九州大学学術情報リポジトリ Kyushu University Institutional Repository

官営八幡製鉄所における鉱石輸送

大島, 久幸 高千穂大学経営学部

https://doi.org/10.15017/13793

出版情報:エネルギー史研究: 石炭を中心として. 19, pp.29-45, 2004-03-01. 九州大学石炭研究資料

センター バージョン: 権利関係:

官営八幡製鉄所における鉱石輸送

大 島 久 幸

はじめに

▲ 八幡製鉄所における自社船輸送

2 大冶鉄鉱石・漢陽銑鉄輸送と三菱商事・三井物産

3 マレー鉄鉱石輸送と南洋鉱業

おわりに

はじめに

という観点は、これまで必ずしも十分に取り上げられることがなかった。的自立化の基礎であるべき原料輸送の問題がどのように克服されたのかする。しかし、本来、製鉄業にとって生産費の大きな部分を占め、経営析することで、同所における物流の経営上の意義を明らかにしたい。は、一九○○年代から一九二○年代にかけての八幡製鉄所にお本稿では、一九○○年代から一九二○年代にかけての八幡製鉄所にお

てこなかったといえよう。あくまで生産活動にかかわる副次的論点としての位置づけしか与えられあくまで生産活動にかかわる副次的論点としての位置づけしか与えられという視覚からの研究や九〇年代の制度史的研究では、輸送史的観点は、すなわち、八〇年代までに活発に行われた日本資本主義全体の構造把握すなわち、八〇年代までに活発に行われた日本資本主義全体の構造把握

数少ない先行研究として、大冶鉄鉱石輸送については、佐藤昌一郎氏していきたい。

重要な意義を有するセメント産業を取り上げ、産業と流通の関係に関しつある。たとえば、渡邉恵一氏の研究では、製鉄業同様に輸送が経営上、ところで、近年、急速に交通史と産業史を架橋する研究が蓄積されつ

いった点が解明されている。 の「慢性不況」期になると過剰生産を抱えた企業のコスト意識が高まり、 て能動的に対応するように変化していったとされる。特に一九二〇年代 業間競争の激化といった一連の経緯のなかで、 に伴う近代的流通条件の整備、セメント需要の拡大と過剰生産に伴う企 既存の在来的流通条件に受動的対応していたが、産業革命期の鉄道発達 て体系的な把握が試みられている。すなわち、浅野セメントでは当初、 、上部門の物流を担当する企業との階層的、 非対称的関係が構築されて 企業側が流通条件に対し

所がその経営基盤の確立に際して、原料調達物流にいかなる対応をして ったのかを実証的に明らかにしていきたい。 そこで以下では、産業における輸送史的研究を意識しつつ、

八幡製鉄所における自社船輸送

送量の増加であった。製鉄業に強い関心を持つ海軍当局が、 ことがその契機となっている。その結果、 拿捕した汽船の一部を製鉄所の輸送に供するために農商務省に移管した 化していた。 側面を有するようになった。 八幡製鉄所では、早くから自社船を保有し、 自社船五隻、 自社船保有の契機は、 総噸数一万四四六二トンを有する大手運航業者として 第一次拡張工事に伴う、 日露戦後期には、 原料鉱石他の輸送を内部 八幡製鉄所 日露戦中に 海外原料輸

であった。

なお、

日露戦後における八幡製鉄所の自社船を示すと第1表のごとく

第1表 日露戦	銭後における八幢	番製鉄所自社船	単位 トン
船 名	総噸数	竣工年代	備考
広南丸	1,367	1902年	1931年 売却
吉林丸	1,492	1889年	1929年 売却
恵山丸	3,159	1893年	1930年 売却
汐首丸	3,755	1898年	1920年 沈没
影島丸	4,689	1898年	1917年 ドイツ潜水艦により撃沈
合計	14,462		

[備考] 『日本製鉄株式会社史』433頁より作成。

()出伏 トハ

弟 2 表 八幡 製鉄 所輸 达 美積 (1911年) と 日 任 船 輸 达 能 リ				(単位 トン)
輸送実績数量		自社船輸送能力	能力	内部化率(A/B)
鋼材生産高	176,564	広南丸(八幡/阪神・京浜)	37,000	
		吉林丸(八幡/阪神・京浜)	42,000	
合計(A)	176,564	合計(B)	79,000	44.7%
朝鮮・中国鉱石入荷高	234,341	恵山丸(朝鮮・華中/八幡)	70,000	
朝鮮・中国石炭入荷高	84,776	汐首丸(朝鮮・華中/八幡)	85,000	
合計(A)	319,117	合計(B)	155,000	48.6%

[備考] 第1表に同じ。

の石炭及び苦灰石などの原料輸送に当るようになったのである。型船二隻を経理部運輸課に所属させ、主として大冶鉄鉱石、大連・青島に入ると、広南丸、吉林丸の小型船二隻は販売部製品課に配し、主としに入ると、広南丸、吉林丸の小型船二隻は販売部製品課に配し、主としに入ると、広南丸、吉林丸の小型船二隻は販売部製品課に配し、主としたのは、大正期船で運航され、八幡製鉄所が自社運航する体制に移行したのは、大正期船で運航され、八幡製鉄所が自社運航する体制に移行したのは、大正期船で運航され、八幡製鉄所が自社運航するようになったのである。

の状況を第2表で確認しよう。るに過ぎず、社内の輸送需要を十分に満たす状況にはなかった。明治末るに過ぎず、社内の輸送需要を十分に満たす状況にはなかった。明治末ただしこれら自社船の輸送能力は、あくまで原料輸送に一部を担当す

加していったのであり、輸送需要は増大傾向にあった。しかも、原料輸入量は、グラフ1に見るように大正期に入って逐年、増要に対して、鋼材、原料ともに半分以下の能力しか有していなかった。すなわち、八幡製鉄所の自社船運航能力は、明治末の段階でも輸送需

かったのである。 建造されたが、同所においてその輸送力が大きく増強されることはな一九三〇年、三三三三噸)の二隻が昭和期に入って老朽船の代船としてこの間、香椎丸 (建造年一九二九年、総噸数三二一八噸)、宗像丸 (同

う。 営的にどのような意義を有していたのか。大きく二つの点が指摘できよ つつあったといえよう。では、こうした自社船所有に基づく輸送は、経 のいのように八幡製鉄所では、原料輸送の一部について、自社船を保 以上のように八幡製鉄所では、原料輸送の一部について、自社船を保

第一は、取引相手に対するバーゲニングパワーとなる点である。自社

第二は、原料安定供給のための臨時的備えとしての意義である。すな有に対する業者からの反対もあったとされるのも、その証左であろう。のように、同所の鉱石運賃は概して低水準で推移したことや、自社船保輸送能力が交渉を有利にする手段となっていたと思われる。実際、後述船の運航実績は、業者との交渉に際して、その契約の基準とされ、自社

備能力としての機能を果たしていた。 支障をのぞ (いた)」とされ、経営上、臨時的に発生する輸送のための予わち自社船は「時にその緊急配船によって貯蔵原料不足による操業上の

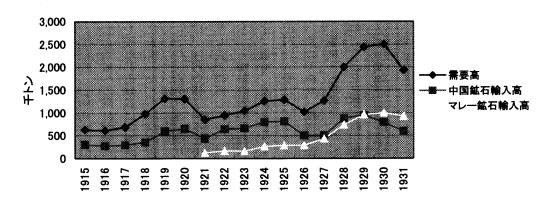
2.大冶鉄鉱石・漢陽銑鉄輸送と三菱商事・三井物産

関連も含め、以下、検討を進めていきたい。本章では、一九二〇年代において八幡製鉄所の原料鉱石として重要な本章では、一九二〇年代において八幡製鉄所の原料鉱石として重要な本章では、一九二〇年代において八幡製鉄所の原料鉱石として重要な

【三菱合資の大冶鉄鉱石輸送】

ていた。すなわち、三菱合資では、一八九九(明治三二)年に大冶鉄鉱鉱石の輸送は自社船輸送による分を除いて、明治期以来、三菱が担当し輸入されていたのは周知の通りである(グラフ1参照)。その際、大冶一九二〇年代までの八幡製鉄所の原料鉱石の大半が、中国・大冶から

グラフ1 八幡製鉄所鉄鉱石供給先推移



[備考] 奈倉文二『日本製鉄業史の研究』近藤出版社、1984年、16頁より作成。

年 は 石 第一 までの一 運送契約 年から一九一〇 九〇〇 次大冶鉄 一〇年 明 の 期 治三 間 鉱

なった。 た。 七小)を当てて輸送 社船飽浦丸 (一七一 大 に 建 に適した若松丸 を 冶丸(同二、七九五 T二七七四 ′、)、 一年には、 行うが、 冶 従事することと 造し、鉱石 の二隻を新たに 鉄鉱石輸送に 菱 は、 一九 同 当 輸 輸 Ĝ 初 送 大 送

第3表 三菱合資時代における大冶鉄鉱石輸送高の推移

単位 トン

考 年次 鉱石輸送高 1900(明治33)年 15,767 八幡製鉄所と10 ヵ年の輸送契約締結 1901年 71,708 49,758 1902年 1903年 54,143 1904年 39,656 1905年 94,320 1906年 105,000 1907年 103,800 1908年 130,000 1909年 105,517 1910年 106,060 大冶鉱石輸送契約更新(9月) 1911年 137,527 1912年 200,053 1913(大正2)年 265,300 東亜通商と大冶鉱石輸送契約(2月) 1914年 292,400 1915年 300,350 東亜通商関係 31,650% 288,870 東亜通商関係 19,400% 1916年

[備考]『三菱商事社史』1986年、97頁より作成。

では、八幡製鉄所と三菱合資の輸送契約の内容はどのような特徴を有五年には三〇万トン台と大正期にもその輸送量を増加させていった。には一〇万トン台となり、以後、一九一二年には二〇万トン台、一九一たは一〇万トンにまで増加するが、一九〇四年まではむしろ減少傾向にであったが、第3表に見るように、当初の輸送量は二万トンに満たず、

Ļ

同

年、

 \equiv

菱

合 結

石

輸送契約

を

締

る。加

れることに

12

船

船運送

業

が

定款の営業

課

していたのか。

する一九一○年代の両者の契約内容を確認するに留めたい いて、 の契約書と内容を大きく異にしており、実施段階のいずれかの時点にお すでに丹念な分析を行っている。ただし、 なお、一九○○(明治三三)年の契約書については、佐藤昌 大きな変更が行われたと考えられる。本稿では、実施段階が判明 同契約は後掲の一九一〇年代 一郎氏が

な項目を挙げると下記の通りである。 さて、 判明する一九一六 (大正五) 年の契約書のうち、関連する主要

大冶鑛石運搬契約書

称ス)ト三菱合資会社業務担当社員男爵岩崎久弥(以下単ニ乙ト称ス) 支那大冶鉱石運搬請負ノ件ニ関シ製鉄所長官押川則吉 (以下単二甲ト

トノ間ニ左ノ契約ヲ締結ス

第一条

噸乃至四○万噸ノ大冶鉱石ノ運搬ヲ為スベシ 乙ハ大正五年四月一日以後大正一五年三月末日迄拾ヶ年間毎年二五万 但シー千「キロ」ヲ以テ

噸トス

毎年度ノ運搬数量ハ前年度ニ於テ甲ヨリ乙ニ通告スルモノトス

第二条

但シ本増量額ニ対スル運搬賃ハ別ニ協定スルモノトス アルトキハ本契約ニ準シ甲ハ乙ヲシテ其全部ヲ運搬セシムルモノトス 本契約期間中第一条ニ依ル鉱石ノ数量ヲ四○万噸以上ニ増加スル必要

> ヨリ蕪湖迄曳船艀ヲ以テ輸送シ蕪湖ニ於テ海洋船ニ積替へ八幡ニ輸送 本輸送ノ方法ハ海洋船ヲ以テ大冶ヨリ八幡直航ニ輸送スルカ又ハ大冶

但蕪湖積替輸送ノ場合ノ手続ニ関シテハ別ニ協定スルモノトス スルモノトス

第四条

大冶製鉄所間鉱石運賃ハ輸送数量ノ多寡ニ従ヒ遞次ニ左ノ賃率ニ依

モノトス

輸送数量十一万トン以下

噸二付金二円八○銭

二、十二万噸ヲ超ユル輸送数量

噸ニ付金二円六〇銭

三、二五万噸ヲ超ユル輸送数量 噸ニ付金四円

前項運賃ノ外大冶ニ於ケル鉱石積込賃及製鉄所ニ於ケル鉱石陸揚賃

(途中省略

甲ノ負担トス

第九条

日ヨリ解除セラレタルモノトス 日締結ノ運搬契約及明治四五年一月一七日ノ追加契約ハ本契約実施ノ 本契約ハ大正五年四月一日ヨリ実施スルモノトス明治四三年九月一二

(以下省略)

大正五年四月一日

製鉄所長官 押川則吉

三菱合資会社業務担当社員 男爵岩崎久弥

を予め設定し 上掲の大冶鉱石運搬契約における最大の特徴は、 (第四条)、これが長期間固定される契約になっている点 輸送量に応じて運賃

うという契約内容になっている。変動はあるものの大冶・八幡間の運賃の変動リスクは基本的に三菱が負である。船積・陸揚賃が八幡製鉄所の負担となっているため、その分の

とおもわれる。
更新となっているが、おそらく輸送可能数量の増加に伴う改定であった了後に締結された第二次契約(一九一〇~一九二〇年)の途中におけるなお、上掲契約書は、第一次契約(一九〇年~一九一〇年)契約終

ている(第一、三条)と思われる。した。この結果、上掲契約書では、輸送可能量も四〇万トンに増量されした。この結果、上掲契約書では、輸送可能量も四〇万トンに増量されした。当初、三菱の鉱石積取は長江増水期のみであったが、輸送すなわち、当初、三菱の鉱石積取は長江増水期のみであったが、輸送

きくかけ離れたものであった。 きくかけ離れたものであった。 きくかけ離れたものであった。 とされており、契約更新の時期は、第一次大戦時 質設定には変更がなかった。しかし、契約更新の時期は、第一次大戦時 原的には新増加分も値上げにはなっていないと思われる)、基本的な運 規増加分が四円に設定されているものの(だだし冬季輸送に伴う増加分 の未曾有の運賃高騰期に当たっており、契約更新の時期は、第一次大戦時 の未曾有の運賃高騰期に当たっており、契約の固定運賃は市場相場と大 のまり、上掲契約書でも新 のまり、上掲契約書でも のまり、上掲契約書でも のまり、上掲契約書でも のまり、上掲契約書でも のまり、上掲契約書でも のまり、上掲契約書でも のまり、上掲契約書でも のまり、上掲収り、上掲収り、上掲収り、上掲収り、上掲収り、上掲収り、上掲収り、 のまり、上掲収り、 のまり、上掲収り、 のまり、上掲収り、 のまり、 のまり

「三菱ハ御承知ノ如ク長江若松間ノ荷物四十萬噸ヲ運搬セサルヘカの三菱の状況を次のように評している。以上の点に関して、漢陽銑鉄の輸送を引き受けている三井物産が当時

「大冶鉄鉱石運搬請負賃増額ノ件

体ニ於テ穏当ナル計算ト被認候」とする一九一八年度における三菱側のでは、三菱ではどの程度の損失が発生していたのか。製鉄所側が「大

損失見込計算を示したのが第4表である。

送すれば、トン当たりで実質二○円前後かかる運賃を二円から四円で輸 に伴って合計二七〇万円程度の損失発生が見込まれるとしている。その 送する契約内容自体に問題があることは明らかであろう。 船輸送分においてはかなりの損失を負っていたのである。市場価格で輸 は運賃高騰期に自社船保有による利益を享受できないばかりか、定期傭 している一四万トンについては、 運搬する二一万トンについては、約二五万円、定期傭船での運搬を予定 内訳を示せば、社船四隻(松浦丸、豊浦丸、大冶丸、若松丸)をもって 同表によれば、三菱側では一九一八年度において、 約二四六万円である。すなわち、三菱 大冶鉄鉱石の輸送

円五〇銭の補給を行ったに過ぎなかった。 給の要求に対して、製鉄所側は予算都合上という理由から、ようやく一 送に対して、三菱側から提示されたトン当たり二円八七銭という運賃補 くことになるが、例えば、一九一六年九月から一九一七年三月までの輸 こうした状況に対して、たとえば、三菱側でも運賃の増額を求めてい

えよう。 示す好例として扱われてきた。しかし、すでに見てきたように、一九一 (エ) 合いにおいて、 ○年代の両社の契約を見る限り、少なくとも借款に伴う収奪という意味 運搬契約」運賃の増額を図ったことから国家資本と財閥の密接な関係を いては、 なお、この点に関連して、先行研究では、三菱の大冶鉄鉱石輸送につ 漢冶萍公司に対する鉱石単価の抑制の一方で、三菱の「独占的 当該期の三菱側への支払運賃を含めることは難しいとい

経営上重要な意義を持つのは第一次大戦後とされているが、そうした低 八幡製鉄所において、 漢冶萍鉱石の低い鉄鉱石調達コストの競争力が

> いたことが知れよう。 は、 い原料調達コストに伴う競争力の増強に

製鉄所は三菱との契約によって大戦期に おける原料調達コストを低め、 トの変動リスクを負っていたのであり、

【三井物産における漢陽製鉄輸送】

が生じていた。三井物産の川村船舶部長 結している三井物産でも三菱同様の状況 は、一九一八年の会議で漢陽銑鉄輸送に 幡製鉄所に対して漢陽銑鉄運搬契約を締 九一一(明治四四)年四月以降、 八

「漢口、若松間ノ銑鉄運搬契約ノ如 明治四四年頃ノ契約ニシテ今後

ついて次のように発言している。 リシモ、其後ハーヶ年七、八〇万円 万五千円乃至三万円許ノ利益アリタ 明治四四年ヨリ三ヶ年間ハーヶ年一 大正一四年迄継続スルモノナルカ、 本年ノ如キハー二七、八万円ノ損失

むしろ三菱の低運賃輸送も含まれて

争力を補強していたのである。 三菱は、運賃面で八幡の原料輸送コス 同所の競

ニシテ、明年ハー三〇、一四〇万円

第4表 三菱における大冶輸送損失見込み(1918.4~1919.3)							
	トン当たり 実 費		トン当たり 損 失 額	輸送量見込み	損失額合計		
社船 夏季	3.713	2.696	1.01	152,400	153,924		
社船 冬季	5.520	4.000	1.52	60,960	92,659.20		
定期傭船 夏季	20.411	2.696	17.71	101,600	1,799,336		
定期傭船 冬季	20.297	4.00	16.29	40,640	662,025.60		
合計				355,600	2,707,944.80		

[備考]「岩崎久弥 鉱石運搬改訂契約」(『文書』)より作成。

二升物产净限经验经净出产目3.2/1010年)

おりな 二月物性疾物乳飲物と良入光起の(1510年)								
	トン当たり実 際運搬費(円)	同契約運賃(円)	差引損失(円)	最小限運搬 数量(噸)	損失合計(円)			
所有船輸送の場合	9.285	2.800	6.485	60,000	389,100			
傭船輸送の場合	31.030	2.800	28.230	60,000	1,693,800			
所有船と傭船とを 加味した場合 ⁽¹⁾	25.630	2.800	22.830	60,000	1,369,800			

注(1)営業上実際使用している割合(所有船 24.81% 傭船75.19%) [備考]「岩崎久弥 鉱石運搬改訂契約」(『文書』)より作成。

ことが分かる。

ることになる。 記のような運賃増額に関する要求を提出す

仕度候 ・漢陽銑鉄運賃増額御願ニ関シ左 欧州戦乱 ノ突発以来経済界ハ古 = 陳情 契約による損失見込みを示したのが第5表 提出された資料に基づいて、 までに一九一八年に三井物産から製鉄所に に大きな差異を生んでいたのである。 おける運賃の高騰によって市場価格との間 の固定化が図られており、 漢陽銑鉄輸送でも長期契約に基づく運賃 それが大戦期に 漢陽銑鉄輸送

契約ノ如キ今後モ毎年一二〇、一三〇 万円ノ損失ヲ為サヽルヘカラスト思

、損失ヲ覚悟シ居ル次第ナリ、

ハヽ誠ニ戦慄ニ堪ヘサルナリ

円八〇銭という契約では「戦慄ニ堪ヘサル 価トン当たり三一円の状況下において、二 ナリ」とする主張もあながち誇張ではない

ことを割り引いて考えるとしても、

般市

である。三井物産側からの提出資料である

大正七年八月

願申上候

こうした状況下において三井物産でも下

製鉄所長官 白仁武殿

相成候 リ最小六万噸ト見積ルモ(契約ハ六万噸乃至一二万噸、 八ヶ年間ノ損失ハ実ニー、〇九五万八、 若シ欧州ノ戦乱ト市場カ現時ノ侭継続スルト仮定致候ハヾ大正一 最近五ヶ年ノ平均ハ一万一千噸)一三六万九八〇〇円ノ損失ト相 尚二二円八三銭ノ差有之候 八円二三銭ノ差有之候 トシテ計算致候モノニテ之レヲ現在ノ運賃ト比較スレバ実ニ一噸ニ付ニ 今未曾有ノ変調ヲ呈シ諸物価ノ暴騰ハ今ヤ其底止スル所ヲ知ラサルモノ ハ雇船料最モ低率ナリシ其ノ当時ノ相場ニ比シテモ猶幾分ノ低率ヲ基礎 . 諸労銀ノ騰貴ト相俟テ運賃ハ戦前ノ最高相場ニ比シ二〇倍余ノ高率ト ,如クニ御座候 而シテ弊社カ明治四四年四月一日製鉄所ニ対シ契約ヲ願候運賃 就中船価ノ騰貴ハ忽チ雇船料ノ暴騰ヲ来シ一般物価並 更ニ社船ト傭船トヲ加味シタル表ニ比較スル 扨テ今一ヶ年間ノ銑鉄運搬高ヲ御契約ニヨ 四〇〇円ノ巨額ト相成申候…如 併シ実際積取 四年迄 |成候

能 斯大損失ハ弊社船舶事業ノ発展ヲ阻止スル事大ナルニヨリ毎ニ憂慮措 ハサル処ニ御座候

軽減致度奉懇願候次第 ラルルヲ目撃セルヲ以テ敢テ不遜ヲ犯シ御同情ヲノ仰キ 他方貴所ハ時局ト弊社提供ノ安運賃カ原因トナリテ甚大ナル収益ヲ挙ゲ 今回ノ如キハ時局ノ為弊社ノ損害莫大ニテ殆ンド堪へ能キモノナル 何卒事情御酌量ノ上運賃値増方特別ノ後詮議御 弊社ノ損害ヲ

三井物産株式会社

船舶部長

川村貞次郎

極端な低運賃にあるとして、それら運賃契約そのものの妥当性が喪失し すなわち、 大戦期における製鉄所高収益の源泉の一部が、漢陽銑鉄の

やはり八幡製鉄所の原料輸送は長期契約に基づく運賃変動リスクの転嫁 ている現状を訴えた上で、契約運賃の値上げを申し出ているのである。 によって、大きな競争力を得ていたことが知れよう。

【三菱合資・商事における大冶鉄鉱石輸送の意義】

にも意義が存在したことを前提とするのが当然であろう。 新規契約増という形で締結されたことをもってしても、そこには引受側 たような市場価格と大幅に相違した契約が、運賃高騰期にもかかわらず き受けるだけのメリットも存在した。一九一六年の上掲契約書で確認し しかし、三菱側にとっても、大冶鉄鉱石輸送の長期契約締結には、 引

していたのか では、三菱にとって、大冶鉱石輸送の引受けは、どのような意義を有

ついて製鉄所の中村長官あてに次のような書簡を送っている。 けである。たとえば、岩崎久弥は明治三七年の書簡で大冶鉱石の運搬に の確保という点にあった。すなわち、復航のベースカーゴという位置づ そもそも三菱が大冶鉱石輸送に進出したのは、 石炭の輸出に伴う復荷

場合ニ於テ著シク其運搬賃ヲ低減スルトキハ其石炭ノ價格ヲ低減ス 格ニ影響ヲ及ホシ甚シキノ利益ヲ害スルコト尠少ニ能サル拠ニ候間 ルコトトナリ自然萍郷炭ト競争ヲ惹起スルコトヽ相成随テ同炭ノ價 鉱石運搬船ノ往航ニ於テハ他会社一般ノ石炭運賃ト均衡ヲ失セサ 清国湖北省盛宣懐ヨリ貴所鉱石運搬船ノ往航ニ石炭ヲ搭載スル

明治三七年四月一一日

岩崎久弥

製鉄所長官

中村雄次郎殿

なメリットが存在したのである。 み合わせることで、片荷輸送を減らし輸送コストを低減できる点に大き 三菱合資にとって、 往航の輸出向石炭輸送と復航の大冶鉱石輸送を組

鉱石輸送契約量を却って増加させていったのか。 送量の減少にもかかわらず、新たに冬季の蕪湖中継輸送を開始し、 の石炭輸出の復航貨物としての意義は低下する。ではなぜ三菱は石炭輸 よって海外輸出量が減少し、契約運賃の水準の低さと相俟って大冶鉱石 しかし、第一次大戦に伴う運賃高騰期になると、石炭の内需産業化に

に三菱商事内に新設された船舶部の所管となった。 部が一九一八年に三菱商事として独立するのに伴って、 大冶鉱石輸送は当初、三菱合資会社営業部船舶課が所管しており、 それには当該期の三菱商事の海運政策を考慮する必要がある。 同業務は、 なお、 営業

たのである。 三菱商事では当該期に第6表のような定期航路を短期間に開設していっ Ł, の一収益部門として位置づけるという戦略がとられていた。その結果: 新設された三菱商事では、坂本正治船舶部長(後に常務に就任) 積極的に社外貨物を吸収して一般海運業へと進出し、輸送業を同社 のも

したもので、 このうち、 上海積替後に長江を遡航する貨物の吸収を狙っていた。実 阪神漢口直航航路は大冶鉱石の輸送ルートを漢口まで延長

第6表 三菱商事船舶部定期航路一覧

航 路	配船船舶量	配船回数		
· 神戸- 新嘉坡(幹線)	DW 4,089 ¹ >	1回/2 ヶ月		
新嘉坡- 厦門(第1支線)	2,400	1回/2ヶ月		
新嘉坡- ボルネオ(第2支線)	2,300	1回/2 ヶ月		
新嘉坡- 馬尼刺(第3支線)	1,788	1回/1ヶ月半		
阪神漢口直航航路(1918.8~1923.12.)				
	2,000-2,600	1回/1ヶ月		
北米航路(1919~1921頃)				
神戸-シアトルータコマ・ポイトランド	不明	不明		
北鮮航路(1921.4~1923?)				
 阪神- 兼二浦	2隻3,000	3回/1 ヶ月		

[備考]『立業貿易録』881-3頁より作成。

るべきであろう。 ^(x) 輸送契約量の増大を を持っていたと解す 必要上、重要な意義 般貨物の吸収を図る をなくすとともに 図った三菱側の真意 鉱石冬季輸送に伴う にもかかわらず大冶 すれば、運賃高騰期 点 以上の経過を考慮 輸送の季節変動 大冶鉱石輸送

司 年以後は両者の比重が入れ替わった 詳しく分析が行われている。本章では 係については奈倉文二氏の先行研究で 納入と輸送を担当したのが南洋鉱業公 レーからの輸入比率を上昇させ、二九 いたが、二〇年代後半以降は徐々に 前半まではその大半を中国に依存して (グラフ1参照)。 なお、南洋鉱業と八幡製鉄所との 八幡製鉄所の鉄鉱石は一九二〇年代 (後の石原産業)であった。 そのマレー鉄鉱石の

3 マレー鉱石輸送と南洋鉱業

る様子が判明する。 積極的に輸送してい 石炭とともに雑貨を つつ、往航には社外

> けられ、 である。 る。 事の契約関係は一方が他方を支配する られていたのであり、 礎貨物として、重要な位置づけを与え ような階層的契約関係ではなかったの は同社で「営業の第二の柱」と位置 拡大しつつあった海運業の基 製鉄所と三菱商

鉱石輸送を基礎とし

おいて、復航の大冶

船舶部では同航路に によれば、三菱商事 実績を示した第7表

第7表 三菱商事船舶部漢口航路実績

それら先行研究を踏まえつつ、

南洋鉱

(単位 百トン)

際、

九一九~二〇

漢口航路の運行

		社内		社外			合計
		石炭・骸炭	雑貨	石炭	雑貨	鉱石	
1919年	国内/上海・漢口	455	36	1,370	135		1,996
	漢口・上海/国内		14		169	4,165	4,348
1920年	国内/上海・漢口	不明	64	1,062	208		
	漢口・上海/国内		30		208	不明	

[備考]「三菱合資会社年報」より作成。

及ぼしたのかといった点を中心に検討していきたい。与していたのか、また南洋鉱業による輸送の内部化はどのような影響を業が八幡納入鉱石の輸送の自営に乗り出す過程で、同所がどのように関

関係を簡単に整理しておこう。 行論にあって先行研究で明らかにされている八幡製鉄所と南洋鉱業の

事業を拡張していったとされる。 南洋鉱業公司は、一九二〇(大正九)年、石原廣一郎によって設立さ 南洋鉱業公司は、一九二〇(大正九)年、石原廣一郎によって設立さ 南洋鉱業公司は、一九二〇(大正九)年、石原廣一郎によって設立さ を計画し、その必要資金三〇〇万円の融通を大蔵省に出願し内定を得た。 を計画し、その必要資金三〇〇万円の融通を大蔵省に出願し内定を得た。

原料鉱石輸送に関わる部分を引用すれば下記の通りであった。について確認してみよう。一九二〇年当初の「物品供給請書」のうち、以上の経緯を踏まえた上で、まず、南洋鉱業と八幡製鉄所の契約内容

大正一○年度以降ノ鉄鉱価格ハ各年度毎ニ協定スルモノトス準トシ貴所海岸繋船壁船内渡乾燥数量一仏噸ニ付金二○円也トス…鉄ノ一○○分ノ○・二○以下珪酸ハ鉱石ノ一○○分ノ一○以下ヲ標ポニ条 本鉱石ノ価格ハ鉄ハ含有量鉱石ノ一○○分ノ六五以上燐ハ含

有シ豫メ貴所ノ承認ヲ得タルモノニ限ルヘシ第五条 本鉱石運搬ニ使用スル本船ハ鉄鉱荷揚ニ必要ナル相当設備ヲ

であったと考えられる。

一門前後で固定化されることは採算上重要な課題年以降、納入価格が一一門前後で固定化されることを考慮すれば、当初賃の変動リスクは南洋鉱業に転嫁されており、契約締結翌年の一九二一なわち、同社のとの契約に際しても、大冶鉄鉱石輸送契約同様に鉱石運なわち、同社のとの契約に際しても、大冶鉄鉱石輸送契約同様に鉱石運の承認を得るなどの管理的条件が付されている点(第五条)である。すの承認を得るなどの管理的条件が付されている点(第五条)である。すの承認を得るなどの管理的条件が付されている点(第五条)である。

した鉱石自家輸送計画をすすめることになる。ため、前述のように南洋鉱業では、一九二四年、預金部資金融通を利用実際、鉱山原価に占める運賃の要素は大きく、市況変動も受けやすい

意見書に留まるものではなかった。かにされている。しかし、製鉄所による石原産業の自家輸送への支援はかにされている。しかし、製鉄所による石原産業の自家輸送への支援は大蔵・農商務大臣宛に意見書を提出し積極的に支援を行ったことが明らこの自家輸送への進出に際して、先行研究では、白仁武製鉄所長官が、

連する部分を引用すれば下記の通りである。(一九二四年六月二日付)から確認してみよう。契約書のうち行論と関この点を預金部資金融通の窓口となった台湾銀行と南洋鉱業の契約書

行ト称ス)ョリ金三〇〇万円也ノ融通ヲ受クルニ付キ両者合意ノ上キ鉱石並ニ石炭代金ヲ引キ当トシテ株式会社台湾銀行(以下単ニ銀収並ニ輸送機関設備ニ必要ナル資金トシテ会社ガ製鉄所ニ納入ス可合資会社南洋鉱業公司(以下単ニ会社ト称ス)ハ「トレンガン」鉱山買

契約スルコト左ノ如シ

第一条 銀行ヨリ会社ニ貸付ク可キ資金ハ金三〇〇万円也トス第一条 銀行ヨリ会社ニ貸付ク可キ資金ハ金三〇〇万円也トス 第一条 銀行コリ会社ニ貸付ク可キ資金の金三〇万円也トス 第一条 銀行コリ会社ニ貸付ク可キ資金の金三〇〇万円也トス 第一条 銀行ヨリ会社ニ貸付ク可キ資金の金三〇〇万円也トス 第一条 銀行ヨリ会社ニ貸付ク可も資金の金三〇〇万円也トス 第一条 銀行ヨリ会社ニ

れているのである。(第七条)、当初、この譲渡先は八幡製鉄所間で次のような念書が取り交わさ同契約書とあわせて台湾銀行と製鉄所間で次のような念書が取り交わさ、(第七条)、当初、この譲渡先は八幡製鉄所が想定されていた。すなわち、僧還期限に関わらず、第3者に速やかに譲渡する旨が定められているが信選期限に関わらず、第3者に速やかに譲渡する旨が定められているが高い。

へ売却スルコトヲ要求可致候 為後日念書差入候也トモ当行ハ遅滯無当行公司同契約書第7条ノ条項ニ依リ公司ヲシテ貴所貸付金三○○万円ノ担保船舶ハ貴所ニ於テ御買取相成候場合ハ何時タリ大正一三年六月三日附契約ニ基キ合資会社南洋鉱業公司ニ対スル当行

提となっている。 (製鉄所長官、白仁武)の次のような合意 (一九二四年六月四日付)が前(製鉄所長官、白仁武)の次のような合意 (一九二四年六月四日付)が前に、大藤八船舶の譲渡を受けられることになったのか。それは前掲契約書と業購入船舶の譲渡を受けられる条文が設けられていたのである。では、実購入船舶の譲渡を受けられる条文が設けられていたのである。では、実工のまり、契約に当たっては、状況に応じて適宜、八幡製鉄所が南洋鉱

製鉄所長官、理財局長申合事項

関シ両者間申合左ノ如シ製鉄所ニ於テ預金部ヨリ融通セル製鉄原料取得資金ヲ肩替リスルコトニ

別会計法案ヲ此ノ特別議会或ハ少クトモ次期通常議会ニ提出スル) 製鉄所長官ハ大蔵省ノ了解ヲ得テ大体別紙趣旨ノ製鉄原料資金特

コ

ヲ以テ同会計ニ貸付クルコト…四六〇〇〇〇円(銀二五〇万両相当金価格)ヲ年五分五厘ノ利率(二)右特別会計成立ノ上預金部ヨリ三八三三万四〇〇〇円国庫ヨリ約

(五)或ル予期セサル事情発生ノ為前期製鉄原料資金特別会計法此ノ特(五)或ル予期セサル事情発生ノ為前期製鉄原料資金特別会計法此ノ特(五)或ル予期セサル事情発生ノ為前期製鉄原料資金特別会計法此ノ特(五)或ル予期セサル事情発生ノ為前期製鉄原料資金特別会計法此ノ特に対して、

の自己輸送への進出に深く関与していたといえよう。の獲得は、八幡製鉄所の保証によって成り立っており、同所は南洋鉱業の獲得は、八幡製鉄所の保証によって成り立っており、同所は南洋鉱業の変石自家輸送に決定的意味を持った船舶購入資金商洋鉱業では、預金部資金融通に先立ち、内定段階から船舶の購入を南洋鉱業では、預金部資金融通に先立ち、内定段階から船舶の購入を

経営上のパートナーでもあった松方幸次郎が「素人の船舶経営は不可能南洋鉱業の鉱石自家輸送への進出には、当時国際汽船の社長であり、

れていたと解すべきであろう。リスクを賭してまで進出する背景には、八幡製鉄所の強い意向が反映さして強く反対していた。にもかかわらず、石原廣一郎率いる南洋鉱業がである。鉱石輸送の運賃については国際汽船が極めて低廉に応ずる」と

め製鉄所による船舶購入の念書も改定された。融通が五〇万円減額されて、実現されたことにより不要となり、そのたなお、八幡の融通実現までの保証は、前述のように実際の預金部資金

、長くしている。 製鉄所資料では船舶譲渡を想定した次のような記録をもっていたのか。製鉄所資料では船舶譲渡を想定した次のような考え方では、製鉄所自身はマレー鉱石輸送の自営についてどのような考え方

貸借ヲ受ケタル船舶ヲ製鉄所ニ引受クルノ件

一、船員給其他船費ニ充ツベキ予算ニ豫楢ナシ

二、操縦困難

三、民業ヨリモ官業ハ船価モ船費モ高価ヲ支払ハザル可カラズ

取ラザルヲ得ズニ新ニ鉄山購入シタル負担ニ耐エザルヲ以テ之ヲ貸付クル方法ヲー、船舶ヲ製鉄所持トスレハ礦主ハ船舶ノ利ヲ収ムルヲ得サルカ故

長距離の輸送を行う関係上、運賃の変動のリスクを受けやすく、二〇年とって重要と考えていたことが分かる。製鉄所にとって、マレー鉱石は鉱石運搬利益が南洋鉱業にもたらされることこそ鉱石購入単価の維持に制約や運航能力の問題を挙げて、船舶の段階的な譲渡を希望する一方、すなわち、製鉄所では、やむを得ず船舶譲渡を受ける場合、予算上の

しつつ安定供給を実現できる納入業者の鉱石自家輸送は八幡製鉄所にくことは重要な課題と考えられていた。その際、運賃変動リスクを転嫁代後半の古船輸入に伴う船価の低下を機会に安定供給の基礎を固めてお

とって好ましい選択であったといえよう。

把握していた。 少傾向にあり、同輸送の内部化が経営上難しいことは八幡製鉄所側でもなかった。事実、鉱石輸送の返荷として重要であった石炭輸出は年々減なかった。鉱石自己輸送が直ちに運賃コストの低下に結びつくわけでは

であったことを改めて確認しておきたい。 一次の自営こそ、リスクの転嫁と安定供給を同時に実現する、最上の選択が高。八幡製鉄所自身「礦主ハ船舶ノ利ヲ収ムル」と安易に考えていたいる。八幡製鉄所自身「礦主ハ船舶ノ利ヲ収ムル」と安易に考えていたいる。八幡製鉄所自身「礦主ハ船舶ノ利ヲ収ムル」と安易に考えていたいる。八幡製鉄所自身「礦主ハ船舶ノ利ヲ収ムル」と安易に考えていたいる。八幡製鉄所技師で銑鉄店とのに此上数量増加するときは片荷の傾向を生じ運賃割高に相成可…」とし製鉄所で利用する赤煉瓦の輸入を提案してじ運賃割高に相成可…」とし製鉄所で利用する赤煉瓦の輸入を提案している。八幡製鉄所技師で銑鉄部長も勤めた田上禎吉は、一九一三年のケママであったことを改めて確認しておきたい。

、(*)。 担し得うるに過ぎず、残る輸送は定期および臨時傭船によって賄われて担し得うるに過ぎず、残る輸送は定期および臨時傭船入量の五割程度を負を基礎に新たに所得した社船をもってしても八幡納入量の五割程度を負しうるほどの能力を持っていたわけではなった。すなわち、預金部資金、(*)。

海運業者に成長していった。 原産業海運は一九三二年末には所有船一五隻、約一二万トンを擁す一大原産業海運は一九三二年末には所有船一五隻、約一二万トンを擁す一大一九二九年に四隻、三〇年から三二年にかけて八隻を購入・新造し、石一方、社船の増強も早くから進められていった。すなわち、同社では、一方、社船の増強も早くから進められていった。すなわち、同社では、

おわりに

石輸送を検討したが、最後に全体をまとめておこう。 本稿では、一九○○年代から二○年代にかけての八幡製鉄所の原料鉱

八幡製鉄所の場合、原料鉱石の輸送上のリスクを端的に示しているといた。しかし、安定的な輸送と低運賃の実現が経営上重要な要素であったからといえよう。ただし、八幡製鉄所の場合、能動的対応といっても輸送に直接関与するのは自社船保有などごく一部であり、交渉いっても輸送に直接関与するのは自社船保有などごく一部であり、交渉がの一貫して能動的対応がとられた。それは、生産費に占める原料輸送コスクを端の固定投資を行う結果となり、必ずしも効率的な結果には結びつかない。しかし、安定的な輸送と低運賃の実現が経営上重要な要素であるたい。しかし、安定的な輸送と低運賃の実現が経営上重要な要素であるため、まったく市場的な取引に依存することもできない。第一次大戦期の数、まったく市場的な取引に依存することもできない。第一次大戦期の数、まったく市場的な取引に依存することもできない。第一次大戦期の数の固定投資を行う結果となり、必ずしも効率的な結果には結びつかない。しかし、安定的な輸送と低運賃の実現が経営上重要な要素であるたい。しかし、安定的な職員と低運賃の実現が経営上面リスクを端的に示しているといるというない。

の自社船所有への積極的支援によって輸送の効率化が図られたのである。を提供し、マレー鉱石においては、運賃込み納入価格の固定と南洋鉱業よって、その解決を図るという手法がとられていた。すなわち、大冶鉱リスクは三菱合資や南洋鉱業といった他の取引相手に転嫁することにリスクは三菱合資や南洋鉱業といった他の取引相手に転嫁することに

のである 輸送を基礎とする一般海運業の拡大によってもたらされることになった されていたといえよう。結局、 同所の原料調達物流も一九二〇年代には階層的、非対称的な関係が構築 に支援しつつ安定的な輸送コストを実現していたのである。その意味で はそうした方向で経営的な基盤を確立していった。八幡製鉄所は間接的 運賃の実現を基礎としたものであり、輸送の内部化による運賃コストの ても同輸送の担当を維持し続けるだけのメリットは存在したのである。 引受けは自社内石炭輸送や社外貨物の基礎貨物として重要な意義を有し てその様相を大きく変えていた。すなわち、三菱にとっての鉱石輸送の ただし、運賃変動のリスクを引き受けた企業側の意図は、時期によっ 方、 その経営を成り立たせる前提条件であったし、事実、南洋鉱業 戦間期における南洋鉱業の場合には、製鉄所納入そのものが低 第一次大戦期における運賃高騰の影響を転嫁された三菱にとっ 南洋鉱業の従属的関係からの自立は、 同

注

会、一九九三年)等が挙げられる。 ○年代から三○年代前半の構造分析』(ミネルヴァ書房、一九八七年)、岡崎哲信戦前日本鉄鋼業の構造分析』(ミネルヴァ書房、一九八七年)、岡崎哲の年代から三○年代前半の構造的特徴』(近藤出版社、一九八四年)、長島(1) 製鉄業に関する研究として、奈倉文二『日本鉄鋼業史の研究――九一

『八幡製鉄所の研究』日本経済評論社、二〇〇三年)において実証的に分幡製鉄所における筑豊地方からの原料調達と筑豊鉱業主」(長野暹編著なお、八幡製鉄所の原料調達のうち、石炭に関しては、新鞍拓生「八

析されている。

- 前掲書。(2) 佐藤昌一郎『官営八幡製鉄所の研究』(八朔社、二〇〇三年) および奈倉
- (日本経済評論社、二○○三年)などがある。本経済評論社、二○○○年)、中西聡・中村尚史編『商品流通の近代史』房、一九九七年)や老川慶喜・大豆生田稔編著『商品流通と東京市場』(日3) たとえば、高村直助編著『明治の産業発展と社会資本』(ミネルヴァ書
- 達問題』(立教大学大学院経済学研究科博士論文、二〇〇三年)。(4) 渡邉恵一『近代日本の産業発展と輸送―浅野セメントにおける原料調
- (5)(6) 『日本製鉄株式会社史』一九五九年、四三三頁
- 四四六―四四七頁)。 四四六―四四七頁)。
- (日本経済評論社、一九九○年)一九三頁。(9)『三菱社誌』二○巻、二三四頁および長沢康昭『三菱商事成立史の研究』
- (10) 田中完三編『立業貿易録』(同、一九五八年) 八七九頁。
- に基き産出したるものなるを以て受負期限中物価賃料等の変動により…く異なる点は、当初の契約では第六条に「(契約) 運賃は別紙計算明細書(11) 佐藤、前掲書、五八―七六頁。同契約書と大正期の契約書で最も大き

られている。 られている。 されている。 は関減するの必要あるときは甲(製鉄所)乙(三菱合資)協議 費額を著しく増減するの必要あるときは甲(製鉄所)乙(三菱合資)協議 りている点であろう。つまり同契約において運賃変動のリスクは、八幡 がている点であろう。つまり同契約において運賃変動のリスクは、八幡 の上運賃額の増減を為すへし」として、長期契約期間中の運賃変更を認 の上運賃額の増減するの必要あるときは甲(製鉄所)乙(三菱合資)協議

- た。同資料の詳細については奈倉、前掲書、四九頁を参照のこと。会社関連文書』(以下『文書』と略す)として整理されているものを利用し会社関連文書』(以下『文書』と略す)として整理されているものを利用し デ図書館に『日本製鉄株式会社・漢冶萍公司・裕繁公司・石原産業海運学図書館の、明本製鉄株式会社・漢冶萍公司・裕繁公司・石原産業海運会、「岩崎久弥」鉱石運搬改訂契約」なお、以下で使用する一次資料は製鉄
- (13) 前掲、『立業貿易録』八八〇頁。
- (4) 同右、八七九頁。
- (15) 「第六回 支店長会議議事録」一九一八年、三一九—二〇頁、物産一九
- (16) 「岩崎久弥 鉱石運搬改訂契約」(『文書』)

八—六。(三井文庫所蔵資料 - 以下同

- (17) 佐藤、前掲書、第四章および第五章参照。
- (19)(20) 「岩崎久弥 鉱石運搬改訂契約」(『文書』)(18) 「第六回 支店長会議議事録」三一一―三一二頁。
- 『専修大学社会科学論集』一八号、一九九六年を参照。(21) 以下、三菱商事の海運業については拙稿「戦前期三菱商事の海運政策

- (22) なお、以上の点に関して長沢、前掲書では、三菱におけるコモン・キャリアー化と関連させて次のように説明している。すなわち、三菱の生・サリアー化と関連させて次のように説明している。すなわち、三菱の生・サリアー化と関連させて次のように説明している。すなわち、三菱の変機は、往復貨物に関する「社内需要のアンバランス」というより積極的契機は、往復貨物に関する「社内需要のアンバランス」というより積極的契機は、往復貨物に関する「社内需要のアンバランス」というより積極的契機は、往復貨物に関する「社内需要のアンバランス」というより積極的対域、社復貨物に関する「社内需要のアンバランス」というより積極的対域、立ている。
- (3) 大冶とならんで原料供給上の重要性をもっていた朝鮮鉱石の輸送には、(23) 大冶とならんで原料供給上の重要性をもっていた朝鮮鉱石の輸送には、

称ス)トノ間ニ本契約ヲ締結ス鉄所長官男爵中村雄次郎(以下単ニ甲ト称ス)ト左記請負人(以下単ニ乙ト製鉄所所属朝鮮黄海道殷票、戴寧郡鉱区ノ鉄鉱採掘及運搬ノ件ニ関シ製の通りである。

請負人

朝鮮鎮南浦龍井町参番地 西崎鶴太郎

朝鮮鎮南浦東四丁目壱番地 冨田儀作

朝鮮鎮南浦東五丁目五番地 合資会社中村組代表者 中村精七郎

ニ引渡スベキモノトス 前項採掘運搬及保管選鉱ニ要スル費用ハ総テ乙ノ石百分中含有鉄分六十以上褐鉄鋼ニ在リテハ同五拾以上ノモノヲ運送シ甲第三条 採掘シタル鉄鉱ハ乙ニ於テ保管シ選鉱ノ上赤鉄鉱ニ在リテハ鉱

負担トス

憑ニ依テ豫メ甲ノ同意ヲ得タルモノニ限ル 一八呎六吋以下ニシテ鉄鉱荷場ニ必要ナル相当ノ設備ヲ有シ図面其他ノ証第五条 鉄鋼運搬ニ使用スル本船ハ実績数量約二千五百噸以内最深吃水

第一五条 本契約ノ有効期間ハ本契約ノ日ヨリ明治五一年三月三一日迄ト

ス

明治四五年一月一七日

、。認許制など後の南洋鉱業公司との契約書と内容が酷似している点で興味深認許制など後の南洋鉱業公司との契約書と内容が酷似している点で興味深品質を限定した鉱石について運賃込みの納入契約である点、使用船舶の

- 奈倉、前掲書、一一七―一七八頁。 株式会社『創業三十五年を回顧して』一九五六年、三九―四四頁。および、『石原産業海運株式会社二十年史』一九四一年、三―二五頁、石原産業
- (25) 「大正一三年 南洋鉱業公司関係」(『文書』)
- する(奈倉、前掲書、一三九―一四一頁)。 一〇円(トン当たり―以下同)となり、以後二九年まで一一円前後を推移(26) 鉱石納入価格は、戦後恐慌による鉄価急落に伴って二一年には一一・
- たとされる(同右、一三三頁)。せ「成ルヘク的平準ノ運賃ヲ以テ供給ヲ絶タシメサルノ」必要性を主張し、大臣宛に送り、現在の低船価の時期を利用して納入者に運航能力を持た(27) 製鉄所の白仁武長官は、「製鉄所鉄鋼資源之儀付上申」を大蔵・農商務
- (2)(2)(3) 前掲「大正一三年 南洋鉱業公司関係」(『文書』)
- いは同六月一五日であった。銀泉丸についてはそれぞれ同六月五日、七(31) 今泉丸については、手付金の支払いが一九二四年六月五日、残金支払

れている。同上(『文書』) 月一〇日となっており、融資が承認された一〇月に先行して購入が行わ

- 原の鉱石自家輸送を契機に南洋鉱業から手を引くことになる。(32) 前掲『石原産業海運株式会社二十年史』二三―二四頁。なお、松方は石
- (『文書』) (『文書) (『文書』) (『文書)) (『文音)) (『文)) (『文))
- (4)(35)(6) 同上(『文書』)
- 実績については、同上書で詳しく分析されているので参照されたい。公司関係書類」(『文書』)および奈倉、前掲書一四六頁。南洋鉱業の運航(37)「大正一四年 南洋鉱業公司関係」「自大正一五年至昭和四年 南洋鉱業
- (3) 浅原丈平『日本海運発展史』潮流社、一九七八年、三六八―三七四頁。
- (39) 奈倉、前掲書、一四八頁
- (40) 前掲『石原産業海運株式会社二十年史』一〇二頁付表。
- (41) 日産汽船『日産汽船の歩み』一九六五年、五―一九頁。

※本稿は平成十五年度科学研究費補助金 (若手B) にもとづく成果の一部であ

る