第三)と同じ内容である。

積荷保証 第七条に明記されているように、联合会は日本郵船に対して年間「五万俵ノ棉花積荷ヲ担保」した。また1年間の積荷が5万俵に足らなかった場合は、その不足分について1トン当たり13ルピーを日本郵船に支払うことを約束している。したがって、ここでの積荷保証は年間5万俵分の確定運賃の支払い保証であり、日本郵船はこの保証運収をベースに航路採算を組み立てたといえよう。

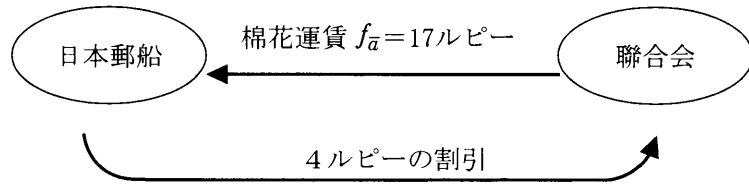
ところで、この積荷保証は通年での数量であり、1航海あるいは1船ごとの数量ではなかった。そのような契約になった理由について、渋

沢栄一はつぎのように述べている。すなわち、「何故ニ又紡績联合会カヒト航海ニ幾俵積ムトイフ契約ヲセヌトイフト原綿ノ供給ハ或場合ニハ亜米利加カ廉イ支那カ廉イトイフモノテアルカラ果シテ印度ヨリ定期ニ何程ノ高ヲ積ムトイフ契約ハ出来ヌ」ためであると。²¹ 日本の紡績業は高番手化と原棉コストの削減を両立させるために混棉技術を発達させたが、これにともなう海外の原棉調達先も価格の高低におうじて臨機応変に組み替える必要があった。このために、一航海ごとにあらかじめ決まった数量のインド棉を定期的に日本に運送する契約内容では、棉花調達の柔軟性を損なうおそれがあったのである。

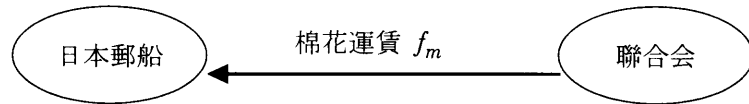
郵船のスペース保証 联合会の積荷数量保証に対して、日本郵船も船舶提供スペースの保証をおこなった。それは、「少ナクトモ毎四週一回」の頻度でボンベイからの出航サービスを提供すること(第三条)、またその航海ごとに「本船容量ノ半数」までを联合会の棉花貨物の積み込みスペースとして提供すること(第十一条)、さらに通年で約定貨物5万俵を運送できなかった場合には、その不足俵数に相当するトン数に対してトン当たり4ルピーを補償金として「聯合会社」に支払うこと(第四条)、の三つである。これによって、郵船とタタラインが共同で配船する隻数は、当初の2隻から4隻へと増杯することになった。

約定外棉花の積取 約定外の棉花については、性質の異なる2種類があった。一つは、联合会を受荷主とする、5万俵を超える棉花であり、もう一つは联合会以外の者を受荷主とする棉花である。前者の約定貨物を超過する联合会の棉花については、市場運賃が内外の競争により約定運賃から運賃割引分を引いた運賃(13ルピー)以下に下落した場合でも、日本郵船はその市場運賃で5万俵を超えた棉花分を運送すべきことが規定に盛り込まれた(第十条)。ただし、渋沢の回顧によると、联合会との契約成立の過程において、5万俵の保証数量を超えて2万5千俵までの積荷の運賃保証があったという。すな

年間5万俵までの棉花



5万俵を超える棉花



第4図 1893年約定書での運賃スキーム

資料：付録Ⅲより作成

わち、「聯合会トイフ處カラシテ尚其上二万五千俵マテハ引取ルソノ時ニハ同シ直 [=値] テ運賃ヲ払ホウ又郵船会社モ夫レハ急度積ム尤モ前ノ五万俵ハ受合フ高ナレハ積ムテモ積マヌテモ運賃ヲ払フ約束ニシテ他ノ二万五千俵ハ積ムタラ払フ即チ七万五千俵トイフモノカ詰り契約ノ高ニナッ [タ]」。²² この追加の2万5千俵は積込んだならば5万俵と同じ運賃を支払うというものであるが、聯合会とのさきの契約の中には明記されていない。

後者の聯合会以外の者を受荷主とする棉花の積取については、棉花の市場運賃におうじて日本郵船のとるべき対応が異なった（第八条）。郵船の掲げる棉花の市場運賃が17ルピーに等しいかまたは17ルピー以下13ルピー以上である場合、13ルピーとの差額を聯合会に「譲与」することとした。また市場運賃がさらにこの13ルピーを超えて下がった場合、聯合会未加盟の者が聯合会メンバーの約定棉花よりも実質的に安い運賃で棉花を調達できるため、その場合は日本郵船は空いた本船のスペースを「及フヘキ限り棉花以外ノ荷物ヲ以テ之ヲ充タスコトヲ勉」め、そしてなお「荷物不足スルトキニ限り棉花ヲ積入ルハコトヲ得」とした。²³

契約期間 以上のような内容をもつボンベイ航路におけるインド棉の運送契約は、その有効期間を1ヵ年としていた（第二十条）。一方の申し出により1年間の延長が認められていたものの、基本的には短期の契約であったといえよう。

さきの「委員会原案」や「決議要領」とこの約定書との大きな違いは、聯合会が郵船に与えた積荷数量保証の有無であり、またそれと連動した約定運賃の意味内容の変化である。説明の便宜のため、さきに使用した記号を用いて図示すれば第4図のとおりである。

すでに述べたように、聯合会はインド棉5万俵まで1トンにつき17ルピーという約定運賃 f_a を支払うことを約束した。ここから4ルピーの割戻を差し引いた残りのトン当たり13ルピーが実質の負担運賃であり、かくして、（容積トン数に換算した棉花5万俵×13ルピー）²⁴が聯合会メンバーの担保する固定運賃額であり、また日本郵船が確実に収得を見込める年間運収となった。さきの委員会原案や決議要領での約定運賃が、市場運賃 f_m とのかかわりで関係者にプラスあるいはマイナスの効果をもつ基準運賃という性格を帯びていたのに対して、「約定書」で

の約定運賃はあきらかに固定運賃となったのである。つまり、保証積荷数量についての約定運賃 f_a は、市場運賃 f_m との関連を断ち切ったのである。²⁵

しかし、他方で市場運賃がまったく関係しなくなったというわけではない。保証積荷数量を超えたインド棉の積み込みについては、約定運賃ではなく市場運賃が適用されたからである(第4図参照)。そしてこの市場運賃がどの水準となるかは、ボンベイ航路における郵船・タタラインと同盟船社との競争の展開に依存することになった。

ところで、5万俵という積荷保証数量は、じつは1893年9月9日の5社との協定における積荷保証数量と同じであった。このことは、日本郵船にとってボンベイ航路の開設・維持の基本的前提が荷主側から積荷最低保証量=確定運収を確保することであり、契約荷主が5社となるか联合会となるかはさしあたり問題ではなかったことを示唆する。しかし、協定範囲を5社にとどめるかあるいは联合会全体をカバーするかは、紡績業者にとっては死活問題であった。その間の事情を渋沢栄一はつぎのように述べている。

[ボンベイ航路でP&Oを始めとする海運同盟の船社から] モシ競争サレタ場合ニハ五会社ノミニテ之ヲ維持シテ往ク事ハ覚東ナイ願クハ联合会ヲ取纏メテ此ノ契約者タラシムル事カ競争ノ起タ時ニ之ヲ維持スルニ必要テアルトイフ事ヲ深く思ヒマシタ……(中略) 実ハ联合会カ別々ニナツテ仕舞フトイウト将来ノ維持カ覚東ナイモシ彼阿カ競争シテ廉イ運賃ヲ積ムトイフ事ニナルト五会社ノ原料ト他ノ紡績会社ノ原料トノ価カ直ク違ッテ来ル有様カ生スル夫カ違ッテ来タナラハ高イ原料ノ会社ハ廉イ原料ノ会社ニ負カサレル事ハ明カテアル到底五会社ノ維持カ立タヌ訳ニナツテ来ル……(中略) ドウシテモ同一位地ニ居ル様ニセネハナラヌ所謂同シ舟ノ人ニセネハナラヌ²⁶ ([]内は引用者補)

協定範囲を5社とするか联合会とするかは、まさに紡績業者の大多数を「同シ舟ノ人」にすることができるかどうか、またそれによって联合会そのものの分裂を回避することができるかどうかの、重要な岐路であったことが知れる。つまり、联合会の約定運賃による積荷保証は、日本郵船に対する支援策であると同時に、联合会に結集した紡績業者間の日和見的な行動を防遏する手段でもあった。これによって、紡績業者側は市場運賃の動向をみながら運搬する船舶について郵船・タタラインか同盟船社かを選択するという機会主義的な行動を抑えられることになったのである。

4. 1894年第一および第二追加約定

さきの約定書にしたがって、1893年11月6日、日本郵船の広島丸がボンベイ航路第1船として神戸を出航した。ここにボンベイ航路における日本郵船・タタラインの共同事業と同盟船社との競争が開始されたのである。

競争はおもに運賃の引下げ、それによる貨物の獲得をめぐるなされた。日本郵船と联合会との1893年契約によれば、ボンベイ港積出し日本諸港降しの棉花運賃は40立方フィート1トン当たり17ルピー、うち4ルピーの割引ということであった(第六条)。しかし、共同運航するタタ側が、ボンベイ現地の綿糸荷主に対して同盟運賃より25パーセント引きの運賃をオファーしていた。この運賃水準は、同盟運賃の17ルピー、その15パーセントの延戻しを考慮した正味運賃のさらに25パーセントの割引ということで、結局トン当たり12ルピーの運賃を意味した。またタタ側は、この運賃ですでに数名の大手荷主との間で積荷の成約を交わしていた。²⁷このため、日本郵船もさきの約定書での約定運賃17ルピーに対する割引を増額する必要に迫られた。1893年12月14日、日本郵船は联合会に対して割引を4ルピーから5ルピーに引き上げることを通知

した。²⁸ これは日本郵船にとって思わざる運賃の引下げであった。

しかし、市場運賃の本格的な引下げは、同盟船社から仕掛けられた。いまその詳しい経過をたどることは控えるが、同盟側は思い切った運賃の引き下げをおこない、1894年1月初頭までに、たとえばボンベイ／日本間の棉花・綿糸の同盟タリフはトン当たり1ルピー半となった。²⁹ さきの約定書では、他の船社がトン当たり13ルピー以下に運賃を引き下げた場合、聯合会が積荷保証した5万俵を超える棉花については、競争相手と同一水準の運賃で運搬すべきことを定めていた（第十条）。しかし、競争相手の同盟船社が運賃1ルピー半という、もはやタダ同然にまで引き下げてきたとき、日本郵船はこれにどう対処すべきであったのか。聯合会の結束のためいくら運賃を下げて日本向け棉花を積み取ることはできないと判断して、同盟側はタダ同然の運賃を「攻略」の観点から掲げたとしても、³⁰ 日本側はそのまま同盟の低運賃攻勢を放っておけばよいのであろうか。関係者、とりわけ聯合会との橋渡しをおこない、またこの時点で日本郵船の取締役となっていた渋沢栄一はそのようには考えなかった。³¹ かれは聯合会に対して、4月の定例会議を2月に繰り上げてまでも、早急に郵船との93年契約を改訂するよう呼びかけた。その2月に開催された会議の席上、渋沢はつぎのような趣旨の発言をおこなっている。

……（前略）七万五千俵以上ノ輸入スヘキモノナラハ七万五千俵ハ十二「ルーピー」運賃テアトハ「ルーピー」半ト云マスト大變ナ懸隔モアリ且ツ此ノ競争時期ニ方ツテハ或場合ニハ彼 阿カ聯合会ノ瓦解ヲ謀ル為ニ無価テ積ムカモ知レマセヌソウスルト原料ノ価カニツニ成テ来ルカラ遂ニ内カ崩レル訳デアル故ニ今日英吉利人ニ対シテ日本人カ此ノ競争ニ打勝チタイト思フナラハ聯合会ハ爰テ一致シテ総体ノ綿花ヲ他ノ船ヘハ積マストイフ事ヲ契約スルカ宜イタラフト思フ……（後略）³²

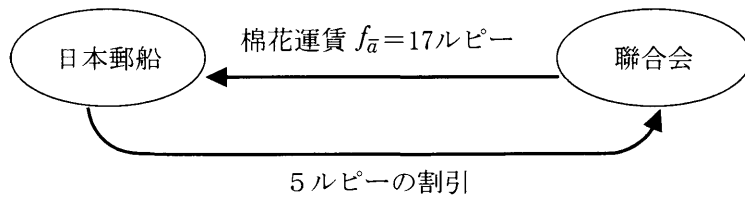
聯合会分断の意図を持つ同盟側の低運賃政策に対抗するためには、聯合会はその必要とするインド棉のすべてを日本郵船（ならびに共同配船しているタタライン）の船舶に積み込むよう渋沢は勧めたのである。その際運賃についても、約定積荷数量5万俵（あるいは了解積荷高7万5千俵）の運賃トン当たり実質12ルピーを適用すべきで、「総体ノ棉花」を積むからといって郵船が「幾分カ直〔値〕ヲ減スルカ商売上当前ノ事デアル」³³ という考えを聯合会側はもってはならない。同盟の掲げるトン当たり1ルピー半の運賃は、「少シモ将来ヲ予期シタ訳テ」はなく「決シテ適当ナル価格テモ何テモ無イ」から³⁴、これとの比較で郵船の運賃（引き下げ）を考えてはならない、と渋沢は説く。

聯合会の必要とするインド棉の輸送すべてを郵船側に委ね、しかもその運賃は約定積高とおなじ実質運賃とするよう渋沢は聯合会側に求める一方で、聯合会が郵船側への譲歩として、①海運同盟との競争が止んだ後でも郵船は運賃の引き上げをおこなわない、②国家の補助がなされる場合は相応の運賃引き下げをおこなう、という2点の確約を求めることは妥当であり、郵船側もこれに応じるであろうと発言している。³⁵

かくして、聯合会では渋沢の説く方向での契約改訂をおこなうことで一致し、1894年3月6日、ボンベイ棉花輸送に関する追加契約（第一追加約定）が日本郵船と聯合会との間で取り交わされた。

追加約定の条文は、付録IVにみるとおりである。すなわち、聯合会メンバーがボンベイから輸入する棉花はすべての数量を日本郵船に委託すること（第一条）、その運賃は実質で1トン当たり12ルピーとすること（第二条）、この運賃水準は将来同盟船社との競争が止んだあとでも契約期間中ならびに満期後も維持すること（第三条）、また約定積荷を超える積荷については市場運賃を適用するという本約定第十条を廃止すること（第五条）、さらに契約期間それ自体を2ヵ年とし、1895（明治28）年11月30日ま

聯合会の輸入インド棉すべてについて



第5図 第一追加約定での運賃スキーム

資料：付録IVより作成

で継続すること（第六条）、などを取り決めた。

追加約定での運賃スキームを既出の記号を用いて図示すれば、第5図のとおりとなる。

この（第一）追加約定によって、「聯合会社に於て輸入する孟買綿花は悉皆其運送を日本郵船株式会社に委託し一俵たりとも他の船舶に搭載せざるものとす」（追加契約第一条）ということになった。しかもその運搬棉花すべてについて、聯合会側は約定運賃を郵船に支払う約束をした（5ルピーの割引があるため紡績業者が実質的に負担する運賃は12ルピーとなる）。このことはなにを意味するのであろうか。それは約定運賃 f_a を市場運賃 f_m からいっさい遮断することを意味した。同盟側がどのような競争的な運賃を呈示しようとも、それとの関連を完全に遮断した契約上の運賃でインド棉を輸送するということである。それゆえ、この追加契約はボンベイ/日本間のインド棉運送市場を競争的な海運市場から隔離することを意味していた。

インド棉の輸送をめぐる競争は、かくして運賃という価格をめぐる市場競争から離れ、特定荷主との双務的な契約（運送全量に対する固定運賃の支払いと船舶スペースの提供に関する相互確約）の獲得競争となったのである。この点で同盟側は最初から不利な立場に立たされた。海運同盟はそもそも特定荷主との個別契約という仕組みを内包していなかった。大手荷主であろうが小荷主であろうが、運賃をふくむサービス面で差別化しないというのが同盟の建前であ

り、紡績聯合会相手にこの原則を崩すわけにはいかなかったからである。

インド棉運送の競争市場からの隔離は、1894（明治27）年5月4日に日本郵船と聯合会社との間で締結された第二追加約定によってさらに確実なものとなった。この契約の条文は付録Vに掲げたとおりである。

条文にみられるように、第二追加約定はインド棉花の積出港を従来のボンベイに加えて、コロンボとチュチコリンの2港を追加するという内容である。積出港を増やした理由はおそらく二つ考えられる。ひとつは、本約定および1894年3月の追加約定（「第一追加約定」）がボンベイ港からの積出棉花に対象を限定していたため、ボンベイ航路の復航ルート上にあるほかの積出港からの棉花が協定の対象外となり、そこに競争相手ないし同業者からの抜け道を作られる可能性があった。これを塞ぐための追加協定と考えられる。もうひとつは、聯合会メンバーが必要するインド棉花を全量運搬する体制を整えること、これを郵船側が要請されたためと思われる。しかし他方で、積出港に関する協定範囲の拡大と最大限のインド棉輸送への要請は、郵船にとって航路採算を悪化させた可能性がある。とくに、貨物出回量が少ないと見られたチュチコリン寄港ないし同港からコロンボへの回送という手間は、郵船としては避けたかった協定内容であったかと思われる。満船積みの2港間ピストン輸送がもっとも効率的であることは、石

炭や鉄鉱石などの高高貨物を積む専用船の運航形態からも明らかであろう。しかしながら、航路採算の悪化を覚悟してまでも、日本向けインド棉の運送市場を競争市場からヨリ完全に隔離するには、この第二追加約定が必要であった。

5. おわりに

以上、紡績联合会と日本郵船との間のインド棉輸送契約の成立ならびに展開の過程をみるために、1893年8月の紡績联合会臨時総会での議案提案からはじめて1894年5月の第二追加約定締結にいたるまでをたどってきた。最後に、これら契約内容の推移からえられる若干の結論についてまとめておこう。

基本的に、インド棉輸送をめぐる紡績联合会と日本郵船との相互支持関係は、契約交渉の最初から確固たるものとしてあったわけではなく、それは推移的に形成されていったことが指摘できる。联合会と郵船との最初の交渉時点では、1893年8月に開かれた联合会臨時総会での審議経過にあきらかなように、契約上の運賃 f_a は固定した運賃というよりも市場運賃 f_m との関連で紡績業者にプラスないしマイナスの効果をもたらす基準運賃という性格をもっていた。配船が開始されれば郵船と同盟船社との競争によって市場運賃は約定運賃以下となることが確実に期待できることから、联合会が決議した運賃スキームは競争市場での運賃引下げの効果を最大限に引き出そうとするものであった。しかも紡績業者のおおくは積荷保証を留保しながら、競争の展開からヨリ有利な条件を引きだせないか様子見を決めこんでいたのである。日本郵船側が交渉を断念したのもそれなりの理由があるといえる。

すでに指摘したように、積荷保証とその固定運賃、また他方で運搬スペース提供の約束は、联合会と郵船との相互支持関係の要となる部分であった。その成立は、93年9月の联合会メンバーでもあった5社からなる組合と郵船との約

定締結によって突破口が開かれた。联合会の多数がこの約定に乗る形で93年10月の基本約定が成立した。ただし、ここでも注意すべきは、積荷高が不足しても約定運賃 f_a の支払いを保証する約定積荷は联合会メンバーが需要するインド棉の一部に限られており、それを超えて運搬される積荷には市場運賃 f_m が適用されたことである。日本郵船と先行して契約した組合5社の約定積荷高を上回ることなく、しかもそれを超えた（ただし2万5千俵の了解積荷を除く）インド棉については市場運賃が適用されるという契約内容に、他の联合会のメンバーは一斉に賛同した。かれらにとっては負担が比較的軽く、得られる便益が確実な契約に乗り遅れてはならない、というわけである。

結局、联合会と郵船との相互支持関係の完成は、94年の第一追加約定の締結にあるといえよう。联合会がボンベイから積み出すいっさいのインド棉の運搬について日本郵船（およびタタライン）に委託し、そのすべてに約定運賃を支払うという内容は、臨時船差し立てをふくむ郵船側の全出荷量に見合う船舶スペースの提供を交換条件としており、ここに相互支持関係の完成がみられた。ただし、それは最初から意図したものというよりは、同盟側、とりわけその盟主であったイギリス郵船会社P&Oの「政略」的な低運賃政策によって発動を余儀なくされたスキームであった。日本向けインド綿を海運市場から隔離する以外、同盟の運賃＝価格競争による联合会内部の分断政策を防ぎきれなかったということである。それゆえ、联合会と郵船との相互支持関係の完成は、海運同盟との競争のなかで特定貨物の運搬を海運市場から引上げるという非常措置によってもたらされたといえる。

以上のように、ボンベイ航路における联合会と郵船との相互支持関係の形成が推移的であるとして、その契約は海上運送契約上どのようなものとして捉えられるであろうか。最後にこれについて触れておこう。

すでに指摘したように、1893年の基本約定に盛り込まれた運賃スキームでは、海運同盟にお

ける運賃延戻しと一見同じような内容が盛られていた。しかし、荷主に一手積みを条件として課すものではないこと、また荷主が違約した場合にはりべート＝「割引」の受給資格を失効するというような条項がないことによって、同盟の運賃延戻し制とは異なることを指摘した。さらに、1894年の第一追加約定では一手積みを確約するも、同じく違約の場合の「割引」受給資格の失効条項はない。またそもそも「割引」について、海運同盟という「延戻し」という発想は一貫して契約内容には欠けていた。海運同盟では、荷主のロイヤルティ、具体的にはその荷物をすべて同盟船にだけ積込む約束を確保する手段として運賃の延戻しという仕組みが導入された。联合会と郵船との間では、そのようなロイヤルティ確保の仕組みを運賃スキームに設けるのではなく、直接契約に条項として盛り込んだ。すなわち、93年契約で联合会は年間に積込む棉花数量の保証を与え、また94年の第一追加約定では輸入するインド棉の全量について郵船に運搬を委託することを確約し、いずれの契約でも固定運賃を支払う約束を交わした。このような契約は、定期船社と荷主との個品運送契約というよりも、特定荷主と特定船社との間の個別契約、つまり専用船契約に近い契約内容と考えられる。

今日の専用船契約の代表例は、たとえば鉾石専用船や石炭専用船にみられる。³⁶ここでは鉄鋼荷主の10年といった長期積荷保証にもとづいて、船社が特定荷主向けに新造船をおこない、運航する。運賃は、船価の回収ならびに一定の利益を確保できる水準に設定されるが、3年程度で見直しがおこなわれ、微調整がなされる。もちろん、1893年時点のボンベイ航路開設において、日本郵船が联合会から10年というような長期積荷保証をえたわけでも、またこれにもとづいて同航路専用の新造船をおこなったわけでもない。しかしながら、93年の積荷保証や94年のインド棉全量の運搬契約などは、荷主からの積荷の確約をえて運航する専用船に近い契約内容といえる。くわえて、約定運賃も同盟の打ち

出した低運賃政策には追随せず、採算を考えての水準に設定し直されたことも、長期安定輸送を望む専用船契約に近い内容といえよう。実際、联合会のインド棉輸送は、日本郵船が1896年に競争を収束してボンベイ航路の海運同盟に加入した後でも、契約としては毎年更新されていき、また運賃についても微調整がそのつどなされることになった。かくして日本郵船のボンベイ航路同盟への加入によって、専用船契約に近い契約が海運同盟の運賃スキームに持ち込まれることになった。これによって、同盟内における日本郵船の立場にどのような変化が生じたのか、また联合会との「相互支持関係」がどのような変容をこうむることになったのか、これらの点については別稿の課題としたい。

付録 I 調査委員会原案（明治26年8月6日）³⁷

（なお各条項末尾の括弧とその中の数値は引用者が参照の便宜のため入れたものである）

- 一 日本郵船会社トノ契約ハ常務委員三名ノ名ヲ以テスル事 (①)
- 一 同社トノ契約ハ一ケ年ト定ムル事 (②)
- 一 総テ孟買ヨリ買入ル、棉花ノ運賃ハ一噸ニ付拾参ルーピーヲ払フ事 (③)
- 一 同盟綿商ノ外ヨリ一切同業者ハ棉花ヲ買入レザル事 (④)
- 一 内外船ニテ競争上一噸拾参ルーピー以下ニ運賃ヲ引下クルト雖トモ、同盟綿商ヨリハ紡績業ニ対シ一噸拾参ルーピー運賃ヲ申受クル事 (⑤)
- 一 競争上運賃ヲ引下ゲタル結果ニ依リ生ジタル差金ハ之ヲ積置キ、同盟綿商ハ確實ナル方法ヲ設ケ保管スル事 (⑥)
- 一 競争上反対ノ結果ニ依リ外船ニ於テ運賃ヲ拾^[マ]七ルーピー以上ニ引上げ、又ハ拾参ルーピーニ引下ゲザルトキハ拾参ルーピー以上ノ差金ハ積置金ヲ以テ之ヲ支弁スル事 (⑦)
- 一 前条ノ場合ニシテ若シ積置金之レ無キトキハ、同盟綿商ニ於テ立替ヘ支弁シ置キ、毎

- 半半季各社孟買棉花買入高ニ応ジ賦課徴集スル事 (⑧)
- 一 運賃引上高ノ差金ニ対シ、積置金ヲ以テ支弁シタル上、剰余金ナキトキハ毎半季ニ孟買棉花買入高ニ応ジ分賦返戻スル事 (⑨)
 - 一 内外ノ商店ヲ問ハズ、確實ナル商店ヨリ同盟ヲ申込ムトキハ、常務委員ノ見込ヲ以テ之ヲ許ス事 (⑩)
 - 一 本案ニ係ルー一切ノ経費ハ都テ孟買棉花買入高ニ賦課スル事 (⑪)
 - 一 同業中約束ヲ破リ同盟外ノ綿商ヨリ孟買棉花ヲ買入レタルトキハ發見次第何時ニテモ相当違約金ヲ申受クル事 (⑫)
 - 一 孟買ニ於テノ回漕事務所ハ各取引先ノ綿商ヲ以テ組織スル事 (⑬)
 - 一 本案決議ノ上ハ相談委員五名ヲ撰ミ、常務委員ト協議ノ上、郵船会社及ヒ綿商ニ関スル都テ決定執行方ヲ委託スル事 (⑭)
 - 一 都テ決定後ノ事務ハ聯合会事務所ニ於テ執行スル事 (⑮)
 - 一 郵船会社ノ契約中、殊ニ期節ニ依リ船舶ノ大小又ハ増減ヲ協議シ得ル事ヲ記載スル事 (⑯)
 - 一 日本郵船会社ハ海上保険船積入費其他回漕ニ係ル入費ハ外国汽船会社ト同一ノ価格ヲ以テ支弁セシムル事 (⑰)

付録Ⅱ 総会決議要領 (明治26年8月10日)³⁸

- 第一 日本郵船会社トノ契約ハ常務委員三名ノ名ヲ以テスル事
- 第二 同社トノ契約ハ一個年ト定ムル事
- 第三 総テ孟買ヨリ買入ル、棉花ノ運賃ハ一噸ニ付拾七「ルーピー」ヲ払フ事
但四「ルーピー」ハ日本郵船会社ヘ特別割引ヲ為サシムル事
- 第四 同盟綿商ノ外ヨリ同業者ハ一切孟買棉花ヲ買入レサル事
但同盟外ヨリ買入ル、場合アルトキハ三百斤一俵ニ付金五十錢ヲ買主ヨリ同盟ヘ

納付シ其旨聯合会ヘ通告スヘシ

- 第五 同盟綿商ハ同盟外ヘ孟買棉花ヲ売渡スヲ得ス
但同盟外ヘ売渡ス時ハ一俵ニ付五十錢ヲ売主ヨリ納付シ其旨聯合会ヘ通告スヘシ
- 第六 内外船ニテ競争上一噸拾七「ルーピー」以下ニ運賃ヲ引下ケルト雖トモ同盟綿商ヨリハ紡績業ニ対シ一噸拾七「ルーピー」ノ運賃ヲ申受クル事
- 第七 競争上運賃ヲ引下ケタル結果ニ依リ生シタル差金ハ之ヲ積置キ、聯合会ニ協議ノ上同盟綿商ハ確實ナル方法ヲ設ケ保管スル事
- 第八 競争上反対ノ結果ニ依リ外船ニ於テ運賃ヲ拾七「ルーピー」以上ニ引上ケタル時ハ以上ノ差金ハ積置金ヲ以テ之ヲ支弁スル事
- 第九 前条ノ場合ニシテ若シ積置金之レナキ時ハ同盟綿商ニ於テ立替ヘ支弁シ置キ毎半季各社孟買棉花買入高ニ応シ賦課徴集スル事
- 第十 競争上反対ノ結果ニ依リ万一最初ヨリ拾七「ルーピー」以上ノ運賃ヲ仕払ハサルヲ得サル場合ニ於テハ其取替金ニ対シ相当利子モ併セテ徴集スヘシ若シ之ニ差金ヲ預リ置ク場合ニ於テハ之ニ対シテモ相当利子ヲ付スル事
- 第十一 運賃引上高ノ差金ニ対シ積置金ヲ以テ支弁シタル上剰余金アル時ハ毎半季ニ孟買棉花買入高ニ応シ分賦返戻スル事
- 第十二 内外ノ商店ヲ問ハズ確實ナル商店ヨリ同盟ヲ申込ム時ハ常務委員ノ見込ヲ以テ之ヲ許ス事
- 第十三 同盟ニ係ルー一切ノ経費ハ都テ孟買棉花買入高ニ賦課スル事
- 第十四 同業中約束ヲ破リ同盟外ノ綿商ヨリ孟買棉花ヲ買入レタル時ハ發見次第何時ニテモ三百斤一俵ニ付貳円五十錢ヲ申受クル事
- 第十五 前条ノ發見ヲナシ本会事務所ヘ密告スル者ヘハ違約金ノ半額ヲ付与シヘシ

第十六 孟買ニ於テノ回漕事務所ハ各取引先ノ
棉商ヲ以テ組織スル事

第十七 本案決議ノ上ハ相談委員五名ヲ撰ミ常
務委員ト協議ノ上郵船会社及ヒ棉商ニ関
ス都テ決定執行ヲ委託スル事

第十八 都テ決定後ノ事務ハ聯合会事務所ニ於
テ執行スル事

第十九 郵船会社ノ契約中殊ニ期節ニ依リ船舶
ノ大小又ハ増減ヲ協議シ得ル事ヲ記載ス
ル事

第二十 日本郵船会社ノ海上保険、船積入費其
他回漕ニ係ル入費ハ外国汽船会社ヨリ高
価ナラサル価格ヲ以テ処理スヘキ事

第廿一 常務委員相談委員ハ本案執行ニ付必要
ナル諸規則ヲ制定シ本案ノ文字ヲ修正シ
及ヒ本案執行上差支ナシト認メタル時ハ
之ヲ実行スル事

第廿二 本案確定ノ上ハ同盟各社ノ認証ヲ受ク
可キ事

付録Ⅲ 日本郵船と聯合会社との約定書（明治 26年10月28日）³⁹

第一条 日本郵船会社ハ此約定ノ条件ニ依リ、
前記ノ聯合会社〔社名略〕カ印度「ボンペー」
ヨリ輸入スル棉花ヲ運送スヘシ

第二条 日本郵船会社ハ英国ロイド会社ノ登記
ヲ經第一等ニ該当スル汽船ヲ使用スヘシ

第三条 前条ノ航海ハ天災其他不時ノ出来事ニ
テ航海ニ堪ヘサル場合ヲ除キ通常毎三週一回
ヲ目的トシ少ナクトモ毎四週一回「ボンペー」
ヨリ出船シ適宜ノ港津ヲ經テ相当ノ期間ニ神
戸ヘ到達スヘシ

日本郵船会社ハ其便宜ニ依リ「ホンコン」又
ハ他ノ港津ニ於テ積替ヲナスコトアルヘシ

第四条 日本郵船会社ニ於テ、前兩条ノ約束ヲ
履行セス聯合会社ノ輸入棉花五万俵ヲ一ヶ年
ノ期間ニ運送シ得サル場合ニ於テハ其運送不
足俵数ニ相当スル噸数ニ対シ毎噸四「ルーピー」
ノ割合ヲ以テ日本郵船会社ヨリ聯合会社ヘ補

償金ヲ支払フヘシ

第五条 聯合会社ニ於テ棉花運送ノ為メ「シン
ガポール」「ホンコン」「シャンハイ」ノ外更
ニ他ノ港津ヘ寄船ヲ要シ其積荷一港ニ付千俵
以上アリテ本船「ボンペー」出船前相当ノ期
間ニ於テ通知スル時ハ毎三週一回ノ航海ニ差
支ナキ限りハ日本郵船会社ハ其請求ニ応スヘ
シ

第六条 聯合会社カ「ボンペー」ヨリ積入ル、
棉花ノ運賃ハ荷物本船受渡シニテ長崎神戸又
ハ横浜ニ至ルマター噸（四拾立方尺）ニ付印
度貨十七「ルーピー」ト定メ日本郵船会社ハ
其内四「ルーピー」ヲ割引スヘシ沿道寄港ノ
地ヨリ積入ル、棉花ハ現今普通ノ運賃ヲ標準
トシ二割五分ヲ割引スヘシ

第七条 聯合会社ハ一ヶ年五万俵ノ棉花積荷ヲ
担保シ万一積荷ノ高通計五万俵ニ上ラサルト
キハ聯合会社ハ一噸十三「ルーピー」ノ割合
ヲ以テ五万俵ニ対スル不足俵数ノ運賃ヲ日本
郵船会社ニ補充スヘシ

前項補充ノ金額ハ、聯合会社連帯ニテ其責ニ
任スヘシ

第八条 日本郵船会社ハ聯合会社外ノ棉花ヲ日
本ヘ運送スルトキハ総テ一噸ニ付十七「ルー
ピー」ノ割合ヲ以テ運賃ヲ收入シ其内四「ルー
ピー」ヲ聯合会社ニ讓与スヘシ但約定外ノ棉
花運賃十七「ルーピー」以下十三「ルーピー」
以上ナル時ハ其差金ヲ讓与スベシ十三「ルー
ピー」以下ニ降り船腹ニ空虚ヲ生スル場合ニ
於テハ日本郵船会社ハ及フヘキ限り棉花以外
ノ荷物ヲ以テ之ヲ充タスコトヲ勉ムヘシ而シ
テ尚荷物不足スルトキニ限り棉花ヲ積入ル、
コトヲ得

第九条 聯合会社ニ於テ棉花綿糸ニアラサル他
ノ貨物ヲ印度地方ヨリ輸入スルトキハ日本郵
船会社ハ其種類ニ依リ積入当時普通ノ運賃ヨ
リ相当ノ割引ヲナスヘシ

第十条 内外国汽船会社ニ於テ棉花ノ運賃ヲ十
三「ルーピー」以下ニ引下グルモノアルトキ
ハ日本郵船会社モ亦第七条ニ掲グル担保ノ俵
数ニ超過スル積荷ニ対シテハ、同一ノ割合ヲ

以テ運賃ヲ引下グベシ

第十一条 日本郵船会社ハ此約定荷物ト「ボンペー」約定荷物ト輻湊スル時ト雖モ常ニ公平ヲ旨トシ本船容量ノ半数マテハ聯合会社ノ荷物ヲ積入ルヘシ其公平ヲ維持スルカ為聯合会社カ其取引先ノ綿商ヲシテ「ボンペー」ニ於ケル回漕事務ニ参与セシムル事ヲ要スルトキハ日本郵船会社ハ其請求ニ応スヘシ

第十二条 日本郵船会社ハ聯合会社ノ積荷ヲ差措キ他人ノ荷物ヲ積入ルヘカラス

第十三条 日本郵船会社ハ一ヶ年聯合各会社ノ社員二名ヲ限り食卓料自弁ヲ以テ往復乗船ヲ許スベシ

第十四条 聯合会社ノ積荷多キニ随ヒ船舶ノ更替又ハ航海回数ノ増加ヲ要シ其得失相償フヘキ見込アルトキハ日本郵船会社ハ其請求ニ応スヘシ

第十五条 日本郵船会社ニ於テ若シ日本政府ヨリ「ボンペー」航海ニ対シ特別ノ保護ヲ受クル事アル場合ニ於テハ該会社ハ聯合会社ニ相当ノ譲与ヲナスヘシ

第十六条 日本郵船会社ニ於テ其便宜ニ依リ他ノ運送者ヲシテ此約定運送ノ事ニ参加シ若クハ連合セシメント欲スルトキハ聯合会社ハ之ヲ承諾スヘシ

第十七条 本邦又ハ印度ニ於テ天災若クハ人事上予期スヘカラサル異変ヲ生シ棉花ヲ輸入シ又ハ輸出シ能ハサルニ至リタルトキハ協議ノ上此約定ノ一部若クハ全部ノ施行ヲ中止シ若クハ廢止スルコトアルヘシ

第十八条 紡績業者及綿業者ニ於テ此約定ニ加名セント欲スル者アルトキハ此契約者双方協議ノ上其許否ヲ決スヘシ

第十九条 聯合会社ハ日本郵船会社ニ対シ第七条補充金連帯責任ノ場合及分ツコトヲ得ヘカラサル条件ヲ除クノ外此約定ニ依リ各自ニ權利ヲ得義務ヲ負フヘシ

第二十条 此約定ハ一ヶ年ヲ以テ期限トス但シ契約者ノ一方カ約定期間ニ其義務ヲ完クシ尚ホ向フ一ヶ年約定期間ヲ申出ルトキハ、他ノ一方ハ之ニ応スヘシ

付録Ⅳ 日本郵船と聯合会との追加契約（第一追加約定。明治27年3月6日）⁴⁰

第一条

聯合会社に於て輸入する孟買棉花は悉皆其運送を日本郵船株式会社に委託し一俵たりとも他の船舶に搭載せざるものとす
但し日本郵船株式会社の都合を以て其委託せられたる棉花を他の船舶に搭載するは此限にあらす

第二条

第一条運送棉花の運賃は本約定第六条に依る即ち一噸（四拾立方尺）に付印度貨十七「ルーピー」と定め日本郵船株式会社は其内五「ルーピー」を割戻すべし

第三条

第二条運賃の定額は将来競争止みたる場合に於ても此約定期間及満期後繼續する間は加重することを得ず

第四条

日本郵船株式会社は第一条の棉花を輸送する為め必要の季節に於ては本約定第三条に規定したる外臨時船を使用すべし然れども若し聯合会社に於て将来或る施設に依て孟買棉花を季節に拘はらず輸入の数量を年中每航平均して搭載し臨時船の使用を必要とせざることを得るに至るときは担保以外の輸入棉花に対しては更に協議を遂げ運賃定額の幾分を減額することあるべし

第五条

本約定書中第十条は此追加約定に依て消滅す

第六条

約定期限は本約定第二十条に一ヶ年とあるを二ヶ年と改め明治二十八年十一月三十日まで繼續するものとす

付録Ⅴ 日本郵船と聯合会との第二追加約定（明治27年5月4日）⁴¹

孟買棉花運送の事に関し明治二十六年十月二十八日日本郵船会社と聯合会社との間に訂結したる約定（本書には之を本約定と称す）及明治二十七年三月六日前記双方間に訂結したる追加約定（本書には之を第一追加約定と称す）に向けて今般双方協議の上更に左の追加をなす

第一条 聯合会社に於て「コロムボ」及「チュチコリン」より輸入する綿花も第一追加約定第一条に掲ぐる孟買棉花同様其運送は総て之を日本郵船株式会社に託すべし

第二条 「コロムボ」へは日本郵船株式会社に於て其定期船を毎航寄港せしむべしと雖ども「チュチコリン」へは荷物の多少と季節天候の都合により寄港せしめざることあるべし

第三条 本約定第六条末段に従ひ「コロムボ」及「チュチコリン」より日本諸港への運賃標準は之を左の如く定め此内より二割五分の戻金をなすべし

一 「コロムボ」より棉花一噸（四十立方尺）に付 十五留

一 「チュチコリン」より 同上 二十留

第四条 季節天候の都合により船舶の「チュチコリン」に寄港する能はざる時及其出荷俵数少なくして特に寄港せしむるに及ばずと認めたる時は日本郵船株式会社に於て該地輸出の棉花を地方帆船に託し「コロムボ」に送り同港にて該船舶に積移すべし但此場合に於ても第三条に掲ぐる運賃は別に増加するとなかるべし

注

¹ 1885（明治18）年9月、日本郵船会社として発足した日本郵船は、1893年12月、日本郵船株式会社に改組した。以下、日本郵船または単に郵船と略称する。また、紡績関連の業者団体である紡績聯合会は、1882（明治15）年10月に「紡績聯合会」として創設され、1888年に「大日本綿糸紡績同業聯合会」に改組・改称され、さらに1902年10月に「大日本紡績聯合会」へと

改称した。大日本紡績聯合会[c.1903]：1-2ページ。以下、紡績聯合会または単に聯合会と略称する。

² このような位置づけについて詳しくは中川[1967]、田付[1995]を参照のこと。

³ たとえば、庄司[1901]や名和[1937]がある。

⁴ ボンベイ航路開設に関するタタ家の関与については、後藤[2007]を参照のこと。

⁵ イギリスのピー・オー汽船、オーストリアのオーストリア・ロイド社、イタリアのイタリア航運会社の3社である。

⁶ 龍門社編[1900]：1034-35、1038ページ。

⁷ 8月5日開会、10日閉会。龍門社編[1956]：400ページ。

⁸ 庄司[1901]：22-23ページ。

⁹ 龍門社編[1956]：405-06ページ。

¹⁰ 調査委員には7名が選出された。そのメンバーはつぎのとおり。朝吹英二（鐘淵紡績会社）、佐野常樹（日本綿花会社、准会員）、南一介（三井物産会社、准会員）、渋谷正十郎（内外綿会社、准会員）、谷川達海（岡山紡績会社）、川邨利兵衛（大阪紡績会社）、田村正寛（金巾製織会社）。龍門社編[1956]：408ページ。なお、「准会員」の意味については、注11を参照のこと。

¹¹ 紡績聯合会は1890（明治23）年11月の臨時総会で、これまで洋式綿糸紡績同業者を会員とするほか、新たに棉花商および綿糸販売商を「准会員」として迎え入れることにした。これにより三井物産、内外綿、日本綿繰の3社が入会し、ついで大阪綿糸商組合が加入した。会員と准会員との違いは、後者が聯合会事務経費の負担を軽減されるとともに、会員に課せられた信認金（規約違反の場合に懲戒没収）が徴せられなかった。大日本紡績聯合会[c.1903]3-4ページ。なお、1893年11月1日より、准会員ではないもののインド棉花輸入に関して聯合会と同盟する棉商は、「特約同盟員」として迎え入れられた。信認金を預け入れる必要があったが、それ以外の経費負担は免除された。この特約同盟員の規

約により、フレザー商会とイリス商社が最初に加盟することになった。『大日本綿糸紡績同業聯合会報告』第15号（1893年11月）1ページ；大日本紡績聯合会 [c.1903]：5ページ。

¹² 委員会原案の⑦では、「運賃ヲ拾七ルーピー以上ニ引上げ、又ハ拾参ルーピーニ引下ゲザルトキハ……」とあるが、「拾七」は前後の関係から「拾参」の誤植と思われる。

¹³ 「印度棉輸送の孟買線開始前後の経緯（六）」『綿業時報』：100ページ。

¹⁴ 運賃延戻し制をふくむ海運同盟のさまざまな規制措置については、後藤 [1990] を参照のこと。

¹⁵ 「印度棉輸送の孟買線開始前後の経緯（二）」『綿業時報』第2巻第1号（1934年1月）：93ページ。

¹⁶ 「印度棉輸送の孟買線開始前後の経緯（二）」『綿業時報』第2巻第1号：94-96ページ。8月下旬から9月上旬にかけての聯合会と郵船との間の往復書簡の写しより。聯合会側の主張では、出荷最盛期の増便の件は、臨時総会に出席した日本郵船理事近藤廉平が関係者との相談もあるので後日回答する旨返事をし、そのため臨時総会では増便の件を付帯条件としながらさきの決議事項を採択したという。それゆえ、聯合会側は増便の件について郵船側に確認の問い合わせをおこなうのは当然と考えていた。一方、郵船側は増便の件は近藤理事（書簡のやり取りの時には在外出張で不在）が不可なることを聯合会側にすでに伝えてあると主張した。事の真偽はともかく、郵船側は聯合会が積荷保証の確答もださないままに増便の件を持ちだしたことに立腹したと思われる。

¹⁷ 「印度棉輸送の孟買線開始前後の経緯（二）」『綿業時報』第2巻第1号：96ページ。

¹⁸ 「印度棉輸送の孟買線開始前後の経緯（六）」『綿業時報』第2巻第5号（1934年5月）：95-97ページ。

¹⁹ 棉種により違いがあるが、インド最大の棉花集散地ボンベイ市場では、ベンゴール種が11月初旬より出市を開始し、つづいて11月中旬から

はベラー種やカンデッシュ種が、2-3月ごろからブローチ種やドレラ種が、そして5月からはコムタ、ダルワル、ウェスターン種がそれぞれ出市し始める。出荷の最盛期は1月から6月までの上半期となる。川畑敬太郎「孟買棉花取引慣習一斑」（庄司 [1900] の付録として所収）3ページ。

²⁰ この契約の条文は、大谷 [1926]：70-75ページに掲載されている。

²¹ 龍門社編 [1900]：1066ページ。

²² 龍門社編 [1900]：1042ページ（〔 〕内は引用者補）。

²³ 紡績聯合会は年間5万俵まで13ルーピーを実質的な負担運賃として支払うことを保証していた。それゆえ市場運賃がはやくに13ルーピー以下に下げ止まると、聯合会未加盟の紡績業者は聯合会メンバーよりも安くインド棉を調達するという事態が生じる。このため未加盟社のインド棉積取について、郵船はこれを極力避ける規定を設ける必要があったのである。

²⁴ 重量でみると棉花300斤入で1俵、また容積でみると1俵はおよそ12立方フィートであった。積量40立方フィート=1トンで換算すれば、1俵は0.3トンとなる。それゆえ、積荷保証数量5万俵は、1万5千トンに相当する。換算値については、龍門社編 [1958]：456ページを参照のこと。

²⁵ ここでいう積荷数量保証は、海運同盟でいう荷主のロイヤルティの確保=一手積み契約とは内容的に異なる。後者は、積荷があるかぎりすべてこれを同盟船社に運搬を委託するということである。つまり、同盟での一手積み契約は、同盟外の船には一切積み込まないという確約であり、積み込む数量について何の保証も荷主は同盟に与えるものではない。

²⁶ 龍門社編 [1900]：1041ページ。

²⁷ 「印度棉輸送の孟買線開始前後の経緯（六）」『綿業時報』第2巻第5号：95ページ。

²⁸ 「印度棉輸送の孟買線開始前後の経緯（六）」『綿業時報』第2巻第5号：101ページ。

²⁹ 「印度棉輸送の孟買線開始前後の経緯（六）」

『綿業時報』第2巻第5号：100ページ。

³⁰ 「政略」という言葉は、渋沢栄一が貴族員議員有志を前におこなった、日本郵船のボンベイ航路開設経緯を説明したスピーチで使われたものである。龍門社編 [1900]：1057ページ。

³¹ 渋沢栄一は、1893（明治26）年12月、郵船の商法にそった組織変更と役員選出にさいして、取締役の一員に選ばれた。日本郵船 [1988]：45-46ページ。

³² 龍門社編 [1900]：1060-61ページ。

³³ 龍門社編 [1900]：1061ページ。[]内は引用者補。

³⁴ 龍門社編 [1900]：1060-61ページ。

³⁵ 龍門社編 [1900]：1062ページ。

³⁶ 以下の叙述は、川上+森 [2000]：144-145ページによった。

³⁷ 龍門社編 [1956]：409-410ページ。

³⁸ 庄司 [1901]：23-28。

³⁹ 庄司 [1901]：28-35ページ。契約自体には締結日の記載がないが、『大日本綿糸紡績同業聯合会報告』第18号（1894年4月）によると「明治二十六年十月二十八日」となっている。同号1ページ。

⁴⁰ 『大日本綿糸紡績同業聯合会報告』第18号（1894年4月）1ページ。

⁴¹ 『大日本綿糸紡績同業聯合会報告』第19号（1894年5月）1ページ。

参考文献一覧

著書・論文

大日本紡績聯合会 [c.1903]『大日本紡績聯合会紀要』大日本紡績聯合会

後藤 伸 [1990]「海運業におけるカルテル組織に関する一考察」中川敬一郎編著『企業経営の歴史的研究』所収、岩波書店、327-343。

後藤 伸 [2007]「1893年インド棉輸送契約の成立前史—タタ家との共同運航にいたる経緯について—」『国際経営論集』（神

奈川大学経営学部）第33号、53-75。

川上 博夫+森 隆行 [2000]『外航海運のABC』（6訂版）成山堂書店

中川 敬一郎 [1967]「日本の工業化過程における「組織化された企業者活動」」『経営史学』第2巻第3号、8-37。

名和 統一 [1937]『日本紡績業と原棉問題研究』大同書院

(財)日本経営史研究所編 [1988]『日本郵船株式会社百年史』日本郵船株式会社

大谷 登編 [1926]『川邨利兵衛翁小伝』発行者 玉木永久

龍門社編 [1900]『青淵先生六十年史』第1巻、龍門社

龍門社編 [1956]『渋沢栄一傳記資料』第10巻、渋沢栄一伝記資料刊行会

龍門社編 [1958]『渋沢栄一傳記資料』第20巻、渋沢栄一伝記資料刊行会

庄司 乙吉 [1900]『印度棉業事情』大日本綿糸紡績同業聯合会

庄司 乙吉 [1901]『孟買棉花回漕事情』大日本綿糸紡績同業聯合会

田付 茉莉子 [1995]「工業化と商社・海運・金融——国際競争力を支えた諸産業——」宮本又郎+阿部武司編著『経営革新と工業化』岩波書店、139-173。

雑誌

『大日本綿糸紡績同業聯合会報告』

「我国綿業と印棉輸送孟買航路開設経緯（一）」『綿業時報』第1巻第9号（1933年）

「印度棉輸送の孟買線開始前後の経緯（二）～（十一）」『綿業時報』第2巻第1号～第10号（1934年）